



## **Notitie Reikwijdte en Detailniveau**

ten behoeve van de planMER, de MKBA en het  
beoordelingskader RRAAM

Datum      4 april 2011  
Status      Concept

rraam

Rijk-regioprogramma  
AMSTERDAM — ALMERE — MARKERMEER



## Inhoud

1	Inleiding .....	5
1.1	Het programma RRAAM .....	5
1.2	RRAAM conform de methodiek van Sneller en Beter .....	6
1.3	Deze notitie.....	8
2	Probleemverkenning en doelstelling RRAAM .....	10
2.1	Doelstellingen RRAAM.....	10
2.2	Probleemverkenning RRAAM.....	11
3	De plan-m.e.r.- en MKBA-procedure.....	13
3.1	De planMER.....	13
3.1.1	Verplichting tot een plan-m.e.r.-procedure bij de Rijksstructuurvisie AAM .....	13
3.1.2	Doel planMER .....	13
3.1.3	Bevoegd gezag .....	14
3.1.4	De stappen in een plan-m.e.r.-procedure .....	14
3.1.5	Passende beoordeling .....	15
3.2	De MKBA .....	16
3.2.1	Definitie MKBA.....	16
3.2.2	KBA RAAM-brief .....	16
3.2.3	MKBA Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer .....	16
3.2.4	Stappenplan .....	17
3.3	Nader onderzoek.....	18
4	Scope.....	20
4.1	Plangebied en studiegebied planMER en MKBA .....	20
4.2	Detailniveau van de onderzoeken .....	21
4.3	Planhorizon .....	23
5	De alternatieven en zeef 1 .....	24
5.1	Inleiding .....	24
5.2	Onderbouwing eerder gemaakte keuzes.....	25
5.3	Nulalternatief .....	28
5.4	Zeef 1 .....	30
5.5	Het Hollandse Brug-alternatief.....	30
5.6	IJmeer-alternatieven .....	31
5.7	Samenvatting alternatieven.....	32
6	Effectbeschrijving en beoordeling ten behoeve van zeef 2 .....	33
6.1	Beoordelingskader .....	33
6.1.1	Opzet en structuur .....	33
6.1.2	Afbakening.....	34
6.1.3	Het beoordelingskader.....	34
6.1.4	Zeef 2 .....	36
6.2	PlanMER .....	38
6.3	MKBA .....	39
6.4	Gevoeligheidsanalyses.....	41
	Bijlage I: Het programma RRAAM.....	42
	Bijlage II: Relatie met andere projecten/programma's .....	44
	Bijlage III: Lijst afkortingen programma RRAAM.....	45



# 1 Inleiding

Voor u ligt de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau ten behoeve van de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer. In deze concept notitie worden de uitgangspunten en kaders voor het effectenonderzoek, zoals planMER en MKBA, geschetst en het beoordelingskader weergegeven.

De concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau zal aan de hand van het vrijwillig advies dat aan de Commissie MER is gevraagd, de opmerkingen van de wettelijk adviseurs en betrokken bestuursorganen en andere partijen (maatschappelijk proces, rijkspartners etc.) verder worden verbeterd alvorens deze zal worden vastgesteld. Op deze manier wordt geprobeerd het opstellen van de notitie te gebruiken om met elkaar in gesprek te gaan en zo gezamenlijk tot een zo goed mogelijk gedragen notitie te komen.

## 1.1 Het programma RRAAM

Op 6 november 2009 heeft het kabinet de RAAM-brief, Rijksbesluiten Amsterdam Almere Markermeer, vastgesteld en aangeboden aan de Tweede Kamer. Met de RAAM-brief heeft het kabinet samenhangende besluiten genomen over vijf grote projecten in de Noordelijke Randstad. Er is gekozen voor een drievoudige schaa sprong op het gebied van natuur, bereikbaarheid en verstedelijking (dat wonen én werken omvat). Daarbij is het principebesluit genomen voor een westelijke ontwikkeling van Almere inclusief IJmeer-verbinding. Het kabinet heeft aangegeven dat optimalisatie van de plannen noodzakelijk is alvorens tot uitvoering te kunnen komen.

In de RAAM-brief heeft het kabinet aangekondigd een Rijksstructuurvisie voor dit gebied op te stellen. Het doel van de Rijksstructuurvisie is meerledig:

- borging van het Rijksbeleid voor de regio Amsterdam-Almere-Markermeer-IJmeer; basis is de drievoudige ontwikkeling, zoals geformuleerd in de structuurvisie Randstad 2040 en de RAAM-brief;
- borging van de samenhang van het ruimtelijk beleid voor de regio Amsterdam-Almere-Markermeer en daarmee het borgen van een natuurinclusief ontwerp in het kader van de juridische toets voor de Natuurbeschermingswet;
- het bieden van een planologisch en financieel kader voor de realisatie van de drievoudige ambitie.

De Rijksstructuurvisie zal een beschrijving geven van de gewenste ontwikkeling van het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer. Hierbij gaat het om de drievoudige ambitie die in de vier werkmaatschappijen wordt uitgewerkt. Omdat het sociaal-economische vraagstuk zo'n belangrijk onderdeel van de opgave voor Almere is, beperkt de Rijksstructuurvisie zich niet tot deze ruimtelijk-fysieke onderwerpen. Ook relevante sociaal-economische thema's zullen worden behandeld op een redelijk hoog abstractieniveau. Hierbij wordt gedacht aan de Rijksvisie op het voorzieningenniveau (onderwijs, gezondheidszorg en cultuur) en het economisch programma voor Almere. Ook zullen de projecten die belangrijke interfaces hebben met de drievoudige schaa sprong (zoals AGU) worden beschreven. De verdeling van verantwoordelijkheden tussen Rijk en regio wordt in de Rijksstructuurvisie duidelijk gemaakt. Onderdeel van de Rijksstructuurvisie is de zogenoemde

voorkeursbeslissing. De voorkeursbeslissing is het besluit om het voorkeursalternatief<sup>1</sup> verder uit te werken in de planuitwerkingsfase van het MIRT.

RRAAM heeft de opdracht om de projecten zo vorm te geven, dat de MKBA van het alternatief West met IJmeerlijn substantieel verbetert (ten opzichte van de resultaten van de uitwerking van dit alternatief in de RAAM-brief) en de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt. Hiervoor is een viertal werkmaatschappijen ingesteld (zie kader). In de Rijksstructuurvisie zal een uitwerking plaatsvinden op het gebied van kosten, financiering, sociale en maatschappelijke baten, economie, natuur en ruimtelijk ontwerp en zullen besluiten worden genomen over de onderliggende projecten. De resultaten van de werkmaatschappijen, het Rijksteam (Hollandse Brug) en het regioteam (thema's) leveren hiervoor de benodigde gegevens. In het geval dat uit de resultaten blijkt dat de eerder gemaakte keuzes (toch) niet haalbaar zijn, dan zal het kabinet in overleg met de regionale partners een nieuw (principe-)besluit moeten nemen over de ontwikkeling van Amsterdam-Almere-Markermeer.

In bijlage I wordt het gehele programma RRAAM toegelicht.

## 1.2

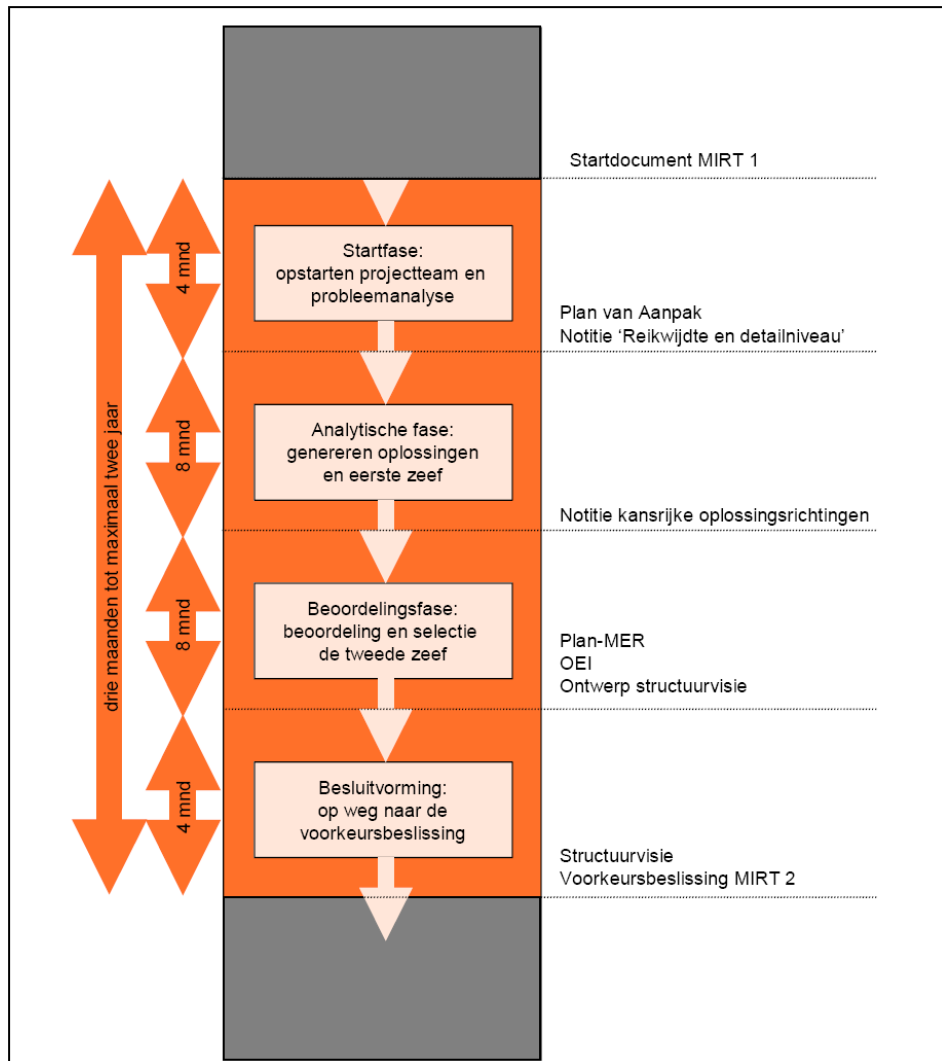
### **RRAAM conform de methodiek van Sneller en Beter**

Het programma RRAAM is een MIRT-verkenning en één van de 12 Sneller & Beter voorbeeldprojecten. De Sneller & Beter werkwijze is een uitwerking van de aanpak die de Commissie Elverding heeft voorgesteld om het besluitvormingstraject voor projecten te verbeteren en daarmee te verkorten.

Het MIRT bestaat uit vijf fasen: de initiatiefase, de verkenningsfase, de planuitwerkingsfase, de realisatiefase en de beheerfase. Het programma RRAAM zit in de verkenningsfase van het MIRT. Deze fase wordt afgesloten met een voorkeursbeslissing in de vorm van de Rijksstructuurvisie als er overeenstemming tussen de betrokken partijen is over welk alternatief de voorkeur geniet, en daarnaast besluiten voorliggen die houdbaar en uitvoerbaar zijn en met voldoende draagvlak in de samenleving. Ook moet er financiële dekking zijn.

Het programma RRAAM werkt volgens het Sneller & Beter gedachtegoed. Het procesontwerp Sneller & Beter richt zich op het realiseren van een besluit van een zodanige kwaliteit qua inhoud en proces dat deze maatschappelijk zo breed mogelijk wordt gedragen. Alleen op die manier is het mogelijk om ook echt sneller te komen tot besluitvorming en dus tot daadwerkelijk uitvoeren. Door de diverse stakeholders op de juiste momenten te betrekken bij de verkenning, wordt een gedragen voorkeursbeslissing voorbereid. Het procesontwerp Sneller en Beter deelt de verkenningsfase op in vier fasen, zie figuur 1.

<sup>1</sup> Het voorkeursalternatief bestaat uit een pakket samenhangende projecten of maatregelen.



**Figuur 1: De verkenningsfase volgens de Sneller en Beter werkwijze**

Het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau maakt onderdeel uit van de **startfase** van de MIRT-verkenning. In deze notitie worden de kaders gegeven voor de effectbeoordeling van de alternatieven en de criteria voor zowel zeef 1 als zeef 2 opgesteld.

In de **analytische fase** van de MIRT-verkenning RRAAM wordt door de werkmaatschappijen en het Rijk gewerkt aan de uitwerking en optimalisatie van de in de RAAM-brief gekozen ontwikkelingsrichting. In de RAAM-brief heeft dus al een eerste trechtering van alternatieven plaatsgevonden.

Zeef 1 is de afronding van de **analytische fase**. In zeef 1 worden de door de werkmaatschappijen en het Rijk geoptimaliseerde oplossingsrichtingen getoetst op onoverkomelijke belemmeringen of te wel randvoorwaarden en kosten. Op die manier wordt voorkomen dat er in het effectenonderzoek alternatieven worden onderzocht waarvan bij voorbaat al bekend is dat ze niet voldoen aan de opdracht. Op die manier trechtert zeef 1 dus naar een beperkt aantal kansrijke oplossingsrichtingen. Zeef 1 is een bestuurlijke keuze, die goed gemotiveerd moet zijn. Deze keuze wordt eind 2011 in het Bestuurlijk Overleg RRAAM bekrachtigd. Bij het programma RRAAM wordt er vooralsnog uitgegaan dat er na zeef 1 ongeveer vijf

integrale alternatieven overblijven. In hoofdstuk 5 wordt zowel zeef 1 als de verschillende alternatieven verder toegelicht.

Na zeef 1 start de **beoordelingsfase**. In deze fase worden de alternatieven die na zeef 1 zijn overgebleven beoordeeld. Hiertoe worden verschillende effectonderzoeken gedaan (planMER, MKBA, etc.) ten behoeve van de uiteindelijke selectie van één voorkeursalternatief. Dit gebeurt in zeef 2. Voor zeef 2 is in deze notitie een beoordelingskader opgesteld, zie hoofdstuk 6. In dit beoordelingskader wordt een overzicht gegeven van de resultaten van de verschillende onderzoeken (planMER, MKBA, etc.). Het doel is om alle betrokkenen hiermee op navolgbare wijze een samenhangend overzicht te geven in de effecten van de alternatieven. Op basis hiervan kunnen bestuurders een afgewogen besluit nemen over het alternatief waarmee ze de opgave gaan aanpakken: het voorkeursalternatief.

Dit voorkeursalternatief wordt vervolgens in de Rijksstructuurvisie vastgelegd en in overleg met de regio door het kabinet vastgesteld. Vervolgens worden er in een IAK II<sup>2</sup> nadere afspraken gemaakt over de uitvoering.

### 1.3 Deze notitie

In het schema op de volgende pagina, figuur 2, wordt het proces om te komen tot een Rijksstructuurvisie inclusief voorkeursbeslissing weergegeven. Dit schema is een invulling/uitwerking van de in de vorige paragraaf beschreven stappen van de Sneller&Beter-werkwijze voor het programma RRAAM.

Om uiteindelijk tot een keuze voor een integraal alternatief te komen voor de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, zal nader onderzoek moeten worden gedaan naar de economische, financiële en milieu-gevolgen en eventuele andere effecten van elk alternatief. Dit levert de benodigde beslisinformatie op om uiteindelijk te komen tot een voorkeursalternatief.

Hiertoe wordt een planMER en een MKBA uitgevoerd op de alternatieven en waar nodig wordt er nog onderzoek gedaan naar overige effecten. In deze notitie worden de kaders en uitgangspunten gegeven voor deze planMER, MKBA en het overige effectenonderzoek. Ook geeft de notitie aan de voorkant van het proces richting aan zowel zeef 1 (de selectie van kansrijke oplossingsrichtingen) als zeef 2 (de keuze van een voorkeursalternatief).

