

Consultatienotitie RRAAM

Concept 8 juni 2012

Bijgaande notitie is geschreven als zijnde de consultatienotitie die de 1^e week van juli wordt gepubliceerd. De notitie is daarom gericht op het "brede publiek".

Leeswijzer

Voor u ligt de *Consultatienotitie RRAAM*. RRAAM staat voor Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer. In dit noordelijke deel van de Randstad willen het Rijk en de regio drie ambities verwezenlijken: verstedelijking, goede bereikbaarheid en natuur en recreatie. Het kader voor deze ontwikkelingen komt in een rijksstructuurvisie te staan. Deze notitie geeft informatie over de hoofdlijnen en de verschillende alternatieven die voor de rijksstructuurvisie worden onderzocht en geeft feitelijk de stand van zaken weer: Waar zijn rijk-regio het over eens? Welke strategie wordt gevolgd? Welke alternatieven zijn onderzocht en wat zijn hiervan de effecten? Wat zijn de relevante vraagstukken? De consultatienotitie is bedoeld als hulpmiddel voor u om op een snelle manier inzicht te krijgen in RRAAM, naast alle eerder verschenen publicaties en onderzoeksrapporten (zie bijlage 2).

Een ieder wordt uitgenodigd zijn of haar mening te geven over de geschetste richting en de vraagstukken in deze notitie. Overheden, maatschappelijke organisaties, bewoners en andere belanghebbenden kunnen dit doen vanaf 1 juli tot uiterlijk 7 september 2012. Dit kan op twee manieren: door te reageren via de website van het Centrum voor Publieksparticipatie of door deel te nemen aan een van de bijeenkomsten op 10 juli in Almere en op 12 juli in Noord-Holland (PM). Voor de regionale overheden wordt daarnaast een aparte bestuurlijke bijeenkomst georganiseerd in september.

Uw reacties worden gebundeld en meegegeven aan de Stuurgroep RRAAM (bestuurders van regio en topambtelijk rijk), de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) en de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I), zodat zij die mee kunnen wegen in de besluitvorming over de concept Rijksstructuurvisie RRAAM eind dit jaar. De minister van IenM en de staatssecretaris van EL&I vormen het Bevoegd Gezag en stellen de concept Rijksstructuurvisie vast, na overleg met de regio hierover.

Na publicatie van de concept Rijksstructuurvisie (RSV) heeft u de mogelijkheid formeel te reageren op de concept RSV. Deze zienswijzeprocedure is voornamelijk voorzien in de 1^e helft van 2013. De consultatiefase tijdens de zomer van 2012 is dus een niet-wettelijke, extra mogelijkheid om uw mening te geven over de RRAAM-opgave, voordat besluiten worden genomen.

Met deze consultatienotitie worden ook de uitgevoerde onderzoeken gepubliceerd:

- het Milieueffectrapport (planMER) en de Maatschappelijke Kosten Baten-analyse (MKBA), die weergeven welke effecten de verschillende alternatieven op het milieu en de economie hebben;
- het Beoordelingskader, dat een overzicht biedt van alle relevante effecten, ook van effecten die niet in een getal zijn uit te drukken en niet in het MER en de MKBA zijn opgenomen.

Aan de hand van de voorliggende notitie kunt u in de periode van 1 juli tot 7 september 2012 aangeven hoe u over de hoofdlijnen denkt, waarbij u bijvoorbeeld op de volgende vragen in kunt gaan:

1. Wat vindt u belangrijke uitgangspunten voor de geschetste ontwikkelingen in Amsterdam-Almere-Markermeer en waarom? Welke criteria uit het beoordelingskader horen daarbij?

2. Welke alternatieven of onderdelen van alternatieven passen het beste bij uw uitgangspunten en welke staan daar het verste vanaf, en waarom?
3. Voor welke onderdelen zou u zich in het eventuele vervolgtraject actief willen inzetten?

De resultaten van de consultatie komen in een *Oogst-document* te staan. De bestuurders van Rijk en regio benutten dit document bij de afweging van de verschillende alternatieven, naast de feitelijke onderzoeksinformatie. Waarschijnlijk zal het nieuwe kabinet de rijksstructuurvisie RRAAM vervolgens in concept vaststellen (eind 2012 of later, afhankelijk van het formatieproces). Vervolgens heeft iedereen gelegenheid om zienswijzen in te dienen via de formele inspraakprocedure, die waarschijnlijk in de eerste helft van 2013 zal plaatsvinden. Daarna wordt de definitieve rijksstructuurvisie opgesteld.



Inhoudsopgave:

1	Stap voor stap naar een rijksstructuurvisie	5
	<i>Uitgangspunt: RAAM-brief</i>	5
	<i>Naar een rijksstructuurvisie: in vier stappen</i>	5
	<i>Participatie, consultatie en inspraak</i>	6
2	Internationale concurrentiepositie	8
	<i>Stedelijke ontwikkeling</i>	8
	<i>Bereikbaarheid</i>	8
	<i>Groen-blauw</i>	8
3	De vraag naar woningen	10
	<i>Noordelijke Randstad: 440.000 woningen extra</i>	10
	<i>Almere: 60.000 woningen extra</i>	11
	<i>Kwaliteit: aansluiten bij de vraag</i>	12
4	De strategie	14
	<i>Omgaan met onzekerheid</i>	14
	<i>Particulier initiatief</i>	14
	<i>Vraagafhankelijk bouwen</i>	15
	<i>Bestaande kwaliteiten benutten en versterken</i>	15
	<i>Sociaal-economische agenda</i>	16
	<i>Inspirerend toekomstbeeld</i>	17
5	Alternatieven voor de lange termijn	18
	<i>Uitgangspunten voor de alternatieven</i>	18
	<i>Vier alternatieven voor bereikbaarheid</i>	18
	<i>Drie pakketten voor groen-blauw</i>	21
6	Effecten	25
	<i>Beoordelingskader voor integrale afweging</i>	25
	<i>People: mensen</i>	26
	<i>Profit: Werkgelegenheid en bereikbaarheid</i>	27
	<i>Planet: natuur, landschap en klimaat</i>	29
	<i>Haalbaarheid: kosten</i>	29
	<i>Maatregelen natuur en recreatie</i>	30
	<i>Varianten met IJmeerweg</i>	30
7	Vraagstukken	32
8	De uitwerking	34
	<i>Vraag naar woningen leidend</i>	34

<i>Spoorboekje</i>	34
<i>Samenhang op hoofdlijnen</i>	34
<i>Fasering op hoofdlijnen</i>	35
<i>Uitvoeringsagenda</i>	35
Bijlage 1: Ingevuld Beoordelingskader (concept)	36
Bijlage 2 Overzicht beschikbare rapportages	42

1 Stap voor stap naar een rijksstructuurvisie

Rijk en regio willen dat de noordelijke Randstad zich verder ontwikkelt tot een internationaal concurrerende Europese topregio. Dat vereist inzet op drie ambities: moderne woon- en werklocaties, goede bereikbaarheid en mogelijkheden voor recreatie en natuur. In het Rijk-Regioprogramma Almere-Amsterdam-Markermeer (RRAAM) onderzoeken de partijen hoe deze ambities te bereiken zijn. De hoofdlijnen komen in een rijksstructuurvisie te staan. Daarbinnen krijgen de gewenste ontwikkelingen in de komende twintig tot dertig jaar geleidelijk vorm, in een tempo dat aansluit bij de daadwerkelijke vraag.

Het besluit over de rijksstructuurvisie komt in een aantal stappen tot stand. Naar verwachting zal het Bevoegd Gezag de visie in de loop van 2013 kunnen vaststellen (de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie). Voor die tijd hebben alle belanghebbenden op verschillende momenten gelegenheid om ideeën en zienswijzen in te brengen.

Uitgangspunt: RAAM-brief

In november 2009 heeft het kabinet de zogenoemde RAAM-brief uitgebracht. In deze brief heeft het kabinet de drie ambities voor de regio Amsterdam-Almere-Markermeer vastgelegd, op het gebied van verstedelijking (wonen en werken), bereikbaarheid en natuur. In principe is gekozen voor uitbreiding van Almere, met name aan de westzijde, en een verbinding over het IJmeer. Voorwaarde is dat de kosten van de gewenste ontwikkelingen aanzienlijk lager worden dan in eerste instantie berekend en dat de verhouding tussen kosten en baten substantieel verbetert. Het programma RRAAM heeft opdracht gekregen de projecten te optimaliseren.

De RAAM-brief geeft aan dat een ander verstedelijkingsmodel in beeld kan komen als een ontwikkeling met IJmeerverbinding onverhoopt niet haalbaar blijkt te zijn, zoals een westelijke oriëntatie met verbetering van het openbaar vervoer via de Hollandse Brug. In het najaar van 2010 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu besloten een alternatief via de Hollandse Brug uit te werken, zodat het kabinet en de Tweede Kamer deze informatie bij de besluitvorming kunnen betrekken. De uitwerking van de Hollandse Brug vindt plaats onder verantwoording van het Rijk.

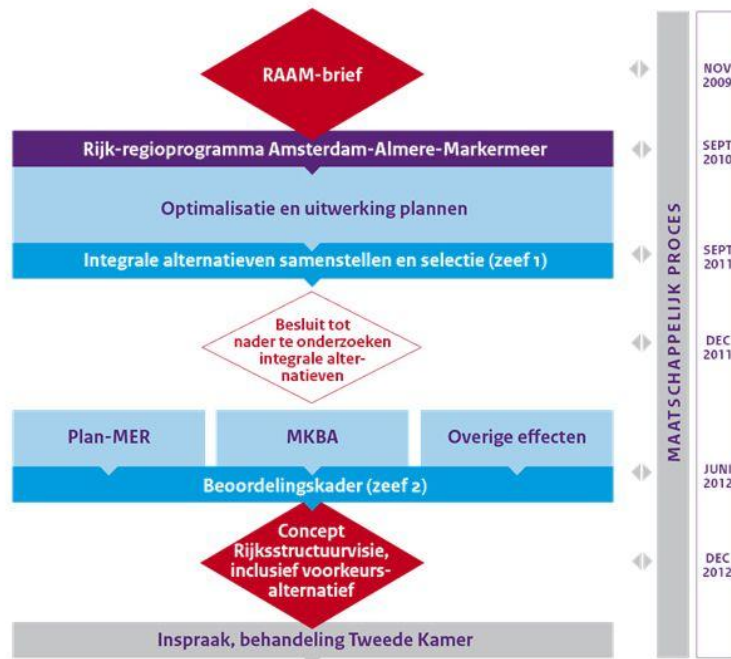
Naar een rijksstructuurvisie: in vier stappen

Het Rijk wil een rijksstructuurvisie voor het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer opstellen, om de samenhang in het rijksbeleid voor deze regio te borgen en een planologisch en financieel kader te vormen voor de gewenste ontwikkelingen. De rijksstructuurvisie wordt volgens planning eind 2012 in concept vastgesteld. Afhankelijk van het formatieproces kan dit ook later gebeuren.

Het programma RRAAM is een zogenoemde MIRT-verkenning (een verkenning uit de besluitvormingsprocedure voor grote infrastructurele en ruimtelijke projecten). De verkenning is ingedeeld in vier fasen:

- In fase 1 (**startfase**) is de *Notitie Reikwijdte en Detailniveau* opgesteld (mei 2011). Hierin staan onder meer de kaders voor het beoordelen van de effecten van alternatieven.
- In fase 2 (**analytische fase**) hebben Rijk en regio de ontwikkelingsrichting uit de RAAM-brief uitgewerkt en geoptimaliseerd, door alle mogelijke oplossingsrichtingen te onderzoeken, te toetsen aan de randvoorwaarden en de kosten te bepalen. De *Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen* geeft op basis hiervan een beperkt aantal integrale alternatieven die nader onderzoek verdienen (december 2011).
- RRAAM verkeert nu aan het einde van fase 3 (**beoordelingsfase**). In deze fase vindt een beoordeling van de alternatieven plaats op basis van verschillende effectenonderzoeken (plan-MER, MKBA) en wordt het beoordelingskader gevuld (juli 2012 gereed).
- In fase 4 (**besluitvormingsfase**) neemt het kabinet een voorkeursbeslissing in de vorm van een concept-rijksstructuurvisie.

