stichting **forum** voor
stedelijke vernieuwing

# WONINGBOUW EN BEREIKBAARHEID/INFRA IN FLEVOLAND: DRIE SCENARIOS

# WONINGBOUW EN BEREIKBAARHEID/INFRA IN FLEVOLAND: DRIE SCENARIO'S

Verslag Breed Beraad gehouden op 11 december 2025

Drs. J.W. Cüsters / Cüsters Teksten

INHOUD


| | |
|---|---|
| VERSLAG | 4 |
| DEELNEMERS | 11 |
| AGENDA | 13 |
| ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING | 16 |
| BESTUUR & RAAD VAN ADVIES | 21 |

VERSLAG

*Hoe kan de woningbouw in Flevoland worden versneld? Daarover ging het Breed Beraad op 11 december, dat werd gehouden in het hoofdkantoor van Amvest in Amsterdam. Versnellen is nodig omdat het realisatietempo van de woningbouw in de provincie achter blijft. Intussen is de opgave groot. In de periode 2031-2050 zouden in Flevoland 100.000 woningen moeten worden gebouwd. Advies- en onderzoeksbureau Rebel onderzocht hoe dit gestalte kan krijgen. Er zijn drie verstedelijkingsscenario's verkend; bij twee daarvan is het niet nodig de IJmeerverbinding aan te leggen. De deelnemers aan het Breed Beraad stonden naar aanleiding van het onderzoek stil bij de vraag wat er nodig is om de grote woningbouwopgave te kunnen realiseren. Hiervoor is in ieder geval een brede coalitie nodig van alle betrokken partijen, inclusief het Rijk. Verder werd gepleit voor het benoemen van 'no regret'-ontwikkelingen, zaken waarmee je snel kunt beginnen, ongeacht het scenario. Ook liggen er kansen om de opgave voor woningbouw en infrastructuur te koppelen aan de komst van een grote kazerne in Zeewolde. Wil dit alles slagen, dan is het wel noodzakelijk de gemeenteraden mee te nemen in een goed verhaal over de ontwikkeling van Flevoland op lange termijn, en de betekenis hiervan voor de vele woningzoekenden in Nederland.*

**Waarom dit Breed Beraad?**
Centraal in het Breed Beraad stond de verkenning die Rebel deed naar drie alternatieve verstedelijkingsscenario's voor de bouw van 100.000 woningen in Flevoland na 2030. Bert van Delden opende het Beraad met een toelichting op de aanleiding hiervan. Van Delden is lid van de Landelijke Versnellingstafel Woningbouw. Hierin zet hij zich specifiek in voor de provincies Noord-Holland en Flevoland. Het viel hem op dat de feitelijke productie in Flevoland achterblijft bij de voorziene bouw van 40.000 woningen tot en met 2030 en 100.000 woningen daarna. De belangrijkste oorzaak hiervan ligt in de bereikbaarheid, met name door de stilstand in de discussie over de IJmeerverbinding. Van Delden bespeurt ook een gevoel in de provincie dat men zich een beetje misdeeld voelt in de toekenning van middelen op het gebied van mobiliteit. Het sentiment leeft dat er op dit gebied eerst moet worden bewogen, voordat er kan worden gebouwd. Is de IJmeerverbinding echter noodzakelijk voor de bouw van 140.000 woningen, of zijn er ook alternatieven? Deze vraag was aanleiding om, in samenspraak met de provincie, een scenariostudie te laten doen. Zijn er ook scenario's denkbaar waarin de woningbouw kan worden versneld zonder de IJmeerverbinding? Het Breed Beraad was bedoeld om hierover van gedachten te wisselen met de betrokken overheden en de corporaties en marktpartijen die in Flevoland een belangrijk deel van de investeringen in de woningbouw op zich zullen nemen. Wat vinden zij van de alternatieve verstedelijkingsscenario's? Tijdens het Breed Beraad konden ze er kennis van nemen en een eerste reactie geven. De bedoeling was nadrukkelijk niet om tijdens het Beraad een keuze te maken tussen de scenario's. Het ging om het verkennen van de mogelijkheden en alternatieven.

**Drie scenario's**
Remco Derksen en Damo Holt van Rebel gaven een toelichting op de drie perspectieven voor de verdere verstedelijking van Flevoland met 100.000 woningen vanaf 2031.

- 'Groot-Amsterdam' met een sterke oriëntatie aan de westkant op de Amsterdamse en Utrechtse woningmarkt. De woningbouw (100.000 woningen in 2031-2050) vindt hierbij alleen plaats in Almere (70.000) en Lelystad (30.000), langs de assen van het spoor, de A6 en A27. Het gebied zou daarmee uitgroeien tot een volwaardige pool van de metropoolregio Amsterdam in de Randstad, met een sterke verbinding met Amsterdam en Utrecht, en daaraan verbonden wederzijds pendelverkeer. De toegevoegde woonmilieus zijn overwegend (groot)stedelijk en daarnaast suburbaan.
- 'Groene Netwerkstad' met een alzijdige oriëntatie, ook naar de aan de oostkant liggende kernen. Dit perspectief sluit aan op de ontwikkeling van de intermediaire zone in Nederland. De groei wordt verdeeld over de steden in Flevoland. Het stedelijk netwerk én het netwerk met omliggende steden (zoals Amersfoort, Harderwijk, Food Valley Ede, stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen en de regio Zwolle-Kampen) worden daarbij versterkt. De woningbouw (102.500 woningen in 2031-2050) wordt als volgt verdeeld:
    - Almere 52.500;
    - Zeewolde 10.000;
    - Lelystad 20.000;
    - Dronten 10.000;
    - Urk 3.000;
    - Noordoostpolder 7.000.

De nadruk in dit perspectief ligt veel meer op suburbane woonmilieus, al worden ook nog veel (groot)stedelijke woonmilieus toegevoegd (met name in Almere). De verbindingen worden vooral versterkt in Flevoland zelf, met Amsterdam en Utrecht, en aan de zuid- en noordoostkant van Flevoland (inclusief verbindingen met aan de overkant van de randmeren gelegen steden en kernen).