De planMER en de MKBA hebben een aantal overeenkomstige stappen en uitgangspunten. In deze notitie worden deze stappen en uitgangspunten besproken: Analyse opgave (hoofdstuk 2)

- Beschrijving alternatieven (hoofdstuk 5)
- Benoeming effecten (wat zijn de te verwachte effecten die worden onderzocht, hoofdstuk 6)
- Relatering van de effecten aan de opgave (zijn de opgave en de aan de opgave gerelateerde effecten met elkaar in balans? Hoofdstuk 6)

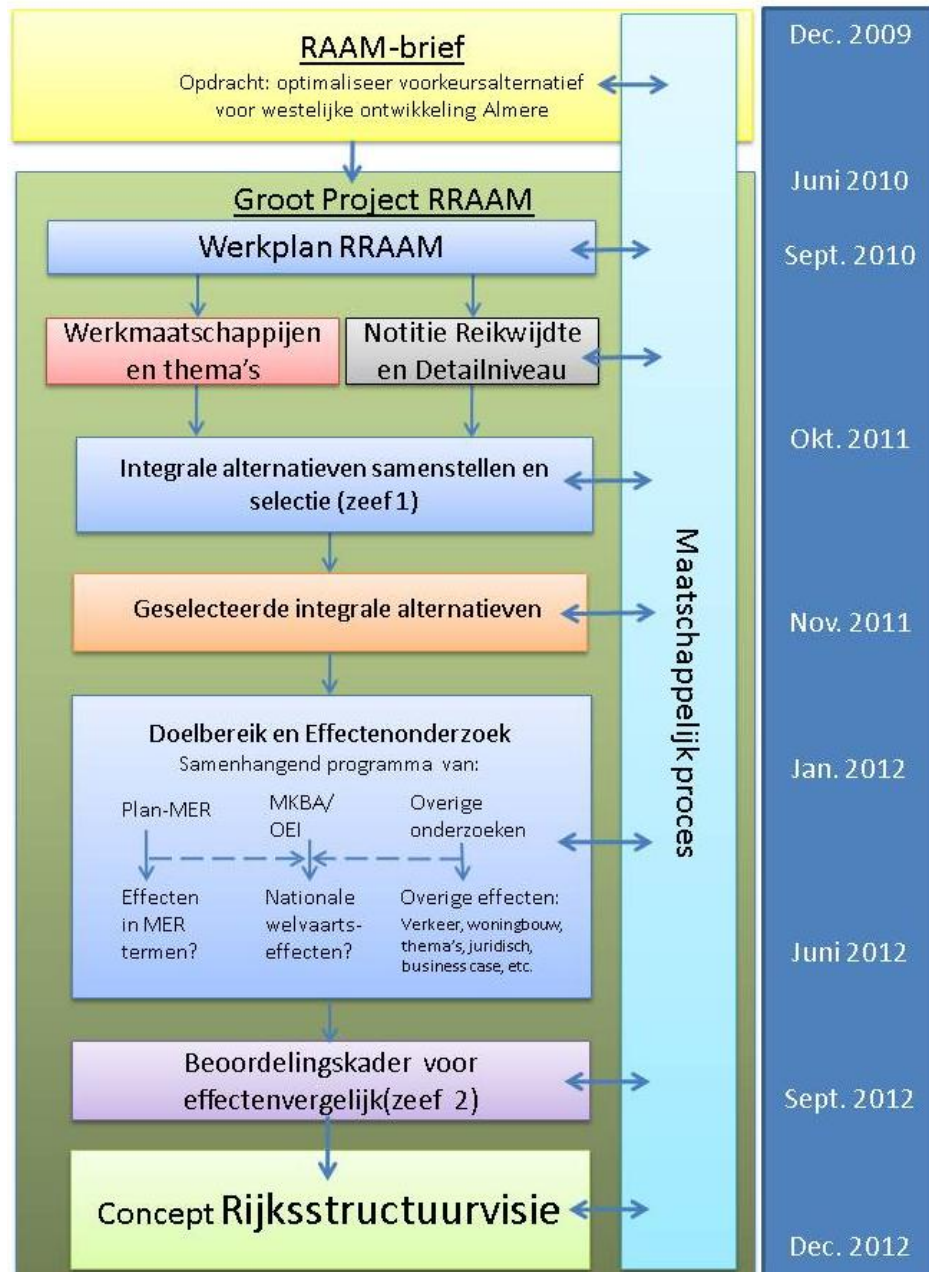
Daarnaast zijn de toetsingscriteria (onoverkomelijke belemmeringen/randvoorwaarden en kosten) voor de selectie alternatieven (zeef 1) en het beoordelingskader ten behoeve van de keuze van het voorkeursalternatief (zeef 2) opgenomen. Op deze manier wordt aan de voorkant van het proces helder weergegeven waar de planMER en de MKBA zich op richten, zodat hierover met verschillende betrokkenen in een vroeg stadium overlegd kan worden, zoals

<sup>2</sup> Integraal Afspraken Kader II.



bijvoorbeeld met de maatschappelijke organisaties, de wettelijk adviseurs en bestuursorganen.

Tot slot kan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau na voltooiing van de planMER en de MKBA gebruikt worden om te beoordelen of het onderzoek inderdaad de informatie heeft opgeleverd die vooraf noodzakelijk werd geacht.



**Figuur 2** het proces om te komen tot de concept Rijkstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer

## 2 Probleemverkenning en doelstelling RRAAM

### 2.1 Doelstellingen RRAAM

#### Lange termijn (2030 en verder)

In de Noordvleugelbrief van augustus 2006 heeft het Kabinet het besluit genomen tot de schaa sprong van Almere. De Noordvleugelbrief is een besluit van het kabinet dat in nauwe samenspraak met de regio tot stand is gekomen. In de Noordvleugelbrief is aangegeven dat het voor de ontwikkeling van de Noordelijke Randstad van belang is om ca. 220.000 woningen te realiseren in de Noordvleugel en de NV-Utrecht. Het streven is om 40% van de nieuwe woningen in het bestaande bebouwde gebied te realiseren (o.a. in de steden Amsterdam en Utrecht). Daarnaast groeit Almere door met 60.000 woningen. Zowel het Rijk als de regio vindt het belangrijk dat Almere zich verder ontwikkelt tot een complete evenwichtige stad met grootstedelijke voorzieningen. Een stad die bijdraagt aan de economische versterking van de gehele Noordvleugel van de Randstad. In de structuurvisie Randstad 2040 van 2008 wordt deze schaa sprong nogmaals bevestigd.

In de RAAM-brief van november 2009 heeft het kabinet een principe besluit genomen over hoe de schaa sprong van Almere vorm zou moeten krijgen. In de RAAM-brief wordt gekozen voor de drievoudige schaa sprong: verstedelijking, groen/blauw en infrastructuur en ingezet op een primair westelijke ontwikkeling van Almere inclusief IJmeerverbinding en het ecologisch herstel van het Markermeer-IJmeer. In het IAK wordt dit nogmaals bevestigd en is het volgende opgenomen: "Partijen streven naar realisering van 60.000 woningen en 100.000 arbeidsplaatsen, inclusief de bijbehorende voorzieningen, infrastructuur, groen en water, in Almere in de periode 2010 – 2030 of zoveel later voor zover dat strookt met de nationale demografische en economische ontwikkeling van Nederland en de noordelijke Randstad in het bijzonder. Realisering kan alleen plaatsvinden op een voor alle partijen financieel verantwoorde wijze."

Dit leidt voor de lange termijn tot de volgende doelstelling:

**Realiseren van een drievoudige ambitie (Almere als sociaal, economisch en ecologische duurzame stad en met 60.000 woningen gegroeid, realiseren bijbehorende ontsluiting en realiseren van een Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem), om daarmee de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad te verbeteren.**

Het uitgangspunt voor de lange termijn hangt af van de besluitvorming eind 2012. Dit komt te staan in de nog op te stellen concept-Rijksstructuurvisie. Producten zijn vervolgstudies en het op onderdelen starten van de uitvoering.

#### Korte termijn (2012)

In de RAAM-brief en het IAK (januari 2010) zijn afspraken gemaakt over de projecten in het gebied. Opdracht is om de projecten zo vorm te geven, dat de MKBA substantieel verbetert (ten opzichte van het oorspronkelijke alternatief West met IJmeerlijn) en de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt. De kosten-baten verhouding voor de IJmeerverbinding is berekend op 0,2. Met substantieel wordt bedoeld een kosten-batenratio die gebruikelijk is bij andere complexe ruimtelijke ontwikkelingsprojecten, waarover een positief besluit is genomen.

Tot 2012 zal gewerkt worden aan deze verdere uitwerking in de MIRT-verkenning. Dit leidt tot een concept-Rijksstructuurvisie eind 2012, inclusief concept-voorkeursbeslissing (conform het Sneller & Beter-gedachtegoed), waarin een keuze wordt gemaakt over de ontwikkelingsrichting voor de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. Na formele inspraak en behandeling in de Tweede Kamer wordt uiterlijk in 2014 de definitieve voorkeursbeslissing genomen in de Rijksstructuurvisie.

Dit leidt voor de korte termijn (2012) tot de volgende doelstelling:

**Transparante en door betrokken partijen zo goed mogelijk gedragen Rijksbesluitvorming over de drievoudige ambitie, waarbij de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt en de kostenbatenratio substantieel verbetert.**

## 2.2 Probleemverkenning RRAAM

### Probleemdefinitie

De probleemdefinitie van RRAAM bestaat uit drie onderdelen:

1. de Noordelijke Randstad kent een grote behoefte aan woningen, zowel kwalitatief als kwantitatief;
2. Almere is een eenzijdig georiënteerde stad, met capaciteitsknelpunten op de weg en op het spoor en een voorzieningenniveau dat achterblijft bij de groeiende omvang van de stad;
3. het Markermeer-IJmeer is een verslechterd ecologisch systeem met een lage kwaliteit en een geringe biodiversiteit. Daarnaast bestaat behoefte aan recreatiegebied in de Noordelijke Randstad.

#### Ad 1)

Tot 2040 zijn circa 500.000 nieuwe woningen nodig in de Randstad. De Noordelijke Randstad blijft de komende decennia een groeiregio waar 220.000 woningen bijgebouwd moeten worden in aantrekkelijke woonmilieus. De kwaliteit van de woningen en de woonomgeving is cruciaal om hooggekwalificeerd personeel uit binnen- en buitenland te kunnen aantrekken. In het huidige repertoire van woonmilieus in de noordelijke Randstad ontbreken vooral bijzondere stedelijke woonmilieus en bijzondere landelijke en suburbane woonmilieus.

Op dit moment is er geen aanleiding om te twifelen aan de omvang van de woningbehoeften op lange termijn. Hoe de woningmarkt zich ook zal ontwikkelen, zeker is dat er voor de lange termijn meer woningen nodig zijn. Daarbij is de crisis van tijdelijke aard in vergelijking tot de lange termijn-horizon van RRAAM en de tijd die het kost om deze woningen te bouwen. Deze analyse wordt ook ondersteund door recent onderzoek van het CBS, namelijk de in december 2010 uitgebrachte bevolkings- en huishoudensprognose. Desalniettemin wordt onderzoek uitgevoerd om te toetsen of de woningbouwprognoses nog actueel zijn.

#### Ad 2)

Hoewel veel bewoners tevreden zijn over het wonen in Almere, is het imago van Almere buiten de stad minder goed. Op dit moment is het aanbod van woningen en het aanbod van arbeid en voorzieningen eenzijdig, waardoor ook de samenstelling van de bevolking eenzijdig is. Die eenzijdigheid leidt tot risico's voor de sociale en economische structuur van de stad. Meer diversiteit, vooral in opleidingsniveau en levensfase is nodig om de stad in sociaal opzicht

duurzaam te laten zijn.

Bij de achterlopende voorzieningen speelt ook de financiële positie van de gemeente Almere en de provincie Flevoland een rol in het kader van de verdeling van het gemeente- respectievelijk provinciefonds (onderzoek Cebeon, 2008).

De ontsluiting van Almere is in de huidige situatie een probleem. De komende twintig jaar vraagt de verbinding tussen Amsterdam en Almere aandacht als drager van het netwerk en als ontwikkelas. Nu heeft deze route met capaciteitsknelpunten te kampen. Op korte termijn wordt de wegcapaciteit in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere sterk vergroot. De wegcapaciteit is daarmee toereikend, ook voor de lange termijn. Voor het openbaar vervoer ligt dat anders. Op de korte termijn worden maatregelen genomen om capaciteit en kwaliteit van de spoorverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL) aanzienlijk te verbeteren. Dat is echter met het oog op de verder toenemende vraag naar openbaar vervoer in deze corridor niet voldoende. Bovendien is ook de lokale ontsluiting van nieuwe woonwijken van groot belang.

#### Ad 3)

Het verslechterde ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer komt doordat de meren door de Houtribdijk afgesloten zijn en het slib niet bezinkt. Dit leidt tot troebel water. De voorgenomen ontwikkeling van woningbouw en infrastructuur in de Noordelijke Randstad legt extra druk op het ecologisch systeem. Bij de gekozen manier om om te gaan met de juridische vereisten van Natura 2000 is het noodzakelijk om een integraal plan te maken voor het hele gebied waarin ecologie, recreatie, economie en stedenbouw samenkomen.

De Noordelijke Randstad is een van de drukste gebieden van Europa. Miljoenen mensen wonen en werken in een relatief klein gebied en hebben behoefte aan ontspanning. Dit vraagt aantrekkelijke en toegankelijke landschappen en natuur.

De problemen zijn deels een verantwoordelijkheid van het Rijk (bijvoorbeeld de nationale ontsluiting) en deels een verantwoordelijkheid van de regio (bijvoorbeeld de kwaliteit van de woonomgeving). Door de samenhang van de opgaven is een gezamenlijke aanpak en een integrale Rijksstructuurvisie noodzakelijk. In de Rijksstructuurvisie wordt helder opgenomen wie verantwoordelijk is voor welk probleem en welke oplossing.

## 3 De plan-m.e.r.- en MKBA-procedure

Ten behoeve van de keuze van het voorkeursalternatief worden alle relevante effecten per alternatief in beeld gebracht. In dit hoofdstuk worden de procedures voor de plan-m.e.r.-procedure (paragraaf 3.1) en de MKBA-procedure (paragraaf 3.2) toegelicht. Ook wordt in paragraaf 3.3 ingegaan op het overige onderzoek dat wordt gedaan ten behoeve van het in beeld brengen van de effecten. De onderzoeken staan echter niet op zichzelf. Behalve dat de verschillende onderzoeken input zullen leveren voor het beoordelingskader, worden de resultaten van een aantal onderzoeken zoals bijvoorbeeld de planMER en de businesscase ook gebruikt als input voor de MKBA.

### 3.1 De planMER

#### 3.1.1 *Verplichting tot een plan-m.e.r.-procedure bij de Rijksstructuurvisie AAM*

De m.e.r.-procedure is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid (en bedrijven) die (uiteindelijk) kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In het Besluit m.e.r. (AMvB behorende bij de Wet milieubeheer) staat aangegeven wanneer een m.e.r.-procedure verplicht is. In dit geval zijn er meerdere redenen waarom de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer planMER-plichtig is. Zo is een planMER-plichtig als het plan een kader vormt voor activiteiten die (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu zoals de aanleg, wijziging of uitbreiding van een autosnelweg, landelijke spoorweg, de bouw van woningen etc. (zie voor de gehele lijst onderdeel C van de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage: Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage verplicht is).

