

rraam

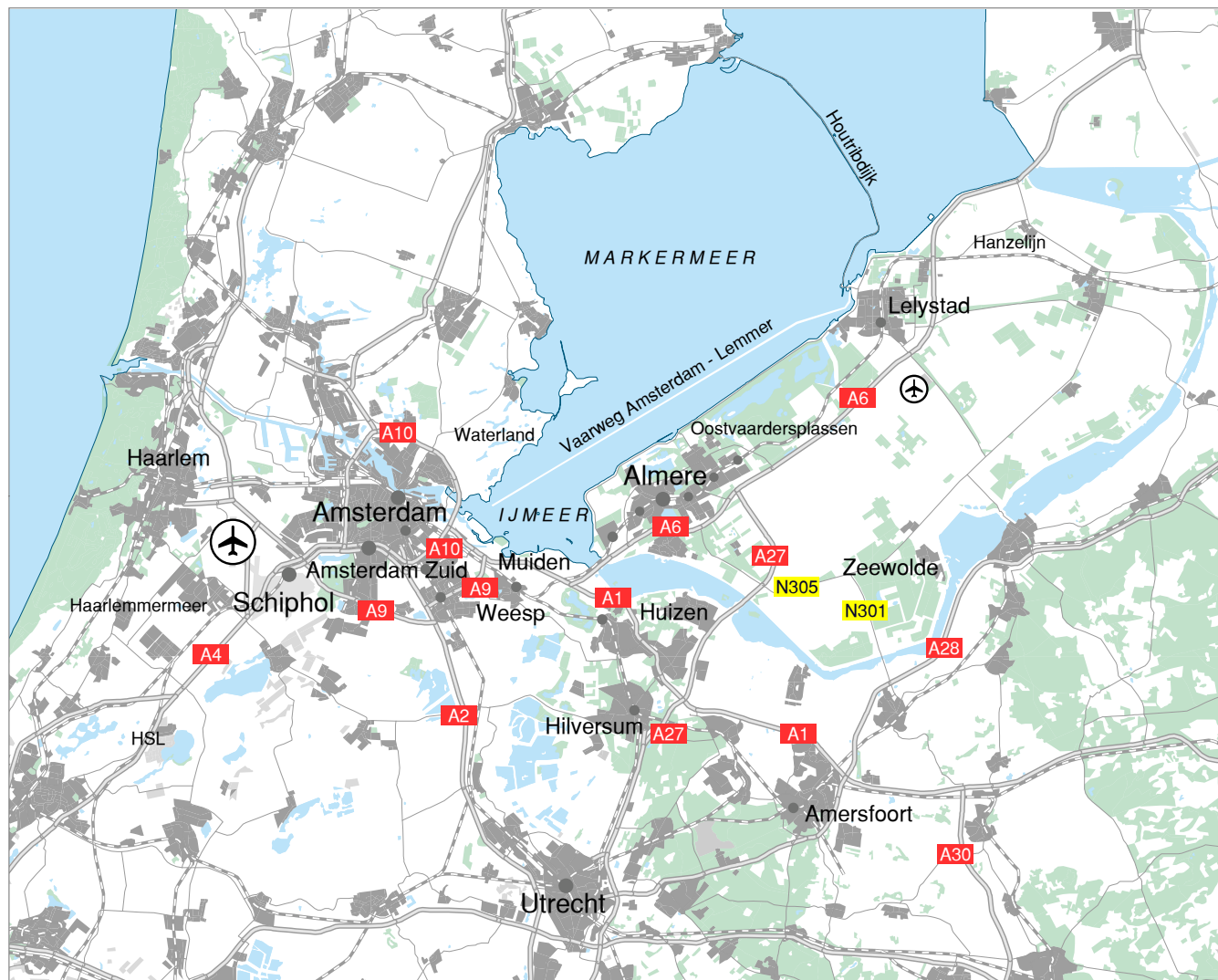
Rijk-regioprogramma
AMSTERDAM — ALMERE — MARKERMEER

ONTWERP-RIJKSSTRUCTUURVISIE AMSTERDAM - ALMERE - MARKERMEER



Ontwerp-Rijksstructuurvisie Amsterdam - Almere - Markermeer

Overzichtskaart Noordvleugel van de Randstad



Dit is de ontwerp-Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer. Deze Rijksstructuurvisie is opgesteld binnen het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer waarin het Rijk, de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en de gemeenten Amsterdam en Almere samenwerken. Deze ontwerp-Rijksstructuurvisie is besproken in het bestuurlijk overleg van 25 maart 2013 tussen het Rijk en de regionale partners en is vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM), in overeenstemming met de staatssecretarissen van IenM en van Economische Zaken (EZ). Deze publicatie is in april 2013 aan de Tweede Kamer aangeboden.

De ontwerp-Rijksstructuurvisie ligt samen met de milieueffectrapportage (PlanMER) van dinsdag 7 mei tot en met maandag 17 juni 2013 ter inzage op de ministeries van IenM en van EZ, de provinciehuizen van de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht en de gemeentehuizen van Amsterdam en Almere. Het ontwerp is ook te raadplegen op de website van het Centrum voor Publieksparticipatie (CPP) (www.centrumpp.nl) en de site www.ruimtelijkeplannen.nl. In deze periode heeft eenieder de mogelijkheid om er kennis van te nemen en een reactie te geven. U kunt uw zienswijze schriftelijk indienen bij het CPP met behulp van een reactieformulier op hun website. Mondeling inspreken is ook mogelijk via telefoonnummer 070 - 456 96 02.

Naar aanleiding van de resultaten van de ter inzage legging en de behandeling in de Tweede Kamer, zal de minister van IenM, in overeenstemming met de staatssecretarissen van IenM en van EZ, een definitief besluit nemen. De definitieve Rijksstructuurvisie zal naar verwachting eind 2013 worden gepubliceerd.

Inhoud

Samenvatting	7
1 Inleiding	13
1.1 Achtergrond Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer	13
1.2 Opdracht en uitvoering RRAAM	15
1.3 Adaptieve aanpak	16
1.4 Scope en (gebieds)afbakening	19
1.5 Leeswijzer	19
2 Gebiedsbeschrijving en opgaven	21
2.1 Versterking economische topregio	21
2.2 Versterking unieke identiteit Noordvleugel	22
2.3 Verbetering regionale bereikbaarheid	24
2.4 Kwaliteitsverbetering Markermeer-IJmeer	26
2.5 Ontwikkeling evenwichtig en aantrekkelijk Almere	28
3 Keuzes en aanpak	31
3.1 Organische ontwikkeling	31
3.2 Adaptieve aanpak	31
3.3 Toekomstperspectief	35
3.4 Eerste stappen worden gezet	36
3.5 Vervolgstappen	42
4 Realisatieparagraaf	45
4.1 Fasering en samenhang	45
4.2 Instrumenten	47
4.3 Governance	53
5 Verantwoording	55
5.1 MIRT-verkenning	55
5.2 Optimalisatie en uitwerking plannen	57
5.3 Samenstelling integrale alternatieven en selectie	58
5.4 Effectonderzoek en doelbereik	60
5.5 Participatie en consultatie	62
5.6 Samenhang met andere projecten	64
5.7 Waterparagraaf	67
Bijlagen en achtergronddocumenten	69



Samenvatting

De Noordvleugel van de Randstad is nationaal gezien één van de belangrijkste economische motoren en kan zich meten met andere topregio's in Noordwest-Europa¹, zoals Londen, Parijs, het Ruhrgebied en Milaan. De Noordvleugel omvat het samenhangende stedelijke netwerk van het Noordzeekanaalgebied tot en met Utrecht, Amersfoort en Almere, met Amsterdam in het centrum. Met deze ontwerp-Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer wordt ingezet op versterking van de agglomeratiekracht van de Noordvleugel en daarmee op verbetering van de internationale concurrentiepositie van de Randstad als geheel.

Toekomstperspectief Noordvleugel

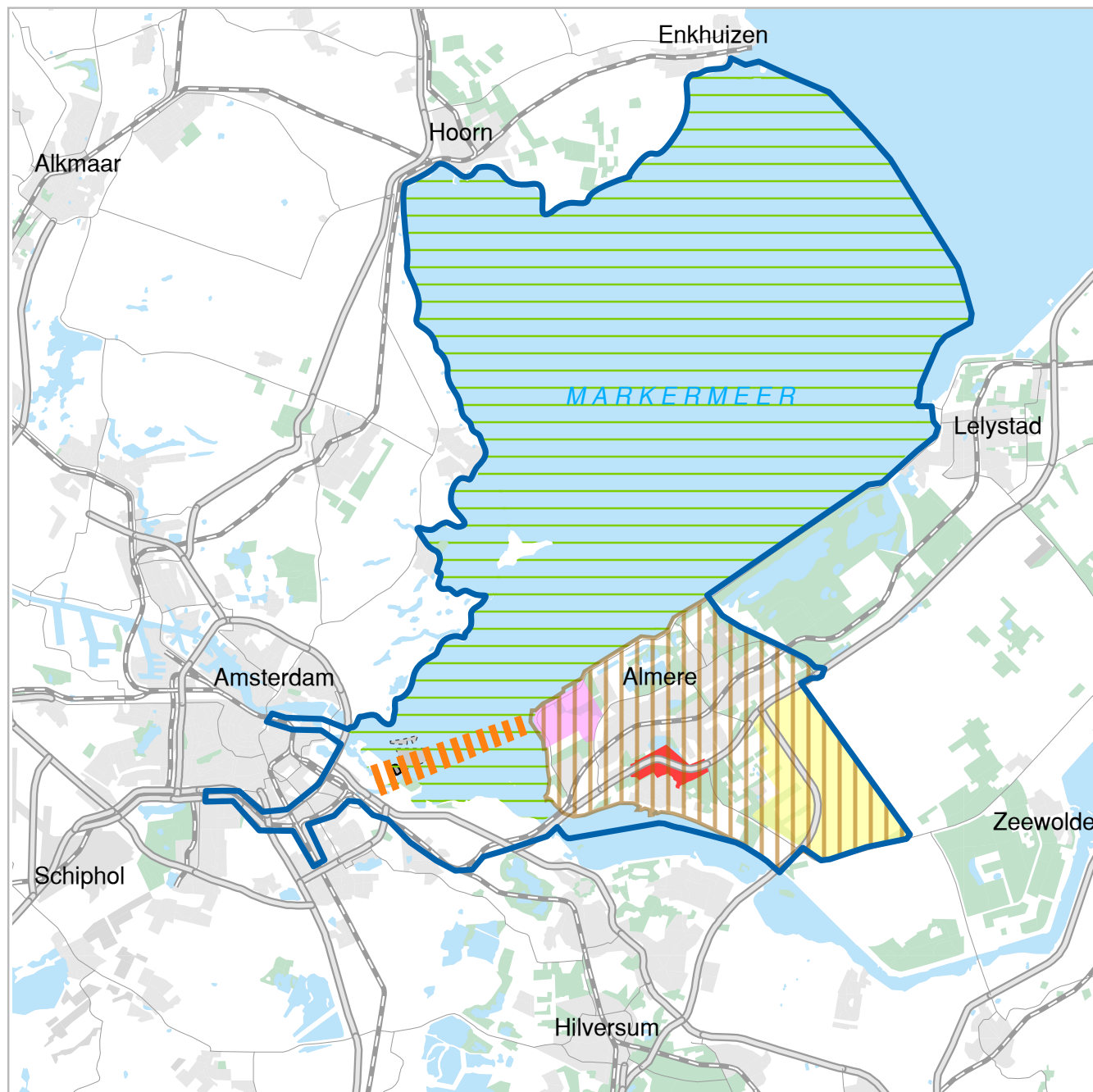
Het toekomstperspectief van het Rijk voor de Noordvleugel is een sterke internationaal concurrerende regio, waarin een aantrekkelijk vestigingsklimaat wordt gecreëerd met een goede bereikbaarheid en unieke natuur- en recreatiegebieden in en rond het Markermeer-IJmeer. Daarbij kiest het Rijk ervoor om de verstedelijking in deze regio zoveel mogelijk te concentreren in bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande infrastructuurcorridors op de as Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam-Almere. Zodoende wordt de agglomeratiekracht versterkt. Het betekent een verdere groei van Almere met hieraan gekoppeld een verbetering van de bereikbaarheid tussen Amsterdam en Almere. Ook de infrastructuur tussen Almere en Utrecht dient op orde te zijn. Daarnaast zal er sprake zijn van een vooruitgang van de ecologische kwaliteit in het Markermeer-IJmeer.

Rondom het Markermeer-IJmeer worden binnen het toekomstperspectief in Amsterdam (locatie IJburg) en in Almere (locatie Pampus) unieke stedelijke milieus ontwikkeld, die met een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding zijn verbonden met economische centra als de Zuidas, de Mainport Schiphol en het stadscentrum van Amsterdam.

Het toekomstperspectief voor Almere is een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 en een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. Het is hier prettig om te wonen, te werken en te recreëren. Almere is volwaardig onderdeel van het regionale mobiliteitsnetwerk van de Noordvleugel. Een IJmeerverbinding met een hoogstedelijke ontwikkeling van Almere Pampus is hierbij

¹ De internationale concurrentiepositie van de topsectoren, PBL, 2012.

Toekomstperspectief Amsterdam - Almere - Markermeer



- Plangebied RRAAM
- Almere Pampus
- Almere Centrum Weerwater
- Almere Oosterwold
- Sociaal-economische agenda Almere
- Tweede fase IJburg: Centumeiland
- Tweede fase IJburg: overige eilanden

- IJmeerverbinding
- Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES)



de stip op de horizon². Deze verbinding is een metroachtig systeem dat Almere en in het bijzonder de locatie Pampus direct verbindt met Amsterdam. Een deel van de regionale behoefte aan nieuwe woningen kan in Almere worden opgevangen. Dat verbetert de leefomgeving in de Noordvleugel en daarmee het internationale vestigingsklimaat.

Voor het Markermeer-IJmeer is het toekomstperspectief een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES), waardoor een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving ontstaat met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden. Het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer is vitaal, gevarieerd, robuust en biedt juridische ruimte om de gewenste ruimtelijke en recreatieve ontwikkelingen mogelijk te maken.

Adaptieve aanpak

Het Rijk kiest in deze structuurvisie voor een organische ontwikkeling met een gefaseerde aanpak. Dit betekent dat er geen vaststaand eindbeeld of vaste einddatum voor de ontwikkeling wordt vastgelegd, maar dat op adaptieve wijze, stap na stap, naar het toekomstperspectief wordt toegewerkt. De marktvraag naar woningen en bedrijfslocaties is sturend. Ook voor natuur is een stapsgewijze aanpak op zijn plaats. Afhankelijk van het verloop van de ecologische processen zijn er minder, meer of andere (natuur)maatregelen nodig. Op deze manier wordt een ontwikkeling in gang gezet die rekening houdt met onzekerheden en die kan worden aangepast aan verschillende toekomstscenario's. Het is niet nodig om nu al definitieve keuzes te maken voor de lange termijn. Dit kan ook omdat de basis op orde is of op de korte en middellange termijn op orde komt.

Eerste stappen worden gezet

Overheden, maatschappelijke organisaties en private partijen zijn al volop bezig met het realiseren van het toekomstperspectief. Ter verbetering van de bereikbaarheid binnen de Noordvleugel wordt de komende jaren gewerkt aan de capaciteitsvergroting van de bestaande rijkswegen en spoorlijnen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Met de realisatie van deze uitbreiding is de bereikbaarheid ook voor de langere termijn op orde. Verder wordt de bereikbaarheid tussen Almere en Utrecht verbeterd.

Almere groeit in fasen en organisch op locaties langs de bestaande vervoersassen (A6, A27 en Flevolijn) volgens het bestaande meerkernige stadsconcept. De locaties Almere Poort, Nobelhorst, Centrum Weerwater en Oosterwold bieden ruimte aan een aanzienlijk aantal woningen, voorzieningen en aan bedrijvigheid. De locatie Centrum Weerwater wordt ontwikkeld tot een locatie met (boven-)regionale centrumfuncties. De Floriade in 2022 is een eerste initiatief en hierdoor zal het imago van Almere als aantrekkelijke suburbane stad een internationale impuls krijgen.

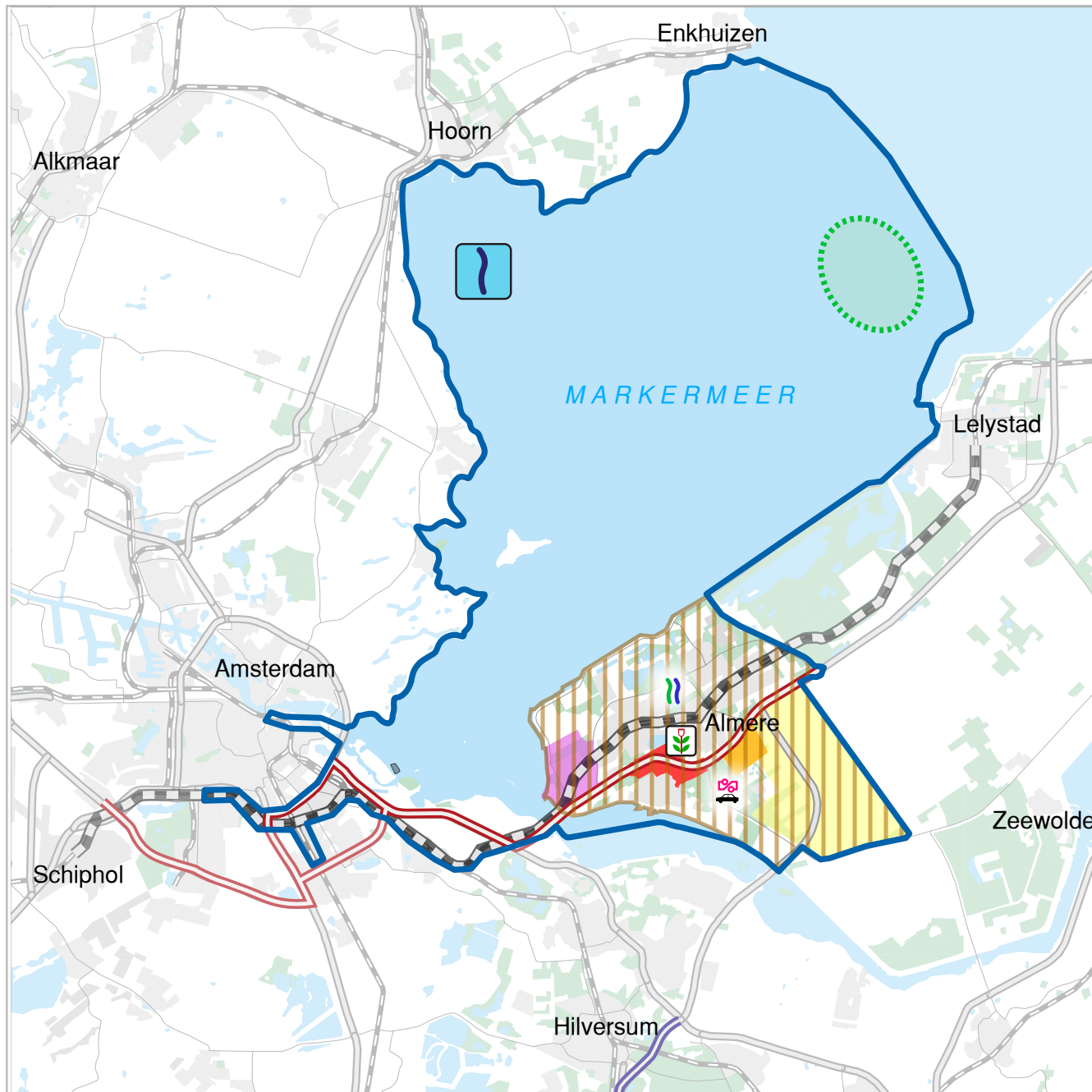
In Oosterwold wordt ruimte geboden voor verstedelijking, waarbij het gebied zijn groene en agrarische karakter behoudt en verder ontwikkelt. Het gaat daarbij om een ontwikkeling van onderop met een veelheid van particuliere plannen. De rol van de overheid beperkt zich hier tot het formuleren van ambities voor het gebied en het aangeven van de voorwaarden en spelregels.

Samen met de groei van Almere zal ook de stedelijke infrastructuur en groenblauwe structuur meegroeien. Tegelijkertijd wordt een volwaardig voorzieningenpakket op het gebied onderwijs, werkgelegenheid, cultuur, sport en duurzaamheid ontwikkeld. Door de verstedelijking langs de bestaande vervoersassen te concentreren, wordt druk opgebouwd die nodig is voor een verdere westwaartse groei van Almere en worden de investeringen in deze vervoersassen maximaal benut.

In het Markermeer-IJmeer draagt het project Luwtemaatregelen Hoornse Hop bij aan het realiseren van het toekomstperspectief van het TBES. Daarnaast kan met de eerste fase van het project Marker Wadden worden gestart. Hiermee worden belangrijke stappen gezet ter verbetering van de ecologische kwaliteit en recreatieve gebruiksmogelijkheden.

² Meerdere alternatieven (zowel een alternatief met als zonder IJmeerverbinding) zullen worden meegenomen in de afwegingen op weg naar deze stip.

Korte- en middellange termijn Amsterdam - Almere - Markermeer



Plangebied RRAAM

Almere Poort

Almere Centrum Weerwater

Almere Oosterwold

Almere Nobelhorst

Sociaal-economische agenda Almere

Tweede fase IJburg: Centruimeiland

Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere

Verbetering wegcapaciteit A27



Luwtemaatregelen Hoorse Hop, pilot moeras en vispassages (onderdeel TBES)



Eerste fase Marker Wadden (onderdeel TBES)



Floriade Almere



Groen/ blauw casco



Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA)



OV SAAL - korte termijn



0 10 km

Vervolgstappen

Op het moment dat de bouwlocaties in bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande vervoersassen zijn benut, kan worden gestart met de ontwikkeling van de locatie Almere Pampus. Een vervolgonderzoek (MIRT-verkenning) naar verdere infrastructuurmaatregelen voor de ontsluiting van Almere Pampus wordt gestart als er in Almere ten opzichte van 2010 circa 25.000 woningen zijn gebouwd en er zicht is op afronding van de tweede fase van Amsterdam IJburg. Periodiek zal de voortgang van de woningbouw en andere ontwikkelingen in de Noordvleugel worden gemonitord.

