



Postbus 55  
8200 AB Lelystad

Telefoon  
(0320)-265265

Fax  
(0320)-265260

E-mail  
provincie@Flevoland.nl

Website  
www.flevoland.nl

Centrum voor Publieksparticipatie  
Consultatieronde RRAAM  
Postbus 30316  
2500 GH 'S-GRAVENHAGE



Verzenddatum

Bijlagen

Uw kenmerk

Ons kenmerk  
1376359

**- 5 SEP. 2012**

Onderwerp

Reactie op Consultatienotitie RRAAM

Geachte heer/mevrouw,

Met de RAAM-brief uit november 2009 heeft het kabinet een principebesluit genomen over het voorkeursalternatief Almere 2.0, dat wil zeggen een primair westelijke ontwikkeling inclusief een IJmeerlijn. Het kabinet gaf daarbij wel als voorwaarde dat de kosten-batenratio substantieel moest verbeteren. Indien het onverhoopt niet mogelijk zou blijken om Almere 2.0 haalbaar te maken, zou een ander verstedelijkingsmodel in beeld komen.

De afgelopen drie jaren hebben rijk en regio intensief samengewerkt om een substantiële verbetering van Almere 2.0 te realiseren. Via de werkmaatschappijen hebben marktpartijen een waardevolle inbreng geleverd. Het resultaat mag er zijn. Zo is een IJmeerbrug in kosten verlaagd van € 4,6 miljard naar 1,9 miljard. In de tunnelvariant zijn de kosten verlaagd van € 5,1 miljard naar € 2,3 miljard. Ook de grondexploitatie van het westelijk stadsdeel Almere Pampus is fors verbeterd en zou met enkele kleine versoeringen (drijvende woningen, sluis) zelfs kostenneutraal kunnen worden. Ook het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem van Markermeer en IJmeer blijkt aanzienlijk goedkoper te kunnen worden uitgevoerd, waarbij door een gefaseerde uitvoering inclusief monitoring het eindbeeld mogelijk nog naar beneden kan worden bijgesteld.

Na het beschikbaar komen van de Consultatienotitie in juli 2012 is aan Ecorys een aanvullende opdracht gegeven om enkele optimalisaties door te rekenen. Hoewel het eindrapport nog niet beschikbaar is, is al wel bekend dat de IJmeerlijn nog ruim € 100 mln. goedkoper uitgevoerd kan worden en dat de opbrengsten en reistijd-baten fors hoger worden door het aantal ritten in de spits te verhogen. Daarnaast maakt de gevoeligheidsanalyse van Ecorys duidelijk dat de keuze van het verkeersmodel ('Trein' dan wel 'Bus/Tram/Metro') een wezenlijk verschil (ruim 30%) in reistijdwinsten voor OV-reizigers oplevert. De kosten-batenratio kan met optimalisaties voor zowel de brug als de tunnel op een niveau komen dat 'gebruikelijk is bij andere complexe ruimtelijke ontwikkelingsprojecten waarover een positief besluit is genomen', zoals het kabinet dat in de RAAM-brief formuleerde.

Wij concluderen dat daarmee voor het kabinet aan alle voorwaarden is voldaan om het principebesluit uit de RAAM-brief te bevestigen. Dat geldt voor alle onderdelen van de geformuleerde drievoudige ambitie.

Om alle informatie over de drievoudige ambitie gelijktijdig beschikbaar te hebben, heeft het Rijk besloten ook het Hollandse Brug alternatief uit te werken. Nu aan de voorwaarden uit de RAAM-



brief is voldaan, is deze terugvaloptie niet aan de orde. Daarnaast merken wij op dat wij dit alternatief op inhoudelijke gronden afwijzen. Dit neemt niet weg dat elementen ervan bruikbaar kunnen zijn in de periode waarin de IJmeerlijn nog niet gerealiseerd is. Het OV-vervoer via de Hollandse Brug is en blijft belangrijk en moet via het project OV SAAL verbeterd worden. Wij gaan ervan uit dat over OV SAAL MT, waarover ook in de Rijksstructuurvisie een besluit zal worden genomen, nog een afzonderlijk bestuurlijk overleg georganiseerd zal worden.

Naar aanleiding van de motie De Rouwe heeft Abf Research onderzoek gedaan naar de houdbaarheid van de woningbehoefteprognoses in de Noordvleugel. De conclusie is dat de prognoses voor de periode 2010-2040 zowel voor de Noordvleugel (439.000 woningen) als Almere (72.000 woningen) robuust zijn. De woningbehoefte in deze regio wordt, ondanks de sombere vooruitzichten voor de korte termijn, in veel sterkere mate bepaald door demografische dan door economische ontwikkelingen. In de RAAM-brief heeft het kabinet reeds geconcludeerd dat de keuze voor 60.000 woningen in Almere urgent is en dat daarvoor geen alternatieven zijn. Actuele discussies over onder meer SMASH en de Visie Noordzeekanaal versterken de urgentie van deze opgave.