Daarnaast is het ook verplicht een plan-m.e.r.-procedure te doorlopen indien een Passende Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 voor dit plan verplicht is vanwege hierin opgenomen activiteit(en). Voor de plannen voor het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) in het Markermeer/IJmeer en de IJmeerverbinding zal een Passende Beoordeling moeten worden uitgevoerd omdat deze in een Natura 2000-gebied liggen. Dit is een tweede reden waarom de Rijksstructuurvisie AAM planMER-plichtig is.

Omdat de Rijksstructuurvisie een plan is, zal voor de Rijksstructuurvisie een planMER worden opgesteld. Er bestaat een uitgebreide en een beperkte m.e.r.-procedure. In het geval van het opstellen van een plan zoals de Rijksstructuurvisie, zal altijd de uitgebreide procedure moeten worden doorlopen.

#### 3.1.2 *Doel planMER*

Het doel van de planMER is om het milieu een volwaardige plek in de besluitvorming te geven. Daarnaast geeft het transparante en objectieve informatie over de verschillende alternatieven, die gebruikt kan worden voor de communicatie met de omgeving. Informatievoorziening is dus een neven doel van de planMER.

3.1.3

*Bevoegd gezag*

De minister van Infrastructuur en Milieu is samen met de Staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie het bevoegd gezag voor de Rijksstructuurvisie en ook voor de plan-m.e.r.- procedure.

3.1.4

*De stappen in een plan-m.e.r.-procedure*

De planMER kent een aantal verplichte stappen. Voor de Rijksstructuurvisie zal de uitgebreide procedure moeten worden doorlopen.



**Figuur 3 Stappen plan-m.e.r.-procedure**

Kennisgeving en zienswijzen

Het voornemen om een structuurvisie op te stellen en de plan-m.e.r.-procedure te doorlopen, moet openbaar worden aangekondigd. Deze kennisgeving wordt gedaan door het bevoegd gezag, in dit geval de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. Naar aanleiding van deze kennisgeving moet de mogelijkheid worden geboden om zienswijzen in te dienen.

Op 3 maart 2011 heeft de openbare kennisgeving voor RRAAM in de Staatscourant en in diverse regionale kranten gestaan. In de advertentie wordt ingegaan op de wijze waarop belanghebbenden betrokken kunnen worden bij het RRAAM-proces. Als bijlage is het participatieplan voor RRAAM ter inzage gelegd. In het participatieplan is aangegeven op welke manier het participatie-traject wordt ingevuld. In de kennisgeving wordt eenieder gevraagd hoe men bij dit traject betrokken wil worden.

Op die manier wordt eenieder betrokken bij hoe het participatie-traject er verder uit zal komen te zien. De zienswijze-termijn liep van 4 maart tot en met 31 maart.

#### Raadpleging en advies op reikwijdte en detailniveau

Bij de uitgebreide m.e.r.-procedure raadpleegt het bevoegd gezag, het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het voorbereiden dan wel vaststellen van het betreffende plan of besluit, in alle gevallen de wettelijk adviseurs en andere bestuursorganen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (MER).

#### Vrijwillig advies Commissie MER

Besloten is om de Commissie MER al in een vroeg stadium bij de Rijksstructuurvisie AAM te betrekken. In deze fase gebeurt dat door advies te vragen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Het betrekken van de Commissie MER is in deze fase van de procedure niet verplicht, maar bij een complex programma zoals RRAAM lijkt het verstandig de Commissie MER in een vroeg stadium te betrekken. Bij de uitgebreide m.e.r.-procedure die hier wordt doorlopen is advies door de Commissie MER overigens wel verplicht tijdens de ter inzage legging van de planMER tezamen met de concept Rijksstructuurvisie. Dit is voorzien in 2013.

#### Vaststellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau zal na raadpleging van de wettelijk adviseurs en de bestuursorganen, na advisering door de commissie MER en afgestemd met het Maatschappelijk Proces en de diverse partijen binnen RRAAM worden vastgesteld tijdens het Bestuurlijk Overleg RRAAM dat in mei gepland staat.

### 3.1.5

#### *Passende beoordeling*

In het programma RRAAM is gekozen voor een integrale gebiedsaanpak. In dit programma is een ecologische systeemverbetering van het Markermeer en IJmeer een belangrijke doelstelling. Op die manier ontstaat een natuurinclusief plan, waarbij natuur vanaf het begin is meegenomen. Zo wordt aan de voorkant van het proces geborgd dat natuur een volwaardige plek krijgt in dit plan en wordt dus gewaarborgd dat er geen sprake is van significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen. Toch zal ook voor de Rijksstructuurvisie AAM een zogenaamde passende beoordeling moeten worden gemaakt. In welke gevallen het maken van een passende beoordeling voor plannen verplicht is vanwege de hierin opgenomen activiteit(en), is geregeld in artikel 19j, tweede lid, Natuurbeschermingswet 1998.

Bij een plan voor een Natura 2000-gebied dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in dat gebied kan verslechteren of een significant verstoring effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, dient het bestuursorgaan een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied te maken van de in het plan voorgenomen activiteiten. Dit dient te gebeuren voor de vaststelling van het plan. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de instandhoudingsdoelstelling(en) van dat gebied. Er kan voor worden gekozen de passende beoordeling van een plan onderdeel te laten zijn van de voorgeschreven milieu-effectrapportage. Het is niet verplicht voor alle alternatieven een passende beoordeling uit te voeren. Dit hoeft slechts voor het voorkeursalternatief te gebeuren. Pas indien dit voorkeursalternatief significant negatieve effecten met zich meebrengt, dan moet worden bekeken of een ander alternatief betere resultaten oplevert. De vraag is echter of dit ook voor de Rijksstructuurvisie AAM een goede werkwijze is. Er kan ook voor gekozen worden voor alle alternatieven een Passende Beoordeling uit te voeren, zodat al voor het nemen van de voorkeursbeslissing bekend is of het gekozen alternatief voldoet aan

de wettelijke vereisten. Zo kan deze kennis worden meegenomen in het besluitvormingsproces.

Omdat het maken van een natuurinclusief plan een nieuwe aanpak is in de omgang met Natura 2000-gebieden, is er een juridische strategie opgesteld. Deze juridische strategie wordt ten behoeve van de Rijksstructuurvisie op dit moment verder uitgewerkt.

## **3.2 De MKBA**

### *3.2.1 Definitie MKBA*

Door middel van een MKBA kunnen de huidige en de toekomstige voor- en nadelen van een project voor de samenleving als geheel zo objectief mogelijk (in Euro's) in kaart worden gebracht.

Een MKBA wordt ingezet vanuit een ruime opvatting van het begrip 'welvaart'. Naast goederen en diensten ('harde economie') neemt een MKBA ook immateriële zaken mee, die geen prijs op een "markt" hebben. Dit zijn bijvoorbeeld effecten op milieu, landschap, natuur en ruimtelijke kwaliteit. Als er geen markten zijn waarvan een prijs kan worden afgeleid, wordt de waarde van deze effecten met een specifieke waarderingstechniek in geld uitgedrukt.

Binnen een MKBA wordt een vergelijking gemaakt van alle kosten en baten van één of meerdere projectalternatieven (mogelijke oplossingsrichtingen) met een nul-alternatief (meest waarschijnlijke ontwikkeling mocht het project niet doorgaan). Het verschil tussen het projectalternatief en het nulalternatief vormt het uitgangspunt voor een MKBA.

### *3.2.2 KBA RAAM-brief*

In 2009 hebben het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in het kader van de RAAM-brief een kosten-batenanalyse (KBA) van de integrale alternatieven voor de schaalessprong van Almere uitgevoerd. Uit de KBA is naar voren gekomen dat het alternatief West (Waterstad) met een IJmeerlijn een ongunstige kosten-batenverhouding kent.

### *3.2.3 MKBA Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer*

De MKBA Rijksstructuurvisie AAM krijgt gestalte langs twee lijnen:

- Optimalisatie alternatief West (Waterstad) met IJmeerlijn.
- Verbetering MKBA-systematiek.

#### Optimalisatie alternatief West (Waterstad) met IJmeerlijn

De 4 werkmaatschappijen hebben de opdracht gekregen om de projecten (bereikbaarheid, verstedelijking en natuur) zo vorm te geven, zodat de MKBA substantieel verbetert (ten opzichte van het oorspronkelijke alternatief *West (Waterstad) met IJmeerlijn* en de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt. Met substantieel wordt bedoeld een kosten-batenratio, die gebruikelijk is bij andere complexe ruimtelijke ontwikkelingsprojecten, waarover een positief besluit is genomen.

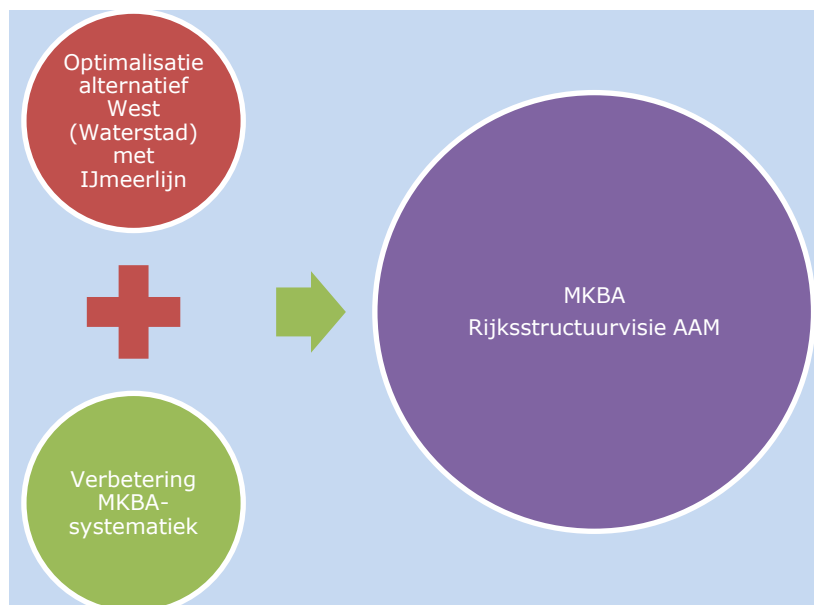
#### Verbetering MKBA-systematiek

Tegelijkertijd wordt gewerkt aan verbetering van MKBA-systematiek (Motie Wiegman-Van Meppelen Scheppink). De verbetering van de MKBA-systematiek wordt vormgegeven langs vier lijnen: methodiek verder verrijken; toegankelijker



maken van de presentatie; nationale en regionale effecten onderscheiden en in brede politiek-bestuurlijke omgeving positioneren.

Bij de totstandkoming van de MKBA Rijksstructuurvisie zal zoveel mogelijk bij het verbetertraject van de MKBA-systematiek worden aangesloten, zowel wat betreft de inhoud als de presentatie. Ambitie is om de MKBA een proeftuin te laten zijn voor de uitkomsten van het verbetertraject.



**Figuur 4 Totstandkoming MKBA Rijksstructuurvisie AAM**

### 3.2.4

#### *Stappenplan*

Bij de uitvoering van de MKBA Rijksstructuurvisie AAM is een aantal stappen voorzien. Binnen deze notitie is reeds ingegaan op de gezamenlijke stappen en uitgangspunten voor het te verrichten onderzoek met de planMER. Het gaat hierbij om de volgende stappen: de analyse van de opgave, de beschrijving van de alternatieven, de benoeming van de verwachte effecten en relatering van de verwachte effecten aan de opgave (nut noodzaak: leiden de verwachte effecten ertoe dat de problemen worden opgelost en de kansen worden benut?) In de volgende stap worden de resultaten van de planMER (milieueffecten), het verkeersonderzoek (verkeerseffecten) en de business cases (kosten en opbrengsten) van de werkmaatschappijen gebruikt als invoergegevens voor de MKBA. Deze effecten worden (zoveel) mogelijk vertaald in monetaire eenheden. Daarna wordt een gevoeligheidsanalyse en actoranalyse uitgevoerd. Hierbij geeft gevoeligheidsanalyse inzicht in de onzekerheden die bij de uitkomsten van de MKBA spelen en geeft de actoranalyse inzicht in wie opdraait voor de kosten en bij wie de baten terecht komen. Vervolgens zal aan de planbureaus (CPB en PBL) worden gevraagd een second opinion op de MKBA uit te voeren (zie hieronder). Ten slotte levert de MKBA, tezamen met de andere (effecten)studies, beslisinformatie aan voor het beoordelingskader (inzicht in welvaartseffecten).

#### Rol Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving

Eerder hebben het CPB en het PBL reeds aangegeven dat zij geen uitvoerder van de MKBA Rijksstructuurvisie AAM zullen zijn. De opdracht voor de totstandkoming van deze MKBA zal aan een adviesbureau worden gegund (aanbestedingsprocedure al dan niet in combinatie met de planMER). Het CPB en het PBL zullen wel de methodiek van de KBA uit 2009 ter beschikking stellen en een second opinion op de

MKBA uitvoeren. Het uitvoeren van een second opinion op een MKBA is bij complexe projecten gebruikelijk.

### 3.3 Nader onderzoek

Mede ten behoeve van de planMER en de MKBA zal er ander onderzoek worden uitgevoerd. Zo zal een onderzoek naar de woningbouwprognoses worden gedaan. Ook zal er een verkeersanalyse worden gedaan en een ruimtelijk ontwerp worden gemaakt.

#### Woningbouwprognoses

Uitgangspunt voor de integrale alternatieven is de RAAM-brief. Daarin is opgenomen dat voor de Noordelijke Randstad er een vraag naar ruim 220.000 woningen wordt verwacht tot 2030. In het westelijke deel van de regio is echter weinig ruimte voor stedelijke uitbreiding. Daarom heeft het kabinet, op voorspraak van de regio, Almere gevraagd om met de bouw van 60.000 woningen een belangrijk deel van de verstedelijkingsopgave van de regio in te vullen (RAAM-brief).

Sinds de RAAM-brief hebben een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden. De belangrijkste daarvan is dat de woningmarkt meer onder druk is komen te staan door de economische crisis. Dit is geen structurele situatie. Het is wel een factor die invloed heeft op de mogelijke toekomstige fasering van verstedelijking.

Ter input voor de opstelling van de alternatieven en voor de planMER en MKBA wordt daarom onderzoek uitgevoerd naar de meest actuele cijfers voor vraag, aanbod en fasering in de woningmarkt (kwaliteit en kwantiteit) en een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Deze informatie moet beschikbaar zijn voorafgaand de opstelling van integrale alternatieven (om te kunnen bepalen of alternatieven qua woningmarkt reëel zijn) en voordat de planMER en MKBA worden uitgevoerd.

Op dit moment is er geen aanleiding om van een gewijzigde langetermijn bouwopgave voor de Noordelijke Randstad en Almere uit te gaan. Het is daarbij belangrijk de conjuncturele kortetermijn aspecten goed te onderscheiden van langetermijn trends die op ons afkomen. Zo geeft het Planbureau voor de leefomgeving aan, in een studie over de demografische krimp in Nederland (2010), dat de bevolking in de (grote steden) van de Randstad op de lange termijn blijft doorgroeien. "De bevolkingsgroei concentreert zich in de Randstad: de vier grote steden en Almere zijn koplopers." Dit beeld schetst men ook voor de huishoudensontwikkeling. Het eerder genoemde onderzoek zal hier meer inzicht in bieden.