Na de MIRT-verkenning wordt een go/no-go-besluit genomen, waarbij meerdere alternatieven voor de ontsluiting van Almere worden meegenomen in de afweging (zowel een alternatief met als zonder IJmeerverbinding, waaronder een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in Almere aansluitend op de bestaande spoorcorridor via de Hollandse Brug). De onderzoeksresultaten en het beperkte draagvlak bij de overheden in de Noordvleugel leiden er toe dat het alternatief Zuidelijk Tracé door het IJmeer (via Muiden in plaats van IJburg en met buitendijkse ontwikkeling) geen kansrijk perspectief is. IJland (grootschalig buitendijks bouwen) voor de kust van Almere is op basis van de huidige onderzoeken nu geen kansrijk perspectief. De optie van een IJmeerverbinding met Amsterdam Centraal blijft open. Ook een IJmeerweg in combinatie met een openbaar vervoerverbinding blijft voor het Rijk een optie.

Bij de uiteindelijke keuze over de ontsluiting spelen naast de budgettaire inpasbaarheid regionaal draagvlak, bereikbaarheids-, ruimtelijke, economische (waaronder maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)) en leefbaarheidsargumenten een rol (conform de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)). De gemeente Almere stelt positieve besluitvorming over de IJmeerverbinding als voorwaarde voor de ontwikkeling van de locatie Almere Pampus. Indien niet tot een IJmeerverbinding wordt besloten, treden het Rijk en de regionale overheden met elkaar in overleg over hoe de gedeelde ambitie ten aanzien van de versterking van de Noordvleugel en verantwoorde ontwikkeling van de stad Almere kan worden bereikt.

Welke natuurmaatregelen er wanneer nodig zijn voor de verdere ontwikkeling van TBES, wordt bepaald op basis van monitoring en de resultaten van onderzoek. De vervolgstappen naar het robuuste systeem zijn gekoppeld aan Natura 2000, Kaderrichtlijn Water (KRW) en aan mitigerende maatregelen in relatie tot toekomstige ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld recreatie en een eventuele IJmeerverbinding.

Bestuurlijke afspraken

Om het toekomstperspectief en de stappen daar naartoe te realiseren, maken het Rijk en de overheden in de Noordvleugel gezamenlijke afspraken voor de komende jaren. Die afspraken staan in de realisatieparagraaf van deze ontwerp-Rijksstructuurvisie en in een pakket van bestuurlijke afspraken. Ze vormen de basis voor een Bestuursovereenkomst die samen met de definitieve Rijksstructuurvisie wordt vastgesteld. De samenhang tussen de stapsgewijze ontwikkelingen naar het toekomstperspectief wordt geborgd door het monitoren van de voortgang van de maatregelen en de effecten van de ontwikkelingen. Zo kan door het Rijk en de overheden in de Noordvleugel tussentijds worden bijgestuurd.

Resultaten verkenning

Het RRAAM-programma had de opdracht om de plannen uit 2009 voor de westelijke ontwikkeling van Almere, inclusief een IJmeerverbinding en een ontwikkeling van een TBES, te optimaliseren. Dit hebben Rijk en de overheden in de Noordvleugel samen met marktpartijen en maatschappelijke organisaties gedaan. Naast twee alternatieven met een IJmeerverbinding is door het Rijk ook een alternatief via de bestaande spoorcorridor over de Hollandse Brug onderzocht, met een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in Almere.

Alle alternatieven zijn onderzocht op haalbaarheid, milieu- en welvaartseffecten. De optimalisatie is gelukt. De kosten voor infrastructuur, verstedelijking en natuur zijn flink omlaag gebracht, met behoud van effectiviteit. Dat neemt niet weg dat er voor een IJmeerverbinding sprake blijft van een zwaar negatief welvaartseffect. Echter, op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat een gefaseerde aanpak haalbaar en realistisch is.



1 Inleiding

Voor u ligt de ontwerp-Rijksstructuurvisie voor het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer. Deze visie op de opgaven die in dit gebied spelen en de daaraan gekoppelde keuzes en aanpak, is het resultaat van een gezamenlijk door het Rijk en de overheden van de Noordvleugel doorlopen verkenningsprocedure in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Deze verkenning vond plaats van november 2009 tot en met maart 2013.

1.1 Achtergrond Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer

De Noordvleugel van de Randstad omvat het samenhangende stedelijke netwerk van het Noordzeekanaalgebied tot en met Utrecht, Amersfoort en Almere, met Amsterdam in het centrum. Het is een stedelijke regio die op nationaal niveau als economische motor fungeert en zich kan meten met andere grote stedelijke regio's in Noordwest-Europa. De Noordvleugel draagt in belangrijke mate bij aan het realiseren van de doelstelling van het kabinet uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) om te komen tot een "excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren".

De SVIR noemt in dat kader een aantal opgaven van nationaal belang in Noordwest Nederland, zoals het ontwikkelen van de Zuidas als economische toplocatie en het versterken van de Mainport Schiphol. Het mogelijk maken van de drievoudige ambitie op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid, natuur en recreatie in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer is van belang voor het bieden van ruimte aan de demografische en economische groei van de regio. Deze opgave is niet alleen van belang voor de Noordvleugel, maar ook voor Nederland als geheel.



Kaart Noord-West Nederland uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012)

- | | | | | | |
|--|---|--|---|--|---|
| | Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren | | Gebiedsontwikkeling RRAAM, Zaan-IJ-oeveren, SMASH, A12-zone | | (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet |
| | Agro & Food | | Verbeteren bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam, goed laten functioneren van de draaischijf Utrecht | | Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed (de Beemster, de Stelling van Amsterdam, de Nieuwe Hollandse Waterlinie) |
| | Tuinbouw en Uitgangsmaterialen | | (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie vanaf 500MW (Amsterdam Havengebied-Noordzeekanaal, Velsen, Hemweg, Diemen en Flevo, Utrecht) | | Natuurlijk erfgoedgebied op lijst werelderfgoed (de Waddenzee) |
| | Creatieve Industrie | | Kansrijk gebied windenergie (illustratief) | | Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed (de Grachtengordel van Amsterdam, Schokland, Sanatorium Zonnestraal, Teylers, Rietveld-Schröderhuis) |
| | Life Sciences & Health | | Zoekgebied elektriciteitskabels naar aanlandingspunt | | Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land |
| | Hoofdkantoren | | Gerealiseerd windturbinepark op zee | | Behouden kustfundament |
| | Logistiek (enkel internationaal weergegeven) | | Handhaving van het vrije zicht op de horizon | | Primaire waterkering |
| | Versterken van mainport Schiphol | | Hoogspanningsverbinding vanaf 220 KV | | Waterveiligheidsopgave |
| | 20 Ke Geluidscontour | | Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief) | | Aandachtsgebied zoetwatervoorziening |
| | Greenport Aalsmeer, Noord-Holland Noord | | Buisleidingenstrook | | Militair luchthaventerrein |
| | Nieuw Sleutelproject Amsterdam Centraal, Utrecht | | (Inter)nationaal hoofdwegennet | | Militair luchthaventerrein met burgermedegebruik |
| | Ontwikkeling Zuidas | | Mogelijke nieuwe verbinding hoofdwegennet (tracé nog niet vastgesteld) | | Vlootbasis |
| | Luchthaven van nationale betekenis (Lelystad) | | (Inter)nationaal hoofdspoorwegennet | | Militair(e) terrein(en) |
| | Havens Amsterdam (inclusief zeetoegang IJmond) | | | | Ruimtelijke beperking door militaire activiteiten |
| | Binnenhaven van nationale betekenis | | | | Radarverstoringsgebied |
| | Gebiedsontwikkeling RRAAM, Zaan-IJ-oeveren, SMASH, A12-zone | | | | |

In november 2009 heeft het kabinet de brief “Randstad-besluiten: Amsterdam-Almere-Markermeer” (RAAM-brief)³ uitgebracht. Daarin heeft het Rijk er samen met de overheden in de Noordvleugel voor gekozen om de versterking van de Noordvleugel door middel van drie samenhangende ambities op het gebied van verstedelijking (wonen en werken), bereikbaarheid en natuur en recreatie concreet in te vullen. Voor de verstedelijking werd uitgegaan van 60.000 extra woningen in Almere en voor de werkgelegenheid werd gestreefd naar 100.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Daarbij is in principe gekozen voor een westelijke ontwikkeling van Almere met een IJmeerverbinding en de ontwikkeling van een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) in het Markermeer-IJmeer. Dit onder de voorwaarden van aanzienlijk lagere kosten en een substantieel betere verhouding tussen baten en kosten, zodanig dat deze verhouding vergelijkbaar wordt met andere complexe ruimtelijke projecten waarover door het Rijk positief is besloten.

De afspraken over de RAAM-brief met betrekking tot Almere zijn door het Rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Almere vastgelegd in het Integraal Afsprakenkader Almere (IAK)⁴.

1.2 Opdracht en uitvoering RRAAM

De westelijke ontwikkeling van Almere inclusief een IJmeerverbinding en de ontwikkeling van een TBES is niet alleen een grote gebiedsopgave, maar ook een grote financiële opgave⁵. In de RAAM-brief is geconcludeerd dat de in 2009 beoogde alternatieven hoge kosten met zich meebrachten (totaal circa € 8,5 mld. voor infrastructuur, verstedelijking en natuur) en geen positieve baten-kostenverhouding kenden. Het RRAAM-programma heeft de opdracht gekregen om de plannen uit 2009 te optimaliseren. Dit is gebeurd voor het vervoersconcept met ruimtelijke ontwerp (locatie Almere Pampus) voor een nieuwe verbinding over of onder het IJmeer, voor de natuurprojecten in het Markermeer-IJmeer en voor de gebiedsontwikkelingsprojecten in Almere Centrum-Weerwater en Almere Oosterwold.

Er is binnen het programma RRAAM op basis van de ‘Sneller en Beter’-aanpak in de afgelopen jaren door overheden samengewerkt met marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Naast twee alternatieven met een IJmeerverbinding is door het Rijk een alternatief met een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in Almere ontsluitend op de bestaande spoorcorridor via de Hollandse Brug onderzocht. Alle alternatieven zijn onderzocht op haalbaarheid, milieu- en welvaartseffecten (zie hoofdstuk 5 “Verantwoording”).

De consultatie en participatie van belanghebbenden is een belangrijke pijler in het programma RRAAM. Dit RRAAM-werk, een netwerk van maatschappelijke belangenorganisaties heeft van af het begin meegedacht met het Rijk en de overheden in de Noordvleugel over de vraag hoe de drievoudige ambitie in dit gebied gerealiseerd kan worden. Dit heeft onder andere geleid tot verschillende adviezen over RRAAM, waarin in het bijzonder aandacht is gegeven aan de samenhang van de verschillende opgaven en de wijze waarop de ontwikkelingsstrategie vorm dient te krijgen. De effectonderzoeken en de resultaten van het consultatie- en participatieproces zijn meegenomen bij het opstellen van deze Rijksstructuurvisie.

³ Tweede Kamer 31089, nr. 57, Den Haag, 2009.

⁴ Integraal Afsprakenkader Almere, januari 2010.

⁵ Idem.

1.3 Adaptieve aanpak

De beoogde ontwikkeling van het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer kan alleen tot stand komen met voldoende initiatieven van onderop, die elkaar versterken en die door overheden worden gefaciliteerd. Het Rijk kiest daarom voor een organische ontwikkelingsstrategie, waarin stap na stap invulling wordt gegeven aan de gezamenlijke ambitie. De keuze voor deze ontwikkelingsstrategie wordt versterkt omdat de economische crisis langer aanhoudt dan verwacht tijdens het opstellen van de RAAM-brief. Dit heeft effect op de woningbouwproductie, het uitgavenpatroon van consumenten en de investeringskeuzes van bedrijven. Ook hebben de verschillende overheden op dit moment niet de financiële middelen om grote investeringen te doen. Dat betekent dat de ambities uit 2009 in een ander daglicht zijn komen te staan.

We weten niet zeker hoe de toekomst er uit zal komen te zien. In de Rijksstructuurvisie staat dan ook een adaptieve aanpak centraal. Deze aanpak is gericht op de toekomst: duurzaam en robuust. Daarmee is zij in staat om veranderingen op te vangen. De Rijksstructuurvisie geeft een beschrijving van het toekomstperspectief voor de drievoudige ambitie en hoe die kan worden bereikt. Dit toekomstperspectief met een wettelijke ontwikkeling van Almere, een IJmeerverbinding en een TBES is een gezamenlijk perspectief van het Rijk en de overheden in de Noordvleugel. Het gaat daarbij niet om een blauwdruk voor de toekomst, maar om een perspectief dat richting geeft aan de stappen die in die periode genomen moeten en kunnen worden. Ze verbindt daarmee de korte en (middel)lange termijn met elkaar zonder daar van te voren vaste termijnen of data aan te koppelen. De woningbehoefte kan lager of hoger uitvallen dan de huidige berekeningen, afhankelijk van de daadwerkelijke economische en demografische ontwikkelingen. De woningen en de bijbehorende infrastructuur komen daarom in stappen tot stand, reagerend op de behoefte op de woningmarkt en de mobiliteitsontwikkelingen. Ook voor natuur is een stapsgewijze aanpak op zijn plaats. Afhankelijk van het verloop van de ecologische processen zijn er minder of meer natuurmaatregelen nodig.

De rollen in de samenleving zijn veranderd. Een grote groep burgers, maatschappelijke organisaties en bedrijven wil handelen en veranderen om werk te maken van een prettige leefomgeving. De overheid is in deze energieke samenleving⁶ selectief betrokken, biedt ruimte voor maatwerk, faciliteert en verbindt initiatieven van onderop. Op deze manier wordt een ontwikkeling in gang gezet die rekening houdt met onzekerheden, initiatieven alle ruimte geeft en kan worden aangepast aan verschillende toekomstscenario's.

⁶ De energieke samenleving. Op zoek naar een sturingsfilosofie voor een schone economie, PBL, 2011.

Historie ruimtelijke ontwikkelingsstrategie

Van verregaande overheidsinterventie ...

Nederland heeft een sterk ontwikkelde ruimtelijke planningstraditie. De maakbaarheidsgedachte is bij uitstek in Nederland geworteld. Dit heeft geleid tot vergaande overheidsinterventie in de woningmarkt en ruimtelijke ordening in de loop van de 20ste eeuw. Het inpolderen van Flevoland en het ontwikkelen van Almere zijn prominente voorbeelden van deze maakbaarheidsgedachte. Het maken van nieuw land en nieuwe steden ter accommodatie van de snelle bevolkingsgroei en de behoefte aan uitbreiding van het landbouwareaal zijn sterk gestuurd vanuit de staat. Almere is tot in de kleinste details gepland. Eerst door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, later door het stadsbestuur. Iedere boom, iedere busbaan, iedere straat en iedere woning is bedacht. De ruimte voor spontane ontwikkeling, initiatieven of de burger als opdrachtgever was lange tijd beperkt.

... naar sturen op hoofdlijnen ...

Om meer ruimte te geven aan maatwerk en om recht te kunnen doen aan regionale verschillen en lokale krachten werkt het Rijk aan het verminderen van de regeldruk en het vereenvoudigen van kaders. De SVIR betekende een kentering in de ruimtelijke ordening. De Omgevingswet is de volgende stap om de juridisch-planologische kaders te vereenvoudigen. Met de SVIR is de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk gebracht bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het Rijk meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...') en komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een meer selectieve inzet van Rijksbeleid op een beperkt aantal nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken ('je gaat er over of niet'). Rijksbetrokkenheid kan aan de orde zijn indien een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt, zoals bijvoorbeeld ook de opgaven in de stedelijke regio rondom de Mainport Schiphol. Het Rijk zet in op een integrale en gebiedsgerichte benadering en samenwerking tussen de verschillende overheden en marktpartijen.

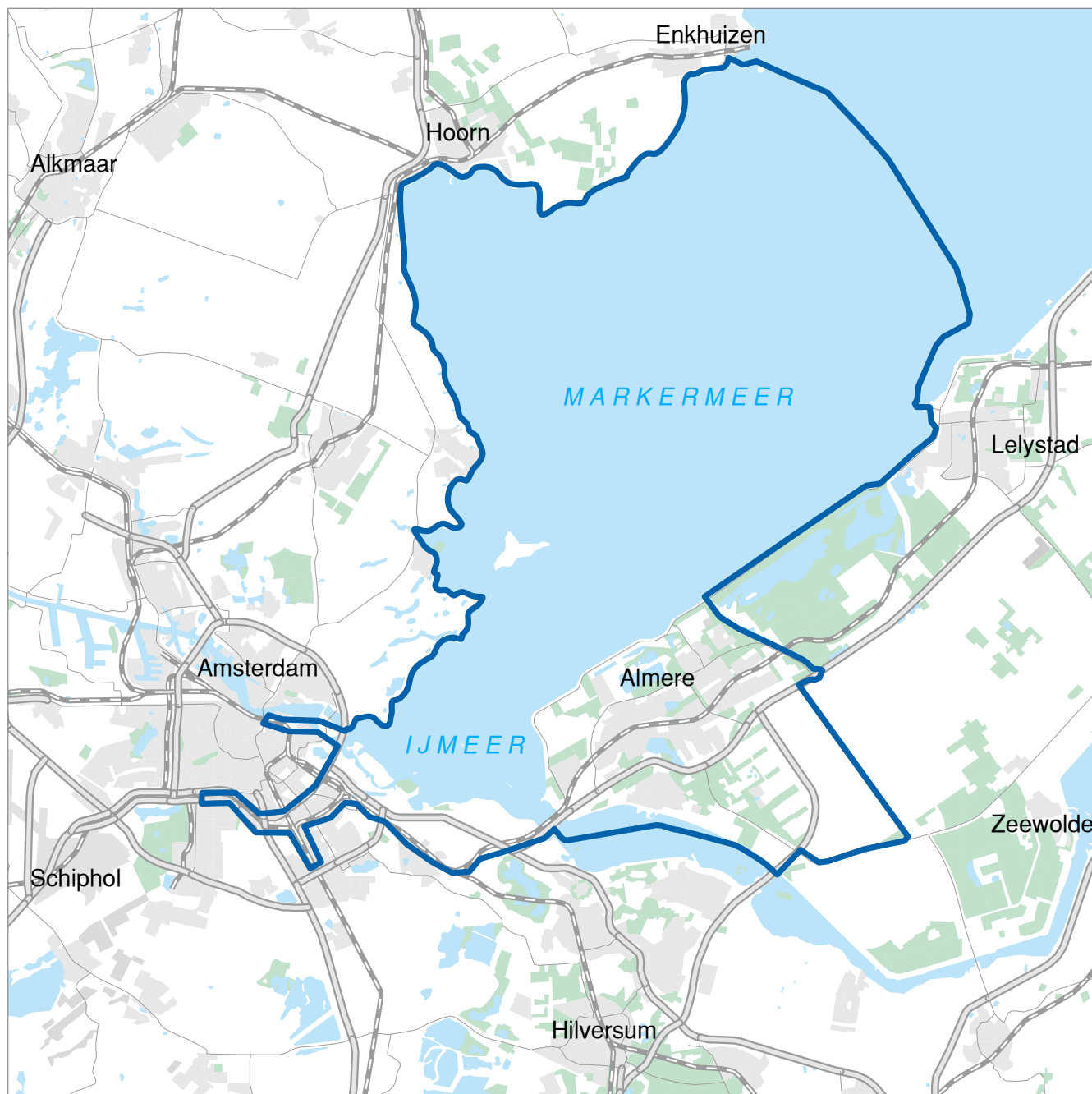
... en een nieuwe strategie van stedelijke ontwikkeling.

Voor deze Rijksstructuurvisie betekent dit een nieuwe strategie van ruimtelijke ontwikkeling, gericht op een nieuwe relatie tussen de burgers, bedrijven en overheid. Hierbij is een fundamenteel andere rol voor de overheid in het ruimtelijk ontwikkelingsproces weggelegd. De gekozen strategie richt zich op de transformatie van aanbod- naar vraaggestuurde ontwikkeling, waarmee de eindgebruiker of zelfbouwer centraal komt te staan. Er ontstaan nieuwe coalities van overheden en marktpartijen en er is meer ruimte voor particuliere initiatiefnemers en particulier opdrachtgeverschap. Er wordt pas gebouwd als er sprake is van een concrete (markt)vraag. De rol van de overheid (Rijk, provincies en gemeenten) verschilt per project en per situatie.

Als de vraag er is, is de overheid klaar om deze groot- of kleinschalige initiatieven te ondersteunen. Zo worden initiatieven zoveel mogelijk ondersteund door heldere spelregels, vereenvoudigde procedures en waar noodzakelijk basisvoorzieningen en infrastructuur.

Om initiatiefnemers uit te nodigen, is het van belang dat de overheid een heldere en gedragen visie over de lange termijnontwikkeling van het gebied neerzet. Deze structuurvisie is de visie van het Rijk op de ontwikkeling van het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer. Een visie die initiatiefnemers, ontwikkelaars en partners uitdaagt en verleidt tot investeren.

Plangebied van het Rijk-regioprogramma Amsterdam - Almere - Markermeer



- Plangebied RRAAM
- Bebouwd gebied
- Groen en natuur
- Water
- Snelwegen
- Spoorwegen



1.4 Scope en (gebieds)afbakening

Deze Rijksstructuurvisie gaat over het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer in de context van de Noordvleugel. De doelstelling van deze visie is dat de voorgestelde ontwikkelingen in dit gebied bijdragen aan het versterken van de gehele Randstad.

Het plangebied bestaat uit het gebied waarop de opgaven, de keuzes en de aanpak uit de Rijksstructuurvisie betrekking hebben. Concreet gaat het om een gebied dat de volgende elementen omvat:

- de bestaande stad Almere en de in Almere (verder) te ontwikkelen locaties (Oosterwold, Centrum Weerwater (inclusief Floriade) en Pampus);
- de weg- en spoorcorridor tussen Almere en Amsterdam (inclusief de aansluiting op het Amsterdamse infrastructuurnetwerk);
- het Markermeer en het IJmeer.

Daarnaast liggen er sterke relaties met de regio's Utrecht en Amersfoort.

De Rijksstructuurvisie heeft niet alleen een focus op de ruimtelijke en fysieke zaken, maar ook op de sociale en economische structuur van de Noordvleugel.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de gebiedsomschrijving van en de opgaven in de Noordvleugel van de Randstad. Hoofdstuk 3 beschrijft het toekomstperspectief voor dit gebied en de stappen op weg naar de realisatie daarvan. In hoofdstuk 4 worden de concrete acties genoemd om tot het toekomstperspectief te komen. Tot slot bevat hoofdstuk 5 de verantwoording van het werkproces dat binnen het programma RRAAM is doorlopen. Ook wordt in dit laatste hoofdstuk een koppeling gelegd met andere projecten in de Noordvleugel waarmee het programma RRAAM raakvlakken heeft.