- ‘Op eigen kracht’ met een sterke oriëntatie op de eigen regio. Verspreid over Flevoland worden, ook in kleine kernen, in dit scenario in de periode 2031-2050 82.500 woningen gebouwd (waarvan 36.500 in Almere en 15.000 in Lelystad). Hiervoor zijn minder zware investeringen nodig in de bereikbaarheid naar omliggende steden en regio’s. De sterkere spreiding vraagt wel om meer investeringen in kleinschaliger infrastructuur en ook hier ook nadrukkelijker in gespreide voorzieningen. Nog meer dan in het tweede scenario ligt de nadruk op suburbane woonmilieus, met ook ruimte voor nieuwe dorpse milieus. Daarnaast blijven er mogelijkheden voor (groot)stedelijke milieus (in Almere).

Bij elk perspectief hoort een eigen pakket aan investeringen in bereikbaarheid, infrastructuur en mobiliteit. Tevens zijn hier op hoofdlijnen integrale business cases aan gekoppeld.

**Bereikbaarheid**
Welke maatregelen en investeringen in de infrastructuur horen bij de drie scenario’s?

- Groot-Amsterdam: de IJmeerverbinding, het opwaarderen van de spoorverbindingen richting de regio’s Amsterdam en Utrecht en investeringen in de A1, A6 en A27. Samen goed voor circa € 11 miljard aan investeringen.
- Groene Netwerkstad: geen IJmeerverbinding, wel betere spoorverbindingen richting Amsterdam en Utrecht, een systeem van vrij liggende snelle busverbindingen op Flevoland zelf, snelle busverbindingen (inclusief eventuele extra bruggen) richting Utrecht, Harderwijk en Zwolle/Kampen en investeringen in de A1, A6, A27 en N50. Totale investering circa € 4 miljard.
- Op Eigen Kracht: ook hierin geen IJmeerverbinding, evenmin grote investeringen in snelwegen richting Amsterdam en Utrecht. Wel enige uitbreiding van de A6 en N50, alsmede een volle inzet op busverbindingen rond en tussen alle kernen, zodat een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer ontstaat. Totale investering circa 2 miljard.

In alle drie perspectieven zijn tevens maatregelen nodig voor bestaande stations, het onderliggend regionaal wegennet, lokaal hoogwaardig openbaar vervoer en fietsverbindingen.

**Business cases**
Hoe kunnen de investeringen in de drie scenario’s worden bekostigd? Rebel heeft hierbij niet alleen gekeken naar de kosten, maar ook naar de waardecreatie: wat levert deze schaalsprong in de woningbouw aan extra waarde op door verbetering, waardestijging van bestaand vastgoed en/of het scheppen van nieuwe mogelijkheden voor bijvoorbeeld gebiedsontwikkeling? Die waarde zou kunnen worden ingezet door middel van een Verstedelijkingsfonds Flevoland (naar het voorbeeld van Almere en gevoed uit de opbrengsten van het publieke grondbezit), in combinatie met een Fonds Bovenwijks (kostenverhaal via de private grondexploitatie) en stijgende inkomsten uit de OZB en het gemeentefonds. Hierbij is niet gerekend met extra afroming van de waardestijging van bestaand vastgoed; hiervoor zijn vooralsnog geen instrumenten voorhanden.

Hoe de integrale business case (op basis van nominale bedragen, prijspeil 2025) er uiteindelijk uitziet, wisselt per perspectief. Kort samengevat:

- Groot-Amsterdam vraagt om de hoogste investering, maar levert ook de meeste waarde op. Desondanks is de opbrengst per geïnvesteerde euro het laagst van de drie. Groene Netwerkstad en Op Eigen Kracht zijn kostenefficiënter.
- De restopgave van Groot-Amsterdam (investering minus inzet van de te betrekken waardecreatie, zoals via een Verstedelijkingsfonds) bedraagt € 7,6 miljard. Die van Groene Netwerkstad en Op Eigen Kracht bedragen respectievelijk € 1 miljard en € 0,4 miljard.
- De extra belastinginkomsten voor het Rijk bedragen bij Groot-Amsterdam € 21 miljard (3x de restopgave), bij Groene Netwerkstad € 19 miljard (19x de restopgave) en bij Op Eigen Kracht € 15 miljard (30x de restopgave).

Voor het realiseren van alle drie scenario's zal een publiek-privaat-maatschappelijke coalitie nodig zijn. Maatschappelijk omdat ook organisaties aan de economische en voorzieningenkant hierbij moeten worden betrokken, inclusief Defensie. Er zijn daarbij drie manieren om publiek-privaat een gezamenlijk investerings- en bekostigingsmodel voor de infrastructuur en mobiliteit vorm te geven:

- publiek de opbrengsten afromen en traditioneel publiek investeren. Dit is toepasbaar in alle drie scenario's;
- publiek de opbrengsten afromen en investeren via publiek-private samenwerking. Wel toepasbaar in Groot-Amsterdam en Groene Netwerkstad, minder goed in Op Eigen Kracht;
- gebiedsontwikkeling via publiek-private samenwerking en ook publiek-privaat investeren. Wel toepasbaar in Groot-Amsterdam, ook (maar daar is meer voor nodig) toe te passen in Groene Netwerkstad (hoe meer gespreid de ontwikkelingen, hoe complexer), minder goed in Op Eigen Kracht.

Rebel ziet een Flevofonds, gevoed uit de verschillende grondexploitaties, nadrukkelijk als een kansrijke mogelijkheid om de kosten per saldo te bekostigen uit de opbrengsten op de lange termijn.

**Kazerne Zeewolde**

Een belangrijke toekomstige ontwikkeling in Flevoland is de komst van een grootschalige militaire kazerne naar Zeewolde. Dit vloeit voort uit de forse opschaling die het ministerie van Defensie de komende jaren moet realiseren. Dat gebeurt op twee fronten:

- een toename van het aantal militairen van 75.000 naar eerst 100.000, en daarna 150.000 en 200.000 (het niveau van de Koude Oorlog);
- een toename met 1,2 miljoen $m^2$ vastgoed (van magazijnen tot werkplaatsen, munitiedepots en lesgebouwen). Daarnaast moet ook nog 30% van het bestaand bezit worden vernieuwd. In totaal bedraagt de opgave daarom 2,5 miljoen $m^2$.