#### Verkeersanalyse

Naast de planMER leveren ook de verkeersberekeningen input voor de MKBA. Een goede afstemming van uitgangspunten, aannames en te onderzoeken alternatieven is ook hier vereist. Dit geldt tevens voor de te leveren output van het verkeersmodel aan de MKBA.

#### Ruimtelijk ontwerp

Belangrijk om te komen tot de concept Rijksstructuurvisie AAM is het maken van een ruimtelijk ontwerp. Hiermee worden de functionele synergie en de ruimtelijke keuzes inzichtelijk, zodat de maatschappelijke en financiële haalbaarheid van deze keuzes getoetst kan worden in de MKBA. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de resultaten van de werkmaatschappijen en het Rijksteam voor wat betreft de optimalisatie van het verstedelijkingsmodel met Hollandse Brug. Voor elk van de

geselecteerde integrale alternatieven zal na zeef 1 een ruimtelijk ontwerp worden gemaakt.

#### Kostenraming

Voor elk van de geselecteerde integrale alternatieven wordt een kostenraming opgesteld. In het financieel kader RRAAM wordt een integraal financieel overzicht van de gehele opgave gemaakt, die als beslisinformatie dient voor de Rijksstructuurvisie. Naast de werkmaatschappijen levert ook het financieel kader Almere 2.0 hiervoor de benodigde informatie.

#### Businesscase

De businesscase is een bedrijfseconomische vertaling van programma RRAAM, waarbij alle cashflows in de looptijd van het programma worden uitgezet. Hierbij wordt rekening gehouden met de scope en de looptijd van het programma. Aan de hand hiervan kan de bedrijfseconomische rentabiliteit worden bepaald. De businesscase helpt om investeringsbeslissingen te onderbouwen vanuit de perspectieven van investeerders. De businesscase voor RRAAM wordt opgesteld als input voor de MKBA.

## 4 Scope

In dit hoofdstuk zullen het plan- en studiegebied voor de planMER en de MKBA worden beschreven.

### 4.1 Plangebied en studiegebied planMER en MKBA

Het is voor de effectbeschrijving van belang om een plangebied en een studiegebied te definiëren. Het plangebied is het geografische gebied waar de voorgestelde maatregelen betrekking op hebben. Het studiegebied omvat de bredere omgeving waar de effecten van de alternatieven waarneembaar kunnen zijn. De omvang van het studiegebied is afhankelijk van de reikwijdte van de effecten waar deze zich nog significant van de referentiesituatie onderscheiden. De omvang van het studiegebied kan zodoende per te beschouwen effect verschillen.

Het plangebied voor de planMER voor de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer bestaat uit dat gebied waarin de maatregelen daadwerkelijk plaatsvinden. Dit is dus het plangebied van de vier werkmaatschappijen, de bestaande stad Almere en het bestaande spoortracé:

- Oosterwold
- Centrum-Weerwater
- Amsterdam-Almere (inclusief de aantakking van de IJmeerverbinding op de Zuidas)
- Het Markermeer en IJmeer
- Bestaande stad Almere
- Hollandse Brug incl. tracé richting Amsterdam



Figuur 5 Plangebied

In de Rijksstructuurvisie worden de ontwikkelingen in het plangebied in de context gezet van de opgave voor de gehele regio: de Noordelijke Randstad. De opgave die er immers in bovenstaand plangebied ligt, is een uitwerking van de opgave voor de gehele Noordelijke Randstad. Dit betekent echter niet dat je in de planMER en MKBA de gehele Noordelijke Randstad als plangebied dient te nemen. Het plangebied is immers dat gebied waar daadwerkelijk de maatregelen terechtkomen.

Er zijn ook een aantal projecten die buiten de scope van de Rijksstructuurvisie vallen, maar die wel belangrijke interfaces hebben met de drievoudige schaa sprong en zelfs ook in het plangebied ingrijpen. Deze interfaces zullen in de rijksstructuurvisie worden beschreven. Deze projecten worden genoemd in bijlage II.

### Studiegebied

Het studiegebied voor de planMER verschilt per te beschouwen milieu-effect. Zo is het effect op bodem redelijk lokaal terwijl luchtkwaliteit weer een groter studiegebied vergt. Per milieu-thema zal in de planMER worden onderzocht tot waar de effecten zich nog significant van de nulsituatie onderscheiden. Het totale studiegebied zal dus groter zijn dan het plangebied.

Bij de MKBA gaat het om het totaal aan welvaartseffecten van de Schaa sprong van Almere. Daarbij is in beginsel geheel Nederland als studiegebied te beschouwen.

## **4.2 Detailniveau van de onderzoeken**

Het detailniveau van de onderzoeken wordt afgestemd op het detailniveau van het plan (de Rijksstructuurvisie). Het detailniveau van de planMER is dus lager<sup>3</sup> dan van de effectbeschrijvingen die voor een besluitMER benodigd zijn ten tijde van een aanlegbesluit.

De Rijksstructuurvisie is de nationale visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer. De Rijksstructuurvisie zal richtinggevend besluiten nemen die van nationaal belang zijn. Dit heeft effect op het detailniveau waarop de gewenste ontwikkeling wordt beschreven. Daarnaast zijn er naast de Rijksstructuurvisie veel andere besluiten noodzakelijk om de drievoudige ambitie uiteindelijk te kunnen realiseren, zoals wijzigingen van provinciale omgevingsplannen, gemeentelijke structuurvisies en bestemmingsplannen, tracébesluiten en vergunningen op grond van de Natuurbeschermingswet. De diverse besluiten vereisen informatie met een verschillende mate van detailniveau.

Het detailniveau van de Rijksstructuurvisie wordt dus door twee zaken bepaald:

1. Tot op welk detailniveau gaat het nog om een nationaal belang;
2. Welk detailniveau is nodig om de belangrijkste keuzes te maken, zodanig dat deze niet alsnog in de planuitwerkingsfase genomen hoeven te worden.

Voor de verschillende onderdelen van de Rijksstructuurvisie is op deze manier het detailniveau bepaald. Deze worden hieronder per onderdeel behandeld.

### Woningbouw

<sup>3</sup> Lager detailniveau, dus een hoger abstractieniveau

In de Rijksstructuurvisie zal de kwantitatieve verdeling van woningen door middel van een vlekkenplan worden weergegeven. Hierbij gaat het om een globale afbakening van de bouwlocatie en het aantal woningen (in duizendtallen) die daar gebouwen zouden kunnen worden. In samenhang daarmee zal ook worden aangegeven welke typen woonmilieus die daarbij gerealiseerd zouden kunnen worden, gelet op de kwalitatieve woningbehoefte van Almere en de Noordelijke Randstad.

#### Infrastructuur

Voor de infrastructuur (IJmeerverbinding, maar ook de overige infrastructuur) geldt dat in de Rijksstructuurvisie per infrastructuurverbinding globaal wordt aangegeven hoe het tracé zal komen te lopen. In de planuitwerkingsfase wordt het tracé immers pas definitief bepaald. Uiteraard zal in de Rijksstructuurvisie voor de IJmeerverbinding ook worden vastgelegd of er een brug of een tunnel zal worden uitgewerkt. Daarnaast wordt in de Rijksstructuurvisie het vervoersconcept vastgelegd: metro, trein eventueel in combinatie met weg of fietspad. Tot slot wordt een indicatie van mogelijke haltes van de IJmeerverbinding aangegeven.

#### Toekomstbestendig Ecologisch Systeem

Voor de haalbaarheid van de Rijksstructuurvisie is het van belang dat de juridische strategie om te komen tot een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) goed verankerd is in de Rijksstructuurvisie. Het detailniveau van de Rijksstructuurvisie moet zodanig zijn dat goed in beeld wordt gebracht dat het gaat om een systeemverbetering van het gehele Markermeer en IJmeer. Dan is tot slot de vraag welk detailniveau benodigd is voor de passende beoordeling. Hiervoor geldt hetzelfde als voor een planMER: het detailniveau van de passende beoordeling moet aansluiten bij het detailniveau van de rijksstructuurvisie. Belangrijk is wel dat goed moet worden bekeken of deze passende beoordeling ook overeenind blijft bij afgeleide besluiten, zoals definitieve aanlegbesluiten etc.

Voor het detailniveau van de Rijksstructuurvisie betekent dit het volgende: allereerst wordt het gewenste ecologische systeem voor het Markermeer-IJmeer beschreven. Vervolgens worden de locaties voor de verschillende typen te ontwikkelen natuur globaal op de kaart weergegeven op eenzelfde detailniveau als het globale tracé voor de IJmeerverbinding. Daarnaast wordt door middel van een vlekkenplan aangegeven waar ruimte is voor welke grote toeristische ontwikkelingen en waar ruimte is voor vormen van duurzame energie.

#### Samenvatting

Het detailniveau van de Rijksstructuurvisie, en dus van de onderzoeken, is hieronder globaal weergegeven in een tabel. In de tabel staat per onderdeel welke uitspraken in de Rijksstructuurvisie zullen worden gedaan.

**Tabel 1**

Woningbouw	Infrastructuur	TBES
Kwantitatieve verdeling van woningen	Tracé – globaal	Samenhang maatregelen op systeemniveau
Type woonmilieus	Brug of tunnel	Globale locaties en type natuurmaatregelen
Ruimtelijk vlekkenplan	Welk vervoersconcept?	Vlekkenplan duurzame energie en toerisme/recreatie
	Indicatie mogelijke haltes	Vlekken mogelijke andere ontwikkelingen

### **4.3**

#### **Planhorizon**

De onderzoeken die worden gedaan, gaan uit van een planhorizon van 2030. Er worden gevoeligheidsanalyses gedaan naar de effecten van het opschuiven van de planhorizon.

## 5 De alternatieven en zeef 1

### 5.1 Inleiding

In de planMER en de MKBA en de overige effectenonderzoeken zullen de samengestelde alternatieven systematisch, transparant en objectief getoetst worden. Hierbij moeten alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven worden meegenomen en worden vergeleken met het zogenaamde nulalternatief. Dit alternatief beschrijft wat er zou gebeuren als het plan, in dit geval de voorgenomen ontwikkelingen uit de RAAM-brief, niet door zou gaan.

In het programma RRAAM wordt naast de alternatieven uit de werkmaatschappijen en het nulalternatief nog een alternatief meegenomen: het Hollandse Brug-alternatief. In dit alternatief wordt de situatie beschreven van een grootschalige ontwikkeling van Almere, zonder IJmeerverbinding.

Uiteindelijk zullen de uitkomsten van de MKBA ook vergeleken worden met het Publieke Referentie Alternatief (PRA)<sup>4</sup>. Dit is het te optimaliseren alternatief, zoals in de RAAM-brief is aangegeven (MKBA te verbeteren), zie kader.

#### Publiek referentie alternatief voor de optimalisatie-opgave

Opracht van RRAAM is de MKBA van het in 2009 gekozen alternatief substantieel te verbeteren en de budgettaire consequenties aanzienlijk te beperken. Om deze vergelijking te kunnen maken is een publiek referentie alternatief (PRA) opgesteld. Het PRA is gebaseerd op de studies die door betrokken overheden afgelopen jaren zijn gemaakt voor de schaa sprong Almere, de IJmeerlijn en de ecologische opwaardering van het Markermeer en het IJmeer. Dit materiaal is opgesteld ter voorbereiding van de RAAM-brief. Het PRA is dus geen alternatief, maar een ijkpunt op basis waarvan de vergelijking gemaakt kan worden.

Het PRA zal binnen RRAAM opnieuw in de MKBA worden doorgerekend, met de huidige uitgangspunten, zodat een eerlijke vergelijking gemaakt kan worden met de geoptimaliseerde projectalternatieven zoals deze nu worden opgesteld.

In dit hoofdstuk worden de bouwstenen van de verschillende alternatieven besproken. Dit betekent niet dat al bekend is hoe deze alternatieven er precies uit komen te zien, maar wel wat de bouwstenen van de alternatieven zijn. Het nulalternatief wordt wel in meer detail uitgewerkt. Omdat het belangrijk is dat alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven worden meegenomen in de procedure om te komen tot een Rijksstructuurvisie met een voorkeursbeslissing, wordt allereerst in paragraaf 5.2 onderbouwd waarom en op welke manier er in het verleden al getrechterd is naar de ontwikkeling van Almere met een westelijke oriëntatie. Vervolgens worden in paragraaf 5.3 het nulalternatief beschreven. In paragraaf 5.4 wordt allereerst zeef 1 besproken. In zeef 1 worden de door de werkmaatschappijen en het Rijk geoptimaliseerde oplossingsrichtingen getoetst op onoverkomelijke belemmeringen/randvoorwaarden en kosten. In paragraaf 5.5 en

<sup>4</sup> Er is ten tijde van de RAAM-brief geen planMER gemaakt, maar een milieueffectanalyse. Daarom kan de planMER van de Rijksstructuurvisie niet worden vergeleken met die van de RAAMbrief. Dit maakt ook geen onderdeel uit van de optimalisatie-opdracht.



paragraaf 5.6 worden de alternatieven die met behulp van zeef 1 worden geselecteerd vervolgens besproken: het Hollandse Brug-alternatief en de IJmeeralternatieven. In deze fase wordt dus slechts globaal richting gegeven aan de invulling van de alternatieven (de bouwstenen worden benoemd). Eind 2011 worden de alternatieven in nader detail beschreven in een notitie kansrijke oplossingsrichtingen (resultaat na zeef 1).

## 5.2 **Onderbouwing eerder gemaakte keuzes**

De onderbouwing van de eerder gemaakte keuzes bestaat uit drie onderdelen:

1. Woningbouw;
2. Bereikbaarheid en alzijdige ontwikkeling;
3. Groen-Blauw.

### 1. Woningbouw

In de "KKBA Verstedelijkingsalternatieven Randstad" (2003) en de "MIT Verkenning Haarlemmermeer-Almere" (2004) zijn verschillende verstedelijkingsmodellen onderzocht. Deze onderzoeken tonen aan dat er in de Randstad weinig mogelijkheden zijn voor grotere bouwlocaties waar een goede leefkwaliteit tot ontwikkeling kan komen en waar aansluiting op het huidige infrastructuurnetwerk mogelijk is. Dit als gevolg van de waarde die de samenleving hecht aan het beschermen van kwetsbare gebieden, zoals de nationale landschappen, het Groene Hart en Laag Holland.

De Nota Ruimte (2006) gaat uit van verdichting en herstructurering van het bestaande stedelijk gebied, om verrommeling en versnippering van het landschap te voorkomen. In Amsterdam is bijvoorbeeld gepland 70.000 woningen binnenstedelijk te realiseren (Structuurvisie Amsterdam 2040, februari 2011). Naast de binnenstedelijke transformatieopgave blijft er behoefte aan nieuwe woningbouwlocaties.

Het vorige kabinet heeft gekozen voor een beperkt aantal uitbreidingslocaties om de verstedelijkingsinvesteringen te concentreren. De ruimte voor nieuwe uitleglocaties moet vooral binnen de economische as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere gevonden worden. Maar ook daar is ruimte schaars. Rond Schiphol, in de 'greenport' Bollenstreek en in het Groene Hart zijn beperkte mogelijkheden voor woningbouw. De keuze in de Nota Ruimte voor het uitsluiten van nieuwe grootschalige inpolderingen (Markerwaard) betekent een grotere druk op andere locaties in de regio. Al met al is de conclusie in de Nota Ruimte dat een forse uitbreiding van Almere gewenst is. Ook de Structuurvisie Randstad 2040 bevestigt de grootschalige stedelijke ontwikkeling van Almere met 60.000 woningen. Van de 60.000 nieuw te bouwen woningen in Almere zijn 25.000 woningen nodig om groei in de regio Amsterdam op te vangen en 15.000 voor groei in de regio Utrecht. De overige 20.000 zijn voor de natuurlijke groei van Almere.

