



Registratienummer:
2869834



Datum
11 november 2021

Aan
GS Flevoland

Afdeling
SenB/mobiliteit

Van

Doorkiesnummer

Betreft
MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area

Afschrift

Opmerkingen

Deze notitie is ter begeleiding van de presentatie in PS op 17 november over het MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area (hierna "**ABA**"). Er is in PS al eerder over ABA gesproken, o.a. ter voorbereiding van het BO MIRT in 2020. Er is naar aanleiding van besluitvorming in het BO MIRT 2020 het afgelopen jaar verder gestudeerd en er zijn 3 ontwikkelalternatieven opgesteld. Oorspronkelijk koerste het MIRT onderzoek af op een BO MIRT op 24 november 2021. Dat BO is nu verdaagd naar voorjaar 2022. De presentatie in PS is beeldvormend.

Deze notitie gaat in op:

1. Amsterdam Bay Area is een drievoudige opgave: wonen-werken / bereikbaarheid / ecologie
2. bereikbaarheidsopgave
3. Impuls in Toekomstbestendige Ecologische Structuur & mitigerende maatregelen
4. Haalbaarheidsonderzoek; en
5. Vervolgstappen

1. Amsterdam Bay Area: brede integrale opgave

De positie van de MRA staat onder druk; er is een grote nationale opgave voor de aanpak van de woningnood, de huidige infrastructuur zit aan de grenzen van de capaciteit en de ecologie van het IJmeer/Markermeer verslechtert zonder verder ingrijpen. Om aan deze uitdagingen tegemoet te komen, voeren het Rijk en de MRA in het kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) een MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area (ABA) uit. ABA kent als zodanig dan ook een drievoudige opgave:

- Woningbouw & economie;
- Mobiliteitsoplossing; en
- een impuls in een toekomst bestendige ecologische structuur ('TBES') & mitigeren /voorinvesteren.

Qua woningbouw/economie gaat het om de realisatie van 100.000 extra woningen¹ en het versterken van de economie met 40.000 extra banen. Van de extra woningen en banen zijn er 75.000 woningen en 35.000 banen geprojecteerd voor Almere; waaronder de bouw van 30.000 woningen en 16.600 banen in Pampus. Het gebied is een goede locatie, waar voor de MRA unieke woon- en werkmilieus kunnen worden toegevoegd door gebruik te maken van het unieke landschap, groen en water. De gronden zijn grotendeels in publieke handen waardoor een snelle start mogelijk is.

¹ ABA is iets anders dan de ambitie 100.000+ woningen in Flevoland. De 100.000+ woningen ambitie maakt wel gebruik van de voorziene woningbouw in Almere die volgt uit het ABA onderzoek.

In ABA kan een win-winsituatie ontstaan door in samenhang met de gebiedsontwikkeling bij te dragen aan een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) door natuur- en ecologische maatregelen te realiseren in het Markermeer-IJmeer. Om te kunnen ontwikkelen is het noodzakelijk om te investeren in duurzame bereikbaarheid. Om zo bestaande en nieuwe gebieden snel en comfortabel te verbinden, om knelpunten te verminderen of op te lossen en ruimte te scheppen in treinen op het hoofdspoor.

In het afgelopen jaar hebben onderzoeken plaatsgevonden naar woningbouw(aantallen); economische impuls voor Almere; ecologie & landschap, mobiliteitsoplossingen en naar de haalbaarheid en bekostiging. T.a.v. de benodigde investeringen worden nu de puntjes op de i gezet. Inzichten uit verdiepende onderzoeken zijn:

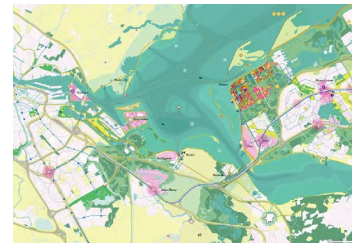
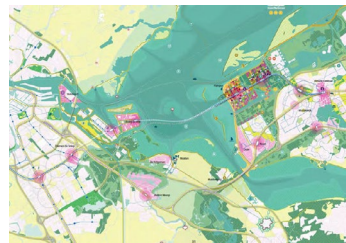
- De ontwikkeling van ABA met 100.000 extra woningen en 40.000 extra arbeidsplaatsen is haalbaar en realistisch.
- Samenhangend met de gebiedsontwikkeling is een maatregelenpakket mogelijk (en uitgewerkt) voor het versterken van natuur en ecologie in water (TBES) en op land. Versterking van de ecologie is een noodzaak. De ABA ontwikkeling biedt een kans: een win-win situatie
- Knelpunten rond bereikbaarheid ontstaan vanaf 25.000 extra woningen in Almere; vanaf dat moment lopen OV en weg vast. Bij het tijdelijk accepteren van het overschrijden van de normen (en daarmee een lagere kwaliteit van bereikbaarheid) kunnen -met zicht op een oplossing- maximaal 35.000 woningen worden toegevoegd.
- De 'grote infra' (IJmeerverbinding/uitbreiding hoofdspoor) moet beschikbaar zijn in 2035 om het ABA programma te kunnen realiseren. Hierbij is het van belang rekening te houden met een voorbereidings- & bouwtijd van ongeveer 15 jaar.
- De ABA ontwikkeling levert meer drukte op de weg op. Deze knelpunten worden niet goed met de ingrepen in de alternatieven opgelost. Dit is een breder knelpunt in de MRA. Mobiliteitstransitie is noodzakelijk (afremmen groei autogebruik).

Drie ontwikkelalternatieven

Er zijn in het afgelopen jaar drie alternatieven voor de ABA ontwikkelstrategie ontwikkeld:

- 1) de ontwikkelstrategie IJmeermetro, met metro en langzaam verkeer
- 2) de ontwikkelstrategie IJmeerweg, inclusief IJmeerverbinding met metro, langzaam verkeer en autoweg
- 3) de ontwikkelingstrategie Hollandse brug, waarbij de verbinding over de Hollandse brug middels 4-sporigheid tussen Almere Oostvaarders en Duivendrecht wordt verbeterd.

Deze drie alternatieven zijn onderscheidend op bereikbaarheidsoplossing, ruimtelijke vulling voor Almere, economisch profiel en natuur en ecologie. De alternatieven zijn ook afgezet tegen de autonome ontwikkelingen.



Inzichten ruimtelijk-economische kwaliteit

- Alternatief 1, IJmeermetro kenmerkt zich door hoogstedelijke woon- en werkmilieus. Het Alternatief biedt potentie voor economische groei (de potentie is mogelijk hoger dan de 40.000 arbeidsplaatsen waarmee nu rekening is gehouden) door het hoogstedelijke karakter en korte reistijden naar toplocaties in de MRA. Het alternatief biedt kansen voor een groen/blauw grid door het gebied en een binnenmeer op Pampus. Voor Almere biedt een profiel als stad van Tech

en Transitie kansen, mede door de onderscheidende bedrijven die er al zijn. Een campus behoort tot de mogelijkheden. Daarmee kan ook iets worden gedaan aan de eenzijdige pendel vanuit Almere.

- Alternatief 2, IJmeermetro en IJmeerweg, kent naast stedelijke milieus ook deels compacte laagbouw. Dit alternatief biedt potentie voor de beoogde economische groei (de potentie is mogelijk hoger dan de 40.000 arbeidsplaatsen waarmee nu rekening is gehouden) door het stedelijke karakter en korte reistijden naar toplocaties. Alternatief 2 biedt evenals alternatief 1 kansen voor een groen/blauw grid door het gebied en een binnenmeer op Pampus. Alternatief 2 biedt ook kansen voor een nieuw economisch profiel voor Almere, stad van Tech en Transitie.
- Alternatief 3, Uitbreiding hoofdspoor, kent voornamelijk compacte laagbouw op Pampus en stedelijke milieus in Almere Centrum. Pampus wordt vanaf bestaande trainstations ontsloten door een HOV-verbinding. De langere reistijden en de lagere mate van stedelijkheid maken dat dit alternatief geen potentie heeft voor de beoogde economische ontwikkeling van Almere. Bovendien kent compacte laagbouw een groter ruimtebeslag dan (hoog)stedelijke milieus. Als gevolg hiervan is er geen ruimte voor een binnenmeer op Pampus. Wel zijn er kansen voor een groen/blauw grid door het gebied.

