Startdocument Amsterdam Bay Area

definitief,

11 mei 2020

Startpunt voor gezamenlijk onderzoek door Werkplaats Rond de Baai (Handelingsperspectief) en MIRT-onderzoek (SBAB)

SAMEN BOUWEN AAN BEREIKBAARHEID

HET GEBIEDSGERICHTE BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA METROPOOLREGIO AMSTERDAM

Almere 2.0

INHOUDSOPGAVE

4 1. Inleiding: unieke woonmilieus in de Amsterdam Bay Area
8 Intermezzo: landschappelijke waarden benutten
10 2. Context en urgentie: Amsterdam Bay Area voegt waarde toe aan de MRA
13 Intermezzo: woningen, wat wil de inwoner van de MRA?
15 3. Startpunt: RRAAM als basis voor versnelling
18 Intermezzo: internationale benchmark
20 4. Ambities, opgaven en vergelijkingskader: kaders voor de ontwikkelstrategie
23 Intermezzo: ruimtelijke kansenkaarten
25 5. Perspectieven om van te leren
31 Intermezzo: faseringsopties van de perspectieven
34 6. Vervolg: In het najaar besluiten over de ontwikkelstrategie

Bijlagen:
39 A. Overzicht bronnen per thema
40 B. Internationale benchmark
47 C. Overzicht thema's, opgaven en onderzoeksvragen
49 D. Beschrijving van de perspectieven
76 E. Thematische inspiratie om de perspectieven mee te verrijken
78 F. Deelnemers verkennende gesprekken, kernteam en projectteam
79 G. Afsprakenlijst BO MIRT 2019 Verstedelijkingsstrategie

Over het Startdocument

Dit Startdocument bevat de belangrijkste thema's, ambities, opgaven en onderzoeksperspectieven voor de ontwikkeling van Amsterdam Bay Area. Het Startdocument bevat hoofdlijnen en is opgesteld 'met de kennis van nu'.

De komende periode vindt verdere detaillering plaats rond bijvoorbeeld economie, ecologie, leefbaarheid en gebalanceerde ontwikkeling. Op basis van voortschrijdend inzicht kunnen de in dit Startdocument gebruikte onderzoeksperspectieven worden aangepast. Ook kan er worden gekozen om nieuwe perspectieven toe te voegen, of om perspectieven te laten vallen.

In het BO MIRT van november 2019 zijn afspraken gemaakt in het kader van de Verstedelijkingsstrategie. Dit Startdocument past binnen deze afspraken. De komende periode worden de inzichten rond de perspectieven uit dit Startdocument vergeleken en nader afgestemd met de Verstedelijkingsstrategie. Dit kan leiden tot het bijstellen van perspectieven. De afspraken uit het BO MIRT nemen wij op als bijlage bij dit document.

Dit Startdocument heeft niet het doel om volledig, uitputtend en/of definitief te zijn. Het is het startpunt om op verder te bouwen.

Welke unieke kansen biedt Amsterdam Bay Area binnen de MRA?

- De landschappelijke kwaliteiten, waardoor afwisselende en unieke woon- en werkmilieus kunnen worden gerealiseerd en bestaande kunnen worden versterkt.
- Een grootschalig pionier- en experimenteergebied voor duurzaamheid. In Amsterdam Bay Area komen innovaties rond energie, mobiliteit, klimaatadaptatie, ecologie, circulaire economie en sociale duurzaamheid samen.
- Ruimte voor nieuwe economie. In de oostflank van de MRA kunnen bijvoorbeeld datacenters en circulaire bedrijven een plek krijgen.
- Toevoegen van bijzondere woonmilieus die de MRA nu niet heeft en die functioneel passen bij de in gang gezette verstedelijking in de oostflank van de MRA
- De realisatie van woningbouw kan snel starten. De uitvoering van IJburg vordert en het centrum van Almere wordt verdicht. Almere-Pampus kan relatief snel ontwikkeld worden, mede omdat de gronden in handen zijn van het Rijk en de stikstofproblematiek in de oostflank 'oplosbaar' lijkt.

Hammarby/Sjostad, Stockholm
(foto: Tess Broekmans/Urhahn)

"AMSTERDAM BAY AREA WORDT EEN HEERLIJKE, VOORUITSTREVENDE EN DUURZAME METROPOLITANE BAAI VOOR DE HELE MRA OM TE WONEN, WERKEN, RECREËREN EN BEZOEKEN, MET LEEFKWALITEIT VOOR MENS EN NATUUR."

1. Inleiding: unieke woon- en werkmilieus in de Amsterdam Bay Area

1.1 AANLEIDING: VERSNELLEN WONINGBOUW EN WERKGELEGENHEID

De Randstad staat voor de uitdaging om de komende decennia te voorzien in een grote behoefte aan ontwikkelruimte voor wonen. Het gebied in de oostflank van de Metropoolregio Amsterdam biedt hiervoor een uitstekende locatie. Over de gebiedsontwikkeling van Amsterdam-Almere-Markermeer zijn door Rijk en regio in 2013 afspraken vastgelegd in de Rijksstructuurvisie Amsterdam Almere Markermeer (RRAAM), de Bestuursovereenkomst RRAAM en de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0. Om de Metropoolregio Amsterdam (MRA) economisch te versterken wordt in dit gebied gewerkt aan woningbouw, werkgelegenheid, bereikbaarheid en natuur. Het doel is onder meer om ten opzichte van 2010 in Almere 60.000 nieuwe woningen en extra arbeidsplaatsen te realiseren. RRAAM is inmiddels zeven jaar geleden vastgesteld en de uitvoering van de afspraken is in volle gang.

De sterke behoefte aan extra woningen en nieuwe woonmilieus in de MRA, de groei van de werkgelegenheid die geen gelijke tred hield met de groei van woningen in de oostflank van de MRA en nieuwe inzichten rond onder andere energie en klimaatadaptatie geven aanleiding om de RRAAM-afspraken te updaten en versneld uit te voeren. Bovendien loopt het huidige systeem tegen zijn grenzen aan: grote bouwlocaties zijn tussen 2025 en 2030 op en capaciteitsknelpunten ontstaan op spoor en weg. Om hier nader invulling aan te geven wordt in 2020 wordt door het programma Almere 2.0 een Handelingsperspectief ontwikkeld voor de oostflank van de MRA. In de werkplaats 'Rond de Baai', onderdeel van het programma Handelingsperspectief oostflank MRA, wordt een integrale visie voor het gebied in en rond het IJmeer ontwikkeld.

Gelijktijdig is het programma Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid (SBAB) gestart met een MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area op basis van het door Rijk en MRA vastgestelde Ontwikkelpad voor Verstedelijking en Mobiliteit (november 2019). Het Ontwikkelpad geeft richting aan de ruimtelijke- en bereikbaarheidsontwikkeling voor de MRA tot 2040 en bevat een stappenplan met richtinggevende uitspraken over een samenhangende ontwikkeling van verstedelijking en mobiliteit.

Het Ontwikkelpad kijkt naar wonen, werken, infrastructuur en mobiliteit en let bij het uitwerken van de opgaven op:

- Faseerbaarheid van ontwikkelingen en verbinding tussen maatregelen op korte, middellange en langere termijn;
- Adaptiviteit van de maatregelen;
- Koppeling tussen de gebiedsuitwerking voor Amsterdam Bay Area met de (systeem)opgaven en keuzes op het schaalniveau van het gebied zelf, de MRA en (inter)nationaal.

Het MIRT-onderzoek werkt aan een ontwikkelstrategie voor het gebied met een adaptief stappenplan voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling en bereikbaarheid.

De opdrachten van het MIRT-onderzoek en de werkplaats Rond de Baai zijn nagenoeg gelijk. Daarom spraken de programma's Almere 2.0 en SBAB af om voor dit gebied te handen ineen te slaan. MIRT-onderzoek en Werkplaats werken samen aan de opzet van een adaptieve ontwikkelstrategie voor de periode 2020-2050.

De politiek wil snel extra woningen in de oostflank van de MRA

Op 19 februari 2020 zijn drie moties aangenomen in de Tweede Kamer over de ontwikkeling van de oostflank en het bouwen van extra woningen in Flevoland:

1. De motie Van Eijs (D66) en Ronnes (CDA) vraagt de regering om in samenspraak met betrokken partijen tot een plan te komen voor versnelde woningbouw in het plangebied Almere Pampus en de daarvoor cruciale IJmeerverbinding.
2. De motie Van Eijs (D66) en Ronnes (CDA) over het woningtekort in relatie tot het bezit van onroerend goed van het Rijk dat voor de bouw van woningen of ombouw geschikt is. De motie vraagt de regering het Rijksvastgoedbedrijf opdracht te geven een aanpak te realiseren in samenwerking met andere overheden en marktpartijen om bij te dragen aan spoedige woningbouw, te beginnen bij Pampus.
3. De motie Koerhuis (VVD), Van Eijs (D66), Ronnes (CDA en Dik-Faber (CU) constateert dat Flevoland de planologische ruimte heeft voor 100.000 woningen (met name in Pampus, Warande, Oosterwold en rond Dronten) en vraagt de regering om met provincie en gemeenten de mogelijkheden voor grootschalige woningbouw in kaart te brengen, inclusief bijbehorende infrastructuur/OV, voorzieningen en natuur.

Provinciale Staten van Flevoland namen op 26 februari de motie De Reus (GroenLinks), Schotman (CDA), Strating-Baas (CU) en De Jager (PvdA) aan. De motie constateert dat er in Flevoland fysiek ruimte is voor grootschalige nieuwbouw. De motie vraagt het college van Gedeputeerde Staten om uit te gaan van ontwikkeling met als uitgangspunten een volwaardige, leefbare en duurzame gebiedsontwikkeling met (OV)bereikbaarheid, werkgelegenheid, voorzieningen, ruimte voor natuur en kwaliteit van wonen. Voor de opgave dienen ook knelpunten rond stikstof via bronmaatregelen of ecologische herstelmaatregelen meegenomen te worden.

1.2 DOEL VAN DIT STARTDOCUMENT

Dit Startdocument is de eerste inhoudelijke stap en legt de basis voor de ontwikkelstrategie. Het Startdocument geeft inzicht in:

- De belangrijkste thema's voor de ontwikkeling van Amsterdam Bay Area;
- Ambities en opgaven op basis van deze thema's;
- Basis- en onderzoeksperspectieven (op hoofdlijnen, nader te detailleren);
- Een vertaling van de thema's in een vergelijkingskader, om perspectieven onderling te kunnen vergelijken en van deze vergelijking te kunnen leren;
- Inspiratie voor een verdere thematische uitwerking en fasering in de tijd van de perspectieven;
- De voorziene besluitvorming dit jaar.

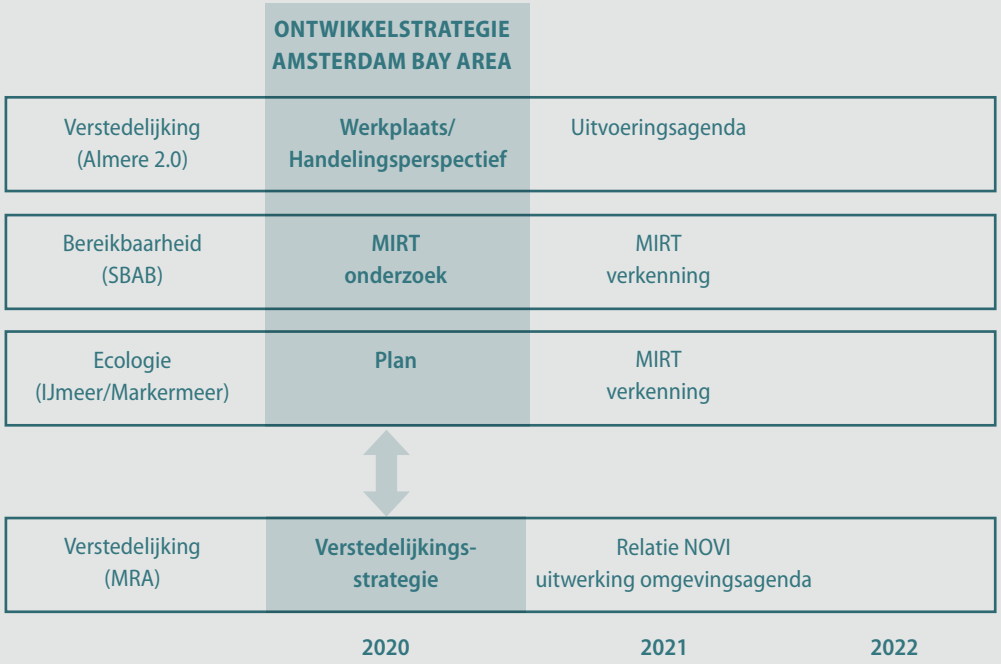
1.3 AANPAK OM TE KOMEN TOT DIT STARTDOCUMENT

Het Startdocument is een gezamenlijk product van het MIRT-onderzoek en de Werkplaats 'Rond de Baai'. Dit document is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met (en input van) de leden van de Projectgroep MIRT-onderzoek en het Kernteam 'Rond de Baai'. Ook is gebruik gemaakt van de resultaten van het Atelier van het Handelingsperspectief en van de resultaten van verkennende gesprekken. Op 13 en 27 februari 2020 hebben werksessies plaats gevonden met de betrokkenen. Detaillering vond vanwege de corona-uitbraak plaats in wekelijkse online-videosessies met Projectgroep en Kernteam

Op weg naar een integraal besluit in het najaar van 2020

Het Handelingsperspectief Almere 2.0 en het MIRT-onderzoek zijn gestart met dit Startdocument als basis voor het uitwerken van de Ontwikkelstrategie voor de Amsterdam Bay Area. Daarnaast lopen ook andere onderzoeken en uitwerkingen die raken aan de ontwikkeling van Amsterdam Bay Area. Dit zijn het realiseren van een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) onder regie van de Stuurgroep Markermeer IJmeer en de Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam.

De onderzoeken en uitwerkingen hebben een sterke onderlinge relatie. Daarom zal de ontwikkelstrategie Amsterdam Bay Area worden geagendeerd in drie gremia: Almere 2.0, de Programmaraad SBAB en de Stuurgroep Markermeer IJmeer. Deze partijen gaan na besluitvorming een rol spelen bij de realisatie van de ontwikkelstrategie. Daarbij speelt de besluitvorming over de verdere verstedelijking in de MRA als geheel een belangrijke rol. De ontwikkelstrategie Amsterdam Bay Area is via het Handelingsperspectief input voor de Verstedelijkingsstrategie. De ontwikkelprincipes van de Verstedelijkingsstrategie worden omarmd. Omdat deze trajecten gelijk oplopen is doorlopende afstemming van belang.



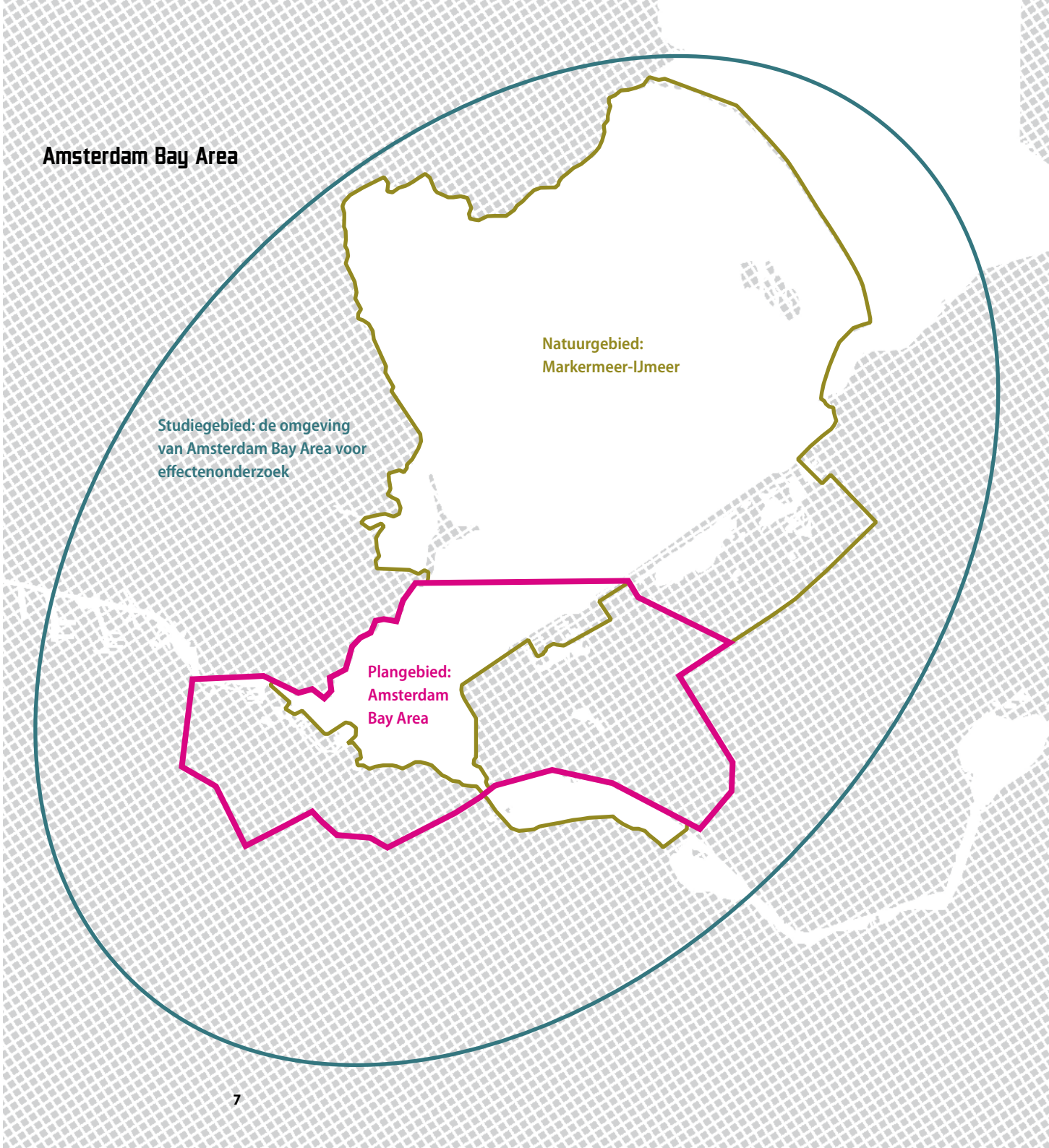
1.4 LEESWIJZER

Wij beginnen met het bespreken van de context en de urgentie voor de ontwikkeling van Amsterdam Bay Area in hoofdstuk 2. Vervolgens blikken wij in hoofdstuk 3 terug op de afspraken die zijn gemaakt in RRAAM als startpunt en gaan wij in op hoe ver we nu zijn met de uitvoering van de afspraken. In hoofdstuk 4 bespreken wij de ambities, opgaven en het vergelijkingskader, met daaropvolgend de introductie van de perspectieven in hoofdstuk 5. Tot slot gaan wij in op de vervolgstappen en voorziene besluiten in hoofdstuk 6. Tussen de hoofdstukken gaan wij in 'intermezzo's' in op onder andere de landschappelijke waarden, internationale benchmark, kansenkaarten en inspiratie voor de uitwerking en fasering van de perspectieven.

In de bijlagen geven wij onder andere een overzicht van de geraadpleegde bronnen, de uitgebreide resultaten van de internationale benchmark, de onderzoeksvragen en de deelnemers aan verkennende gesprekken, het Kernteam van de Werkplaats en het Projectteam van het MIRT-onderzoek.

BRONNEN

- Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, november 2013
- Bestuursovereenkomst RRAAM, 2013
- Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0, 20 november 2013
- Op weg naar een Handelingsperspectief Oostflank MRA 2020-2030, 26 september 2019
- Ontwikkelpad Verstedelijking en Mobiliteit, november 2019
- Plan van Aanpak Werkplaats Amsterdam Bay Area, 20 februari 2020
- Plan van Aanpak MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area, 5 april 2020
- Outline en uitgangspunten Netwerkstrategie SBAB, 27 maart 2020
- Moties Tweede Kamer, 19 februari 2020
- Motie Provinciale Staten Flevoland, 26 februari 2020



INTERMEZZO: LANDSCHAPPELIJKE WAARDEN BENUTTEN EN NATUUR VERSTERKEN

Het IJmeer was eeuwenlang een binnenzee die onder invloed van de getijden stond, met gebieden die periodiek droogvielen of overstroomden en waar zout zeewater binnenkwam. Aan deze binnenzee lagen rivieren en inhammen die meebewogen in deze dynamiek. Het IJmeer vormde de internationale toegangspoort tot Amsterdam.

In de loop van de eeuwen is de Zuiderzee getemd. Eerst door de aanleg van zeedijken rondom de Zuiderzee en later door de aanleg van de Afsluitdijk en de polders. De dijk tussen Lelystad en Enkhuizen is gelegd met de bedoeling een Markerwaard aan te leggen. In 2004 is besloten de polder niet aan te leggen. Het Markermeer IJmeer is daarmee een afgesloten water. De verdwenen zout-zoet gradiënten en het ontbreken van de werking van eb en vloed, deden het buitendijkse voorland en de relatie met de gebieden achter de dijken veranderen. De natuur kon hierdoor minder goed functioneren. Om een goede kwaliteit te bereiken streven de overheden betrokken bij het meer een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) na. Een systeem dat bij ontwikkelingen in en om het water en gebruik van en op het water zo veerkrachtig is dat het zelfstandig dit gebruik kan opvangen.

De ontwikkelingen in Amsterdam Bay Area moeten daarom bijdragen aan de realisatie van TBES in het Markermeer IJmeer. Om dit in te vullen wordt onder andere gebruik gemaakt van de ontwikkelprincipes uit het Panorama Markermeer IJmeer. De ontwikkelingen in en om de Baai bieden kansen om het landschap en de natuur te versterken en beter te verbinden. Voor de natuur gelden de wettelijke verplichtingen (o.a. Natura 2000 en Kaderrichtlijn Water).

Het IJmeer en de omgeving bieden een uniek landschap. Kenmerken hiervan zijn:

- Het (grote) water van het IJmeer en Markermeer als beeldbepalend kenmerk. Het IJmeer is binnen de MRA hét gebied waar nog grote 'leegte' is.
- De diversiteit aan kusten. De vormgeving van deze kusten en de verbinding 'binnen de dijk' met 'buiten de dijk' zijn bepalend voor de uitstraling van het gebied.
- Het onderwaterlandschap en de impact op de landschappen boven water.
- Het aanwezige waardevolle cultuurhistorisch erfgoed.

Er liggen kansen om het landschap en de ecologie in Amsterdam Bay Area te versterken. Voorbeelden zijn:

- Het creëren van dieptes, ondiepten en eilanden door zandwinning (waarbij de zandwinning eventueel weer bij gebiedsontwikkeling kan worden ingezet of en eiland een rol kan spelen in de aanleg van een IJmeerverbinding).
- Het ontwerp van de kusten: herkenbaar en rekening houdend met het uitzicht van de 'overburen'.
- Het onderzoeken van mogelijkheden voor aquathermie waarbij de watertemperatuur van het IJmeer licht daalt om woningen in bijvoorbeeld Pampus te verwarmen.
- Het versterken van openheid door rekening te houden met lange open lijnen over het water.
- Het gebiedsverhaal van de 'getemde binnenzee' te gebruiken als uitgangspunt voor landschapsontwikkeling.
- Rekening te houden bij natuurlijke processen als bodemdaling en waterpeilverandering.
- Door in ontwerpen met een IJmeerverbinding rekening te houden met de landschappelijke inpassing in de context van het IJmeer. Het gaat naast het aanzicht van een eventuele brug ook om de (resterende) gebruiksruimte op het water.

montages: Mark Eker, Provincie Noord-Holland)

“DE SLEUTEL TOT ONTWIKKELING VAN AMSTERDAM BAY AREA IS HET UNIEKE LANDSCHAP; DE GROTE WATEREN EN NATUURGEBIEDEN VAN DE BAAI EN DE VERSCHILLENDE KUSTLIJNEN VAN NIEUW EN OUD LAND ZIJN DE DRAGERS VAN HET LANDSCHAP.”

Almere Pampus
(foto: Cobouw)

2. Context en urgentie: Amsterdam Bay Area voegt waarde toe aan de MRA

2.1 TOEGEVOEGDE WAARDE AMSTERDAM BAY AREA VOOR DE MRA

Het doel van de ontwikkelingen in de Amsterdam Bay Area is het versterken van de concurrentiepositie van de MRA.

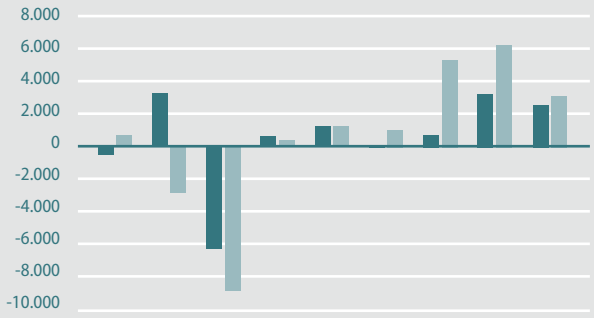
De Amsterdam Bay Area wil bijdragen aan de concurrentiepositie door:

- Het toevoegen van unieke woonmilieus, passend bij de vraag naar woningen, door het optimaal benutten en versterken van de landschappelijke kwaliteiten rond het IJmeer en de stedelijke kracht van Almere.
- Het bijdragen aan het oplossen van het woningentekort in de MRA door ruimte te bieden voor veel extra woningen. Indien nodig kan al op korte termijn worden gestart met verdichting in bestaand stedelijk gebied en realisatie van de eerste onderdelen van Almere Pampus.
- Het toevoegen van robuuste en innovatieve werkgelegenheid in de oostflank, zodat de MRA zich ontwikkelt in meerdere kernen (polycentrische metropool) en een evenwichtiger pendel tussen Almere en Amsterdam/Haarlemmermeer ontstaat.
- Het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardig water- en natuurrijk landschap in het hart van de MRA.
- Het versterken van de ecologie van het IJmeer, zodat de waterkwaliteit en biodiversiteit op orde komt. Zo ontstaat een toekomstbestendig ecologisch systeem.
- Ruimte bieden voor (systeem)innovaties op het gebied van klimaatadaptatie, energietransitie en circulair ontwikkelen.
- Het bieden van een heerlijk groen en waterrijk recreatiegebied voor Almeerders, Amsterdammers en andere inwoners en werkenden in de MRA.

2.2 URGENTIE: UNIEKE WOONMILIEUS EN ARBEIDSPLAATSEN

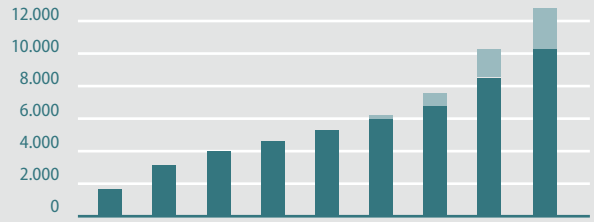
De Tweede Kamer en Provinciale Staten vroegen in februari 2020 met moties om de realisatie van de RRAAM-afspraken uit 2013 te versnellen. Voornaamste reden is het ernstige tekort aan woningen in de MRA. De woningmarkt in de MRA gaat alleen goed functioneren als er voldoende betaalbare en beschikbare woningen zijn met een diversiteit aan woonmilieus. Om dit mogelijk te maken is er een sterke behoefte aan een diversiteit aan woningen en woonmilieus, qua betaalbaarheid en qua mate van stedelijkheid. Het gebied rond het IJmeer biedt kansen voor unieke woonmilieus door gebruik te maken van de landschappelijke kwaliteiten.

Een tweede aanleiding is het achterblijven van de ontwikkeling van extra arbeidsplaatsen in Almere, waardoor de woon-werk pendel tussen Almere en Amsterdam/Schiphol niet verminderd. De werkgelegenheid bleek de afgelopen jaren conjunctuurgevoelig te zijn, waardoor het aantal nieuwe arbeidsplaatsen in de crisis afnam en in de periode 2013-2020 nauwelijks is toegenomen. De economie blijkt maar beperkt 'maakbaar'. Bedrijven kiezen er -ondanks de inspanningen van Almere- vaak voor om zich in Amsterdam te vestigen. Wonen in Almere vervult een belangrijke rol voor de economie van Amsterdam. Het blijkt nodig dat Almere het economisch profiel 'uit de eigen kracht' verder versterkt. Een andere optie is om als overheid stevige keuzes te maken. Bijvoorbeeld door Amsterdam bedrijven door te laten verwijzen naar Almere, of 'overheidsbanen' (universiteiten, ziekenhuizen) te verplaatsen van Amsterdam naar Almere.



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Totaal
Almere	-300	3.300	-6.300	600	1.200	0	700	3.400	2.600
Flevoland	700	-2.900	-8.800	300	1.200	1.100	5.400	6.200	3.200

Ontwikkeling arbeidsplaatsen in Almere en Flevoland (incl Almere) sinds 2010



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Almere	1.632	3.083	3.937	4.658	5.302	6.049	6.910	8.640	10.489
IJburg/ZBE	0	0	0	0	0	72	802	1687	2400

Jaarlijkse ontwikkeling nieuwbouwwoningen Amsterdam (IJburg en Zeeburgereiland) en Almere sinds 2010.