Almere heeft niet alleen de ruimte voor de kwantitatieve verstedelijkingsopgave, maar kan ook kwaliteit bieden door de centrale positie en de ligging aan het IJmeer, het Markermeer en de Randmeren. Almere kan voor een belangrijk deel voorzien in de gewenste bijzondere stedelijke en landelijke en suburbane woonmilieus.

In de RAAM-brief zijn diverse verstedelijkingsvarianten onderzocht en tegen elkaar afgewogen (zie onderdelen B en C uit de RAAM-brief). In de RAAM-brief heeft het kabinet ingezet op een westelijke ontwikkeling van Almere en dus niet voor een dominante ontwikkeling in oostelijke richting (in combinatie met openbaar vervoer via de Hollandse Brug en de Stichtse Lijn). Dit alternatief zou onvoldoende nieuwe

kwaliteiten toevoegen aan de bestaande stad Almere en aan de Noordelijke Randstad. Een stedelijk zwaartepunt in Oost biedt ook geen ondersteuning aan de gewenste ontwikkeling van de relaties tussen Amsterdam en Almere. Ten slotte vormt dit alternatief een belemmering voor de eventuele ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en de daarmee verbonden werkgelegenheid.

## 2. Bereikbaarheid en alzijdige ontwikkeling

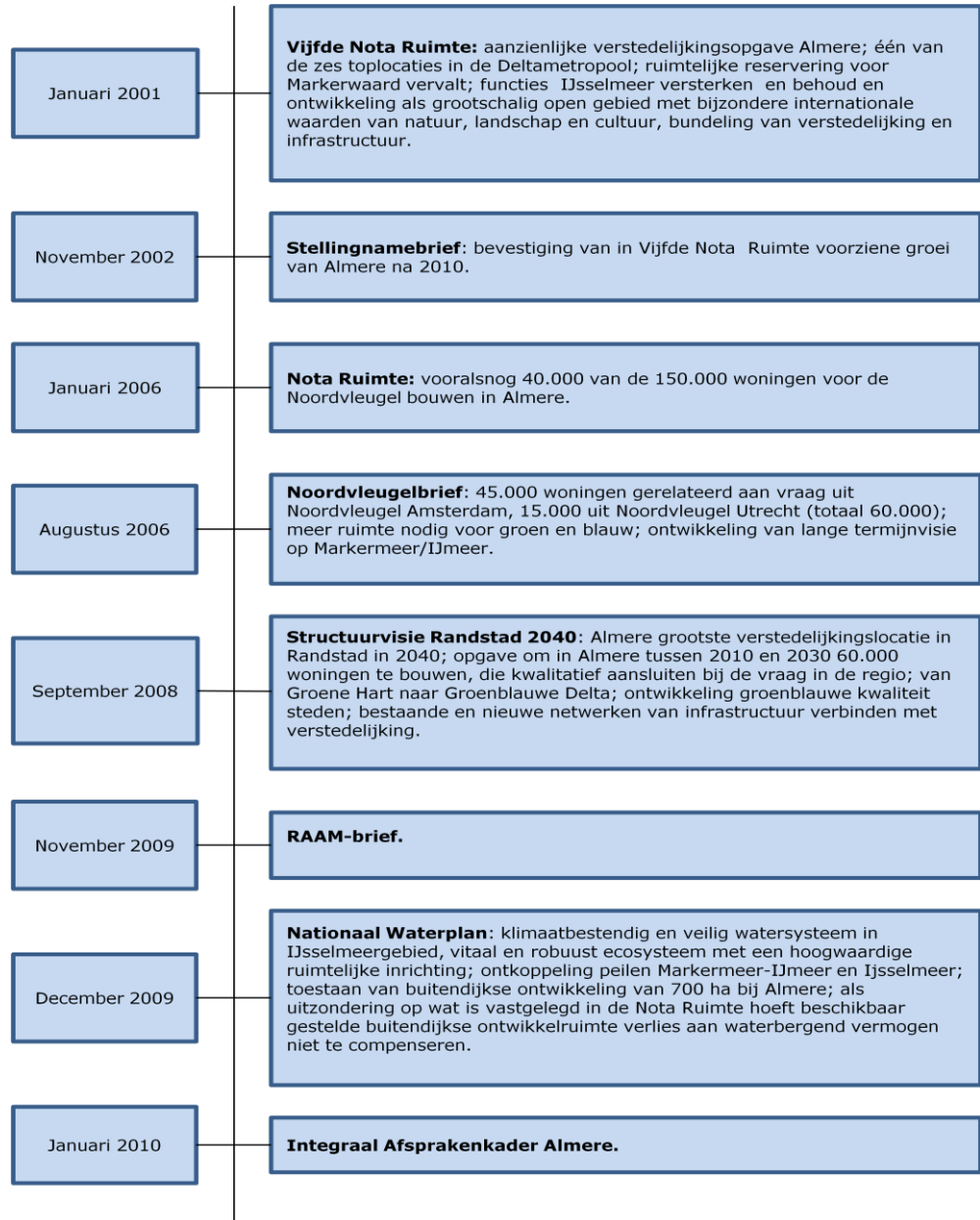
De verdere groei biedt een kans om de jonge stad Almere gevarieerder en completer te maken, met onder meer extra werkgelegenheid en sociaal-culturele voorzieningen. Almere zal zich blijven onderscheiden met de meerkernige opzet, waarbij met een zorgvuldige en integrale aanpak Almere een duurzame en dynamische stad wordt en blijft. Daarmee verbetert de woon-werkbalans in de Noordelijke Randstad en wordt de relatie tussen Amsterdam, Utrecht en Almere evenwichtiger. Door een kwaliteitssprong in het bereikbaarheidssysteem neemt de interactie tussen de steden toe.

Als de connectiviteit tussen steden groot is, kunnen inwoners optimaal gebruik maken van de verschillende woon-, werk- en recreatiekernen in het noordelijk deel van de Randstad. De schaalessprong in de bereikbaarheid is vooral nodig in de regionale verbindingen. Deze vragen extra investeringen in kwaliteit en capaciteit. Nu de wegcapaciteit op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere op korte termijn sterk wordt vergroot, geeft het kabinet de openbaar vervoerverbinding in de SAAL-corridor prioriteit.

## 3. Groen-blauw

In de RAAM-brief heeft het kabinet ingezet op een groenblauwe schaalessprong om de kwaliteit in en rond het Markermeer-IJmeer te verbeteren, zowel voor natuur en landschap als voor recreatie. Een kwaliteitssprong in de natuur is noodzakelijk om twee redenen: om de autonome neergaande trend in het gebied te keren en om de eventuele extra druk van nieuwe ontwikkelingen op te vangen. De benodigde omvang van de schaalessprong in het groenblauwe systeem is afhankelijk van de manier waarop de verstedelijkingsopgave en de ontsluiting vorm krijgen. Het IJmeer-Markermeer wordt na ecologische versterking een aantrekkelijk natuur- en recreatiegebied. Dit maakt ook de omgeving van de woningen rond deze meren aantrekkelijk. De recreatieve en toeristische betekenis van de polderlandschappen en het water zijn onderscheidende concurrentiefactoren voor deze regio. Door uitvoering van natuurprojecten wordt niet alleen de ecologische kwaliteit van het Markermeer-IJmeer groter, maar neemt ook de leefkwaliteit van het gebied toe.

## Historie besluitvorming



**Figuur 6** Historie van de rijksbesluitvorming over Almere in de laatste 10 jaar

Ook de provincies Noord-Holland en Flevoland hebben ieder een ruimtelijke visie op het gebied geformuleerd en hebben de Toekomstagenda Markermeer-IJmeer afgerond. Er is het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040, de ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2030 en de gemeente Almere heeft de Concept Structuurvisie Almere 2.0. uitgebracht. Deze regionale visies hebben evenzeer ten grondslag gelegen aan de doelstellingen van de RAAM-brief.

### 5.3

#### Nulalternatief

Het is belangrijk om een duidelijk uitgangspunt te hebben voor het opstellen van het nulalternatief. Er zijn echter twee definities voor nulalternatief.

Voor een planMER geldt de definitie:

Het nulalternatief is de autonome ontwikkeling op basis van bestaand beleid. Dat wil zeggen de ontwikkeling waarbij alleen projecten worden uitgevoerd waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden.

Voor MKBA geldt (leidraad OEI):

Het nulalternatief beschrijft de meest waarschijnlijk geachte ontwikkeling als de voorgestane plannen niet doorgaan. Dat wil zeggen de autonome ontwikkeling *plus* de ontwikkeling die het gevolg is van een alternatieve aanwending van projectmiddelen.

Om de juiste beslisinformatie te kunnen aanleveren is het van belang dat de MKBA en de plan-MER de uitgangspunten afstemmen, dezelfde projectalternatieven onderzoeken en hetzelfde nulalternatief hanteren (OEI leidraad). Daarom wordt bij RRAAM gekozen voor één nulsituatie. Als uitgangspunt voor deze nulsituatie wordt gekozen voor:

*"Het nulalternatief beschrijft de meest waarschijnlijk geachte ontwikkeling van de regio Amsterdam-Almere-Markermeer op basis van bestaand beleid als de voorgestane plannen niet doorgaan. Dit betekent dat het programma RRAAM en dus ook de in de RAAM-brief voorgestane ontwikkelingen geen doorgang zullen vinden."*

Op basis van dit uitgangspunt is het nulalternatief als volgt ingevuld:

Woningbouw

Uitgaand van de reeds genomen investeringsbeslissingen (de harde bestemmingsplancapaciteit) wordt uitgekomen op zo'n 19.000 woningen.

De overige 41.000 woningen

Indachtig deze bestaande capaciteit reist de vraag: hoe om te gaan met de 41.000 woningen die in het nulalternatief niet in Almere gebouwd worden. De woningbehoefte in de Noordelijke Randstad verandert niet als de bouw van 41.000 woningen in Almere niet doorgaat. Dus als RRAAM niet doorgaat, is er nog steeds behoefte aan deze woningen en zullen deze naar alle waarschijnlijkheid in dit alternatief elders gebouwd moeten worden.

Voor het nulalternatief van de planMER hoeven deze 41.000 woningen strikt genomen niet te worden meegenomen in het nulalternatief. Er is immers geen vaststaand beleid voor 41.000 woningen elders. Voor de MKBA ligt dit anders. Om goed in beeld te kunnen brengen wat de drievoudige ambitie voor dit gebied oplevert, is het van belang dat in beeld wordt gebracht wat de reële effecten zijn van het niet bouwen in Almere en dus van het bouwen van de 41.000 woningen elders.

Kortom als de 41.000 woningen niet worden meegenomen in het nulalternatief:

- Moet er vanuit worden gegaan dat de krapte op de woningmarkt toeneemt.
- Om effecten van het niet bouwen toch in beeld te brengen zouden de kosten/baten van de toename van krapte op de woningmarkt in beeld kunnen worden gebracht;
- In hoeverre is er in MKBA termen dan spraken van logischerwijs te

verwachten ontwikkeling?

- Voordeel is een lagere onderzoekslast;

Als de 41.000 woningen wel worden meegenomen in het nulalternatief:

- In deze situatie wordt het effect van het programma RRAAM in beeld gebracht ten opzichte van een alternatieve invulling van het woningbouwprogramma. Op die manier wordt duidelijk welke consequenties het niet bouwen in Almere heeft (denk bijvoorbeeld aan het missen van de agglomeratie effecten Amsterdam –Almere en het bouwen in Waterland of het Groene Hart);
- Er zullen dan aannames moeten worden gedaan over de situering van 41.000 woningen. Hierbij gaat het niet alleen om de vraag waar deze woningen moeten komen, maar ook welke voorzieningen (wegen, natuur, etc.) dit met zich meebrengt. De vraag is: hoe ver ga je daarin?
- Verder is het de vraag hoe reëel deze aannames en inschattingen zijn?
- Op welk bestaand beleid kan de allocatie van de 41.000 woningen worden gebaseerd?

Kortom: Nemen we de woningbouw van 41.000 wel of niet mee in het nulalternatief en zo ja, welke aannames worden dan gedaan over de allocatie van het resterende deel woningbouw en de overige benodigde voorzieningen?

### Infrastructuur

Voor infrastructuur geldt dat de projecten waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden, meegenomen worden in het nulalternatief.

- **VSBA**<sup>5</sup>: Over VSBA wordt naar verwachting dit jaar meer duidelijk (pakket behorend bij ca. 20.000 woningen)
- **OV SAAL**<sup>6</sup>: Hierbij wordt uitgegaan van de uitvoering van de korte termijn OV SAAL. Over de middellange termijn OV SAAL wordt naar verwachting dit jaar besloten.
- **AGU**<sup>7</sup>: AGU wordt niet meegenomen in het nulalternatief.
- **SAA**<sup>8</sup>: realisatie uitbreiding A1/A6/A9/A10-oost

### Natuur

In het nulalternatief zal het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) zoals in de RAAM-brief is voorgesteld, niet worden aangelegd. De maatregelen uit de Natura 2000- en de Kaderrichtlijn Water-beheerplannen worden verondersteld te zijn uitgevoerd. Mocht de startbeslissing voor de 1<sup>e</sup> fase TBES, de aanleg van luwtmaatregelen in de Hoornsche Hop zijn genomen, dan zal dit wel worden meegenomen in het nulalternatief. De luwtmaatregelen in de Hoornsche Hop zijn de eerste fase maatregelen voor TBES zoals in de RAAM-brief afgesproken.

### Arbeidsplaatsen

De ambitie voor de banengroei is toevoeging van 100.000 banen voor Almere. In de RAAM-brief is indertijd gerekend met 50.000 banen (en gevoeligheidsanalyse met 100.000) omdat het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving vraagtekens hadden bij de haalbaarheid. Uitgaande van hun scenario's en de huidige structuur van de werkgelegenheid in de Almere komt de groei van het aantal banen eerder uit op 50.000. Voor de komende studies (verkeersmodel, MKBA, MER en de grondexploitatie) wordt gebruik gemaakt van een groei die er tussenin zit

<sup>5</sup> Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere

<sup>6</sup> OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad

<sup>7</sup> Almere-Gooi-Utrecht

<sup>8</sup> Schiphol-Amsterdam-Almere

(75.000 - 85.000), waarmee de cijfers sporen met landelijk geaccepteerde modellen. Het nulalternatief gaat uit van 19.000 woningen, ongeveer een derde van de gehele ambitie. Bij het nulalternatief wordt uitgegaan van een vergelijkbare verhouding tussen aantal nieuwe woningen (en dus inwoners) en werkgelegenheid. Op die manier kom je uit op 25.000 – 28.300 arbeidsplaatsen.

## 5.4

### Zeef 1

Zeef 1 is bedoeld om gegeven de opdracht en doelstelling van RRAAM en afbakening van het speelveld waarbinnen de optimalisatie kan plaatsvinden, die integrale alternatieven te selecteren die in beginsel als haalbaar en uitvoerbaar bestempeld kunnen worden. Dit wordt gedaan door te selecteren op basis van een eerste check op belangrijke "no go issues" of "show stoppers". Op deze manier worden in de vervolgfase alleen reële en haalbare alternatieven onderzocht en blijft tevens de onderzoekslast beheersbaar.