Om de ambities op vastgoedgebied te realiseren, is op 9 oktober de Commandopost Vastgoed geïnstalleerd. De toename van het vastgoed slaat neer op zo'n dertig locaties in Nederland, waarvan tien grootschalig. Tot die laatste behoort Zeewolde. Hier worden in de toekomst 7.500 militairen gestationeerd. De verwachting is dat ongeveer 2.500 soldaten (tijdelijk) in de kazerne zelf zullen verblijven, 1.500 gaan in de buurt wonen, de rest buiten Flevoland. De kazerne is gebaat bij goede verbindingen met Lelystad Airport en bestaande locaties van Defensie in het midden van het land. Ook voor de werving van personeel zal de oriëntatie meer gericht zijn naar gebieden buiten de Randstad dan naar bijvoorbeeld Amsterdam.

Het ministerie van Defensie en het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) zien de dertig locaties als gebiedsontwikkelingen. Noch Defensie, noch het RVB heeft daarvoor voldoende capaciteit met expertise in huis. De mogelijkheden en belemmeringen op de locaties worden de komende tijd in kaart gebracht. Het ministerie van Defensie is daarbij bereid om ontwikkelingen aan elkaar te koppelen en bijvoorbeeld bij te dragen aan infrastructurele maatregelen rond de kazerne in Zeewolde.

**Reacties en vragen**

De deelnemers aan het Breed Beraad spraken hun waardering uit voor het verrichte onderzoek met de drie scenario's. Ze plaatsten ook kanttekeningen en stelden vragen.

- <u>IJmeerverbinding</u>
  Het lijkt alsof de IJmeerverbinding minder noodzakelijk wordt dan voorheen; er zijn immers twee andere scenario's waarin deze niet nodig is. Tegelijkertijd zou de IJmeerverbinding in de verre toekomst toch noodzakelijk kunnen worden. Je kunt de drie scenario's daarom ook zodanig opvatten dat het ene een ingroeiscenario is voor het andere.

- <u>Snel beginnen kan</u>
  De verkenning toont aan dat er nu al veel kan, zonder dat je moet wachten op miljarden aan rijksbijdragen voor infrastructuur. Er valt ook meer te kiezen. Daarbij zijn er 'no regret'-ingrepen mogelijk, zaken die je sowieso kunt ondernemen zonder al te kiezen voor een bepaald scenario. Met die 'no regret'-ingrepen kun je meteen beginnen. Het komt dus ook aan op een goede fasering. Hou daarin ook rekening met wat veranderbaar is en wat niet. Een windmolen is na 25 jaar afgeschreven, een vliegveld ligt er honderd jaar. En het verplaatsen van kippenboerderijen naar de polder blokkeert voor decennia nieuwe ontwikkelingen. Denk dus na over fasering en het open houden van opties daarin.

- Kansen voor publiek-private samenwerking
  Vanwege het overwegend publieke grondbezit in Flevoland leent de opgave zich bij uitstek voor een publiek-private aanpak. Daarvoor moet er wel iets veranderen in Den Haag. Veel grond in Flevoland is in bezit van het Rijksvastgoedbedrijf. Het ministerie van Financiën stelt de kaders voor de opbrengsten daarvan. Als het komende kabinet de woningbouwopgave als topprioriteit benoemt, wat betekent dat dan voor de inzetbaarheid van de opbrengsten van het RVB? Moeten deze terugvloeien naar de staatskas, of naar de investeringen die nodig zijn voor het kunnen realiseren van die opbrengsten oftewel naar het gebied zelf?

- Relatie met de woningbehoefte
  Het lijkt alsof je door de verkenning naar één van de drie scenario's wordt getrokken, maar waar is vanuit de woningbehoefte de meeste vraag naar? De scenario's verschillen immers in de aandelen suburbaan en (groot)stedelijk wonen. Wat zien de marktpartijen qua woonmilieus als meest kansrijk scenario? Dat zijn niet per definitie eengezinswoningen. In Almere wordt 60% van de woningen inmiddels bezet door een- en tweepersoonshuishoudens. Dat wijkt niet veel af van het landelijk gemiddelde; Almere is dus al lang geen gezinsstad meer. Dit gegeven moet je meenemen in de keuze wat je waar bouwt. Veel woningen bouwen in een kleinere kern lijkt niet verstandig als je dat uiteindelijk vooral doet voor alleenstaande ouderen. Bekijk ook welk type woonmilieus nodig zijn om de eenzijdige samenstelling van de bevolking in Almere en Lelystad, met een relatief lage SES-score, te doorbreken. En welk scenario daar het best bij past.

- Lelystad Airport
  Wat is in de toekomst de rol van Lelystad Airport? Deze zal een rol spelen voor de toekomstige kazerne, maar als de luchthaven ook wordt gebruikt voor commerciële luchtvaart heeft dat gevolgen voor de mogelijkheden voor woningbouw.

- Te optimistisch?
  Zijn de investeringen in infrastructuur in het tweede en derde scenario niet te laag en te optimistisch ingeschat? De huidige autoverbindingen naar Utrecht, zowel de A6 als A27, en de treinverbindingen naar Amsterdam en Utrecht, zijn nu qua gebruik al opgerekt tot het maximum. De directheid en de frequentie van openbaar vervoerverbindingen naar met name Utrecht zal moeten worden verhoogd. Er zal dus niet alleen in de woningbouw, maar ook in het openbaar vervoer een schaalsprong moeten worden gemaakt.

- Haalbaarheid
  Almere bestaat vijftig jaar. In die periode zijn 90.000 woningen gebouwd. Nu wordt dit kunstje weer herhaald, maar dan in twintig jaar tijd. Hoe realistisch is dat? Hoe krijg je dat georganiseerd? Kun je dus wel het tempo realiseren dat nodig is om in de grote woningbehoefte te voorzien? In Flevoland kan dit wellicht eerder dan elders; er is nog relatief veel ruimte. Dat in het eerste scenario grootschaliger en meer geconcentreerd wordt gebouwd, is echter geen garantie op een hoger tempo. Grootstedelijk bouwen in hogere gebouwen is complexer en stuit eerder op knelpunten in de realisatie en de problematiek van de netcongestie. Die is juist minder een probleem als je niet (groot)stedelijk bouwt maar vooral grondgebonden eengezinswoningen.