Het concept van de rijksstructuurvisie wordt voorgelegd aan de Tweede Kamer. In dezelfde periode ligt het document ter visie voor (formele) inspraak. Waarschijnlijk gebeurt dit in de eerste helft van 2013. Rijk en regio maken ondertussen afspraken over de uitvoering. Na de inspraakprocedure stelt het Rijk de definitieve rijksstructuurvisie op.



Figuur 1 Proces rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer

Participatie, consultatie en inspraak

Participatieplan

Het programma RRAAM geeft vanaf het begin van het planproces gelegenheid voor participatie: actieve deelname aan de ontwikkeling van plannen door overheden, maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden. In maart 2011 is het

Participatieplan 2011-2012 gepubliceerd, dat in twee participatiemomenten voor het brede publiek voorziet:

- 1) maart 2011: bij de aankondiging van de plan-MER en de rijksstructuurvisie hebben alle belanghebbenden hun ideeën over het voorgestelde participatieproces en wensen voor betrokkenheid kunnen aangeven;
- 2) 1 juli–7 september 2012: in deze periode kunnen alle geïnteresseerden en belanghebbenden reageren op de onderzoeksresultaten en de alternatieven voor de concept rijksstructuurvisie.

Op verzoek van de minister van Infrastructuur en Milieu treedt de heer Van Woerkom op als onafhankelijk voorzitter van het RRAAM-werk, een netwerk van maatschappelijke partijen dat de minister adviseert over RRAAM. Ook via de LinkedIn-groep RRAAM-netwerk participeren maatschappelijke partijen in RRAAM.

Op het Participatieplan zijn 38 reacties gekomen. Een aantal belanghebbenden heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om over specifieke onderwerpen mee te denken met de maatschappelijke partijen. Daarnaast vindt regelmatig overleg plaats met de bestuurders van alle regionale overheden in het plangebied (gemeenten, waterschappen, provincies).

Consultatie

Consultatie is het raadplegen van belanghebbenden over tussenresultaten. Met deze consultatienotitie krijgen belanghebbenden snel inzicht in de plannen van RRAAM, naast alle eerder verschenen publicaties en onderzoeksrapporten (zie bijlage 2). Het programma RRAAM wil aan de hand van deze notitie inventariseren hoe de belanghebbenden denken over de onderzoeken, de alternatieven en de vraagstukken. De opbrengst van de consultatie wordt in september 2012 gebundeld in een *Oogst-document* en meegegeven aan de bestuurders van Rijk en regio. Zij nemen de meningen mee bij de afweging van de verschillende alternatieven voor de lange termijn, naast de feitelijke onderzoeksinformatie.

Adviezen

Het programma RRAAM laat de kwaliteit van de plannen op verschillende manieren controleren, onder andere via audits en externe adviezen. Tijdens de consultatie toetsen onafhankelijke experts de onderzoeken. Het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geven gezamenlijk een *second opinion* over de MKBA. De Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) adviseert op basis van het Milieueffectrapport. Ook het College van Rijksadviseurs (CRA) zal naar verwachting een advies uitbrengen. Daarnaast heeft het RRAAMwerk (betrokken maatschappelijke organisaties) op verschillende momenten advies gegeven.

Inspraak

Het nieuwe kabinet neemt een besluit over de plannen in de regio Amsterdam-Almere-Markermeer door een concept-rijksstructuurvisie vast te stellen. Dat gebeurt op zijn vroegst eind 2012, maar de planning hangt af van de kabinetsformatie. Daarna vindt formele inspraak plaats. Iedereen kan daarbij zijn of haar zienswijze kenbaar maken. De inspraak vindt naar verwachting plaats in de eerste helft van 2013.

2 Internationale concurrentiepositie

Stedelijke regio's worden steeds meer de centra waar de internationale kracht op het vlak van economie, cultuur en kennis zich concentreert. Juist op deze schaal is het mogelijk de internationale economie te verbinden met lokale kwaliteiten. De Metropoolregio Amsterdam is zo'n stedelijke regio die als economische motor fungeert en zich kan meten met andere stedelijke regio's in Noordwest-Europa. Het streven van het Rijk en de regionale overheden is de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad te verbeteren.

Volgens de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) speelt in Noordwest-Nederland een opgave van nationaal belang: "het mogelijk maken van de drievoudige ambitie in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer (woningbouw, infrastructuur en groen/blauw) samen met betrokken overheden". Deze opgave is niet alleen van belang voor de regio Amsterdam-Almere-Markermeer, maar ook voor de regio Utrecht en Nederland als geheel.

Stedelijke ontwikkeling

De Noordelijke Randstad blijft de komende decennia een groeiregio. Meer mensen trekken naar deze regio, die een belangrijke economische motor van Nederland vormt. Om dit proces te ondersteunen worden aantrekkelijke woonmilieus gecreëerd, passend bij de vraag. Het type vestigingsmilieu en de kwaliteit van de woningen zijn cruciaal om hooggekwalificeerd personeel uit binnen- en buitenland te kunnen aantrekken. En dat is nodig om de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad te verbeteren, zoals het Rijk en de regionale overheden wensen. In de Noordelijke Randstad ontbreken vooral bijzondere stedelijke woonmilieus en bijzondere landschappelijke en suburbane woonmilieus. Daarnaast dragen voorzieningen op het gebied van onderwijs, economie en cultuur in belangrijke mate bij aan de aantrekkingskracht van de regio.

Ambitie: een aantrekkelijk vestigingsmilieu tot stand brengen, dat zowel kwantitatief als kwalitatief past bij de vraag.

Bereikbaarheid

Een andere essentiële voorwaarde voor een concurrerende stedelijke regio is goede bereikbaarheid, zowel met de auto als met het openbaar vervoer. Op korte termijn (tot 2020) krijgt de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere aanzienlijk meer rijstroken. De wegcapaciteit is daarmee ook toereikend voor de lange termijn. Ook de capaciteit en kwaliteit van de spoorverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) en de Hanzelijn verbeteren op korte termijn. Op de lange termijn verdient het openbaar vervoer verdere verbetering.

Ambitie: het openbaar vervoer verbeteren om de stedelijke regio goed bereikbaar te houden en stedelijke ontwikkeling te ondersteunen.

Groen-blauw

De derde ambitie is het verbeteren van de kwaliteit in en rond het Markermeer-IJmeer, zowel voor natuur en landschap als voor recreatie. Om de ecologische achteruitgang te keren is het noodzakelijk het huidige kwetsbare ecologisch systeem om te vormen naar een toekomstbestendig systeem. Met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden in en rond het Markermeer-IJmeer ontstaat hier ook een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. De recreatieve en toeristische betekenis van de polderlandschappen en het water zijn onderscheidende concurrentiefactoren voor de Noordelijke Randstad.

Ambitie: het ecologisch systeem van het Natura 2000-gebied Markermeer-IJmeer verbeteren en recreatieve voorzieningen creëren, oftewel een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem realiseren (TBES).

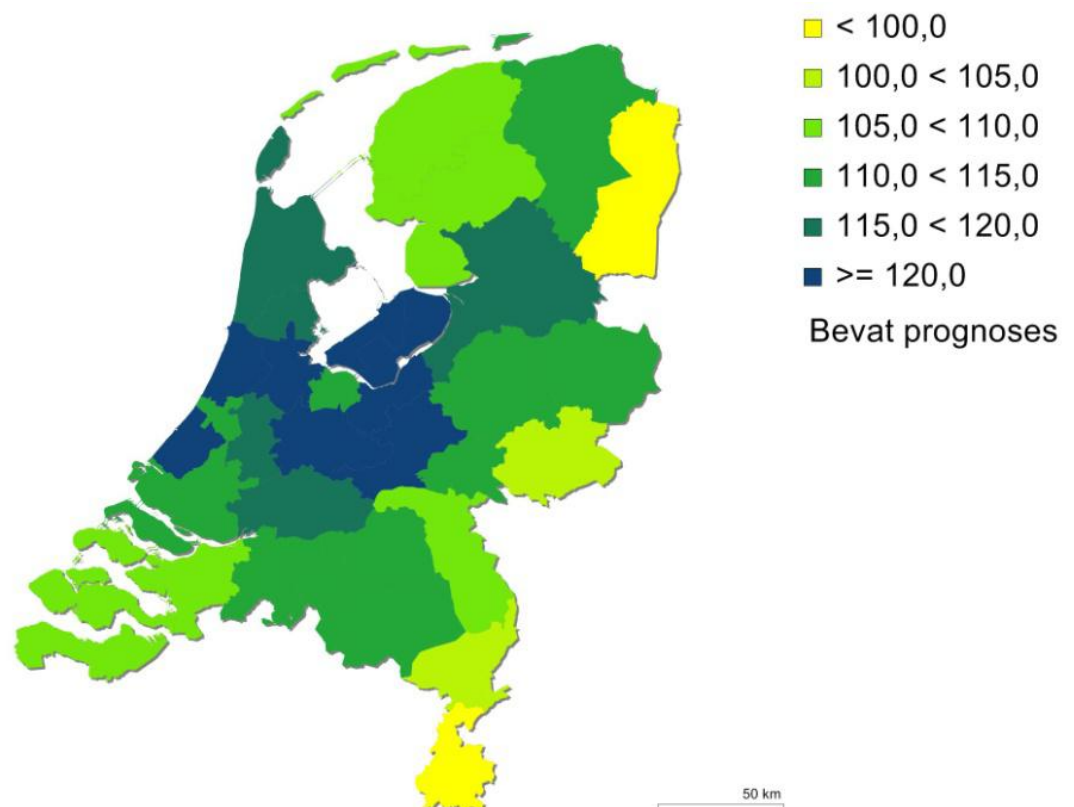


3 De vraag naar woningen

De economische crisis beïnvloedt op dit moment de woningmarkt. De komende jaren worden minder woningen gebouwd dan tijdens de *hausse* van vijf jaar geleden. Het is niet precies te voorspellen hoe de woningmarkt zich zal ontwikkelen en wanneer het herstel inzet. Wel is duidelijk dat op de lange termijn meer woningen nodig zijn in de Noordelijke Randstad.

Noordelijke Randstad: 440.000 woningen extra

Het aantal inwoners en huishoudens in de Noordelijke Randstad (inclusief Utrecht) blijft op de lange termijn blijft groeien (tot 2040). Recente onderzoeken bevestigen dat. De groei komt voornamelijk voort uit natuurlijke aanwas. Mensen krijgen (weer) meer kinderen en leven langer. De relatief jonge bevolking van de Noordelijke Randstad versterkt deze ontwikkeling. In aanvulling hierop trekken mensen vanuit binnen- en buitenland naar deze regio, vanwege opleidingsmogelijkheden en banen. Daarnaast zet de 'verdunning' van huishoudens door (steeds minder mensen per woning), ook door de toenemende vergrijzing.



Figuur 2 Krimp- en groeiregio's

Door de groei van het aantal huishoudens in de Noordelijke Randstad neemt de vraag naar woningen toe. De huidige woningvoorraad in de Noordvleugel van de Randstad, inclusief Utrecht en omgeving (NV-Utrecht), moet hiervoor tot 2040 uitbreiden met bijna 440.0000 woningen. Voor Almere varieert de benodigde uitbreiding van 37.000 tot 111.000 woningen in de periode 2010-2040, afhankelijk van het toekomstscenario.

De meest waarschijnlijke ontwikkeling is volgens de trendprognoses 52.000 tot 72.000 woningen.

Uit het onderzoek blijkt dat de economische actualiteit beperkt invloed heeft op de woningbehoefte op de lange termijn. De prognose van de woningbehoefte op lange termijn in de Noordelijke Randstad blijft in stand. Wel zal de woningproductie in de komende jaren naar verwachting laag blijven, als gevolg van de economische omstandigheden. Daardoor zal het woningtekort in de Noordelijke Randstad in de periode tot 2020 tijdelijk verder oplopen.