In deze fase van het project zijn een aantal onoverkomelijke belemmeringen/randvoorwaarden en kostenaspecten (in hoeverre bijvoorbeeld kostenoptimalisaties mogelijk zijn of in hoeverre in deze stap al duidelijk is dat bepaalde alternatieven te hoge kosten met zich mee brengen) die als show stopper kunnen worden aangemerkt. Concreet vertaald naar een selectiekader ziet dat er als volgt uit:

Tabel 2

	Criteria	Indicator
<b>Randvoorwaarden</b>	Natuurbeleid	Natura2000
<b>Kosten</b>	Financieel	Welvaartseffecten Investeringsvolume/saldo
	Optimalisatiemogelijkheden	Faseringsopties

Deze aspecten komen ook terug in het beoordelingskader voor zeef 2, alleen dan met indicatoren die een diepgaander informatieniveau vergen. Ten behoeve van zeef 1 is dat informatieniveau niet nodig. Daarom wordt de selectie uitgevoerd op basis van een kwalitatieve beoordeling – met behulp van expert judgements, bestaand onderzoeksmateriaal en enkele 'quick-scan tools' (waaronder de MKBA-Light en MER-light uit de WAA).

## 5.5

### Het Hollandse Brug-alternatief

De Minister heeft tijdens het Bestuurlijk Overleg en in de Tweede Kamer aangegeven een verdere verbetering van de Hollandse Brug ook te willen uitwerken, zodat het kabinet en de Kamer deze informatie bij de besluitvorming in 2012 kan betrekken. Op die manier worden ook de vermeden kosten op de Hollandse Brug zichtbaar gemaakt en wordt voorkomen dat in een latere fase een discussie ontstaat dat niet alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven tegen elkaar zijn afgewogen in de planMER.

Het Hollandse Brug-alternatief zal de komende maanden verder worden uitgewerkt en tezamen met het selecteren van de kansrijke oplossingsrichtingen (zeef 1) worden vastgesteld. Hieronder worden de thema's kort behandeld.

#### Woningbouw

Bij het Hollandse Brug-alternatief wordt onderzocht of en hoe het realiseren van 60.000 woningen mogelijk is. De woningen worden echter wel anders over het

plangebied verdeeld dan bij de alternatieven met een IJmeerverbinding. Het is namelijk niet reëel om bijvoorbeeld buitendijks woningen te realiseren als de ontsluiting volledig via de Hollandse Brug zal moeten plaatsvinden. Het is van belang dat de alternatieven die worden onderzocht realistisch zijn. Het verstedelijkingsmodel wordt nader uitgewerkt.

#### Infrastructuur

Bij het Hollandse Brug-alternatief wordt gedacht aan de volgende infrastructuurmaatregelen:

- **VSBA<sup>9</sup>**: Er wordt een SBA-pakket (Stedelijke Bereikbaarheid Almere) ontwikkeld voor de Hollandse Brug variant;
- **OV SAAL<sup>10</sup>**: het Hollandse Brug-alternatief gaat uiteraard uit van verkeer en openbaar vervoer over de Hollandse Brug en het niet aanleggen van de IJmeerverbinding. In dat geval komt er een extra OV-pakket bovenop de korte- en middellange termijn maatregelen van OV SAAL zoals die worden meegenomen in het nulalternatief.
- **AGU<sup>11</sup>**: voor AGU zijn drie opties. Deze opties zijn mede afhankelijk van het aantal woningen en het verstedelijkingsmodel dat wordt gekozen:
  - Optie 1: Lange Termijn pakket AGU
  - Optie 2: Korte termijn pakket AGU
  - Optie 3: Niet meenemen maatregelen AGU
- **SAA<sup>12</sup>**: realisatie uitbreiding A1/A6/A9/A10-oost

#### Natuur Markermeer-IJmeer

Bij het Hollandse Brug-alternatief wordt onderzocht op welke manier het TBES hierin een plaats moet krijgen. TBES is gekoppeld aan de RRAAM/verstedelijkings-opgave. Een optie is om het TBES te faseren en een deel van het TBES, bijvoorbeeld de helft, te realiseren tot 2030. In het Hollandse Brug-alternatief is de systeemverbetering immers niet nodig voor de IJmeerverbinding en de buitendijkse ontwikkeling en dus lijkt het mogelijk om de aanleg van het systeem verder te faseren.

#### Arbeidsplaatsen

De ambitie voor de banengroei is toevoeging van 100.000 banen voor Almere. In de RAAM-brief is indertijd gerekend met 50.000 banen (en gevoeligheidsanalyse met 100.000) omdat het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving vraagtekens hadden bij de haalbaarheid. Uitgaande van hun scenario's en de huidige structuur van de werkgelegenheid in de Almere komt de groei van het aantal banen eerder uit op 50.000. Voor de komende studies (verkeersmodel, MKBA, MER en de grondexploitatie) wordt gebruik gemaakt van een groei die er tussenin zit (75.000 - 85.000), waarmee de cijfers sporen met landelijk geaccepteerde modellen.

## 5.6

### **IJmeer-alternatieven**

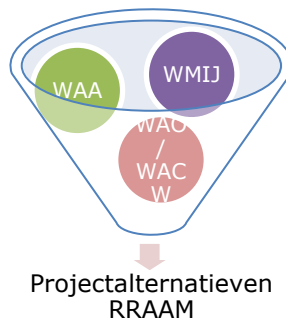
Het samenstellen van (een beperkt aantal) IJmeer-alternatieven vindt plaats op basis van de resultaten die de WAA, de WAO, de WACW en de WMIJ de tweede helft van 2011 opleveren. De alternatieven kennen allen dezelfde uitgangspunten zoals deze zijn meegegeven in de RAAM-brief. Daarnaast zijn er een aantal variabelen. Dit wordt hieronder toegelicht.

<sup>9</sup> Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere

<sup>10</sup> OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad

<sup>11</sup> Almere-Gooi-Utrecht

<sup>12</sup> Schiphol-Amsterdam-Almere



**Figuur 7 Samenstelling projectalternatieven RRAAM**

Uitgangspunten IJmeer-alternatieven:

- IJmeerverbinding.
- 60.000 nieuwe woningen (te verdelen over Pampus IJland en/of Pampus binnendijks, Oosterwold, Centrum Weerwater, Almere Poort en de bestaande stad).
- 50.000 nieuwe arbeidsplaatsen (te verdelen over Pampus IJland en/of Pampus binnendijks, Oosterwold, Centrum Weerwater, Almere Poort en de bestaande stad).

Variabelen:

De IJmeer-alternatieven kennen een aantal variabelen:

- Ondergronds of bovengronds tracé IJmeerverbinding (of combinatie van beiden);
- Wel of niet aanleg van Pampus IJland;
- Geoptimaliseerd TBES afgestemd op het ontwikkelde alternatief
- Aansluiting op het OV-netwerk in Amsterdam;
- Aansluiting op het OV-netwerk in Almere.

Op basis van bovenstaande variabelen ontstaan een aantal IJmeer-alternatieven. In zeef 1 wordt op basis van de criteria bekeken of deze alternatieven allemaal reëel zijn. Afhankelijk van de uitkomst van zeef 1 zullen er waarschijnlijk zo'n 2 tot 4 IJmeer-alternatieven worden geselecteerd.

## 5.7 Samenvatting alternatieven

In onderstaande tabel worden de bouwstenen van de verschillende alternatieven weergegeven.

**Tabel 3**

Voorstel alternatieven:	Woningen	Infra (SAAL)	VSBA	AGU	Arbeidsplaatsen	Natuur
<b>Nulalternatief</b>	19.000	MT SAAL	Pakket 1	Nee	25.000-28.300	Geen TBES <sup>13</sup>
<b>HB-alternatief</b>	60.000 <sup>14</sup>	HB	Aangepast pakket	J/N/Deels <sup>17</sup>	75.000-85.000	Deel TBES in 2030 <sup>15</sup>
<b>IJmeer – alternatieven</b>	60.000 <sup>16</sup>	IJmeerlijn	VSBA	J/N/Deels <sup>17</sup>	75.000-85.000	TBES

<sup>13</sup> De maatregelen uit de N2000- en de KRW-beheerplannen worden uitgevoerd + eventueel de luvtemaatregelen in de Hoornsche Hop.

<sup>14</sup> Bij het HB-alternatief wijkt de verdeling van de woningbouw over west en oost af van de IJmeer-alternatieven. Ook wordt nog onderzocht of het realiseren van 60.000 woningen mogelijk is.

<sup>15</sup> Wordt nog onderzocht

<sup>16</sup> De IJmeeralternatieven kennen waarschijnlijk twee verschillende verstedelijkingsmodellen: binnendijks en buitendijks.

<sup>17</sup> Afhankelijk van besluitvorming over AGU.



## 6 Effectbeschrijving en beoordeling ten behoeve van zeef 2

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de effectbeschrijving en afweging tussen de verschillende alternatieven plaatsvindt. Hiertoe wordt in paragraaf 6.1 het beoordelingskader toegelicht. In de volgende paragrafen worden de onderzoeken beschreven waarmee de effecten van de alternatieven in beeld worden gebracht.

### 6.1 Beoordelingskader

In deze paragraaf wordt het beoordelingskader toegelicht. Dit is het kader waarin vooraf de criteria worden vastgelegd waarop de alternatieven ten opzichte van elkaar worden vergeleken. De effecten worden per alternatief in beeld gebracht en worden vervolgens vergeleken met het nulalternatief alsook onderling. Het beoordelingskader is daarmee een belangrijk hulpmiddel om de gevolgen en effecten van plannen op transparante wijze te beoordelen. De uitkomsten van onderzoeken moeten uiteindelijk via een integraal overzicht kunnen leiden tot een weloverwogen keuze. Het geeft aan welke gevolgen en effecten hiervoor worden onderzocht met betrekking tot milieuonderzoeken, kosten-batenanalyse, kostenraming en business case, en op welke wijze dit gebeurt.

In feite gaat het om een matrix waarin de effecten op een overzichtelijke manier naast elkaar worden gezet. Daarom zou de term 'effectenmatrix' ook goed van toepassing zijn.

Het kader is tot stand gekomen in overleg met betrokken organisaties en instanties van het RRAAM-project. Daarnaast is het, als onderdeel van deze notitie voorgelegd aan de wettelijk adviseurs en de betrokken bestuursorganen. Ook het maatschappelijk proces onder leiding van de heer Van Woerkom, het zogenaamde RRAAM-(net)werk zal nog input leveren voor het beoordelingskader. Deze afstemming en input vindt gelijktijdig plaats aan het advies van de Commissie MER.

#### 6.1.1 *Opzet en structuur*

In opmaat naar de RAAM-brief en de concept Structuurvisie Almere 2.0 van de gemeente Almere is er indertijd een beoordelingskader gemaakt en gebruikt. Nu we in een nieuwe fase van het project zitten, is het niet mogelijk c.q. wenselijk om dat kader zo opnieuw te gebruiken. Wel is dat kader gebruikt om in werksessies met betrokkenen te komen tot een nieuw beoordelingskader. Op deze manier blijft de continuïteit en consistentie in de wijze van besluitvorming behouden. Het vergroot ook de navolgbaarheid en transparantie in relatie tot het gehele proces.

Er zijn werksessies met interne en externe deskundigen van de verschillende betrokken partijen gehouden. In die interactieve sessies is het kader besproken en aangescherpt. Daarbij is er voor gekozen vast te houden aan de structuur van het vorige kader. Dat redeneert vanuit People, Planet, Profit (de 3p's) en daarnaast de categorie haalbaarheid en risico's. Deze opzet sluit goed aan bij de breedte en teneur van de verkenning naar optimalisatiemogelijkheden. De 3p's borgen de integraliteit van het afwegingsproces en geven invulling aan de wens voor een duurzame ontwikkeling van de stad; zoals ook wordt voorgestaan in "de Almere Principles". De drievoudige ontwikkeling (verstedelijking, bereikbaarheid en natuurontwikkeling) kent namelijk een sterke inhoudelijke overlap met de driedelige doelstelling van de 3p's.

### 6.1.2 Afbakening

In het kader worden verschillende doelen benoemd. Die zijn een afgeleide en concretisering van de algemene doelstelling die voor het RRAAM-project is geformuleerd (zie ook hoofdstuk 2 van deze notitie). "Het realiseren van een drievoudige ambitie (Almere als sociaal, economisch en ecologische duurzame stad en met 60.000 woningen gegroeid, realiseren bijbehorende ontsluiting en realiseren Toekomstbestendig Ecologisch Systeem), om daarmee de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad te verbeteren"

Naast nieuwe doelen die hiervoor zijn geformuleerd, zijn er ook een aantal relevante doelen in de RAAMbrief benoemd. Daarvoor is gekeken of deze konden worden aangescherpt en verder geconcretiseerd. Daarnaast bleek het wenselijk om voor verschillende criteria en effecten een beter onderscheid te maken tussen het lokale en regionale niveau. Dit is m.n. voor de People-doelen het geval. Voor deze aspecten maakt de algemene doelstelling van RRAAM een duidelijk onderscheid naar regionale en lokale doelen.

Belangrijk aandachtspunt is ook de mate waarin de doelen onderscheidend (kunnen) zijn tussen de (verwachte) alternatieven. Zowel tussen het nulalternatief, het Hollandse Brug-alternatief en de IJmeer-alternatieven, als ook tussen de IJmeer-alternatieven onderling. Daarom bevat het beoordelingskader ook niet 'alle' voor RRAAM denkbare doelen en criteria. Het gaat hier alleen om 'die' aspecten waarop de alternatieven duidelijk ten opzichte van elkaar verschillende effecten zullen laten zien en dus verschillend scoren. Dit betekent evenwel niet dat andere effecten buiten beschouwing worden gelaten of niet onderzocht zullen worden. De planMER, de MKBA en alle overige onderzoeken hebben een bredere focus dan het beoordelingskader. Die onderzoeken maken straks integraal deel uit van de Rijksstructuurvisie en zijn zo voor eenieder beschikbaar.

Tot slot zijn voor alle doelen en criteria meetbare indicatoren gedefinieerd. Ook hier speelt het onderscheidend vermogen een belangrijke rol.

Zoals eerder beschreven heeft RRAAM de opdracht om de ambitie voor Almere zo vorm te geven, dat de MKBA substantieel verbetert en de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt. Daarnaast is het ook een project dat veel raakvlakken met andere projecten en besluiten heeft. Daarom worden in het beoordelingskader ook 2 aspecten met betrekking tot haalbaarheid en risico's meegenomen. Deze focussen op financiën en juridische plus procedurele zaken.