2. Inzichten bereikbaarheid

Bereikbaarheidsonderzoeken zijn uitgevoerd om per alternatief gevoel te krijgen bij de effecten. Uit de onderzoeken volgt dat alle alternatieven de OV-knelpunten ontlasten of zelfs volledig oplossen. In alle alternatieven blijven knelpunten op het hoofwegennet (specifiek op A1/A6) als gevolg van de woningbouwambitie in de MRA bestaan. Hieronder de belangrijkste onderscheidende effecten per alternatief:

- Alternatief 1, IJmeermetro leidt tot kortere reistijden tussen Almere, IJburg en toplocaties in Amsterdam. Door kortere reistijden neemt het aantal bereikbare banen toe. De IJmeermetro vangt reizigers van het hoofdspoor af, waardoor meer ruimte ontstaat in de treinen.
- Alternatief 2, IJmeermetro en IJmeerweg heeft voor wat betreft de IJmeermetro dezelfde effecten als Alternatief 1. De IJmeerweg verbetert de autobereikbaarheid van Almere Pampus, maar leidt ook tot nieuwe wegnelpunten in Amsterdam en Diemen. Dit alternatief levert vanwege deze reden dan ook bezwaren op bij de gemeente Amsterdam.
- Alternatief 3, Uitbreiding hoofdspoor, geeft meer comfort en capaciteit op het hoofdspoor. De reistijden worden echter niet korter, waardoor er vrijwel geen toename is van het aantal bereikbare banen.

Wegknelpunten ontstaan als gevolg van de MRA woningbouwambities en zijn lastig oplosbaar. Dit is een breder probleem, in de hele MRA, en is de basis voor het MRA project Multimodaal Toekomstbeeld. Er is een noodzaak voor een mobiliteitstransitie en het terugdringen van autogebruik (breder, en ook bij ABA).

3. Ecologie & Natuur: noodzaak & win-win situatie

Een van de doelstellingen van ABA is een impuls in TBES. Er is een noodzaak om de ecologie te verbeteren. De ABA gebiedsontwikkeling levert een mooie kans op om dat te doen: een win-win situatie. Er is naar mogelijke maatregelen gekeken door een rijk-regio expertgroep uit de AMIJ met vertegenwoordiging vanuit Flevoland. Het maatregelenpakket rond natuur en ecologie is nagenoeg gelijk voor elk van de ontwikkelalternatieven. Maatregelen in en om het Markermeer-IJmeer zijn onder andere 250 ha. ondieptes met waterplanten, 150 ha. land-waterovergangen, moeras en plasdras en luwtedammen, achteroeverbindingen en het verbinden van wateren voor paaien en opgroeien van vis. De exacte locatie voor de maatregelen wordt in een later stadium verkend, waarbij rekening zal moeten worden gehouden met recreatie. Op het land worden natuur, ecologie en duurzaamheid geïntegreerd in de gebiedsontwikkeling. Dit kenmerkt zich onder andere door een groen/blauw grid door de nieuwe woon/werkgebieden, het verbinden van meren, een nieuw binnenmeer op Pampus (in alternatief 1 en 2, niet in alternatief 3) en een verbonden parkenreeks. Al

met al is er een maatregelenpakket van *ongeveer* 284 mln. Euro voor een impuls in TBES voorzien. Dit is deels nodig om het systeem op orde te krijgen (voldoet nu nog niet). Dan heeft het systeem meer draagkracht voor maatregelen die vanuit ABA zijn voorzien, wat op zijn beurt de vergunbaarheid van een IJmeerverbinding ook weer dichterbij brengt. Voor de vergunbaarheid is het juridisch wel zo dat de effecten van de maatregelen al zichtbaar moeten zijn, dus bewezen moeten functioneren. Dit wordt nog een uitdaging. Ook een programmatische & gefaseerde aanpak van de maatregelen, de bekostiging en de governance zijn nog onderwerp van bespreking.

Vanuit TBES wordt gewerkt met een natuurthermometer. Het is nu een derde keer dat die wordt uitgelezen (bespreking in PS ook op 17 november). De hoofdboodschap is dat er maatregelen zijn genomen maar dat de effecten nog op zich laten wachten. Dit ligt in de lijn van de verwachting bij maatregelen op gebied van ecologie en waterkwaliteit. De ontwikkeling van ABA zal hoe dan ook een weerslag hebben op de thermometer.