Almere: 60.000 woningen extra

Het grote aantal extra woningen in de Noordelijke Randstad vereist meerdere bouwlocaties. De woningen zullen deels op nieuwe locaties tot stand komen, zoals de Bloemendalerpolder (Weesp/Muiden), IJburg 2 en de Haarlemmermeer-West. Daarnaast zal het noodzakelijk zijn woningen te ontwikkelen in bestaand stedelijk gebied, door bestaande wijken in de stad te verdichten en te herstructureren en kantoor- en bedrijvenlocaties te transformeren. De gemeente Amsterdam heeft bijvoorbeeld het voornemen 70.000 woningen binnenstedelijk te realiseren (Structuurvisie Amsterdam 2040, februari 2011). De Zaan-IJ-oevers is een van deze projecten. Ook de regio Utrecht heeft de ambitie zo veel mogelijk, liefst tweederde van de woningopgave, in bestaand gebouwd gebied tot stand te brengen (inclusief locatie Leidsche Rijn). Ondanks de omvangrijke binnenstedelijke ontwikkelingen blijft de Noordelijke Randstad behoefte houden aan nieuwe woningbouwlocaties.

In de Nota Ruimte (2006) is besloten geen nieuwe grootschalige inpolderingen uit te voeren (geen Markerwaard). Dit besluit legt een grotere druk op andere locaties in de regio. In de "KKBA Verstedelijkingsalternatieven Randstad" (2003) en de "MIT Verkenning Haarlemmermeer-Almere" (2004) zijn verschillende locaties onderzocht. Deze onderzoeken tonen aan dat de Randstad weinig mogelijkheden biedt voor grotere bouwlocaties met kansen voor een goede leefkwaliteit en aansluiting op het bestaande infrastructuurnetwerk. Grote bouwlocaties boven het Noordzeekanaal (bijvoorbeeld in Waterland) veroorzaken een nog grotere stroom auto- en ov-reizigers naar de Amsterdamse regio en meer files bij de tunnels en op de Ring Amsterdam. De ruimte voor nieuwe uitleglocaties moet vooral binnen de economische as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere gevonden worden. Maar ook daar is ruimte schaars. Rond Schiphol (Haarlemmermeer) en in de Bollenstreek zijn de mogelijkheden voor woningbouw beperkt, vanwege de ruimte die de mainport Schiphol en de Greenports hier vragen. In het Groene Hart heeft het Rijk de mogelijkheden voor kleinschalige woningbouw overgelaten aan de provincies, die hiervoor een zeer terughoudend beleid voeren. Ook de regio Utrecht heeft onvoldoende ruimte om aan de opgave te voldoen. Rijk en regio hebben daarom geconcludeerd dat een forse uitbreiding van Almere noodzakelijk is, naast de ontwikkeling van andere locaties.



Figuur 3:

Het uitgangspunt voor de berekeningen is dat in Almere 60.000 extra woningen nodig zijn in de periode 2010-2035. Hiervan zijn 25.000 woningen nodig om groei in de regio Amsterdam op te vangen en 15.000 voor groei in de regio Utrecht (inclusief Gooi en Vechtstreek). De overige 20.000 woningen zijn voor de natuurlijke groei van Almere.

Kwaliteit: aansluiten bij de vraag

Almere heeft niet alleen ruimte voor het benodigde aantal woningen, maar kan ook kwaliteit bieden. De centrale positie en de ligging aan het IJmeer, het Markermeer en de Randmeren spelen daarbij een belangrijke rol. Almere kan daardoor van grote betekenis zijn voor de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) analyseert samen met het Rijk hoe de gevraagde kwaliteit van de woningen (woningtypen) samenhangt met de beschikbare locaties en de fasering. Dit onderzoek is van belang om te bepalen welke woonmilieus wanneer op welke locaties in de Noordelijke Randstad gewenst zijn.



Ook binnen de stad Almere is het nodig de woonmilieus zorgvuldig te kiezen. Uit onderzoek blijkt dat veel bewoners tevreden zijn over het wonen in Almere, ondanks de korte historie van de stad. Het aanbod van woningen, arbeid en voorzieningen is door het korte bestaan eenzijdig. Ook de bevolking is relatief eenzijdig opgebouwd. Een onzorgvuldig groeiproces kan tot een onevenwichtige sociale en economische structuur in de stad leiden. De groei moet daarom gepaard gaan met een grotere diversiteit in culturele, economische en sociale voorzieningen. Dat maakt de stad aantrekkelijk voor de doelgroepen die naar de Noordelijke Randstad trekken. Diversiteit is ook te bereiken door ruimte te creëren voor een ander type woningen dan Almere nu voornamelijk heeft: meer hoogstedelijke woonmilieus en meer landelijke, suburbane woonmilieus. Die ontwikkeling moet samengaan met voorzieningen (sport, cultuur, onderwijs, groen) en werkgelegenheid in Almere. Hiermee wordt Almere een gezonde stad met een aantrekkelijk vestigingsmilieu, die toegevoegde waarde heeft voor de Noordelijke Randstad en bijdraagt aan de internationale concurrentiekracht.

4 De strategie

Plannen voor de lange termijn zijn altijd omgeven met onzekerheid. Dat geldt ook voor de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. De huidige financieel-economische situatie versterkt die onzekerheid. Dat vraagt een behoedzame aanpak. De opgaven krijgen stap voor stap invulling, gestuurd door de vraag. Organische groei en adaptieve planning zijn het uitgangspunt.

Omgaan met onzekerheid

De woningbehoefte kan lager of hoger uitvallen dan de berekeningen, afhankelijk van de daadwerkelijke economische en demografische ontwikkelingen. De woningen en de bijbehorende infrastructuur komen daarom in stappen tot stand, reagerend op de behoefte op de woningmarkt en de mobiliteitsontwikkelingen. Zo wordt nu al gebouwd in Almere-Poort en vinden de komende jaren flinke investeringen plaats in de uitbreiding van de wegcapaciteit (A6/A1/A9 en binnen Almere) en het spoor (OV SAAL en Hanzelijn).

Ook de benodigde ingrepen voor volledig herstel van het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer zijn moeilijk te voorspellen, vanwege de onzekerheid over de ecologische processen. Ook hier is een stapsgewijze aanpak op zijn plaats, door in fasen impulsen te geven, bij te sturen op basis van monitoring en samenhang met ruimtelijke ingrepen te zoeken. Door verschillende maatregelen met elkaar te verbinden, is een evenwichtige ontwikkeling van het gebied te bereiken.

Particulier initiatief

Almere heeft in de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan met particulier opdrachtgeverschap voor woningbouw. In de toekomst krijgt deze werkwijze een vervolg met particulier opdrachtgeverschap voor gebiedsontwikkeling. Onderdelen daarvan zijn de lokale infrastructuur, waterberging, energievoorziening, stadslandbouw en de openbare ruimte. Er komt een globaal plan waarbinnen de nieuwe ontwikkelingen vorm krijgen. Centraal staan de bewoners en de bedrijven die in Almere zich willen vestigen. Zo komt een organische groei tot stand, gestuurd door initiatieven 'van onderop'. Dit leidt tot een andere wijze van grondexploitatie: investeringen worden pas gedaan op het moment dat de ontwikkeling daadwerkelijk plaatsvindt. Hiermee is te voorkomen dat omvangrijke publieke voorinvesteringen voor langere tijd ongebruikt blijven, wat bij de gebruikelijke aanpak het geval kan zijn.

Dit betekent dat de planning makkelijk aan te passen moet zijn. Voor Almere Oosterwold stellen de overheden bijvoorbeeld geen blauwdruk of eindbeeld op. De plannen zijn continu aan te passen aan wijzigende omstandigheden en wensen. Deze manier van werken biedt ruimte voor een veelheid aan kavelvormen en -typen, waar de gemeente samen met de initiatiefnemers invulling aan geeft.



Vraagafhankelijk bouwen

De berekende woningbouwopgave is gebaseerd op de verwachte vraag naar woningen in de komende decennia. De overheden maken de bouw van 60.000 woningen mogelijk in de betreffende structuurvisies en bestemmingsplannen. De inzet daarbij is een stapsgewijze ontwikkeling op basis van de daadwerkelijke vraag. Het zou dus ook kunnen dat er uiteindelijk minder dan 60.000 woningen worden gebouwd. Zodra de markt initiatieven ontplooit, omdat er vraag naar woningen is, wordt de mogelijkheid geboden tot ontwikkeling over te gaan. Ook dat is organische ontwikkeling. De vraag naar woningen, en daarmee de woningbouw, hangt af van vele factoren, zoals de bevolkingsontwikkeling, de economie, het aantal huishoudens en de toekomstige positie van Almere in de regionale woningmarkt.

De essentie van vraagafhankelijk bouwen is dat de vragers de ontwikkeling bepalen. Tot de vragers behoren huizenkopers, particuliere initiatiefnemers, maar ook projectontwikkelaars en beleggers. Binnen de kaders van de overheden bepalen zij welke woningen op welk moment gebouwd worden. In Almere Poort is op dit moment bijvoorbeeld een grote vraag naar zelfbouw. Dat leidt tot een grote verscheidenheid in de woningbouw, zowel in prijsklasse als in verschijningsvorm. Vraagafhankelijk bouwen leidt zo tot meer diversiteit in de stad.

Bestaande kwaliteiten benutten en versterken

De verdere ontwikkeling van het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer borduurt voort op de bestaande kwaliteiten en potenties van het gebied en versterkt de samenhang tussen het stedelijke, infrastructurele en groen-blauwe netwerk. De ruimtelijke ontwikkelingen zijn geconcentreerd op de as Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam-Almere. De ruimtelijke plannen voor Almere krijgen invulling door gebruik te maken van specifieke bestaande kwaliteiten, zoals de groen-blauwe structuur in Oosterwold, de centrale ligging van Centrum/Weerwater en de unieke ligging van Pampus aan het water. De gemeente Almere volgt actief de ontwikkelingen in de "bestaande stad" (bestaande wijken en huidige inwoners). De uitbreiding van Almere mag niet ten koste gaan van de bestaande stad. Het doel is dat Almere als geheel sterker wordt door de stapsgewijze, organische ontwikkeling.

Het gebied wordt beter bereikbaar door de capaciteit van de bestaande weg- en spoorcorridor via de Hollandse Brug beter te benutten en te vergroten (wegverbreding A9/A1/A6 en de projecten OV SAAL en Hanzelijn). De verbinding via deze corridor is van nationaal en regionaal belang. Tot 2020 wordt de benutting hiervan geoptimaliseerd. Daarna kan een aanvullende verbinding voor regionale en lokale ontsluiting via het IJmeer aan de orde zijn.

Het Markermeer-IJmeer vormt een uniek "blauw hart" in het gebied Amsterdam-Almere. Dit Natura 2000-gebied biedt niet alleen natuurkwaliteit, maar ook meerwaarde en mogelijkheden voor bijzondere woonmilieus (bijvoorbeeld langs de kust van Pampus) en recreatie en toerisme. Door het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) tot stand te brengen, krijgt het recreatieve en toeristische aanbod langs het Markermeer-IJmeer een impuls met bijvoorbeeld jachthavens, campings en wandelpaden. Dit maakt het gebied ook aantrekkelijker als vestigingsplaats voor bewoners en ondernemers.

Sociaal-economische agenda

De opgave voor Almere is te vergelijken met het bouwen van een stad ter grootte van Arnhem of Haarlem. Voor zo'n ontwikkeling is de "software" (sociaal-economische situatie) minstens zo belangrijk als de "hardware" (ruimtelijk-fysieke situatie). Rijk en regio zetten in op een goed voorzieningenniveau en werken onder leiding van de gemeente Almere aan de volgende sociaal-economische thema's:

- werkgelegenheid: optimaal ruimte bieden aan initiatieven van ondernemers, door excellent gastheerschap, clusters van bedrijven die samenwerken aan innovatie en regionale samenwerking;
- onderwijs: lager onderwijs verbeteren en hoger beroepsonderwijs uitbouwen (onder meer Hogeschool Windesheim);
- cultuur: cultureel ondernemerschap faciliteren, inzetten op behoud van de huidige culturele infrastructuur en de combinatie van natuur en cultuur;
- sport: inzetten op breedtesport, talentontwikkeling en enkele topvoorzieningen passend bij Almere (ruimte en water);
- duurzaamheid: Almere als nationaal icoon van duurzaamheid profileren;
- groen-blauw: het bestaande groen-blauwe casco versterken (600 ha) en een nieuw groen-blauw raamwerk ontwikkelen (700 ha), te beginnen met de deelgebieden Poorthout, Almeerderhout en Eemvallei;
- Almere Tafel: de concurrentiekracht van de bestaande stad monitoren en in stand houden;
- stedelijke bereikbaarheid Almere: een pakket regionale en lokale infrastructurele maatregelen realiseren ter waarde van € 142,5 mln. (fase 1).