Bronnen: CBS, Regionale Kerncijfers Nederland (cijfers Almere) en Gemeente Amsterdam (cijfers IJburg/Zeeburgereiland)

2.3 SYNERGIE IN DE MRA DOOR FASERING

In de MRA zijn vier grootstedelijke ontwikkelingsrichtingen voorzien die in samenhang worden ontwikkeld. Dit zijn:

- **ZWASH**: het maken van een internationaal topmilieu tussen de Zuidas en Schiphol met woonmilieus voor expats en inzet op vooral arbeidsplaatsen. Hiervoor is het versterken van de bereikbaarheid van het gebied in relatie met Schiphol (bijvoorbeeld door de Noord-Zuidlijn door te trekken of met een extra spoortunnel) én versterking van de (inter)nationale verbindingen van de regio noodzakelijk.
- **Amsterdam Havenstad**: het herontwikkelen van een deel van het havengebied van Amsterdam en het realiseren van hoogstedelijke woonmilieus. Om dit mogelijk te maken zijn investeringen in een goede bereikbaarheid noodzakelijk.
- **Amsterdam Zuidoost**: het verdichten tussen de Zuidas via Amstel naar Amsterdam Zuidoost langs de as van de A2. Ook hier ontstaan met name hoogstedelijke woonmilieus.
- **Amsterdam Bay Area**: het realiseren van woon- en werkmilieus vanuit landschappelijke waarde en het daarmee doorontwikkelen van unieke landschappen. Hier is ruimte voor een diversiteit aan nieuwe milieus, zowel hoogstedelijk als meer suburbaan. Daarvoor is het nodig om te investeren in state-of-the-art gebiedsontwikkeling en in de infrastructuur tussen Amsterdam en Almere.

In Amsterdam Bay Area kan snel worden gestart met het toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen. De gronden van Almere Pampus zijn in handen van het Rijksvastgoedbedrijf en het stikstofprobleem is hier te overzien. Hierdoor is het technisch mogelijk om al in de periode 2025-2030 te bouwen.

De MRA wil de besluiten rond de ontwikkellocaties en vooral de benodigde infrastructurele investeringen in samenhang met elkaar en gezamenlijk nemen. Vanwege de grote omvang van de in totaal benodigde investeringen wordt gedacht aan een fasering van de investeringen. Hierover worden nadere afspraken gemaakt.

BRONNEN

- Quickscan Wonen, Handelingsperspectief MRA, gemeenten Almere en Amsterdam, 2019
- Kerngegevens Rekenen aan visie werklocaties Almere, Bureau buiten, maart 2020
- Daily Urban System MRA, Goudappel Coffeng, december 2018
- Economische verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2019, MRA, 2019
- Wonen in Almere 2018-2019: verkennende en beschouwende analyse, RIGO Research en Advies, oktober 2017
- Sleutelgebieden MRA: strategische notitie, MRA, februari 2020
- Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, november 2013
- Op weg naar een Handelingsperspectief Oostflank MRA 2020-2030, 26 september 2019
- Outline en uitgangspunten Netwerkstrategie SBAB, 27 maart 2020

De vier grootstedelijke ontwikkelingsrichtingen ZWASH & Zuidoost (geel), Havenstad (rood) en Bay Area (paars)

Ontwikkeling	Ambitie extra aantal woningen	Ambitie extra aantal arbeidsplaatsen
ZWASH	22.000	75.000
Amsterdam Havenstad	40.000 - 70.000	45.000 - 58.000
Amsterdam Zuidoost	40.000 - 50.000	43.000
Amsterdam Bay Area	30.000 - 70.000	Forse groei (tot 100.000)

INTERMEZZO: WONINGEN, WAT WIL DE INWONER VAN DE MRA?

In 2019 is in MRA-verband onderzocht hoe de woningvraag zich tussen 2020 en 2050 ontwikkelt. De woningbehoefte in de MRA neemt stevig toe. Steeds meer mensen willen in de Metropoolregio wonen, terwijl er nu al een woningtekort van ca. 69.000 woningen bestaat. De meest recente prognoses gaan uit van een woningvraag van ca. 358.000 extra woningen tot 2050 (met een bandbreedte van +25 tot -24%).

Met de perspectieven (hoofdstuk 5) onderzoeken wij het toevoegen van unieke woon- en werkmilieus rond de Baai. Deze nieuwe milieus vergroten de aantrekkingskracht en leiden tot een hogere vraag naar woningen in het gebied. Bij het opstellen van de perspectieven houden wij er rekening mee dat 25% tot 30% van de totale woonvraag van de MRA (van 358.000 woningen) landt in Amsterdam Bay Area (circa 100.000 woningen). Van deze woningen kan tweederde tot driekwart een plek krijgen in Almere.

Vraag naar typen woningen

Het onderzoek van ABF wijst uit dat de groei van de woningvoorraad in de MRA voor ongeveer de helft uit goedkope woningen zou moeten bestaan. Er is met name vraag naar koopwoningen. In Almere zou de uitbreiding voor een derde in de huursector moeten plaatsvinden.

Springco voerde een analyse uit naar de gewenste typen woningen. Opvallend is dat er vooral vraag is naar stedelijke en suburbane appartementen. De vraag naar wonen in een landelijke omgeving is meer beperkt.

2050	Almere	Amsterdam	Overig Oostflank	Overig MRA	MRA totaal
Verschil hoog	9.400	35.700	6.900	37.800	89.700
Trend	39.200	143.100	28.000	139.800	358.000
Verschil laag	-8.700	-34.200	-5.900	-38.400	-87.200
Verschil hoog	24%	25%	25%	27%	25%
Verschil laag	-22%	-24%	-21%	-27%	-24%

Trendprognose gewenste toename woningvoorraad in MRA en deelgebieden (bron: ABF Research, Woningbehoefte Oostflank Metropoolregio Amsterdam, 2019).

BRONNEN

- Analyse IJmeerverbinding: woningbouw en doelgroepen, Springco, december 2019
- Woningbehoefte oostflank MRA, ABF Research, juli 2019

“DE AMSTERDAM BAY AREA BIEDT KANSEN OM LANDSCHAPPELIJKE EN STEDELIJKE ONTWIKKELING HAND IN HAND TE LATEN GAAN, MET ALS BASIS DE UNIEKE KWALITEITEN VAN DE BAAI.”

Oslo Fjord City
(foto: New York Times)

3. Startpunt: RRAAM als basis om te versnellen

3.1 HISTORIE: CONSISTENTE GEDACHTENLIJN GEEFT STEVIGE BASIS

Sinds begin jaren '70 wordt er gewerkt aan plannen voor het verbinden van Amsterdam en Almere. Het betreft lokale, regionale en nationale plannen. Al vanaf het ontstaan van Almere is de ingezette lijn duidelijk: stap voor stap wordt toegewerkt naar het omarmen van Almere als volwaardig onderdeel van de MRA.

In 1977 is Almere officieel aangewezen als groeikern om de overloop van Amsterdam op te vangen. Vanaf 2000 kiezen Rijk en overheden in de Noordvleugel ervoor om vanuit onder meer RAAM opgaven op te pakken op het gebied van verstedelijking (wonen en werken), bereikbaarheid en natuur en recreatie. Deze afspraken zijn vastgelegd in het Integraal Afsprakenkader Almere.

3.2 TOEKOMSTPERSPECTIEF AMSTERDAM BAY AREA VASTGELEGD IN RRAAM (2013)

In 2013 hebben Rijk en regio de bestaande plannen geoptimaliseerd en overeenstemming bereikt over de uitvoering van de Structuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM). Het toekomstperspectief omschrijft een sterke internationaal concurrerende regio met een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Afspraken betreffen wonen en werken in Almere, infrastructuur tussen Amsterdam en Almere en de ecologische ontwikkeling van het Markermeer en IJmeer.

Tijdlijn ontwikkeling Amsterdam Bay Area

- 1958 Nota Westen des Lands: groei afleiden naar onder andere de polders
- 1961 Structuurplan Zuidelijke IJsselmeerpolders (Almere geïntroduceerd)
- 1965 Ontwikkelen plan voor stad in het IJmeer (IJburg geïntroduceerd)
- 1966 Tweede Nota op de Ruimtelijke Ordening: groeikernenbeleid
- 1977 Almere officieel aangewezen als groeikern om overloop Amsterdam op te vangen
- 1983 Structuurplan Almere (formalisatie van het ontwikkelingsmodel voor Almere)
- 1984 Almere wordt een zelfstandige gemeente
- 1988 Amsterdam werkt plannen uit voor VINEX-locatie Nieuw-Oost (later IJburg)
- 1992 Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra, met o.a. VINEX-locaties Almere-Stad, -Buiten en -Poort
- 1992 Stadsplan Almere 2005 (agendering: Tussen de Vaarten, Almere Poort en Almere Hout)
- 1995 Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015 (ROSA) (agendering: Stadshart, Overgooi en Noorderplassen-West)
- 1996 Gemeente Amsterdam besluit tot aanleg van IJburg
- 1999 – 2003 structuurplannen Almere Poort, Overgooi, Hout en Almere 2010
- 2003 Structuurplan Almere 2010 (agendering opgave 'bestaande stad' en schaalsprong)
- 2003 Integraal Ontwikkelingsplan Almere
- 2004 Definitief besluit om de Markerkwaard niet in te polderen
- 2007 – 2009 Randstad Urgent: aanpak grote Randstedelijke vraagstukken met o.a. doorgroei Almere
- 2009 Concept Structuurvisie Almere 2.0 (Schaalsprong-as met ontwikkelgebieden Pampus/IJland, Weerwaterzone en Oosterwold)
- 2009 Randstad-besluiten RAAM door Rijk en overheden in de Noordvleugel
- 2010 Integraal Afsprakenkader Almere tussen Rijk, Flevoland en gemeente Almere op basis van RAAM, inclusief afspraken over een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES)
- 2012 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte Almere (o.a. drievoudige schaalsprong)
- 2013 Bestuursovereenkomsten RRAAM en Uitvoeringsagenda Almere 2.0 met afspraken over woningbouw, werkgelegenheid en natuur tussen Rijk en regio
- 2013 Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht, Flevoland met afspraken over prioritaire uitwerking Almere
- 2013 – heden Realisatie en start bebouwing Centrumeiland IJburg
- 2018 Start Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
- 2018 Start Handelingsperspectief MRA Oostflank 2020-2030
- 2019 Start werkplaats Rond de Baai binnen het Handelingsperspectief
- 2019 Rijk en regio stellen Ontwikkelpad Verstedelijking en Mobiliteit vast voor de MRA. Start MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area
- 2020 Voorzien: MRA-Verstedelijkingsstrategie, voortbouwen op Ontwikkelpad rond samenhang wonen, werken en mobiliteit
- 2020 Voorzien: ontwikkelstrategie Amsterdam Bay Area
- 2021 Voorzien: besluitvorming start aanleg Buiteneiland IJburg
- 2023 Voorzien: start woningbouw Strandeiland IJburg

3.3 HOE VER ZIJN WE MET DE REALISATIE VAN DE AFSPRAKEN IN RRAAM?

Sinds het vaststellen van RRAAM in 2013 is de afgelopen jaren een deel van de plannen gerealiseerd. We zien dat:

- er sinds 2013 veel woningen zijn toegevoegd. Deze woningen zijn met name gerealiseerd in Amsterdam IJburg, Diemen en Almere. Toch is het aantal nieuwe woningen niet voldoende om te kunnen voorzien in de vraag naar nieuwe woningen.
- de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen in Almere zorgwekkend achterblijft en sterk conjunctuurgevoelig is. Sinds 2013 zijn nauwelijks extra arbeidsplaatsen toegevoegd terwijl de stad is gegroeid met ca. 12.000 woningen (2020).
- onderdelen van wegenproject Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) in uitvoering zijn gegaan. SAA verbreedt en stroomlijnt de snelwegen A1, A6, A9 en A10 tussen Schiphol, Amsterdam en Almere. Hierdoor is de wegcapaciteit tussen Amsterdam en Almere stevig is uitgebreid.
- de korte termijn maatregelen van OV-Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL) voor de korte termijn zijn uitgevoerd. De maatregelen voor de middellange termijn zijn vertraagd. Het gaat hier met name om vertraging van de voorziene capaciteitsuitbreiding van het hoofdspoor bij station Weesp.
- in het IJmeer en Markermeer is geïnvesteerd in waterkwaliteit en biodiversiteit om stappen te zetten richting een toekomstbestendig ecologisch systeem. Voorbeelden zijn de realisatie van de Markerwadden en de realisatie van natuuroevers (o.a. aan de westkust bij de Markermeerdijken).

BRONNEN

- De stedelijke strategie van Almere, gemeente Almere, juni 2012
- Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, november 2013
- RAAM-brief: Randstad-besluiten Amsterdam-Almere-Markermeer, Rijksoverheid, 2009
- Integraal Afsprakenkader Almere, Rijk, provincie Flevoland en gemeente Almere, 2010
- Regionale kerncijfers Nederland, CBS
- Bestuursovereenkomst RRAAM, 2013
- Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0, 2013
- Op weg naar een Handelingsperspectief, 2019

Ontwikkeling van woningbouw en arbeidsplaatsen in Amsterdam (IJburg en Zeeburgereiland) en Almere (2010-2020)

	Locatie	2010	Ambitie RRAAM	2010-2020
Woningen	Almere	73.672 (2010)	+ 60.000	+10.489 (2019)
	IJburg & Zeeburgereiland	9.600 (2010)	-	+2.400 (2020)
	Totaal	**83.272**	**+60.000**	**+12.889**
Arbeids-plaatsen	Almere	66.100 (2010)	Stevige toename	+2.600 (2018)
	IJburg & Zeeburgereiland	6.100 (2010)	-	+2.800 (2020)
	Totaal	**72.200**	**Stevige toename**	**+5.400**

In gevallen waar geen gegevens van 2020 beschikbaar zijn, is gewerkt met de meest recente gegevens.
Bronnen: CBS Regionale Kerncijfers Nederland (Almere) en gemeente Amsterdam (Zeeburgereiland-IJburg)

INTERMEZZO: INTERNATIONALE BENCHMARK

Fjord City (Oslo) legt de connectie tussen hoogstedelijke ontwikkeling en een waterrijk baailandschap. Fjord City bestaat uit deelgebieden met elk een sterk eigen karakter (met verschil in architectuur en ruimtelijke inrichting) en eigen functies (bijvoorbeeld gericht op recreatie, op cultuurhistorie of op hoogwaardige economie). Fjord City dient als inspiratie voor het in verschillende samenstellingen mengen van woon- en werkmilieus in Amsterdam Bay Area.

(foto: Visitoslo.com)

(foto: Tess Broekmans, Urhahn)

Hammarby Sjöstad (Stockholm) combineert duurzame en natuurinclusieve woningbouw met waterpartijen en binnendijkse meren. Hammarby Sjöstad geeft inspiratie voor state-of-the-art ontwikkeling van de woon- en werkmilieus in Amsterdam Bay Area. Bijvoorbeeld rond het combineren van woningbouw met binnenmeren, het doortrekken van natuur in het stedelijk gebied en ontwikkeling volgens de principes van een circulaire economie.

San Francisco Bay Area vormt een stedelijke metropool met een diversiteit aan unieke woon- en werkmilieus. Het landschap rond de San Francisco Bay is divers door de afwisseling tussen metropolitane en meer suburbane gebieden. San Francisco geeft inzichten voor het werken met afwisselend stedelijke en meer groene gebieden aan de 'Oude Kust' van de Amsterdam Bay Area.

(foto: shutterstock)

(foto: Øresundsbron)

Sontregio (Kopenhagen-Malmö) verbindt stedelijke agglomeraties over water met een natuureiland bij de overgang tussen tunnel en brug. De Sontregio geeft inzichten rond hoe een IJmeerverbinding in Amsterdam Bay Area vorm zou kunnen krijgen. Naast een tunnel óf een brug zijn er ook kansen voor natuurontwikkeling door een brug halverwege het IJmeer over te laten gaan in een tunnel.

“SINDS BEGIN JAREN 70 WORDT ER GEWERKT AAN PLANNEN VOOR HET VERBINDEN VAN AMSTERDAM EN ALMERE.”

De Oostflank gezien vanuit het WTC Almere
(foto: WTCAlmere.nl)

4. Ambities, opgaven en vergelijkingskader: basis voor de ontwikkelstrategie

4.1 AMBITIES VOOR AMSTERDAM BAY AREA VOLGEN UIT NEGEN THEMA'S

In werksessies zijn negen thema's geselecteerd die van belang zijn voor het toevoegen van waarde aan de MRA. Deze thema's staan centraal voor een gebalanceerde integrale ontwikkeling van het gebied. Uit elk van de thema's volgt een ambitie.

De thema's en bijbehorende ambities voor Amsterdam Bay Area zijn:

1. Wonen: toevoegen van nieuwe woningen in unieke en betaalbare woonmilieus
2. Werken: toevoegen van robuuste nieuwe economie aan de Oostflank van de MRA
3. Duurzaamheid: state-of-the-art op het vlak van circulariteit, klimaatadaptatie, natuurinclusiviteit en energieneutraal bouwen, wonen en werken
4. Bereikbaarheid: steden duurzaam met elkaar en met de omgeving verbinden
5. Natuur en ecologie: natuurinclusief ontwikkelen in de Baai en op land om bij te dragen aan een toekomstbestendig ecologisch systeem
6. Recreatie: het ontwikkelen van IJmeer, oevers en binnenland als aantrekkelijk recreatiegebied voor bewoners en bezoekers
7. Landschap: het behouden en versterken van het grootste open landschap van de MRA
8. Leefbaarheid en inclusiviteit: maken en behouden van leefbare en sociaal inclusieve wijken
9. Balans: balans in de ontwikkeling tussen uitleggebieden en bestaande gebieden

Gekoppeld aan de thema's en ambities zijn opgaven gedefinieerd. In bijlage D is nadere informatie opgenomen over de onderzoeksvragen per thema.

De negen thema's voor de ontwikkeling van Amsterdam Bay Area en de daaraan gekoppelde opgaven

1. WONEN:
a) Substantiële bijdrage leveren aan woningbouwopgave MRA
b) Diversiteit aan (unieke) woonmilieus
c) Nabijheid werken (30 min) en voorzieningen (10 min)

2. WERKEN:
a) Propositie vanuit eigen kracht uitbouwen
b) Benutten centrale ligging Amsterdam Bay Area ten opzichte van Amsterdam, Utrecht en Lelystad
c) Evenwichtige groei van minder crisisgevoelige arbeidsplaatsen

3. DUURZAAMHEID:
Aansluiten bij gemeentelijk duurzaamheidsbeleid. Voor Almere geldt:
a) Bestaande gebieden: toewerken naar 100% klimaatadaptief en natuurinclusief in 2030. 100% energieneutraal en 100% circulair in 2050
b) Nieuwe gebieden: bij realisatie 100% klimaatadaptief, natuurinclusief en energieneutraal

4. BEREIKBAARHEID:
a) Accommoderen woningbouwopgave
b) Goed functionerend vraaggericht daily urban system
c) Mobiliteitstransitie: bijdragen aan ambities rond innovatie, veiligheid, klimaat, energie en duurzaamheid
d) Bereikbare economische toplocaties
e) Aandacht voor alle modaliteiten (auto, OV, fiets, voetganger, scheepvaart).

5. NATUUR EN ECOLOGIE:
a) Natuurinclusief ontwikkelen in de Baai en op het land
b) Bijdragen aan een toekomstbestendig ecologisch systeem met biodiversiteit en waterkwaliteit op orde
c) Juridische speelruimte voor nieuwe ontwikkelingen

6. RECREATIE
a) Groen en water nabij voor iedere bewoner
b) Ontwikkelen van nieuwe vormen van recreatie
c) Toename van het aantal recreanten

7. LANDSCHAP:
a) Behouden en versterken van grootschalige landschappen
b) Toevoegen van natuurrijke en landschappelijke kwaliteiten
c) Benutten van landschappelijke kwaliteiten bij ontwikkeling van het gebied

8. LEEFBAARHEID EN INCLUSIVITEIT:
a) Passende voorzieningen voor ieder woonmilieu
b) Aanbod scholen, winkels, gezondheids-, sport- en culturele voorzieningen op orde
c) Beheer op orde

9. BALANS:
a) Evenwicht in de investeringen in voorzieningen en openbare ruimte tussen bestaande buurten en nieuwe uitleglocaties
b) Passende voorzieningen voor ieder woonmilieu, ook in bestaande buurten
c) Maken en behouden van sociaal inclusieve buurten

De opgaven leiden tot een set aan onderzoeksvragen per thema. Om de onderzoeksvragen dit jaar te kunnen beantwoorden voeren partijen in Q2 en Q3 van 2020 onderzoeken uit. In bijlage D voegen wij een overzicht met de thema's, ambities, opgaven, onderzoeksvragen en uit te voeren onderzoeken.

4.2 VERGELIJKINGSKADER

Het komende jaar willen we komen tot richtinggevende keuzes om de ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area vorm te kunnen geven. Om keuzes te maken gebruiken wij de onderzoeksresultaten van verschillende onderzoeksperspectieven (zie hoofdstuk 5). De inzichten en informatie uit deze perspectieven wordt vergelijkbaar gepresenteerd. Daartoe wordt voor het gebied een vergelijkingskader opgesteld. De invulling van het vergelijkingskader zal transparante beslisinformatie voor bestuurders opleveren.

Het vergelijkingskader bestaat uit twee onderdelen:

1. Bijdrage aan ambities: de mate waarin een perspectief invulling geeft aan de negen ambities.
2. Haalbaarheid: de mate waarin een perspectief haalbaar is in termen van financiën en maatschappelijke kosten en baten.

Het vergelijkingskader zal kwalitatief (en kwantitatief waar mogelijk) worden ingevuld met de onderzoeksresultaten. Het kader dient vooral ter vergelijking van de perspectieven op basis van onder andere resultaten van uit te voeren effectenonderzoek rond mobiliteit, een plan-MER light en een mini-MKBA.

BRONNEN

- Plan van Aanpak Werkplaats Amsterdam Bay Area, 20 februari 2020
- Plan van aanpak MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area, april 2020
- Werksessie Atelier Handelingsperspectief, 27 februari 2020
- Online werksessies Projectteam MIRT-onderzoek en Kernteam Rond de Baai
- Duurzaamheidsagenda, Uitvoeringsprogramma 2020, Een groene, gezonde stad Almere, gemeente Almere, 2020
- Uitgangspunten verstedelijkingsstrategie MRA, Metropoolregio Amsterdam, 2019

Voorbeeld vergelijkingskader: wat is de bijdrage van de perspectieven aan de ambities?

	Perspectief 0	Perspectief 1	Perspectief 2	Perspectief 3	Perspectief 4
	+	++			
	-	+			
	...	...			

Wat is de haalbaarheid van de perspectieven (voorbeeld)?

HAALBAARHEID	Perspectief 0	Perspectief 1	Perspectief 2	Perspectief 3	Perspectief 4
Mini-MKBA	+	++	...		
Business Case	+	-	...		

INTERMEZZO: RUIMTELIJKE KANSENKAARTEN

RUIMTELIJKE KANSENKAART OOSTFLANK MRA • NATUUR:

- Doorontwikkeling van TBES.
- Nationaal Park Nieuw Land: de Marker Wadden en Oostvaardersoevers.
- Diemerscheg: verbinden met Amstelscheg en Vecht.
- Groene casco Almere: versterken ecologisch waarde.
- Baai bij Muiden: natuurontwikkeling langs de kust.
- Ecologische verbinding Naardermeer.
- Achterland Waterland: vernatten en vergroten weidevogelgebied.
- Buitenoever waterland: moerassen en onderwatergradiënten, moerasvorming IJdoorn en de Nes.
- Pampus binnendijks: natuurverbindingen via groen en waterstructuur, energielandschap, ecologische waarde, verbinding met Weerwater.
- Kust Almere Poort Pampus: Vooroevers met natuureilanden.
- Verbinden: stadsparken (Flevopark-Diemerpark, Beatrixpark), parklandschap (Diemerscheg, Pampushout), grote landschappen (Vechtplassen, Noorderplassen, Nieuw Land).
- Natuurinclusief bouwen.

RUIMTELIJKE KANSENKAART OOSTFLANK MRA • RECREATIE:

- Rondje Markermeer/IJmeer, route met shortcuts (veerverbindingen).
- Metropolitane landschappen: Waterland, Vechtplassen en Nieuwland beter toegankelijk maken.
- Achterlandverbindingen vaarroutes en routes langzaam verkeer: Naardertrekvaart / Gooimeerverbinding, Hoge Vaart – Lage Vaart, lange lijnen door Pampus, fijnmazige verbindingen Waterland.
- Erfgoed: beter etaleren cultureel erfgoed zoals Block van Kuffeler, Muiderslot, Geschutsdriehoek Pampus, Vuurtoreneiland en batterij Diemen, paard van Marken, Zuiderzeestadjes en 'het Nieuwe Land', scheepvaartmuseum.
- Nautisch: nieuwe haven op Pampus, watergerelateerde bedrijvigheid en toerisme versterken.
- 'Goudkust': bereikbaar vanaf pampus en Poort, festivals en placemaking, strand van Pampus tot Haven, horeca stedelijk icoon.
- Tot uiting brengen verschil grillige kust oude land en strakke Flevokust.
- Pampus: wateropgave koppelen aan recreatief gebruik, binnenmeer.

RUIMTELIJKE KANSENKAART OOSTFLANK MRA • WONEN, WERKEN EN BEREIKBAARHEID:

- Nieuwe stedelijke gemengde milieus binnen Almere, inzet op menging wonen/werken. Ontwikkelen stuwende stedelijke economie. Gedifferentieerd mozaïek van dorpse tot centrumstedelijke milieus op basis van bereikbaarheid en landschappelijke ligging.
- Ontwikkellocaties: ontwikkelingen rond en in de baai, kustuitbreiding Pampus, transit-oriented development (TOD) rond stations Flevolijn en nieuwe IJmeerverbinding, intensivering of herstructurering bestaand stedelijk gebied Diemen-Sniep en stationsomgeving Weesp.
- Kansrijke verbindingen: versterken Flevolijn met spoorverdubbeling, IJmeerverbinding brug-metro of combinatie (Sontregio-oplossing), nieuwe ov-verbinding langs de kust middels HOV of S-trein, verbeteren first en last mile bijvoorbeeld met verbinding Poort-Pampus of Centrum-Pampus, doortrekken IJmeerverbinding naar Oosterwold/Almere Hout of Lelystad, aanvullende veerverbindingen over het water N-Z of O-W en versterken routes voor de (elektrische) fiets.
- Energie en water: energiehub op Pampus gekoppeld aan energielandschap.
- BARRO: de mogelijkheid om 800 hectare buitendijks te ontwikkelen zonder noodzaak tot compensatie voor water.

BRONNEN:

- Panorama Markermeer IJmeer: ontwikkelprincipes vanuit een landschapsecologisch perspectief, Stuurgroep Markermeer IJmeer, 16 mei 2018
- 10 Gouden regels voor het IJsselmeergebied, Frits Pamboom, 8 december 2016
- Ontwikkelvisie Nationaal Park Nieuw Land, januari 2019
- Diemerscheg Beheer- en Ontwikkelperspectief, gemeenten Amsterdam, Diemen, Gooise Meren, Weesp, groengebied Amstelland en Staatsbosbeheer, december 2019
- Herinrichting Diemerscheg, provincie Noord-Holland, via https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Natuur/Projecten/Herinrichting_Diemerscheg
- Werksessie Atelier Handelingsperspectief, 27 februari 2020
- Online werksessies Projectteam MIRT-onderzoek en Kernteam Rond de Baai

“DE OOSTFLANK BIEDT EEN ENORME RIJKDOM AAN NATUURGEBIEDEN”

Marker Wadden
(foto: lemsterakensensatie.nl)

5. Perspectieven om van te leren

5.1 DEFINIËREN EN UITWERKEN VAN BASIS- EN ONDERZOEKSPERSPECTIEVEN

Om mogelijke toekomstige ontwikkelingen van Amsterdam Bay Area te onderzoeken werken wij met perspectieven. Allereerst zijn er basisperspectieven: de autonome ontwikkeling van het gebied als er geen nieuwe plannen worden ontwikkeld.

Daarnaast werken wij met onderzoeksperspectieven die zijn bedoeld om van te leren. Ze fungeren als kapstok voor combinaties van ideeën en kansen rond de negen thema's. De uiteindelijke ontwikkelstrategie hoeft niet één van de perspectieven te zijn, maar wordt opgesteld op basis van de opgedane inzichten. De perspectieven zijn mogelijke eindbeelden van Amsterdam Bay Area in 2050. Aan de hand van de perspectieven worden onderzoeken uitgevoerd. De onderzoeken leveren beslisinformatie om te komen tot een ontwikkelstrategie voor het gebied.

Stappen om te komen tot de perspectieven

De perspectieven zoeken de uiteinden van het speelveld op. De volgende stappen zijn gezet bij het vormen van de perspectieven:

1. Het opstellen van verstedelijkingsconcepten. Leidend is het creëren van unieke woon- en werkmilieus door het benutten van mogelijkheden rond OV-knooppunten, unieke kwaliteiten van het landschap en de intrinsieke kansen van landschapsontwikkeling.
2. Het invoegen van een bereikbaarheidsoplossing om de bereikbaarheid met HOV te verbeteren: een IJmeerverbinding of een oplossing via de Hollandse Brug.
3. Het toevoegen van eerste ideeën voor passende natuur- en ecologische maatregelen en economische profielen per gebied.
4. Het schetsen van een mogelijke fasering per perspectief.

Typen woon- en werkmilieus

De perspectieven bevatten verschillende woon- en werkmilieus. In lijn met de afspraken in RRAAM zijn dit stedelijke en suburbane milieus. De milieus verschillen van elkaar rond ruimtelijke dichtheden en functiemening. Wij sluiten aan bij de definities van de woon- en werkmilieus van het Planbureau voor de Leefomgeving. De figuren hieronder tonen de typen woon- en werkmilieus.