2 Gebiedsbeschrijving en opgaven

2.1 Versterking economische topregio

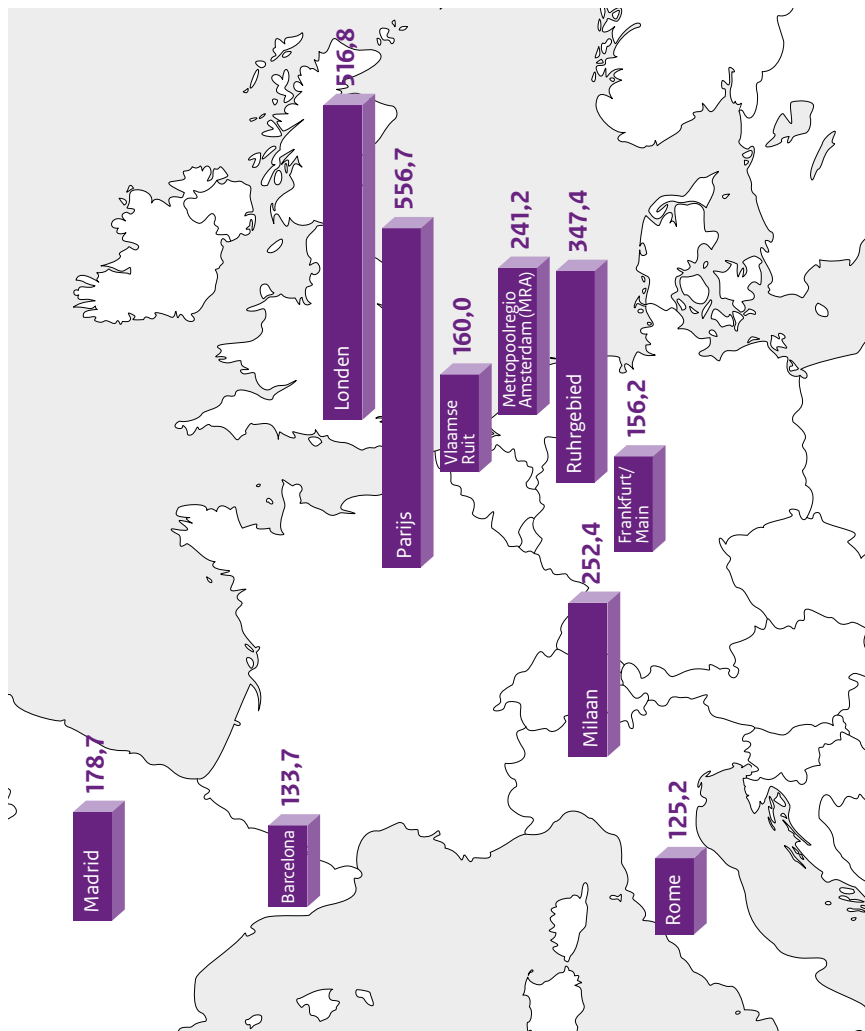
De Noordvleugel is in economisch opzicht één van de sterkste regio's van Nederland en behoort wat betreft economische groei tot de top van Europa. In de Noordvleugel wonen ruim 3 miljoen mensen en hier wordt 25% van het bruto nationaal product verdiend.

Voor Nederland als geheel is een florerende economie van de Noordvleugel van groot belang. Zonder continue aandacht voor de internationale concurrentiepositie wordt de regio ingehaald door andere Europese stedelijke regio's. Het kabinet wil de topsectoren waarin Nederland uitblinkt nog sterker maken. In de Noordvleugel zijn maar liefst vijf van de negen nationale topsectoren vertegenwoordigd: Agro & Food, Creatieve Industrie, Life Sciences & Health, Logistiek en Tuinbouw & Uitgangsmaterialen. Dit onderstreept het economische belang en de diversiteit van deze regio. Verschillende stedelijke kernen (Amsterdam en Utrecht), economische clusters (Mainport Schiphol, Amsterdamse zeehaven, Greenports Aalsmeer en Bollenstreek), de wetenschappelijke kenniscentra (in Amsterdam en Utrecht) en datahubs (NYSE Euronext Amsterdam, AMS-IX, media hub) in dit gebied vervullen een internationale spilfunctie.

Het topsectorenbeleid kan op langere termijn alleen succesvol zijn wanneer blijvend wordt voorzien in een excellent vestigingsklimaat. In dit verband zijn volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) concurrentiefactoren van belang als bevolkingsomvang en -dichtheid, bereikbaarheid, kennisinfrastructuur, arbeidsmarktfactoren, netwerkoriëntatie en *quality of life*.

Aandachtspunt van de Randstad vergeleken met andere Europese regio's is volgens het PBL dat de dichtheid laag is en de schaal relatief groot. De opgave binnen deze 'dunne verstedelijkte regio' is om met behoud van de unieke eigen identiteit meer massa te maken door verdichting van stedelijke gebieden en zowel de interne als externe bereikbaarheid van de Randstad te versterken.

Top 10 Bruto Regionaal Product (2011) naar Europese stedelijke regio's in miljard euro⁷



2.2 Versterking unieke identiteit Noordvleugel

De diversiteit aan compacte steden in de nabijheid van groen en water maakt de Noordvleugel uniek in vergelijking met andere Europese regio's. De rijke schakering van steden en dorpen, woon- en werkgebieden, cultuur- en natuurlandschappen, bos, land en water op korte afstand van elkaar vormt een vestigingsfactor van betekenis. Diverse (inter)nationale voorzieningen zoals Schiphol Airport City, het Rijksmuseum, de Jaarbeurs Utrecht en aantrekkelijke landschappen zoals het Markermeer-IJmeer, het strand, de polders van het Groene Hart of de bossen van de Heuvelrug liggen binnen een half uur reistijd.

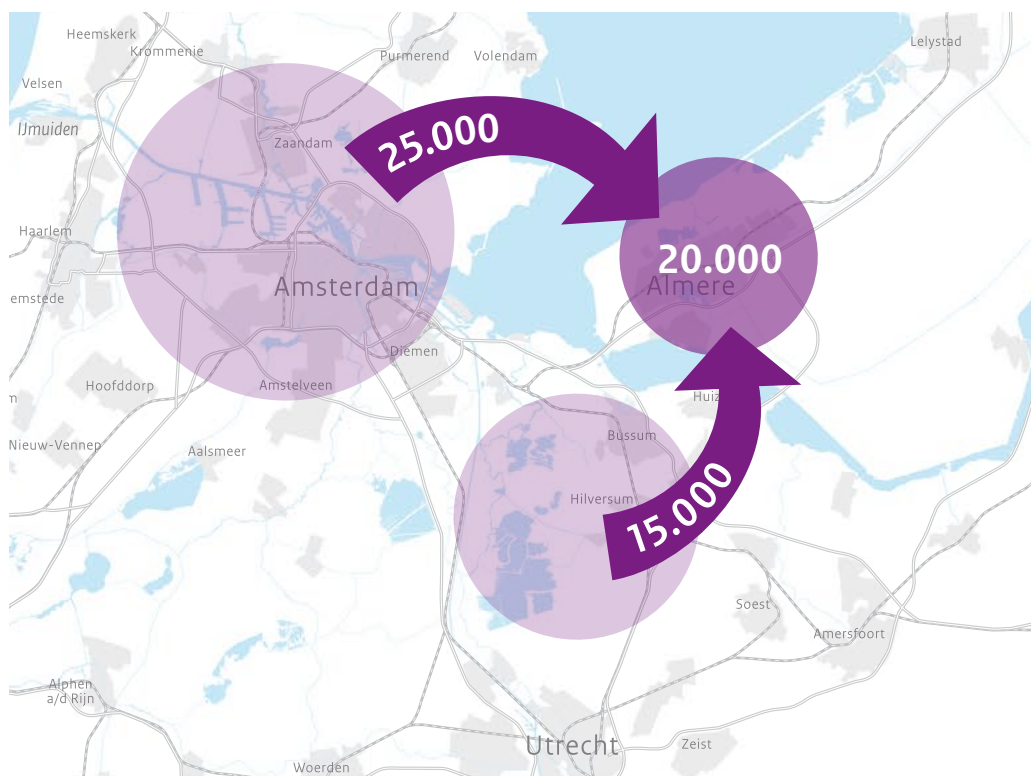
Woningbehoefteonderzoek laat zien dat ondanks de huidige situatie op de woningmarkt de vraag naar woningen in de Noordvleugel tot 2040 zeer groot zal zijn: 440.000 extra woningen. De vraag naar woonmilieus is gedifferentieerd: van hoogstedelijk tot landelijk. In grote delen van de Noordvleugel zijn de mogelijkheden voor woningbouw beperkt. Binnen het westelijk deel van de regio komt dit vanwege de ruimte die de Mainport Schiphol, de Greenports en de Amsterdamse haven vragen. Voor de cultuurland-

⁷ De Top 20 van Europese Grootstedelijke regio's 1995-2011; Randstad Holland in internationaal perspectief, TNO, december 2012.

schappen in het Groene Hart, Waterland, Vechtstreek en Heuvelrug heeft het Rijk de mogelijkheden voor woningbouw overgelaten aan de provincies Noord-Holland en Utrecht. Deze voeren hier een zeer terughoudend beleid, waardoor er een spanning is tussen de woningbehoefte en de ruimte om die te accommoderen. De provincie Utrecht kan hierdoor niet de totale woningbehoefte accommoderen. Een grootschalige ontwikkeling van nieuwe locaties ten noorden van het Noordzeekanaalgebied is problematisch, omdat dit naast investeringen in de locaties zelf ook van begin af aan flinke investeringen in de hoofdinfrastructuur vraagt.

Om de agglomeratiekracht en daarmee de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel te versterken, is het de opgave om zoveel mogelijk woningen in bestaand stedelijk gebied in de regio's Amsterdam, Utrecht en Amersfoort en langs bestaande infrastructuurcorridors op de as Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam-Almere te bouwen. Aanvullende verstedelijkingslocaties worden in de directe nabijheid daarvan gezocht. Het Rijk en de overheden in de Noordvleugel hebben geconcludeerd dat Almere goede mogelijkheden biedt om een aanzienlijk deel van de woningbehoefte van de Noordvleugel te accommoderen: richtpunt is 60.000 woningen (25.000 woningen uit Noord-Holland, 15.000 uit de regio Utrecht en 20.000 woningen voor de autonome ontwikkeling van Almere).

Herkomst behoefte aan 60.000 woningen uit de Noordvleugel in Almere



Woningbehoefte Noordvleugel

De huidige economische situatie heeft duidelijk invloed op de woningmarkt. Die ziet er nu anders uit dan midden jaren negentig toen koophuizen zeer snel verkocht werden. Op de korte termijn zal dit niet snel veranderen. Maar hoe zien de verwachtingen er voor de lange termijn uit? Juist dit is relevant voor de stedelijke ontwikkeling in de Noordvleugel met een horizon tot 2030 en verder.

Uit de lange termijn woningbehoefteprognose voor de Noordvleugel⁸ blijkt dat de opgave voor Almere nog steeds reëel is. Kijkend naar zowel het verleden (waarin diverse economische crises plaatsvonden) als de toekomst, blijkt een voortgaande huishoudensgroei in dit gebied. Deze groei komt voornamelijk voort uit natuurlijke aanwas, aangevuld door de trek vanuit binnen- en buitenland naar deze regio.

De Noordvleugel heeft vooral een grote aantrekkingskracht op jonge mensen. Hierdoor zet de huishoudensverdunding door. De groei van het aantal huishoudens in dit gebied brengt logischerwijs ook een toename van de woningbehoefte met zich mee. In termen van aantallen woningen op basis van deze behoefte komt dat naar aanleiding van de trendprognose neer op een toevoeging van bijna 440.000 woningen aan de huidige woningvoorraad in de Noordvleugel tot 2040, waarvan ruim 300.000 woningen in de Metropoolregio Amsterdam.

Gevoeligheidsanalyses op de vraag naar woningen laten zien dat deze cijfers zowel kunnen stijgen als dalen. De bandbreedte die daaruit voortkomt, toont ook in een extreem laag economisch scenario nog steeds een groei in de Noordvleugel. Samen met de eerste effecten van algemene beleidsmaatregelen om de woningmarkt te stimuleren, lijkt de economische crisis zich meer te manifesteren in de kwalitatieve vraag (meer vraag naar goedkopere huizen en huur) dan in kwantiteit van de vraag.

Aan de aanbodzijde blijft door de crisis de nieuwbouwproductie laag. Dit heeft tot gevolg dat de uitbreiding van de woningvoorraad naar verwachting lager is dan de toename van de woningbehoefte. Dit uit zich in een oplopend woningtekort ten opzichte van de initiële vraag. Daarbij is een gedifferentieerd aanbod van woningen noodzakelijk om de gewenste vraag te accommoderen en om de doorstroming te bevorderen.

2.3 Verbetering regionale bereikbaarheid

De Noordvleugel heeft haar economische koppositie mede te danken aan haar goede bereikbaarheid. De luchthaven Schiphol biedt toegang tot de gehele wereld en de Amsterdamse haven trekt aanzienlijke goederenstromen aan. In fysieke zin vormt Utrecht met Amersfoort de draaischijf tussen de Noordvleugel, Zuidvleugel, Brainport Eindhoven en een flink deel van het Europese achterland.

De Noordvleugel functioneert steeds meer als één samenhangend gebied, waarin men dagelijkse en reguliere activiteiten onderneemt, wat ook wel het *daily urban system* wordt genoemd. Er is een intensieve interactie tussen de steden binnen de regio. Het *daily urban system* wordt door de toenemende mobiliteit steeds groter. De opgave is om deze ontwikkeling te begeleiden en te versterken.

⁸ Houdbaarheid woningbehoefteprognoses Noordvleugel, ABF Research, oktober 2011.

Het is de opgave om de stedelijke regio op de lange termijn goed bereikbaar te houden met als doel om de stedelijke ontwikkeling te ondersteunen. De capaciteitsgroei op de weg en voor het openbaar vervoer dient daarbij gelijk op te gaan met de stedelijke ontwikkeling in de regio.

Almere is via één infrastructuurcorridor (weg en spoor) richting Amsterdam ontsloten via de Hollandse Brug. In het oorspronkelijke idee zou ook de Markerwaard worden ingepolderd. Daarmee zou Almere worden opgenomen in de ringstructuur van Amsterdam. In de Nota Ruimte⁹ heeft het Rijk definitief besloten de Markerwaard niet aan te leggen. Dit heeft consequenties voor de connectiviteit van Almere met de Noordvleugel. Tezamen met de groei van Almere neemt logischerwijs ook de vraag naar mobiliteit in de regio toe. Daarmee is de bereikbaarheid tussen Amsterdam en Almere (weer) een belangrijk aandachtspunt.

Historische kaart Markerwaard uit het Structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders (1964)



⁹ Nota Ruimte, ministerie van VROM, 2006.

2.4 Kwaliteitsverbetering Markermeer-IJmeer

Met het afzien van de inpoldering van de Markerwaard in de Nota Ruimte is het Markermeer-IJmeer behouden als grootschalig open water in het hart van Nederland. Het Markermeer en het IJmeer herbergen een natuurkwaliteit die van (inter)nationaal belang is. Vele duizenden trekvogels en wintergasten komen jaarlijks naar de meren toe. Vanwege deze vogelkundige waarden en uitgestrekte waterplantenvelden is het gebied in december 2009 definitief aangewezen als Natura 2000-gebied. Naast de Natuurbeschermingswet is ook de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van toepassing op voor dit gebied.

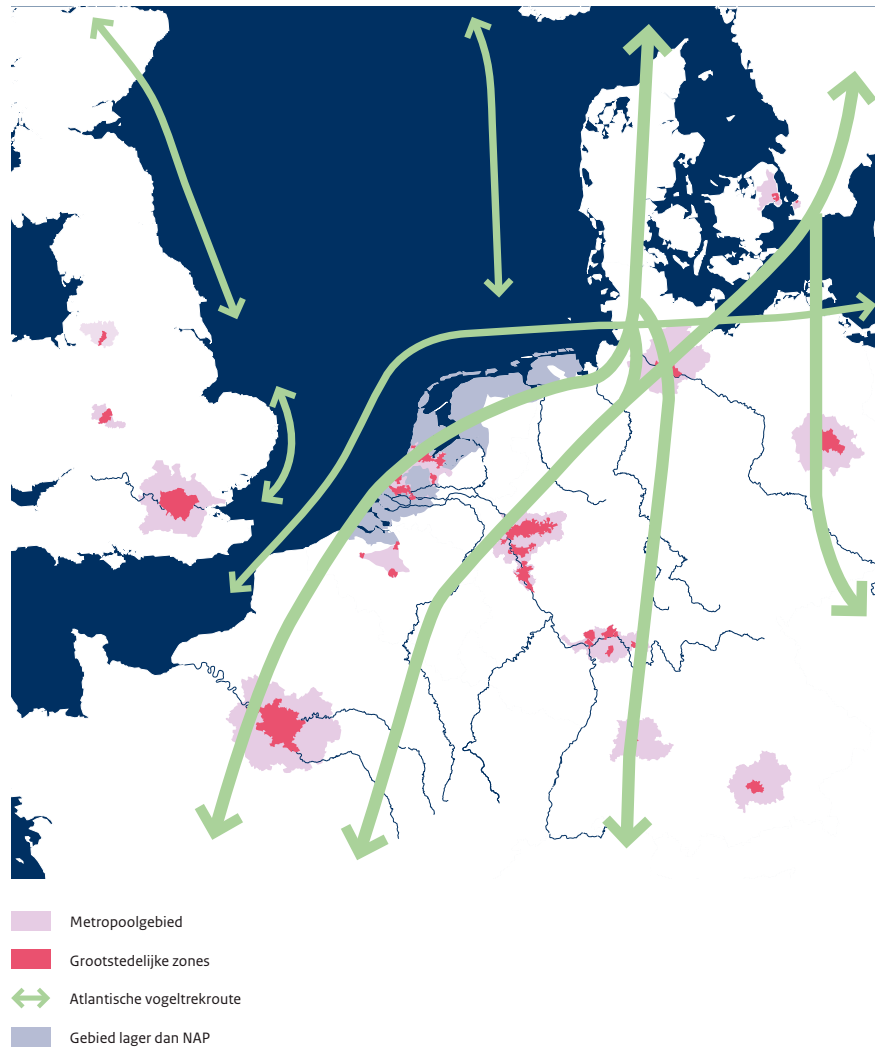
Het Markermeer-IJmeer is daarnaast een belangrijk watersportgebied. De mogelijkheden van recreatie aan de waterrand en op het water zijn een kwaliteit voor de stedelijke bewoners in de regio. Het Markermeer-IJmeer vormt een 'blauw hart' tussen Amsterdam en Almere. Andere economische belangen waar de meren een rol in vervullen zijn de beroepsvaart, zandwinning en visserij. Het Markermeer en het IJmeer vormen samen met het IJsselmeer het nationale zoetwaterreservoir waar ruim de helft van Nederland van afhankelijk is.

De weidsheid en openheid van het gebied bieden een bijzonder contrast met de stedelijke dichtheid van Amsterdam en Almere. In en rondom het Markermeer-IJmeer zijn grote cultuurhistorische waarden aanwezig. De oude Zuiderzeestadjes en de voormalige verdedigingslinies van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie vormen toeristische trekpleisters. Door de ligging in het midden van de Noordvleugel kan het Markermeer-IJmeer een nog grotere betekenis krijgen als de belevingswaarde en de gebruikswaarde verder worden ontwikkeld in harmonie met de hoge natuurwaarde.

Ecologisch is de kwaliteit van het Markermeer en IJmeer in de jaren negentig fors achteruit gegaan, mede veroorzaakt door de aanleg van de Houtribdijk. Omdat het Markermeer-IJmeer op de meeste plaatsen ondiep is, wordt het bodemmateriaal opgewerveld zodra de golfslag door wind wat toeneemt. Gevolg is dat het water een groot deel van de tijd troebel is. Dit heeft een negatieve invloed op de groei van driehoeksmosselen en waterplanten, die als voedsel dienen voor vissen en vogels.

Voor het Markermeer-IJmeer is het de ambitie om de kwaliteit te verbeteren, voor natuur, recreatie en landschap. Om het huidige systeem om te vormen naar een toekomstbestendig systeem zijn de ecologische vereisten in beeld gebracht, te weten: heldere randen langs de kust; een gradiënt in slib van helder naar troebel water; land-waterzones van formaat en versterkte ecologische verbindingen. Daarbij is de borging van de Natura 2000-doelstellingen van dit gebied een voorwaarde. Deze voorwaarde betekent dat ontwikkeling van het gebied ten behoeve van menselijk gebruik alleen mogelijk is als er zicht is dat er voldaan kan worden aan de Natura 2000-doelstellingen.

Ligging Noordvleugel ten opzichte van vogeltrekroutes en wetlandgebied Noordwest Europa uit de RAAM-brief (2009)



2.5 Ontwikkeling evenwichtig en aantrekkelijk Almere

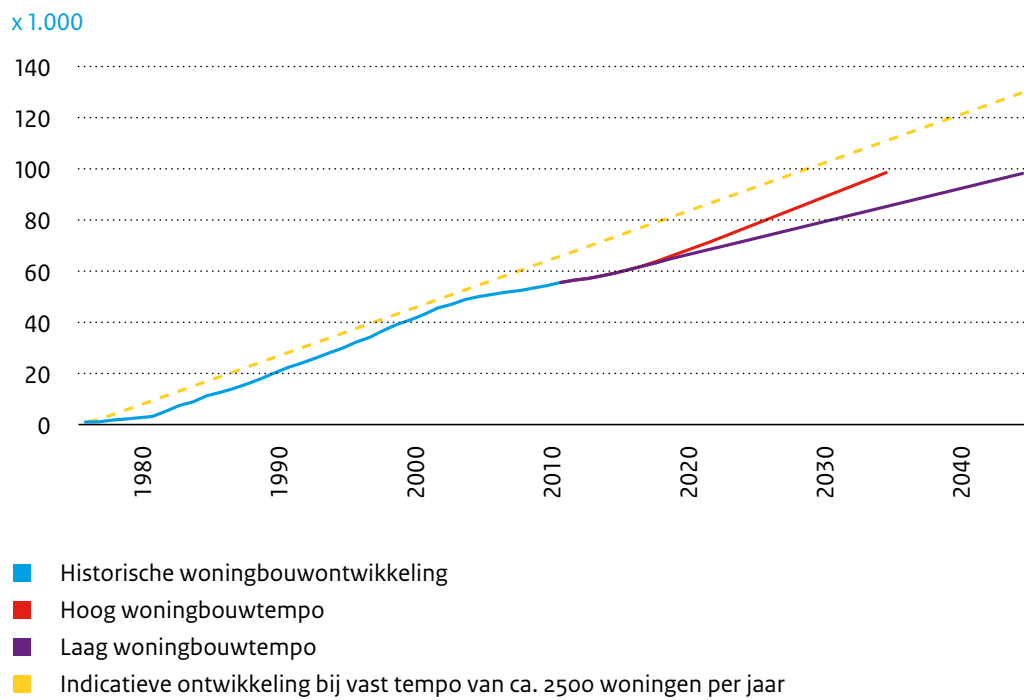
Almere is in de afgelopen 35 jaar uitgegroeid tot een stad met bijna 200.000 inwoners en 90.000 arbeidsplaatsen. Het is geen klassieke stad: de meerkernige structuur is uniek. Elke kern heeft een eigen geschiedenis en identiteit. De kernen liggen in een landschappelijk casco. Met haar vrijliggende busbanen en zes NS-stations beschikt de stad over een uitstekend openbaar vervoersysteem.