Inspirerend toekomstbeeld

Organisch ontwikkelen betekent niet "laissez faire" en afwachten. Ook voor organische ontwikkeling zijn kaders en maatregelen nodig om de juiste voorwaarden te scheppen (vaak door de overheid gestuurd). Dit kunnen bijvoorbeeld strategische interventies in de infrastructuur, het ecologisch systeem of onderwijsvoorzieningen zijn. Dergelijke interventies creëren een goede voedingsbodem voor de gewenste ontwikkelingen. De ontwikkelingen komen weliswaar 'van onderop' tot stand en zijn daarom minder stuurbaar, maar op deze manier wel te faciliteren en stimuleren. Een inspirerend toekomstbeeld kan daarbij behulpzaam zijn: de stip op de horizon die richting geeft, zonder een blauwdruk voor de toekomst te geven. Dit toekomstbeeld voor de lange termijn komt in de concept rijksstructuurvisie te staan. Als voorbereiding zijn kansrijke oplossingsrichtingen geformuleerd (alternatieven) en beoordeeld op hun effecten. Het volgende hoofdstuk gaat daar op in.

5 Alternatieven voor de lange termijn

Als tussenstap op weg naar de rijksstructuurvisie is een aantal kansrijke alternatieven uitgewerkt. De alternatieven geven op verschillende manieren invulling geven aan de drievoudige ambitie voor de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. Alle alternatieven gaan uit van 60.000 woningen in Almere. De verschillen zitten vooral in de maatregelen voor bereikbaarheid en natuur. Het onderzoek naar de effecten van de alternatieven vindt op dit moment plaats.

Uitgangspunten voor de alternatieven

De invulling van de totale ambitie voor verstedelijking is in alle alternatieven gelijk. Almere krijgt er 60.000 woningen bij. Met de bouw is al een start gemaakt. De woningen die in deze eerste fase gebouwd worden, komen te staan in Almere Poort (11.000 woningen), Nobelhorst (4.300 woningen) en op diverse locaties in de bestaande stad (circa 4.000 woningen). Fase 1 omvat daarmee in totaal circa 19.000 woningen. De ontwikkelingen op deze locaties zijn "in uitvoering" en vormen een vast gegeven voor alle alternatieven.

De vraag naar andere typen woningen en woonmilieus krijgt invulling met de toekomstige uitbreidingen in Almere Oosterwold (landschappelijke, suburbane woonmilieus), Centrum/Weerwater en het ontwikkelingsgebied Pampus (bijzondere stedelijke woonmilieus).

Bij het beoordelen van de effecten van de verschillende alternatieven is het uitgangspunt dat het aantal arbeidsplaatsen en het sociaal-economische pakket in alle alternatieven vergelijkbaar zijn.

Vier alternatieven voor bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid tussen Almere en Amsterdam zijn vier alternatieven beoordeeld:

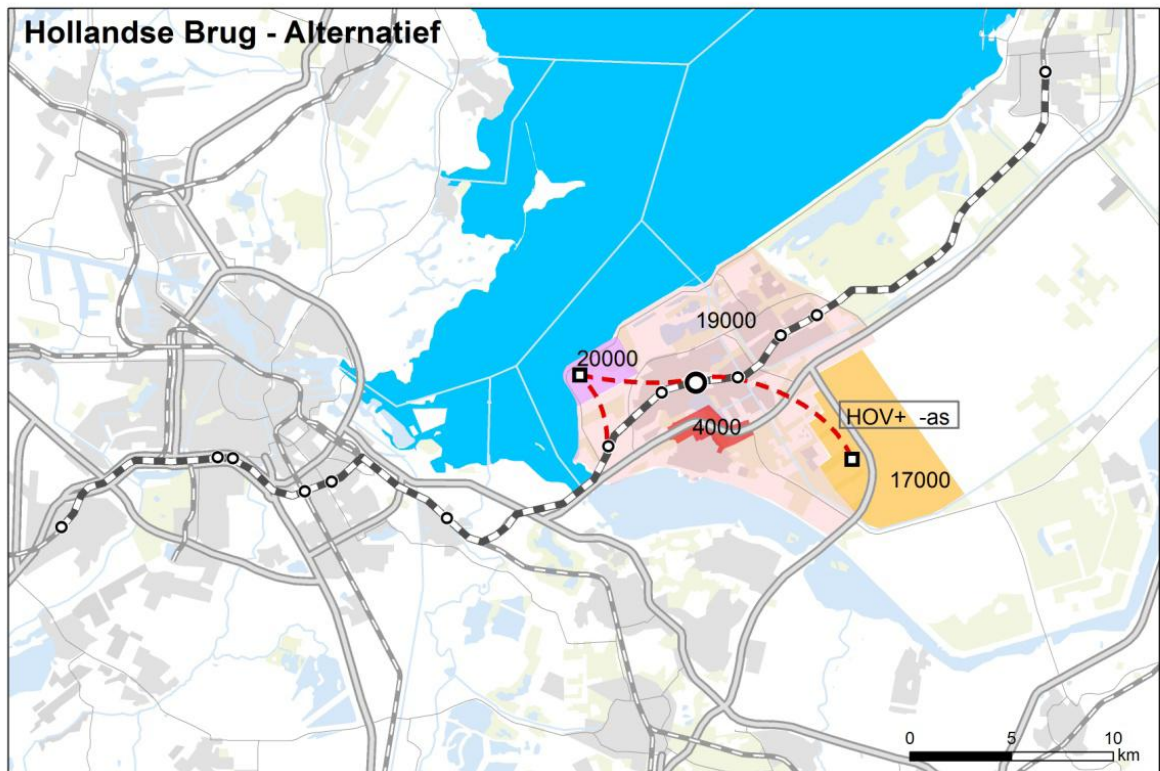
- Alternatief Hollandse Brug
- Alternatief IJmeerverbinding – brug
- Alternatief IJmeerverbinding – tunnel
- Alternatief zuidelijk tracé IJmeerverbinding

De verdeling van de woningen en woonmilieus over Oosterwold, Centrum Weerwater en Pampus verschilt per alternatief, afgestemd op de bereikbaarheidsmaatregelen.

Ter vergelijking wordt ook een zogenoemd Nulalternatief beoordeeld. Dit alternatief omvat ook 60.000 woningen, maar heeft geen aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen buiten Almere. De andere alternatieven worden vergeleken met het Nulalternatief bij het bepalen van de effecten.

Alternatief Hollandse Brug

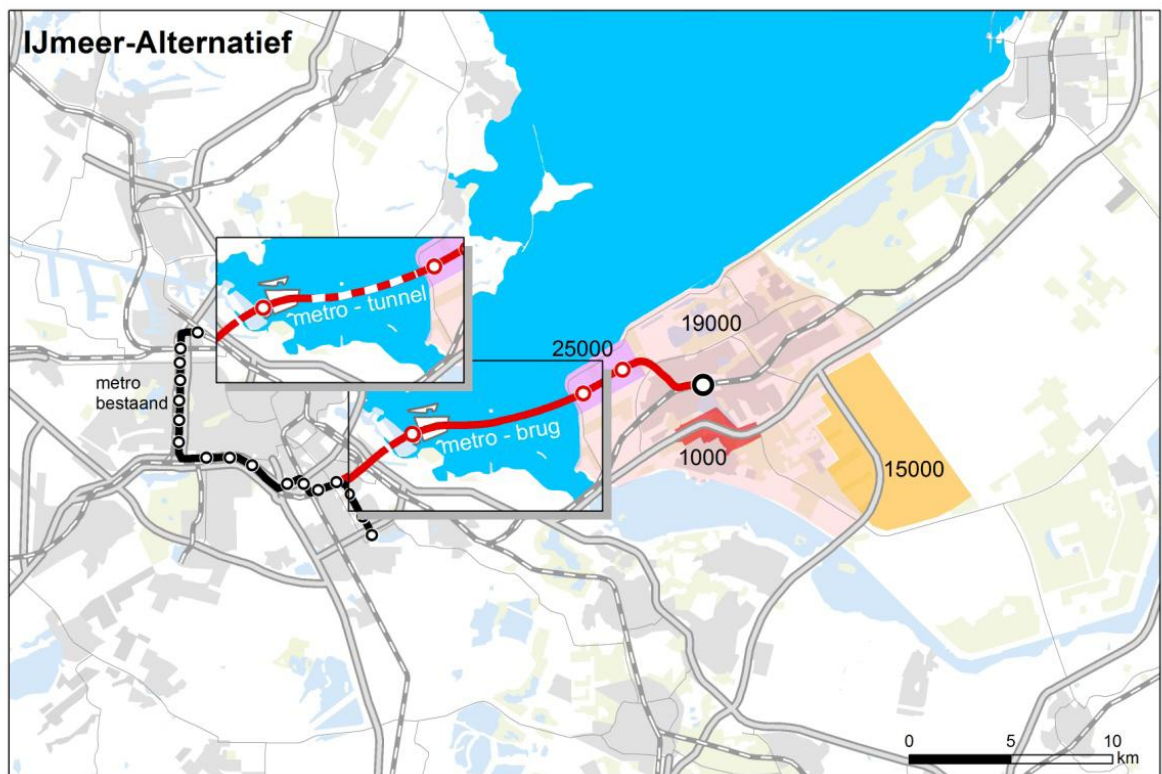
De bestaande spoorlijn over de Hollandse Brug heeft een functie op nationaal en regionaal niveau. In het alternatief Hollandse Brug krijgen de kernen van Almere en de ontwikkelingsgebieden onderling een goede verbinding en een aansluiting op de bestaande spoorlijn. Pampus, Centrum/Weerwater en Oosterwold krijgen een verbinding met hoogwaardig openbaar vervoer, in de vorm van een snelbus die met hoge frequentie gaat rijden (HOV+). Langs deze verbinding ontstaan mogelijkheden voor stedelijke ontwikkelingen. Ook tussen Almere Pampus en station Almere Poort komt een verbinding met HOV+, waarmee een snelle verbinding met Amsterdam ontstaat. Binnen dit alternatief wordt ook gekeken naar de effecten van een extra Intercity-station Almere Poort en extra hogesnelheidstreinen.