- Bouwen aan een gemeenschap
  In alle scenario's is het een grote opgave om gemeenschappen te creëren. Je bent er niet met het toevoegen van alleen woningen, wegen en rails. Het is ook niet per se zo dat gemeenschapsvorming wordt bevorderd door (groot)stedelijk te bouwen. Belangrijker is hoe je programmeert, hoe je mensen vanaf het begin bij de ontwikkelingen betrekt en of er voldoende voorzieningen komen.

- Zijn de scenario's flexibel genoeg?
  Vijf jaar geleden zou niemand hebben kunnen voorspellen dat er een grote kazerne komt in Zeewolde. Dergelijke onverwachte ontwikkelingen komen er ongetwijfeld ook in de toekomst. Ook kan de woningvraag zich in de toekomst anders ontwikkelen dan je nu voorziet. Hoe kun je hiervoor in scenario's die meer dan vijf jaar vooruit kijken ruimte creëren?

- Te veel afwachten?
  De regio ondersteunt op zich wel de hoge woningbouwambities, maar er is ook een afwachtende houding. Mede omdat in het verleden te vaak door het Rijk beloofde investeringen in infrastructuur en mobiliteit niet doorgingen, leeft er breed een sentiment van 'voor wat hoort wat'. 'Ik doe dit pas als jij dat doet', en 'we gaan niet bouwen voordat de IJmeerverbinding is gerealiseerd'. Een deelnemer hield een pleidooi om dit denken te doorbreken: 'Je bereikt alleen iets door samen te werken. Daarvoor moet je ophouden met steeds vanuit een onderhandeling te denken. Ieder moet zijn eigen taken en verantwoordelijkheden nemen.'

- Wie hakt de knoop door?
  Gezien de omvang en urgentie van de landelijke woningbouwopgave vroegen verschillende deelnemers aan het Beraad zich af of je de uiteindelijke besluitvorming hierover aan gemeenteraden kunt overlaten. Anders gezegd: mogen besluiten over woningbouw in Flevoland worden gegijzeld door gemeenteraden? Of moet het Rijk of de provincie via een projectbesluit op enig moment knopen kunnen doorhakken? Gesteld werd ook dat gemeenteraden moeten worden meegenomen in de opgave met een alomvattend en overtuigend plan, waarin ook duidelijk wordt aangegeven welke plussen en minnen er zijn voor de gemeenten bij de vervulling van de woningbouwopgave. Een revolverend fonds in Flevoland, gevoed uit de grondopbrengsten en te besteden aan voorzieningen, zou hierbij alvast helpen. Voor de gemeente Almere bestaat al langer een revolverend Verstedelijkingsfonds.

- Werkgelegenheid
  Zit de opgave niet ook of veel meer in het 'ontmobiliseren' van de provincie, door te zorgen dat er meer werkgelegenheid naar Flevoland komt? In plaats van dat iedereen naar Amsterdam moet en de A10 nog drukker wordt? Een nieuwe schaalsprong in de woningbouw is een kans voor nieuwe hoogwaardige werkgelegenheid, passend bij de richting van het onderwijs in de provincie. De regio Eindhoven kan hierbij als voorbeeld dienen, met een sterke samenwerking tussen bedrijfsleven, overheid en onderwijsinstellingen. Overigens werd ook gesteld dat de werkgelegenheid in Flevoland juist twee keer zo hard groeit dan in de rest van Nederland. Interessanter is daarom welk type woonmilieus je gaat realiseren. Het werk volgt immers het wonen, en niet meer andersom. Bedrijven (in het bijzonder bedrijven die afhankelijk zijn van hoogwaardig talent) vestigen zich daar waar hun werknemers willen wonen. Met aantrekkelijke woongebieden trek je zo ook een ander type werkgelegenheid aan.

**Hoe verder?**
Het tweede deel van het Breed Beraad ging over de handelingsperspectieven voor de toekomst. Aan de orde kwamen de volgende vragen:
- hoe organiseren we dat we in twintig jaar hetzelfde gaan doen als wat we eerder in vijftig jaar deden? Zijn daarvoor andere modellen nodig, andere verbindingen tussen Rijk, provincie en gemeenten dan wel andere pps-constructies? En is er ten behoeve van de noodzakelijke versnelling andere wet- en regelgeving nodig?
- hoe houden we het tempo erin bij een opgave waar veel potentiële vertraging op de loer ligt?
- moeten we niet ruimer kijken dan de discussie over de IJmeerverbinding? En waar kun je in het kader van 'no regret' morgen al mee beginnen, om uit de afwachtmodus te raken?
- is de komst van de kazerne een kans en hoe kun je die gebruiken bij de versnelling van de woningbouw?

Een brede samenwerking en voldoende middelen
Gepleit werd voor het vormen van een zo breed mogelijke coalitie om de woningbouw in Flevoland te versnellen. Deze stelt een 'goed verhaal' op over de ontwikkeling van de provincie op langere termijn, waarbij de opgave ook goed in de tijd wordt neergezet. In de coalitie van overheden, woningcorporaties en marktpartijen doet het Rijk ook mee. Alle overheden moeten hun verantwoordelijkheid nemen. En in de brede samenwerking moet de bestuurlijke structuur zodanig worden opgezet dat de rollen van de betrokken partijen kleiner worden gemaakt. Dat verkleint de kans dat één partij de voortgang kan frustreren.
Een brede samenwerking met bijpassende middelen, kan helpen om te voorkomen dat gemeenteraden hun kont tegen de krib gooien. In veel voormalige groeikernen lijkt nu sprake te zijn van een zekere 'nieuwbouwintolerantie'. Men vindt dat er wel genoeg is gebouwd. 'Het kind is grootgebracht, het is wel goed zo.' Daarbij vraagt men ook aandacht voor de bestaande stad. Steden als Almere maar ook andere groeisteden zijn heel hard gegroeid, met relatief veel dezelfde bebouwing, met een toenemende schraalheid