Inwoners en ondernemers zijn over het algemeen zeer tevreden over woning, woonomgeving en de stad Almere. Het grootste deel van Almere is planmatig door overheid, ontwikkelaars en woningbouwcorporaties gerealiseerd. Sinds 2006 is er steeds meer ruimte gegeven aan eindgebruikers. Hierdoor zijn er in de afgelopen jaren, ondanks de crisis, nog zo'n 1.000 woningen per jaar gerealiseerd. Dit succes komt met name door het hoge aandeel door burgers gebouwde woningen.

De stad is nog jong en is een sterke groeier. Gevolg is dat de stad op een aantal onderdelen eenzijdig is. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op de woningvoorraad, een bevolking met hoofdzakelijk middeninkomens en middelbaar opgeleiden, de voorzieningenstructuur en economische structuur. Eenzijdigheid maakt de stad kwetsbaar. Dit vraagt bij een doorgaande groei van Almere extra aandacht. Het is de opgave om de sociale en economische diversiteit te stimuleren en daarmee de stad meer in evenwicht te krijgen.

De ontwikkeling van Almere naar een stad met circa 320.000 inwoners is een omvangrijke opgave. Het is bijna een complete verdubbeling van de huidige stad. De toevoeging van 60.000 woningen ten opzichte van 2010 is te vergelijken met het bouwen van een stad ter grootte van Arnhem of Haarlem. Dit betekent niet alleen woningen bouwen en infrastructuur aanleggen, maar tegelijkertijd zorgen voor een sociale, diverse, aantrekkelijke en leefbare stad met een eigen profiel. Met haar jonge bevolking kan Almere *human capital* leveren aan de economie van de Noordelijke Randstad. Almere heeft als *new town* ruimte voor nieuwe werk- en woonmilieus, experimenten en vernieuwend ondernemerschap. Dit profiel zorgt voor een complementariteit in de Noordvleugel en daarmee voor een versterking van de internationale concurrentiepositie.

Grafiek woningbouwtempo Almere in verleden en toekomst (in aantal woningen)





3 Keuzes en aanpak

3.1 Organische ontwikkeling

Het Rijk en de overheden in de Noordvleugel kiezen ervoor om het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer organisch te ontwikkelen. Organische ontwikkeling gaat uit van geleidelijkheid, adaptieve planning en het benutten van kansen die zich voordoen. Dit betekent dat vooraf geen vaststaand eindbeeld of vaste einddatum wordt vastgelegd, maar dat op flexibele wijze stap na stap naar een gewenst toekomstperspectief wordt toegewerkt. Op deze manier wordt een ontwikkeling in gang gezet die rekening houdt met onzekerheden en mogelijke kansen en risico's van de toekomst.

Een belangrijk onderdeel van organische ontwikkeling is initiatief van onderop en een meer centrale rol voor initiatiefnemers. De overheden nodigen bedrijven, maatschappelijke organisaties en burgers uit om met initiatieven te komen (uitnodigingsplanologie), zijn selectief betrokken, bieden ruimte voor maatwerk en faciliteren initiatieven. Om initiatiefnemers uit te kunnen nodigen is een visie van de overheid op de toekomstontwikkeling nodig. Deze visie is hier beschreven.

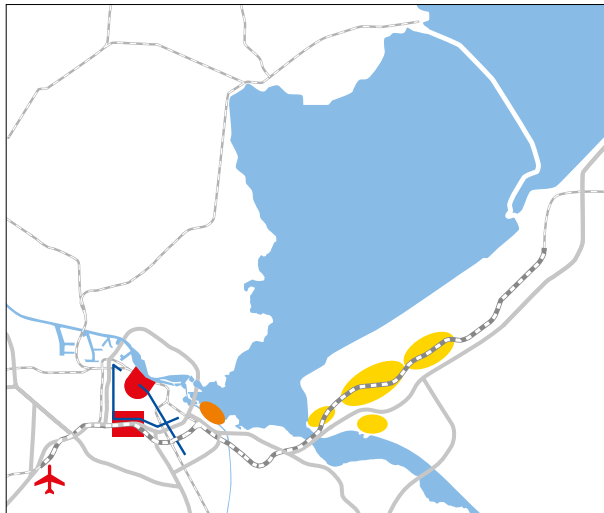
Ook blijft er behoefte aan gezamenlijke sturing op hoofdlijnen om kaders te kunnen stellen en de voortgang op de diverse ambities te bewaken. De realisatieparagraaf van de Rijksstructuurvisie (hoofdstuk 4) en de op te stellen Bestuursovereenkomst dienen hiervoor als basis.

3.2 Adaptieve aanpak

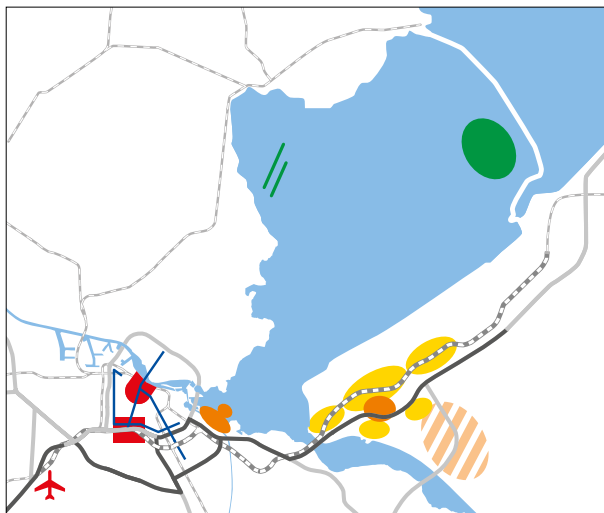
Met een gefaseerde aanpak wordt toegewerkt naar het toekomstperspectief voor de Noordvleugel, de stip op de horizon. Dit toekomstperspectief geeft invulling aan de drie samenhangende ambities op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid, natuur en recreatie ter versterking van deze regio. Het geeft richting aan het handelen van overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en burgers.

Het is nu niet nodig om voor de lange termijn definitieve keuzes te maken ten aanzien van verstedelijking en bereikbaarheid. De beoogde woningbouwopgave is gebaseerd op de verwachte vraag naar woningen in de komende decennia. De woningbehoefte kan lager of hoger uitvallen dan de huidige berekeningen, afhankelijk van de daadwerkelijke economische en demografische ontwikkelingen. De woningen en de bijbehorende infrastructuur komen daarom in stappen tot stand in reactie op de behoefte op de woningmarkt en de mobiliteitsontwikkelingen. De aanpak van vraagafhankelijk bouwen geldt niet alleen voor

Schematisch overzicht adaptief ontwikkelproces Noordvleugel



Situatie nu



Eerste stappen



Toekomstperspectief

woningen, maar ook voor economische activiteiten en voorzieningen. Zodra de markt of burgers initiatieven ontplooiën, wordt hierop gereageerd vanuit de basishouding dat dit mogelijk is. De essentie van vraagafhankelijk bouwen is dat de vragers de ontwikkeling zelf bepalen. Overheden stellen alleen de hoognodige kaders op, waarbinnen initiatiefnemers bepalen wat op welk moment gebouwd wordt.

Ook voor natuur is een stapsgewijze aanpak op zijn plaats. Afhankelijk van het verloop van de ecologische processen zijn er minder, meer of andere (natuur)maatregelen nodig. Nu wordt niet precies vastgelegd wat wanneer moet gebeuren. Na het zetten van de eerste stappen wordt op basis van monitoring, ambitie en ruimtelijke ontwikkelingen bekeken wanneer welke natuurmaatregelen worden genomen. Door stap na stap te bepalen welke maatregelen genomen worden, wordt verstandig omgegaan met de onzekerheden die ecologische processen met zich meebrengen, kunnen meekoppelkansen maximaal benut worden en kan goed worden ingespeeld op de juridische vereisten.

Ervaringen met organische ontwikkeling in Almere

De strategie van organische ontwikkeling is niet nieuw voor Almere. In Almere is hiermee de afgelopen jaren volop ervaring opgedaan op verschillende schaalniveaus en met verschillende typen initiatiefnemers en eindgebruikers.

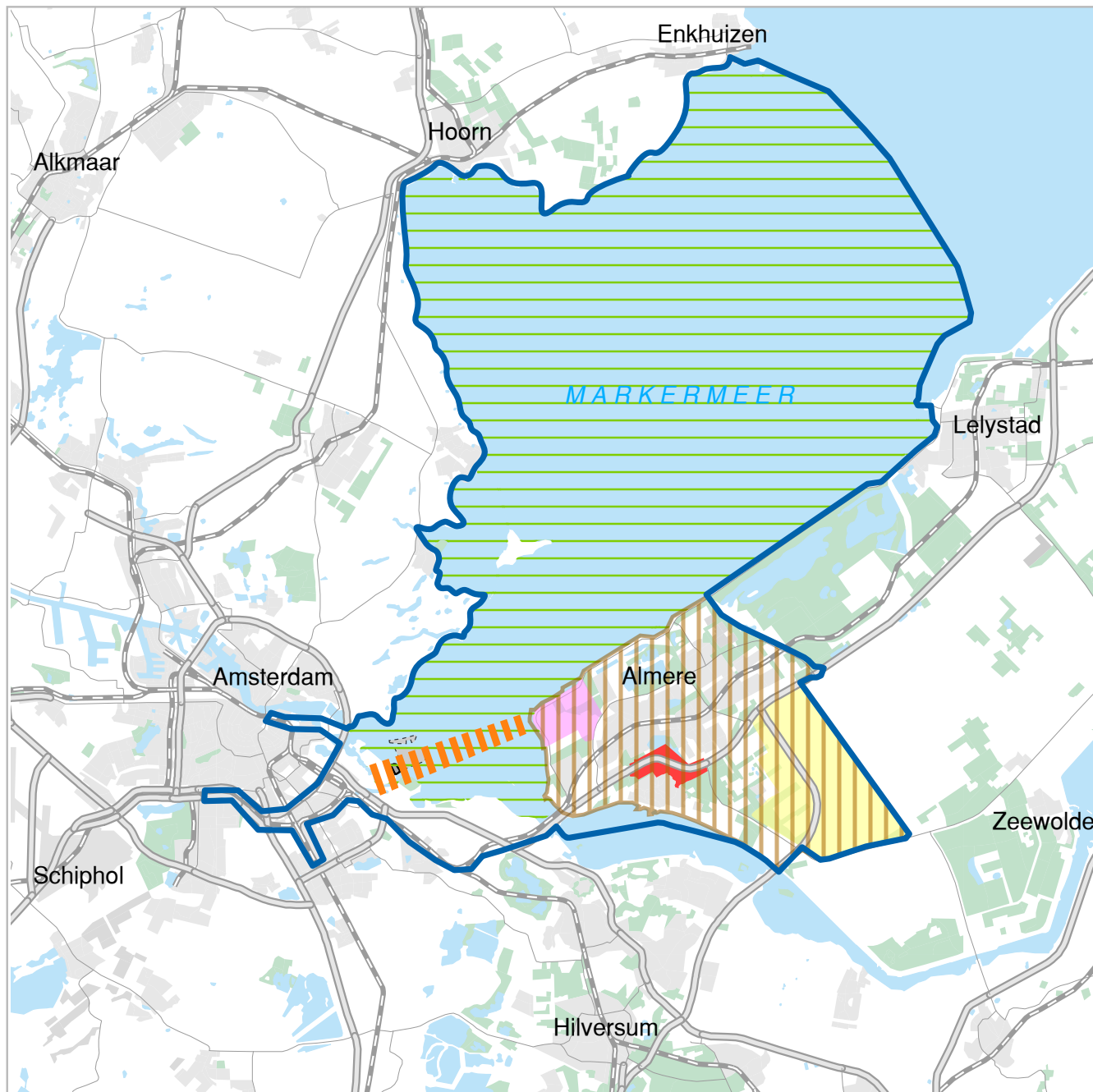
Organische kavelontwikkeling

In 2006 is gestart met de ontwikkeling van het Homeruskwartier in de locatie Poort, bestaande uit ruim 3.000 afzonderlijke zelfbouwkavels en projecten in mede-opdrachtgeverschap. Het bijpassende stedenbouwkundig plan bestaat uit een collectief raamwerk van wegen, water en groen, waarbinnen een veelheid aan typologieën is bedacht. Aan alle denkbare verschijningsvormen is ruimte gegeven, van “Ik-bouw-duurzaam” tot “Ik-bouw-mijn-woonwerkwoning”, van “Ik-bouw-mijn-grachtenpand” tot “Ik-bouw-met-hout”. In 2009 is, in het verlengde daarvan, de regeling “Ik-bouw-betaalbaar” geïntroduceerd. Met deze regeling wordt zelfbouw ook bereikbaar voor de lagere inkomensgroepen: mensen met een inkomen tussen € 20.000 en € 36.000 bruto per jaar. “Ik-bouw-betaalbaar” is een financieringsconstructie – zonder subsidie, met commerciële grondprijzen – waarbij de gemeente Almere en woningbouwvereniging De Key garant staan voor het bedrag dat de toekomstige bewoners niet (direct) zelf kunnen betalen.

Organische wijkontwikkeling

Terwijl het Homeruskwartier nog een strak en markant stedenbouwkundig ontwerp kent, onderzoekt de gemeente Almere bij volgende deelgebieden in hoeverre ook de stedenbouwkundige structuur kan worden overgelaten aan initiatieven van onderop. Dat leidt niet tot één toverformule die overal toepasbaar is, maar juist tot een verscheidenheid aan mogelijke benaderingen. Zo is sinds eind 2008 ervaring opgedaan met het betrekken van grote stakeholders als corporaties en projectontwikkelaars bij de ontwikkeling van hele wijken. Zij nemen een deel van de gemeentelijke taken over in de aanleg en het beheer van de wijk. De voorwaarde van de gemeente Almere is dat zij zich duurzaam verbinden aan de woningbouwlocaties. Zo is Amvest verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de Kustzone in de locatie Poort en Ymere voor de locatie Nobelhorst. Beide partijen willen zich, vanuit hun aard als belegger en verhuurder, langjarig aan de locaties binden. Zij hebben daardoor een belang bij de kwaliteit van de ontwikkeling en het toekomstig beheer. De gemeente Almere heeft beide uitgedaagd om met interessante plannen te komen, waardoor ze de kans kregen om hun belang zelf vorm te geven. Die kans is benut door voor beide gebieden bijzondere plannen te ontwikkelen, op basis waarvan inmiddels realisatiecontracten zijn gesloten. Verdergaande organische ontwikkeling wordt in de toekomst uitgewerkt in de locatie Oosterwold.

Toekomstperspectief Amsterdam - Almere - Markermeer



- Plangebied RRAAM
- Almere Pampus
- Almere Centrum Weerwater
- Almere Oosterwold
- Sociaal-economische agenda Almere
- Tweede fase IJburg: Centruimeiland
- Tweede fase IJburg: overige eilanden

- IJmeerverbinding
- Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES)



3.3 Toekomstperspectief

Economische topregio

Het toekomstperspectief van de Noordvleugel is een versterkte internationaal concurrerende regio, waarin een aantrekkelijk vestigingsmilieu wordt gecreëerd met een goede bereikbaarheid en aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden in en rond het Markermeer-IJmeer. De inzet is erop gericht de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel verder te versterken, zodat deze regio ook in de toekomst kan blijven concurreren met economisch krachtige stedelijke regio's als Londen, Parijs, Ruhrgebied en Milaan. In het toekomstperspectief wordt de concurrentiekracht van de Noordvleugel vergroot door versterking van de aanwezige economische clusters van topsectoren (specialisaties), verbetering van de connectiviteit en de netwerken binnen de regio en met andere regio's, compacte verstedelijking en behoud en versterking van de specifieke kenmerken van de Noordvleugel. Het gebrek aan dichtheid van de Noordvleugel in vergelijking met andere stedelijke regio's wordt hierdoor gecompenseerd (*borrowed size*).

Unieke identiteit Noordvleugel

De verstedelijking in de Noordvleugel is in het toekomstperspectief geconcentreerd in bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande infrastructuurcorridors op de as Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam-Almere. Er wordt geïnvesteerd in de economische centra rond de Mainport Schiphol, in het Noordzeekanaalgebied en in Amsterdam en Almere. Rondom het Markermeer-IJmeer worden in Amsterdam (locatie IJburg tweede fase) en Almere (locatie Pampus) unieke stedelijke milieus ontwikkeld, die met een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding zijn verbonden met de economische centra Zuidas, Mainport Schiphol en het stadscentrum van Amsterdam. In de locatie Almere Oosterveld wordt een agrarisch landschap geleidelijk getransformeerd naar een woonwerkgebied in lage dichtheden met stadslandbouw, natuur en recreatie. Deze nieuwe woon-, werk- en recreatiemilieus zijn een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor binnen- en buitenlandse bedrijven en dragen bij aan de concurrentiekracht van de Noordvleugel.

Goede regionale bereikbaarheid

De capaciteit van de rijkswegen en de openbaar vervoerverbindingen op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere houdt binnen het toekomstperspectief gelijke tred met de stedelijke ontwikkeling in de Noordvleugel. Dit geldt zowel voor de (inter)nationale, regionale als lokale verbindingen. Almere is volwaardig onderdeel van het mobiliteitsnetwerk van de Noordvleugel. Een IJmeerverbinding is hierbij de stip op de horizon¹⁰, gekoppeld aan de ontwikkeling van de locatie Almere Pampus (binnendijks). Hiermee ontstaat, naast de Flevolijn via de Hollandse Brug, een tweede regionale openbaar vervoerverbinding tussen Amsterdam en Almere. Het is een metroachtig systeem dat goed aansluit op het Amsterdamse netwerk en loopt tussen de stations Almere Centrum (via de locaties Almere Pampus en Amsterdam IJburg) en Amsterdam Zuid. Hier wordt de grootste groei van de vervoersstromen verwacht. De optie van een IJmeerverbinding met Amsterdam Centraal blijft open. Ook een IJmeeweg in combinatie met een openbaar vervoerverbinding blijft voor het Rijk een optie. Een IJmeerverbinding kan bijdragen aan een betere verknoping van de regionale economische markten, stimuleert de uitwisseling van wonen, werken en recreëren in de regio en zorgt daarmee voor een vergroting van het regionale *daily urban system*. Amsterdam IJburg wordt daarmee geen eindhalte, maar komt meer centraal in de metropoolregio te liggen. Almere wordt daarmee meer integraal onderdeel van de Noordvleugel. Dit leidt tot een versterking van de sociaal-economische structuur van Almere en een meer gedifferentieerde ontwikkeling van de stad.

Evenwichtig en aantrekkelijk Almere

Almere ontwikkelt zich in het toekomstperspectief tot een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 en een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. Het is een stad waar het prettig is om te wonen, te werken en te recreëren. Om hooggekwalficeerd personeel, bedrijven, kennisinstellingen en instituten uit binnen- en buitenland aan te trekken, wordt een diverse stedelijke omgeving ontwikkeld met nieuwe goed ontsloten hoogstedelijke en landelijke milieus. Deze milieus zijn complementair aan de al aanwezige suburbane milieus in Almere en de Noordvleugel. De nieuwe stadsde-

¹⁰ Bij het vervolgonderzoek naar de ontsluiting van de locatie Almere Pampus zullen voor een goede afweging meerdere alternatieven worden meegenomen, waaronder ook een ontsluiting met een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in Almere aansluitend op de bestaande spoorcorridor via de Hollandse Brug.

len passen in het unieke meerkernige stadsconcept. Almere is een evenwichtige stad met een diverse bevolking en goede voorzieningen op het gebied van cultuur, onderwijs, sport en werkgelegenheid. Almere is daarmee aantrekkelijk voor de doelgroepen die naar de Noordvleugel trekken. De uitbreiding van Almere draagt bij aan de realisatie van schaalvergroting en verbetering van de leefomgeving in de Noordvleugel en biedt daarmee kansen voor de versterking van de hele Randstad.

Robuust Markermeer-IJmeer

Voor het Markermeer-IJmeer is het toekomstperspectief een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES), waardoor een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving ontstaat met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden. Het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer is vitaal, gevarieerd, robuust en biedt juridische ruimte om de gewenste ruimtelijke en recreatieve ontwikkelingen mogelijk te maken.

3.4 Eerste stappen worden gezet

In de Noordvleugel wordt sinds de afspraken in het IAK volop gewerkt aan de realisatie van het toekomstperspectief. De verdere ontwikkeling van de Noordvleugel borduurt voort op de bestaande kwaliteiten en potenties van het gebied en versterkt de samenhang tussen het stedelijke, infrastructurele en groenblauwe netwerk. Hiermee wordt de basis voor het toekomstperspectief gelegd.

Noordvleugel

Verstedelijking

Het toevoegen van de geprognoseerde vraag naar woningen in de Noordvleugel tot 2040 (440.000) vereist meerdere bouwlocaties. Het grootste gedeelte van de woningen wordt ontwikkeld in bestaand stedelijk gebied, door bestaande wijken in de stad te verdichten en te herstructureren en kantoor- en bedrijvenlocaties te transformeren. De gemeente Amsterdam heeft bijvoorbeeld het voornemen 70.000 woningen binnenstedelijk te realiseren¹¹. ZaanIJ is een van deze projecten. Ook de regio's Utrecht en Amersfoort hebben de ambitie om zo veel mogelijk, liefst tweederde van de woningopgave, in bestaand gebouwd gebied tot stand te brengen. Bestaande cultuurlandschappen en natuurgebieden zoals de Heuvelrug, het Groene Hart en Waterland worden hiermee gespaard. Om in de vraag naar woningen te voldoen, zullen echter nieuwe uitglelocaties nodig blijven. Deze worden ontwikkeld langs bestaande vervoersassen, zoals Amsterdam IJburg tweede fase, Bloemendalerpolder, Leidsche Rijn en Almere. Sinds 2010 wordt in Almere gebouwd aan de 60.000 woningen die als toekomstperspectief worden gezien. Er zijn vanaf 2010 tot begin 2013 circa 3.600 woningen gebouwd. Ondanks de crisis stijgt het aantal inwoners van Amsterdam nog steeds en neemt de woningbezetting toe.