Figuur

Alternatief IJmeerverbinding – met brug of tunnel

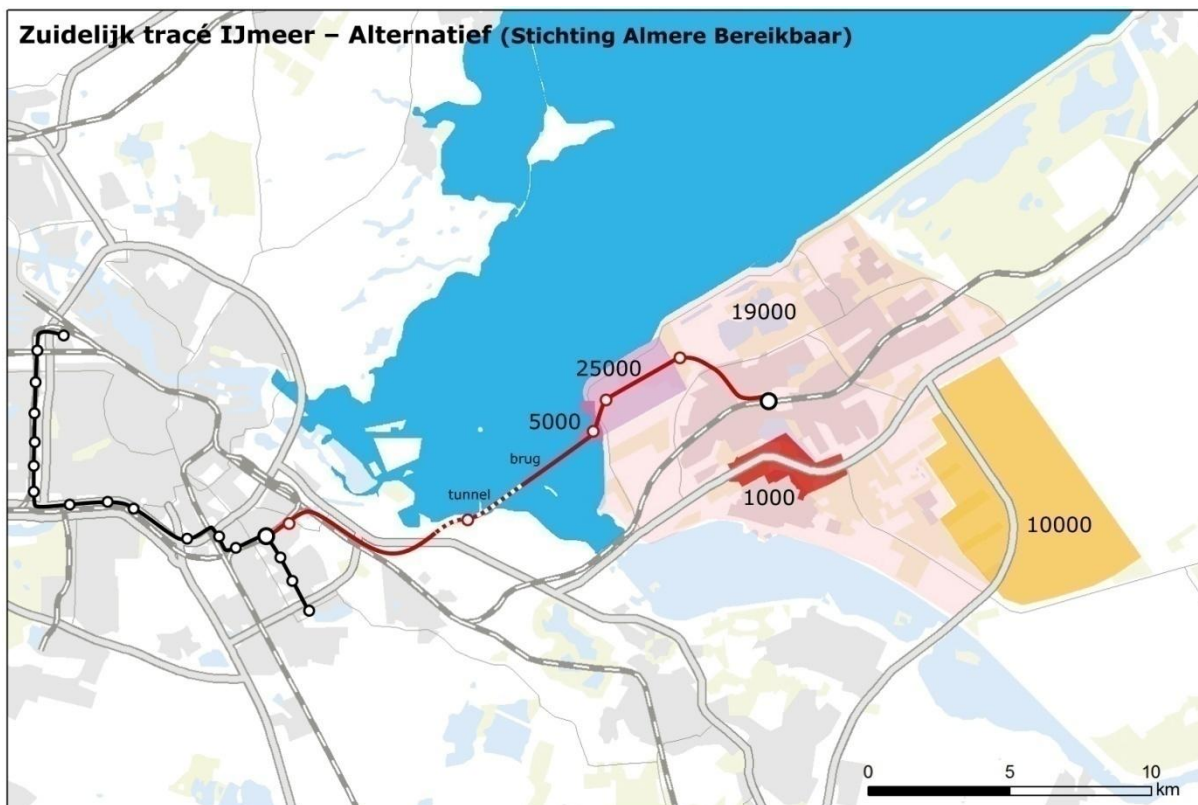
De alternatieven met een IJmeerverbinding voorzien in regionale en lokale ontsluiting, in aanvulling op de bestaande corridor via de Hollandse Brug. De onderzoeken naar de effecten gaan uit van een metro, passend bij de regionale functie van een IJmeerlijn. De IJmeerlijn verbindt locaties met grote ruimtelijke ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam: Zuidas, IJburg en Almere. Het accent van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen komt langs deze verbindingssas te liggen. De IJmeerverbinding loopt vanaf Sloterdijk via Amsterdam Zuid, Diemen Zuid en IJburg naar Almere Centraal. Er komen ten minste drie nieuwe stations: IJburg Centrumeiland, Pampus West en Pampus Centrum. De lijn steekt de Diemerzeedijk over, volgt het gereserveerde tracé in IJburg en doorkruist het IJmeer zuidelijk van Fort Pampus. De route over het IJmeer verloopt over een brug of door een tunnel, beide van ongeveer 4,2 km lang.



Figuur.....

Alternatief zuidelijk tracé IJmeerverbinding

Het maatschappelijk proces heeft een alternatief tracé opgeleverd, voorgesteld door de Stichting Almere Bereikbaar. Het College van Rijksadviseurs heeft ook geadviseerd een dergelijk alternatief te onderzoeken. Dit tracé gaat niet via IJburg, maar loopt tussen Fort Pampus en de Hollandse Brug door. De Stichting stelt voor de bestaande luwtedammen te gebruiken (Warner en de Drost) en enkele nieuwe eilanden in het IJmeer aan te leggen tussen Almere en Muiden. Het traject over het IJmeer bestaat deels uit een korte brug over een ondiep deel van het IJmeer en deels uit een tunnel onder de kustzone van Muiden. De brug komt uit op een landtong waar circa 5.000 woningen in hoge dichtheden komen te staan.



Figuur

Varianten

In aanvulling op deze vier alternatieven worden ook de effecten van varianten onderzocht, die op onderdelen afwijken van een alternatief. De belangrijkste variant is het toevoegen van een regionale fiets- en wegverbinding aan de alternatieven IJmeerverbinding met brug en zuidelijk tracé IJmeerverbinding.

<< plaatje van weg invoegen >>

Drie pakketten voor groen-blauw

Ook de ecologische ambities kunnen op verschillende manieren invulling krijgen. Er zijn een aantal ecologische vereisten benoemd die bijdragen aan een Toekomstbestendig Ecologisch systeem (TBES). Dat zijn heldere randen langs de kust; een geleidelijke overgang van helder naar troebel water; zorgen voor plekken met luwte waardoor gebieden ontstaan waar slib niet meer opwerfelt; het maken van overgangszones tussen land en water (bijvoorbeeld in de vorm van een moeras) en versterking van ecologische relaties.

De alternatieven voor bereikbaarheid zijn gecombineerd met drie pakketten voor groen-blauw, die in meer of mindere mate invulling geven aan het TBES:

1. Zonder TBES: alleen eventuele mitigerende maatregelen die voort kunnen komen uit de Passende Beoordeling (plantoets) in geval van negatieve effecten.
2. Fase 2 TBES: het minimale pakket om de neergaande trend te keren en een opgaande lijn tot stand te brengen.
3. Indicatief eindbeeld TBES: maximale invulling.

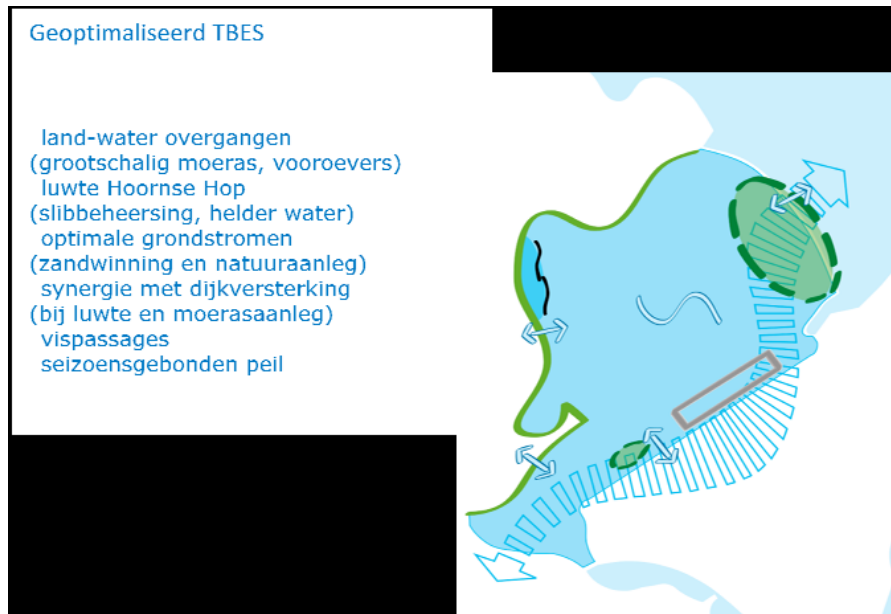
Fase 2 TBES bestaat uit:

- 1500 ha grootschalig moeras;

- 10 km luwtmaatregelen;
- 100 ha vooroever Lepelaarsplassen.

Het indicatieve eindpakket TBES bestaat uit:

- 4500 ha grootschalig moeras;
- 12 km luwtmaatregelen;
- 300 ha vooroever Lepelaarplassen;
- vispassages;
- voorzieningen voor recreatief medegebruik (onder meer strandvoorzieningen, aanlegmogelijkheden voor recreatievaart, betere toegankelijkheid).



De overheid heeft marktpartijen via een uitvraag gestimuleerd om een alternatief plan op te stellen voor het realiseren van TBES tegen lagere kosten en voorstellen te doen voor alternatieve (private) financiering. De resultaten zijn op medio juli 2012 beschikbaar.

Marktvraag Ecologie RRAAM

De overheid heeft marktpartijen via een uitvraag gestimuleerd om een alternatief plan op te stellen voor het realiseren van TBES tegen lagere kosten en voorstellen te doen voor alternatieve (private) financiering. Drie consortia met de volgende hoofdschrijvers: Witteveen+Bos, Grontmij en TAUW zijn geselecteerd om hun ideeën voor ecologische maatregelen in het Markermeer-IJmeer verder uit te werken.

Witteveen + Bos

In plaats van een grootschalig moeras bij de Houtribdijk, legt Witteveen+Bos de nadruk op grootschalige ontwikkeling van brede natuurvriendelijke oeverzones in de ondiepe delen aan de westkant van het Markermeer. Hiertoe worden tientallen kilometers luwtestructuren langs de Noord-Hollandse Kust aangelegd in diverse patronen. Hierbij komen brede land-waterovergangen. In een variant hierop wordt de aanleg van een buitendijks 'poldermoeras' met een eigen waterpeil bekeken. Vrijkomend materiaal uit zandwinlocaties kan hiervoor benut worden en ook voor verondieping van de oeverzones. De verwachting van Witteveen+Bos is dat grootschalige brede land-waterovergangen langs de Noord-Hollandse kust (oeverzones) goedkoper zijn aan te leggen dan de beoogde grootschalige land-waterovergang (oeremoeras) bij Lelystad langs de Houtribdijk.

Grontmij

Grontmij en De Vries en Van der Wiel leggen in hun uitwerking eveneens een sterk accent op de Noord-Hollandse kust. Zij stellen voor luwtes en ondiepe oeverzones te creëren door de aanleg van meerdere luwtestructuren, maar volgens een andere aanlegstructuur en gebruik makend van de combinatie met vooroeverdijken voor de dijkversterking. Ook situeert Grontmij de grootschalige land-waterzone langs de Houtribdijk elders, namelijk (deels) bij het Enkhuizerzand en (deels) nabij Lelystad. De synergiemogelijkheden met de versterking van de Houtribdijk worden uitgewerkt. Ook van deze andere invulling van ecologische maatregelen wordt bekeken in hoeverre die goedkoper is.

TAUW

TAUW stelt voor om het slibprobleem aan te pakken met matten van (afbreekbare) kunststof waterplanten op strategische locaties. Deze matten blokkeren het transport van sediment en verbeteren de waterkwaliteit. Door de vastlegging van het slib kunnen waterplanten en andere organismen, waaronder driehoeksmosselen, zich hier vestigen. Deze matten moeten de werking van de luwtemaatregelen versterken. Daarnaast werkt TAUW een idee uit waarbij het grootschalig moeras via veenkussens/veendrijvers gerealiseerd kan worden, op de locatie aan de Houtribdijk. Voor de kust van Flevoland zal TAUW een aantal eilanden als stepping stones uitwerken in plaats van de Vooroever Lepelaarplassen. Bezien wordt in hoeverre deze andere aanlegtechnieken tot kostenvoordelen kunnen leiden. Verder zal de verbetering van de vismigratie uitgewerkt worden in samenhang met een paaiplaats in de Volgermeerpolder.

Hoe verder?

Op medio juli 2012 worden de definitieve resultaten van de marktvoorstellen gepubliceerd op www.rraam.nl. Deze resultaten zullen naast de eerdere voorstellen van de WMIJ voor het indicatief maximum van het toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES) worden gelegd. Indien mogelijk en wenselijk zal overwogen worden om een geïntegreerd voorstel samen te stellen uit de verschillende plannen. Ook het plan van de Vereniging Natuurmonumenten voor de Marker Wadden zal daar bij betrokken worden. Aldus ontstaat een breed palet van mogelijkheden met bijbehorende kostenramingen waaruit bestuurders een keuze kunnen maken voor de invulling van de groenblauwe ambitie in de Rijksstructuurvisie RRAAM. Dit voorstel wordt mede op basis van de reacties uit de consultatieronde en de uitkomsten van de Plan MER samengesteld.

6 Effecten

Opdracht voor RRAAM was om lagere kosten en een verbetering van de baten-kostenverhouding voor de westelijke ontwikkeling van Almere met IJmeerverbinding te bewerkstelligen t.o.v. de berekeningen uit 2009. Aan deze opdracht is de afgelopen jaren gewerkt. De kosten van de IJmeerverbinding in het IJmeeralternatief met een metro en een brug over het IJmeer zijn geraamd op € 1,9 mld. en dat is aanzienlijk goedkoper dan de in 2009 berekende IJmeerverbinding met een trein van € 4,55 mld. (prijsspeil 2011). De IJmeerverbinding met metro en tunnel is met € 2,3 mld. ook de helft goedkoper dan de oorspronkelijke kosten van € 5,1 - 5,6 mld. voor een trein in een tunnel. Ook zijn de verstedelijkingskosten voor Almere Pampus flink omlaag gebracht.