qua voorzieningen en openbare ruimte. Er is daarom een grote wens daarin gezien te worden, in plaats van als de groeimotor voor de woningzoekenden van elders.
De nieuwbouwintolerantie kan worden verkleind als er meer aandacht en middelen komen voor de bestaande steden in Flevoland. Bij nieuwe ontwikkelingen moet er ook veel aandacht komen voor maatschappelijke voorzieningen. Als Flevoland een groot deel van de woningbehoefte in de Noordelijke Randstad moet opvangen, moeten daar ook de bijbehorende voorzieningen bij komen. Tegelijkertijd kan dit ook weer leiden tot afwachtend gedrag (het eerder genoemde 'voor wat hoort wat') en dus vertraging. Daarom is het noodzakelijk in de samenwerking ook afspraken op te nemen over wie de knopen doorhakt als de besluitvorming op enig moment vertraagt.

Andere opstelling van het Rijksvastgoedbedrijf
Er komen meer middelen beschikbaar voor Flevoland als het Verstedelijkingsfonds kan worden verbreed en gevuld met de opbrengsten uit de grondverkoop door het RVB in heel Flevoland. Daarnaast kan de rijksoverheid hierin ook risicodragend participeren in een pps-constructie. De ervaring leert echter dat de RVB vooral een beheersorganisatie is, en nog moet groeien naar een ontwikkelorganisatie. Formeel mag de RVB ook geen ontwikkelrisico lopen, ook niet via een gezamenlijke grondexploitatie. Daarvoor is een koerswijziging op nationaal niveau nodig. Als alle politieke partijen de woningbouwopgave voorop zetten, moeten ze daar ook de stappen voor zetten. En dat moet dan ook consequenties hebben voor de inzet van de gronden van de RVB. Op dit moment is de RVB nog te veel gebonden aan de strikte regels van het ministerie van Financiën. Daar moet meer ruimte in komen, en dat zou ook het ministerie van I en W helpen. Het Verstedelijkingsfonds Flevoland kan een deel van de investeringen in infrastructuur bekostigen. Dat is geen overbodige luxe nu I en W aanzienlijk minder middelen tot haar beschikking heeft.

Snel beginnen met 'no regret'-ontwikkelingen
Er zijn gebieden in Flevoland waar je in het kader van 'no regret' meteen met de ontwikkeling kunt beginnen. Een analyse van de overlap tussen de scenario's (bijvoorbeeld via een venndiagram) zal aantonen dat er zaken zijn die in alle scenario's terugkomen. Daar kan mee worden begonnen, ongeacht welk scenario je later kiest. Genoemd werden met name drie locaties: Zuiderhage in Lelystad, Oosterwold fase 2C in Almere en Pampus. Hier liggen concrete plannen van marktpartijen voor en zou je snel aan de slag kunnen gaan. Gezien de lange voorbereidingstijd en het feit dat makkelijke locaties niet meer bestaan, is het zaak om hier niet mee te wachten.

Meer regelvrijheid en ophouden met stapelen van ambities
Een voorwaarde om de woningbouwopgave te vervullen, is het ophouden met het overal stapelen van alle ambities. Je moet kiezen welke dingen je waar wel en niet kunt realiseren. 'Stel prioriteiten, maak keuzes, doe concessies, accepteer dat je niet overal alles krijgt wat je wilt en ga gewoon door.' Bepleit werd ook om van heel Flevoland de komende jaren op het gebied van wet- en regelgeving een experimentengebied te maken.

Koppeling aan kazerne in Zeewolde
Kan het ministerie van Defensie ook bepaalde investeringen aanjagen? Er is in elk geval een duidelijke koppeling met de netcongestie. Daarvoor is ruimte nodig buiten de huidige systemen. Als je dat vraagstuk voor Defensie kunt oplossen, los je het ook op voor 100.000 woningen. Daarin zit potentieel een enorme versnelling. Ook in dit verband werd bepleit om van Flevoland een grote experimenteerruimte te maken.
Het zou hoe dan ook goed zijn om de regio te laten meeprofiteren van de hogere uitgaven aan defensie. Omgekeerd is het goed om bij de planontwikkeling rond Zeewolde voorzieningen voor militairen mee te nemen. Corporaties en beleggers kunnen bijvoorbeeld bij de toewijzing van woningen met een middenhuur voorrang verlenen aan ook militairen.

**Afsluiting**
Het Forum SV gaat bekijken hoe dit Breed Beraad een vervolg kan krijgen en hoe het Forum SV dit kan faciliteren en ondersteunen. De deelnemers worden hier binnen drie à vier maanden over geïnformeerd.

DEELNEMERS

| | |
|---|---|
| Heleen Aarts | Amvest / Forum SV |
| Cees van Boven | Ministerie van Defensie |
| John Cüsters | Cüsters Teksten |
| Bert van Delden | Forum voor Stedelijke Vernieuwing |
| Remco Derksen | Rebel |
| Arjan Deutekom | GoedeStede |
| Jan-Bert Dijkstra | Ministerie van IenW |
| Maarten van Duijn | Heijmans Vastgoed |
| Rob Haans | WSW |
| Marc Hanou | Gemeente Almere |
| Damo Holt | Rebel |
| Ronald Huikeshoven | AM |
| Jeroen de Jong | Gemeente Lelystad |
| Hettie Politiek | Ministerie van BZK |
| Roelien Ritsema van Eck | de Alliantie |
| Martin van Rijn | Forum voor Stedelijke Vernieuwing |
| Hans Tijl | Provincie Flevoland |
| Martine Visser | Centrada Wonen |
| Christa van Vlodrop | Forum voor Stedelijke Vernieuwing |

AGENDA

Geannoteerde agenda voor het Breed Beraad over het thema ‘woningbouw en bereikbaarheid/infra in Flevoland: drie scenario’s’ op donderdag 11 december 2025 van 17.00 tot 21.00 uur bij Amvest, Zeeburgerkade 1184 in Amsterdam.