Aanvullend op maatregelen voor een impuls in TBES zullen er mitigerende maatregelen en voorinvesteringen in natuur moeten worden getroffen, met name vanwege de nieuwe infrastructuur in het gebied. Per alternatief is onderzocht wat de aard en omvang van de verwachte impact is (Natura2000, Kaderrichtlijn Water, CO2 en stikstof), en welke maatregelen nodig zijn om deze impact te mitigeren. Alternatief 1 en 2, (IJmeermetro & IJmeermetro en- weg) houden met oog op vergunbaarheid rond natuur en ecologie rekening met 30% tot 70% tunnel voor de IJmeerverbinding (in 2020 werd nog rekening gehouden met 12% tunnel). Alternatief 3, Uitbreiding hoofdspoor, houdt rond de natuurgevoelige gebieden rekening met deels ondertunneling van het tracé, bijvoorbeeld langs de A1. Vanuit de onderzoeken blijkt dat mitigerende maatregelen heel goed mogelijk zijn en er per saldo relatief weinig schade is door de ontwikkeling na het nemen van dit soort maatregelen. De investeringen voor mitigatie worden vanuit de bereikbaarheidsoplossing bekostigd.

4. Haalbaarheid & bekostiging / regionale bijdrage

Het MIRT onderzoek kijkt ook naar haalbaarheid en bekostiging. Deze aspecten zijn in de afrondende fase. Momenteel lopen laatste gesprekken met experts rond de opgenomen maatregelen voor het aansluiten van de IJmeermetro op het Amsterdamse metronetwerk en de uitkomsten rond de OV-exploitatie. Deze inzichten moeten nog worden verwerkt in de cijfers. Duidelijk is dat het bij alle drie de ontwikkelrichtingen om substantiële bedragen gaat (enkele miljarden). De maatschappelijke kosten-baten analyse laat **voorlopig** de volgende scores zien (nog niet definitief):

- Alternatief 1 (IJmeer metro): een positieve score
- Alternatief 2 (IJmeermetro & -weg): een licht negatieve score
- Alternatief 3 (Hollandse brug): een negatieve score

Voor de bekostiging van de bereikbaarheidsoplossing kijken we vooral naar het regeerakkoord en een derde ronde van het Groeifonds. Op dit moment geeft IenW aan geen vrije middelen te hebben binnen het MIRT. Daar moet dus eerst extra geld bij. IenW heeft aangegeven het project niet te willen indienen in een tweede ronde van het Nationaal Groeifonds; ook BZK heeft dit niet gedaan. We kunnen het vanuit de regio indienen in een derde ronde van het groeifonds. Hierover zijn in MRA verband afspraken gemaakt (naast sluiten metroring en station bij Amsterdam Zuid). Daarnaast kunnen de grondexploitatie (plus) en OV exploitatie (bij alternatief 1 of 2 een plus) worden ingezet. Ook is gekeken naar alternatieve bronnen, zoals een (controversiële) cordon-heffing of bijdragen vanuit de postcode-loterij (voor ecologie & recreatie).

De mitigerende maatregelen zullen vanuit de infrastructuur worden gedekt. De impuls in TBES zal op een andere wijze tot stand moeten komen. De realisatie van TBES is een rijk- regio opgave. Vanuit Flevoland hebben we in de afgelopen periode al flink bijdragen aan een impuls van een robuust systeem door investeringen in

- Houtribdijk en Trintelzand (€ 1,5 mln)
- Markerwadden (rond € 8 mln)

- Oostvaardersoevers (€ 4 mln)

We hebben op dit moment geen middelen voor een nieuwe impuls in TBES. Het is dan ook zaak om het rijksfonds Grote Wateren aan te spreken. Hierover heeft een overleg met de provincie Noord-Holland plaatsgehad (zij zullen dit in de lobby steunen). Er is meer contact met EZK (LNV) en IenW/RWS over nodig.

Regionale bijdrage

Er zal om een regio-bijdrage worden gevraagd. De regionale bijdrage (niet beperkt tot ecologie) zal met name volgend jaar aan de orde komen en zal dan verder moeten worden uitgewerkt. Duidelijk is dat in het licht van de benodigde bedragen een provinciale bijdrage beperkt zal zijn. Vanuit de provincie lijkt het Fonds Verstedelijking Almere daar enigszins voor in aanmerking te komen. Een bijdrage vanuit het provinciale Programma Mobiliteit en Ruimte na 2030 moet nog worden besproken.

5. Vervolgstappen

Het MIRT onderzoek gaat nu richting afronding met het maken van een eindrapportage. Die eindrapportage wordt besproken tijdens de volgende momenten:

- Directeurenoverleg Oostflank: 25 november
- Directeurenoverleg SBaB: 26 november
- Programmaraad SBaB: 17 december
- Bestuurlijk Overleg MIRT: Q1 / voorjaar 2022