Om de verschillen tussen de alternatieven te kunnen beoordelen is onderzoek gedaan naar de effecten op het gebied van milieu, welvaart woningbouw en verkeer. Deze onderzoeken zijn een hulpmiddel voor de besluitvorming over de drievoudige ambitie voor Amsterdam Almere Markermeer.

Behalve het bereiken van optimalisaties op het gebied van kosten en baten wordt binnen RRAAM ook bekeken welke van de onderzochte alternatieven het beste aansluit op de ambities die Rijk en regio hebben voor het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer. Immers, met een IJmeerverbinding wordt Almere een ander soort stad dan als Almere alleen via de Hollandse brug bereikbaar is.

Een complementaire stad:

Door een nieuwe IJmeerverbinding wordt aan Almere zowel feitelijk als gevoelsmatig beter aangehaakt aan Amsterdam. Doordat met de IJmeerverbinding een extra verbindings-as wordt toegevoegd tussen Almere en Amsterdam wordt Almere nog meer onderdeel van het stedelijk weefsel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en wordt daarmee ook de samenhang binnen de MRA versterkt. Almere zal zo meer op Amsterdam en de MRA als geheel gericht zijn.

Een complete stad:

bij het Hollandse Brug alternatief wordt ingezet op het verbeteren van de verbindingen tussen Pampus met zowel Almere centrum als Almere Poort en tussen Oosterwold en het centrum. Hierdoor ontstaat een focus op het centrum van Almere, inclusief de Weerwaterzone. Almere wordt in dit concept onafhankelijker van Amsterdam en meer een stad op zichzelf binnen de MRA.

Beoordelingskader voor integrale afweging

Voorafgaand aan de onderzoeken naar de effecten zijn criteria gekozen om de alternatieven met elkaar en met het Nulalternatief te vergelijken. Deze criteria vormen samen het beoordelingskader (zie *Notitie Reikwijdte en Detailniveau*). Het beoordelingskader is een belangrijk hulpmiddel om de gevolgen en effecten van de vier alternatieven op een transparante wijze te beoordelen. Dit integrale overzicht van de feitelijke effecten maakt een weloverwogen keuze tussen de alternatieven mogelijk. Iedere partij zal de criteria daarbij op een andere manier wegen. Belangrijk onderdeel van de discussie in de consultatiefase is welke criteria wel en welke niet van belang zijn en hoe deze ten opzichte van elkaar te wegen.

In bijlage 2 is een omvangrijke tabel met alle effecten van de alternatieven opgenomen. Deze effecten worden nader toegelicht en onderbouwd in de volgende rapportages:

- Beoordelingskader RRAAM
- Milieueffectrapport (planMER)
- Maatschappelijke Kosten Baten-analyse (MKBA)

De onderzoeken zijn uitgevoerd door de bureaus Ecorys en DHV.

In dit hoofdstuk wordt alleen ingegaan op de meest in het oog springende verschillen tussen de alternatieven op een viertal hoofdthema's:

- *People*: effecten voor de mensen (opvangen woonwensen, sociale dynamiek en leefbaarheid)
- *Profit*: effecten op de werkgelegenheid en bereikbaarheid
- *Planet*: effecten op natuur, landschap en klimaat
- *Haalbaarheid*: kosten

Per thema is een tabel opgenomen, waarin in kleuren het effect is aangegeven ten opzichte van het Nulalternatief:

- Groen geeft een positief effect aan (donkergroen is sterker positief dan licht groen)
- Rood/oranje geeft een negatief effect aan (rood is sterker negatief effect dan oranje)
- Wit is geen of een zeer beperkt effect

In het Nulalternatief is de bouw van 60.000 woningen al opgenomen, samen met bijbehorende voorzieningen (onderwijs, werkgelegenheid, etc). Ook is in het Nulalternatief de capaciteit van de weg- en spoorverbinding tussen Almere en het oude land en binnen Almere al sterk verbeterd, zoals de geplande investeringen voor het spoor (OV SAAL) voor de middellange termijn. Voor het Markermeer-IJmeer zit een beperkt aantal maatregelen in het Nulalternatief, waaronder de luwtmaatregelen Hoornse Hop. Dit betekent dat met de maatregelen uit het nulalternatief voor een deel al voorzien is in de drievoudige ambitie voor het gebied Amsterdam Almere Markermeer. Op het aantal woningen en de voorzieningen verschillen de andere onderzochte alternatieven dus niet van elkaar. Dit betekent dat het beoordelingskader NIET de totale effecten van de totale drievoudige ambitie weergeeft, maar met name de effecten van de verschillende infrastructurele oplossingen.

Bij het in beeld brengen van de effecten van de alternatieven is rekening gehouden met een aantal uitgangspunten op het gebied van demografie en sociaal-economische ontwikkelingen. Het Centraal Planbureau (CPB) gaat voor deze mogelijke toekomstige ontwikkelingen van Nederland uit van een aantal scenario's, die onder meer uitgaan van een lage of hoge mate van (economische) groei. De bijgaande berekeningen gaan uit van een hoge mate van groei. Als wordt uitgegaan van een lagere groei, dan zullen alle alternatieven op de onderzochte aspecten lager scoren.

People: mensen

De alternatieven gaan alle uit van de realisatie van 60.000 woningen in Almere en voldoen daarmee aan de woningbehoefte.

Met een IJmeerverbinding worden kansen gecreëerd voor hoogwaardig wonen aan het water in Pampus, complementair ten opzichte van de bestaande woonmilieus (differentiatie woonmilieus). Met name bij het Zuidelijk tracé alternatief met de landtong in het water. Dit vergroot de kans op het aantrekken van hoger opgeleiden en daarmee het vergroten van de diversiteit van de bevolking.

Op het aspect leefbaarheid zijn vooral geluid en trillingen van belang. Het alternatief Hollandse brug heeft hierop nauwelijks effect. De aanleg van een metroverbinding zorgt voor meer geluidgehinderden en trillingen; het effect van het zuidelijk tracé is als gevolg van de ligging minder groot.

Barrièrewerking is eveneens een onderscheidend criterium. De HOV-as bij het alternatief Hollandse brug en de aarden baan in Almere bij het Zuidelijk tracé gaan een barrière vormen in Almere, in tegenstelling tot de ligging van de IJmeermetro op een viaduct op hoogte.

Uit het onderzoek is gebleken dat de alternatieven niet verschillen op de effecten op luchtkwaliteit.

Nabijheid voorzieningen: **PM**

Doelen/effecten	Criteria	Hollandse brug	IJmeer-brug	IJmeer-tunnel	Zuidelijk Tracé
Opvangen woonwensen (Noordelijke Randstad)	Woningbehoefte				
Sociale dynamiek en diversiteit (Almere)	Diversiteit bevolking Differentiatie woonmilieus				
Leefbaarheid (Almere)	Geluidgehinderden				
	Trillingen				
	Barrièrewerking				
	Nabijheid voorzieningen				

Tabel: Effecten People

Profit: Werkgelegenheid en bereikbaarheid

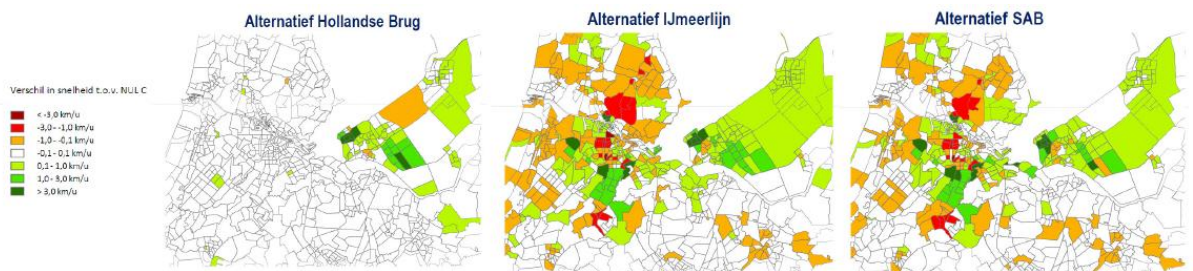
Tabel x geeft het aantal OV-reizigers over de oeververbindingen tussen Amsterdam en Almere weer. Het gaat hierbij om de Hollandse brug en de eventuele nieuwe verbinding. Bij het alternatief Hollandse brug neemt het aantal reizigers over de Hollandse brug met +5% toe. De aanleg van een nieuwe verbinding zorgt voor een daling van het aantal reizigers op de bestaande verbinding over de Hollandse brug van meer dan -30%. Van een nieuwe IJmeerverbinding maken dagelijks naar verwachting 46.000 OV-reizigers gebruik; bij een Zuidelijke ligging ca. 43.000. De verschillen in bezetting tussen deze twee tracé-alternatieven zijn in Amsterdam/Diemen groter, omdat het zuidelijk tracé IJburg niet rechtstreeks aandoet.

Alternatief	Hollandse brug (OV)		Nieuwe verbinding (metro)		Totaal	
	absoluut	relatief	absoluut	relatief	absoluut	relatief
Nulalternatief	108.000	100	-	-	108.000	100
Hollandse brug	113.000	105	-	-	113.000	105
IJmeerbrug- en tunnel	72.000	67	46.000	-	119.000	110
Zuidelijk tracé	75.000	69	43.000	-	117.000	109

Tabel: Aantal OV-reizigers per etmaal over Hollandse brug en nieuwe verbinding over het IJmeer (absoluut en relatief, met Nulalternatief C = 100)

De bereikbaarheid in het regionaal OV-netwerk verbetert het sterkst in het IJmeeralternatief en het Zuidelijk tracéalternatief, uitgedrukt in reistijdwinst, aangeboden zitplaatsen in het OV (capaciteit) en comfort. Dit blijkt ook uit het resultaat van de zogenaamde bereikbaarheidsindicator voor OV-verplaatsingen. Deze geeft per gebied de gemiddelde snelheid van verplaatsingen naar dit gebied aan. Hoe hoger de snelheid, hoe beter bereikbaar dit gebied is. De onderstaande figuren geven in kleuren de verbetering/verslechtering van de snelheden ten opzichte van het Nulalternatief aan. Zichtbaar wordt dat het alternatief Hollandse brug de bereikbaarheid van (alleen) Almere verbetert. Het IJmeer- en Zuidelijk tracéalternatief verbetert daarnaast ook de bereikbaarheid van gebieden aan de zuidrand van Amsterdam.

Indien bij het alternatief Hollandse brug op station Almere Poort intercity's gaan stoppen en extra hogesnelheidstreinen gaan rijden tussen Amsterdam en Almere zal de bereikbaarheid verder verbeteren en wordt het verschil in OV-bereikbaarheid met de IJmeer-alternatieven kleiner.



Figuur: Resultaat bereikbaarheidsindicator voor OV-verplaatsingen per etmaal voor de alternatieven (snelheidsverschil ten opzichte van Nulalternatief)

De pleziervaart op het IJmeer zal door verlegging van de vaarroute voor hoge masten in het Zuidelijk tracéalternatief hinder ondervinden.

Een betere bereikbaarheid leidt tot het beter functioneren van de arbeidsmarkt in de Noordelijke Randstad (lagere transportkosten, bereik van werknemers en werkgevers neemt toe). De potentie voor vestiging van bedrijven wordt daarmee vergroot. In het IJmeer- en Zuidelijk tracéalternatief sterker dan in het alternatief Hollandse brug. Ook de (nieuwe) OV-haltes bieden kansen voor ontwikkeling.