---

**Achtergrond**

Inmiddels wordt in brede kring onderschreven dat in Flevoland de komende vijfentwintig jaar circa 140.000 woningen moeten/kunnen worden gebouwd. Woningbouw in Flevoland zou -mede omdat de meeste potentiële bouwgrond overheidseigendom is (met name van gemeenten en het RVB)- daarmee in beginsel een belangrijke bouwsteen kunnen vormen voor de noodzakelijke uitbreiding van het woningaanbod/de aanpak van het woningtekort in ons land.

Tegelijkertijd is de daadwerkelijke, snelle realisatie van die woningen -net zoals in andere delen van ons land- ook in Flevoland geenszins vanzelfsprekend.
Zo is nog onduidelijk waar in Flevoland -met oog voor de woningvraag van huidige en nieuwe inwoners, leefbaarheid, economie en werkgelegenheid, water en groen et cetera- hoeveel en wat voor type woningen wanneer kunnen worden gebouwd.
Niet los hiervan zal ook in Flevoland moeten worden ingespeeld op generieke en projectspecifieke randvoorwaarden. Zo zullen, waar de bouw van 140.000 woningen alleen al van marktpartijen en corporaties een totale investering van zo’n € 45 mrd vraagt, woningbouwprojecten niet worden gerealiseerd als nieuwe woningen -al dan niet met overheidsbijdragen- niet tenminste kosten- dekkend kunnen worden verkocht of verhuurd. Ook zijn ook in Flevoland onder meer de tijdige beschikbaarheid van energie-aansluitingen en personele capaciteit belangrijke randvoorwaarden.

In Flevoland zijn, zonder deze randvoorwaarden te bagatelliseren, op dit moment echter de woningbouw-gerelateerde bereikbaarheid, de hiermee gemoeide investeringen en de bekostiging hiervan op dit moment in combinatie de belangrijkste showstopper. Mede door (uitblijvende) politiek-bestuurlijke besluiten terzake -waaronder over de veelbesproken IJmeer-verbinding- blijft de woningbouw in Flevoland de laatste jaren aanzienlijk achter bij wat zou kunnen en moeten.

Met het oog hierop heeft Rebel voor Flevoland drie op rijksniveau vaker gehanteerde verstedelijkings-scenario’s uitgewerkt. Deze scenario’s zijn daarbij toegespitst op de bouw van 100.000 woningen na 2030 (bovenop de al t/m 2030 geplande 40.000 woningen) in combinatie met
de hiervoor in Flevoland noodzakelijke bereikbaarheidsinvesteringen.
In deze drie scenario’s -‘groot Amsterdam’, ‘netwerk ’en ‘op eigen kracht’- is per scenario, wat betreft het antwoord op de vraag waar in Flevoland die 100.000 woningen na 2030 moeten/kunnen worden gebouwd, een verschillend accent gekozen. In het verlengde hiervan zijn per scenario de noodzakelijke/mogelijke bereikbaarheidsinvesteringen en de bekostigingsmogelijkheden hiervan in kaart gebracht. In alle drie scenario’s is hierbij rekening gehouden met relevante ontwikkelingen, waaronder de realisatie van een mega-kazerne (7.500 fte) in Zeewolde.

**Aandachtspunten**

Tegen deze achtergrond zal in het Breed Beraad, na een presentatie van de belangrijkste uitkomsten van het Rebel-onderzoek, van gedachten worden gewisseld over:

- de uitkomsten van het scenario-onderzoek;
- de (mogelijke) betekenis van deze uitkomsten voor lopende publieke en private initiatieven, trajecten en verkenningen met betrekking tot woningbouw en bereikbaarheid/infra in Flevoland (waaronder RRAAM, Woondeals en MIRT);
- handelings-perspectieven -al dan niet gezamenlijk- voor betrokken publieke en private partijen;
- de (mogelijke) bredere betekenis van een en ander (waaronder voor andere woningbouw-regio’s).

Naast de voorliggende geannoteerde agenda en een deelnemerslijst ontvangen de deelnemers voorafgaand aan het Breed Beraad afzonderlijk ook nog via een WhatsApp groep een audio-samenvatting (circa 15 minuten) van de door Rebel geproduceerde onderzoeksrapportage.

**Agenda**

| | |
|---|---|
| 17.00 - 17.05 uur | Opening door Martin van Rijn |
| 17.05 - 17.15 uur | Aftrap door Bert van Delden |
| 17.15 - 17.45 uur | Presentatie onderzoeksuitkomsten door Rebel |
| 17.45 - 19.00 uur | Gedachtenwisseling over onderzoeksuitkomsten |
| 19.00 - 19.30 uur | Break |
| 19.30 - 20.00 uur | Gedachtenwisseling over betekenis van onderzoeksuitkomsten voor lopend initiatieven/trajecten |
| 20.00 - 20.30 uur | Gedachtenwisseling over handelingsperspectieven |
| 20.30 - 20.45 uur | Gedachtenwisseling over bredere betekenis van onderzoeksuitkomsten |
| 20.45 - 21.00 uur | Afronding en sluiting door Martin van Rijn |

ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING

De stichting Forum voor Stedelijke Vernieuwing - opgericht in 1983 - stelt zich ten doel een bijdrage te leveren aan het inzicht in de specifieke positie en de sterke en zwakke punten van de stad. In samenhang daarmee wil het Forum voor Stedelijke Vernieuwing de ontwikkeling stimuleren van een stedelijk vernieuwingsbeleid, dat is gericht op de bestrijding van sociale en materiële verpaupering èn op een (re)vitalisering van de initiërende en stimulerende functies die de steden op velerlei gebied voor uiteenlopende betrokkenen (kunnen) vervullen. Dit betekent dat het Forum voor Stedelijke Vernieuwing, naast de stedelijke fysieke omgeving, ook de stedelijke economische structuur, het sociaal-culturele klimaat in de steden en de organisatie van het bestuur van de steden tot zijn aandachtsgebied rekent.

Het Forum voor Stedelijke Vernieuwing is opgericht ten behoeve van alle organisaties en personen die bij de stedelijke vernieuwing zijn betrokken. Derhalve behoren niet alleen overheidsorganisaties, politici en ambtenaren, maar ook (vertegenwoordigers van) private organisaties, publicisten, wetenschappers en 'stedelingen' tot de doelgroep van het Forum voor Stedelijke Vernieuwing.