GEMENGD ZAKENDISTRICT
FSI 2,5 • MXI 0,4

Kop van Zuid RTD, DHG Centraal, Coolsingel RTD

HOOGSTEDELIJK
FSI 2,0 • MXI 0,8

Westerdok AMS, Andreas Ensemble AMS, Oostpoort AMS, Zijdebaan UTR

CENTRUM STEDELIJK
FSI 1,5 • MXI 0,8

Oosterparkbuurt AMS, Het Funen AMS, De Pijp AMS

GROENSTEDELIJK
FSI 0,5 • MXI 1,0

Terwijde Leidsche Rijn UTR, Meerhoven Grasrijk EHV

INNOVATIEDISTRICT
FSI 1,3 • MXI 0,2

Strijp S EHV, Science Park AMS

BUITENSTEDELIJK
FSI 1,0 • MXI 0,8

IJburg AMS, Vondelparc UTR

DORPS
FSI 0,3 • MXI 1,0

Huisduinen Den Helder, Emmermeer Emmen, Douweler Have DEV

FSI: Dichtheid wordt uitgedrukt in Floor Space Index (FSI). Bij kavels is de FSI een gemiddelde van het aantal bouwlagen van het bebouwde oppervlak waarbij ook de onbebouwde buitenruimte wordt meegeteld. De index is hoog in gebieden met veel bebouwing en verdiepingen, en nul als de grond braak ligt of niet is bebouwd.

MXI: Functiemenging wordt uitgedrukt in Mixed Use Index (MXI). Deze maat drukt de verhouding uit tussen wonen en niet-wonen. De MXI bestaat uit de bruto vloeroppervlakte voor wonen gedeeld door de totale vloeroppervlakte voor alle functies in een gebied. Een gebied met een MXI van 1 bestaat uit alleen wonen, een gebied met een MXI van 0,1 is voornamelijk bedoeld om in te werken.

De perspectieven zijn ontwikkeld door deze stappen iteratief te doorlopen. De thema's natuur, ecologie en economie zijn op hoofdlijnen uitgewerkt en vragen om nadere detaillering en afweging. De thema's leefbaarheid, duurzaamheid en balans zijn nog niet uitgewerkt. Voor een systematische vergelijking van de bereikbaarheidsoplossingen werken we bij enkele perspectieven met een A- en B-variant. De verstedelijkingsconcepten zijn gelijk, maar de bereikbaarheidsoplossing (IJmeerverbinding of Hollandse Brug) varieert. Voor perspectief 2 (Archipel) werken we met een 'Plus-variant' om de effecten van maximale aantallen arbeidsplaatsen te onderzoeken.

Bij het opstellen van de perspectieven maakten wij gebruik van de opbrengsten van de werksessies, bestaand onderzoek, de ruimtelijke kansenkaarten (intermezzo) en de voorbeelden uit de internationale benchmark (intermezzo).

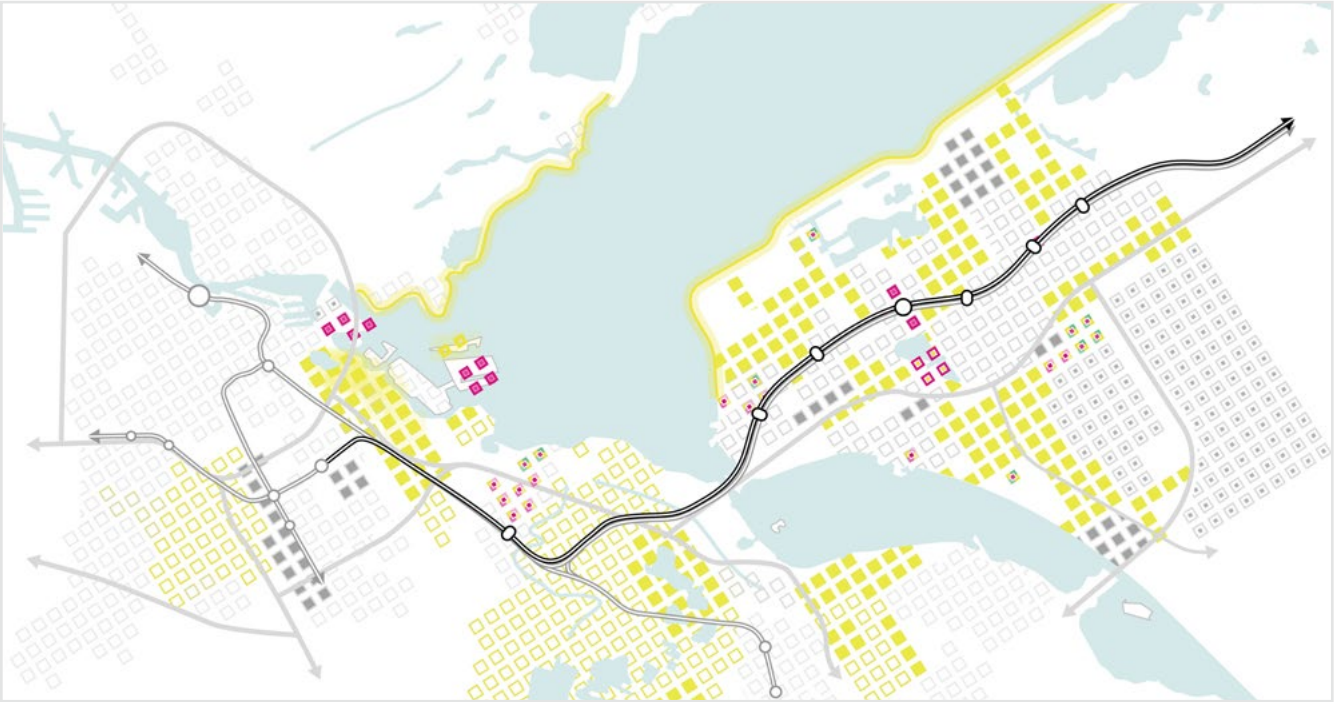
De komende periode worden de perspectieven uitgewerkt aan de hand van de negen thema's uit hoofdstuk 4. Daarbij maken we onder andere gebruik van alle onderzoeksresultaten en ideeën uit het verleden. Ook gebruiken we de nieuwe inzichten rond state-of-the-art oplossingen (zie ook 'thematische inspiratie om de perspectieven mee te verrijken' in bijlage F). Naast de thematische uitwerking van de perspectieven werken we de komende maanden aan detaillering van de fasering van de perspectieven in de periode 2020-2050.

5.2 BASISPERSPECTIEF: AUTONOME ONTWIKKELING

Als basisperspectief werken we met de autonome ontwikkeling als referentie. Dit referentiebeeld is noodzakelijk om de effecten van de perspectieven te kunnen zien ten opzichte van de ontwikkeling zonder ingrepen. Als uitgangspunten voor de autonome ontwikkeling hanteerden wij:

- Realisatie van de uitvoeringsplannen (plannen die RO-procedures hebben doorlopen en zijn opgenomen in bestemmingsplannen) en beleidsplannen (met name de concept-Woonvisie van de gemeente Almere). Deze plannen omvatten o.a. de ontwikkeling van IJburg 2e fase, Almere Poort, Oosterwold (inclusief tweede fase) en bestaande verdichtingsplannen. Er vindt geen aanvullende verdichting plaats rond de stations.
- Autonome groei rond wonen en werken baseren wij op RO EZ. RO EZ is gebaseerd op de groeiprognoses van het WLO Hoog scenario (PBL), maar is bijgesteld voor de MRA op basis van de daadwerkelijke plancapaciteit. RO EZ wordt ook in de Verstedelijkingsstrategie als uitgangspunt genomen.
- Rond bereikbaarheid brengen wij in kaart welke maatregelen nodig zijn om de autonome groei te kunnen faciliteren.
- Variatie in de realisatie van de maatregelen van OV-SAAL op de middellange termijn. Het is onzeker of deze maatregelen worden uitgevoerd. Wij hanteren daarom twee autonome varianten: één variant met de realisatie van de maatregelen van OV-SAAL op de middellange termijn en één variant zonder de realisatie van deze maatregelen.

Autonome ontwikkeling, met in zwart de maatregelen van OV-SAAL (zie bijlage voor legenda en toelichting)



5.2 DE PERSPECTIEVEN VOOR AMSTERDAM BAY AREA

De perspectieven zijn onderling sterk onderscheidend gemaakt op de centrale thema's voor Amsterdam Bay Area. Hierdoor zoeken we de hoeken van het speelveld op en krijgen we een goed beeld van de effecten van de verschillende keuzes.

We onderscheiden de volgende perspectieven:

- Basisperspectief 0: Autonome ontwikkeling met OV-SAAL middellange termijn. Dit perspectief gaat uit van realisatie van de plannen die nu 'hard' zijn en de plannen die zijn opgenomen in de Almeerse Woonvisie. Dit perspectief is inclusief OV-SAAL middellange termijn. We zoeken hier ten behoeve van de onderzoeken aansluiting bij de planscenario's van RO EZ, op basis van WLO Hoog.
- Basisperspectief 0: Autonome ontwikkeling zonder OV-SAAL middellange termijn. Gelijk aan voorgaande, maar zonder OV-SAAL middellange termijn.
- Onderzoeksperspectief 1A: Knooppuntenstad met IJmeerverbinding. Een maximale stedelijke verdichting rond stations met realisatie van de IJmeerverbinding.
- Onderzoeksperspectief 1B: Knooppuntenstad met verbinding over Hollandse Brug: gelijk aan voorgaande, met in plaats van IJmeerverbinding een S-bahn achtige verbinding over de Hollandse Brug.
- Onderzoeksperspectief 2: Archipel. Hoogstedelijke ontwikkeling van Pampus met een IJmeerverbinding met natuureiland.
- Onderzoeksperspectief 2+: Archipel met maximaal werken. Gelijk aan onderzoeksperspectief 2, maar dan met maximale aantallen arbeidsplaatsen. Een actieve en sturende rol van de overheid is hierbij noodzakelijk.
- Onderzoeksperspectief 3: Lake District. Hoogstedelijke ontwikkeling van Almere centrum en een stedelijke en suburbane ontwikkeling van Pampus met een IJmeerverbinding als tunnel.
- Onderzoeksperspectief 4A: Om de Baai met IJmeerverbinding. Stedelijke ontwikkeling en recreatie aan de kust staat centraal; het achterland is divers groen en in lagere dichtheden. Amsterdam en Almere zijn verbonden met een IJmeerverbinding als brug voor metro-achtig OV en langzaam verkeer.
- Onderzoeksperspectief 4B: Om de Baai met verbinding over Hollandse Brug. Gelijk aan 4A, met in plaats van de IJmeerverbinding een lightrail over de Hollandse brug die Almere verbindt met de oevers van het IJmeer.

De perspectieven zijn op dit moment voornamelijk uitgewerkt rond woningbouw en arbeidsplaatsen. De komende periode worden de perspectieven verder verrijkt rond de andere thema's, waaronder landschap en ecologie. We kiezen er in deze fase voor om de perspectieven namen te geven die aansluiten op de toekomstige uitstraling. Bij de uitwerking van de perspectieven kunnen de namen van deze perspectieven nog worden aangepast.

De volgende pagina toont een schetsmatig overzicht van de perspectieven en de eerste invulling van de perspectieven aan de hand van de negen thema's voor Amsterdam Bay Area.

Perspectieven variëren op de thema's

De perspectieven verschillen onderling sterk van elkaar. Dit is goed zichtbaar in de omvang van de aantallen woningen en arbeidsplaatsen per perspectief. Ook rond de thema's zijn bewust verschillen tussen de perspectieven aangebracht.

Voorbeelden van variatie op de thema's zijn:

- Verstedelijkingsconcept: variatie tussen samenstellingen van woon- en werkmilieus van meer suburbane milieus (groenstedelijk, dorps) tot sterk stedelijke milieus (centrum- en hoogstedelijk en innovatiedistricten) in Almere centrum en Pampus. Ook variatie in waar de ontwikkeling plaatsvindt: op de as Amsterdam-Almere met verdichting rond knooppunten, met focus op het centrum van Almere tot hoogstedelijke ontwikkeling op Pampus.
- Bereikbaarheidsoplossingen: variatie van een IJmeerverbinding voor een directe connectie tussen Amsterdam en Almere tot een lightrail langs de oevers van de Baai.
- Economie: variatie tussen circulaire economie, het inzetten van Almere centrum als 'hart van de stad' tot hoogstedelijke ontwikkeling van Pampus en Almere Centrum met focus op zakelijke dienstverlening, creatieve industrie, datacenters en R&D.
- Recreatie: variatie tussen het ontwikkelen van metropolitane parken en recreatie-eilanden, het verbinden van Pampus over water met omliggende plassen tot het realiseren van een stadsstrand in de vorm van 'Almere beach'.
- Natuur en ecologie: variatie tussen natuur in de stad met natuurinclusief bouwen, de realisatie van natuureilanden in het IJmeer tot natuurontwikkeling langs de oude kust met o.a. natuurstranden bij het Kromslootpark.

Eerste invulling van de perspectieven aan de hand van de acht thema's

	BASISPERSPECTIEF 0	PERSPECTIEF 1		PERSPECTIEF 2		PERSPECTIEF 3	PERSPECTIEF 4	
	0. Autonome ontwikkeling (met / zonder OV SAAL MLT)	**1A. Knooppuntenstad met IJmeerverbinding**	**1B. Knooppuntenstad met verbinding Hollandse Brug**	**2. Archipel**	**2+. Archipel met maximaal werken**	**3: Lake district**	**4A. Om de Baai IJmeerverbinding**	**4B. Om de Baai met verbinding over Hollandse Brug**
WONEN	Realisatie van uitvoeringsplannen ('harde' plannen) en beleidsplannen (w.o. concept-Woonvisie Almere)	Verdichting in centrum Almere. Woonmilieus Pampus: 15% Centrumstedelijk 25% Buitenstedelijk 25% Groenstedelijk 35% Dorps		Pampus ontwikkelt hoogstedelijk. Woonmilieus Pampus: 15% Hoogstedelijk 15% Centrumstedelijk 40% Buitenstedelijk 30% Groenstedelijk	Woonmilieus Pampus: 15% Hoogstedelijk 15% Centrumstedelijk 15% Innovatiedistrict 25% Groenstedelijk 30% Buitenstedelijk	Centrum Almere ontwikkelt tot stadscentrum. Woonmilieus Pampus: 15% Centrumstedelijk 30% Buitenstedelijk 55% Groenstedelijk	Centrum Almere hoogstedelijk. Woonmilieus Pampus: 25% Centrumstedelijk 25% Buitenstedelijk 25% Groenstedelijk 25% Dorps	
WERKEN	Autonome ontwikkeling	Bestaande bedrijventerreinen richten op circulaire economie. Rond stations ontstaat zakelijke dienstverlening		Creatieve economie en zakelijke dienstverlening in substantiële aantallen. Groei rond stations vanuit een stuwende economie.	Zakelijke dienstverlening, creatieve economie en research en development in grote aantallen. Actieve en sturende rol overheid.	Almere Centrum als 'hart van de stad'. Pampus gericht op lokale voorzieningen en bedrijvigheid.	Oriëntatie op toerisme en leisure, nautiek en strand. Haven, horeca, sport en natuur. Almere centrum als grootschalige economie ('Oostas').	
DUURZAAMHEID	-	Nader uit te werken		Nader uit te werken		Nader uit te werken	Nader uit te werken	
BEREIKBAARHEID	Realisatie van uitvoeringsplannen ('harde' plannen). Differentiatie in wel/geen realisatie van maatregelen OV-SAAL voor de middellange termijn.	IJmeerverbinding voor HOV (metro-achtige verbinding) en langzaam verkeer.	Verbinding van Almere en oevers IJmeer over Hollandse brug, met S-Bahn achtige verbinding en viersporigheid. Mobility hubs op Almere Poort en Centrum. HOV-busverbinding tussen Pampus en Almere Centrum.	IJmeerverbinding voor HOV (metro-achtige verbinding) Realisatie regionale hub bij A6.		IJmeerverbinding voor metro Amsterdam-Almere. Almere centraal als mobiliteitshub voor trein, metro en langzaam verkeer. Metrohaltes op pampus als mini-hubs en voor beperken logistieke stromen.	IJmeerverbinding als hoge en ranke brug voor metro-achtig HOV en langzaam verkeer. Mobility hubs bij Boegdreef en Almere Poort om auto's buiten Pampus af te vangen.	Lightrail verbindt Almere met de oevers van het IJmeer. Voor langzaam verkeer een fast ferry tussen Almere en Amsterdam. Almere Poort als centrale overstaplocatie (lightrail-intercity-auto).
NATUUR EN ECOLOGIE	Realisatie van uitvoeringsplannen ('harde' plannen).	Natuur in de stad staat centraal. Pampus als natuurinclusieve wijk, versterking van bestaande groenstructuren en parken.		Natuur en recreatie in het IJmeer staan centraal. In het IJmeer worden eilanden gerealiseerd. In de stad worden groenstructuren versterkt en de kwaliteiten van Pampushout dringen door in Pampus.	In het IJmeer worden eilanden gericht op natuur gerealiseerd. In de stad worden groenstructuren versterkt en de kwaliteiten van Pampushout dringen door in Pampus.	Natuurinclusief Pampus met binnenmeren. De vooroevers van de Oostvaardersplassen verlengen tot aan Pampus.	Natuurontwikkeling langs de oude kust (Gooise kust en Waterlandse kust). Realisatie van natuurstrand, bijvoorbeeld bij het Kromslootpark als onderdeel van Almere beach.	
RECREATIE	Realisatie van uitvoeringsplannen ('harde' plannen).	Beter verbinden van parken met knooppunten waar verdichting plaatsvindt.		Pampushout ontwikkelt tot metropolitaan park. Het middeneiland (onderdeel IJmeerverbinding) kan worden gebruikt voor recreatie en natuur, met uitstraling naar Amsterdam en Almere.		Het Nationaal Park Nieuw Land wordt uitgebreid en verbonden met stad en regio. Het Nationaal park, de Lepelaarsplassen en Pampus worden verbonden voor waterrecreatie. Tussen dijk en binnengebied ontstaan in Pampus binnenmeren.	De nadruk van recreatie ligt op watersport en leisure. Er ontstaan uitgestrekte stranden vanaf Pampus tot en met Almere haven. Hier wisselen recreatieve en natuurgeoriënteerde delen elkaar af.	
LANDSCHAP	-	Versterken bestaande groenstructuren van Almere (Beatrixpark, Kromslootpark, Weerwater en Pampushout).		Nadruk ligt op het landschap van het IJmeer. Voor de Flevokust worden natuureilanden gerealiseerd. Halverwege de IJmeerverbinding wordt een IJmeereiland gerealiseerd.		Buitengebied Nieuw Land en Lepelaarsplassen loopt door tot in Pampus. Naast het Weerwater als centrale plas en Noorderplas als suburbaan milieu met natuur ontstaat Pampus als derde waterrijk gebied van Almere.	Scheidslijn water/land staat centraal, met een boulevard op de dijk en uitgestrekte stranden van Pampus tot en met Almere Haven. Pampus oriënteert zich indirect op de kust door met lange lijnen loodrecht op de kust te ontwikkelen.	
LEEFBAARHEID EN INCLUSIVITEIT	-	Nader uit te werken		Nader uit te werken		Nader uit te werken	Nader uit te werken	
BALANS	-	Nader uit te werken		Nader uit te werken		Nader uit te werken	Nader uit te werken	

5.4 DIFFERENTIATIE IN AANTALLEN WONINGEN EN ARBEIDSPLAATSEN

Naast differentiatie op de thema's zoeken wij ook de hoeken van het speelveld op wat betreft de aantallen te realiseren woningen en arbeidsplaatsen. De onderstaande tabel en grafiek tonen hoe de perspectieven ten opzichte van elkaar scoren op de aantallen woningen en arbeidsplaatsen.

De range van de aantallen toe te voegen woningen tussen 2020 en 2050 in Almere bedraagt 61.575 (Knooppuntenstad) tot 75.331 (Om de Baai). Voor arbeidsplaatsen is dit 12.208 (Knooppuntenstad) tot 60.955 (Archipel met maximaal werken).

De perspectieven beschouwen de periode van 2020 tot en met 2050. De RRAAM-afspraken hebben betrekking op de periode vanaf 2010. Tussen 2010 en 2020 zijn in Almere al ca. 12.000 woningen gerealiseerd. In IJburg/Zeeburgereiland zijn dit ca. 2.400 woningen.

Actieve rol overheid bij realiseren grotere aantallen arbeidsplaatsen

Alle onderzoeksperspectieven gaan uit van het stevig stimuleren van de groei van het aantal arbeidsplaatsen.

Perspectief 2+ (Archipel met maximaal werken) gaat een stap verder dan de andere perspectieven en richt zich op de realisatie van ruim 66.000 arbeidsplaatsen, waarvan ruim 60.000 in Almere. Om deze grote aantallen te realiseren is een actieve en sturende rol van de overheid vereist. Het is mogelijk onder andere nodig om publieke voorzieningen (ziekenhuizen, musea, onderwijsinstellingen) en (nieuwe) bedrijven actief te verplaatsen van Amsterdam (en/of Den Haag) naar Almere. Harde afspraken in MRA-verband zijn in dit geval noodzakelijk.

Mogelijk is ook een actieve en sturende rol van de overheid noodzakelijk om de aantallen arbeidsplaatsen in andere perspectieven te halen. De komende periode vindt nader onderzoek plaats.

Op de volgende bladzijden gaan wij in een intermezzo in op de faseringsopties van de perspectieven. In bijlage F tonen wij thematische inspiratie om de perspectieven mee te verrijken.

BRONNEN

- Ruimte lokaliseren in stedelijk gebied: ruimtelijke dichtheden en functiemening, Planbureau voor de Leefomgeving, 2019
- Plan van Aanpak Werkplaats Amsterdam Bay Area, 20 februari 2020
- Plan van Aanpak MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area, 5 april 2020
- Werksessie Atelier Handelingsperspectief, 27 februari 2020
- Online werksessies Projectteam MIRT-onderzoek en Kernteam Rond de Baai
- Concept-Woonvisie 2020-2030 "Thuis in Almere", gemeente Almere, 2020 (vastgesteld door college, op moment van schrijven ter inzage).

Voorziene aantallen extra woningen en arbeidsplaatsen tussen 2020 en 2050

PERSPECTIEF	WONINGEN (VANAF 2020)				ARBEIDSPLAATSEN (VANAF 2020)			
	ABA	Almere	Pampus	Centrum	ABA	Almere	Pampus	Centrum
0 - Autonoom	52.226	28.500	0	5.000	7.700	2.500	0	0
1 - Knooppuntenstad	91.334	66.233	25.833	7.360	17.633	12.208	8.629	1.079
2 - Archipel	99.528	74.802	40.638	8.624	35.603	30.403	20.648	7.255
2+ - Archipel met maximaal werken	99.781	75.055	38.129	11.386	66.155	60.955	39.286	19.169
3 - Lake district	86.301	61.575	25.396	10.639	22.315	17.115	8.090	6.525
4 - Om de Baai	99.982	75.331	31.645	11.386	39.596	34.396	12.327	19.169

Het gaat om een eerste inschatting van de extra arbeidsplaatsen in verdichtingslocaties en uitleggebieden. Het betreft waarschijnlijk een lage schatting, omdat de extra arbeidsplaatsen niet bij alle locaties bekend zijn (en niet zijn meegenomen) en de aantallen in bestaande gebieden en werklocaties ook niet zijn meegenomen. Nader onderzoek is noodzakelijk.

INTERMEZZO: FASERINGSOPTIES VAN DE PERSPECTIEVEN

Opties voor gefaseerde ontwikkeling van Amsterdam Bay Area

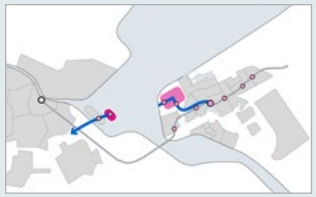
De perspectieven uit dit Startdocument zijn bouwstenen voor mogelijke eindbeelden van Amsterdam Bay Area in 2050. Er zijn verschillende faseringen denkbaar voor deze perspectieven. In dit intermezzo tonen wij enkele eerste ideeën voor mogelijke faseringen. Bij de fasering houden we rekening met twee of drie stappen in de periode 2020-2050.

Ter inspiratie schetsen wij per perspectief een voor de hand liggende fasering. Het komende jaar werken wij voor elk van de perspectieven de fasering verder uit. Op basis van voortschrijdend inzicht of aanpassing van de perspectieven kan de fasering afwijken ten opzichte van deze eerste ideeën.

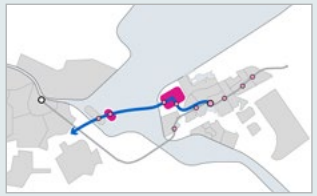
1A. KNOOPPUNTENSTAD MET IJMEERVERBINDING

Stap 1: jaren '20

Stap 2: jaren '30



Stap 3: jaren '40



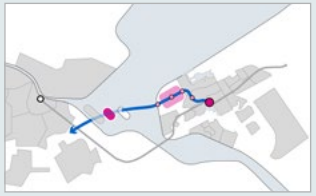
1B. KNOOPPUNTENSTAD MET VERBINDING HOLLANDSE BRUG

Stap 1: jaren '20

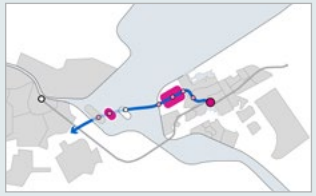
Stap 2: jaren '30 - '40

2: ARCHIPEL & 2+: ARCHIPEL MET MAXIMAAL WERKEN

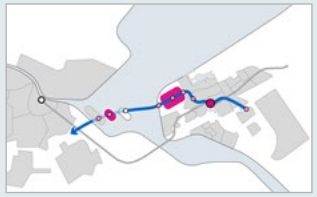
Stap 1: jaren '20



Stap 2: jaren '30



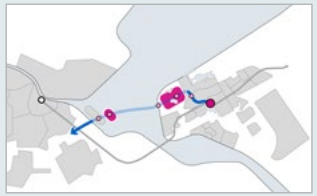
Stap 3: jaren '40



3: LAKE DISTRICT

Stap 1: jaren '20

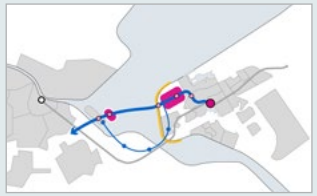
Stap 2: jaren '30 - '40



4A. OM DE BAAI MET IJMEERVERBINDING

Stap 1: jaren '20

Stap 2: jaren '30 - '40



4B. OM DE BAAI MET VERBINDING HOLLANDSE BRUG

Stap 1: jaren '20

Stap 2: jaren '30 - '40

“AMSTERDAM BAY AREA BIEDT RUIMTE VOOR ‘STATE-OF-THE ART’ CIRCULAIR, KLIMAATADAPTIEF, NATUURINCLUSIEF EN ENERGIENEUTRAAL BOUWEN, WONEN EN WERKEN.”

Oresundbrug
(foto: Prologis.se)

6. Vervolg: in het najaar besluiten over de ontwikkelstrategie

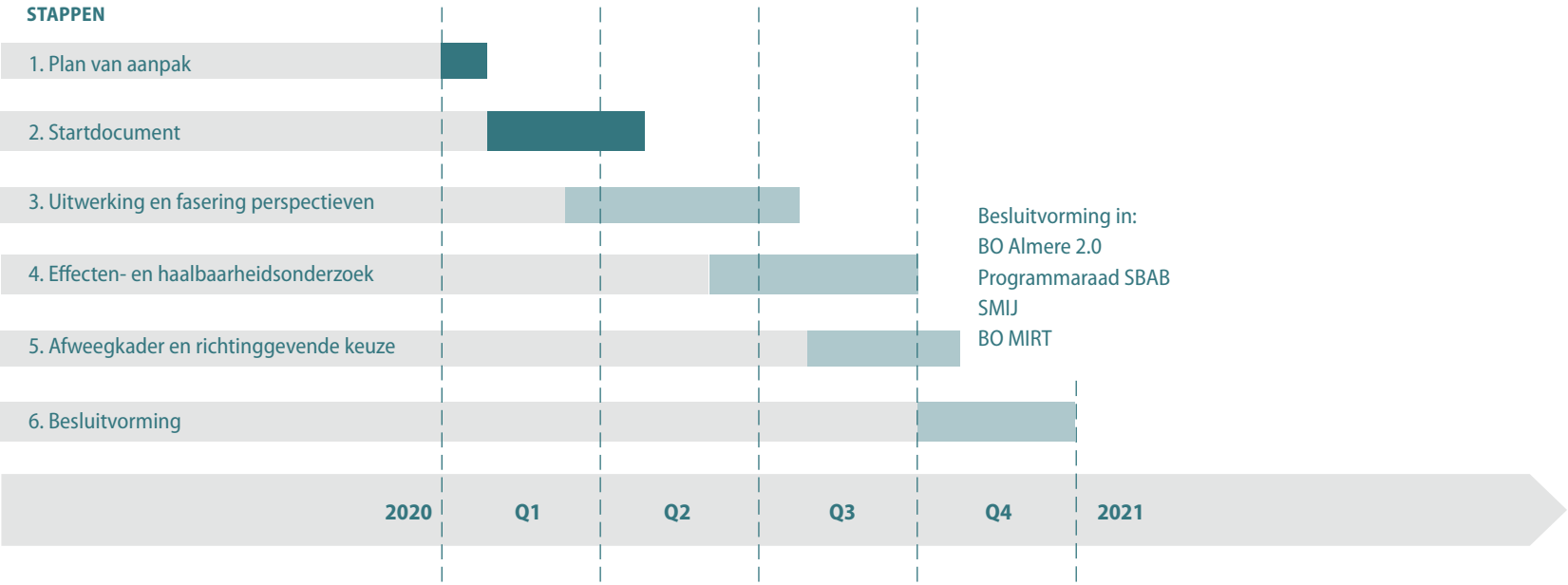
6.1 PROCES VAN HET KOMENDE JAAR

De figuur hiernaast geeft inzicht in het te doorlopen proces in 2020. De komende maanden werken we verder aan de thematische uitwerking en de fasering van de perspectieven. In de zomer voeren we effectenonderzoek en onderzoek naar de haalbaarheid van de perspectieven uit. Op basis van de resultaten van de onderzoeken vullen we het vergelijkingskader. We doen inzichten op door de perspectieven onderling te vergelijken. Op basis van de inzichten adviseren wij de bestuurders over zinvolle richtinggevende keuzes in het najaar van 2020.