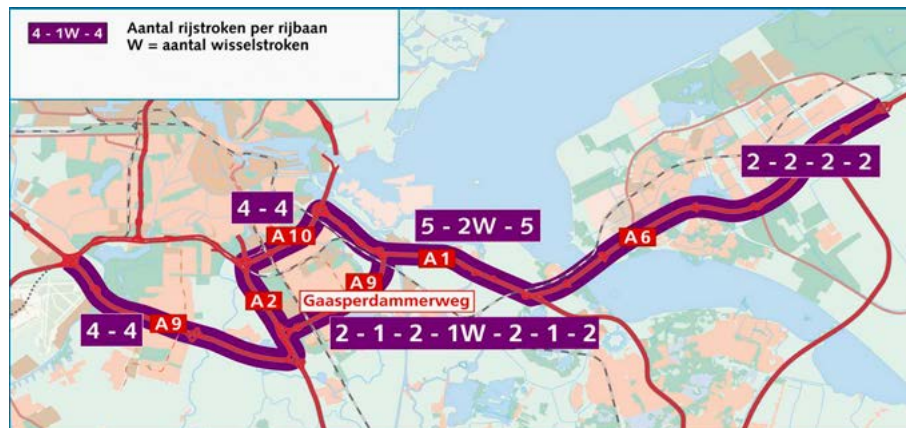
Bereikbaarheid

Om de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de Noordvleugel mogelijk te maken, wordt de komende jaren al gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer. Door het uitvoeren van een aantal infrastructuurprojecten kan de mobiliteitsgroei in de regio op een goede wijze worden gefaciliteerd.

Zo worden de bestaande rijkswegen A9, A10-Oost, A1 en A6 tussen Schiphol, Amsterdam en Almere in het komende decennium verbreed (project SAA). De extra rijstroken over een lengte van circa 60 kilometer zorgen ervoor dat het verkeer beter doorrijdt en reistijden betrouwbaarder worden. Daarbij wordt ook de leefbaarheid langs deze rijkswegen verbeterd door middel van de aanleg van een tunnel in Amsterdam Zuidoost, een eco-aquaduct in de A1 bij Muiden en het op maaiveld brengen van de A6 bij de Weerwaterzone te Almere. Ook wordt er een pakket aan geluidsreducerende maatregelen uitgevoerd. Het wegverkeer is met de voorgenomen capaciteitsvergroting op de corridor A9/A10/A1/A6 duurzaam op orde.

¹¹ *Structuurvisie Amsterdam 2040*, gemeente Amsterdam, februari 2011.

Infrastructuurmaatregelen project SAA



In december 2012 is de Hanzelijn tussen Lelystad en Zwolle geopend, waarmee de capaciteit, kwaliteit en flexibiliteit van de spoorverbinding tussen de Noordvleugel en het noorden/noordoosten van Nederland is verbeterd. Ook is het station Almere Poort geopend.

Daarnaast wordt het bestaande spoor tussen Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad in verschillende fasen uitgebreid en aangepast (project OV SAAL). Voor de korte termijn zijn met betrekking tot de Zuidtak in Amsterdam en de Flevolijn de Tracébesluiten genomen en is de uitvoering gestart. Uit een in 2012 uitgevoerde actualisatie van het onderzoek naar OV SAAL voor de middellange termijn komt naar voren dat de vervoervraag in deze corridor voor 2020 en 2030 minder hard groeit dan eerder werd verwacht¹². Hieruit blijkt dat de vervoerscapaciteit van een dienstregeling die met de korte termijn maatregelen kan worden gefaciliteerd naar verwachting ook op de lange termijn toereikend zal zijn. Het Rijk zet ook in dit gebied in op het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Voor de middellange termijn onderzoekt het Rijk daarnaast ook eventuele aanvullende maatregelen waaronder partiële viersporigheid.

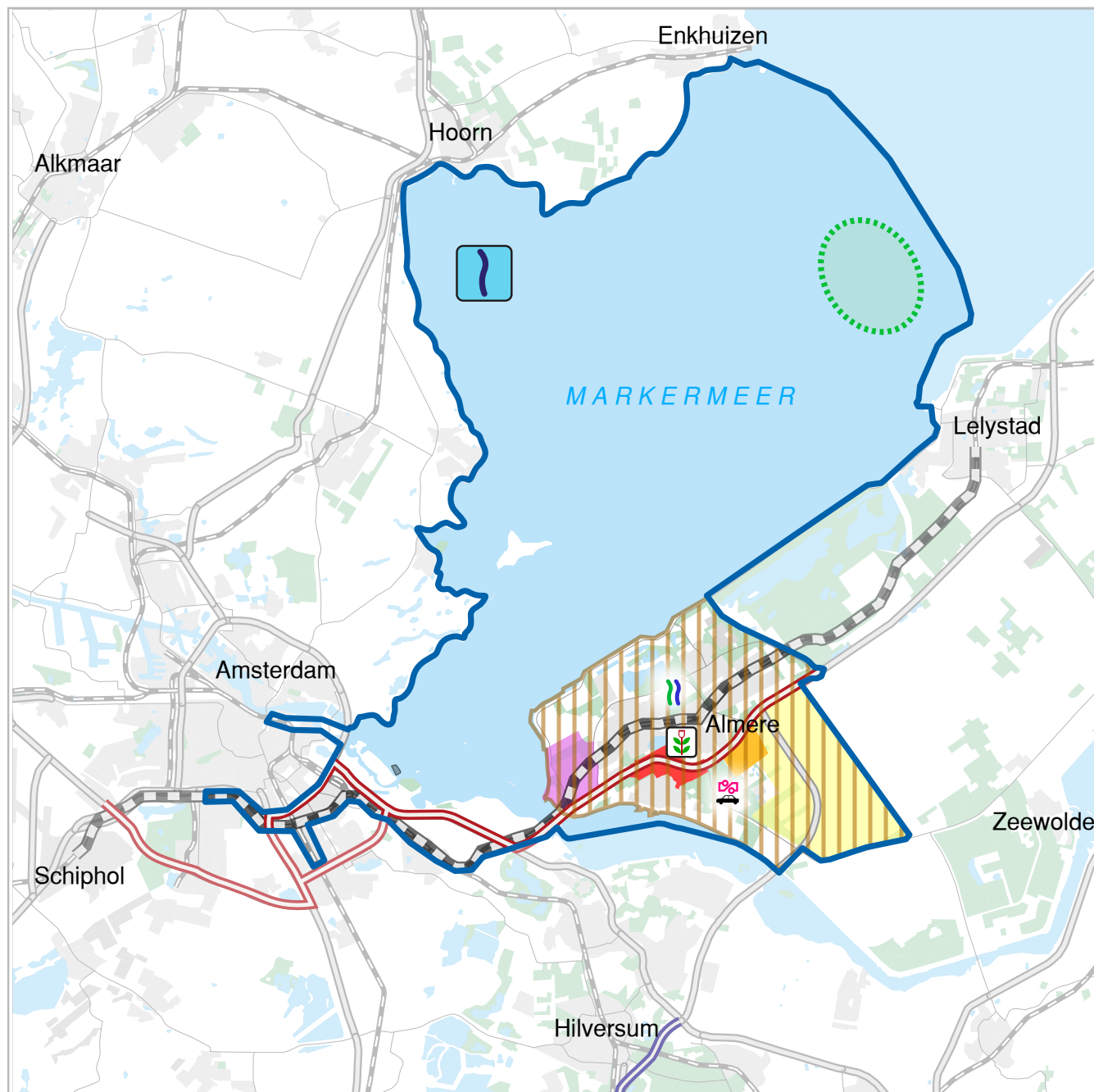
Verder is een ontwerp-tracébesluit opgesteld, waarin wordt voorgesteld om de wegcapaciteit tussen Utrecht en Almere uit te breiden in het A27-deeltraject Utrecht Noord-knooppunt Eemnes. Verdere uitbreiding van de capaciteit van de A27 tussen het knooppunt Eemnes en Almere is onderzocht en blijkt voorsnog niet nodig. Er is een pilot gestart met een snelbus tussen Almere en Utrecht De Uithof via de A27. Vanuit het programma Beter Benutten wordt de aansluiting in Almere van de A27 met de Waterlandseweg verbeterd.

Natuur en recreatie

Eveneens van belang voor een concurrerende stedelijke regio is het verbeteren van de kwaliteit in en rond het Markermeer-IJmeer, zowel voor natuur en landschap als voor recreatie en toerisme. Daarbij ligt de prioriteit bij de maatregelen die nodig zijn voor het halen van de Natura 2000-instandhoudingsdoelen. Om te bepalen welke maatregelen voor het behalen van de Natura 2000-doelen noodzakelijk en effectief zijn voert Rijkswaterstaat momenteel twee onderzoeken uit: de studie naar de Autonoom Neergaande Trend (ANT, gereed in 2013) en het programma Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer (NMII, gereed in 2015). Vanuit de eerste resultaten van de studie naar de Autonoom Neergaande Trend komt naar voren dat het voor Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Water nodig is om het natuursysteem minder kwetsbaar te maken middels heldere ondiepe zones en land-waterovergangen in het Markermeer. Daarom is in september 2012 de Verkenning Luwtmaatregelen Hoornse Hop gestart. De luwtmaatregelen dragen bij aan het halen van de Natura 2000- en KRW-doelstellingen en kunnen tezamen met maatregelen ter verbetering van de vismigratie en de pilot “Moeras” worden gezien als een eerste fase van het TBES.

¹² De belangrijkste redenen hiervoor zijn dat de kilometerheffing niet wordt ingevoerd, het tempo waarin woningen worden gebouwd lager ligt en de algemene economische ontwikkeling in Nederland.

Korte- en middellange termijn Amsterdam - Almere - Markermeer



Plangebied RRAAM

Almere Poort

Almere Centrum Weerwater

Almere Oosterwold

Almere Nobelhorst

Sociaal-economische agenda Almere

Tweede fase IJburg: Centumeiland

Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere

Verbetering wegcapaciteit A27



Luwtemaatregelen Hoornse Hop, pilot moeras en vispassages (onderdeel TBES)



Eerste fase Marker Wadden (onderdeel TBES)



Floriade Almere



Groen/ blauw casco



Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA)



OV SAAL - korte termijn



0 10 km

Naast deze maatregelen ziet het Rijk het project Marker Wadden als de volgende stap om te komen tot een toekomstperspectief van een TBES in het Markermeer-IJmeer, waarbij meerdere maatschappelijke belangen worden gediend (natuur, recreatie en ondernemerschap). Tegelijk wordt bij de aanleg van de Marker Wadden gebruik gemaakt van een innovatieve aanlegmethode, waardoor het project ook bijdraagt aan kennisontwikkeling rond de aanleg van natte natuur. Het project Marker Wadden geeft zowel invulling aan uitbreiding van ondiepe heldere zones, gradiënt in slib, als aan land-waterovergangen en draagt daarnaast bij aan de realisatie van het robuuste systeem als toekomstperspectief¹³.

Wat betreft recreatie en toerisme ligt de focus op het benutten van kansen op combinaties van natuur met toeristisch-recreatieve ontwikkelingen. Op deze manier kan een unieke en nationale trekpleister ontstaan waar zowel bewoners van de Noordvleugel als van buiten de regio naar toe komen om te genieten van de rust, ruimte en unieke recreatiemogelijkheden.

Voor de infrastructuur en de woningbouw is zand nodig en voor de natuurontwikkeling grond. Er worden mogelijkheden onderzocht voor het optimaliseren van de zand- en grondstromen en daarmee samenhangende mogelijke kostenbesparing (werk met werk maken).

Almere

Verstedelijking, stedelijke bereikbaarheid en groenblauwe structuur

Almere groeit in fasen en organisch op locaties langs de bestaande vervoersassen A6, A27 en Flevolijn en passend binnen het stadconcept met kernen in het groen. Er is allereerst begonnen met de bouw in de locaties Poort en Nobelhorst. Ook worden er in de locaties Noorderplassen West, Haven en in de bestaande stad woningen toegevoegd. Op de Stichtse kant komt een regionaal bedrijventerrein. Op die manier wordt stedelijke druk opgebouwd die nodig is om een verdere groei van Almere succesvol te laten zijn. In de huidige plannen heeft de gemeente ruimte voor circa 20.000 woningen.

Vanaf 2013 wordt gestart met de ontwikkeling van de locatie Oosterwold. Hier worden eindgebruikers verantwoordelijk voor het grondgebruik. In Oosterwold wordt een landschap gedomineerd door agrarische activiteiten op termijn en organisch getransformeerd naar een woonwerkgebied in lage dichtheden met stadslandbouw, natuur en recreatie. Voor het eerst gaan initiatiefnemers voor een gebied van 4.300 hectare zelf bepalen hoe de woningen, de bedrijven en ook het landschap worden gevormd. Zij bepalen het programma en het tempo. De uitkomst staat niet van te voren vast. De nieuwe strategie voor deze locatie is dan ook geen plan, maar een ordening van een proces om organische ontwikkeling te organiseren. In de Inter gemeentelijke Structuurvisie Oosterwold wordt ruimte geboden voor 15.000 woningen en worden de collectieve spelregels vastgelegd waarbinnen de organische gebiedsontwikkeling zich kan afspelen. Deze spelregels bestaan onder andere uit een kaart met basiscondities voor het hele gebied en een aantal algemene spelregels en kavelspecifieke voorwaarden. Dit is een voor Nederland nieuwe aanpak. Onder de noemer "Nu al eenvoudig beter" wordt in de locatie Oosterwold reeds gewerkt in de geest van de Omgevingswet. Met de Omgevingswet kunnen (ruimtelijke) projecten straks sneller en gemakkelijker starten.

In 2013 is gestart met de ontwikkeling van de locatie Centrum Weerwater. Met een unieke ligging aan de A6, het Almeerse stadscentrum en het Weerwater biedt deze locatie potenties voor verdergaande ontwikkeling met (boven-) regionale centrumfuncties. Het plan laat zich het best omschrijven als een kansenstrategie. De Floriade in 2022 die Almere mag organiseren, geeft hier een eerste invulling aan. Uiteindelijk zal de locatie Centrum Weerwater zich ontwikkelen tot een hoogwaardig stedelijk woon- en werkmilieu. Deze locatie is een voorbeeldproject in het kader van de toekomstige Omgevingswet.

De fysieke infrastructuur dient met de gefaseerde groei van Almere van een stad van 200.000 naar ongeveer 320.000 inwoners mee te groeien. Dit geldt zowel voor de stedelijke infrastructuur als de groenblauwe structuur. Gekoppeld aan de locaties Poort, Nobelhorst en Oosterwold zal de stedelijke bereikbaarheid gefaseerd op peil worden gehouden (project Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA) eerste fase) en zal worden geïnvesteerd in bestaande en in nieuwe grote groengebieden. De uitvoering van het project SBA eerste fase, waaronder de verdubbeling van de Waterlandseweg en een deel van de Hogering, wordt momenteel voorbereid.

¹³ Het Rijk draagt onder voorwaarden financieel bij aan de eerste fase van het project, dat zodanig wordt ingericht dat het ook bijdraagt aan het halen van de Natura 2000-instandhoudingsdoelen. Ook is het van belang dat de regio zich blijft committeren aan de opgave.

Snelle groei van Almere kan druk opleveren op de bestaande stad. Het aanbod van nieuwbouwwoningen kan verhuisbewegingen tot stand brengen vanuit bestaande locaties met als risico dat de sociaal-economische structuur in deze locaties uit balans raakt. Om dit tijdig te kunnen signaleren en te kunnen interveniëren, wordt gewerkt aan de invoering van een *early warning system*. Hierbij worden de effecten van de groeiopgave op de bestaande stad in kaart gebracht. Daarnaast wordt via de “Staat van de Stad” jaarlijks een specifiek aspect van de snelle groei van de stad uitgelicht en worden de effecten in kaart gebracht.

Floriade 2022



In september 2012 maakte de Nederlandse Tuinbouwraad bekend dat Almere de Floriade 2022 mag organiseren. Almere doet dat door haar eigen agenda *Green City* en de agenda *Growing Green* van de Nederlandse tuinbouwsector samen te voegen. Met *Growing Green Cities* als leidend thema nodigt Almere de tuinbouwsector, bestuurders, bedrijven en bewoners uit voor een tien jaar durende samenwerking om, door de best practices van steden wereldwijd en de innovaties van de tuinbouw samen te brengen, te komen tot een ideale *Green City* als een nationale en internationale inspiratiebron.

De toewijzing van de Floriade 2022 geeft een nieuwe focus aan het economische beleid in Almere. Hierbij wordt bekeken of innovaties in de topsector Tuinbouw & Uitgangsmaterialen in Flevoland kunnen worden uitgetest en gevalideerd. Almere en Flevoland als *living lab*. Met ondersteuning van het ministerie van Economische Zaken (EZ) verkent de provincie Flevoland de instelling van een speciale economische zone hiervoor.

Het ruimtelijk ontwerp bestaat uit een groene *Cité Idéale*, die in het hart van de stad, direct aan de (verdubbelde) A6 en langs de oevers van het Weerwater komt te liggen. Dit podium heeft geen tijdelijk karakter. Het gebied wordt ontwikkeld als een nieuwe, blijvende stadswijk: Almere Floriade, een park van beleving, cultuur en ontspanning voor de mensen in de stad¹⁴.

¹⁴ www.floriade.nl

Uitbreiding van de stad met een nieuw groenblauw raamwerk (700 ha.) en doorontwikkeling van het bestaande groenblauw raamwerk (600 ha.) in Almere creëert een bijzonder woon, werk, en leefmilieu, dat van betekenis is voor het vestigingsmilieu in de Noordvleugel. Gekoppeld aan de woningbouwlocaties wordt een eerste drietal grote groengebieden verder ontwikkeld: Poorthout, Almeerderhout en Eemvallei. Ten aanzien van de dekking van het groenblauw raamwerk is het uitgangspunt dat de helft uit de grond-exploitaties van de locaties Almere Oosterwold, Centrum Weerwater en Pampus kan worden gedekt¹⁵.

Duurzaamheid

Het Rijk en de gemeente Almere streven naar een duurzame stedelijke ontwikkeling. Een leidraad hiervoor vormen de zeven Almere Principles¹⁶. Centraal staat het ontwerpen van systemen op de terreinen energie, mobiliteit, water en productief landschap waarbij ook aandacht is voor de bevordering van de gezondheid. Er wordt ingezet op systeemoptimalisaties door optimaal hergebruik van producten en grondstoffen, reductie van schadelijke emissies en maximale waardecreatie. Door de omvang van de Almeerse opgave is het mogelijk en rendabel om dergelijke systeeminnovaties door te voeren.

De ambitie is dat Almere energieneutraal is in 2025, onder meer door toevoeging van windenergie en realisatie van een groot energiepark in het Almeerderhout. Ook de Floriade 2022 en het traject op weg daar naartoe (*Growing Green Cities*) geeft een belangrijke impuls aan de duurzame ontwikkelingen die in Almere en de Noordvleugel plaatsvinden. Bij de plannen voor woningbouw is in de grondexploitatie rekening gehouden met een bijdrage voor duurzaamheid.

Economie

De economische structuur in Almere ontwikkelt zich verder. Om een vitale stad te ontwikkelen, is vooralsnog een ambitie van 100.000 arbeidsplaatsen gedefinieerd. Met haar jonge bevolking levert Almere *human capital* aan de economie van de Noordvleugel. Almere heeft als *new town* ruimte voor nieuwe werk- en woonmilieus, experimenten en vernieuwend ondernemerschap. Hierbij is excellent gastheerschap voor nieuwe en zittende ondernemers belangrijk. In de jonge economie van de stad zijn Zelfstandigen Zonder Personeel (ZZP-ers) en het midden- en kleinbedrijf (MKB) relatief sterk vertegenwoordigd. Zij krijgen alle ruimte om zich verder te ontplooiën. Daarnaast ontstaat met de groei van de stad al een forse autonome groei van het aantal banen door bevolkingsvolgende groei. Naast de autonome groei is het de ambitie om banen te creëren in een aantal stuwende sectoren. Deze zijn in het economisch programma 'Almere Werkt!' vastgelegd: Duurzaam bouwen & Gebiedsontwikkeling, Health, ICT & Media, Lelystad Airport en Wellness & Life Sciences.

De stuwende sectoren kunnen de Almeerse economie reliëf geven. Om dit te stimuleren is in 2009 de *Almere Economic Board* opgericht, die nauw samenwerkt met de *Amsterdamse Board*. Daarnaast biedt Almere uitbreidingsruimte aan bedrijven, als ze die op hun huidige locatie niet hebben. Het Rijk ondersteunt de economische doelen van Almere met het beschikbare instrumentarium (zoals deregulering en topsectorenbeleid).

Onderwijs, cultuur en sport

Een goede, complete en kwalitatief hoogwaardige onderwijsinfrastructuur is een zeer belangrijke vestigingsfactor. De eerste kansen zijn al verzilverd door de investeringen van het Rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Almere met de komst van Hogeschool Windesheim en de Christelijke Agrarische Hogeschool Vilentum. In samenwerking met het bedrijfsleven moet vooral in het middelbaar en hoger onderwijs een aanbod ontstaan dat aansluit bij de toekomstige behoeften en waarmee bedrijven kunnen worden verleid om zich in Flevoland te vestigen.

¹⁵ Voor de dekking van de andere helft wordt gedacht aan het (op te richten) Fonds Verstedelijking Almere (zie hoofdstuk 4 "Realisatieparagraaf" en additionele kostendragers, zoals energiewinning, bovenlokale bos- en natuurcompensatie en rood voor groen-constructies.

¹⁶ De zeven Almere Principles betreffen: Koester diversiteit, Verbind plaats en context, Combineer stad en natuur, Anticipeer op verandering, Blijf innoveren, Ontwerp gezonde systemen en Mensen maken de stad.