In algemene zin probeert het Forum voor Stedelijke Vernieuwing zijn doelstelling te realiseren door te functioneren als platform voor de tot zijn doelgroep behorende organisaties en personen. Het Forum voor Stedelijke Vernieuwing organiseert daartoe allereerst zogenaamde Breed Beraden. Tijdens de Breed Beraden wordt door een per beraad wisselend gezelschap van personen, die betrokken zijn bij de stedelijke vernieuwing, gesproken over ontwikkelingen, problemen en strategieën die van belang zijn voor de revitalisering van de steden.

<u>Thema's Breed Beraden</u>
- economische revitalisering van de steden
- sociale en culturele revitalisering van de steden
- stedelijke vernieuwing en bestuurlijk-financiële verhoudingen
- stedelijk beheer
- stedelijke vernieuwing en informele economie
- stedelijke vernieuwing en openbare orde en veiligheid
- investeren in de stad
- public-private partnership
- flexibilisering van de geldstromen in de volkshuisvesting
- stedelijke vernieuwing en de randstad
- stedelijke vernieuwing en stadsvernieuwing in de jaren negentig
- publiek-private samenwerking bij de ontwikkeling van stedelijke vernieuwingsprojecten in middelgrote steden
- de financiering van de volkshuisvesting in de jaren negentig
- naar een actief, integraal beheer van de na-oorlogse wijken
- stedelijke vernieuwing en het bestuur in grootstedelijke gebieden
- stedelijke vernieuwing en de bestrijding van sociale en materiële verpaupering
- stedelijke vernieuwing in de periode 1990 - 1994
- stedelijke vernieuwing en architectuur
- stedelijke vernieuwing en milieubeheer
- stedelijke vernieuwing en de ontwikkeling van woningen in de sociale marktsector
- de relatie tussen gemeenten en woningcorporaties op lokaal niveau
- gerichte intensivering van ruimtelijke investeringen: mogelijkheden en beperkingen
- stedelijke vernieuwingsprojecten: hoe verder?
- de communicatie van de stedelijke vernieuwing
- financiële verhouding tussen de centrale overheid en de stedelijke overheden
- de toekomst van de knooppunten
- 'Belstato'
- stedelijke vernieuwing en projectontwikkeling
- stedelijke vernieuwing en de multiculturele stad
- beweeglijke burgers en stedelijke vernieuwing
- Europese eenwording, veranderende verzorgingsstaten en de stedelijke en bestuurlijke inrichting in Nederland
- stedelijke vernieuwing en openbaar vervoer
- het beeld van de VINEX-locaties

- de consequenties van het nieuwe beleid inzake perifere en grootschalige detailhandels-vestigingen voor de binnensteden
- stedelijke vernieuwing en de ontwikkeling van vraag en aanbod op het gebied van de volkshuisvesting
- stedelijke vernieuwing en het nieuwe Grote Stedenbeleid
- de herontwikkeling van vroeg-naoorlogse wijken
- de ontwikkeling van de IJ-oevers
- stedelijke vernieuwing, vergrijzing en modernisering van de ouderenzorg
- stedelijke vernieuwing en de vernieuwing van het bestuur
- Zuidvleugel van de Randstad
- investeren in de bereikbaarheid van de steden
- herijking Belstato: de stedelijke vernieuwings- en beheeropgave in perspectief
- stedelijke vernieuwing en publiek-private samenwerking: voortschrijdende inzichten?
- stedelijke vernieuwing, materiële armoede en sociaal isolement
- stedelijke vernieuwing en Nederland 2030
- stedelijke vernieuwing en de 24-uurs economie
- stad zonder horizon
- investeren in stedelijke gebieden
- aan het werk met het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
- TNLI: kansen en bedreigingen voor de vernieuwing van onze steden
- de educatieve stad
- ruimtelijke ontwikkeling en stedelijke vernieuwing
- sociaal investeren in steden
- de toekomstige ordening in de woonsector
- stedelijke vernieuwing en grondbeleid
- Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en stedelijke vernieuwing
- stedelijke vernieuwing en ICT
- de stad in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening
- Utrecht West in perspectief
- stedelijke vernieuwing en het MKB
- betekenis en kansen van het plan Amsterdam-Zuidas
- stedelijke vernieuwing en veiligheid
- wonen
- ruimte voor mobiliteit
- ontwikkelingsperspectieven Almere
- stedelijke vernieuwing, ruimtelijke ordening en water
- Rotterdam en stedelijke vernieuwing
- stedenbaan
- de vernieuwing van de verhouding tussen corporaties en overheid vanuit praktisch perspectief
- ZaanDrecht - de Hollandse waterstad in transformatie
- over de betekenis van plekken
- de vernieuwing van de rijksbemoeienis met het wonen: tussen Marx en markt
- elektriserende netwerken
- vergrijzing, wonen, zorg en participatie
- ruimtelijke ordening in perspectief
- stedelijke vernieuwing en krimp
- stad & filosofie
- stedelijke vernieuwing en waardeontwikkeling: naar een vernieuwing van het spel, de spelers en de spelregels
- ‘volkshuisvesting op een tweesprong’
- Rotterdam-Zuid
- ontwikkeling commercieel middensegment huurmarkt
- wonen, zorg en pensioenen
- wonen, zorg en pensioenen (follow up)
- corporaties
- volkshuisvesting in beweging
- stedelijke vernieuwing en ontwikkelingen in het sociale domein
- projectontwikkelaars en stedelijke vernieuwing