6.2 RICHTINGGEVENDE KEUZES NAJAAR 2020

De voorziene richtinggevende keuzes omvatten:

- De ontwikkelstrategie, met name de fasering van de gebiedsontwikkeling rond wonen en werken, infrastructuur en ecologie.
- Een pakket met no-regretmaatregelen voor 2020-2025.
- Financiële afspraken, bij voorkeur zicht op 75% bekostiging van infrastructurele en ecologische maatregelen.
- Start (MIRT-)Verkenningen naar infrastructurele en ecologische maatregelen.
- Een uitvoeringsagenda voor de vervolgfase.



6.3 WIE NEMEN DE BESLUITEN?

Besluiten over het Startdocument en de inhoud van de ontwikkelstrategie Amsterdam Bay Area worden genomen door de Programmaraad SBAB, Bestuurlijk Overleg Almere 2.0 en de Stuurgroep Markermeer IJmeer. Uiteindelijk worden de (investerings)besluiten genomen in het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2020, waar de ontwikkelstrategie Amsterdam Bay Area ook geplaatst en afgewogen wordt in de bredere context en opgaven van de MRA. Afhankelijk van de bestuurlijke afweging en besluitvorming kunnen in het BO MIRT besluiten worden genomen over investeringen en vervolgstappen, zoals de start van een of meerdere MIRT-Verkenning(en).

Parallel aan het onderzoek naar Amsterdam Bay Area worden op basis van het bijgestelde Ontwikkelpad voor de MRA besluiten over majeure mobiliteitsinvesteringen door Rijk en regio via het programma SBAB ter besluitvorming voorgelegd aan het BO MIRT.

6.4 MRA VERSTEDELIJKINGSSTRATEGIE

In het BO MIRT van 2019 zijn afspraken gemaakt in het kader van de Verstedelijkingsstrategie van de MRA. Dit Startdocument past binnen deze afspraken. Wij nemen de afspraken uit het BO MIRT op in bijlage G bij dit document.

De resultaten van het onderzoek naar Amsterdam Bay Area dienen mede als input voor het Handelingsperspectief MRA Oostflank en als input voor de actualisatie van het Ontwikkelpad Verstedelijking en Mobiliteit. Het Handelingsperspectief dient vervolgens als input voor de Verstedelijkingsstrategie van de MRA.

In het BO MIRT van 2020 zal via de Verstedelijkingsstrategie besluitvorming plaatsvinden over verstedelijkingrichting van de MRA als geheel. De Verstedelijkingsstrategie kan impact hebben op de ontwikkelstrategie van Amsterdam Bay Area en andersom. Omdat zowel dit onderzoek, het Handelingsperspectief als de Verstedelijkingsstrategie gelijktijdig worden uitgewerkt is het belangrijk dat onderling voortschrijdend inzicht regelmatig wordt gedeeld en afgestemd.

BRONNEN

- Afspraken BO MIRT Noordwest Nederland, 2018 en 2019
- Plan van Aanpak Werkplaats Amsterdam Bay Area, 20 februari 2020
- Plan van Aanpak MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area, 5 april 2020

“AMBITIE IS OM HET IJMEER EEN AANTREKKELIJK RECREATIEGEBIED TE MAKEN VOOR IEDEREEN”

Strand IJburg
(foto: amsterdamheefthet.nl)

BIJLAGEN

BIJLAGE A - OVERZICHT BRONNEN PER THEMA

ALGEMENE BRONNEN

- Almere 2.0 Meerjarenprogramma 2017-2021, 17 april 2019
- Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, november 2013
- Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0, 20 november 2013
- Op weg naar een Handelingsperspectief Oostflank MRA 2020-2030, 26 september 2019
- Plan van Aanpak werkplaats Amsterdam Bay Area, 20 februari 2020
- Plan van Aanpak MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area, 5 april 2020
- Outline en uitgangspunten Netwerkstrategie SBAB, 27 maart 2020
- RAAM-brief: Randstad-besluiten Amsterdam-Almere-Markermeer, Rijksoverheid, 1 november 2009
- Integraal Afsprakenkader Almere, Rijk, provincie Flevoland en gemeente Almere, 29 januari 2010
- Regionale kerncijfers Nederland, CBS
- Bestuursovereenkomst RRAAM, 20 november 2013
- Werksessies Atelier, 13 en 27 februari 2020
- Online werksessies Projectteam MIRT-onderzoek en Kernteam Rond de Baai
- Afspraken BO MIRT Noordwest Nederland 2018 en 2019

WONEN

- Woonbehoefte Oostflank Metropoolregio Amsterdam, ABF Research, 18 juli 2019
- IJ Venster, Werkmaatschappij Amsterdam Almere, 16 maart 2012
- Ruimte lokaliseren in stedelijke gebied: ruimtelijke dichtheden en functiemenging, Planbureau voor de Leefomgeving, 10 mei 2019
- Wonen in Almere 2018-2019: verkennende en beschouwende analyse, RIGO Research en advies, 2 oktober 2017
- Moties Tweede Kamer, 19 februari 2020
- Motie Provinciale Staten Flevoland, 26 februari 2020
- Quick Scan Wonen, Handelingsperspectief MRA, gemeenten Almere en Amsterdam
- Analyse IJmeerverbinding: woningbouw en doelgroepen, Springco, 10 december 2019
- Concept-Woonvisie 2020-2030 "Thuis in Almere", gemeente Almere (2020).

WERKEN

- Het vestigingsklimaat van Almere voor bedrijven; analyse voor de economische agenda, Rienstra Beleidsonderzoek en Beleidsadvies, 15 maart 2019
- Het nieuwe land: het goud van de Metropoolregio, Pieter Tordoir, 12 juni 2019
- Economische agenda 2019-2023, gemeente Almere, 2019
- Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2019, MRA, 17 juni 2019
- Kerngegevens Rekenen aan visie werklocaties Almere, Bureau Buiten, 4 maart 2020

DUURZAAMHEID

- Duurzaamheidsagenda, Uitvoeringsprogramma 2020, Een groene, gezonde stad Almere, gemeente Almere, 2020
- Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050, gemeente Amsterdam, 2019

BEREIKBAARHEID

- Enorm veel keuze & ongelofelijk nabij, College van Rijksadviseurs, oktober 2019
- Doorstroom en dynamiek door nieuwbouw en transformatie 2014 t/m 2018, gemeente Almere, november 2019
- Het IJmeeralternatief, Eindrapport Werkmaatschappij Amsterdam Almere, juli 2012
- De IJmeerlijn, Amsterdam en Almere krachtig verbonden, voorjaar 2014
- Een metro van Amsterdam naar Almere, optimalisatierapport, Werkmaatschappij Amsterdam Almere, december 2011
- Regionaal OV Toekomstbeeld 2040, november 2019
- Daily Urban System MRA, Goudappel, 4 december 2018
- Sleutelgebieden MRA: strategische notitie, MRA, februari 2020

NATUUR EN ECOLOGIE

- Omgevingsvisie Almere, Structuurvisie Almere conform Wro, 3 augustus 2017
- Landgoed Almere, gemeente Almere, februari 2011
- Natuur-thermometer Markermeer-IJmeer stand 2017, Sweco, 21 juni 2019
- Ontwikkelingsvisie Nationaal Park Nieuw Land, januari 2019
- Ontwerpprincipes voor het IJsselmeergebied, Agenda IJsselmeergebied 2050

RECREATIE

- Agenda Toerisme en Recreatie 2016-2022, gemeente Almere, mei 2016
- Kustvisie Lelystad 2030, 24 april 2019
- Panorama Markermeer-IJmeer, Ontwikkelingsprincipes vanuit een landschaps-ecologisch perspectief, Stuurgroep Markermeer-Ijmeer, 16 mei 2018
- Agenda toerisme en recreatie 2016 – 2022, gemeente Almere, 2016
- Toeristisch bezoek aan steden 2018, NBTC-NIPO Research, 2019

LANDSCHAP

- Panorama Markermeer-IJmeer, Ontwikkelingsprincipes vanuit een landschaps-ecologisch perspectief, Stuurgroep Markermeer-Ijmeer, 16 mei 2018
- MRA Landschap: Deelregio Almere-Lelystad, Gooi- en Vechtstreek en Amsterdam (www.mralandschap.nl)
- Kustvisie Lelystad 2030, 24 april 2019
- 10 Gouden regels voor het Ijsselmeergebied, Frits Palmboom, 8 december 2016
- Diemerscheg Beheer- en Ontwikkelperspectief, gemeenten Amsterdam, Diemen, Gooise Meren, Weesp, groengebied Amstelland en Staatsbosbeheer, december 2019

LEEFBAARHEID EN INCLUSIVITEIT

-

BALANS

- De stedelijke strategie van Almere, gemeente Almere, juni 2012
- De Almere Principles, voor een ecologisch, sociaal en economisch duurzame toekomst van Almere 2030, gemeente Almere, 2008
- Samenwerkingsagenda Amsterdam – Almere 2016 – 2022 – 2026, gemeente Amsterdam en gemeente Almere, 2017.

BIJLAGE B - INTERNATIONALE BENCHMARK

Amsterdam Bay Area

- Ontwikkeling: Kansen voor ontwikkeling van unieke woon- en werkmilieus in een gebied met grote landschappelijke kwaliteiten rond water, groen en kustgebieden.
- Omvang: ca. 355 km2 (inclusief het IJmeer), met ruim 220.000 inwoners.
- Wonen en werken: toevoegen van 60.000 woningen, waarvan 25.000 in Almere Pampus, in een mix van stedelijke en suburbane milieus. Substantieel toevoegen van arbeidsplaatsen door een stuwende economie. Economische kansen rond creatieve economie, leisure, zakelijk/ dienstverlening en circulaire economie.
- Bereikbaarheid: momenteel is er een aanzienlijke pendel vanuit de regio richting Amsterdam waarbij de auto een belangrijke rol speelt. Bij ontwikkeling wordt gewerkt aan een goede OV-bereikbaarheid via een Ijmeerverbinding of de Hollandse Brug.
- Ecologie en recreatie: Bijdragen aan een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem. Denkrichtingen voor natuur en recreatie zijn natuur inbedden in stedelijke ontwikkeling, realisatie natuureilanden en ontwikkeling strand/kustgebied.

Fjord City Oslo

- Ontwikkeling: Stadsvernieuwing (waterfrontontwikkeling) waarbij de connectie tussen stad en landschap (water) centraal staat.
- Omvang: 228 hectare, met een waterfront van 10 kilometer.
- Wonen en werken: ambitie is om 9.000 woningen en 45.000 arbeidsplaatsen toe te voegen. Fjord City ontwikkelt in 10 deelgebieden met elk een eigen woon- en werkmilieu. Onderscheid wordt gemaakt in karakter (architectuur, ruimtelijke indeling) en functie (recreatie, cultuurhistorie, zakendistrict).
- Bereikbaarheid: voetgangers, fietsers en het OV staan centraal. Een nieuwe tramverbinding wordt gerealiseerd langs de kust. De hoofdweg voor autoverkeer wordt een tunnel onder het fjord om auto's te weren uit het gebied. De baai is onderling over water verbonden met ferry's.
- Ecologie en recreatie: een recreatieve promenade wordt gerealiseerd langs de waterlijn, het oude havengebied wordt ingezet recreatie en in het gebied vestigen diverse culturele instellingen (o.a. musea).

San Francisco Bay Area

- Ontwikkeling: grootstedelijke agglomeratie gevormd rondom een bloeiende hightech (Silicon Valley), zware (San Jose) en zakelijke (Oakland) industrie met in het midden een ecosysteem (de Bay) van nationaal belang.
- Omvang: agglomeratie (18.000 km2) bestaande uit negen stedelijke gebieden met 7.753.000 inwoners en 3,6 miljoen arbeidsplaatsen
- Wonen en werken: duidelijk te onderscheiden woon- en werkkernen met groot onderling onderscheid in karakter: van metropolitaan tot landelijk.
- Bereikbaarheid: sterke mix van modaliteiten. Geleidelijke afname autogebruik door aanbieden sterke alternatieven: OV als trein, metro, commuter rail en lightrail. Rol van voetganger, fiets en smart mobility neemt langzaam toe. Grote pendelstromen vanwege hoge huizenprijzen in de werkkernen.
- Ecologie en recreatie: de stedelijke kernen worden omringd door uitgestrekte nationale parken, natuurreservaten en groene recreatiegebieden.

(foto: amsterdamheefthet.nl)

(foto: Visitoslo.com)

(foto: shutterstock)

Sontregio (Kopenhagen - Malmö)

- Ontwikkeling: Metropolitane verbinding door het verbinden van Kopenhagen (Denemarken) en Malmö (Zweden); voorheen gescheiden door de rivier de Sont.
- Omvang: stedelijke kernen en verdichting rondom de Sont met een oppervlakte van ca. 20.800 km2 en 3,8 mln inwoners. Achterland bestaat onder andere uit grote natuurgebieden.
- Wonen en werken: een vrij eenzijdige pendel van Zweden naar Denemarken door de relatief lage huizenprijzen aan de Zweedse zijde en goede werkgelegenheid aan de zijde van Denemarken. Relatief hoog aandeel appartementen in de steden. Nadruk op kennisintensieve sectoren (medisch, farmaceutisch, IT, design en voedsel)
- Bereikbaarheid: centrale opgave in de Sontregio was het realiseren van een snelle verbinding tussen Kopenhagen en Malmö met een weg- en spoorverbinding, deels uitgevoerd als tunnel en deels als brug (16 km). In het stedelijk gebied blijft de rol van de auto belangrijk. Overheden zetten in op het stimuleren van OV als alternatief voor de auto.
- Ecologie en recreatie: recreatie en natuur vervullen binnen en buiten de stad een belangrijke functie. Kopenhagen biedt een park of strand binnen 15 minuten wandelen. Binnenstedelijk is er veel stadsgroen en zijn er parken; buiten de stad stranden en natuurgebieden. Bij overgang van verbinding Kopenhagen-Malmö van tunnel in brug is een natuureiland aangelegd.

(foto: Øresundsbron)

Hammarby Sjöstad (Stockholm)

- Ontwikkeling: eco-district, geënt op duurzame woningbouw en gezonde leefomgeving.
- Omvang: oppervlakte van 2 km2 met 20.400 inwoners en 11.000 arbeidsplaatsen.
- Wonen en werken: Natuurinclusieve ontwikkeling met veel waterpartijen en meren. Functiecombinatie op de schaal van gebouwen, commerciële activiteiten op de begane grond met wonen daarboven. Nadruk op kennisintensieve circulaire economie (energiebesparing, hergebruik, afvalscheiding), met afvalverwerkingsinstallaties aan de uiteinden van de wijk.
- Bereikbaarheid: auto's worden geweerd en autogebruik beperkt met o.a. lage parkeernormen. De alternatieven zijn op orde gebracht: een lightrail ligt binnen een straal van 300 meter van elke locatie in het gebied en er is een uitgebreid netwerk van OV met onder andere een fast ferry, bus en goede verbindingen voor fietsers en voetgangers.
- Ecologie en recreatie: 19% van de ruimtelijke invulling van Hammarby Sjöstad bestaat uit openbaar groen. Een netwerk van ecoducten, fiets- en voetpaden leidt naar de natuurreservaten buiten de wijk.

(foto: Tess Broekmans, Urhahn)

Internationale benchmark: feiten op een rij

Basisgegevens, wonen en werken

	AMSTERDAM BAY AREA	FJORD CITY OSLO	SAN FRANCISCO BAY AREA	SONTREGIO	HAMMARBY SJÖSTAD
Oppervlakte	450 km2 (inclusief IJmeer)	2 km2	18.040 km2	20.868 km2	2 km2
Inwoners	Ca. 250.00	Onbekend	7.753.000	4.002.372	20.400
Woningen	100.000	9.000 nieuwe woningen toegevoegd	2.800.000	1.800.000	12.000
Arbeidsplaatsen	Ca. 91.000 (Almere, IJburg en Zeeburgereiland)	45.000 arbeidsplaatsen toegevoegd	3.600.000	68.000	11.000
Verstedelijkingsconcept	Polycentrisch model	Stadsvernieuwing (waterfront-ontwikkeling) waarbij de connectie tussen stad en landschap (water) centraal staat.	Grootstedelijke agglomeratie bestaande uit negen stedelijke gebieden.	Duo-metropolitaanse regio.	Stedelijke herontwikkeling middels een integraal masterplan geënt op duurzaamheid en de leefomgeving (eco-district).
Diversiteit	Stedelijke kernen met groen- en landbouwgebieden.	Verschillende ontwikkelgebieden elk met een eigen karakter (architectuur, ruimtelijke indeling) en functie (recreatie, cultuurhistorie, zakendistrict).	Globaal in te delen in vijf sub-gebieden met een eigen onderscheidende ruimtelijke invulling (van Silicon Valley tot wijngaarden).	Stedelijke kernen en verdichting rondom de Sont, het achterland bestaat uit grote natuurgebieden.	Wat betreft architectuur is de wijk redelijk divers. Inkomens-segregatie wordt als ontwikkelpunt gezien.
Mix wonen/werken	Werkgelegenheid geconcentreerd in Amsterdam, Almere belangrijk voor wonen (Daily Urban System).	Wonen wordt gecombineerd met specifieke (bedrijfs-) activiteiten per deelgebied (wonen/hoofdkantoren, wonen/culturele instellingen).	Te onderscheiden woon- en werkkernen.	Wonen en werken gecombineerd in de stedelijke kernen.	Functiecombinatie op de schaal van gebouwen, commerciële activiteiten op de begane grond met wonen daarboven.

Internationale benchmark: feiten op een rij

Bereikbaarheid

	AMSTERDAM BAY AREA	OSLO – FJORD CITY	SAN FRANCISCO BAY AREA	SONTREGIO	HAMMARBY SJÖSTAD
Modal shift	In de regio Almere en Lelystad is er een lichte toename van auto- en treinverkeer, en een lichte afname van het openbaar vervoer (Goudappel, Daily Urban System).	Binnen de ruimtelijke ontwikkeling prioriteit gegeven aan voetgangers, fietsers en het OV. Middels de tunnel wordt autoverkeer uit de stad geweerd.	Sterke mix van modaliteiten, openbaar vervoer (trein, metro, BART, ferry) sterk ontwikkeld maar de auto blijft belangrijk.	Sterke mix van modaliteiten, openbaar vervoer (trein, bus), auto blijft belangrijk.	Auto wordt tot op zekere hoogte geweerd, parkeren wordt gereguleerd en vind grotendeels ondergronds plaats. Vanuit het Masterplan is de tram- en buslijn volledig ontwikkeld.
Pendel	Pendel voornamelijk tussen Almere en Amsterdam (36.000 bewegingen per dag), met een duidelijke stroom vanuit Almere naar Amsterdam. (Goudappel, Daily Urban System).	Fjord City sluit aan op het substantiële pendelnetwerk vanuit Oslo Centraal (175.000 pendelaars).	Grote pendelstromen vanwege hoge huizenprijzen (San Francisco alleen al heeft 250.000 pendelaars).	Ongeveer 19.000 grensoverschrijdende pendelaars per dag.	35.000 mensen wonen en werken in het gebied (met 20.400 inwoners).
Auto	Verplaatsingen nog grotendeels met auto, behalve richting Amsterdam (Daily Urban System).	Delen van de Fjord City worden geheel autovrij. Middels een tunnel in het water wordt doorgaand verkeer geweerd.	De auto blijft een belangrijk vervoersmiddel (70% van de pendel).	Het weren van de auto (en ander wegverkeer) wordt gezien als een van de grootste uitdagingen.	Relatief laag autogebruik (210 auto's per 1000 inwoners), het masterplan kent een auto-werende gedachte.
OV	Vooral op kortere afstanden en richting Amsterdam gebruik van het OV, fiets op korte afstanden ook populair (Goudappel, Daily Urban System).	Aanleg van een nieuwe tram (Fjord tram) die aansluit op het bestaande netwerk van Oslo.	Ontwikkeling van BART-netwerk (Bay Area Rapid Transit) die de negen stedelijke gebieden met elkaar verbindt.	De nadruk ligt op de trein en bus. 45% van het verkeer over de Oresund brug is per trein.	Vanuit het masterplan ligt overal een lightrail binnen 300 meter, netwerken opgesteld voor bus, fiets, voetgangers en ferry.

Internationale benchmark: feiten op een rij

Economie, duurzaamheid en natuur

	AMSTERDAM BAY AREA	OSLO – FJORD CITY	SAN FRANCISCO BAY AREA	SONTREGIO	HAMMARBY SJÖSTAD
Economie	De detailhandel en overige zakelijke dienstverlening zijn in Almere-Lelystad van belang (Economische verkenningen MRA 2019). De zorgsector is de grootste werkgever. Kansen liggen in duurzaamheid, circulariteit, energie en arbeidsintensieve sectoren (Pieter Tordoir).	Aansluitend bij Oslo, research en development (kennisindustrie), en behouden van de havenfunctie.	Drie economische kernen San Francisco (zakelijk/financiën/ toerisme), Oakland (zware industrie) San Jose (Silicon Valley)	Nadruk op medische en farmaceutische sector. In mindere mate ook IT, design, logistiek, voedsel en milieu.	Nadruk op circulaire economie (energiebesparing, hergebruik, afvalscheiding).
Duurzaamheid	Gebaseerd op 6 thema's, energie, circulariteit, voedsel, mobiliteit, ecologie en hittestress / wateroverlast (Duurzaamheidsagenda 2020).	Oslo heeft ambitieuze duurzaamheidsdoelstellingen op het gebied van uitstoot koolstof. Substantiële overschakeling naar biobrandstoffen en elektrisch vervoer. Beperken lucht- en geluidsoverlast als prioriteit gezien.	San Francisco en Oakland als trekker voor duurzaamheids-ontwikkelingen. Centraal staan partnerships met bewoners en bedrijven.	Duurzaamheid (milieu) wordt als voorwaarde gezien voor de verdere ontwikkeling van de regio. Sinds de jaren 70' al toezicht op vervuiling.	Duurzaamheidontwikkeling middels een centraal warmtedistributienetwerk op basis van hernieuwbare energie. Duurzame innovaties m.b.t. water, 100% van het water wordt gerecycled.
Natuur	Groenblauw-netwerk bestaande uit het IJmeer, stadslandschap en het agrarische polderlandschap. Bijdragen aan de realisatie van een toekomstbestendig ecologisch systeem.	Middels de waterfrontontwikkeling, kanalen, ferry's en de promenade wordt de verbinding met de zee gezocht.	In de vorm van grote uitgestrekte natuurparken, natuurreservaten of een stadsbos.	Uitgestrekte stranden, aanwezigheid van openbaar groen (stadsgroen, parken). Kopenhaags beleid dat groen of een strand beschikbaar moet zijn binnen een afstand van 15 min lopen.	Masterplan waarin 19% van de ruimtelijke invulling bestaat uit openbaar groen. Netwerk opgezet waarbij de stad via fiets- en voetpaden gelinkt wordt aan natuurreservaten via ecoducten.

Internationale benchmark: feiten op een rij

Economie, duurzaamheid en natuur

	AMSTERDAM BAY AREA	OSLO – FJORD CITY	SAN FRANCISCO BAY AREA	SONTREGIO	HAMMARBY SJÖSTAD
Recreatie	Gebruik maken van aanwezige natuurwaarden, Oostvaardersplassen en omliggende natuurgebieden -> Nationaal Park Nieuw Land. Gebruik maken van het IJmeer, Strandlab(Programma Cultuur, recreatie en toerisme)	Recreatie vooral geconcentreerd rondom de waterfrontontwikkeling (o.a. promenade), openbaar groen en de culturele instellingen (o.a. musea).	Divers palet afhankelijk van het deelgebied. In Verbinding met het water (Fisherman's Warf, pieren, stranden etc.)	De uitgestrekte stranden zijn in de zomer heel populair. De natuurreservaten aangrenzend aan de stedelijke agglomeraties.	Een netwerk van parken, groenvoorzieningen, plaza's etc. die ruimte bieden aan buitenactiviteiten.
Voorzieningen					Standaard voorzieningen (school, bank, hotel, activiteitencentrum etc.) Masterplangedachte is dat er minstens 6 voorzieningen binnen een straal van 500m moeten liggen.

Internationale benchmark: feiten op een rij

Governance en financiering

	AMSTERDAM BAY AREA	OSLO – FJORD CITY	SAN FRANCISCO BAY AREA	SONTREGIO	HAMMARBY SJÖSTAD
Governance		Fjord City is in 2008 omarmd door de gemeenteraad. De herontwikkeling wordt in samenwerking met de havenautoriteit uitgevoerd.	Association of Bay Area Governments. Regionaal planbureau bestaande uit de lokale overheden. Gericht op samenwerking, informeren en adviseren van de lokale overheden.	Øresund Committee, een formeel politiek orgaan met vertegenwoordigers uit de regio. Gericht op de ontwikkeling van cultuur, werkgelegenheid, milieubescherming, infrastructuur en kennis- en innovatie in de regio.	Een strategisch masterplan door de gemeenteraad met daarin meerdere kleine masterplannen op wijkniveau. Deze deel-masterplannen worden in samenwerking met andere partijen vormgegeven.
Financiering		Financiering vanuit Oslo. De tunnel onder het water is gefinancierd middels de opbrengsten van een tolweg rondom Oslo.	Gebruik makend van federale fondsen, de Association of Bay Area Governments versoepeld het proces en begeleidt de aanvraag.	De brug is gefinancierd middels een tol en jaarlijkse bijdragen van de trein-maatschappijen.	Combinatie van investeringen uit Stockholm, Stockholm Transport, de National Road Administration, Rijksmiddelen (Local Investment Program voor milieu-initiatieven) en privé-financiering.