### 6.1.3 Het beoordelingskader

De bovenstaande aanpak heeft tot onderstaand beoordelingskader geleid:

**Tabel 4**

	Doelen	Criteria	Indicatoren en effecten
People	Sociale dynamiek en diversiteit (=lokaal doel)	Diversiteit bevolking	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inkomensverdeling</li> <li>• Leeftijdverdeling</li> <li>• Verdeling bevolkingsgroepen</li> <li>• Huishoudenontwikkeling</li> </ul>
		Differentiatie woonmilieus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aandeel (hoog)stedelijke milieus</li> <li>• Aandeel groene en lage dichtheid milieus</li> <li>• Functiemenging</li> </ul>
		Differentiatie werkmilieus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bijdrage economisch werkprogramma</li> </ul>
	Leefbaarheid (=lokaal doel)	(Metropolitane) voorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanbod recreatie (groen/blauw)</li> <li>• Aanbod onderwijs en zorg</li> <li>• Aanbod sportvoorzieningen (evt. OS)</li> <li>• Cultuuraanbod</li> </ul>

		Omgevingskwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geluid</li> <li>• Luchtkwaliteit</li> <li>• Externe veiligheid</li> <li>• Lichthinder</li> <li>• Zichtbaarheid (nieuw) landschap</li> </ul>		
		Nabijheid voorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (Reis)afstand tot voorzieningen</li> </ul>		
	Opvangen woonwensen Noordelijke Randstad (=regionaal doel)	Woningbehoefte (kwalitatief woonmilieu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behoeftetebevrediging (vraag vs aanbod)</li> <li>• Mate van complementaire milieus</li> </ul>		
	<b>Doelen</b>	<b>Criteria</b>	<b>Indicatoren en effecten</b>		
<b>Profit</b>	Werkgelegenheid (nationaal, regionaal)	Potentie voor vestiging (inter)nationale bedrijven	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Imago Noordelijke Randstad (=vestigingsplaatsfactoren)</li> <li>• Agglomeratievoordelen (=clustervorming)</li> <li>• Omvang nieuw verwachte economische activiteit</li> </ul>		
		Ruimtelijk-economische potenties rond haltes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal potentiële reizigers rond haltes</li> <li>• Aantal verknoopte routes en overstappunten</li> <li>• Voorzieningen rondom haltes</li> </ul>		
		Toerisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bijdrage economisch werkprogramma</li> <li>• Besteding door toeristen</li> </ul>		
	Bereikbaarheid in en van stedelijk netwerk	OV-netwerk	Reisduur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reistijd (incl. overstaptijd)</li> <li>• Frequentie</li> </ul>	
			Capaciteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vervoerscapaciteit</li> </ul>	
			Kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrouwbaarheid (zekerheid reistijden, beschikbaarheid en kwetsbaarheid netwerk)</li> <li>• Mate rechtstreekse verbindingen</li> <li>• Comfort</li> </ul>	
			Aansluiting (technisch)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aansluiting op bestaande netwerk (complementariteit, medegebruik, ketenmobiliteit, etc.)</li> </ul>	
		Wegnetwerk: (mits wegalternatieven verschillen)	Reisduur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reistijd</li> </ul>	
			Capaciteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capaciteit</li> </ul>	
			Kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrouwbaarheid</li> </ul>	
			Aansluiting	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aansluiting op bestaande wegnetwerk</li> </ul>	
		Kwaliteit fietsnetwerk (Mits alternatieven verschillen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toevoeging aan landelijk netwerk</li> </ul>		
		Scheeps- en pleziervaart	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Invloed op vaarroutes</li> <li>• Visserijmogelijkheden</li> <li>• Omvang watersport mogelijkheden</li> </ul>		
			<b>Doelen</b>	<b>Criteria</b>	<b>Indicatoren en effecten</b>
		<b>Planet</b>	Natuurwaarden	Draagkracht van het systeem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bijdrage aan Instandhoudingsdoelen N2000 Markermeer-IJmeer</li> <li>• Bijdrage aan Instandhoudingsdoelen N2000 landelijk</li> </ul>
Veerkracht van het systeem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expertjudgement op 5-puntsschaal</li> </ul>				
Habitat diversiteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Areaalverdeling in hectaren van ondiep water, oeverzones, moeras</li> <li>• Verandering t.o.v. bestaande situatie</li> </ul>				

	Landschappelijke differentiatie en kwaliteit	Invloed op het bestaande landschap en cultuurhistorische waarden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Openheid en zichtlijnen</li> <li>• Beschermd dorpsgezicht</li> <li>• UNESCO status</li> </ul>
		Potentie nieuwe landschappen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruimtelijke mogelijkheden voor nieuw "icoon landschap"</li> </ul>
		Archeologische waarden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trefkans verschillende archeologische waarden</li> <li>• Effect op waarden (verstoring, doorsnijding, verdroging/vernatting)</li> </ul>
	Klimaat	CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emissie</li> </ul>
		Duurzame energie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potentieel vermogen</li> </ul>
<b>Aspecten</b>		<b>Criteria</b>	<b>Indicatoren</b>
Haalbaarheid en risico's	Financieel	Investeringsvolume/saldo (Business case)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investeringskosten</li> <li>• OV-exploitatie</li> <li>• Grondexploitaties woningen, bedrijven, kantoren en voorzieningen</li> </ul>
		Faseringsmogelijkheden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Activatiemogelijkheden</li> <li>• Rentelasten</li> <li>• Flexibiliteit in het plan</li> </ul>
		Afzetbaarheid woningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Huizenprijzen</li> <li>• Grondprijzen</li> </ul>
		Financierbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Draagvlak private investeerders</li> </ul>
	Juridisch, procedureel	Procedures andere infrastructuur en luchthaven	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pad(on)afhankelijkheid van elkaar</li> <li>• Mate van onzekerheid (indien besluit nog niet definitief is)</li> </ul>
		Natura2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Passende beoordeling</li> </ul>
		TBES-aanpak	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fasering t.o.v. andere planonderdelen</li> </ul>

#### Diepgang en detailniveau

RRAAM betreft een integrale en daarmee brede ambitie. Deze insteek uit zich ook in het aantal relevante doelen, criteria en indicatoren waarnaar in het beoordelingskader wordt gekeken. Indachtig de eerder beschreven mogelijk scope van de Rijksstructuurvisie en omwille van de beheersbaarheid van de onderzoekslast, is het nog wel de vraag op welk detailniveau de indicatoren en effecten in het beoordelingskader beschreven moeten worden. Het projectteam kijkt/zoekt hiervoor nog naar mogelijkheden.

#### 6.1.4

##### Zeef 2

In zeef 2 wordt er uit de alternatieven die zijn overgebleven na zeef 1 (zie paragraaf 5.4) een voorkeursalternatief gekozen. Deze selectie vindt plaats op basis van de effecten die per alternatief in de planMER, MKBA en andere onderzoeken zijn gevonden. Het beoordelingskader structureert daarvoor het effectenonderzoek door aan te geven welke onderzoeksgegevens nodig zijn om een goede afweging te maken.

##### Scoren, wegen en beoordelen

Voor een transparante en brede afweging van het voorkeursalternatief zal elk alternatief gescoord worden op de effecten en indicatoren uit het beoordelingskader. Gelet op het integrale en brede karakter van RRAAM en een evenwichtige wijze van scoren, is het wenselijk de indicatoren op basis van verschillende instrumenten te scoren. Het gaat er in deze fase van het proces niet alleen om wat er separaat uit de MKBA of planMER komt en of een alternatief draagvlak bij de maatschappelijke partijen geniet. Het is juist de samenhang daartussen die een cruciale rol speelt

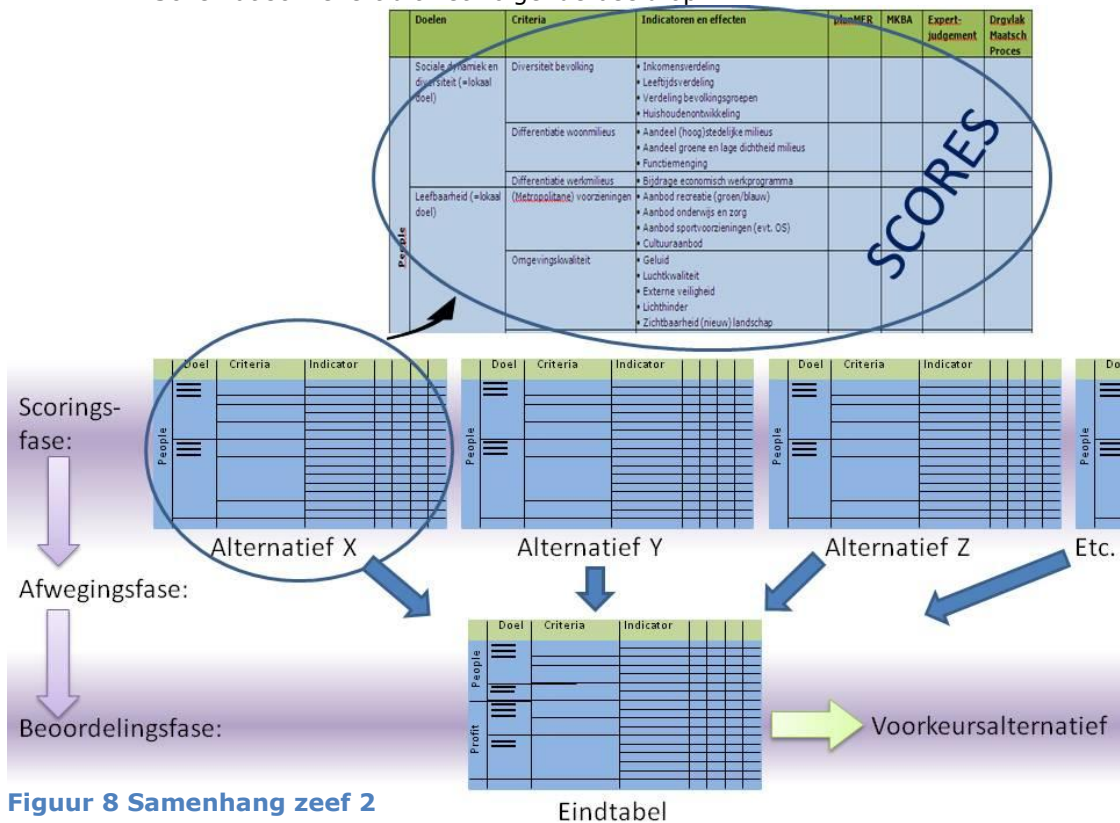
voor integrale besluitvorming. Ook gaat het niet alleen om de onderzochte alternatieven omdat het voorkeursalternatief niet hoeft samen te vallen met de alternatieven die in de MKBA en plan MER zijn uitgewerkt. Dit sluit ook aan bij de verschillende hoofdvragen die in deze fase van het proces beantwoord dienen te worden. Voor de alternatieven zal aan de hand van het uitgevoerde onderzoek een vergelijking gemaakt worden voor:

- Mate van doelbereik – mate waarin problemen c.q. doelen worden bereikt?
- (Milieu)effecten – wat zijn de gevolgen?
- Maatschappelijke kosten-batenanalyse - wat is het saldo van de effecten die monetariseerbaar zijn?
- Draagvlak – mate van maatschappelijk draagvlak voor effecten en oplossing?

Op basis van de matrices waarin elke alternatief is gescoord zullen de weging van effecten en beoordeling van alternatieven plaatsvinden. Daarbij zal eerst worden afgewogen welke effecten een duidelijk beeld laten zien in relatie tot een keuze tussen de alternatieven. Bijvoorbeeld omdat ze in veel situaties positief uitvallen in relatie tot de doelstellingen, de waargenomen effecten duidelijk positief of ze een groot maatschappelijk draagvlak genieten. Voor de aspecten die een meer gemêleerd beeld geeft zal er vervolgens een nadere politieke beoordeling moeten plaatsvinden.

Dit zijn in wezen de 'kritische' succesfactoren om tot een goede eindbeoordeling te komen. Deze groep aspecten zullen geabstraheerd in de eindtabel het afwegingsproces worden opgenomen en de beoordeling ervan nader worden uitgelicht.

Schematisch levert dit het volgende beeld op:



Figuur 8 Samenhang zief 2

*Manier van scoren*

Tot slot de wijze van scoren. Het effectenonderzoek heeft waar mogelijk een kwantitatief karakter. Voor zaken waarvoor geen kwantitatieve informatie beschikbaar is, zal gebruik worden gemaakt van kwalitatieve gegevens of expertbeoordelingen. Op basis van die gegevens wordt voor ieder effect de meest passende scoringsmethodiek gebruik; denk aan aantallen, geld, percentages, symbolen, etc. Zo wordt elk effect zo goed mogelijk uitgedrukt i.r.t. karakteristiek ervan. Tevens kunnen ongelijksoortige effecten daardoor niet bij elkaar worden opgeteld of afgetrokken. Hetgeen ook voorkomt dat er dubbeltellingen ontstaan.

**6.2****PlanMER**

Het beoordelingskader geeft aan welke informatie uit de effectenonderzoeken benodigd is voor het beoordelen van de geselecteerde alternatieven. De planMER heeft ten doel om beslisinformatie voor het beoordelingskader op te leveren. Hierbij gaat het specifiek om de beslisinformatie over de milieuthema's (zie paragraaf 6.1). Naast de beslisinformatie die landt in het beoordelingskader zijn er ook nog een paar andere milieu-aspecten die in deze planMER onderzocht worden, maar waarvan op dit moment wordt verwacht dat deze niet onderscheidend zullen zijn tussen de verschillende alternatieven. In onderstaande tabel, tabel 2, staat aangegeven welke aspecten uit het beoordelingskader in de planMER worden onderzocht en of dit een kwantitatief of een kwalitatief onderzoek betreft. Het beoordelingskader is opgesteld volgens de drie P's: people, planet, profit, dit komt in onderstaande tabel terug.

**Tabel 5**

	Doelen	Criteria onderzocht in de planMER	Indicator	Kwantitatief / kwalitatief
<b>People</b>	Leefbaarheid	Omgevingskwaliteit	• Geluid	Kwantitatief
			• Luchtkwaliteit	Kwantitatief
			• Externe Veiligheid	Kwalitatief
			• Lichthinder	Kwalitatief
<b>Planet</b>	Natuurwaarden	Draagkracht van het systeem	• Bijdrage aan Instandhoudingsdoelen N2000 Markermeer-IJmeer	Kwantitatief
			• Bijdrage aan Instandhoudingsdoelen N2000 landelijk	Kwantitatief
		Veerkracht van het systeem	Expertjudgement op 5-puntsschaal	Kwalitatief
		Habitat diversiteit	• Areaalverdeling in hectaren van ondiep water, oeverzones, moeras • Verandering t.o.v. bestaande situatie	Kwantitatief Kwanitatief
	Landschappelijke differentiatie en kwaliteit	Invloed op het bestaande landschap en cultuurhistorische waarden	• Openheid en zichtlijnen	Kwalitatief
			• Beschermd dorpsgezichten • UNESCO status	Kwalitatief
	Potentie nieuwe landschappen	• Ruimtelijke kwaliteit waaruit wordt afgeleid wat mogelijkheden zijn	Kwalitatief	

			voor nieuw "icoon landschap"	
		Archeologische waarden	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trefkans verschillende archeologische waarden</li> <li>Verstoring</li> <li>Doorsnijding</li> <li>Verdroging/vernatting</li> </ul>	Kwantitatief Kwalitatief Kwalitatief Kwalitatief
	Klimaat	CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emissie</li> </ul>	Kwalitatief
	Bodem en Water	Bodem	<ul style="list-style-type: none"> <li>Effect op bodem (bodemverontreiniging)</li> </ul>	Kwalitatief
		Water	<ul style="list-style-type: none"> <li>Effect op waterkwaliteit</li> </ul>	Kwalitatief
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Effect op grondwaterkwaliteit</li> <li>Effecten op grondwaterstromen</li> </ul>	Kwalitatief
<b>Haalbaarheid en risico's</b>	Juridisch, procedureel	Natura2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>Passende beoordeling</li> </ul>	Kwantitatief

### 6.3

#### MKBA

De MKBA heeft als doel om beslisinformatie voor het beoordelingskader op te leveren. De resultaten van de plan-MER (milieueffecten), het verkeersonderzoek (verkeerseffecten) en de business cases (bedrijfseconomische cijfers) van de werkmaatschappijen worden gebruikt voor de MKBA. De MKBA vertaalt deze effecten naar de mate waarin zij de welvaart van Nederland beïnvloeden.