Doelen/effecten	Criteria	Hollandse	IJmeer	IJmeer-	Zuidelijk
		brug	-brug	tunnel	Tracé
Bereikbaarheid	Reistijdwinst OV	Green	Green	Green	Green
	Capaciteit OV (zitplaatsen)	Green	Green	Green	Green
	Kwaliteit OV (comfort)	Yellow	Green	Green	Green
	Pleziervaart	White	White	White	Yellow
Werkgelegenheid	Potentie voor vestiging bedrijven en rond haltes	Green	Green	Green	Green

Tabel: Effecten Profit

Planet: natuur, landschap en klimaat

Voor natuur zijn diverse criteria onderzocht: draagkracht en veerkracht van het ecologisch systeem (ruimtebeslag en verstoring), habitat diversiteit en hectares ruimtebeslag in de ecologische hoofdstructuur (EHS-gebied). Het alternatief Hollandse brug heeft nauwelijks effect op natuur. De aanleg van een metroverbinding door het IJmeer leidt tot verstoring en ruimtebeslag binnen het systeem Markermeer & IJmeer en binnen de EHS. De tunnel heeft nauwelijks minder negatieve effecten dan de brug, omdat de aanleg van de tunnelbakken en de schiereilanden voor de tunnelmonden ook leidt tot verstoring en ruimtebeslag. Het Zuidelijk tracéalternatief heeft het grootste negatieve effect, mede als gevolg van het vergroten van het eiland aan de zuidzijde van het IJmeer voor de aanleg van de tunnelbakken en de aanleg van een landtong.

Het alternatief IJmeerverbinding met brug heeft de grootste impact op de landschappelijke en cultuurhistorische waarden en de belevingswaarde van met name het Markermeer/IJmeer. Gezien de ligging is het effect van het Zuidelijk tracé minder groot. De IJmeertunnel is niet zichtbaar en heeft daarom nauwelijks effect op het landschap.

Voor de aanleg van een tunnel wordt wel een geul in de bodem aangebracht. Dit verstoort de bodem in gebieden met archeologische waarde. Het Zuidelijk tracé kent naast een (kortere) tunnel ook de aanleg van een landtong in een gebied met archeologische waarde.

Als gevolg van de hogere woningdichtheid in Pampus in de alternatieven met een nieuwe verbinding ontstaat hier de meeste kans op "hittestress" (warmte-eilanden) en wateroverlast. Met name op de landtong in het Zuidelijk tracéalternatief ontstaan hoogstedelijke woonmilieus met zeer hoge dichtheden.

Doelen/effecten	Criteria	Hollandse brug	IJmeer -brug	IJmeer -tunnel	Zuidelijk Tracé
Natuurwaarden					
Landschap	Landschappelijke en cultuurhistorische waarde				
	Archeologische waarde				
Klimaat	Wateroverlast en hittestress				

Tabel: Effecten Planet

Haalbaarheid: kosten

In onderstaande tabel zijn de kosten van de verschillende alternatieven aangegeven:

- De kosten van de investeringen in de infrastructuur (HOV-as bij alternatief Hollandse brug en IJmeerverbinding bij de andere alternatieven)
- Het saldo van de kosten en baten van de infrastructuur en verstedelijking

Kosten		Hollandse brug	IJmeer -brug	IJmeer-Tunnel	Zuidelijk Tracé
Investeringskosten infrastructuur	in mln. €	200	1.900	2.300	1.700

Saldo kosten en baten infrastructuur en verstedelijking	in mln € (NCW*)	+ 80	-670	-880	-860
---------------------------------------------------------------	--------------------	------	------	------	------

* NCW = netto contante waarde, dat wil zeggen welvaartseffecten uitgedrukt in de huidige waarde van de effecten die in de toekomst plaatsvinden

Tabel: kosten **PM nog wijzigen in range/bandbreedte**

NB: Voor deze aspecten is direct afgetapt uit de MKBA en niet uit het BOK.

Het alternatief Hollandse brug heeft een positief saldo van kosten en baten. De andere alternatieven hebben een negatief welvaartsaldo: de kosten zijn hoger dan de berekende baten.

Maatregelen natuur en recreatie

PM

Varianten met IJmeerweg

In de studie is uitgegaan van de uitvoering van de wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, waarbij het aantal rijstroken op de A6, A1 en A9 sterk toeneemt en de grote fileknelpunten worden opgelost.

Voor de alternatieven IJmeer-brug en Zuidelijk tracé is de combinatie van een metro met een regionale wegverbinding onderzocht. Naast de ligging van het tracé is ook het aantal rijstroken verschillend: bij het IJmeertracé is uitgegaan van 2x1 rijstroken, bij het Zuidelijk tracé van 2x2 rijstroken. Het gebruik van een weg via het zuidelijk tracé is met 60.000 auto's aanzienlijk hoger dan via de IJmeerbrug. Een flink deel van deze auto's is afkomstig van de Hollandse brug, wat daar leidt tot een daling (-17% bij het Zuidelijk tracé).

Alternatief	Hollandse brug (A6)		Nieuwe wegverbinding		Totaal	
	absoluut	relatief	absoluut	rel.	absoluut	relatief
IJmeerbrug – alleen OV	209.000	100	-	-	209.000	100
IJmeerbrug - wegvariant	202.000	97	18.000	-	220.000	105
Zuidelijk tracé – alleen OV	209.000	100	-	-	209.000	100
Zuidelijk tracé - wegvariant	173.000	83	60.000	-	233.000	111

Tabel: Aantal auto's per etmaal over Hollandse brug en nieuwe verbinding over het IJmeer (absoluut en relatief, met alternatief = 100)

Een IJmeerweg heeft enkele aanvullende effecten op het milieu op het alternatief met alleen de metroverbinding, met name het aantal hectares geluidbelast oppervlak op het Markermeer/IJmeer neemt toe.

De meerkosten van de aanleg van een weg zijn aanzienlijk:

- Bij de IJmeerbrug +730 miljoen euro
- Bij het Zuidelijk tracé + 1,3 miljard euro (aanleg deels in de vorm van een brug en deels in een tunnel in de kustzone van Muiden)

De bereikbaarheidsbaten voor het wegverkeer zijn bij het Zuidelijk tracé substantieel en hoger dan de baten van een weg bij een IJmeerbrug. Bij beide alternatieven zijn de extra kosten van een weg hoger dan de extra baten die het oplevert. Daarmee is het saldo van kosten en baten van de varianten met weg lager dan van de alternatieven zonder weg.

7 Vraagstukken

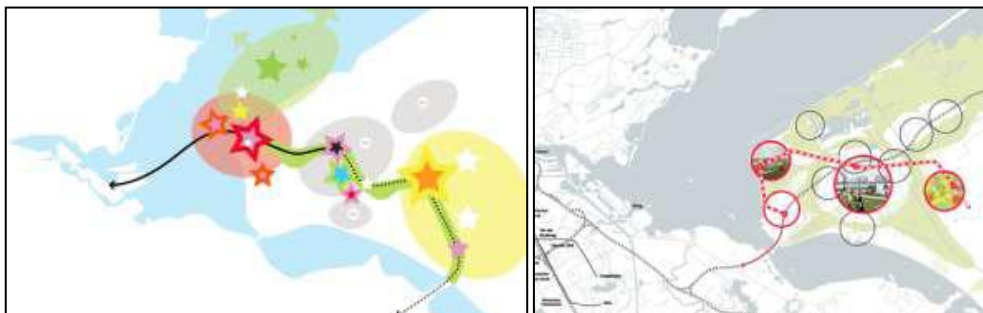
De Rijksstructuurvisie gaat uit van een gefaseerde ontwikkeling van Almere, aansluitend op de kwalitatieve en kwantitatieve vraag in de Noordelijke Randstad. De opgave is verstedelijking, natuur, bereikbaarheidsmaatregelen en sociaal-economische voorzieningen in samenhang te (laten) ontwikkelen en hiertoe op het juiste moment de goede impulsen te geven.

Het mogelijk maken van woningbouw, het ontwikkelen van Almere tot een vitale stad, en het versterken van de samenhang binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) staat centraal. Hiermee wordt de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad versterkt. Bij het bepalen van het gewenste lange termijn beeld staan de volgende vraagstukken centraal:

- *Wat is nodig voor een sociaal, economisch en ecologisch duurzame stad Almere?*
Voor de ontwikkeling van een sociaal, economisch en ecologisch duurzame stad die een bijdrage levert aan de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad is de "software" (zoals onderwijs, culturele en sportvoorzieningen) van minstens zo groot belang als de "hardware" (zoals infrastructuur). Het aanbod van voorzieningen in de stad moet worden versterkt, zeker als er in de toekomst nog 60.000 woningen bijkomen. Welk type ingrepen zijn essentieel en prioritair? Licht hier een rol voor de overheid of is het vooral aan marktpartijen en instellingen om voorzieningen te realiseren?
- *Wat draagt het beste bij aan de doelstellingen: Een nieuwe verbinding Amsterdam – Almere of de bestaande spoorcorridor met hoogwaardige openbaar vervoer (HOV)-as in Almere?*
Met een kwaliteitssprong in het (regionale) bereikbaarheidssysteem neemt de interactie tussen de steden Amsterdam, Utrecht en Almere toe en wordt de relatie tussen deze steden evenwichtiger. Een nieuwe metroverbinding tussen Almere en Amsterdam versterkt het regionale OV-netwerk en verkort de reistijd per OV tussen Amsterdam en Almere Pampus. Almere wordt hiermee nog meer onderdeel van de MRA en zal nog meer op Amsterdam zijn gericht. Met name Pampus komt hiermee in nabijheid van Amsterdam te liggen en is hierdoor een aantrekkelijke woonlocatie voor mensen die in Amsterdam werken. Omdat Pampusbewoners relatief snel in Amsterdam zijn, kan dit er toe leiden dat er minder voorzieningen in Almere komen omdat Pampusbewoners relatief snel in Amsterdam zijn.

De HOV-as verbindt verschillende wijken en ontwikkellocaties binnen Almere met elkaar en met de stations van de bestaande spoorcorridor (Poort, Centrum). Deze HOV-as versterkt Almere als eigenstandige stad binnen de MRA. Almere kan via het OV beperkter werkgebieden in Amsterdam bereiken. De oriëntatie van de woningen in Pampus wordt hiermee meer op het centrum van Almere gericht.

Een nieuwe verbinding is ca € 1,7 mld. duurder dan het aanvullen van de bestaande verbinding met een HOV-as in Almere.



- *Hoe kijkt u aan tegen de invulling van een eventuele nieuwe verbinding tussen Amsterdam en Almere via het IJmeer: Brug of tunnel? Route via IJburg of een*

zuidelijk tracé via Muiden? Past een nieuwe autoweg bij de ambities voor het gebied?

Aanleg van een brug brengt Almere en Amsterdam zichtbaar dichterbij elkaar; de brug kan een symbool worden in het gebied waarbij reizigers kunnen genieten van het uitzicht op het Markermeer-IJmeer en de kustlijn van Almere en Amsterdam. Een tunnel voorkomt visuele hinder vanaf het vaste land. Er is een groot verschil in kosten tussen een tunnel en een brug: een tunnel is ca € 350 mln. duurder.

Met een IJmeerverbinding langs IJburg kunnen ook de inwoners van IJburg gebruik maken van de nieuwe verbinding. Met het zuidelijk IJmeertracé kan dat niet, waardoor de vervoerswaarde van de nieuwe verbinding iets lager is. Een zuidelijke brugverbinding kent echter een kortere doorsnijding van het Markermeer-IJmeer, wat de visuele impact vermindert voor de bewoners van IJburg en langs de Noord-Hollandse dijken van het Markermeer. Het zuidelijk IJmeertracé met de landtong heeft wel meer impact op de natuurwaarden en op het Noord-Hollandse kustgebied bij Muiden dan de brugverbinding langs het eiland Pampus.

De aanleg van een regionale weg, gecombineerd met een IJmeer-metro-verbinding, zorgt voor een kortere, rechtstreekse route voor de nieuwe bewoners van Almere Pampus naar Amsterdam en andersom. De capaciteit van de route via de A6/A1/A9 wordt de komende jaren echter sterk vergroot, waardoor deze wegen geen grote fileknelpunten meer zullen vormen. Van een weg via het Zuidelijk tracé zullen naar verwachting aanzienlijk meer automobilisten gebruik maken dan bij de route langs IJburg.