BIJLAGE C - OVERZICHT THEMA'S, OPGAVEN EN ONDERZOEKSVRAGEN

	AMBITIE: DE TOEGEVOEGDE WAARDE VOOR DE MRA	OPGAVEN VOOR AMSTERDAM BAY AREA	DE IN 2020 TE BEANTWOORDEN ONDERZOEKSVRAGEN	UIT TE VOEREN ONDERZOEK IN Q2 EN Q3 VAN 2020
WONEN	Toevoegen van nieuwe woningen in unieke en betaalbare woonmilieus	• Substantiële bijdrage woningopgave MRA • Diversiteit aan (unieke) woonmilieus • Nabijheid werken (30 min.) en voorzieningen (10 min.)	• Hoe ontwikkelt de woonvraag zich in de Amsterdam Bay Area tot en met 2050? Welke typen woningen worden gevraagd? • Wat zijn de gewenste dichtheden en woonmilieus, van bestaand Ijburg, Almere en Pampus, aansluitend bij de woonvraag? • Wat is de volgorde van het realiseren van uitleglocaties en verdichten van bestaande wijken? • Hebben we alleen een bouwopgave aan de oostkant van het IJmeer, of ook aan de zuid- en westkant? Gaan we ook buitendijks verder bouwen? • Hoe kan wonen geënt worden op (en ondersteunend zijn aan) de in het gebied aanwezige landschappen?	• Woonvraag in kaart brengen • Uitwerken perspectieven rond wonen • Onderzoeken effecten rond woonmilieus en woningaantallen
WERKEN	Toevoegen van robuuste nieuwe economie aan de Oostflank van de MRA	• Propositie vanuit eigen kracht uitbouwen • Benutten centrale ligging tov Amsterdam, Utrecht en Lelystad • Evenwichtige groei minder crisisgevoelige arbeidsplaatsen	• Hoe ontwikkelen de aantallen arbeidsplaatsen zich in Amsterdam Bay Area tot en met 2050? • Welke 'knoppen' kan de overheid gebruiken om de aantallen arbeidsplaatsen in Almere te verhogen? • Hoeveel extra 'robuuste' arbeidsplaatsen kunnen we realiseren in rond de Baai? In relatie tot de maakbaarheid van de economie? • Welke pendel we accepteren tussen Amsterdam en Almere?	• Kracht van stedelijk gebied rond de Baai in kaart brengen • Formuleren propositie • Uitwerken perspectieven rond werken • Onderzoeken effecten rond aantallen en type arbeidsplaatsen
DUURZAAMHEID	State-of-the-art op het vlak van circulariteit, klimaatdapatatie, natuurinclusiviteit en energieneutraal bouwen, wonen en werken	Aansluiten bij gemeentelijk duurzaamheidsbeleid. Voor Almere geldt: a) Bestaande gebieden: toewerken naar 100% klimaatadaptief en natuurinclusief in 2030. 100% energieneutraal en 100% circulair in 2050 b) Nieuwe gebieden: bij realisatie 100% klimaatadaptief, natuurinclusief en energieneutraal	• Welke oplossingen kunnen meerwaarde bieden voor een state-of-the-art ontwikkeling van Amsterdam Bay Area? • Hoe draagt duurzaamheid bij aan de diversiteit en aantrekkelijkheid van wijken? • Hoe maken we het gebied concreet duurzaam rond energie, klimaat en circulariteit?	• Uitwerken perspectieven rond klimaatadaptatie, circulariteit en energie. Inbrengen van innovatieve concepten • Onderzoeken effecten rond klimaatadaptatie, circulariteit en energie
BEREIKBAARHEID	Steden duurzaam met elkaar en met de omgeving verbinden	• Accommoderen woningbouwopgave • Goed functionerend vraaggericht daily urban system • Mobiliteitstransitie: bijdragen aan ambities rond innovatie, veiligheid, klimaat, gezondheid, energie en duurzaamheid • Bereikbare economische toplocaties • Aandacht voor alle modaliteiten (auto, OV, fiets, voetganger, scheepvaart).	• Welke extra verbinding draagt op welke manier bij aan het ontwikkelen van het stedelijk weefsel in de oostflank van de MRA? Wat is daarbij een passende fasering? • Is een IJmeerverbinding zinvol en zo ja, wanneer in de tijd? • Hoe zetten we het netwerk van het bestaande spoor optimaal in aan de oostflank van de MRA? • Wat betekent stedelijke ontwikkeling in Almere voor de interne bereikbaarheid van de stad? • In hoeverre kan ontwikkeling van OV-knooppunten bijdragen aan verdere verstedelijking? • Hoe ziet de mobiliteitstransitie eruit? • Hoe draagt een mobiliteitstransitie bij aan de diversiteit en kwaliteit van wijken? Wat zijn de verwachte effecten en opbrengsten? • Welke NMCA-knelpunten kunnen we oplossen of voorkomen?	• Uitwerken perspectieven rond maatregelen. Inbrengen van innovatieve concepten • Onderzoeken effecten rond modal shift, pendel Amsterdam-Almere, (NMCA-) knelpunten op hoofdnetwerk en onderliggend netwerk, reistijden

	AMBITIE: DE TOEGEVOEGDE WAARDE VOOR DE MRA	OPGAVEN VOOR AMSTERDAM BAY AREA	DE IN 2020 TE BEANTWOORDEN ONDERZOEKSVRAGEN	UIT TE VOEREN ONDERZOEK IN Q2 EN Q3 VAN 2020
NATUUR EN ECOLOGIE	Natuurinclusief ontwikkelen in de Baai en op land om bij te dragen aan een toekomstbestendig ecologisch systeem	• Natuurinclusief ontwikkelen in de Baai en op het land; • Bijdragen aan een toekomstbestendig ecologisch systeem in Markermeer en IJmeer met biodiversiteit en waterkwaliteit op orde; • Juridische speelruimte voor nieuwe ontwikkelingen.	• Welke natuurmaatregelen nemen we rond biodiversiteit en waterkwaliteit, ook om de ontwikkelingen mogelijk te maken? • Wat is de ecologische ontwikkelruimte in elk van de perspectieven? • Voor welke flora en fauna is ABA (in potentie) een uniek gebied, en hoe kan dit unieke karakter worden versterkt? • Op welke wijze dragen de perspectieven bij aan de vier pijlers van TBES (1: heldere randen langs de kust, 2: een gradiënt in slib van helder naar troebel water, 3: land-waterzones van formaat en 4: versterkte ecologische verbindingen) en de principes van het Panorama Markermeer-IJmeer?	• Uitwerken perspectieven rond natuur en ecologie. • Onderzoeken effecten rond ecologie, aan de hand van TBES thermometer • Mini Plan-MER voor milieueffecten
RECREATIE	Het ontwikkelen van IJmeer, oevers en binnenland als aantrekkelijk recreatiegebied voor bewoners en bezoekers	• Groen en water nabij voor iedere bewoner • Ontwikkelen van nieuwe vormen van recreatie • Toename aantal recreanten	• Welke investeringen doen we in recreatie voor bewoners en bezoekers? • Hoe draagt dit bij aan het woon- en werkplezier? • Hoe draagt recreatie bij aan de economische kracht van het gebied?	• Uitwerken perspectieven rond recreatie. • Onderzoeken effecten rond aantallen bezoekers, economie, nabijheid natuur, kwaliteit landschappen
LANDSCHAP	Het behouden en versterken van het grootste open landschap van de MRA	a) Behouden en versterken van grootschalige landschappen b) Toevoegen van natuurrijke en landschappelijke kwaliteiten c) Benutten van landschappelijke kwaliteiten bij ontwikkeling van het gebied	• Wat zijn uitgesproken landschappelijke kwaliteit van ABA en hoe kunnen we deze versterken? • Hoe geven we de ontwikkelingen aan de randen van het IJmeer en in het Ijmeer vorm?	• Benoemen unieke kwaliteiten landschap en ruimte • Onderzoeken bijdrage van landschappelijke waarden en kwaliteiten aan woon- en werkmilieus
LEEFBAARHEID EN INCLUSIVITEIT	Maken en behouden van leefbare en sociaal inclusieve wijken	• Passende voorzieningen voor ieder woonmilieu • Aanbod scholen, winkels, gezondheids-, sport- en culturele voorzieningen op orde • Beheer op orde	• Welke voorzieningen zijn noodzakelijk? • Welke unieke concepten kunnen we toepassen?	• Uitwerken perspectieven rond de leefbaarheid. • Onderzoeken effecten rond aanbod voorzieningen
BALANS	Balans in de ontwikkeling tussen uitleggebieden en bestaande gebieden	• Evenwicht in de investeringen in voorzieningen en openbare ruimte tussen bestaande buurten en nieuwe uitleglocaties • Passende voorzieningen voor ieder woonmilieu, ook in bestaande buurten • Maken en behouden van sociaal inclusieve buurten	• Wat is het effect van fasering op de aard van de stedelijke ontwikkeling? • Wat is de volgorde van het realiseren van uitleglocaties en het verdichten van bestaand stedelijk gebied? • Welke unieke concepten kunnen we toepassen? • Welke voorzieningen zijn mogelijk en noodzakelijk?	• Uitwerken perspectieven rond de leefbaarheid. • Onderzoeken effecten rond aanbod voorzieningen

BIJLAGE D - BESCHRIJVING VAN DE PERSPECTIEVEN

In deze bijlage beschrijven wij de basis- en onderzoeks-perspectieven van de Amsterdam Bay Area. Bij de basisperspectieven (autonome ontwikkeling) is het onzeker of de maatregelen voor OV-SAAL voor de middellange termijn doorgang vinden. Wel heeft hierover besluitvorming plaatsgevonden. Wij hanteren daarom twee autonome basisperspectieven: één met de realisatie van de maatregelen van OV-SAAL op de middellange termijn en één zonder de realisatie van deze maatregelen.

Voor een systematische vergelijking van de bereikbaarheids-oplossingen werken we bij onderzoeksperspectieven 1 (Knooppuntenstad) en 4 (Om de Baai) met een A- en B-variant. De verstedelijkingsconcepten zijn gelijk, maar de bereikbaarheidsoplossing (IJmeerverbinding of Hollandse Brug) varieert. Bij onderzoeksperspectief 2 (Archipel) werken we met een Plus-variant (2+: Archipel met maximaal werken) om de effecten van maximale aantallen arbeidsplaatsen te onderzoeken.

De perspectieven bevatten een eerste inschatting van de extra arbeidsplaatsen in verdichtingslocaties en uitleggebieden. Het betreft waarschijnlijk een lage schatting, omdat de extra arbeidsplaatsen niet bij alle locaties bekend zijn (en niet zijn meegenomen) en de aantallen in bestaande gebieden en werklocaties ook nog niet zijn meegenomen. Nader onderzoek is noodzakelijk.

BASISPERSPECTIEF 0		PERSPECTIEF 1		PERSPECTIEF 2		PERSPECTIEF 3	PERSPECTIEF 4	
0A. Autonome ontwikkeling met OV-SAAL	0B. Autonome ontwikkeling zonder OV-SAAL	1A. Knooppuntenstad met IJmeerverbinding	1B. Knooppuntenstad met verbinding Hollandse Brug	2: Archipel	2+: Archipel met maximaal werken	3: Lake district	4A. Om de baai met IJmeerverbinding	4B. Om de baai met verbinding Hollandse Brug

Uitgangspunten voor de ontwikkeling van de onderzoeksperspectieven

We hanteerden de vogende uitgangspunten voor de ontwikkeling van de onderzoeksperspectieven:

Wonen:

- Variatie aan woonmilieus rond de Baai: van hoogstedelijke tot en met landelijke milieus;
- Het realiseren van substantiële aantallen woningen in Almere;
- Het toevoegen van voor de Oostflank onderscheidende en unieke woonmilieus op Pampus;
- Het realiseren van stedelijke en suburbane milieus in Pampus, leidend tot minimaal 25.000 extra woningen;
- Verdichten in het centrum van Almere en rond OV-knooppunten.

Werken:

- Een complementaire ontwikkeling tussen Almere centrum en Pampus;
- De realisatie van een stedelijke economie, passend bij de woon- en werkmilieus;
- Wonen en werken zoveel mogelijk mengen;
- Geen nieuwe werklocaties toevoegen (bestaande voorraad is voldoende);
- Passende afspraken in MRA-verband over vestiging van organisatie en verdeling van (publieke) arbeidsplaatsen.

Bereikbaarheid:

- Goede OV-bereikbaarheid via een IJmeerverbinding of via de Hollandse Brug;
- Een IJmeerverbinding is voor HOV en kan een brug, tunnel of combinatie zijn;
- We houden rekening met bereikbaarheid van alle modaliteiten.

Duurzaamheid:

- De Almere Principles;
- Ruimte in stadsontwikkeling voor state-of-the-art innovaties.

Natuur en ecologie:

- Bijdragen aan de realisatie van een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem.

Recreatie:

- Versterken van recreatieve mogelijkheden rond de Baai;
- Realiseren van 'achterland'-vaarverbindingen;
- Regionale afstemming en afspraken over toe te voegen nautische recreatie.

Landschap:

- Inzetten op de grote landschappen zoals Nieuw Land, Waterland, Vechtplassen en de bosgebieden van Flevoland;
- Koesteren van de openheid van het IJmeer;
- Zoveel mogelijk handhaven of integreren van boskammen in het stedelijk gebied.

Leefbaarheid en inclusiviteit:

- Realiseren van plezierig, betaalbare woningen in een karakteristieke omgeving met voldoende voorzieningen voor bewoners, bezoekers en werkenden.

Balans:

- Gebalanceerde ontwikkeling tussen Almere Pampus (als uitleggebied) en Almere centrum (bestaand gebied).

Disclaimer: de onderzoeksperspectieven bevatten verschillende elementen voor de ontwikkeling van Amsterdam Bay Area. Deze perspectieven zijn beschreven op hoofdlijnen en niet in detail uitgewerkt. Bijvoorbeeld rond thema's economie, ecologie, leefbaarheid en balans vindt de komende periode nadere uitwerking plaats. Bij de uitwerking kunnen wij ervoor kiezen op basis van voortschrijdend inzicht de onderzoeksperspectieven verder aan te scherpen of nieuwe perspectieven toe te voegen.

Basisperspectief 0: Autonome ontwikkeling, met OV-SAAL middellange termijn

In het 0-perspectief gaan wij uit van de autonome ontwikkeling van Amsterdam Bay Area, waarbij wij rekening houden met de verwachte groei uit de toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau. Deze verwachte groei is gecorrigeerd voor de beschikbare plancapaciteit in RO EZ. De cijfers van RO EZ zijn input voor de aantallen woningen en arbeidsplaatsen in het autonome scenario.

Aantallen te realiseren woningen en arbeidsplaatsen

- Woningen: 52.226 (vanaf 2020)
- Arbeidsplaatsen: 7.700 (vanaf 2020)

Verstedelijkingsconcept

Dit perspectief gaat uit van de realisatie van de uitvoeringsplannen (plannen die RO-procedures hebben doorlopen en zijn opgenomen in bestemmingsplannen) en beleidsplannen (waaronder de concept-Woonvisie van de gemeente Almere). Deze plannen omvatten o.a. de ontwikkeling van IJburg 2e fase, Almere Poort, Oosterwold (inclusief tweede fase) en bestaande verdichtingsplannen. Dit perspectief bevat geen ontwikkeling van Pampus, geen verdichting rond de stations en geen ingrepen in de infrastructuur anders dan waarvoor harde plannen bestaan.

Bereikbaarheidsconcept

Voor mobiliteit gaan wij uit van realisatie van 'harde plannen', de realisatie van de maatregelen voor de middellange termijn van OV-SAAL en geen grootschalige aanvullende investeringen. Wij brengen de komende periode in kaart welke maatregelen nodig zijn om de autonome groei te kunnen faciliteren. Onderdeel hiervan is een potentiële frequentieverhoging van intercity's op het hoofdspoor tussen Amsterdam en Almere.

Natuur en recreatie

Voor natuur en recreatie gaan wij uit van de realisatie van de 'harde' plannen, die zijn opgenomen in bestemmingsplannen.

Woningen en arbeidsplaatsen
perspectief 0 - autonome ontwikkeling met & zonder OV-SAAL

	Aantal woningen	Arbeids-plaatsen
Almere		
Pampus	0	0
Stadscentrum incl. station	5000	0
Floriade	660	0
Pampushout	865	0
Duin	1500	0
Stadstuinen Europakwartier	1800	0
Stadstuinen Olympiakwartier	750	0
Transformatie	1000	0
Almere buiten	400	0
Almere haven	600	0
Oosterwold	1500	0
Oosterwold fase II	10000	2500
Nobelhorst	2750	0
Vogelhorst Overgooi	125	0
Twentsekant	600	0
Bouwen voor de buurt	750	0
Noorderplassen	200	0
Totaal Almere	28500	2500
Amsterdamse zijde		
Amsterdam	20350	5200
Muiden-Krijgsman	992	0
Weesp-Weespersluis	2384	0
Totaal Amsterdamse zijde	23726	5200
Totaal Baai vanaf 2020	**52226**	**7700**

Basisperspectief 0: Autonome ontwikkeling, met OV-SAAL middellange termijn

Basisperspectief 0: Autonome ontwikkeling, zonder OV-SAAL middellange termijn

Dit Basisperspectief is gelijk aan het vorige Basisperspectief, met als enige verschil dat dit perspectief uitgaat van geen realisatie van de OV-SAAL maatregelen voor de middellange termijn.

Aantallen te realiseren woningen en arbeidsplaatsen

- Woningen: 52.226 (vanaf 2020)
- Arbeidsplaatsen: 7.700 (vanaf 2020)

Verstedelijkingsconcept

Dit perspectief gaat uit van de realisatie van de uitvoeringsplannen (plannen die RO-procedures hebben doorlopen en zijn opgenomen in bestemmingsplannen) en beleidsplannen (waaronder de concept-Woonvisie van de gemeente Almere). Deze plannen omvatten o.a. de ontwikkeling van IJburg 2e fase, Almere Poort, Oosterwold (inclusief tweede fase) en bestaande verdichtingsplannen. Dit perspectief bevat geen ontwikkeling van Pampus, geen verdichting rond de stations en geen ingrepen in de infrastructuur anders dan waarvoor harde plannen bestaan.

Bereikbaarheidsconcept

Voor mobiliteit gaan wij uit van realisatie van de 'harde plannen' en geen grootschalige aanvullende investeringen. De maatregelen voor OV-SAAL op de middellange termijn worden in dit perspectief niet gerealiseerd. Wij brengen de komende periode in kaart welke maatregelen nodig zijn om de autonome groei te kunnen faciliteren. Onderdeel hiervan is een potentiële frequentieverhoging van intercity's op het hoofdspoor tussen Amsterdam en Almere.

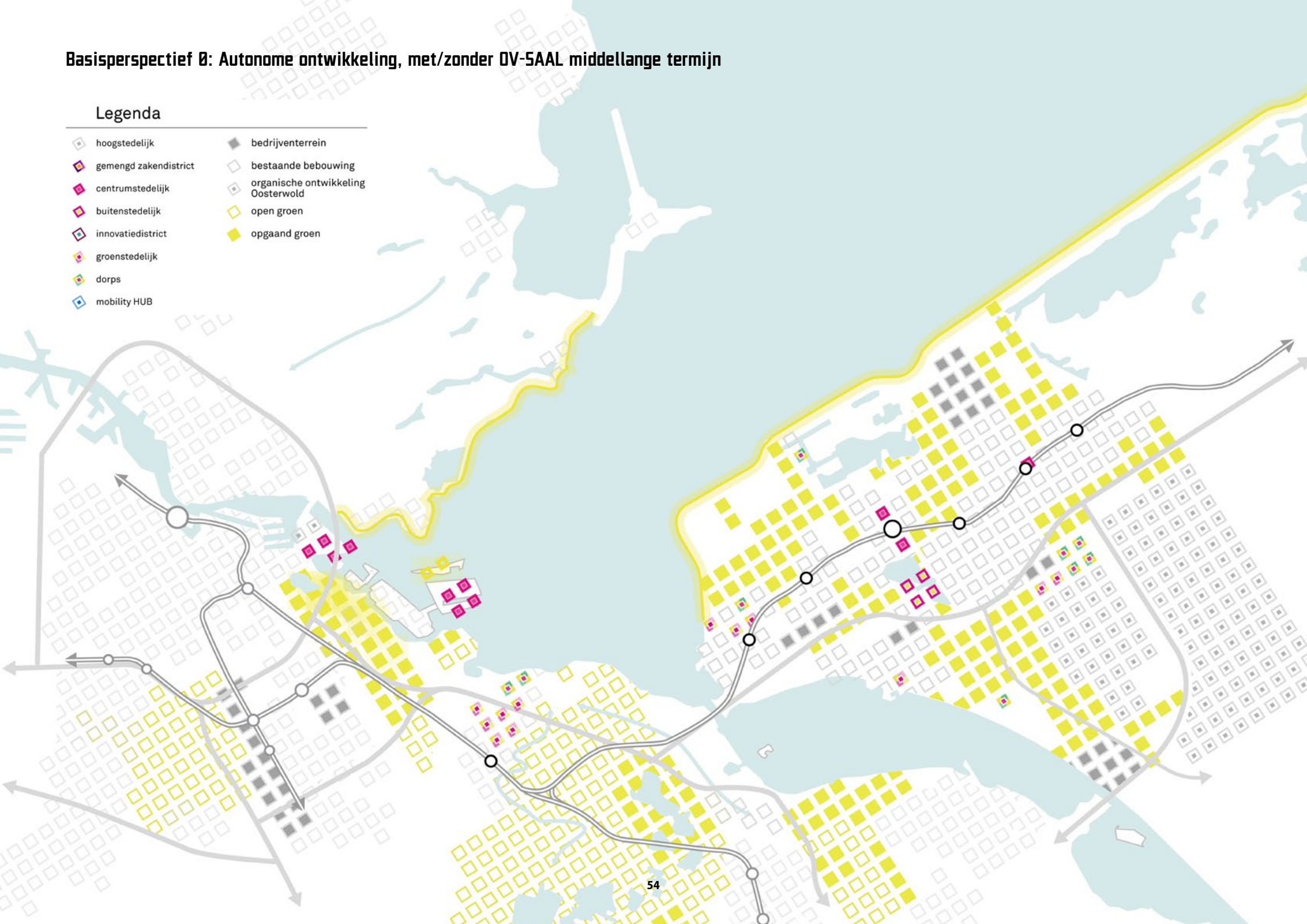
Natuur en recreatie

Voor natuur en recreatie gaan wij uit van de realisatie van de 'harde' plannen, die zijn opgenomen in bestemmingsplannen.

Woningen en arbeidsplaatsen
perspectief 0 - autonome ontwikkeling met & zonder OV-SAAL

	Aantal woningen	Arbeids-plaatsen
Almere		
Pampus	0	0
Stadscentrum incl. station	5000	0
Floriade	660	0
Pampushout	865	0
Duin	1500	0
Stadstuinen Europakwartier	1800	0
Stadstuinen Olympiakwartier	750	0
Transformatie	1000	0
Almere buiten	400	0
Almere haven	600	0
Oosterwold	1500	0
Oosterwold fase II	10000	2500
Nobelhorst	2750	0
Vogelhorst Overgooi	125	0
Twentsekant	600	0
Bouwen voor de buurt	750	0
Noorderplassen	200	0
Totaal Almere	28500	2500
Amsterdamse zijde		
Amsterdam	20350	5200
Muiden-Krijgsman	992	0
Weesp-Weespersluis	2384	0
Totaal Amsterdamse zijde	23726	5200
Totaal Baai vanaf 2020	**52226**	**7700**

Basisperspectief 0: Autonome ontwikkeling, met/zonder OV-SAAL middellange termijn



Onderzoeksperspectief 1A: Knooppuntenstad met IJmeerverbinding

Dit perspectief gaat uit van stevig vernieuwen en verdichten van de bestaande stad, verdichting rond OV-knooppunten en de realisatie van een IJmeerverbinding.

Unieke kenmerken

Dit perspectief richt zich op het verdichten rond bestaande en nieuwe knooppunten. Stedelijke milieus in hoge dichtheden worden ontwikkeld rond de bestaande stations van de Flevolijn en de nieuwe IJmeerverbinding tussen Amsterdam en Pampus. Bestaande bedrijventerreinen vormen het profiel om en richten zich op circulaire economie. Landschapsontwikkeling richt zich met name op de grote binnenstedelijke groenstructuren tussen de wijken. De bereikbaarheid van deze groene longen vanuit de stationsgebieden wordt verbeterd. Door het creëren van meer stedelijkheid binnen de bestaande stad wordt de polycentrische structuur van de regio versterkt. Hiermee blijft het groene karakter van de MRA behouden.

Aantallen te realiseren woningen en arbeidsplaatsen

- Woningen: 91.334 (vanaf 2020)
- Arbeidsplaatsen: 17.633 (vanaf 2020)

Verstedelijkingsconcept

Knooppuntenstad legt de nadruk op de ontwikkeling rond de knooppunten in onder andere Almere Centrum, Almere Poort en de kleinere stations rond de Flevolijn zoals Diemen en Weesp. In Almere vindt een verdichting van het bestaande centrum plaats en wordt het Floriadeterrein doorontwikkeld. Almere Pampus ontwikkelt zowel stedelijk (referentiebeeld IJburg) als suburbaan. Milieus op Pampus zijn 15% centrumstedelijk, 25% buitenstedelijk en 25% groenstedelijk en 35% dorps. Op Pampus komen ca. 25.000 woningen.

Aansluiting op landschapskwaliteiten

De nadruk in dit perspectief ligt op ontwikkeling van de knooppunten. De landschappelijke aansluiting richt zich op het versterken van de bestaande groenstructuren van Almere (Beatrixpark, Kromslootpark, Weerwater en Pampushout). Deze parken worden beter verbonden met de knooppunten waar de verdichting plaatsvindt.

Woningen en arbeidsplaatsen perspectief 1A & 1B: Knooppuntenstad

	Aantal woningen	Arbeids-plaatsen
Almere		
Pampus	25833	8629
Stadscentrum incl. station, Floriade	7360	1079
intensivering rond stations	7500	1995
Pampushout	865	0
Duin	1500	0
Stadstuinen Europakwartier	1800	0
Stadstuinen Olympiakwartier	750	0
Transformatie	1000	0
Almere buiten	400	0
Almere haven	600	0
Oosterwold	4200	0
Oosterwold fase II	10000	2500
Nobelhorst	2750	0
Vogelhorst Overgooi	125	0
Twentsekant	600	0
Bouwen voor de buurt	750	0
Noorderplassen	200	0
Vaart		ntb
Steiger 2.0		ntb
Totaal Almere	66233	12208
Amsterdamse zijde		
Amsterdam	20350	5200
Muiden-Krijgsman	992	0
Weesp-Weespersluis	2384	0
Diemen de Sniep*	1000	0
Stationsomgeving Weesp**	375	225
Totaal Amsterdamse zijde	25101	5425
Totaal Baai vanaf 2020	**91334**	**17633**

* bron: eerste inschatting Urhahn
** bron: loket knooppunten

Onderzoeksperspectief 1A: Knooppuntenstad met IJmeerverbinding

Bereikbaarheidsconcept

Dit perspectief gaat uit van een IJmeerverbinding voor het HOV (een metro-achtige verbinding) en het langzaam verkeer. De IJmeerverbinding is tussen Pampus en IJburg een brug en landt op beide locaties aan op het maaiveld. De IJmeerverbinding loopt in Almere via Pampus en Muziekwijk naar Almere Centraal.

Economisch profiel

Bestaande bedrijventerreinen (de Vaart, Steiger, Stichtsekant en Twentsekant) vormen het huidige profiel om en richten zich op de circulaire economie. Rondom de stations ontstaan werkmilieus die zijn gericht op zakelijke dienstverlening.

Natuur en recreatie

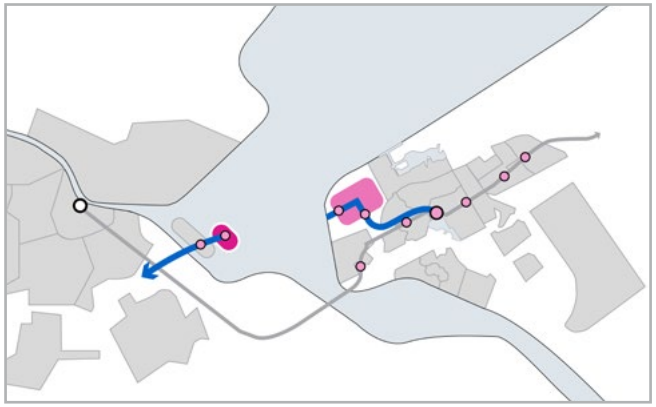
Natuur in de stad staat centraal in Knooppuntenstad. Pampus wordt ingericht als natuurinclusieve wijk, bestaande groenstructuren worden versterkt en de bestaande groene gebieden in Almere worden verbonden met de te ontwikkelen wijken en knooppunten. Pampushout krijgt het karakter van een ecologisch stadspark.

Fasering

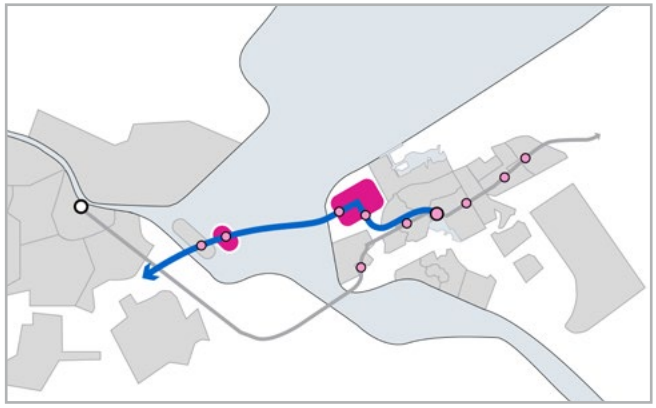
Dit perspectief start met de verdichting van de OV-knooppunten in Almere en de realisatie van IJburg 2e fase. Hierna worden IJburg en de Zuidas onderling verbonden en sluit Pampus met een HOV-bus aan op het centrum van Almere. Tot slot wordt de IJmeerverbinding gerealiseerd en wordt verder verdicht rond de stations in Pampus.

Stap 1: jaren '20

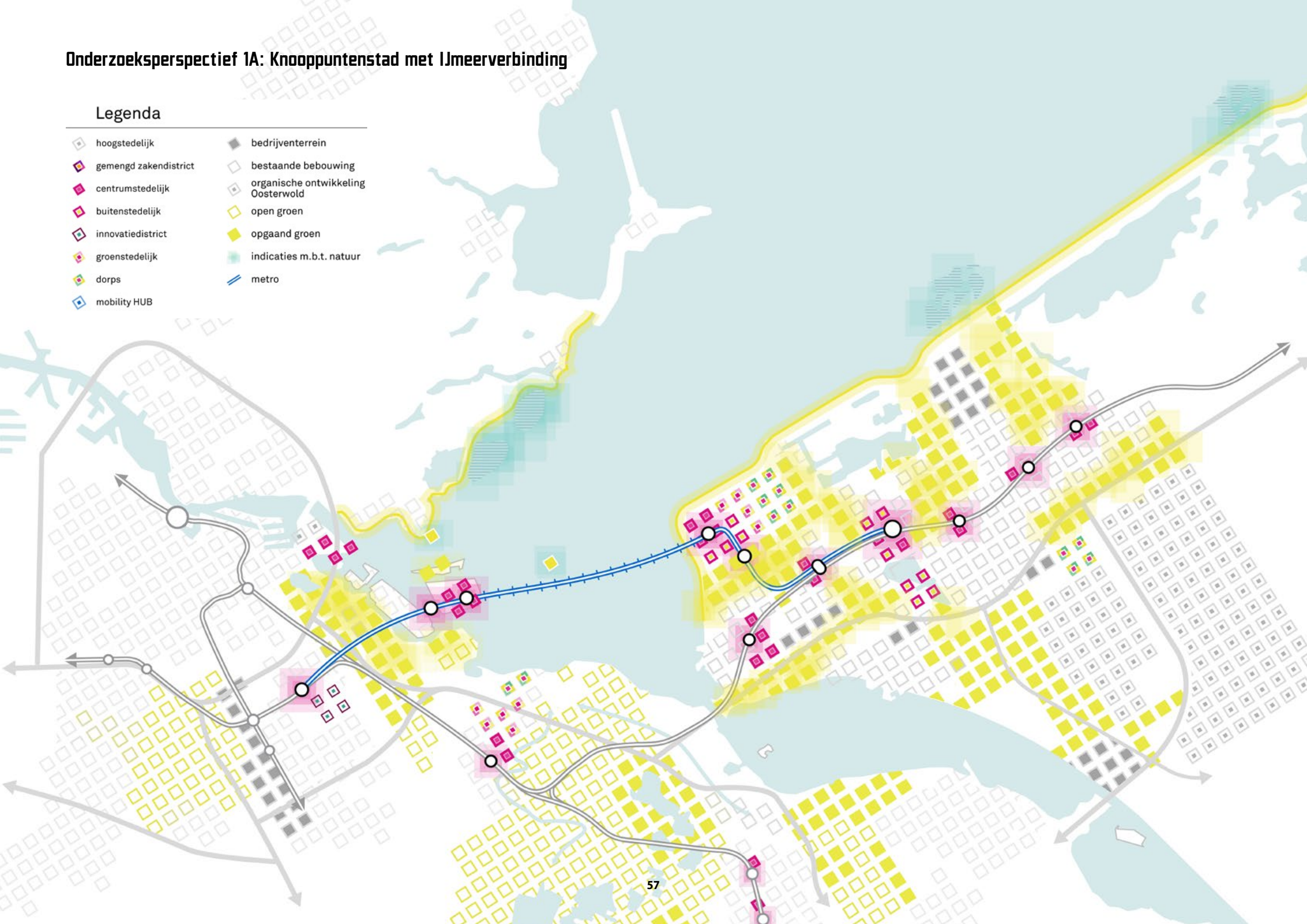
Stap 2: jaren '30



Stap 3: jaren '40



Onderzoeksperspectief 1A: Knooppuntenstad met IJmeerverbinding



Onderzoeksperspectief 1B: Knooppuntenstad met verbinding over Hollandse Brug

Perspectief 1B gaat uit van stevig vernieuwen en verdichten van de bestaande stad en verdichting rond de OV-knooppunten, maar bevat in plaats van een IJmeerverbinding (Perspectief 1 A) een verbinding over de Hollandse Brug.