Binnen de MKBA zullen drie soorten welvaartseffecten worden onderzocht:

- Directe effecten: effecten die optreden bij eigenaren/exploitanten en gebruiker van de projectdiensten. Voorbeelden: reistijden en woningprijzen.
- Indirecte effecten: effecten die het resultaat zijn van de doorwerking van de directe effecten. Voorbeeld: economische groei.
- Externe effecten: welvaartsveranderingen die als gevolg van het project ontstaan voor anderen dan de eigenaar/exploitant en gebruikers van de projectdiensten en waarmee de eigenaar/exploitant en gebruikers in hun beslissingen geen rekening hoeven te houden. Voorbeelden: aantasting open ruimte en geluidsoverlast.

Deze welvaartseffecten kunnen op alle drie de P's (people, planet, profit) uit het beoordelingskader betrekking hebben. Naast de beslisinformatie die landt in het beoordelingskader zijn er ook nog een paar andere welvaartseffecten die in deze MKBA worden onderzocht, maar waarvan op dit moment wordt verwacht dat deze niet onderscheidend zullen zijn tussen de verschillende alternatieven. In onderstaande tabel is aangegeven welke aspecten en criteria (vooralsnog) in de MKBA worden onderzocht. Daarnaast is in de tabel aangegeven op welke wijze de effecten worden beschreven (monetair, kwantitatief of kwalitatief).

Tabel 6

Effect	Aspect	Criterium	Monetair/kwantitatief /kwalitatief
<b>Baten</b>			
<b>Direct</b>	Wonen (people)	Opbrengsten nieuwe woningen	Monetair
		Stijging woongenot bestaande woningen	Monetair
		Overwinst 'oude' grondeigenaar	Monetair
	Werken (profit)	Opbrengsten nieuwe terreinen (kantoren en bedrijven)	Monetair
		Waardestijging bestaande terreinen (kantoren en bedrijven)	Monetair
		Overwinst 'oude' grondeigenaar	Monetair
	Mobiliteit (profit)	Reistijdwinst wegverkeer	Monetair
		Betrouwbaarheid wegverkeer	Monetair
		Reistijdwinst openbaar vervoer	Monetair
		Betrouwbaarheid openbaar vervoer	Monetair
		Wachttijd openbaar vervoer	Monetair
		Comfort openbaar vervoer	Monetair
		Reizigersinkomsten	Monetair
<b>Extern</b>			
	Milieu (planet)	Geluidsoverlast	Monetair
		Luchtkwaliteit	Monetair
	Natuur, landschap en cultureel erfgoed (planet)	Natuur	Kwalitatief
		Landschap	Kwalitatief
		Cultureel erfgoed	Kwalitatief
	Recreatie (planet)	Recreatiemogelijkheden	Kwalitatief
	Veiligheid (people)	Verkeersveiligheid wegverkeer	Monetair
		Verkeersveiligheid openbaar vervoer	Monetair
		Externe veiligheid	Kwalitatief
<b>Indirect</b>			
	Wonen (people)	Uitstralingseffecten	p.m.
	Werken (profit)	Uitstralingseffecten	p.m.
	Mobiliteit (profit)	Agglomeratie-effecten	p.m.
		Inkomsten accijnzen en parkeerkosten	Monetair
<b>Kosten</b>			
	Totaal	Investeringskosten	Monetair
		Vermeden investeringen	Monetair
		Beheer- en onderhoudskosten	Monetair
		Exploitatiekosten	Monetair



#### **6.4 Gevoeligheidsanalyses**

Op een aantal punten zal een gevoeligheidsanalyse worden gedaan op de resultaten uit de onderzoeken. Dit om te bekijken of kleinere of grotere wijzigingen in het toekomstbeeld een groot verschil in effect met zich mee zou kunnen brengen.

Onderwerpen die hiervoor nu in beeld zijn:

- Variatie met het toekomstscenario;
- Langzamere afzet van woningen en arbeidsplaatsen;
- Hogere of lagere woningprijzen;
- 100.000 of 50.000 arbeidsplaatsen;
- Reistijdwaardering;
- Planhorizon;
- Opgaven in kader van Deltaprogramma<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Worden meegenomen indien er concrete resultaten uit het Deltaprogramma beschikbaar zijn t.t.v. de start van het effectenonderzoek voor RRAAM.

## Bijlage I: Het programma RRAAM

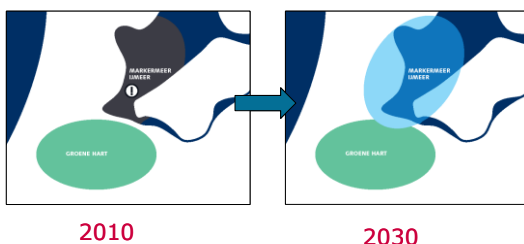
**Rijk en regio willen dat de Noordelijke Randstad uitgroeit tot een duurzame en internationaal concurrerende Europese topregio. Om dat te bereiken, zijn investeringen nodig in moderne woon- en werklocaties, goede bereikbaarheid en mogelijkheden voor recreatie en natuur. Er is dan ook sprake van een drievoudige opgave: de groei van Almere met 60.000 woningen, een verbetering van de bereikbaarheid van de Noordelijke Randstad en een kwaliteitsverbetering van het IJmeer en Markermeer. Samen met maatschappelijke organisaties en bewoners onderzoeken Rijk en regio hoe deze veelomvattende ruimtelijke ordeningsopgave gerealiseerd kan worden. Het motto: nu groeikansen creëren voor de nabije en verre toekomst.**

Ondanks de crisis zullen in de komende decennia veel nieuwe woningen nodig zijn in de noordelijke Randstad. Een deel van deze woningen kan binnen de bestaande steden worden gebouwd, bijvoorbeeld in Amsterdam en in de Haarlemmermeer. Maar er zullen ook nieuwe bouwlocaties nodig zijn om de vraag uit Noord-Holland en Utrecht op te kunnen vangen. Om waardevolle groengebieden in de Randstad te ontzien en ruimte te houden voor de ontwikkeling van Schiphol, is ervoor gekozen een groot deel van de bouwopgave te concentreren in Almere.

### *Drievoudige opgave*

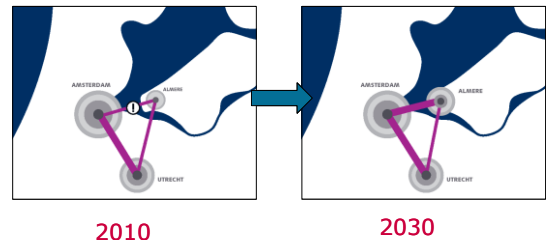
Almere heeft ruimte voor de kwalitatieve groei van de Noordelijke Randstad. Om deze ruimte te benutten is een drievoudige ontwikkeling nodig:

#### Ecologische schaa sprong



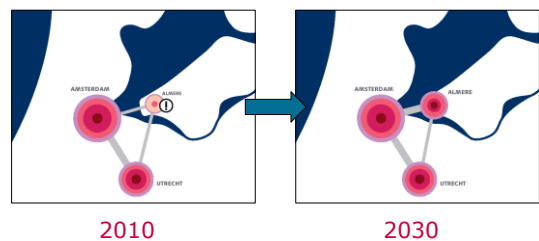
Met de **ecologische ontwikkeling** verbetert de kwaliteit van de natuur en het water in het gebied en worden de mogelijkheden voor recreatie uitgebreid.

#### Schaalsprong bereikbaarheid



Door de **infrastructurele ontwikkeling** zullen verplaatsingen per auto, openbaar vervoer en fiets comfortabeler en sneller verlopen.

#### Schaalsprong Verstedelijking



Met de **stedelijke ontwikkeling** krijgt de stad Almere 60.000 nieuwe woningen, meer variatie in woonvormen, een aantrekkelijke openbare ruimte, nieuwe sociale en culturele voorzieningen en onderwijs en wordt er gestreefd naar 100.000 extra arbeidsplaatsen. De toekomstige bewoners zullen bepalen wat voor soort woningen worden gebouwd en in welk tempo dit gebeurt.

Rijk en regio werken in het **RRAAM-programma** samen om deze uitdagende ruimtelijke ordeningsopgave (wonen, bereikbaarheid en natuur) in de regio Amsterdam-Almere-Markermeer te verwezenlijken. Ook maatschappelijke organisaties zijn nadrukkelijk bij dit proces betrokken.

#### Besluiten en afspraken

De kabinetsbesluiten om te komen tot de drievoudige schaa sprong zijn vastgelegd in de **RAAM-brief** van november 2009.



Gekozen is voor een primair westelijke ontwikkeling van Almere, inclusief een IJmeerverbinding, mits de maatschappelijke baten van zo'n verbinding substantieel hoger worden en de kosten ervan substantieel omlaag gaan. Daarnaast wordt ingezet op een ontwikkeling aan de oostkant van Almere, maar met een minder intensief verstedelijkingspatroon. De woningen en bijbehorende infrastructuur zullen gefaseerd worden gerealiseerd, rekening houdend met de behoefte op de woningmarkt en de mobiliteitsontwikkelingen.

De Tweede Kamer vindt het vervolg op RAAM zo belangrijk, dat zij hebben besloten het als 'groot project' aan te merken.

In het **Integraal Afsprakenkader Almere 2.0 (IAK)** hebben rijk en regio werkafspraken vastgelegd over de verdere groei van Almere op het gebied van woningbouw, infrastructuur, werkgelegenheid, cultuur, ecologie, onderwijs, sport en financiën (jan. 2010)



### Werkmaatschappijen

Het RRAAM-programma voert de besluiten uit de RAAM-brief en het IAK uit in vier werkmaatschappijen:

- De **Werkmaatschappij Almere – Amsterdam (WAA)** heeft de opdracht om te komen tot een haalbaar plan voor de IJmeerverbinding in combinatie met gebiedsontwikkeling aan de westkant van Almere (Pampus en IJland).
- De **Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer (WMIJ)** heeft de opdracht om te komen tot een maatregelenpakket voor de uitvoering van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES). In 2012 moet er een uitvoerbaar en financieerbaar plan liggen.
- De **Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater (WCW)** heeft de opdracht om een gebiedsontwikkelingsplan op te stellen en daarbij de aanpassingen aan de A6 en de lokale wegen te integreren, gebruik makend van de mogelijkheden die de Crisis- en Herstelwet daarvoor biedt.
- De **Werkmaatschappij Almere Oosterwold (WAO)** heeft de opdracht om een ontwikkelingsstrategie voor het gebied op te stellen die uitgaat van organische

stedenbouw in een landschappelijke setting. De ontwikkeling van dit gebied moet geld opleveren voor de ontwikkelingen aan de westkant van Almere.

### Projecten

Naast RRAAM spelen twee belangrijke infrastructurele projecten in de regio een rol:

- Het **project Pre-verkenning Almere-Gooi-Utrecht (AGU)** waarin onderzoek wordt verricht naar de verbetering van de bereikbaarheid via de weg en het OV in de corridor Almere-Gooi-Utrecht.
- Het **project OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL)** dat zich richt op de knelpunten in het openbaar vervoer op het traject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Dit project kent een korte en een middellange termijn. De langetermijnmaatregelen maken deel uit van RRAAM en worden meegenomen in de Werkmaatschappij Amsterdam-Almere.

### Thema's

Rijk en regio werken samen aan een aantal thematische acties: economie, de duurzaamheidsagenda, groenblauw, stedelijke bereikbaarheid, onderwijskwaliteit, Almere Tafel, cultuur en sportieve infrastructuur.

### Structuurvisie

De resultaten van de werkmaatschappijen en projecten slaan uiteindelijk neer in een Rijksstructuurvisie voor het gebied. Daarin wordt het Rijksbeleid voor deze regio, zoals eerder in de Structuurvisie Randstad 2040 is uitgezet, bevestigd en verder uitgewerkt. Eind 2012 staat de concept-structuurvisie gepland. Uiterlijk in 2014 wordt deze formeel vastgesteld.

Naast de werkmaatschappijen, projecten en thema's zijn er overkoepelende integrale activiteiten opgezet ten behoeve van de rijksstructuurvisie. Deze activiteiten hebben een project- of gebieds-overschrijdend karakter. Het gaat daarbij om de Maatschappelijke Kosten/Baten-analyse (MKBA), het Financieel Kader en de PlanMER.

## Bijlage II: Relatie met andere projecten/programma's

Een aantal projecten heeft een zeer duidelijke relatie met de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer. Deze relaties worden waar zinvol ook beschreven in de rijksstructuurvisie. Hierbij gaat het om de volgende projecten:

- **Het Deltaprogramma, waaronder Deelprogramma IJsselmeergebied;**  
Relatie: o.a. peilbesluit Markermeer-IJmeer, instellen Ruimtelijk Kwaliteitsteam dat buitendijkse ontwikkelingen in het IJsselmeergebied toetst, relatie met deltaprogramma nieuwbouw en herstructurering, deltaprogramma veiligheid.
- **Luchthaven Lelystad;**  
Relatie: uitbreiding vliegveld Lelystad, vliegroutes in relatie tot de ontwikkeling in Oosterwold (planning Aldersadvies: eind 2011)
- **OV SAAL korte en middellange termijn;**  
Relatie: besluit middellange termijn Flevolijn dient no regret te zijn, dan wel aan te sluiten op besluit lange termijn.
- **AGU**  
Relatie: Met name van belang voor de ontwikkeling van Almere Oosterwold en de bereikbaarheid Almere-'t Gooi-Utrecht in algemene zin.
- **Noord-West 380 kV hoogspanningsverbinding.**  
Relatie: Nieuwe hoogspanningsverbinding van Eemshaven naar Diemen. Alternatieven lopen door Markermeer, Gooimeer en Almere-Weerwaterzone (Rijksinpassingsplan voorzien voor 2012)
- **Beheerplan Natura2000**  
Relatie: Voor alle Natura 2000-gebieden moeten beheerplannen opgesteld worden. In een beheerplan wordt vastgelegd hoe en wanneer de doelen voor een gebied gehaald worden (instandhoudingsdoelstellingen). Activiteiten in en rondom Natura 2000-gebieden (landbouw, recreatie, waterbeheer) die negatieve effecten op de natuur(doelen) hebben, kunnen ook in het beheerplan geregeld worden. Hiermee wordt een integrale aanpak bewerkstelligd (vaststellen beheerplan voorzien voor medio 2011)

## Bijlage III: Lijst afkortingen programma RRAAM

AGU	OV/wegverbinding Almere – 't Gooi - Utrecht
BO RRAAM	Bestuurlijk Overleg Rijk-regioprogramma Almere- Amsterdam – Markermeer
BVO	Bruto Vloer Oppervlak
CPB	Centraal Planbureau
EL&I	Ministerie van Economie, Landbouw & Innovatie
FMC	Directie Financiën, Management en Control (VenW)
HOV-verbinding	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Verbinding
IAK	Integraal Afsprakenkader
ICAO	Internationale Burgerluchtvaartorganisatie
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
NMIJ	Natuurlijk(er) Markermeer IJmeer (natuurpilots)
OEIJ	Opdrachtgeversoverleg Ecologie IJsselmeergebied
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere - Lelystad
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
PlanMER	Milieu Effect Rapport (het product)
Plan-m.e.r.	milieu effect rapportage (de procedure)
RAAM-brief	Rijksbesluiten Amsterdam – Almere - Markermeer
RRAAM	Rijk- en regioprogramma Almere – Amsterdam – Markermeer
RSV	Rijksstructuurvisie
RVOB	Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf
SAA	Weg Schiphol Amsterdam Almere
SG	Stuurgroep RRAAM
TBES	Toekomstbestendig ecologisch systeem
VSBA	Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere
WAA	Werkmaatschappij Amsterdam -Almere
WAO	Werkmaatschappij Almere Oosterwold
WCW	Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater
WMIJ	Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer
Wro	Wet ruimtelijke ordening