- ruimtelijk-economische ontwikkelingen en stedelijke vernieuwing
- toenemende contrasten: demografie en stedelijke ontwikkeling
- agenda stad
- potentie van erfgoed in stedelijke ontwikkeling
- nieuwe verhoudingen tussen gemeenten en corporaties
- casus Amsterdam
- klimaatadaptatie in de stad
- de etende stad
- investeren in stedelijke regio's
- energietransitie in de bestaande sociale woningvoorraad: stadsvernieuwing 3.0?
- technologie en de stad
- wonen, werken en mobiliteit in de Randstad: ov op weg naar 2035
- wonen en (ouderen)zorg
- corporaties naar een volgende fase
- stadsvernieuwing 3.0?
- novi en novex?
- exploring the city in and after times of corona
- integrale aanpak zes stedelijke vernieuwingsgebieden
- stedelijke vernieuwing en corporaties in de jaren twintig
- de novi - de nationale omgevingsvisie
- stedelijke vernieuwing en grootschalige gebiedsontwikkelingen
- van novi naar novex
- stedelijke vernieuwing en industrieel bouwen
- binnensteden onder druk
- stedelijke vernieuwing en grondbeleid
- wonen en ouderenzorg
- Gronings perspectief; naar nieuwe vormen van publiek-private samenwerking
- leefbaarheid en veiligheid
- nota ruimte en stedelijke vernieuwing
- woningbouw en openbaar vervoer rond de Oude Lijn
- atelier wonen-zorg in Den Haag Zuidwest
- woningbouw in stedelijke focusgebieden
- stedelijke vernieuwing in ons land en in Madrid

Thema's studiedagen en symposia
- stadsvernieuwing opnieuw bezien
- stadsvernieuwingsrapportage
- public-private partnership
- investeren in stedelijke vernieuwing
- de financiering van de volkshuisvesting in de jaren negentig
- de stad in de samenleving: ontbinding en vernieuwing
- internationalisering en stedelijke cultuur
- stedelijke vernieuwing en stedenbouw
- 1983 - 2008  25 jaar breed beraad over de stad
- Darwin in the city
- bouwteam
- de gevleugelde stad lustrumviering 30 jaar Forum voor Stedelijke Vernieuwing
- re-inventing Paris lustrumviering 35 jaar Forum voor Stedelijke Vernieuwing
- werkexcursie Eindhoven
- webinar de toekomst van het platteland
- Let's Gro Festival - hoe verder met stad & ommeland
- Lustrumviering (40 jaar) Londen
- stedelijke vernieuwing mét burgers vraagt werken aan vertrouwen
- werkexcursie Madrid

Publicaties
- stadsvernieuwing opnieuw bezien
- public-private partnership
- investeren in stedelijke vernieuwing
- volkshuisvesting gewogen
- financiële prikkels voor actieve steden
- de stad in de samenleving: ontbinding en vernieuwing
- opstellenbundel over stedelijke ontwikkelingen
- internationalisering en stedelijke cultuur
- mijn plek in de stad, 20 jaar Forum voor Stedelijke Vernieuwing
- investeren in stedelijke vernieuwing - niet bij steen alleen
- 1983 - 2008 25 jaar breed beraad over de stad

De activiteiten van het Forum voor Stedelijke Vernieuwing worden mogelijk gemaakt door financiële bijdragen van vele bij de stedelijke vernieuwing betrokken partijen (rijk, provincies, steden, bouwondernemingen, projectontwikkelingsmaatschappijen, institutionele beleggers, onderzoeksinstellingen et cetera).

BESTUUR & RAAD VAN ADVIES

Bestuur

| | | |
|---|---|---|
| Drs. M.J. van Rijn | Voorzitter Forum voor Stedelijke Vernieuwing | voorzitter |
| Ir. W.J. Bodewes | Directeur-eigenaar Bodewes&Bodewes | penningmeester |
| Drs. H.M.A. Aarts MRE | CEO Amvest | lid |
| M. Acharki | Bestuursvoorzitter Rochdale | lid |
| Drs. C. van der Burg | Directeur-generaal Mobiliteit Ministerie van IenW | lid |
| Drs. C.G. Gehrels | Global Director Placemaking Arcadis | lid |
| D.P. Stuurman | Stedelijk Directeur Sociaal Gemeente Amsterdam | lid |
| Drs. A.Th. van Delden | Forum voor Stedelijke Vernieuwing | adviseur |

Raad van Advies

| | |
|---|---|
| Drs. E.M. Agricola | BPD Gebiedsontwikkeling |
| Drs. M.D. Appelman | Platform31 |
| Drs. M. Baba | Haag Wonen |
| Drs. R.F.P.M. Beijnsberger | Woonbedrijf Eindhoven |
| Ing. J.Th. Blok | Blok&Ko |
| Drs. C.B. van Boven | Ministerie van Defensie |
| S. Franken | Pré Wonen |
| Dr. E. Gerritsen EMIM | Ymere |
| P. van der Gugten | Heijmans Vastgoed |
| Drs. R. Haans | WSW |
| Drs. S.M. Heinsman RA | Portaal |
| Prof. dr. J.J.M. Hemel | RUG & TUD |
| G. van Herk | |
| M. Hoekstra-van der Deen | ASVB |
| Drs. D.J. Holt | Rebel |
| Ing. R.R. Huikeshoven MRE | AM |
| Ir. A. Huntjens | Eigen Haard |
| Drs. C.K.E. de Jager | Hof Wonen |
| Em. prof. dr. L.A. de Klerk | Universiteit van Amsterdam |
| Ir. M.W.H. Kolsteeg | Hef Wonen |
| Dr. J.A. Kruiter | IPW |
| Ir. K. Laglas | |
| Ir. M. de Langen | |
| Drs. ir. K. Leonard | Gemeente Maastricht |
| Drs. N.D.E. Maarsen MRE | Maarsen Consultancy |
| Ir. V.M.C. von Meijenfeldt | Arcadis |
| Drs. R. van Niejenhuis | Gemeente Groningen |
| H. Platte | Woonzorg Nederland |
| B. van der Pol | Gemeente Tilburg |
| Drs. G.R. van Randeraat | SITE urban development |
| J.W. Remkes | |
| Drs. R. Ritsema van Eck | de Alliantie |
| R. Scherpenisse | Tiwos |
| Drs. J. van der Veer | Gemeente Amsterdam |
| Drs. M. Verhees | Gemeente Eindhoven |
| D. de Vries | Gemeente Utrecht |
| Drs. A.J.P.M. Wilbers | Stadgenoot |
| Drs. C.M. Zeegers | Gemeente Rotterdam |
| Ing. J.P. van Zomeren | ERA Contour |