Zowel de culturele als de sportieve infrastructuur is van eminent belang voor de sociale samenhang in nieuwe en oudere delen van Almere. Op cultureel gebied wordt ingezet op het koppelen van nationale voorzieningen aan Almeerse kwaliteiten (eigen profiel), het versterken van het cultureel middenveld, het ruimte bieden aan zelforganisatie en ondernemerschap en het besteden van aandacht aan cultuureducatie en talentontwikkeling. Op het terrein van sport ligt de focus op een wijkgericht aanbod aan breedtesport, sectoroverstijgende talentontwikkeling en een gericht aanbod aan topsportevenementen en -voorzieningen.

3.5 Vervolgstappen

Westelijke ontwikkeling Almere

Op het moment dat de locaties in bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande infrastructuurcorridors zijn benut, kan worden gestart met de ontwikkeling van Almere Pampus. Deze locatie kan qua woningbouwtype concurreren met andere bouwplannen in de Noordvleugel, zoals Amsterdam IJburg tweede fase. Almere Pampus wordt daarom gerealiseerd als de vraag naar dergelijke stedelijk milieus voldoende is. De bouw van Almere Pampus hangt samen met het besluit over de ontsluiting tussen Amsterdam en Almere. Door de gemeenten Almere en Amsterdam en de provincies Flevoland en Utrecht is aangegeven dat voor het ontwikkelen van Almere Pampus een IJmeerverbinding noodzakelijk is.

Vervolgonderzoek ontsluiting Amsterdam-Almere

Een vervolgonderzoek naar verdere infrastructuurmaatregelen (MIRT-verkenning) gekoppeld aan de westelijke ontwikkeling van Almere wordt gestart als er in Almere ten opzichte van 2010 circa 25.000 woningen zijn gebouwd en er zicht is op afronding van Amsterdam IJburg tweede fase. Een IJmeerverbinding is hierbij de stip op de horizon. Recentelijk is Amsterdam gestart met de aanleg van het Centumeiland als eerste deelplan van IJburg tweede fase. Naar verwachting is de stedelijke druk op zijn vroegst rond 2025 voldoende om een vervolgonderzoek te starten. Dit vervolgonderzoek kan waarschijnlijk sneller dan de gebruikelijke twee jaar worden doorlopen, gezien de MIRT-verkenning die de afgelopen twee jaar is gedaan. Tussentijds zal de voortgang van de woningbouw en andere ontwikkelingen in de Noordvleugel worden gemonitord in relatie tot de ontwikkeling van de vervoersdruk op de corridor Amsterdam-Almere. Aanleg van ontsluitende infrastructuur wordt opnieuw afgewogen, gebruik makend van de dan actuele gegevens over de vraag naar woningen en mobiliteit. In dit licht stelt de gemeente Almere dat positieve besluitvorming over de IJmeerverbinding een voorwaarde is voor de ontwikkeling van Almere Pampus.

In het vervolgonderzoek worden meerdere alternatieven voor de ontsluiting en de verstedelijking van Almere Pampus onderzocht: zowel een alternatief met als zonder IJmeerverbinding (waaronder een hoogwaardige openbaar vervoerbinding in Almere aansluitend op de bestaande spoorcorridor via de Hollandse Brug). De onderzoeksresultaten en het beperkte draagvlak bij de overheden in de Noordvleugel, leiden er toe dat het alternatief Zuidelijk Tracé door het IJmeer (via Muiden in plaats van IJburg en met buitendijkse ontwikkeling) geen kansrijk perspectief is. IJland (grootschalig buitendijks bouwen) voor de kust van Almere is op basis van de huidige onderzoeken nu geen kansrijk perspectief, omdat een relatief duur eiland niet aansluit bij de opdracht van RRAAM om de kosten te optimaliseren. Daarnaast constateert het Rijk dat uit de ten behoeve van deze Rijkstructuurvisie uitgevoerde maatschappelijk kosten-batenanalyse (MKBA) blijkt dat het welvaartseffect voor een IJmeerverbinding in de verschillende scenario's zwaar negatief is. Na het vervolgonderzoek wordt een go/no-go-besluit voor de onderzochte alternatieven genomen. Bij de uiteindelijke keuze spelen naast de budgettaire inpasbaarheid ook regionaal draagvlak, bereikbaarheids-, ruimtelijke, economische (waaronder de MKBA) en leefbaarheidsargumenten een rol (conform de SVIR). De gemeente Almere erkent dat de MKBA van de IJmeerverbinding niet positief is. Echter, zij stelt dat de MKBA een sectorale opzet heeft, terwijl het een integrale opgave betreft. Daardoor is Almere van mening dat niet alle effecten in de MKBA zijn meegenomen die relevant zijn voor de ontwikkeling van de concurrentiepositie en de sociaal-economische structuur voor de regio en de stad.

Indien na het vervolgonderzoek wordt besloten tot realisatie van een IJmeerverbinding of een ander alternatief dan start op dat moment de planuitwerkingsfase. Met het oog op de nog te maken keuze voor de alternatieven voor de toekomstige ontsluiting Almere Pampus houden de betreffende gemeenten deze opties open. Zo worden eventuele extra kosten voor investeringen die later weer ongedaan moeten worden gemaakt, vermeden.

Toekomstbestendig Ecologisch Systeem

Voor wat betreft de natuur zien Rijk en de overheden in de Noordvleugel op de lange termijn een TBES als het gewenste toekomstperspectief voor het Markermeer-IJmeer. Voor het realiseren van het TBES wordt ook ingezet op een gefaseerde aanpak, zodat maximaal kan worden ingespeeld op de wijze waarop de natuur daadwerkelijk reageert op de maatregelen.

Welke natuurmaatregelen wanneer noodzakelijk zijn, wordt bepaald op basis van monitoring en de resultaten van de onderzoeken. De vervolgstappen richting het robuuste systeem in het Markermeer-IJmeer zijn gekoppeld aan Natura 2000/KaderRichtlijn Water, aan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld recreatie en een eventuele IJmeerverbinding en aan de budgettaire mogelijkheden. Rijk en regio verkennen op welke wijze initiatiefnemers van ruimtelijke ingrepen en veranderend gebruik met effect op het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer, gebruik kunnen maken van de ontwikkelruimte door naar rato bij te dragen aan de realisatie van TBES. Om de daadwerkelijke effecten van de natuur-aanleg en de ruimtelijke ontwikkelingen te meten en de aanpak juridisch te onderbouwen, wordt een monitoringsprogramma uitgevoerd.



4 Realisatieparagraaf

4.1 Fasering en samenhang

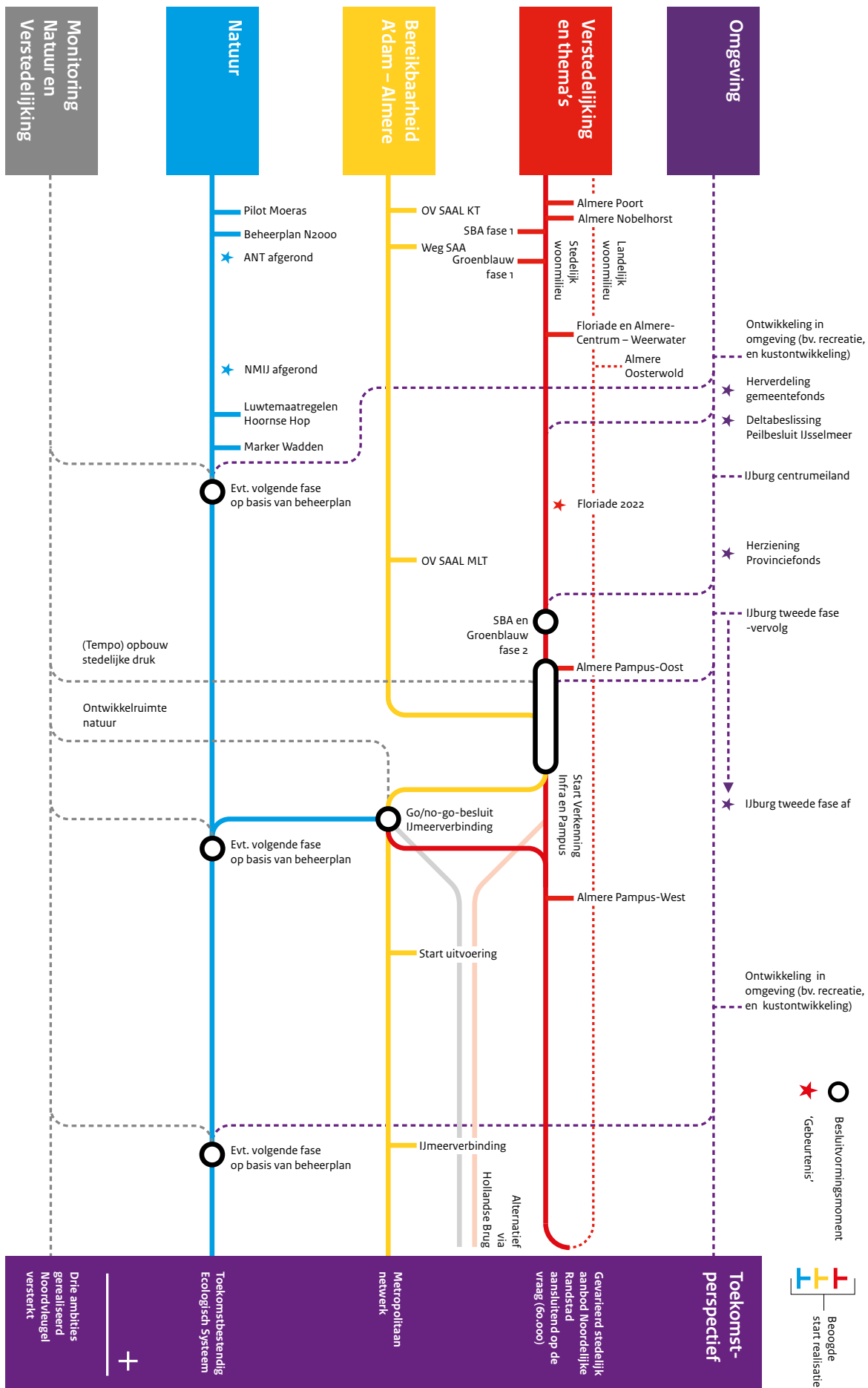
Spoorboekje

Voor het toekomstperspectief is een gefaseerde aanpak het uitgangspunt. Met een aantal ontwikkelingen is al gestart of wordt snel gestart, terwijl andere ontwikkelingen pas op de langere termijn aan de orde zullen zijn. De samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen en ambities wordt weergegeven in een zogenaamd 'spoorboekje'. Het maakt beeldend inzichtelijk wanneer die samenhang in de toekomst om (nieuwe) beslissingen vraagt. Het spoorboekje schetst mogelijke routes naar de toekomst en moet niet als een blauwdruk met vaste tijden en haltes worden gelezen. Het biedt wel zicht op het eindstation in de vorm van een wenkend toekomstperspectief. Uit het schema wordt duidelijk dat beslissingen worden genomen als er voldoende inzicht bestaat hoe verantwoorde keuzes kunnen worden gemaakt en welke effecten die beslissingen (kunnen) hebben op andere onderdelen van de opgaven. Het ondersteunt daarmee het gezamenlijke pakket afspraken dat in deze Rijksstructuurvisie en straks in de Bestuursovereenkomst wordt gemaakt. Dit tezamen borgt dat besluiten op het juiste moment worden genomen.

Tijdslijnen

Het spoorboekje is een vereenvoudigde weergave van de relaties en samenhang die eerder in deze Rijksstructuurvisie zijn besproken en geagendeerd. Het geeft op hoofdlijnen duidelijkheid aan alle partijen die aan de realisatie van de ambities voor het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer werken of daar op een andere manier bij betrokken zijn. Het spoorboekje is niet gekoppeld aan harde jaartallen, maar aan de voortgang van de woningbouw en de natuurontwikkeling. Er zijn vijf horizontale lijnen weergegeven, die de belangrijkste ontwikkelingen laten zien. Deze lijnen staan voor:

- verstedelijking en thema's (wonen, werken en voorzieningen);
- bereikbaarheid Amsterdam-Almere;
- natuur en recreatie;
- monitoring;
- ontwikkelingen in de omgeving, die van invloed kunnen zijn op de uitvoering.



Keuzemomenten

De rondjes in het schema verwijzen naar de diverse momenten voor toekomstige besluitvorming. Het zijn de bestuurlijke keuzemomenten om door te gaan op de gekozen route of om van spoor te kunnen wisselen en zo een andere lijn van ontwikkeling te kiezen. Twee belangrijke momenten voor besluitvorming zijn:

1. het moment waarop het vervolgonderzoek naar verdere infrastructuurmaatregelen tussen Amsterdam en Almere en de ontwikkeling van de locatie Almere Pampus wordt gestart. Het vervolgonderzoek start als er voldoende woningen in Almere zijn gebouwd, namelijk circa 25.000 woningen ten opzichte van 2010 en er zicht is op afronding van de realisatie van Amsterdam IJburg tweede fase;
2. het moment na afloop van het vervolgonderzoek waarop een go/no-go-besluit wordt genomen. Bij de uiteindelijke keuze spelen naast de budgettaire inpasbaarheid ook regionaal draagvlak, bereikbaarheids-, ruimtelijke, economische (waaronder de MKBA) en leefbaarheidsargumenten een rol (conform de SVIR).

Het Rijk en de regionale overheden treden bij een eventueel no-go-besluit voor de IJmeerverbinding in samenhang met de locatie Almere Pampus in overleg over het gezamenlijk gewenste vervolg met het oog op de gedeelde ambitie ten aanzien van versterking van de Noordvleugel en verantwoorde ontwikkeling van de stad Almere.

Ook andere momenten van besluitvorming zijn in het schema weergegeven, zoals de tweede fase van het project SBA en de tweede fase van de groenblauwe structuur, gekoppeld aan met name de gebiedsontwikkeling van Almere Pampus. Voor de natuur in het Markermeer-IJmeer geldt dat elke zes jaar een beheerplan wordt opgesteld, mede op basis van monitoring van de ecologische kwaliteit van het Markermeer-IJmeer.

4.2 Instrumenten

Bij het organisch ontwikkelen past het volgen van een kansenstrategie. Sommige kansen zijn concreet (bijvoorbeeld als het gaat over stedelijke bereikbaarheid), andere veel minder (bijvoorbeeld als het gaat over kansen die rondom economie of voorzieningen ontstaan). Een kansenstrategie vraagt om een proactieve houding. Vaak gaat het om samenwerking, waarbij kansen worden herkend en worden benut. Als voorbeelden kunnen de vestiging van de Hogeschool Windesheim en de Floriade 2022 in Almere genoemd worden. Dergelijke grote projecten hebben een betekenis voor de economie en de sociale structuur van Almere en daarmee de Noordvleugel.

De ontwerp-Rijksstructuurvisie is in goed overleg met de overheden in de Noordvleugel opgesteld, maar heeft formeel een eenzijdig karakter: het bindt alleen het Rijk. Om de inzet van de instrumenten tussen het Rijk en de overheden in de Noordvleugel goed te verankeren, wordt parallel aan de Rijksstructuurvisie een Bestuursvereenkomst Amsterdam-Almere-Markermeer en een Uitwerkingsvereenkomst Almere 2.0 opgesteld. Deze overeenkomsten hebben als doel om afspraken tweezijdig vast te leggen, zowel aan Rijkszijde als aan regionale zijde. Daarnaast is ze bedoeld om betrokken partijen te committeren aan het uitwerken van de drievoudige ambitie. De realisatieparagraaf van de Rijksstructuurvisie, de Bestuursvereenkomst en de Uitwerkingsvereenkomst vormen gezamenlijk de uitvoeringsagenda voor de komende jaren.

Om het toekomstperspectief (lange termijn) en de stappen op korte en middellange termijn daar naartoe te realiseren, zetten het Rijk en de overheden in de Noordvleugel verschillende instrumenten in. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt in het:

- ter beschikking stellen van financiële middelen om ontwikkelingen mogelijk te maken;
- maken van afspraken over het nader invullen van de opgaven en de evaluatie daarvan;
- toezicht houden op het verloop en de voortgang van ontwikkelingen door monitoring en kennis vergaren;
- stellen van wettelijke kaders waaraan ontwikkelingen juridisch moeten voldoen.

Overigens moeten in de geest van het adaptieve ontwikkelingsproces kansen worden gegrepen als deze zich voordoen.

Vaak zal het om een mix van deze instrumenten gaan. In het onderstaande overzicht wordt per instrument de inzet voor de drie ambities (verstedelijking, bereikbaarheid en natuur en recreatie) uit deze Rijksstructuurvisie aangegeven. Over sommige instrumenten heeft reeds besluitvorming plaatsgevonden. Deze zijn in

het overzicht gemarkeerd. Voor de niet-gemarkeerde instrumenten geldt dat hierover in het kader van de Bestuurs- en Uitwerkingsovereenkomst besluitvorming plaatsvindt.

Financiën

De afspraken over financiën bouwen voort op het Integraal Afsprakenkader uit 2010. Uitgangspunt is de afspraak uit het IAK dat de ontwikkeling voor de gemeente Almere, de provincie Flevoland en het Rijk op een financieel verantwoorde wijze moet kunnen plaatsvinden.

Ambitie	Korte en middellange termijn	Lange termijn
Verstedelijking	Het Rijk werkt mee aan een marktconforme overdracht van de gronden die zij in bezit heeft. Op basis van de grondexploitaties van de eerste bouwlocaties zijn nadere afspraken gemaakt tussen het Rijk en de gemeente Almere over het inbrengen van de opbrengsten van rijksgronden in de totale business case. De omvang van de inbreng is gemaximeerd tot de grondopbrengst van in totaal 15.000 woningen van de geplande 60.000 woningen op nieuw te ontwikkelen bouwlocaties (afpraak Integraal Afsprakenkader Almere).	
	Er wordt een Fonds Verstedelijking Almere opgericht, waarin gefaseerd de Rijksgrondopbrengst van in totaal 15.000 woningen zal worden ingebracht. Over de aansturing van het fonds worden in de Uitwerkingsovereenkomst Almere 2.0 nadere afspraken gemaakt (Rijk, gemeente Almere en provincie Flevoland).	Voortzetting van een Fonds Verstedelijking Almere (RVOB (namens het Rijk), gemeente Almere en provincie Flevoland).
	Bovenplanse kosten worden in rekening gebracht bij initiatiefnemers locatie Oosterwold (RVOB (namens het Rijk), gemeenten Almere en Zeewolde).	Afsluiten van de grondexploitaties per deelgebied en bij een positief saldo toevoegen aan het Fonds Verstedelijking Almere (RVOB (namens het Rijk), gemeenten Almere en Zeewolde).
	Binnen de grondexploitatie van de locatie Almere Oosterwold is voorzien in de financiële dekking van concrete duurzaamheidsmaatregelen. In de toekomstige grondexploitatie-doorrekeningen van de locatie Almere Centrum Weerwater is rekening gehouden met een bijdrage voor duurzaamheid.	In de toekomstige grondexploitatie-doorrekeningen van de locatie Almere Pampus is rekening gehouden met een bijdrage voor duurzaamheid.
	Bijdrage van € 142,5 mln. waarvan een bijdrage van Rijk, provincie Flevoland ¹⁷ en gemeente Almere van elk € 47,5 mln. aan de verbetering van de stedelijke bereikbaarheid in Almere, waaronder de verdubbeling van de Waterlandseweg en een deel van de Hogering (project Stedelijke Bereikbaarheid Almere eerste fase) (gemeente Almere, provincie Flevoland, ministerie van IenM).	
	Het groenblauw casco in de plangebieden wordt uit de grondexploitatie bekostigd. Voor de overige gebieden zal aanvullende financiering gevonden moeten worden. Afspraken hierover zijn gemaakt in de 'Intentieovereenkomst Groenblauw Casco'. Voor de toekomst kunnen ook het Fonds Verstedelijking Almere en toevoegingen aan het provinciefonds een rol spelen (gemeente Almere, provincie Flevoland en het ministerie van EZ).	
	Oplossing voor de financieringsproblematiek van de gemeente Almere door aanpassing van het Gemeentefonds (ministerie van BZK, gemeente Almere).	

>>

¹⁷ Bijdrage van € 47,5 mln. door de provincie Flevoland aan de stedelijke bereikbaarheid van Almere (project SBA), komt onder andere uit de extra gelden van het Provinciefonds (provincie Flevoland).

Ambitie	Korte en middellange termijn	Lange termijn
Bereikbaarheid	Wegen: bijdrage van € 4.118 mln. uit het Infrastructuurfonds aan de verbreding van de rijkswegen A9, A10-Oost, A1 en A6 tussen Schiphol-Amsterdam-Almere: project SAA (ministerie van IenM).	
	Openbaar vervoer: bijdrage van circa € 900 mln. uit het Infrastructuurfonds aan spooruitbreidingen op de Zuidtak in Amsterdam en op de Flevolijn; project OV SAAL korte termijn (ministerie van IenM).	
	Bijdrage van circa € 500 mln. aan de uitbreiding en de aanpassing van het bestaande spoor tussen Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad; project OV SAAL middellange termijn (ministerie van IenM).	
Natuur en recreatie	Bijdrage van € 9 mln. waarvan een rijksbijdrage van € 6 mln. aan de realisatie van de luwtmaatregelen Hoornse Hop (ministerie van IenM, provincies Flevoland en Noord-Holland).	
	Bijdrage van € 1,2 mln. aan de aanleg van vispassages in het Markermeer-IJmeer (ministerie van IenM).	
	Bijdrage van € 6 mln. van Rijk aan de pilot “Moeras” in het Markermeer voor het ervaring opdoen met de aanleg en effecten ervan (ministerie van IenM).	
	Startkapitaal van € 45 mln. waarvan een rijksbijdrage van € 30 mln. aan de uitvoering van de eerste fase van het plan Marker Wadden ¹⁸ . De overige € 15 mln. is door de Nationale Postcode Loterij via Natuurmonumenten beschikbaar gesteld voor de uitvoering van deze eerste fase van het plan (ministeries van EZ en van IenM).	

¹⁸ Voorwaarden hiervoor zijn dat de financiering van de eerste fase van het plan Marker Wadden rond is en het plan zo wordt ingericht dat het bijdraagt aan de Natura 2000-doelstellingen.