Unieke kenmerken

Dit perspectief richt zich op het verdichten rond bestaande en nieuwe knooppunten. Stedelijke milieus in hoge dichtheden worden ontwikkeld rond de bestaande stations van de Flevolijn en de nieuwe OV-verbinding door Pampus en over de Hollandse Brug. Bestaande bedrijventerreinen vormen het profiel om en richten zich op circulaire economie. Landschapsontwikkeling richt zich met name op de grote binnenstedelijke groenstructuren tussen de wijken. De bereikbaarheid van deze groene longen vanuit de stationsgebieden wordt verbeterd. Door het creëren van meer stedelijkheid binnen de bestaande stad wordt de polycentrische structuur van de regio versterkt. Hiermee blijft het groene karakter van de MRA behouden. Het IJmeer blijft open en leeg.

Aantallen te realiseren woningen en arbeidsplaatsen

- Woningen: 91.334 (vanaf 2020)
- Arbeidsplaatsen: 17.633 (vanaf 2020)

Verstedelijkingsconcept

Knooppuntenstad legt de nadruk op de ontwikkeling rond de knooppunten in onder andere Almere Centrum, Almere Poort en de kleinere stations rond de Flevolijn zoals Diemen en Weesp. In Almere vindt een verdichting van het bestaande centrum plaats en wordt het Floriadeterrein doorontwikkeld. Almere Pampus ontwikkelt zowel stedelijk (referentiebeeld IJburg) als suburbaan. Milieus op Pampus zijn 15% centrumstedelijk, 25% buitenstedelijk en 25% groenstedelijk en 35% dorps. Op Pampus komen ca. 25.000 woningen.

Aansluiting op landschapskwaliteiten

De nadruk in dit perspectief ligt op ontwikkeling van de knooppunten. De landschappelijke aansluiting richt zich op het versterken van de bestaande groenstructuren van Almere (Beatrixpark, Kromslootpark, Weerwater en Pampushout). Deze parken worden beter verbonden met de knooppunten waar de verdichting plaatsvindt. De oeververbinding gaat door afwisselend groene en stedelijke landschappen.

Woningen en arbeidsplaatsen perspectief 1A & 1B: Knooppuntenstad

	Aantal woningen	Arbeids-plaatsen
Almere		
Pampus	25833	8629
Stadscentrum incl. station, Floriade	7360	1079
intensivering rond stations	7500	1995
Pampushout	865	0
Duin	1500	0
Stadstuinen Europakwartier	1800	0
Stadstuinen Olympiakwartier	750	0
Transformatie	1000	0
Almere buiten	400	0
Almere haven	600	0
Oosterwold	4200	0
Oosterwold fase II	10000	2500
Nobelhorst	2750	0
Vogelhorst Overgooi	125	0
Twentsekant	600	0
Bouwen voor de buurt	750	0
Noorderplassen	200	0
Vaart		ntb
Steiger 2.0		ntb
Totaal Almere	66233	12208
Amsterdamse zijde		
Amsterdam	20350	5200
Muiden-Krijgsman	992	0
Weesp-Weespersluis	2384	0
Diemen de Sniep*	1000	0
Stationsomgeving Weesp**	375	225
Totaal Amsterdamse zijde	25101	5425
Totaal Baai vanaf 2020	**91334**	**17633**

* bron: eerste inschatting Urhahn
** bron: loket knooppunten

Onderzoeksperspectief 1B: Knooppuntenstad met verbinding over Hollandse Brug

Bereikbaarheidsconcept

Dit perspectief gaat uit van een verbinding van Almere over bestaand spoor via de Hollandse brug met een S-Bahn-achtige verbinding. Viersporigheid wordt gerealiseerd. Mobility hubs ontstaan op stations Almere Poort en Almere Centrum. Deze stations faciliteren een goede overstap tussen auto, OV en fiets. Deze stations worden verbonden met Pampus door middel van een HOV-busverbinding.

Economisch profiel

Bestaande bedrijventerreinen (de Vaart, Steiger, Stichtsekant en Twentsekant) vormen het huidige profiel om en richten zich op de circulaire economie. Rondom de stations ontstaan werkmilieus die richten op zakelijke dienstverlening.

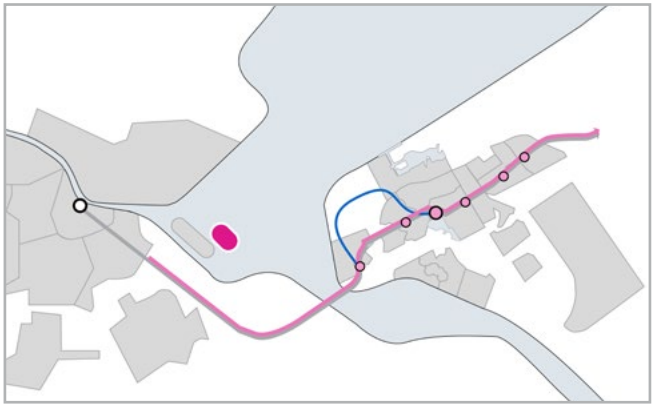
Natuur en recreatie

Natuur in de stad staat centraal in Knooppuntenstad. Pampus wordt ingericht als natuurinclusieve wijk, bestaande groenstructuren worden versterkt en de bestaande groene gebieden in Almere worden verbonden met de te ontwikkelen wijken en knooppunten. Pampushout krijgt het karakter van een ecologisch stadspark.

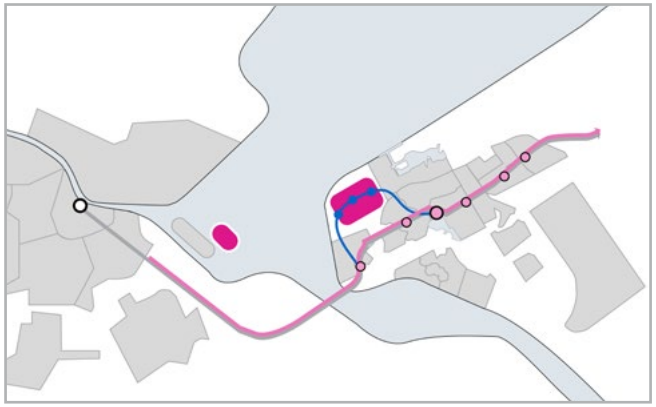
Fasering

De ontwikkeling begint met de realisatie van viersporigheid en de aanleg van het S-Bahn-achtige systeem rond de Bay. Gelijktijdig start de verdere ontwikkeling en verdichting van de OV-knooppunten en de realisatie van IJburg. Daarna start de ontwikkeling van Pampus.

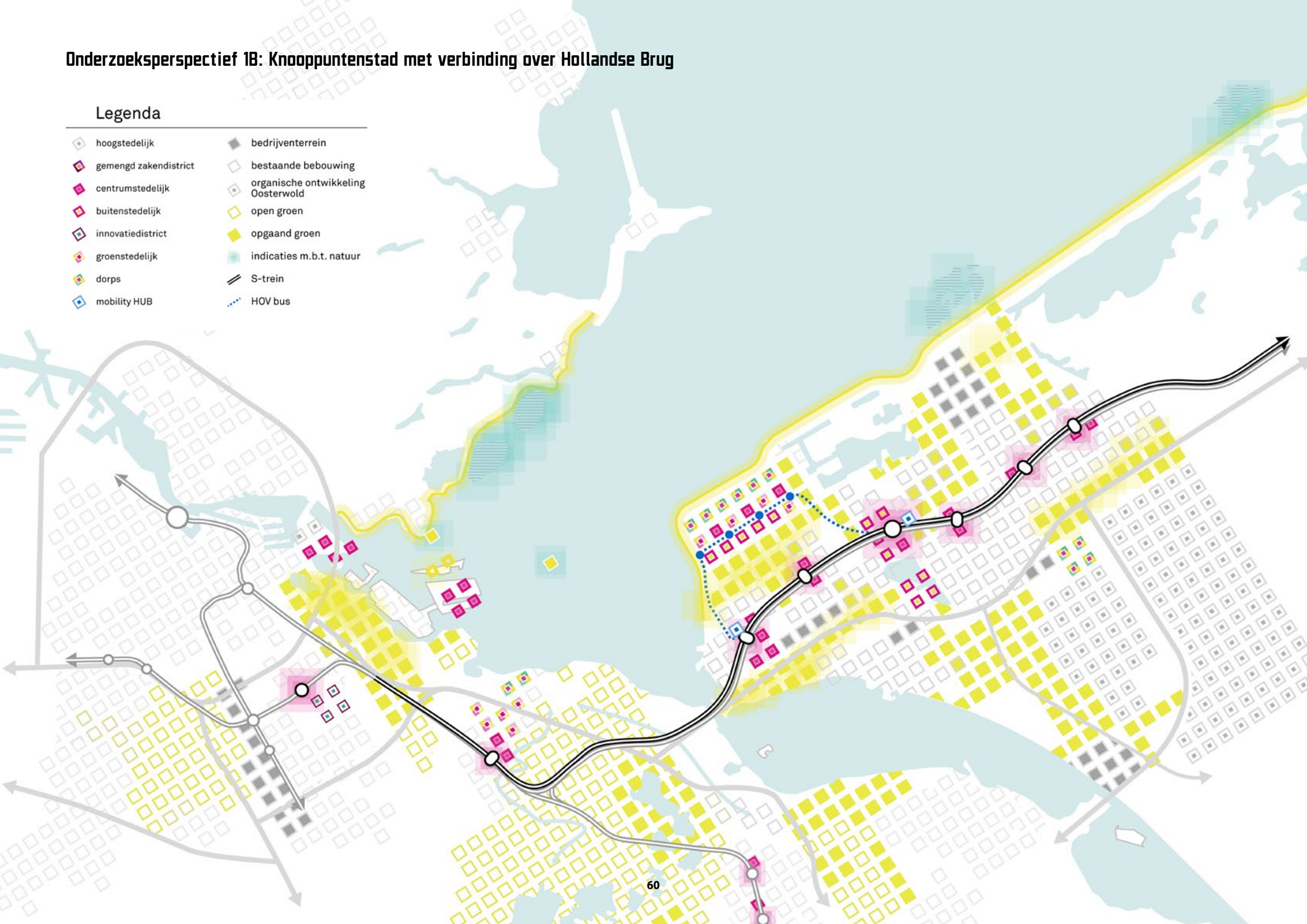
Stap 1: jaren '20



Stap 2: jaren '30 - '40



Onderzoeksperspectief 1B: Knooppuntenstad met verbinding over Hollandse Brug



Onderzoeksperspectief 2: Archipel

Perspectief Archipel zet in op hoogstedelijke ontwikkeling van Pampus, met hoge aantallen woningen en arbeidsplaatsen.

Unieke kenmerken

Landschappelijke en stedelijke ontwikkelingen zijn geconcentreerd op de as Amsterdam-Almere door het IJmeer. Een IJmeerverbinding 'recht door zee' verbindt Amsterdam met Almere centraal. De economie is omvangrijk en bevat onder andere creatieve en innovatieve economie en zakelijke dienstverlening. Eilanden voor natuur en recreatie maken een nieuw landschap in het hart van de baai. De Kaap van Pampus vormt een stedelijk waterfront aan het grootste open landschap van de baai: het IJmeer. Pampus 'achter de dijk' bestaat uit een reeks stadswijken in een groene campusachtige setting.

Aantallen te realiseren woningen en arbeidsplaatsen

- Woningen: 99.528 (vanaf 2020)
- Arbeidsplaatsen: 35.603 (vanaf 2020)

Verstedelijkingsconcept

De nadruk van dit perspectief ligt op de ontwikkeling van Pampus. Almere centrum wordt verder verdicht en het Floriadeterrein doorontwikkeld. Pampus heeft een sterk stedelijk profiel met hoge mate van functiemenging en bestaat uit 15% hoogstedelijk, 15% centrumstedelijk, 40% buitenstedelijk en 30% groenstedelijk.

Aansluiting op landschapskwaliteiten

In Archipel staan natuur en recreatie in het IJmeer centraal. In het IJmeer worden eilanden gerealiseerd. Het middeneiland (het werkeiland van de IJmeerverbinding) wordt een recreatief-natuurlijke trekpleister voor Amsterdam en Almere. In de stad worden groenstructuren versterkt. De kwaliteiten van Pampushout dringen door in Pampus. In het 'binnengebied' van Pampus is ruimte voor campus-achtige milieus.

Woningen en arbeidsplaatsen perspectief 2: Archipel

	Aantal woningen	Arbeids-plaatsen
Almere		
Pampus	40638	20648
Stadscentrum incl. station, Floriade	8624	7255
Pampushout	865	0
Duin	1500	0
Stadstuinen Europakwartier	1800	0
Stadstuinen Olympiakwartier	750	0
Transformatie	1000	0
Almere buiten	400	0
Almere haven	600	0
Oosterwold	4200	0
Oosterwold fase II	10000	2500
Nobelhorst	2750	0
Vogelhorst Overgooi	125	0
Twentsekant	600	0
Bouwen voor de buurt	750	0
Noorderplassen	200	0
Totaal Almere	74802	30403
Amsterdamse zijde		
Amsterdam	20350	5200
Muiden-Krijgsman	992	0
Weesp-Weespersluis	2384	0
Diemen Sniep*	1000	0
Totaal Amsterdamse zijde	24726	5200
Totaal Baai vanaf 2020	**99528**	**35603**

* bron: eerste inschatting Urhahn

Onderzoeksperspectief 2: Archipel

Bereikbaarheidsconcept

Almere en Amsterdam zijn verbonden met een IJmeerverbinding in de vorm van een metro. Voor het langzaam verkeer is er een ferry tussen Pampus en Zeeburgereiland. De IJmeerverbinding is een combinatie van een tunnel en brug, met een eiland voor natuur en recreatie waar de brug overgaat in een tunnel. Deze verbinding krijgt drie haltes op Pampus, een halte bij het Beatrixpark, een halte op Almere Centraal en rijdt vervolgens parallel aan het spoor door tot de S014, en takt af richting Nobelhorst/A6. De halte A6 fungeert als hub voor het verbinden van auto, OV, fiets en smart mobility. De mobility hub heeft een regionale functie en richt zich naast de verbinding met Pampus ook op de relatie regio-Almere centrum.

Economisch profiel

De economie in Archipel is omvangrijk. Het bestaat uit creatieve economie (reclamebureaus, architectenbureaus, media), zakelijke dienstverlening en innovatieve bedrijvigheid (research & development, data en ICT). Substantiële aantallen arbeidsplaatsen worden toegevoegd. Wonen en werken worden sterk gemengd op Pampus. Rond de stations vindt stevige groei plaats vanuit een stuwende economie. Onderwijs wordt aangetrokken, bijvoorbeeld in de vorm van HBO-onderwijsinstellingen. Almere sluit sterk aan op het 'Amsterdamse' economische profiel.

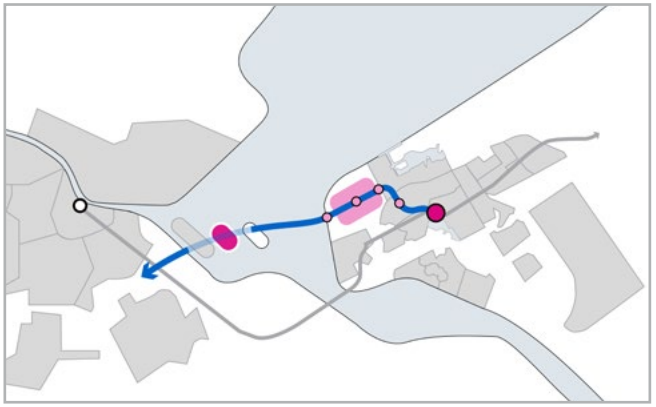
Natuur en recreatie

Dit perspectief biedt kansen voor Pampushout als ontwikkeling tot een metropolitaan stadspark. Het werkeiland voor de realisatie van de IJmeerverbinding kan gaan fungeren als eiland voor recreatie en natuur en richt zich zowel op Amsterdam als Almere. Pampushout wordt meer betrokken bij Pampus. Er ontstaat een 'Rondje IJmeer' als recreatieve fiets- en wandelroute.

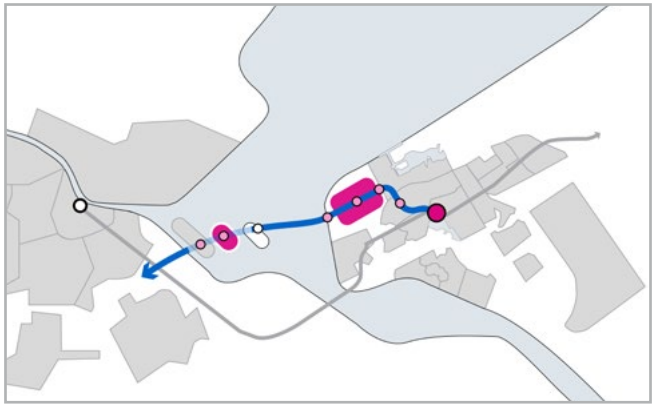
Fasering

De ontwikkeling begint met de realisatie IJburg 2e fase, de IJmeerverbinding, de suburbane delen van Pampus en de verdichting van Almere centrum. Snel daarop volgt de hoogstedelijke ontwikkeling aan de kust van Pampus. Tot slot wordt de metroverbinding doorgetrokken richting Nobelhorst/A6 en wordt de hub gerealiseerd.

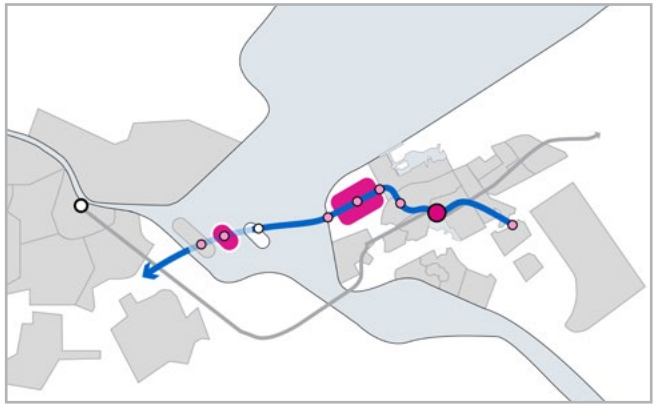
Stap 1: jaren '20



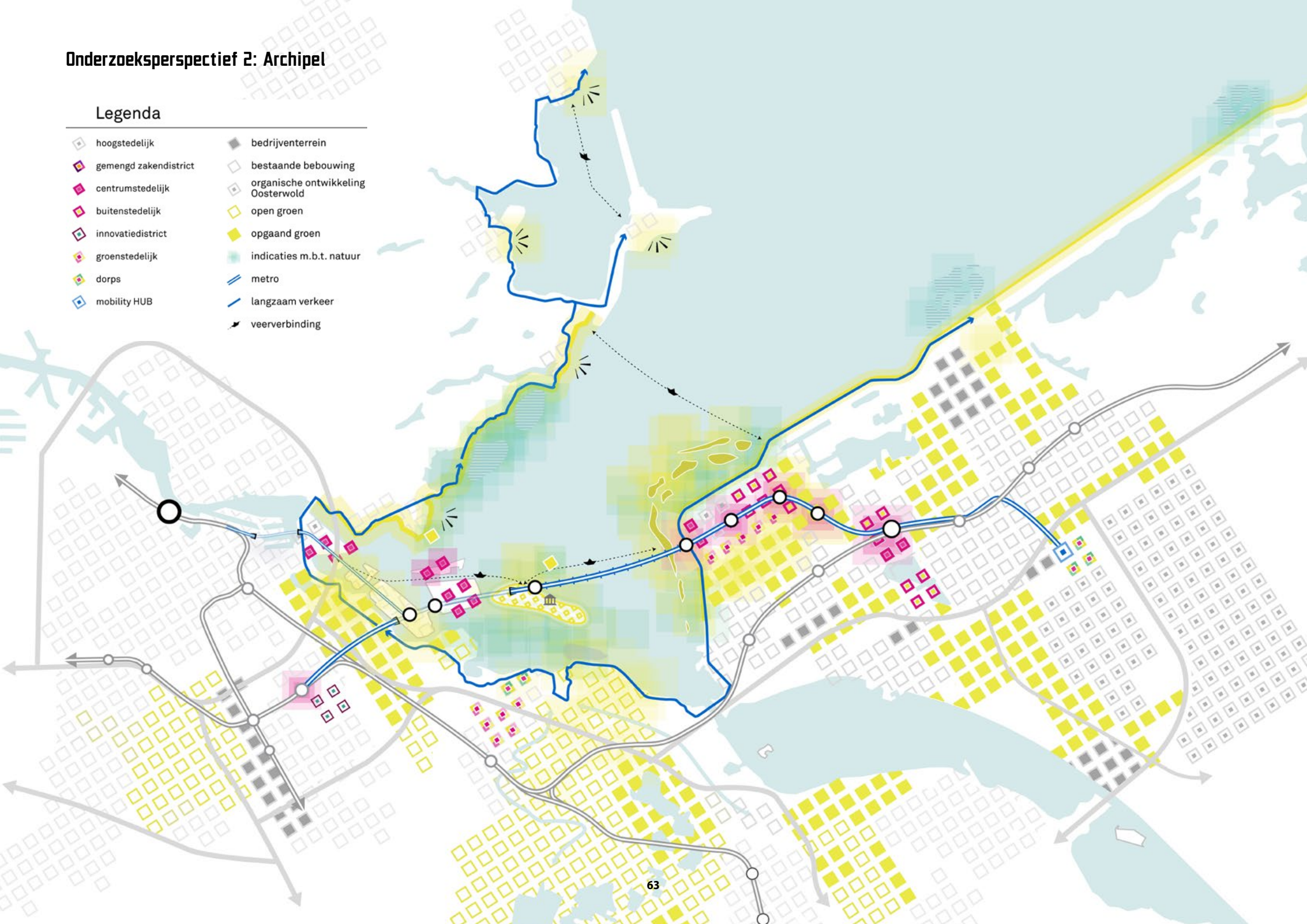
Stap 2: jaren '30



Stap 3: jaren '40



Onderzoeksperspectief 2: Archipel



Onderzoeksperspectief 2+: Archipel met maximaal werken

Onderzoeksperspectief 2+, Archipel met maximaal werken zet maximaal in op werkgelegenheid, economische en educatieve ontwikkeling. Het gaat uit van hoogstedelijke ontwikkeling op Pampus, met hoge aantallen woningen en arbeidsplaatsen.

Unieke kenmerken

Landschappelijke en stedelijke ontwikkelingen zijn geconcentreerd op de as Amsterdam-Almere dwars door het IJmeer. Een IJmeerverbinding 'recht door zee' verbindt Amsterdam met Almere centraal. De economie is groot en ontwikkelt in zowel Pampus als Almere centrum. Deze gebieden bevatten onder andere creatieve economie (reclamebureaus, architectenbureaus, media), zakelijke dienstverlening en innovatieve bedrijvigheid (research & development, datacenters en ICT). Eilanden voor natuur en recreatie maken een nieuw landschap in het hart van de baai. De Kaap van Pampus vormt een stedelijk waterfront aan het grootste open landschap van de baai, het IJmeer. Pampus 'achter de dijk' bestaat uit een reeks stadswijken in een groene campusachtige setting.

Aantallen te realiseren woningen en arbeidsplaatsen

- Woningen: 99.781 (vanaf 2020)
- Arbeidsplaatsen: 66.155 (vanaf 2020)

Verstedelijkingsconcept

De nadruk van dit perspectief ligt op de ontwikkeling van Pampus. Almere centrum wordt stevig verdicht en het Floriadeterrein wordt ontwikkeld in hoge dichtheden. Pampus heeft een sterk stedelijk profiel met hoge mate van functiemenging met een substantieel aandeel aan werken. Het bestaat uit 15% hoogstedelijk, 15% centrumstedelijk, 15% innovatiedistrict, 25% groenstedelijk en 30% buitenstedelijk.

Aansluiting op landschapskwaliteiten

In Archipel staan natuur en recreatie in het IJmeer centraal. In het IJmeer worden eilanden gerealiseerd. Het middeneiland (het werkeiland van de IJmeerverbinding) wordt een recreatief-natuurlijke trekpleister voor Amsterdam en Almere. In de stad worden groenstructuren versterkt. De kwaliteiten van Pampushout dringen door in Pampus. In het 'binnengebied' van Pampus is ruimte voor campus-achtige milieus.

Woningen en arbeidsplaatsen perspectief 2+: Archipel met maximaal werken

	Aantal woningen	Arbeids-plaatsen
Almere		
Pampus	38129	39286
Stadscentrum incl. station, Floriade	11386	19169
Pampushout	865	0
Duin	1500	0
Stadstuinen Europakwartier	1800	0
Stadstuinen Olympiakwartier	750	0
Transformatie	1000	0
Almere buiten	400	0
Almere haven	600	0
Oosterwold	4200	0
Oosterwold fase II	10000	2500
Nobelhorst	2750	0
Vogelhorst Overgooi	125	0
Twentsekant	600	0
Bouwen voor de buurt	750	0
Noorderplassen	200	0
Totaal Almere	75055	60955
Amsterdamse zijde		
Amsterdam	20350	5200
Muiden-Krijgsman	992	0
Weesp-Weespersluis	2384	0
Diemen Sniep*	1000	0
Totaal Amsterdamse zijde	24726	5200
Totaal Baai vanaf 2020	**99781**	**66155**

* bron: eerste inschatting Urhahn

Onderzoeksperspectief 2+: Archipel met maximaal werken

Bereikbaarheidsconcept

Almere en Amsterdam zijn verbonden met een IJmeerverbinding in de vorm van een metro. Voor het langzaam verkeer is er een ferry tussen Pampus en Zeeburgereiland. De IJmeerverbinding is een combinatie van een tunnel en brug, met een eiland voor natuur en recreatie waar de brug overgaat in een tunnel. Deze verbinding krijgt drie haltes op Pampus, een halte bij het Beatrixpark, een halte op Almere Centraal en rijdt vervolgens parallel aan het spoor door tot de S014, en takt af richting Nobelhorst/A6. De halte A6 fungeert als hub voor het verbinden van auto, OV, fiets en smart mobility. De mobility hub heeft een regionale functie en richt zich naast de verbinding met Pampus ook op de relatie regio-Almere centrum.

Economisch profiel

De economie in Archipelmet maximaal werken is omvangrijk. Het bestaat uit creatieve economie (reclamebureaus, architectenbureaus, media), zakelijke dienstverlening en innovatieve bedrijvigheid (research & development, data en ICT). Grote aantallen arbeidsplaatsen worden toegevoegd. Wonen en werken worden sterk gemengd op Pampus. Rond de stations vindt stevige groei plaats vanuit een stuwende economie. Onderwijs wordt aangetrokken, bijvoorbeeld in de vorm van een universiteit met een 'campus op Pampus'. Ook kan worden gedacht aan het aantrekken van een HBO-onderwijsinstelling. Almere sluit sterk aan op het 'Amsterdamse' economische profiel.

Om deze grote aantallen arbeidsplaatsen te realiseren neemt de overheid een actieve en sturende rol. Bijvoorbeeld door publieke voorzieningen (ziekenhuizen, musea, onderwijsinstellingen) en (nieuwe) bedrijven actief te verplaatsen van Amsterdam naar Almere. Dit vraagt om harde afspraken in MRA-verband.