Wij onderschrijven de stelling in de Consultatienotitie dat de huidige financieel-economische situatie de onzekerheid versterkt en een behoedzame en gefaseerde aanpak noodzakelijk maakt. De huidige bijdrage aan Flevoland uit het Provinciefonds laat een grote provinciale cofinanciering in de komende jaren ook niet toe. In de huidige woningbouw in Almere ligt de nadruk al sterk op particulier opdrachtgeverschap en vraagafhankelijk bouwen. In het stadsdeel Oosterwold zal dit verder worden uitgebouwd. Hierdoor is de drievoudige ambitie niet aan een harde einddatum gebonden. Dat was overigens ook in de RAAM-brief reeds het geval. De drievoudige ambitie kan stap voor stap invulling krijgen. Daaraan verbinden wij wel een aantal voorwaarden:

1. woningbouw aan de westzijde (Almere Pampus) is pas aan de orde indien er concreet zicht is op realisatie van de IJmeerlijn;
2. de natuurmaatregelen in Markermeer en IJmeer zijn niet alleen verbonden aan de ontwikkeling van Almere c.a., maar moeten ruimte bieden aan de integrale ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Holland en Flevoland, inclusief enkele rijksopgaven. Dit maakt een gefaseerde aanpak op systeemniveau noodzakelijk, die meer is dan een op het bereiken van de huidige Natura 2000 doelstellingen gerichte aanpak;
3. het rijk en de regio continueren hun gezamenlijke inspanning om de sociaal-economische structuur van Almere te versterken.

Anders dan de titel Rijksstructuurvisie Amsterdam Almere Markermeer doet vermoeden, zal het document niet het integrale rijksbeleid voor deze gebieden omvatten. Het Rijk werkt bijvoorbeeld gelijktijdig aan een Rijksstructuurvisie Wind op Land, waarbij het Markermeer op dit moment ook tot het studiegebied behoort. In het Werkdocument Passende Beoordeling RRAAM zijn bij de cumulatieve effecten uitsluitend plannen en projecten meegenomen waarvan al redelijk vaststaat dat ze tot uitvoering zullen komen. Dit betekent dat bij een eerstvolgend nieuw project (zoals Wind op Land) opnieuw de vraag aan de orde zal komen of de in de Rijksstructuurvisie Amsterdam Almere Markermeer opgenomen maatregelen voldoende zijn om aan de Natura 2000 doelstellingen te blijven voldoen. Dit pleit er ons inziens voor om voor wat betreft de ecologische ambitie van RRAAM de Rijksstructuurvisie Amsterdam Almere Markermeer meer te doen zijn dan een op mitigatie van RRAAM gerichte benadering.

De Consultatienotitie lijkt voorts een aantal varianten te schetsen waarbij investeringen in natuur (naar een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem) tot het minimaal noodzakelijke worden beperkt vanuit de huidige Natura 2000-doelstellingen. Dit is niet in lijn met het uitgangspunt van de RAAM-brief en staat naar ons idee op gespannen voet met het streven naar ontwikkelruimte in het gehele gebied. Bovendien is het juridisch riskant om een minimaal scenario voor natuurverbetering na te streven.



Op basis van adviezen van professor Freriks wordt verkend in welke mate investeringen in natuur en infrastructuur gelijk op kunnen lopen. Omdat veel soorten in het Natura 2000 gebied Markermeer-IJmeer zich niet op het niveau van een gunstige staat van instandhouding bevinden, adviseren wij u geen onnodige juridische risico's te lopen en natuurmaatregelen tijdig en in voldoende omvang te treffen.

De recent vernietigde NB-wetvergunning voor het integrale project IIVR onderstreept het belang van een goede nulmeting en een duidelijke verbinding tussen natuurmaatregelen en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Wij zien dit als een rijkstaak en adviseren u om deze monitoring en verbinding al bij de eerste fase van TBES goed te regelen, om te voorkomen dat nu te realiseren natuurmaatregelen later niet meer meetellen als mitigatie voor de ontwikkeling van Almere 2.0.

De afspraken die rijk en regio in januari 2010 hebben gemaakt in het Integraal Afspraken Kader (IAK), zijn inmiddels vrijwel alle uitgevoerd. Wij stellen voor dat de komende maanden over de gefaseerde uitvoering van de in de Rijksstructuurvisie Amsterdam Almere Markermeer vast te leggen besluiten een opvolger van dit IAK wordt voorbereid.

De diverse onderzoeken die ten grondslag liggen aan de Consultatienotitie zijn de afgelopen maanden in een zeer hoog tempo tot stand gebracht. Door dit hoge tempo hebben de opstellers van het MER niet de gelegenheid gehad de inhoud af te stemmen met deskundigen binnen de provincie Flevoland, hoewel dit aanvankelijk wel was voorzien. Wij maken daarom van de gelegenheid gebruik in de bijlage een aantal opmerkingen te maken over de inhoud van het MER.

De Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,  
de secretaris,

de voorzitter,



mr. drs T. van der vval



L. Verbeek



Bijlage: Opmerkingen over het MER

*Geluid*

Er is een aanname gehanteerd in de verdeling van vrachtverkeer over de dag, avond en nacht. Wij verzoeken duidelijk te maken welke aanname dat is.

Volgens de EU richtlijn omgevingslawaai moet over het aantal gehinderden worden gerapporteerd vanaf 50 dB Lden. In het MER wordt vanaf 43 dB Lden over het aantal gehinderden gerapporteerd. Daarbij wordt niet vermeld van welke percentage gehinderden per geluidbelastingsklasse is uitgegaan.

In de opgave van de geluidbelasting in het nulalternatief en de overige alternatieven is voor Almere Poort geen rekening gehouden met de geluidbelasting vanwege de Flevolijn en de verschillende wegen in deze wijk. Hierdoor lijkt het in Poort onterecht stil te zijn. De keuze om de betreffende geluidbronnen niet te betrekken verhoudt zich niet tot de wijze waarop in Almere Pampus de geluidbelasting wordt gepresenteerd. Deze discrepantie verlangt een wijziging of een goede toelichting. De invloed van de HOV+ door Almere Poort op het aantal gehinderden is door deze keuze in ieder geval niet correct.

Bij de opzet van het onderzoek is de keuze gemaakt om slechts in enkele gebieden de gevolgen van de nieuwe ontsluiting aan te geven. Door deze keuze worden de gevolgen voor de bestaande stad onderbelicht. Een voorbeeld is de verbinding tussen NS station Almere Centrum en Pampus. Deze verbinding bestaat in de verschillende varianten uit een HOV+, een metro of een tram. Bij variant A van Alternatief Zuidelijk tracé kan daarnaast een toename van het wegverkeer worden verwacht vanwege de voorziene "kortste route". Voor een goede afweging van belangen moet helder worden gemotiveerd in welke gebieden de gevolgen zijn beoordeeld.

Voor Alternatief 2 variant B ontbreekt een opgave van de geluidbelasting in Diemen.

In alle kaarten van de geluidbelasting ontbreekt de opgave van de geluidbelasting tot 43 dB L24 in het Markermeer. Voor het Eemmeer is deze geluidbelasting wel weergegeven.

Uit de kaarten van de geluidbelasting blijkt dat feitelijk alleen in Almere Pampus de onderzochte alternatieven en varianten effect hebben. Voor dit gebied is nog geen stedelijk plan tot op bestemmingsplanniveau uitgewerkt. In gevolge de Wet geluidhinder zal bij de vaststelling van het bestemmingsplan een afweging moet worden gemaakt over de toelaatbare hoogte van de geluidbelasting. Vanwege deze status van de plannen voor Almere Pampus hebben de gepresenteerde resultaten slechts een relatieve waarde.

*Water*

De Kaderrichtlijn Water lijkt niet als kader te zijn meegenomen. Voorts wordt de relatie met het Deltaprogramma niet gelegd. Toch kan dit de realisatie van RRAAM beïnvloeden.

Ontkoppeling is uitgangspunt voor het gehele project, maar dit wordt in het MER niet vermeld. Het peilbeheer is een belangrijk uitgangspunt voor het project.

In het MER wordt de waterkwantiteit onder klimaat benoemd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de [www.klimaat-effectatlas.wur.nl](http://www.klimaat-effectatlas.wur.nl). Deze is echter niet correct voor Flevoland. Voor Flevoland dient gebruik te worden gemaakt van de gegevens van het Waterschap Zuiderzeeland.

In het MER worden de waterkwaliteitsaspecten van de verbindingen behandeld. Het waterschap wordt hierbij genoemd als bevoegd gezag voor de oppervlaktewaterkwaliteit in het buitenwater. Dit is niet juist: dit is Rijkswaterstaat.



Bij de tunnelvariant worden de grondwatereffecten als tijdelijk beschouwd. Dit zal in de meeste gevallen correct zijn. Deze tijdelijke effecten kunnen echter zeer groot zijn, zoals het voorbeeld van de Schipholtunnel heeft laten aangetoond.

*Natuur*

Het Werkdocument Passende Beoordeling RRAAM moet de komende tijd nog worden uitgewerkt tot een Passende Beoordeling voor het voorkeursalternatief dat in de Rijksstructuurvisie Amsterdam Almere Markermeer wordt opgenomen. Wij adviseren u daarbij voldoende tijd in te ruimen voor het betrekken van de regio, zodat verzekerd wordt dat van de meest recente kennis van de ecologie van het gebied die voortkomt uit de lopende studieprogramma's gebruik wordt gemaakt.