Integraal overzicht van geraamde kosten en dekking

In de onderstaande tabel wordt een integraal overzicht gegeven van de geraamde kosten van de RRAAM-ambities. Hierbij is een splitsing aangebracht tussen de raming van de kosten voor de eerste fase en de latere fasen. Voor alle relevante ramingen geldt dat deze door onafhankelijke bureaus geaudit zijn. Bij de uitwerking vindt nadere concretisering plaats waardoor de ramingen hoger of lager kunnen uitvallen. Het gaat hier om een overzicht van de voorziene kosten en de dekking door de verschillende betrokken partijen. Bij de nog te dekken eerste fase en zeker bij de nog te dekken latere fasen is een indicatie in een bandbreedte gegeven en geldt dat nog besluiten moeten worden genomen welke projecten, maatregelen en investeringen nodig zijn en welke partij voor de financiële dekking zorgt. Als de nu geraamde opbrengsten en de kosten naast elkaar worden gelegd, dan is het evident dat er nog een dekkingsvraagstuk is. Voor een belangrijk deel hangt dit samen met de OV-ontsluiting van Almere Pampus. Ook bij de goedkoopste ontsluiting (hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aansluitend op de bestaande Hollandse Brug-verbinding) is er een tekort. Evenwichtig over de drie ambities is er nu dekking voor belangrijke projecten waarmee voortvarend van start kan worden gegaan.

Kosten en dekking in € mln. (prijspeil 2012 incl. BTW (19%))	Reeds gedekt	Nog te dekken	Nog te dekken
	Fase 1	Fase 1	latere fasen
	vanaf 2013	vanaf 2013	Indicatie 2025 - 2040
Verstedelijking			
Raming GREX Weerwater, Pampus, Oosterwold	neutraal saldo		neutraal saldo
Stedelijke Bereikbaarheid (buiten plan-gebieden)	142,5		272 - 644
Groenblauw (buiten plangebieden)		60	80
Thema's (indicatie zonder harde raming)		PM	PM
Grondopbrengsten (publieke partijen)	positief saldo		positief saldo
Bereikbaarheid			
SAA	4.118		
OV SAAL KT en MLT	1.425		
Hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in Almere aansluitend op de bestaande spoorcorridor via de Hollandse Brug en IJmeerverbinding (tunnel of brug)		0	220 - 2.300 (1.940)
Natuur			
Hoornse Hop	9		
Marker Wadden	45	Max. 30	
Pilot Oermeeras	6		
Vispassages	1,2		
Vervolgstappen TBES			PM
Totaal	5.773 + PM	60 + PM	572 - 3.024 (2.664) + PM

Opbrengsten gebiedsontwikkeling Almere

Er is een raming gemaakt van de opbrengsten van de publieke grond. Deze zijn gebaseerd op een marktconforme grondprijs. Deze informatie is vertrouwelijk omdat openbaarheid ervan de onderhandelingspositie van de overheden kan schaden. Daarom is de informatie alleen op kwalitatief niveau in bovenstaande tabel opgenomen. In het IAK (2010) is afgesproken dat de opbrengst van de rijksgrond van 15.000 van de 60.000 woningen voor de dekking van de projecten mag worden gebruikt. De opbrengst van de woningen op rijksgrond worden in een Fonds Verstedelijking Almere ingebracht. Hier worden bij de vaststelling van de Rijksstructuurvisie afspraken over gemaakt. Naast het Rijk zijn er ook andere publieke partijen met grondbezit in Oosterveld en Weerwater (Staatsbosbeheer, gemeenten Almere en Zeewolde, provincie Flevoland en waterschap Zuiderzeeland) en hen wordt gevraagd ook de opbrengst van de grond in het fonds te storten. De investeringen in de plangebieden ten behoeve van stedelijke bereikbaarheid (project SBA) en de groenblauwe structuur komen ten laste van de grondexploitaties. De investeringen buiten de plangebieden worden deels verhaald op de nieuwe inwoners met een anterieure overeenkomst voor bovenplanse voorzieningen.

Afspraken

Tussen de gemeente Almere, de provincie Flevoland en het Rijk wordt tegelijk met de Bestuursovereenkomst een Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 getekend. Hierin worden afspraken gemaakt hoe de groei van Almere op een verantwoorde wijze kan plaatsvinden.

Ambitie	Korte en middellange termijn	Lange termijn
Verstedelijking	Afspraken over gebiedsontwikkeling, thema's, Almere Tafel en financieel kader in Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0, incl. governance, planvorming, procedures en de wijze van monitoren ¹⁹ (gemeente Almere, provincie Flevoland en ministerie van IenM).	Idem.
Bereikbaarheid	Voor de mogelijke keuze voor een IJmeerverbinding houden de gemeenten Amsterdam en Almere deze optie open. De stadsregio Amsterdam faciliteert overleg met de gemeente Diemen om ook hier de optie IJmeerverbinding open te houden, waaraan ook het ministerie van IenM deelneemt. De gemeente Almere houdt daarnaast ook de optie van een snelle verbinding tussen Almere Pampus en station Almere Poort en tussen Pampus, Centrum en Oosterveld open (gemeenten Amsterdam en Almere, stadsregio Amsterdam en ministerie van IenM).	Idem.
	Afspraken over het starten van een vervolgonderzoek naar verdere infrastructuurmaatregelen voor de ontsluiting van Almere Pampus als er in Almere voldoende stedelijke druk is opgebouwd (25.000 woningen in Almere ten opzichte van 2010 en wanneer er zicht is op afronding van Amsterdam IJburg tweede fase (ministerie van IenM en regionale overheden).	Bij een besluit over de resultaten van een vervolgonderzoek naar verdere infrastructuurmaatregelen voor de ontsluiting van Almere Pampus zal tevens een besluit worden genomen over de financiering (ministerie van IenM en regionale overheden).

>>

¹⁹ In de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 worden afspraken gemaakt over:

- De gebiedsontwikkelingen Almere Oosterveld, Centrum Weerwater en Pampus. Hierbij zijn de convenanten Almere Oosterveld en Centrum Weerwater reeds geldend.
- De thema's duurzaamheid, groenblauw casco, stedelijke bereikbaarheid, economie, sport, cultuur en onderwijs, die zijn gebaseerd zijn op de opgestelde visies en de eerdere afspraken die voor elk van de thema's reeds zijn gemaakt.
- De voortzetting van de Almere Tafel (overleg tussen de minister van BZK en de wethouder van de gemeente Almere) over de sociale ontwikkeling van de bestaande stad.
- Het financieel kader en de wijze waarop de opgave op korte en lange termijn gefinancierd wordt. Onder meer door de inrichting van een Fonds Verstedelijking Almere, een grondstrategie, afspraken over het gemeente- en provinciefonds en verevening/kostenverhaal.

Ambitie	Korte en middellange termijn	Lange termijn
Natuur en recreatie	Afspraken over het naar rato bijdragen aan de realisatie van TBES door initiatiefnemers van ruimtelijke ingrepen met effect op het ecologisch systeem. Uitwerking van een boekhouding voor de ontwikkelruimte (ministeries van EZ en IenM, provincies Flevoland en Noord-Holland en betrokken gemeenten). Het resultaat wordt in de Bestuursovereenkomst opgenomen.	Afhankelijk van ontwikkeling natuurkwaliteit Markermeer-IJmeer en ruimtelijke ontwikkelingen bepalen van eventuele vervolgstappen ten behoeve van TBES binnen de budgettaire mogelijkheden (ministeries van EZ en IenM, provincies Flevoland en Noord-Holland en betrokken gemeenten).

Monitoring en kennis

Ambitie	Korte en middellange termijn	Lange termijn
Verstedelijking	Monitoring van de regionale ontwikkeling (waaronder kwantitatieve en kwalitatieve woningaanbod, -productie en -vraag) ten behoeve van het afstemmen van de vraag en het aanbod van woningen in de Noordvleugel (Rijk en overheden Noordvleugel).	Idem.
	Monitoring van de gerealiseerde en kwalitatieve vraag naar woningen in Almere, sociaal economische ontwikkeling van de stad en concurrentie positie van de bestaande stad (<i>early warning system</i>) (gemeente Almere en ministerie van BZK).	Idem.
Bereikbaarheid	Monitoring bereikbaarheid via weg en openbaar vervoer (ministerie IenM en overheden Noordvleugel).	Idem.
Natuur en recreatie	Studie Autonoom Neergaande Trend (ANT, 2009 – 2013) naar haalbare en uitvoerbare Natura 2000-doelen voor het Markermeer-IJmeer (Rijkswaterstaat).	
	Onderzoeksprogramma Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer (NMII, 2009-2015) naar de aannames achter het TBES voor het Markermeer-IJmeer (Rijkswaterstaat), waaronder de pilot “Moeras”.	
Natuur en recreatie	Ontwikkeling Monitoringprogramma Markermeer-IJmeer naar de effecten van natuurmaatregelen op de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natura 2000-gebied Markermeer-IJmeer en het opzetten van een methode voor monitoring van ruimtelijke ontwikkelingen (ministeries van EZ en IenM en provincies Flevoland en Noord-Holland).	Monitoring effecten van natuurmaatregelen op de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natura 2000-gebied Markermeer-IJmeer.
	Start van een pilot waarin de mogelijkheden worden onderzocht voor het optimaliseren van de grondstromen en de daarmee samenhangende mogelijke kostenbesparing (Rijkswaterstaat in samenwerking met RVOB en de regio).	

Wettelijke kaders

Ambitie	Korte en middellange termijn	Lange termijn
Verstedelijking	Onder de noemer “Nu al eenvoudig beter” wordt in de Almeerse locaties Oosterwold en Centrum Weerwater reeds gewerkt in de geest van de Omgevingswet.	
Natuur en recreatie	Behoud en herstel wezenlijke kenmerken en waarden Natura 2000-gebied Markermeer-IJmeer: Nationale Natuurbeschermingswet (NB-wet) en Europese Kaderrichtlijn Water.	Idem.

4.3 Governance

De RRAAM-partijen spreken af dat ook na de totstandkoming van de Rijksstructuurvisie de samenwerking wordt voortgezet. Sturing is nodig op de integraliteit, voortgang, actualisatie en samenhang tussen de drie ambities. De RRAAM-partijen werken onder leiding van het Rijk een voorstel uit voor een nadere invulling van de overlegstructuur, waarbij recht wordt gedaan aan zowel de specifieke RRAAM-context als aan de samenhang met andere grote projecten in de Noordvleugel. In principe wordt er bij de uitwerking uitgegaan van periodiek overleg op niveau van de Stuurgroep (tenminste bestaande uit de regionale RRAAM-bestuurders en topambtelijk IenM, EZ en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)). Het bestuurlijk overleg vindt plaats in het jaarlijkse MIRT-overleg. Als de situatie daar om vraagt kan incidenteel een afzonderlijk bestuurlijk overleg worden georganiseerd.

Maatschappelijke betrokkenheid in de vorm van meedoen en meedenken, is een belangrijke pijler voor een succesvolle organische aanpak. Daarom zien overheden een grote rol voor groot- of kleinschalige initiatieven uit het maatschappelijk krachtenveld die bijdragen aan de drievoudige ambitie. Dit kan langs vele lijnen: private initiatieven, co-creatie, allianties tussen verschillende partijen of publiek-private samenwerking. Dit leidt tot optimaal gebruik van de beschikbare kennis, inzet en middelen om het toekomstperspectief voor de Noordvleugel te bereiken.



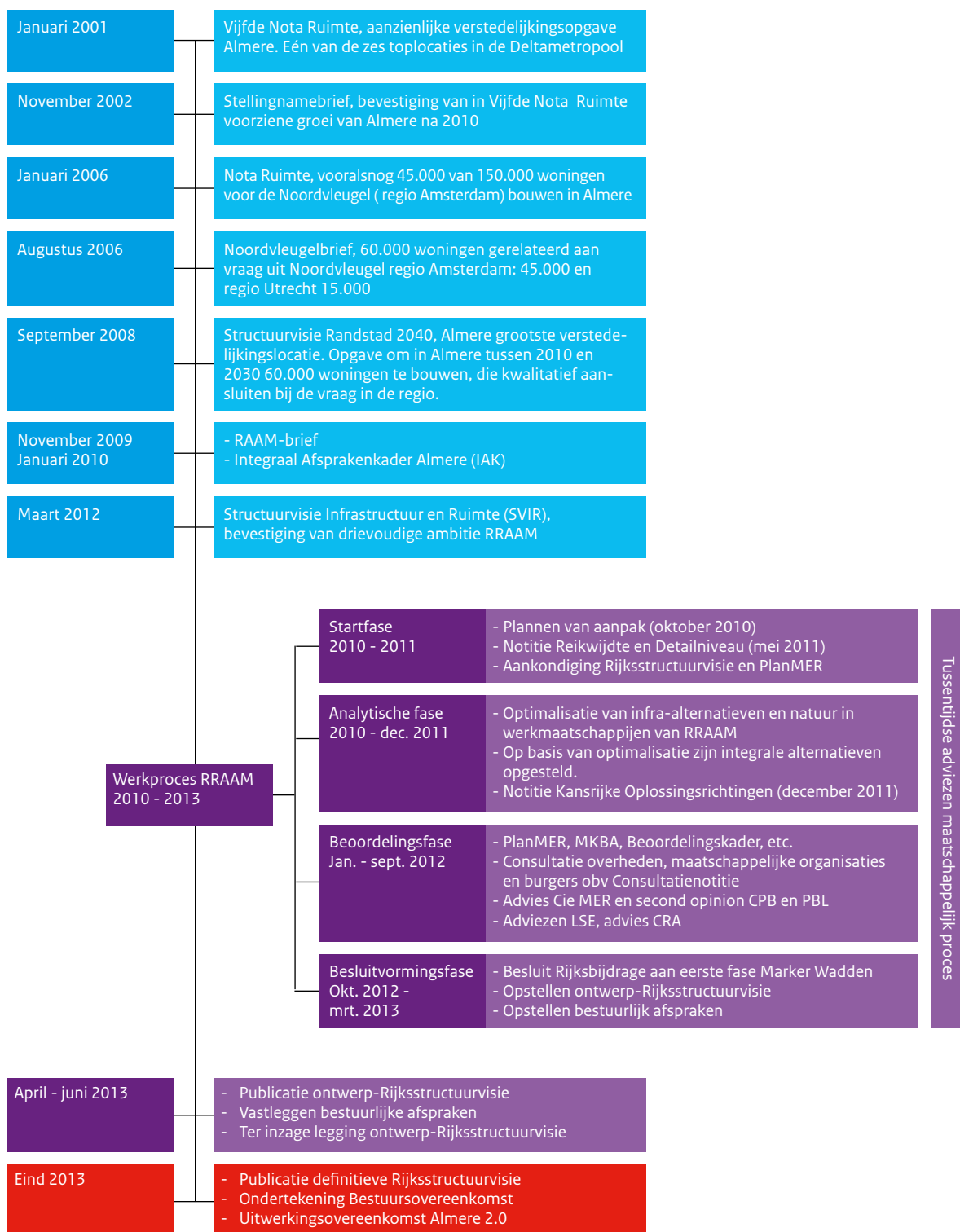
5 Verantwoording

5.1 MIRT-verkenning

Binnen het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) is de afgelopen jaren gewerkt aan de MIRT-verkenning RRAAM, waarbinnen de opgaven en ambities zijn uitgewerkt en ter afsluiting de ontwerp-Rijksstructuurvisie voor het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer is opgesteld. Daartoe zijn de vier fasen horende bij de MIRT-systematiek doorlopen op basis van de ‘Sneller en Beter’ aanpak, waarbij het Rijk in samenwerking met regionale overheden, maatschappelijke organisaties en private partijen heeft toegewerkt naar een gedragen visie. Met deze visie krijgen de gezamenlijke ambities van Rijk en de overheden in de Noordvleugel verder vorm. In het schema “Tijdelijk kabinetsbesluiten en proces RRAAM” is weergegeven welke rijksbesluiten er in het afgelopen decennium zijn genomen en welke acties en producten de MIRT-verkenning RRAAM de afgelopen jaren heeft opgeleverd.

In de startfase van de verkenning (2010-2011) is de RRAAM-organisatie ingericht en is een participatieplan en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Hierin zijn de kaders en criteria voor het genereren van kansrijke oplossingsrichtingen en het beoordelen en selecteren van deze kansrijke oplossingsrichtingen vastgelegd. In de daaropvolgende analytische fase (2011) is de in de RAAM-brief gekozen oplossingsrichting (de westelijke ontwikkeling van Almere inclusief een IJmeerverbinding) en de ontwikkeling van een TBES uitgewerkt en geoptimaliseerd, waarbij (mede door inbreng van de markt) alle mogelijke oplossingsrichtingen zijn onderzocht en getoetst op randvoorwaarden en kosten. Op basis van dit onderzoek is de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen opgesteld, waarin een selectie is gemaakt van nader te onderzoeken alternatieven en varianten. In de Beoordelingsfase (2012) zijn de overgebleven alternatieven en varianten onderzocht en beoordeeld op basis van verschillende effectenonderzoeken en bijdrage aan doelbereik. Aan het eind van deze fase zijn overheden, maatschappelijke organisaties en burgers geconsulteerd op basis van een Consultatienotitie, waarin de richting van de ontwikkelingen en de vraagstukken zijn geschetst. In de Besluitvormingsfase tot slot (2013) is door het Rijk in overleg met de overheden in de Noordvleugel deze ontwerp-Rijksstructuurvisie opgesteld en aangeboden aan de Tweede Kamer. Op basis van de Rijksstructuurvisie maken Rijk en de overheden in de Noordvleugel afspraken over de verdere uitvoering in een Bestuursovereenkomst Amsterdam-Almere-Markermeer.

Tijdslijn kabinetsbesluiten en proces RRAAM



5.2 Optimalisatie en uitwerking plannen

In 2009 heeft het kabinet in principe gekozen voor uitbreiding van Almere aan met name de westkant en een openbaar vervoerverbinding via het IJmeer. Voorwaarde voor deze keuze was dat het programma RRAAM tot optimalisatie van de maatregelen zou komen, gericht op aanzienlijk lagere kosten en een substantieel betere verhouding tussen baten en kosten. Dit alles zodanig dat deze verhouding vergelijkbaar wordt met andere complexe ruimtelijke projecten waarover positief is besloten. De keuze in de RAAM-brief voor een westelijke ontwikkeling met een IJmeerverbinding komt op hoofdlijnen overeen met het door de gemeente Almere gekozen verstedelijkingsmodel in haar concept structuurvisie “Almere 2.0” (2009). De optimalisatie van het vervoersconcept, de natuurprojecten in het Markermeer-IJmeer en de gebiedsontwikkelingsprojecten in Almere Centrum-Weerwater en Almere Oosterwold is uitgevoerd door een viertal werkmaatschappijen (Amsterdam-Almere (WAA), Markermeer-IJmeer (WMIJ), Almere Centrum-Weerwater (WACW) en Almere Oosterwold (WAO)). De werkmaatschappijen hebben een bijzondere werkwijze gevolgd door innovatieve ideeën aan (inter)nationale marktpartijen te vragen. De integrale opgave stond hierin centraal en er waren enkele functionele eisen gesteld. Hierdoor was er maximale ruimte voor creatieve en onorthodoxe oplossingen.

De kosten voor een IJmeerbrug respectievelijk IJmeertunnel zijn binnen de WAA teruggebracht van € 4,55 - 5,6 miljard in 2009 (uitgaande van een trein) tot € 1,9 - 2,3 miljard in 2012 (uitgaande van een metro). Een metro-systeem is goedkoper door het voorkomen van aanleg van nieuwe infrastructuur (door het meijden op het Amsterdamse metronet), lichtere constructie van de benodigde nieuw aan te leggen infrastructuur (waaronder de viaducten en de brug) en lagere kosten voor beheer en onderhoud. Ook het stedenbouwkundig plan is geoptimaliseerd door het kiezen van andere woonmilieus en het schrappen van IJland (een eiland voor de noordkust van Almere Pampus).

Het Rijk heeft ook de alternatieven via de Hollandse Brug onderzocht. Hiertoe is een probleemanalyse uitgevoerd, zijn varianten ontwikkeld, is een quick scan naar de effecten gedaan en zijn keuzeopties om te komen tot kansrijke oplossingsrichtingen geformuleerd.

De WMIJ heeft gewerkt aan de optimalisatie van de maatregelen voor een TBES binnen de kaders van Natura 2000. Hiertoe is de marktvraag “Ecologie RRAAM” georganiseerd, waarbij door marktpartijen is gekeken naar alternatieve plannen om de kosten van een TBES terug te dringen. Natuurmonumenten heeft op eigen initiatief ook een alternatief plan ingediend: Marker Wadden als stap om te komen tot een TBES. Als de voorgestelde innovaties succesvol worden doorgevoerd, kunnen de kosten van de aangeleverde plannen in het beste geval met zo’n 40% worden teruggedrongen ten opzichte van het basisplan: naar circa € 350-880 miljoen op lange termijn.

Binnen de WAO is de “Ontwikkelstrategie Almere Oosterwold, Land-Goed voor Initiatieven” opgesteld, waarin de strategie voor organische ontwikkeling van het gebied is uitgewerkt en de businesscase is geoptimaliseerd. Dit is onder andere gelukt door anders te ontwikkelen met als uitgangspunt ‘de baat gaat voor de kost uit’. De integrale opgave Almere Centrum Weerwater is door de WACW uitgewerkt in een gebiedsontwikkelingsplan, op basis van een in 2011 uitgevoerde stads- en marktdialoog. Dit plan gaat uit van een tweefasestrategie, waarbij in de eerste fase (tot 2020) het gebied van een basiskwaliteit wordt voorzien, en in de tweede fase (2020 – 2040) wordt ingezet op het benutten van kansen, door flexibel in te kunnen spelen op ontwikkelingen en programma’s.

Parallel aan de uitwerking van de plannen voor de gebiedsontwikkeling en de natuur door de werkmaatschappijen zijn onder leiding van de gemeente Almere de sociaal-economische thema’s uitgewerkt. Met het opstellen van programma’s voor economie, voorzieningen (onderwijs, sport, cultuur), het bestaand stedelijk gebied, duurzaamheid, groenblauw en stedelijke bereikbaarheid Almere is aan het IAK voldaan.

Afspraken over financiering van de opgave

Rijk en regio hebben in het vervolg op de RAAM-brief in 2010 het Integraal Afsprakenkader Almere getekend. Hierin zijn afspraken gemaakt over de financiering van de opgave. Uitgangspunt daarin is: De ontwikkeling van Almere is een project van nationaal belang waar aanzienlijke investeringen mee gemoeid zijn. Aan de uitvoering kleven financiële ontwikkelrisico's die de gemeente Almere niet alleen kan en wil dragen. Het Rijk wil daarom een bestendige bestuurlijke en zakelijke samenwerking opzetten met de gemeente Almere en de provincie Flevoland, om de programmering en financiering van zowel de gebiedsontwikkelingen en -exploitaties Oosterwold, Centrum Weerwater/Floriade en Pampus als de sociaal-economische ontwikkelingen in onderlinge samenhang te kunnen aanpakken. De afgelopen periode is met de werkmaatschappijen gewerkt aan de optimalisering van de drie ambities, waaronder de gebiedsontwikkeling. De grondexploitaties van de verstedelijking zijn hierdoor fors verbeterd. Er is financiële ruimte ontstaan om de investeringen voor stedelijke bereikbaarheid en de groenblauwe structuur binnen deze nieuwe gebieden uit de grondexploitaties te betalen. Er heeft een werkgroep 'Financieel Kader' toezicht gehouden op de berekeningen en er is een consistent overzicht gemaakt van de 'Kosten en Opbrengsten' van de projecten. Deze rapportage is extern geaudit om zo als basis voor de besluitvorming te kunnen dienen.