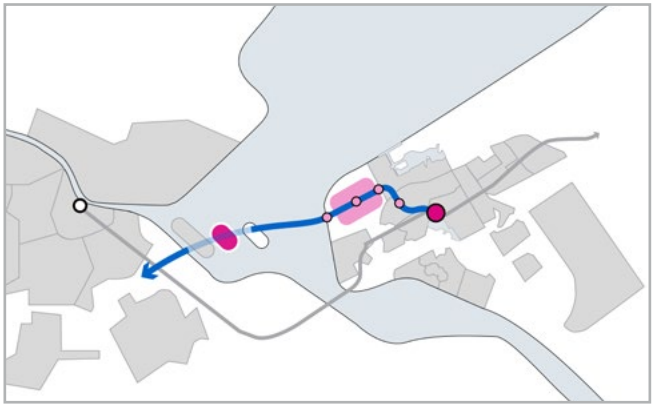
Natuur en recreatie

Dit perspectief biedt kansen voor Pampushout als ontwikkeling tot een metropolitaan stadspark. Het werkeiland voor de realisatie van de IJmeerverbinding kan gaan fungeren als eiland voor recreatie en natuur en richt zich zowel op Amsterdam als Almere. Pampushout wordt meer betrokken bij Pampus. Er ontstaat een 'Rondje IJmeer' als recreatieve fiets- en wandelroute.

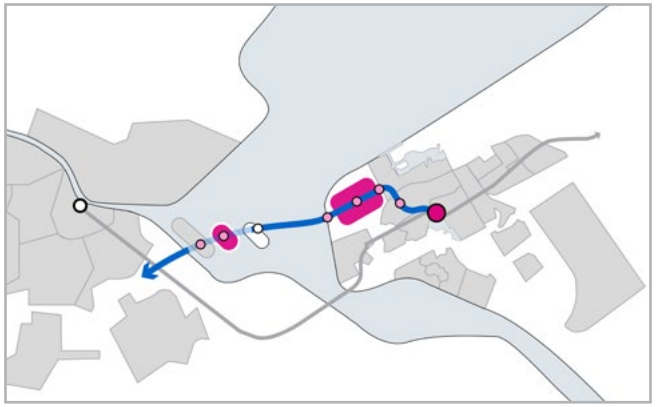
Fasering

De ontwikkeling begint met de realisatie IJburg 2e fase, de IJmeerverbinding, de suburbane delen van Pampus en de stevige verdichting van Almere centrum. Snel daarop volgt de hoogstedelijke ontwikkeling aan de kust van Pampus. Tot slot wordt de metroverbinding doorgetrokken richting Nobelhorst/A6 en wordt de hub gerealiseerd.

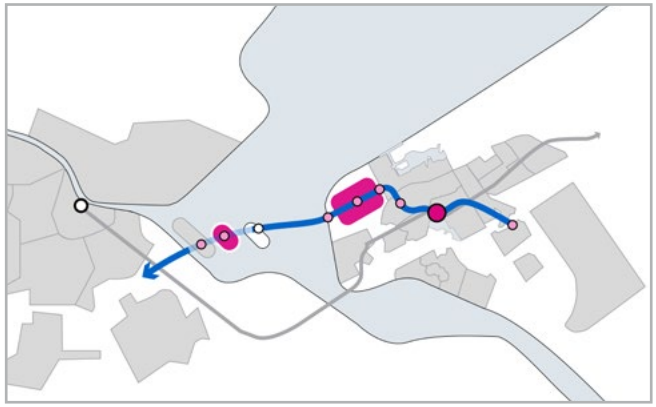
Stap 1: jaren '20



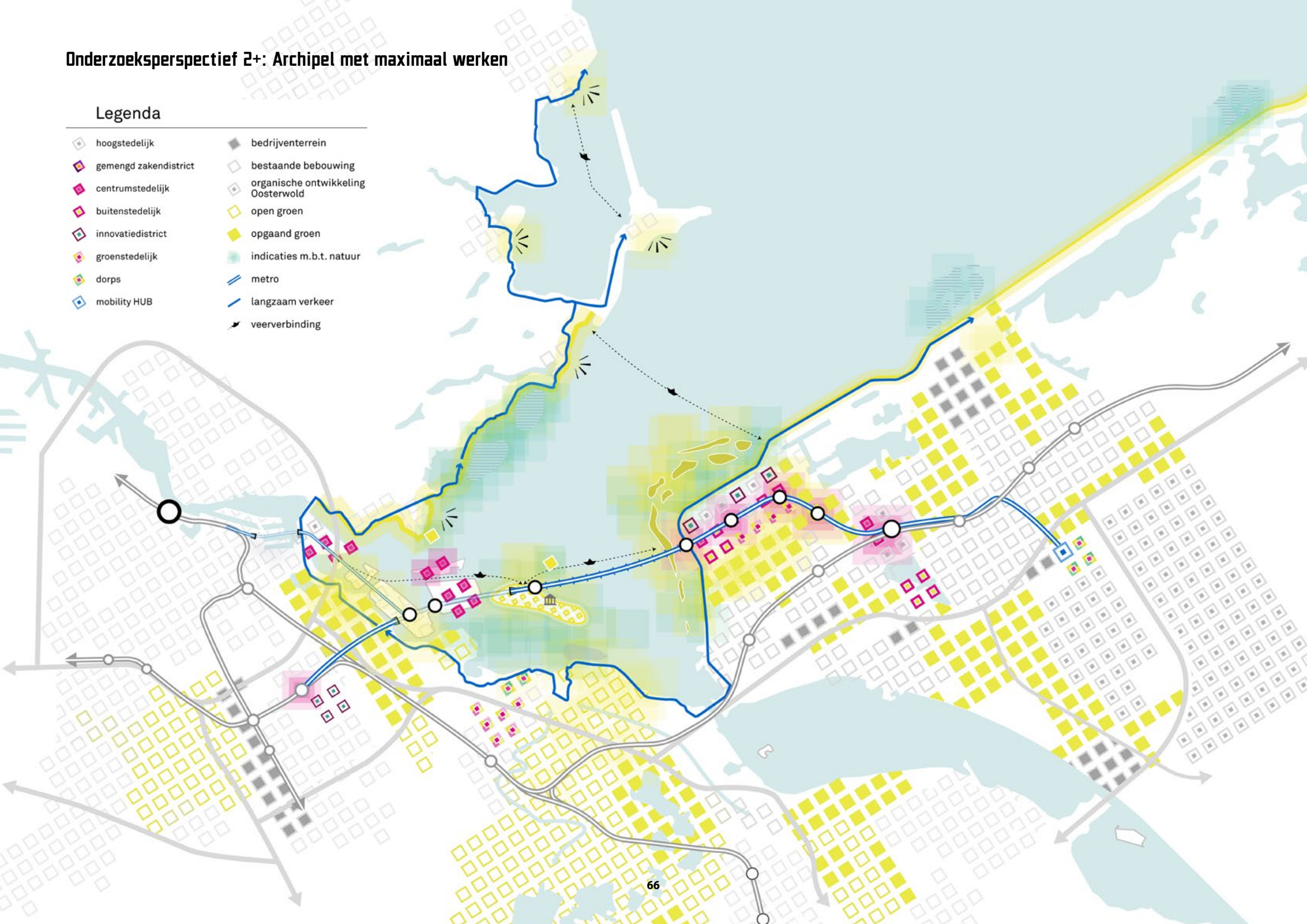
Stap 2: jaren '30



Stap 3: jaren '40



Onderzoeksperspectief 2+: Archipel met maximaal werken



Onderzoeksperspectief 3: Lake District

In Lake District ligt de focus op gebalanceerde ontwikkeling van Almere centrum en natuurinclusieve ontwikkeling van Pampus.

Unieke kenmerken

Een reeks van onderling verbonden meren vormt een natuurlijke onderlegger voor nieuwe landschappelijke woonmilieus. Naast het Weerwater met aan weerszijden de stad en de Noorderplas geflankeerd door suburbane milieus wordt op Pampus een derde waterrijk woongebied gerealiseerd. Binnenstedelijke waterfronten aan nieuwe plassen geven Pampus een bijzondere woonkwaliteit. De vooroevers van de Oostvaardersplassen verlengen tot aan Pampus. De vooroevers of schiereilanden voor de kust van Pampus bieden luwte en beschutting en kunnen als groene stadsstranden worden ingericht.

Aantallen te realiseren woningen en arbeidsplaatsen

- Woningen: 86.301 (vanaf 2020)
- Arbeidsplaatsen: 22.315 (vanaf 2020)

Verstedelijkingsconcept

Almere centrum ontwikkelt zich tot een bruisend stadscentrum. Pampus ontwikkelt zich tot een open en natuurinclusief gebied met circa 25.000 woningen (referentiebeeld: Hammarby-Sjöstad). In het centrum ligt de focus op economie en leisure; in Pampus op wonen en ontspanning. Het karakter van Pampus is deels stads (referentie IJburg) en deels suburbaan: 15% van de milieus is centrumstedelijk, 30% buitenstedelijk en 55% groenstedelijk.

Aansluiting op landschapskwaliteiten

Water speelt in Pampus een grote rol door de aanleg van verschillende grote en kleine meren. Het buitengebied Nieuw Land en Lepelaarsplassen loopt zo door tot in Pampus. Er is in dit gebied veel ruimte voor natuur en recreatie. Naast het Weerwater als centrale plas en Noorderplas als suburbaan milieu met natuur ontstaat zo een derde waterrijk woongebied aan de westzijde van Almere.

Woningen en arbeidsplaatsen perspectief 3: Lake District

	Aantal woningen	Arbeids-plaatsen
Almere		
Pampus	25396	8090
Stadscentrum incl. station, Floriade	10639	6525
Pampushout	865	0
Duin	1500	0
Stadstuinen Europakwartier	1800	0
Stadstuinen Olympiakwartier	750	0
Transformatie	1000	0
Almere buiten	400	0
Almere haven	600	0
Oosterwold	4200	0
Oosterwold fase II	10000	2500
Nobelhorst	2750	0
Vogelhorst Overgooi	125	0
Twentsekant	600	0
Bouwen voor de buurt	750	0
Noorderplassen	200	0
Totaal Almere	61575	17115
Amsterdamse zijde		
Amsterdam	20350	5200
Muiden-Krijgsman	992	0
Weesp-Weespersluis	2384	0
Diemen Sniep*	1000	0
Totaal Amsterdamse zijde	24726	5200
Totaal Baai vanaf 2020	**86301**	**22315**

* bron: eerste inschatting Urhahn

Onderzoeksperspectief 3: Lake District

Bereikbaarheidsconcept

Almere en Amsterdam zijn verbonden met een IJmeerverbinding. Deze verbinding krijgt vorm als ondergrondse metro en kent in Pampus twee ondergrondse haltes. De metro halteert bovengronds in Muziekwijk en Almere Centraal. Voor langzaam verkeer verbindt een fast ferry Amsterdam en Almere.

Almere centraal fungeert als grote mobiliteitshub en verbindt trein, metro en langzaam verkeer. De metrohaltes hebben de rol van mini-hubs en verbinden met name het OV met smart mobility modaliteiten, fiets en voetganger. De hubs worden ingezet als centrale locatie om logistieke stromen in het gebied te beperken (bijvoorbeeld als ophaalpunt voor pakketten).

Economisch profiel

Almere centrum is een volwaardig en bruisend 'hart' van de stad. Hier vindt men winkels, kantoren en horeca. In het centrum is ruimte voor stedelijke en creatieve economie. Onderwijs wordt aangetrokken, bijvoorbeeld in de vorm van een dependance van een universiteit op de Floriade. Op Pampus ontstaat een economie die richt op (lokale) voorzieningen en bedrijvigheid.

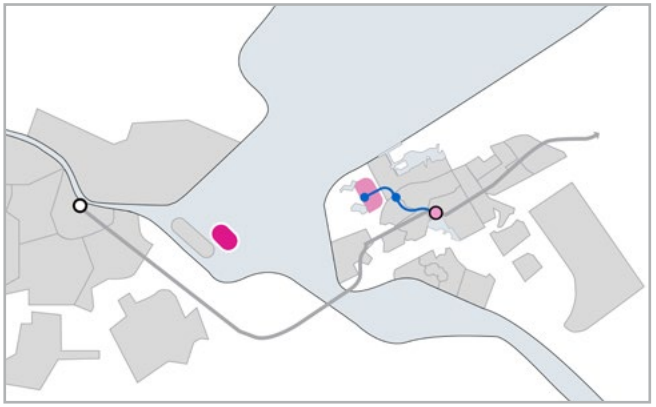
Natuur en recreatie

Pampus ontwikkelt zich natuurinclusief en wordt verbonden met de Lepelaarsplassen en Nationaal Park Nieuw Land. Het Nationaal Park wordt buitendijks verder uitgebreid en beter verbonden met stad en regio. De vooroevers van de Oostvaardersplassen worden doorgetrokken tot en met Pampus. Deze plassen worden bovendien fysiek verbonden voor waterrecreatie. Tussen dijk en binnengebied ontstaan in Pampus diverse binnenmeren. Er ontstaat een 'Rondje IJmeer' als recreatieve fiets- en wandelroute.

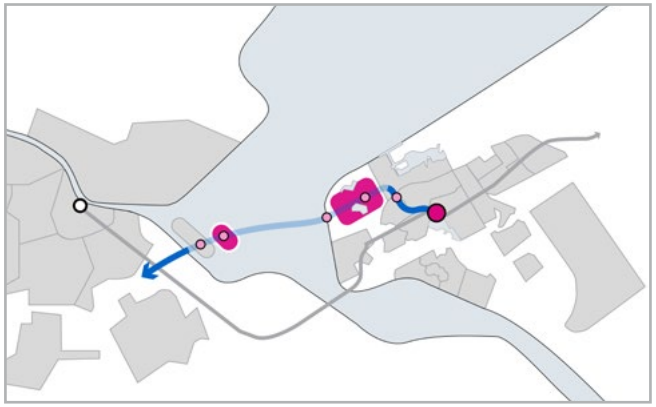
Fasering

De ontwikkeling start met de realisatie van IJburg 2e fase en het oostelijk deel van Pampus met groenstedelijke woonmilieus en een HOV-busverbinding naar Almere Centraal. Ook wordt in de eerste fase het plassengebied aangelegd en vindt verdichting plaats in Almere centrum. Vervolgens wordt de IJmeerverbinding gerealiseerd en het westelijk deel van Pampus ontwikkeld.

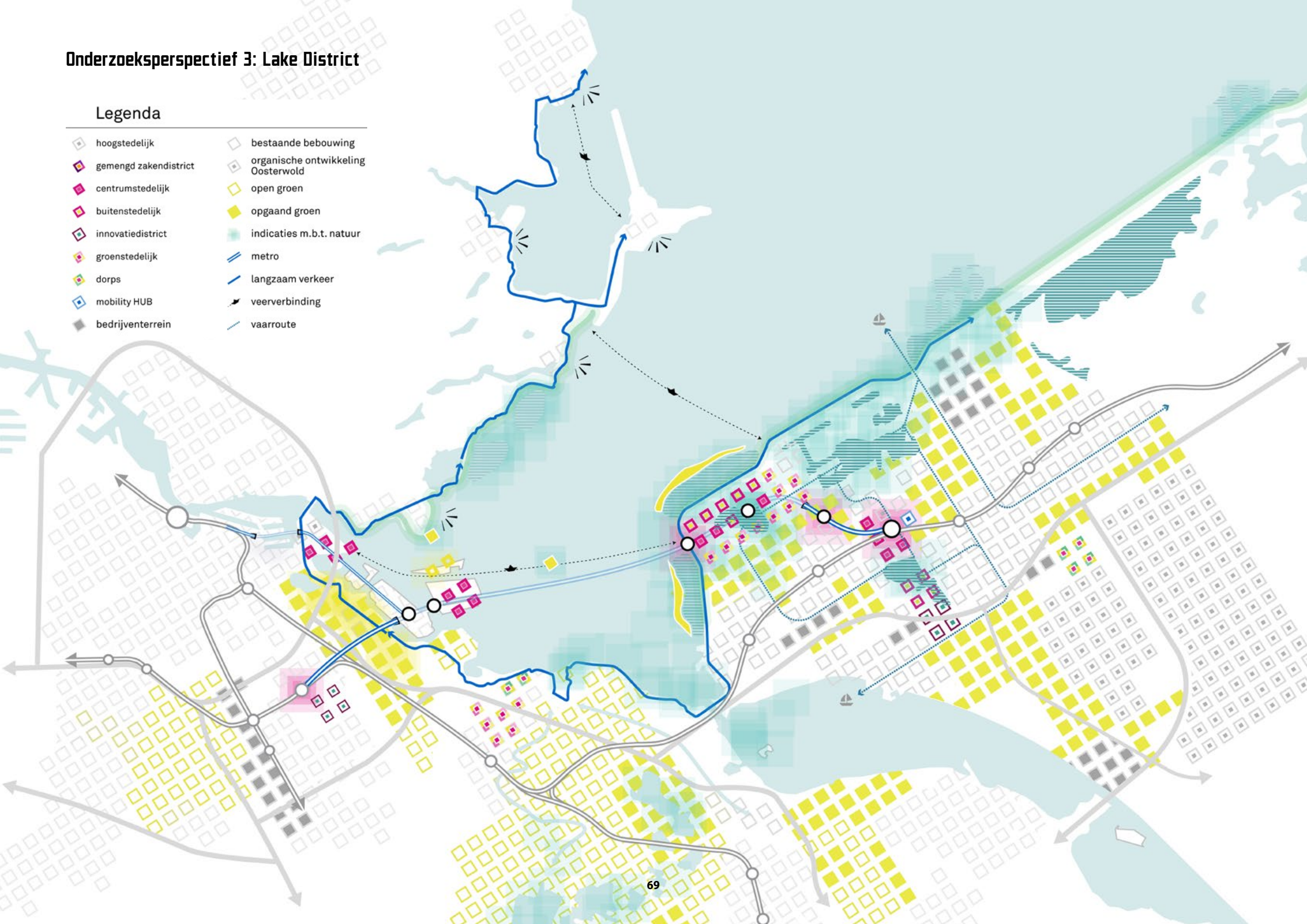
Stap 1: jaren '20



Stap 2: jaren '30 - '40



Onderzoeksperspectief 3: Lake District



Onderzoeksperspectief 4A: Om de Baai met IJmeerverbinding

Onderzoeksperspectief 4A: Om de Baai met IJmeerverbinding
In Om de Baai staat de dynamiek en recreatie aan de kust centraal. Het achterland van Pampus is divers, groen en in lagere dichtheden. In Almere centrum ontwikkelt een grootschalige economie. In dit perspectief zijn Almere en Amsterdam verbonden met een IJmeerverbinding.

Unieke kenmerken

Een mozaïek van diverse stadswijken en dorpen rond de baai wordt afgewisseld met een reeks van verschillende landschappen. Rond de baai liggen stedelijke landschappen, agrarische landschappen met hoge cultuurhistorische waarden en natuurgebieden naast elkaar. In Pampus ontstaat een recreatief milieu met watersport en strandplezier. Almere centrum ontwikkelt zich tot grootschalige economie rond zakelijke dienstverlening en creatieve industrie. Verschillen tussen de Flevokust en de kusten van het oude land worden versterkt. Een lang strand op de avondzon langs de Flevokust vormt een regionale trekker. Pampus heeft een divers palet aan stedelijke milieus. Van stedelijke waterfronten aan de kust tot bosrijke woonmilieus in het achterland.

Aantallen te realiseren woningen en arbeidsplaatsen

- Woningen: 99.982 (vanaf 2020)
- Arbeidsplaatsen: 39.596 (vanaf 2020)

Verstedelijkingsconcept

Almere Pampus is een mozaïek van verschillende woonmilieus. Aan de kust heeft Pampus een stedelijk karakter met strand en havens; hier zijn centrumstedelijke milieus te vinden. Het middengebied van Pampus is meer suburbaan van karakter. Het mozaïek betekent een gelijke verdeling tussen centrumstedelijk, buitenstedelijk, groenstedelijk en dorps wonen (allen 25%). In Almere centrum zijn centrumstedelijke en hoogstedelijke milieus te vinden.

Aansluiting op landschapskwaliteiten

De scheidslijn van water en land wordt opgezocht in Om de Baai. De dijk langs het water fungeert als boulevard en er ontstaan uitgestrekte stranden vanaf Pampus tot en met Almere Haven. Op het strand wisselen recreatieve (rond de kust van Pampus) en natuurgeoriënteerde delen (ter hoogte van het Kromslootpark) elkaar af. Het binnenland van Pampus oriënteert zich indirect op de kust. De bestaande lange lijnen loodrecht op de kust zoals de Hoge Vaart worden versterkt.

Woningen en arbeidsplaatsen perspectief 4A en 4B: Om de Baai

	Aantal woningen	Arbeids-plaatsen
Almere		
Pampus	31645	12327
Stadscentrum incl. station, Floriade	11386	19169
Knooppunt Almere Poort	2000	400
Pampushout	865	0
Duin	1500	0
Stadstuinen Europakwartier	1800	0
Stadstuinen Olympiakwartier	750	0
Transformatie	1000	0
Almere buiten	400	0
Almere haven	600	0
Oosterwold	4200	0
Oosterwold fase II	10000	2500
Nobelhorst	2750	0
Vogelhorst Overgooi	125	0
Twentsekant	600	0
Bouwen voor de buurt	750	0
Noorderplassen	200	0
Totaal Almere	70571	34396
Amsterdamse zijde		
Amsterdam	20350	5200
Muiden-Krijgsman	992	0
Weesp-Weespersluis	2384	0
Muiden *	125	0
Muiderberg *	500	0
Naarden IJsselmeerweg *	300	0
Totaal Amsterdamse zijde	24651	5200
Totaal Baai vanaf 2020	**95222**	**39596**

* bron: eerste inschatting Urhahn

Onderzoeksperspectief 4A: Om de Baai met IJmeerverbinding

Bereikbaarheidsconcept

Almere en Amsterdam zijn verbonden met een IJmeerverbinding voor metro en langzaam verkeer. De verbinding is een hoge en ranke brug, die versterking geeft aan het landschap en een goed uitzicht biedt op de recreatieve baai. De brug is geschikt als fietsroute tussen Amsterdam en de goudkust van Pampus. Het OV halteert bij Pampus Strand, halte Pampus, halte Boegdreef/ N702 en heeft Almere centraal als eindstation.

Mobility hubs ontstaan bij halte Boegdreef en bij Almere Poort. Het doel van deze hubs is het afvangen van autoverkeer en het bieden van een overstap tussen auto en de bus (vanaf Poort) of metro (vanaf Boegdreef) naar het strand. Rond de baai wordt een HOV-busverbinding gerealiseerd.

Economisch profiel

Pampus is sterk georiënteerd op leisure en toerisme en is zo complementair aan de hoogstedelijke ontwikkeling in Almere centrum. Inspannen in de stad; ontspannen aan de kust. Om Pampus aantrekkelijk te maken voor de recreërende Amsterdammer ligt het voor de hand om het buiteneiland van IJburg stedelijker te ontwikkelen.

Almere centrum ontwikkelt zich tot grootschalige economie rond zakelijke dienstverlening en creatieve industrie. Het referentiebeeld hierbij is de 'Oostas', als tegenhanger van de Amsterdamse Zuidas. Voor de hoogstedelijke ontwikkeling in Almere centrum is een oriëntatie op jonge mensen van belang. Dit kan vorm krijgen met dependances van universiteiten of het aantrekken van hbo-onderwijsinstellingen.

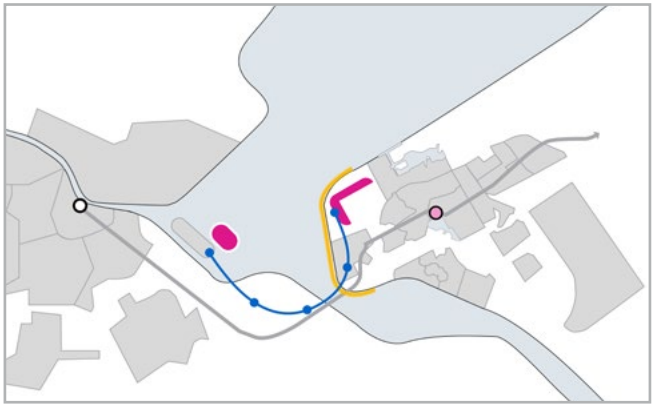
Natuur en recreatie

Natuurontwikkeling en natuurrecreatie vindt plaats langs de oude kust (Gooise kust en Waterlandse kust). Almere beach wordt een volwaardig stadsstrand met uitstraling tot aan Amsterdam. Rond Pampus bloeit watersport sterk op en ontstaan diverse horecavoorzieningen en een haven. Er ontstaat een 'Rondje IJmeer', met als uitbreiding een circuit rond het Gooimeer als recreatieve fiets- en wandelroute.

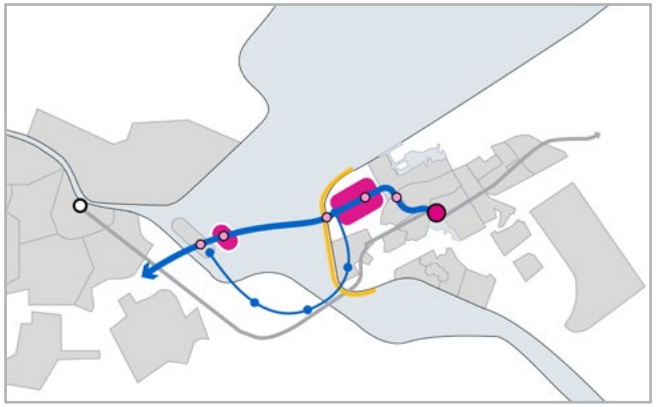
Fasering

De ontwikkeling start met de realisatie van IJburg 2e fase (met beperkte recreatievoorzieningen), hoogstedelijke verdichting van Almere centraal, centrumstedelijke ontwikkeling langs de kust van Pampus en de aanleg van de stranden. In deze fase zijn Amsterdam en Almere verbonden per fast ferry voor langzaam verkeer en rijdt er een HOV-bus rond de baai. De vervolgstap is de doorontwikkeling van Almere centrum, realisatie van de IJmeerverbinding en de uitbreiding van Pampus-midden en -oost in lagere dichtheden.

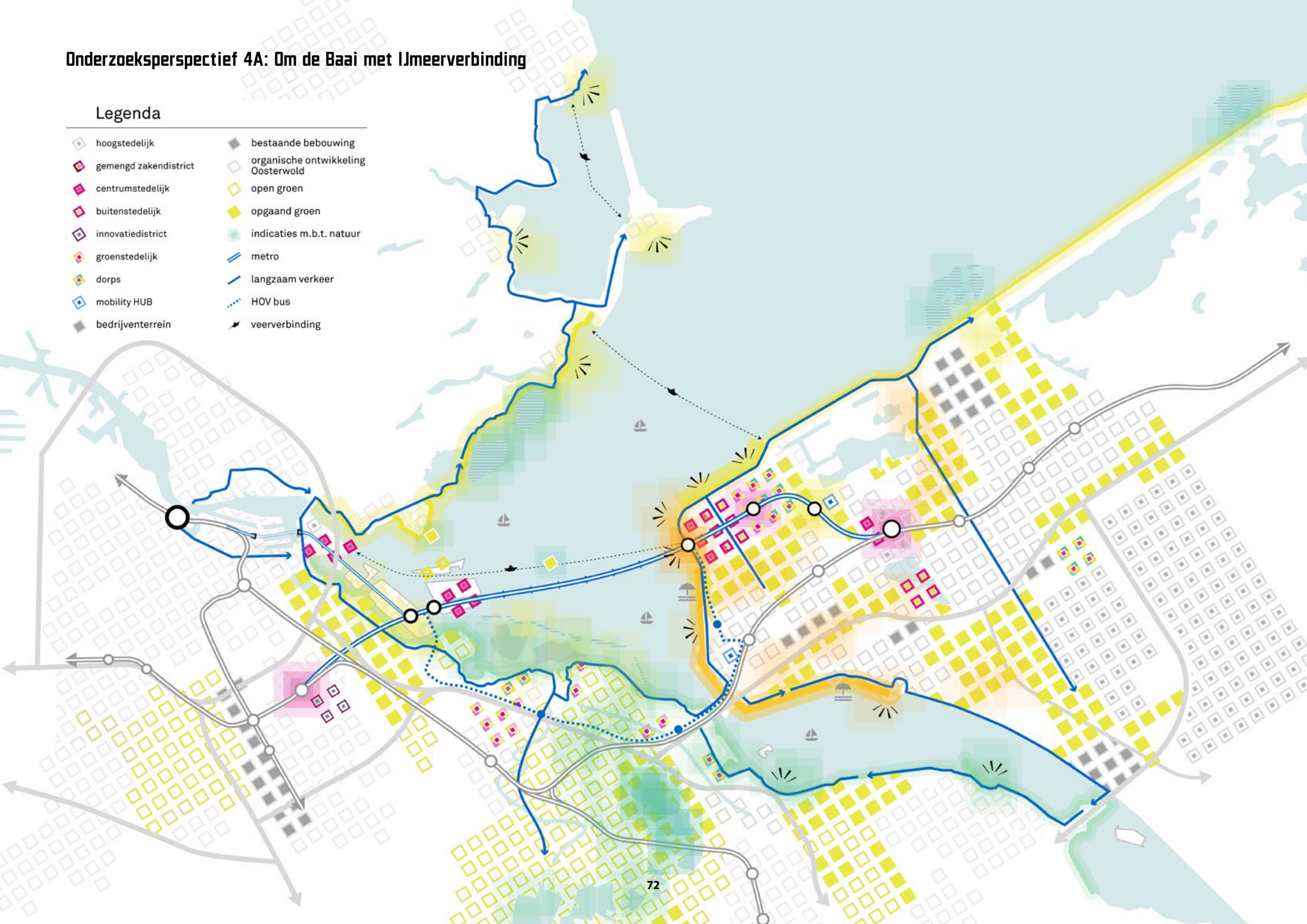
Stap 1: jaren '20



Stap 2: jaren '30 - '40



Onderzoeksperspectief 4A: Om de Baai met IJmeerverbinding



Onderzoeksperspectief 4B: Om de Baai met verbinding over Hollandse Brug

Gelijk aan Perspectief 4A, maar in plaats van een verbinding van Almere en Amsterdam met een IJmeerverbinding wordt een lightrail over de Hollandse brug gerealiseerd.