- *Groen-blauwe maatregelen?*

Het verbeteren van de kwaliteit in en rond het Markermeer-IJmeer zowel voor natuur en landschap als voor recreatie kan op verschillende manieren worden ingevuld, afhankelijk van de ambities die worden gesteld voor het toekomstbestendig ecologisch systeem, en de samenhang tussen de ruimtelijke maatregelen en de ecologische kwaliteit. Het realiseren van een toekomstbestendig ecologisch systeem in het Markermeer-IJmeer is een omvangrijke financiële opgave (€ 630 - € 880 mln.). Het monitoren van de effecten van maatregelen moet uitwijzen welke omvang van de maatregelen uiteindelijk nodig is. Wat is een realistische aanpak om tot een toekomstig ecologisch systeem te komen?

8 De uitwerking

Na de definitieve vaststelling van de rijksstructuurvisie RRAAM komen de gewenste ontwikkelingen stap voor stap tot stand. De rijksstructuurvisie bevat daarvoor een 'spoorboekje' en een uitvoeringsagenda.

Vraag naar woningen leidend

Bij de ontwikkeling van het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer vormen organische groei en initiatieven van onderop het uitgangspunt. De overheid stuurt niet, maar faciliteert de gewenste ontwikkelingen. De vraag naar woningen is leidend voor de aan te leggen infrastructuur. Investerings in de bereikbaarheid en de natuurwaarden en recreatiemogelijkheden van het Markermeer-IJmeer zijn noodzakelijk om een kwalitatief hoogwaardig woonmilieu te bereiken, maar bepalen niet het tempo van de organische ontwikkeling. Dat geldt ook voor de andere voorzieningen die nodig zijn om een complete stad te realiseren.

Spoorboekje

De rijksstructuurvisie schetst op hoofdlijnen de ambitie voor de regio Amsterdam-Almere-Markermeer op lange termijn, zodat toekomstige investeringen zo goed mogelijk aansluiten op de ontwikkeling van het gebied. Dit streefbeeld komt in stappen tot stand. Een spoorboekje geeft deze stappen weer, zodat vooraf duidelijk is op welke momenten besluiten moeten worden genomen. Het spoorboekje koppelt de timing van de grote investeringsbeslissingen aan de voortgang van de woningbouw. Daarbij worden zogenaamde 'go/no go' momenten gedefinieerd: momenten die bepalend zijn voor het wel of niet uitvoeren van een volgende stap. Het spoorboekje wordt onderdeel van de rijksstructuurvisie. Deze notitie geeft daar eerste elementen voor.

Samenhang op hoofdlijnen

Het ontwikkelen van wijkvoorzieningen en andere relatief kleine voorzieningen kan organisch plaatsvinden. Dat ligt anders met de grotere investeringen, zoals investeringen in de infrastructuur of de groen-blauwe maatregelen in het Markermeer-IJmeer die voor sommige ontwikkelingen een juridische voorwaarde kunnen vormen. De vraag is vanaf hoeveel inwoners of nieuwe woningen grootschalige investeringen in de infrastructuur noodzakelijk zijn en welke natuurkwaliteit daarbij gewenst is. Het antwoord hangt ook af van de locaties waar woningbouw plaatsvindt. Zo staat de ontwikkeling van Almere Oosterwold (landelijk, suburbaan woonmilieu) en Centrum/Weerwater (stedelijke voorzieningen) los van de eventuele aanleg van een IJmeerverbinding of een HOV-as in Almere. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van grote delen van Almere Pampus-Oost (woningbouw in lage dichtheden en huizen op ruime kavels, in combinatie met watergangen, plassen en groen).

De ontwikkeling van Pampus-West (hoogstedelijk woonmilieu aan Markermeer en IJmeer) heeft wel een relatie met een IJmeerverbinding: zo'n verbinding is pas aan de orde als Pampus-West voldoende inwoners heeft, zodat er genoeg reizigers zijn die de verbinding gebruiken. Andersom is de stedelijke invulling van Almere Pampus afhankelijk van de infrastructuurontwikkeling. Dat betekent dat de ontwikkeling van Almere Pampus-West pas van start kan gaan na een besluit over de infrastructuur. Ook moet dan duidelijk zijn welke verbeteringen in het Markermeer-IJmeer een randvoorwaarde vormen voor deze infrastructurele en stedelijke ontwikkelingen.

<< kaartje met verschillende Almeerse locaties >>

Fasering op hoofdlijnen

De gewenste ontwikkelingen komen in fasen tot stand. Sturend voor de fasering is met name de vraag van bewoners en bedrijven naar woon- en werkruimte, infrastructuur en groen. Daarnaast is afstemming met andere ontwikkelingen in het gebied nodig, om 'werk met werk' en slimme koppelingen van investeringen te kunnen maken. Zo kan het kansrijk zijn de zandwinning in het Markermeer, die nodig is voor de woningbouw, te combineren met maatregelen voor het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem. Ook zijn er mogelijkheden om dijkversterking en natuurontwikkeling te combineren. De aanleg van IJburg 2 is van belang voor een eventuele IJmeerlijn. Ook kan een IJtram misschien een rol in de gefaseerde totstandkoming van de IJmeerlijn spelen. Afhankelijk van de ontwikkelingen en daarmee samenhangende investeringen

Uitvoeringsagenda

De Rijksstructuurvisie zal naast een langetermijnvisie en een spoorboekje ook een uitvoeringsagenda voor de korte termijn bevatten (tot 2020). Een belangrijk onderdeel daarvan is de verdeling van verantwoordelijkheden tussen de verschillende overheden (Rijk, provincies, gemeenten) en maatschappelijke partijen. De uitvoeringsagenda krijgt in de tweede helft van 2012 invulling.

Bijlage 1: Ingevuld Beoordelingskader (concept)

	Doelen/Effecten	Criteria	Indicator	Nul	HB	IJ-B	IJ-T	Zuid	Opmerking
People	Opvangen woonwensen Noordelijke Randstad	Woningbehoefte kwantitatief	Aantal extra woningen in Almere in periode tot 2035	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	
		Woningbehoefte kwalitatief	Aantal complementaire milieus in Noordelijke Randstad	+	+	+	+	+	
	Sociale dynamiek en diversiteit	Diversiteit bevolking	Kans om hogere inkomensgroepen aan te trekken (kwalitatieve inschatting)	0/+	0/+	+	+	++	
		Differentiatie woonmilieus	Nieuwe woonmilieus in Almere	0	0	+	+	++	
		Differentiatie werkmilieus	Te ontwikkelen arbeidsplaatsen en werkmilieus	0	0	0	0	0	
	Leefbaarheid	(Metropolitane) voorzieningen	Aanbod voorzieningen	+	+	+	+	+	
		Omgevingskwaliteit	Geluid: aantal gehinderden	(10844)	+3%	+48%	+32%	+25%	
			Luchtkwaliteit: toename NOx tov Nul		-0.2	-0.1	-0.1	-0.1	
			Idem: Toename PM10 tov Nul		0.0	0.0	0.0	0.0	
			Externe veiligheid: transportroutes gevaarlijke stoffen	0	0	0	0	0	
			Trillingen: aantal trillingsgevoelige gebouwen	nvt	nvt	1290	1290	587	
Fysieke inpassing: Ruimtebeslag en barrière werking	0	-	0	0	-				
Nabijheid voorzieningen	(Reis)afstand tot voorzieningen						Nog in te vullen		

	Doelen/Effecten	Criteria	Indicatoren en effecten	Nul	HB	IJB	IJT	ZT	Opmerkingen	
Profit	Werkgelegenheid	Potentie voor vestiging (inter)nationale bedrijven	Omvang bereikbaarheidsimpuls	+	+	++	++	++		
		Ruimtelijk-economische potenties rond haltes	Kansen voor ontwikkelingen	Haltes bestaand spoor	Haltes bestaand spoor	Haltes bestaand spoor + IJmeer-verbinding	Haltes bestaand spoor + IJmeer-verbinding	Haltes bestaand spoor + IJmeer-verbinding		
		Toerisme	Extra toerisme (resultierend in extra bestedingen en extra werkgelegenheid)	Minimaal	Minimaal	Minimaal	Minimaal	Minimaal		
	Bereikbaarheid in en van regionaal netwerk	OV-netwerk	Reisduur	Gemonetariseerde reistijdwinsten (x mln EUR) ten opzichte van nulalternatief		+112	+326	+327	+288	
			Capaciteit	Extra aangeboden zitplaatsen tussen Amsterdam en Almere ten opzichte nulalternatief		0	+	+	+	
			Kwaliteit	Comfortbaten (x mln EUR, tov nulalternatief)		-10	+5	+5	+2	
				Betrouwbaarheid ov (kwalitatief tov nulalternatief)		0	0	0	0	
		Aansluiting op bestaande netwerk	Verbetering en versterking kwaliteit bestaand ov-netwerk Almere		+	+	+	+		
		Wegnetwerk: (mits wegalternatieven verschillen)	Reisduur	Gemonetariseerde reistijdwinsten (x mln EUR) ten opzichte van nulalternatief			+185		+246	Alleen bij wegvarianten
			Capaciteit	Extra capaciteit (in rijstroken) ten opzichte van nulalternatief			+ 2x1 -rijstrook		+ 2x2 -rijstrook	Alleen bij wegvarianten

			Kwaliteit	Gemonetariseerde betrouwbaarheidsbaten (in mln EUR) ten opzichte van het nulalternatief			+6		+22	Alleen bij wegvarianten
			Aansluiting op bestaande netwerk	Kwalitatief oordeel ten opzichte van het nulalternatief			+		++	Alleen bij wegvarianten
		Kwaliteit landelijk fietsnetwerk (Mits alternatieven verschillen)		Kansen voor nieuwe fietsverbinding tussen Amsterdam en Almere			+		+	Alleen bij wegvarianten
		Scheeps- en pleziervaart		Kwaliteit routes scheeps- en pleziervaart, watersportmogelijkheden		0	0	0	-	
	Doelen/Effecten	Criteria		Indicatoren en effecten						Opmerkingen
Planet	Natuurwaarden	Draagkracht van het systeem		Instandhoudingsdoelen	0	0	-	-	-	
		Veerkracht van het systeem		ruimtebeslag en verstoring door geluid, licht en stikstofdepositie.	0	-	--	-	--	
		Habitat diversiteit		Areaalverandering en kwaliteit	0	0	0	0	-	
		Wezenlijke kenmerken en waarden		Ha ruimtebeslag in EHS gebied	0	0	-	-	--	

	Landschappelijke differentiatie en kwaliteit		Invloed op landschappelijke en cultuurhistorische waarden	0	0	--	0	-	
			Archeologische waarden	0	0	-	--	--	
	Klimaat	Waterveiligheid, wateroverlast en hittestress		0	0	-	-	--	
	Aspecten	Criteria	Indicatoren						Opmerking
Haalbaarheid en risico's	Financieel Risico's	Investeringsvolume/saldo (Business case)	Contante waarde van de investeringen (in miljoen Euro) tov nulalternatief		-230	-1280	-1490	-1260	
			Contante waarde exploitatiesaldo BTM (tov nulalternatief, in mln Euro)		+27	-28	-27	-69	
			Contante waarde exploitatiesaldo trein (tov nulalternatief, in mln Euro)		+70	+16	+16	+78	
			Contante waarde van het grondexploitatiesaldo (in mln Euro)	-26	-60	+64	+64	-122	
			Contante waarde van saldo kosten en baten (tov nulalternatief in mln Euro)		+30	-740	-950	-920	
	Faseringsmogelijkheden		Flexibiliteit (kwalitatief oordeel ten opzichte van nulalternatief)		0	-	-	-	
			Rentelasten in plan (kwalitatief oordeel ten opzichte van nulalternatief)		0	-	-	-	

		Afzetbaarheid woningen		?	?	?	?	?	
		Financierbaarheid	Draagvlak private investeerders	?	?	?	?	?	
	Procedureel	Invloed op andere Rijksprojecten (hoofdinfrastructuur en luchthaven Lelystad)	Kwalitatief oordeel over invloed op luchthaven Lelystad, het Delta-programma en de 380 KV-lijn.	0	0	0	0	0	
	Juridisch	Natura2000	Door Natura 2000	0	0	-	-	--	
		TBES-aanpak	Door TBES	0	0	0	0	0	

Bijlage 2 Overzicht beschikbare rapportages

PM

Te downloaden via www.rraam.nl.