Unieke kenmerken

Een mozaïek van diverse stadswijken en dorpen rond de baai wordt afgewisseld met een reeks van verschillende landschappen. Rond de baai liggen stedelijke landschappen, agrarische landschappen met hoge cultuurhistorische waarden en natuurgebieden naast elkaar.

In Pampus ontstaat een recreatief milieu met watersport en strandplezier. Almere centrum ontwikkelt zich tot grootschalige economie rond zakelijke dienstverlening en creatieve industrie. Verschillen tussen de Flevokust en de kusten van het oude land worden versterkt. Een lang strand op de avondzon langs de Flevokust vormt een regionale trekker. Pampus heeft een divers palet aan stedelijke milieus. Van stedelijke waterfronten aan de kust tot bosrijke woonmilieus in het achterland.

Aantallen te realiseren woningen en arbeidsplaatsen

- Woningen: 99.982 (vanaf 2020)
- Arbeidsplaatsen: 39.596 (vanaf 2020)

Verstedelijkingsconcept

Almere Pampus is een mozaïek van verschillende woonmilieus. Aan de kust heeft Pampus een stedelijk karakter met strand en haven; hier zijn centrumstedelijke milieus te vinden. Het middengebied van Pampus straalt meer suburbaan uit. Het mozaïek betekent een gelijke verdeling tussen centrumstedelijk, buitenstedelijk, groenstedelijk en dorps wonen (allen 25%). Almere centrum ontwikkelt zich met hoogstedelijk milieus. In Almere centrum ontwikkelt een grootschalige economie.

Aansluiting op landschapskwaliteiten

De scheidslijn van water en land wordt opgezocht in Om de Baai. De dijk langs het water fungeert als boulevard en er ontstaan uitgestrekte stranden vanaf Pampus tot en met Almere Haven. Op het strand wisselen recreatieve (rond de kust van Pampus) en natuurgeoriënteerde delen (ter hoogte van het Kromslootpark) elkaar af. Het binnenland van Pampus oriënteert zich indirect op de kust. De bestaande lange lijnen loodrecht op de kust zoals de Hoge Vaart worden versterkt.

Woningen en arbeidsplaatsen perspectief 4A en 4B: Om de Baai

	Aantal woningen	Arbeids-plaatsen
Almere		
Pampus	31645	12327
Stadscentrum incl. station, Floriade	11386	19169
Knooppunt Almere Poort	2000	400
Pampushout	865	0
Duin	1500	0
Stadstuinen Europakwartier	1800	0
Stadstuinen Olympiakwartier	750	0
Transformatie	1000	0
Almere buiten	400	0
Almere haven	600	0
Oosterwold	4200	0
Oosterwold fase II	10000	2500
Nobelhorst	2750	0
Vogelhorst Overgooi	125	0
Twentsekant	600	0
Bouwen voor de buurt	750	0
Noorderplassen	200	0
Totaal Almere	70571	34396
Amsterdamse zijde		
Amsterdam	20350	5200
Muiden-Krijgsman	992	0
Weesp-Weespersluis	2384	0
Muiden *	125	0
Muiderberg *	500	0
Naarden IJsselmeerweg *	300	0
Totaal Amsterdamse zijde	24651	5200
Totaal Baai vanaf 2020	**95222**	**39596**

* bron: eerste inschatting Urhahn

Onderzoeksperspectief 4B: Om de Baai met verbinding over Hollandse Brug

Bereikbaarheidsconcept

Een lightrail over de Hollandse brug verbindt de baai. De oeververbinding gaat door afwisselend groene en stedelijke landschappen (referentiebeeld: De Lijn, als tramverbinding langs de Belgische kust). De lightrail heeft drie haltes op Pampus en doet vervolgens de haltes Duin, Poort, Muiderberg en Weesp/ Muiden aan. Het tracé van de lightrail volgt de bestaande infrastructuur langs de Flevokust (N701) en de Zuidpolderweg richting Muiden. Voor het langzaam verkeer vaart een fast ferry tussen Pampus en Amsterdam. Station Almere Poort wordt een centrale overstaplocatie tussen OV (lightrail en intercity) en auto.

Economisch profiel

Pampus is sterk georiënteerd op leisure en toerisme en is zo complementair aan de hoogstedelijke ontwikkeling in Almere centrum. Inspannen in de stad; ontspannen aan de kust. Om Pampus aantrekkelijk te maken voor de recreërende Amsterdammer ligt het voor de hand om het buiteneiland van IJburg stedelijker te ontwikkelen.

Almere centrum ontwikkelt zich tot grootschalige economie rond zakelijke dienstverlening en creatieve industrie. Het referentiebeeld hierbij is de 'Oostas', als tegenhanger van de Amsterdamse Zuidas. Voor de hoogstedelijke ontwikkeling in Almere centrum is een oriëntatie op jonge mensen van belang. Dit kan vorm krijgen met dependances van universiteiten of het aantrekken van hbo-onderwijsinstellingen.

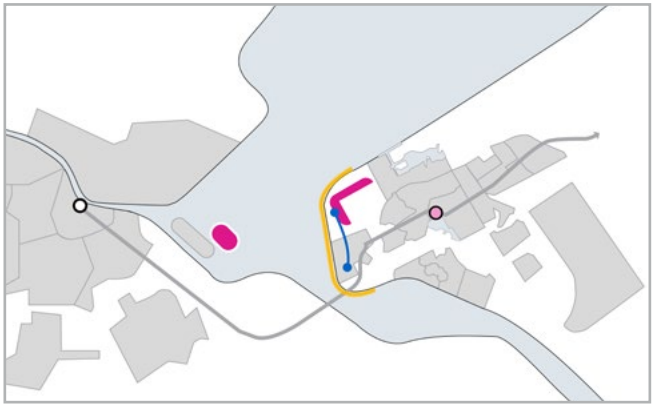
Natuur en recreatie

Natuurontwikkeling en natuurrecreatie vindt plaats langs de oude kust (Gooise kust en Waterlandse kust). Almere beach wordt een volwaardig stadsstrand met uitstraling tot aan Amsterdam. Rond Pampus bloeit watersport sterk op en ontstaan diverse horecavoorzieningen en een haven. Er ontstaat een 'Rondje IJmeer', met als uitbreiding een circuit rond het Gooimeer als recreatieve fiets- en wandelroute.

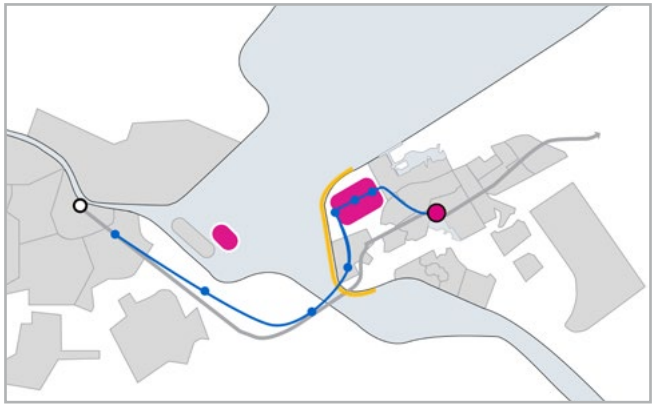
Fasering

De ontwikkeling start met hoogstedelijke verdichting van Almere centraal, centrumstedelijke ontwikkeling langs de kust van Pampus, de aanleg van de stranden en de realisatie van IJbug 2e Fase (met beperkte recreatievoorzieningen). De HOV-lightrailverbinding wordt aangelegd tussen Pampus en Poort. In deze fase zijn Amsterdam en Almere verbonden per fast ferry voor langzaam verkeer. De vervolgstap is de doorontwikkeling van het centrum van Almere, realisatie van de lightrail tussen Pampus en de Oude Kust en de ontwikkeling van het midden- en oostelijke deel van Pampus in lagere dichtheden.

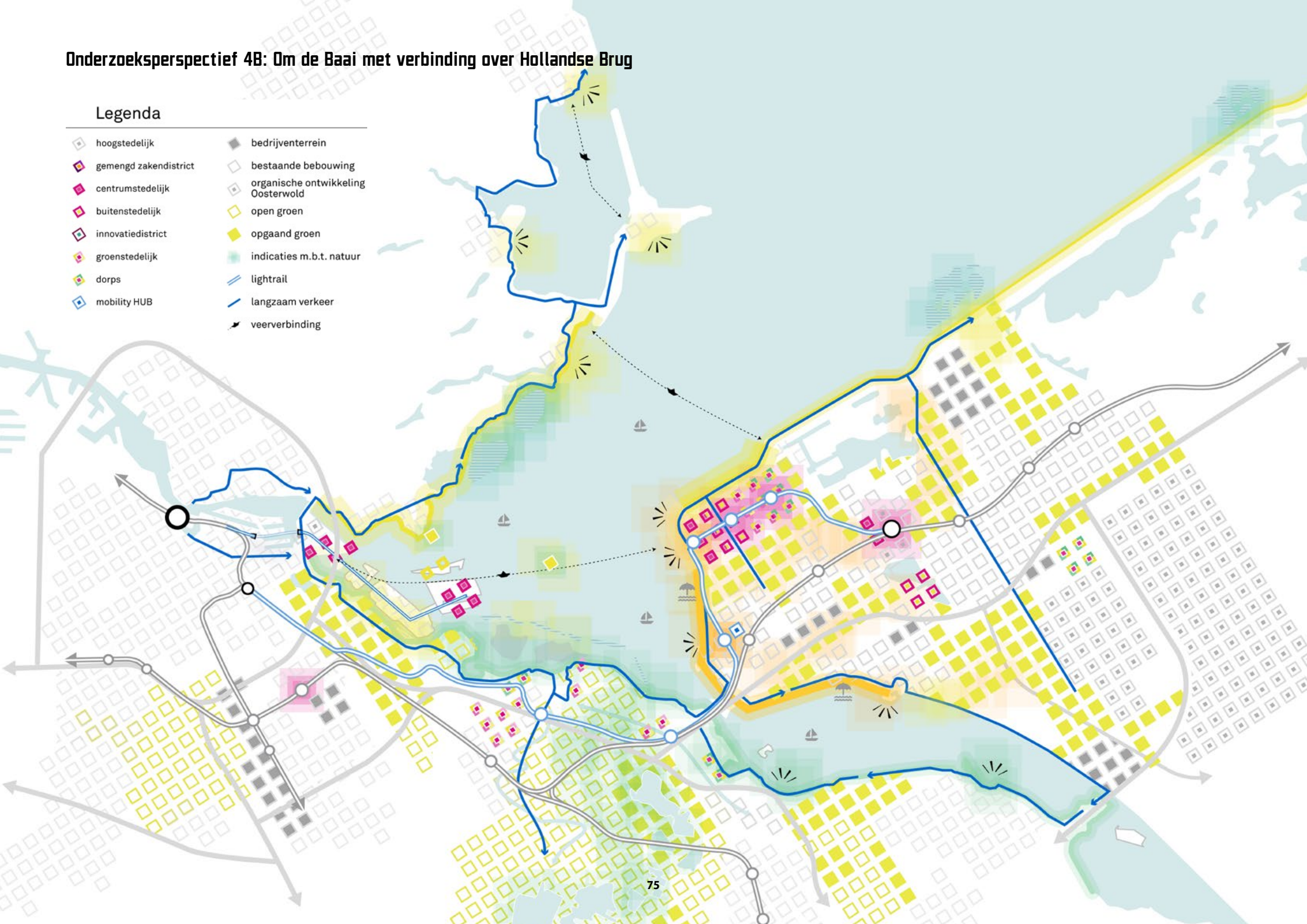
Stap 1: jaren '20



Stap 2: jaren '30 - '40



Onderzoeksperspectief 4B: Om de Baai met verbinding over Hollandse Brug



BIJLAGE E - THEMATISCHE INSPIRATIE OM DE PERSPECTIEVEN MEE TE VERRIJKEN

WONEN

- Functiecombinatie binnen gebouwen (commercie op begane grond en wonen boven).
- Campusontwikkeling in perspectieven met stevig onderdeel onderwijs.
- Toekomstbestendig en adaptief bouwen: nu al inspelen op verwachte toekomstige ontwikkelingen. Bijvoorbeeld door parkeren in de eerste fase op centrale locaties plaats te laten vinden. Na aanleg metro verdwijnen de parkeerplekken en ontstaat ruimte voor gebouwen en/of groen.

WERKEN

- Volgend: Doorgaan met ingeslagen beleid: ICT/Data-driven.
- Proactief: Vanuit economische eigen kracht: Almere circulaire bouwstad van de wereld. Circulaire hubs, energiehub, datacenters. Pampus als tegenhanger van strand Bloemendaal/Zandvoort.
- Sturend: Overheidsarbeidsplaatsen (onderwijs, zorg, cultuur) verplaatsen van Amsterdam naar Almere. Nieuwe bedrijvigheid toewijzen aan Almere.

BEREIKBAARHEID

- Bereikbaarheid nadrukkelijk richten op combinatie van wonen, werken en voorzieningen. Aandacht voor de beleving: 'nabijheid' in plaats van 'bereikbaarheid.
- Variatie in soorten HOV tussen metro, tram, lightrail, HOV-bus, Autonomous Rail Rapid Transport, ontlasten van het hoofdspoor.
- Invullen mobiliteitstransitie: Smart Mobility, verlagen parkeernormen, ontwikkeling hubs om modaliteiten te verbinden, realisatie netwerken voor fiets en voetganger, aanvullen stationsomgevingen, logistiek.

DUURZAAMHEID

- De Baai als voorloper op het vlak van circulair wonen en werken, duurzaamheid, energieneutraal en zelfvoorzienend (stroom en water opwekken binnen de wijk), klimaatadaptief en natuurinclusief.
- Almere als circulaire houtbouwlocatie. Op korte termijn aanplanten van bomen voor landschap. Later worden deze bomen deels gekapt als grondstof voor gebouwen. Het resterende groen zorgt voor een aantrekkelijk landschap. Op korte termijn ontstaat een recreatiebos met biodiversiteit dat een bijdrage levert aan opvang van CO2 en stikstof. Op termijn bieden de bomen de basis voor een gevarieerde woon-werkomgeving in het groen met 'volwassen' bomen.
- Realisatie van circulaire hubs.
- Natuurinclusieve bouw (aan de buitenzijde beplante gebouwen) en daken voorzien van zonnepanelen of groen dak.
- Zonnepanelen als windschermen en dak op IJmeerverbinding.
- Energieopwekking door de gebouwde omgeving en opwekking met aquathermie (verwarmen door warmte aan water te onttrekken) of geothermie (verwarmen door warmte aan ondergrond te onttrekken).
- Realisatie van een warmtenet om restwarmte effectief te gebruiken.

NATUUR EN ECOLOGIE

- Klimaatadaptieve ontwikkeling van nieuw stedelijk gebied.
- Door diepe putten in het IJmeer te maken kan slib bezinken en wordt water helderder. In deze putten kan zand voor Pampus worden gewonnen.
- Realisatie natuureilanden rond kustgebied
- De Baai als 'waterspeeltuin' voor de MRA
- Natuureilanden inrichten met oog op aantrekken (of behouden) van unieke soorten. Realisatie natuureilanden rond kustgebied met land-waterzones van formaat.
- Versterken van het onderwaterlandschap en de biodiversiteit.

RECREATIE

- Rondje om IJmeer, te fiets of te voet.
- Natuureiland halverwege de IJmeerverbinding inzetten als duiklocatie.
- Verbindingen over het water met pontjes naar recreatieve bestemmingen
- Versterken waterrecreatie: surfspots, havens, aanlegplaatsen voor boten

LANDSCHAP

- Afwisselende landschappen rond (en op) het IJmeer, onderscheidende kusten langs de baai.
- Inrichtingsvorm IJmeerverbinding: brug als onderdeel van het landschap.
- Maak structuren in de toekomst herkenbaar in het landschap door de IJmeerverbinding met bomen of bloemen in het landschap herkenbaar te maken.

LEEFBAAR EN INCLUSIEF

- Openbare ruimte 2.0. Ontwikkeling met nadrukkelijk aandacht voor ontmoeting, ontspanning, beweging en beleving. Specifiek van belang in perspectieven met hoogstedelijke milieus.
- Pampus (deels) ontwikkelen zonder privétuinen, maar met optimale collectieve buitenruimte. Zo ontstaat een sociaal veilig milieu waar veel contact plaatsvindt, samen wordt gesport en betaalbaar kan worden gewoond.
- Placemaking om het nog niet ontwikkelde gebied Pampus bekend en geliefd te maken.
- Afwisseling in woonvormen.
- Behoud van betaalbaarheid. Financieren van woningen waarbij geen winstoogmerk (maar woonoptimalisatie) centraal staat, bijvoorbeeld met wooncorporatie Pampus.
- Realisatie van unieke voorzieningen.

BALANS

- Matchen arbeidsplaatsen aan nieuwe inwoners voor balans in stedelijke ontwikkeling.
- Realisatie hotels, campings en overige verblijfsmogelijkheden voor toeristen in de meer 'recreatieve' perspectieven.
- Investeren in relaties met partijen die zich langdurig aan het gebied willen binden. Zorgen voor binding ontwikkelaars aan ontwikkeling van de stad, bijvoorbeeld door te kiezen voor afspraken over eigen beheer en onderhoud na ontwikkeling.
- Vroegtijdig investeren in het gebied door overheden om snel de 'basis op orde' te hebben en partijen te verleiden te investeren en ontwikkelen.
- Balanspot Almere.
- Financieel beheer op orde.

BIJLAGE F - DEELNEMERS VERKENNENDE GESPREKKEN, KERNTEAM EN PROJECTTEAM

DEELNEMERS VERKENNENDE GESPREKKEN WERKPLAATS ROND DE BAAI

Namens Amsterdam Bay Area zijn deze gesprekken gevoerd door Harold Lek.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (4 februari 2020)
Rachel van Houwelingen
Frans Trooster

Provincie Noord-Holland en Metropoolregio Amsterdam (25 februari 2020)
Ton Bossink

Gemeente Almere (25 februari 2020)
Martijn Rengelink

Rijkswaterstaat (27 februari 2020)
-Nienke Siekerman
-Ton Garritsen
-Carla van der Gaag

Gemeente Amsterdam (3 maart 2020)
Mirjam Graaf

Stuurgroep Markermeer IJmeer (Ministerie van LNV) (4 maart 2020)
Donné Slangen

Rijksvastgoedbedrijf, telefonisch/mail (16 maart 2020)
Inge van Huffelen en Anneloes van Boxtel

Gemeente Amsterdam (20 maart 2020)
Bart van der Heijden

Provincie Noord-Holland (27 maart 2020)
Herman Schartman

Vervoerregio Amsterdam (31 maart 2020)
Alex Colthoff

Provincie Flevoland (10 april 2020)
Philippe Spapens

DEELNEMERS KERNTEAM WERKPLAATS 'ROND DE BAAI'

Harold Lek, VINU (voorzitter)
Kevin van Engelshoven, Almere 2.0 (secretaris)
Harry Zondag, gemeente Almere
Marie-José Deckers, Almere 2.0
Anne Blankert, gemeente Amsterdam
Wim Kaljouw, provincie Flevoland
Inge van Huffelen-de Kort, Rijksvastgoedbedrijf
Frank van Heest, provincie Flevoland (namens AMIJ)
Maarten Lankester, Urhahn
Jelle Postma, VINU

DEELNEMERS PROJECTTEAM MIRT-ONDERZOEK AMSTERDAM BAY AREA

Frans Hasselaar, Duo-projectleider MIRT-onderzoek ABA
Wim Kaljouw, Duo-projectleider MIRT-onderzoek ABA
Saskia Korevaar, Projectondersteuner MIRT-onderzoek ABA
Frans Trooster, Ministerie van IenW
Marieke de Vries, Ministerie van BZK
Inge van Huffelen, Rijksvastgoedbedrijf
Nienke Siekerman, RWS Midden-Nederland
Theun Schaaf, RWS Midden-Nederland
Marie-José Deckers, Almere 2.0
Jan Heeren, MRA Programma Landschap (tot en met april 2020)
Anne Blankert, Gemeente Amsterdam
Bart Groen, Gemeente Amsterdam
Marc Stanescu, Gemeente Almere
Harry Zondag, Gemeente Almere
Mark Eker, Provincie Noord-Holland
Frank van Heest, Provincie Flevoland
Joris Feis, Vervoerregio Amsterdam
Christiaan van Zanten, Regio Gooi- en Vechtstreek
Rowena Kuijper, Regio Gooi- en Vechtstreek

BIJLAGE G - AFSPRAKENLIJST BO MIRT 2019 VERSTEDELIJKINGSSTRATEGIE

In deze bijlage geven wij de afspraken weer uit de Bestuurlijk Overleggen MIRT van 20 en 21 november 2019 over de Verstedelijkingsstrategie MRA.

Verstedelijkingsstrategie MRA

- Rijk en MRA stellen de volgende uitgangspunten ('startpunten') vast van de Verstedelijkingsstrategie MRA. De uitgangspunten hebben betrekking op de drie deelproducten, te weten verstedelijkingsconcept, fasering en investeringsstrategie en uitvoering.
- De uitgangspunten geven richting aan het gezamenlijke proces van Rijk en regio, waarin de verstedelijkingsstrategie wordt ontwikkeld. Zij vormen daarmee het kader voor de te maken keuzes.
- Uitgangspunten verstedelijkingsconcept:
  - Rijk en MRA hanteren onderstaande (algemene en meer sectorale) uitgangspunten voor de ontwikkeling van het toekomstige verstedelijkingsconcept.
  - Doel is de uitgangspunten zoveel als mogelijk in samenhang te realiseren. Vaak zal dit in combinatie met elkaar kunnen, maar veelal zullen ook afwegingen (schuurpunten en koppelkansen) en keuzes gemaakt moeten worden omdat niet alles (tegelijk) kan. Rijk en MRA spreken af gedurende de strategieontwikkeling dergelijke afwegingen en keuzes te maken.
  - Relevante lopende trajecten vormen de bouwstenen voor de verstedelijkingsstrategie.

1.1 Rijk en MRA streven naar een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio. Het verstedelijkingsconcept voor de middellange en lange termijn moet het gemeenschappelijke kader bieden voor de afwegingen en keuzes met goed interbestuurlijk samenspel.

1.2 Rijk en MRA houden nadrukkelijk oog voor de effecten van de verstedelijkingsstrategie die de burger dicht bij huis, in bestaande wijken en buurten in de steden en in de kernen in landelijk gebied, ervaart en die de directe leefomgeving aantrekkelijker, gezonder en duurzamer kunnen maken.

2. De polycentrische metropoolregio vormt de basis voor de verdere doorontwikkeling van het verstedelijkingsconcept. Rijk en MRA werken aan verdere functionele integratie van de verschillende karakteristieken en elkaar versterkende kernen en aan de identiteit van de metropoolregio die als één grote stad functioneert.

3. De ontwikkeling van stad en landschap is een samenhangende opgave. Onze inzet is landschap inclusieve ontwikkeling, waarbij we de functies en kwaliteiten van het landschap versterken. Het landschap vormt de contouren van de verstedelijking. De uitgangssituatie en de karakteristieken van het landschap in relatie tot verstedelijking verschillen binnen de MRA.

4.1 Rijk en MRA realiseren woon-, werklocaties en voorzieningen zoveel mogelijk binnenstedelijk. Deze realiseren we via binnenstedelijke verdichting in gemengde milieus en geconcentreerd rond OV-knooppunten. De focus voor toekomstige binnenstedelijke ontwikkeling ligt bij de sleutelgebieden, de zoekgebieden voor grootschalige ontwikkellocaties in de MRA zoals opgenomen in de Ontwerp NOVI.

4.2 Rijk en MRA realiseren de al aangewezen en toekomstige uitleglocaties op voorwaarde dat ze goed en tijdig ontsloten worden, ook met het openbaar vervoer.

4.3 Rijk en MRA verbeteren het functioneren van de woningmarkt en de leefbaarheid, zodat het zowel voor huidige als toekomstige bewoners mogelijk is een passende en aantrekkelijke woonplek te vinden. We werken aan voldoende woningen, met een divers en betaalbaar woningaanbod in diverse woonmilieus, in kwalitatief goede en veilige leefomgevingen.

5.1 Om binnenstedelijke verdichting en concentratie rond knooppunten mogelijk te maken zetten Rijk en MRA vooral in op regionale OV- en fietsverbindingen om ketenreizen beter mogelijk te maken.

5.2 Ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties en recreatiegebieden gebeurt in wisselwerking met het regionale OV-systeem en fietsnetwerk, zowel wat betreft capaciteit van de lokale, regionale en bovenregionale netwerken als ook in de tijd.

5.3 Rijk en MRA zetten in op een mobiliteitssysteem met aandacht voor alle modaliteiten (fiets, regionaal openbaar vervoer, spoor, auto), slimme mobiliteit ("smart mobility") en in wisselwerking met het verstedelijkingsconcept. Voor de grotere systeemopgaven werken we aan een netwerkstrategie en een goed functionerend "daily urban system".

6.1 Nieuwe plannen voor woningbouw die leiden tot transformatie en verlies aan bedrijventerrein kunnen als voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar is.

6.2 Rijk en MRA houden rekening met extra ruimte voor bedrijvigheid die nodig is voor de transformatieperiode naar een klimaatadaptieve, energieneutrale en circulaire economie, in het bijzonder in haven- en industriegebieden.

6.3 Rijk en MRA ontwikkelen bestaande en nieuw te ontwikkelen woon- en werklocaties zoveel mogelijk circulair en met nadruk op de toepassing van hoogwaardige materialen.

7.1 Rijk en MRA zetten in op energieneutraal of energieleverend ontwikkelen.

7.2 Rijk en MRA accommoderen vraag (verbruik energie) en aanbod (opwekking duurzame energie) zo dicht mogelijk bij elkaar en passend bij eigenschappen en efficiëntie van het netwerk. Daarbij houden we er rekening mee dat vanwege de energietransitie het elektriciteitsnetwerk versterkt moet worden en andere energienetwerken (warmte, waterstof) opgezet en uitgebreid moeten worden.

7.3 Rijk en MRA houden regie op het ontwikkelen van datacenters afgestemd op de beschikbaarheid van stroom, de aanwezigheid van een warmtenetwerk en het verkleinen van de afstand tot de aanlanding van wind op zee of lokale (duurzame) opwekking.

7.4 Het Noordzeekanaalgebied vormt hét knooppunt voor duurzame energie in de MRA.

7.5 Rijk en MRA verstedelijken klimaatbestendig, door de gevolgen van klimaatveranderingen (droogte, hitte, extreme regenbuien en mogelijke overstromingen) te verkleinen.

Uitgangspunten fasering

- De fasering gaat zowel over thematische opgaven als integraal te ontwikkelen gebieden die om gezamenlijke interventies van Rijk en MRA vragen als ook interventies van één van de partners afzonderlijk.
- De fasering betreft de periode 2030-2050 en tot 2030.
- Het te benoemen NOVI-gebied in de MRA maakt deel uit van de verstedelijkingsstrategie.
- De gebieden van de MIRT-trajecten van het bereikbaarheidsprogramma Samen bouwen aan Bereikbaarheid en de sleutelgebieden MRA maken deel uit van de fasering van de integraal te ontwikkelen gebieden.
- De selectie van een beperkt aantal wijken met ernstige leefbaarheidsproblemen (stedelijke vernieuwing 3.0, conform woondeal MRA) worden meegenomen in de fasering van de verstedelijkingsstrategie.

Uitgangspunten investeringsstrategie en uitvoering

- Uitvoering van gebieden en opgaven die gezamenlijke interventies van Rijk en MRA vragen vindt plaats door de Omgevingsagenda Noordwest Nederland.
- Uitvoering op de korte termijn vindt binnen de MRA plaats in het kader van de (uitvoering van) MRA agenda 2.0.
- Rijk en MRA onderzoeken de mogelijkheden van tijdelijkheid van investeringen/maatregelen met het oog op (verduurzamings) ontwikkelingen.
- De investeringsstrategie betreft zowel de financiering als de bekostiging.
- Uiteindelijke investeringsbeslissingen voor bereikbaarheid vinden plaats in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de Bestuurlijke Overleggen MIRT.

COLOFON

Startdocument Amsterdam Bay Area

Een gezamenlijk resultaat van het Programma Almere 2.0 en het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

Inhoud:

Kernteam Werkplaats Baai, Handelingsperspectief Oostflank MRA
Projectgroep MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area

Projectteam:

Frans Hasselaar, Wim Kaljouw, Harold Lek, Jelle Postma, Saskia Korevaar en Kevin van Engelshoven

Redactie:

Harold Lek en Jelle Postma (VINU.)

Kaarten en vormgeving:

Maarten Lankester, Ad de Bont, Wouter Gaijkema en Josje-Marie Vrolijk (Urhahn | stedenbouw & strategie)

Foto's:

Enkele 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.

11 mei 2020

SAMEN BOUWEN AAN BEREIKBAARHEID

HET GEBIEDSGERICHTE BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA METROPOOLREGIO AMSTERDAM

Almere 2.0

VINU.

URHAHN STEDENBOUW & STRATEGIE