Alle betrokken partijen dragen bij aan de financiële dekking. Binnen het Rijk hebben diverse ministeries middelen toegezegd (IenM voor bereikbaarheid en water, EZ voor natuur, BZK voor provincie- en gemeentefonds en Financiën voor de grondopbrengst). In de regio dragen de provincies van Noord-Holland (natuur) en Flevoland (meerdere thema's) en de gemeente Almere (meerdere thema's) bij. Met het oog op de latere fasen van de uitvoering van deze Rijksstructuurvisie is nog financiële dekking nodig. Een belangrijk instrument voor de financiële dekking van de gebiedsontwikkeling wordt het Fonds Verstedelijking Almere. Over de aansturing en de werking van het fonds worden in de Uitwerkings-overeenkomst Almere 2.0 nadere afspraken gemaakt.

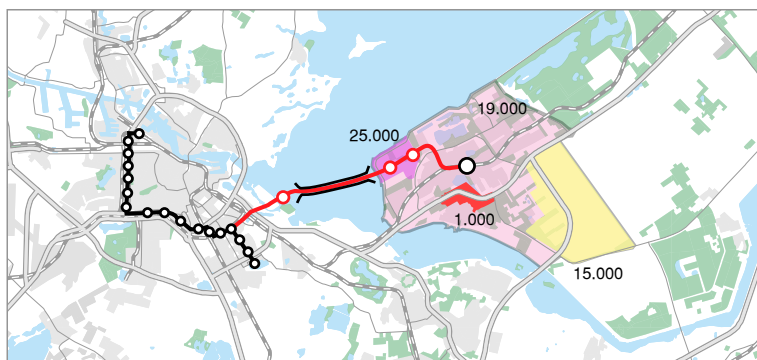
5.3 Samenstelling integrale alternatieven en selectie

De beste elementen uit de voorstellen van de consortia van marktpartijen zijn door RRAAM en de werkmaatschappijen gecombineerd tot integrale alternatieven. In de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen d.d. 15 december 2012 is een keuze gemaakt voor drie nader te onderzoeken alternatieven en varianten: Hollandse Brug, IJmeerverbinding brug en IJmeerverbinding tunnel, inclusief bijbehorende verstedelijkingsvarianten. Begin 2012 is aanvullend hierop besloten een vierde alternatief mee te nemen, te weten het alternatief Zuidelijk Tracé dat door Stichting Almere Bereikbaar (SAB) is aangedragen. In aanvulling op deze vier alternatieven zijn ook varianten samengesteld, die op onderdelen afwijken van een alternatief. De belangrijkste variant is het toevoegen van een regionale fiets- en wegverbinding aan de alternatieven IJmeerverbinding met brug. Daarnaast heeft reizigersorganisatie Rover een alternatief gepresenteerd om de bestaande IJtram (lijn 26), die van Amsterdam Centraal naar IJburg rijdt, op te waarderen en door te trekken naar Almere Pampus en station Almere Centrum. Samen met Rover is de IJmetrotram nader uitgewerkt en onderzocht. Alle alternatieven zijn op hun plausibiliteit getoetst in de vorm van audits door onafhankelijke experts.

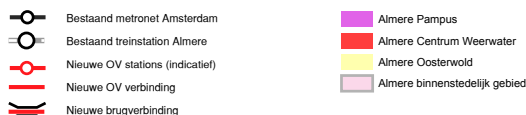
Voor de doorrekening van het effectenonderzoek (zie hieronder) zijn de alternatieven voor bereikbaarheid en verstedelijking gecombineerd met drie pakketten voor natuur, die in meer of mindere mate invulling geven aan het TBES:

- eerste fase TBES: maatregelen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden;
- tweede fase TBES: het minimale pakket dat zorgdraagt voor het keren van de neergaande ecologische trend en het bewerkstelligen van een opgaande lijn;
- indicatief eindbeeld TBES: maximale invulling van het maatregelenpakket.

Kaarten alternatieven

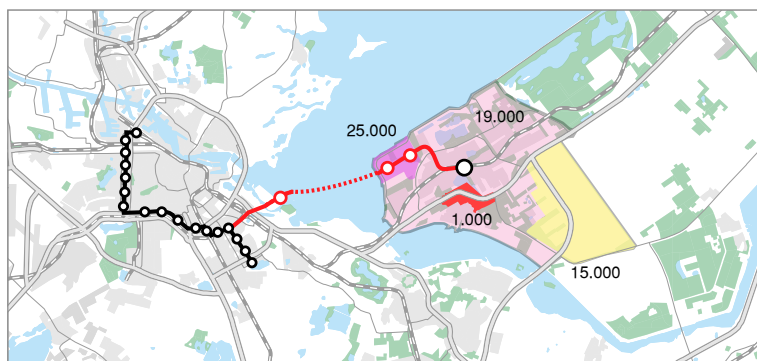


IJmeerverbinding brug



Alternatief IJmeerverbinding brug

- Nieuwe metroverbinding tussen Diemen Zuid, Amsterdam IJburg en Almere Centrum;
- Aansluitend op metrolijn Sloterdijk–Amsterdam Zuid–Diemen;
- Passage IJmeer: Brug (6,4 km);
- 12 (tot 16) metro's per uur;
- Rijtijd metro Almere Centrum–Amsterdam Zuid: 24 min;
- Rijtijd metro Almere Pampus–Amsterdam Zuid: 19 min;
- Vergunbaar bij uitvoering natuurmaatregelen TBES eerste en tweede fase.

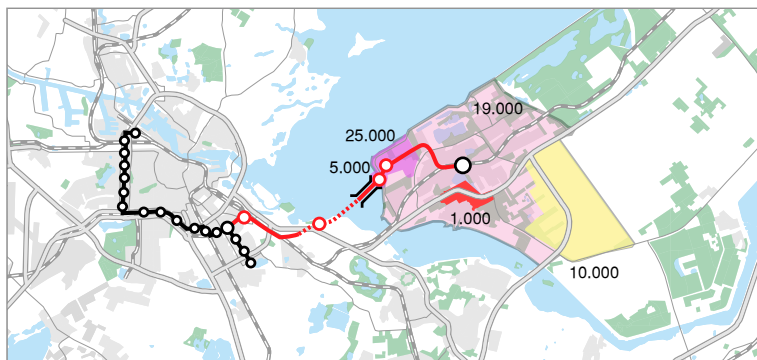


IJmeerverbinding tunnel



Alternatief IJmeerverbinding tunnel

- Nieuwe metroverbinding tussen Diemen Zuid, IJburg en Almere Centrum;
- Aansluitend op metrolijn Sloterdijk–Amsterdam Zuid–Diemen;
- Passage IJmeer: Tunnel (5,1 km);
- 12 (tot 16) metro's per uur;
- Rijtijd metro Almere Centrum–Amsterdam Zuid: 24 min;
- Rijtijd metro Almere Pampus–Amsterdam Zuid: 19 min;
- Vergunbaar bij uitvoering natuurmaatregelen TBES eerste fase.

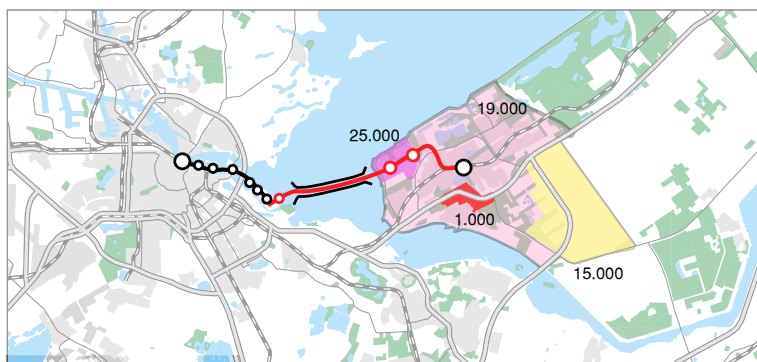


Zuidelijk Tracé



Alternatief Zuidelijk Tracé

- Nieuwe metroverbinding tussen Diemen Zuid, Muiden en Almere Centrum;
- Aansluitend op metrolijn Sloterdijk–Amsterdam Zuid–Diemen;
- Passage zuidelijk IJmeer via korte brug en tunnel onder kustzone Muiden;
- 16 metro's per uur;
- Rijtijd metro Almere Centrum–Amsterdam Zuid: 29 min;
- Rijtijd metro Almere Pampus–Amsterdam Zuid: 21 min;
- Buitendijkse woningbouw op 50 ha. landtong bij Almere Pampus;
- Vergunbaar bij uitvoering natuurmaatregelen TBES eerste en tweede fase.

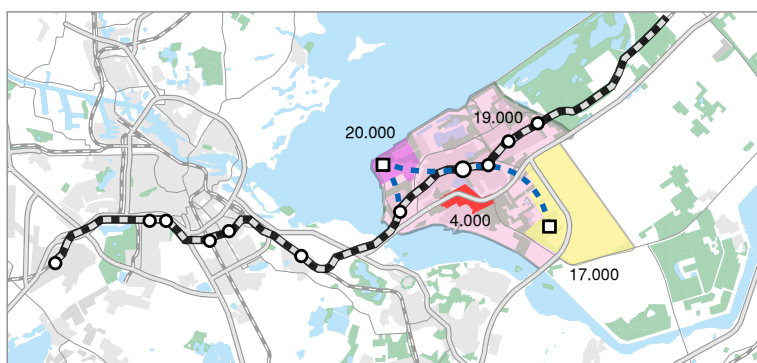


IJmetrotram alternatief

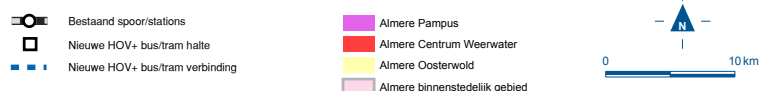


Alternatief IJmetrotram

- Nieuwe metrotramverbinding tussen IJburg en Almere Centrum;
- Aansluitend op IJtramlijn (26) Amsterdam Centraal –Amsterdam IJburg;
- Passage IJmeer: Brug (6,4 km);
- 16 metrotrams per uur;
- Rijtijd metrotram Almere Centrum–Amsterdam Centraal: 34 tot 37 min;
- Rijtijd metrotram Almere Pampus–Amsterdam Centraal: 27 min;
- Vergunbaar bij uitvoering natuurmaatregelen TBES eerste en tweede fase.



Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding via de Hollandse brug



Alternatief hoogwaardig openbaar vervoer verbinding via de Hollandse Brug

- Snelle (bus)verbinding tussen Almere Pampus, Centrum en Oosterwold en tussen Almere Pampus en station Poort;
- 20 bussen per uur in de spits;
- Rijtijd trein Almere Centrum–Amsterdam Zuid: 21 min;
- Rijtijd HOV+ as en trein Almere Pampus–Amsterdam Zuid: 27 min;
- Vergunbaar bij uitvoering natuurmaatregelen TBES eerste fase.

5.4 Effectonderzoek en doelbereik

In de periode januari-oktober 2012 zijn de alternatieven op hun effecten voor het milieu en de welvaart onderzocht, waaronder ook de effecten ten aanzien van cultuurhistorie en archeologie. Hiertoe zijn een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), een milieueffectrapportage (PlanMER), een Passende Beoordeling en een aanvullend effectenonderzoek uitgevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van een referentiesituatie of nulalternatief waartegen de alternatieven en varianten worden afgezet.

In het nulalternatief is uitgegaan van een uitbreiding van Almere met 60.000 woningen in de periode 2010-2030/2040, de realisatie van geplande infrastructurenprojecten (SAA, OV SAAL korte en middellange termijn en SBA) en aanleg van de eerste fase van het TBES. Ten opzichte van dit nulalternatief bevatten de onderzochte alternatieven een iets andere wijze van verdeling van de 60.000 woningen, alsmede additionele investeringen in bereikbaarheid en natuur bovenop de investeringen in het nulalternatief (zie kaarten alternatieven).

Uit de effectonderzoeken zijn de volgende hoofdconclusies naar voren gekomen:

- De alternatieven met een nieuwe openbaar vervoerverbinding via het IJmeer pakken ruimtelijk anders uit dan zonder IJmeerverbinding, zowel voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) als voor de stad Almere. Het grootste verschil manifesteert zich in de locatie Almere Pampus. Dit nieuwe stadsdeel wordt

met een IJmeerverbinding beter ontsloten en kan hierdoor een meer hoogstedelijk karakter krijgen. Zonder een nieuwe verbinding wordt Almere een meer op zichzelf staande stad, die minder met de Noordvleugel is verbonden;

- De baten-kostenverhouding van een nieuwe openbaar vervoerverbinding over of onder het IJmeer is zwaar negatief. De baten-kostenverhouding van het verbeteren van de ontsluiting via de Hollandse Brug is positief;
- Het Hollandse Brugalternatief kent de minste negatieve effecten op het milieu. Belangrijkste verklaring is dat in het Hollandse Brugalternatief geen nieuwe infrastructuur tussen Almere en Amsterdam wordt aangelegd. Het alternatief Zuidelijk Tracé levert de meeste negatieve effecten voor het milieu op;
- De alternatieven Hollandse Brug en IJmeerverbinding met tunnel zijn na de uitvoering van de maatregelen van de eerste fase van het TBES en mitigerende maatregelen juridisch gezien realiseerbaar. Om de realisatie van de alternatieven IJmeerverbinding met brug en Zuidelijk Tracé juridisch gezien mogelijk te maken, zijn minimaal de maatregelen van de eerste en de tweede fase TBES en mitigerende maatregelen nodig;
- Het werkdocument Passende Beoordeling geeft met het oog op de nu voorgestelde besluitvorming voldoende informatie. Bij nadere besluitvorming over Almere Pampus en ontsluiting dient een definitieve Passende Beoordeling te worden uitgevoerd;
- Ten aanzien van de IJmeerweg, gekoppeld aan de IJmeerverbinding, is uit de onderzoeken duidelijk geworden dat deze verkeerskundig slechts beperkt betekenis heeft voor het autoverkeer.

Uitkomsten MKBA RRAAM

In de MKBA zijn de welvaartseffecten van de verschillende alternatieven berekend voor twee toekomstscenario's van het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL): Global Economy (GE) en Regional Communities (RC). De verschillen tussen de scenario's vertalen zich in verschillende woningvragen en mobiliteitsniveaus. De analyse met Global Economy gaat uit van nieuwbouw van 60.000 woningen in Almere en de analyse met Regional Communities gaat om methodologische redenen uit van nieuwbouw van 30.000 woningen in Almere. Dit is een theoretisch scenario: met de regio is afgesproken dat een IJmeerverbinding niet zal worden gebouwd als de woningbouw in Almere beperkt blijft tot 30.000 extra woningen ten opzichte van 2010.

In de RAAM-brief uit 2009 is een verhouding tussen baten en kosten genoemd van 0,2 voor sec de IJmeerlijn. De baten-kostenverhouding van het alternatief IJmeerverbinding brug uit de MKBA RRAAM 2012 is 0,4 uitgaande van het GE-scenario en 0,15 uitgaande van het RC-scenario. Er blijft sprake van een zwaar negatief welvaartseffect. Het alternatief Hollandse brug met HOVplus kent in deze MKBA een positief baten-kostenratio van 1,9 bij het GE-scenario en 1,0 bij het RC-scenario. Het alternatief met een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding via de Hollandse Brug heeft beperkt regionaal draagvlak omdat de regio vindt dat het de stedelijke gebieden van de metropoolregio minder goed met elkaar verbindt en het een negatief effect heeft op de sociaal economische ontwikkeling van Almere. Overigens zijn deze negatieve effecten zo goed mogelijk meegenomen in de MKBA scores. De toekomstige economische- en demografische ontwikkeling heeft invloed op de hoogte van het MKBA resultaat. Adaptieve planning maakt het mogelijk hier op de juiste manier mee om te gaan.

De resultaten van de effectonderzoeken zijn samen met de effecten voortkomend uit andere onderzoeken gebundeld in een Beoordelingskader: een set criteria om de feitelijke effecten van de alternatieven integraal met elkaar en met het Nulalternatief te vergelijken. De criteria zijn voorafgaand aan het onderzoek vastgelegd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Het Beoordelingskader is een belangrijk hulpmiddel geweest om de gevolgen van de alternatieven voor milieu, welvaart en verkeer op een transparante wijze te beoordelen.

5.5 Participatie en consultatie

Participatie

Maatschappelijke organisaties denken en werken vanaf de start mee met het Rijk en de overheden in de Noordvleugel over de vraag hoe de drievoudige ambitie in de Noordelijke Randstad gerealiseerd kan worden. In samenhang met RRAAM hebben maatschappelijke belangenorganisaties actief en onafhankelijk meegedacht en geadviseerd over de opgave van RRAAM binnen het kader van het zogeheten “maatschappelijk proces”. De maatschappelijke organisaties zijn verenigd in het zogeheten RRAAM-werk, een kerngroep van 13 maatschappelijke partijen. Daarnaast is er een breder RRAAM-netwerk ontstaan, dat regelmatig wordt betrokken bij RRAAM. Het maatschappelijk proces heeft op meerdere momenten (tussentijdse) adviezen uitgebracht. Die adviezen hebben er onder andere toe geleid dat er naast de alternatieven voor een IJmeer-verbinding en de Hollandse Brug, in RRAAM ook gekeken is naar het Zuidelijke Tracé en een variant van de IJmeerverbinding waarbij er een tramverbinding via IJburg naar Amsterdam CS loopt: de IJmetrotram.

Eind oktober 2012 heeft het RRAAM-werk een hoofdlijnenadvies uitgebracht en in maart 2013 haar eindbijdrage. Daarin wordt geadviseerd om het hoge ambitieniveau van RRAAM te handhaven, maar met een stapsgewijze aanpak, om tot versterking van het metropolitane karakter van het gebied te komen. Bij zo’n stapsgewijze aanpak past geen gefixeerd eindbeeld, maar wel een ruim geformuleerd streefbeeld voor de toekomst, waarin een ecologisch robuust Markermeer en IJmeer met grote belevingswaarde en recreatieve gebruikswaarde en een metropolaan OV-netwerk met sterke verbindingen, waaronder een IJmeerverbinding. De nieuwe woon- en werkmilieus in Almere moeten hoogwaardig zijn waardoor er een meer evenwichtige stad ontstaat binnen de metropoolregio met een eigen profiel, dat als topkwaliteit wordt neergezet. Het RRAAM-werk spreekt geen voorkeur uit voor één van de alternatieven, omdat dit niet past bij een flexibele en stapsgewijze aanpak. Wel hecht het maatschappelijk proces veel waarde aan het IJmetrotram alternatief dat aankomt op Amsterdam Centraal Station. Geadviseerd wordt om op korte termijn eerste stappen te zetten, bijvoorbeeld met het plan Marker Wadden dat gezien wordt als een passende start voor het op orde brengen van het ecologisch systeem in het Markermeer-IJmeer door middel van inzet op een TBES. Daarnaast is het advies om de verstedelijkingsplannen en sociaal-economische thema’s in de bestaande stad (eerst) goed af te ronden en partijen uit te nodigen om met eigen initiatieven te komen. Bij de stapsgewijze strategie past een helder spoorboekje en is het noodzakelijk om de verdere samenwerking tussen partijen vorm te geven door middel van arrangementen en allianties.

Consultatie

Het brede publiek is gevraagd mee te denken met de toekomst van de Noordelijke Randstad. Er hebben twee consultatierondes plaatsgevonden. In de eerste ronde, in maart 2011 is het participatieplan voorgelegd en is gevraagd naar de gewenste betrokkenheid het RRAAM-programma. In de tweede ronde, van 2 juli t/m 7 september 2012, kon eenieder zijn of haar mening geven over het Consultatiedocument voor RRAAM. Samen met de overheden in de Noordvleugel heeft het Rijk een aantal publieksbijeenkomsten en bijeenkomsten met de regionale overheden georganiseerd. De inbreng van de tweede consultatieronde (114 reacties) is gebundeld in een Oogstdocument en meegegeven aan de bestuurders ten behoeve van de besluitvorming. Op hoofdlijnen kwam hieruit naar voren:

- De ecologische ambitie (TBES) is een zelfstandige opgave, waarbij de natuur wordt gezien als basisvoorziening voor het gebied. Er wordt daarbij gepleit voor behoud van de openheid van het landschap, om te kunnen genieten van de natuur, de cultuurhistorie, de stilte en open water. Dit laatste wordt ook door de waterrecreatiesector sterk benadrukt. Samen met diverse overheden vragen zij aandacht voor ruimte voor de economische ontwikkeling in dit gebied. Een aantal overheden onderschrijft het plan Marker Wadden;
- De verschillende onderzochte infrastructurele alternatieven kennen duidelijke voor- en tegenstanders. Met name het bedrijfsleven in Almere en Flevoland pleit ervoor om een toekomstige nieuwe OV-verbinding uit te breiden met een wegverbinding. Een aantal overheden is tegen een IJmeerpweg. Sommige overheden vragen om de infrastructurele vraagstukken aan de zuidoostkant van Almere mee te nemen in de ontwikkeling van de Noordvleugel;
- Het verhogen van de stedelijk kwaliteit van Almere wordt ook gezien als een zelfstandige opgave. Bij verdere groei zou de inzet op het versterken van de bestaande stad met bijbehorende voorzieningen gehandhaafd moeten blijven. Almere waardeert men om haar ruime uitleg, het groen en het water.

De toekomstige ontwikkeling moet daarop voortborduren. Daarbij wordt ook de inzet op de toename van de werkgelegenheid belangrijk gevonden;

- Op basis van uitgevoerde onderzoeken geeft een aantal overheden aan niet meer te twijfelen aan de driedovoudige opgave, met 60.000 woningen in Almere en een primair westelijke oriëntatie. Enkele overheden vragen aandacht voor de effecten van de nieuwe plannen op de bestaande ruimte, infrastructuur, natuur en economie. De meeste overheden spreken zich uit voor een gefaseerde aanpak met een eindbeeld voor het gebied, waar stapsgewijs naar toe wordt gewerkt. Men wijst erop dat dit een goede samenhang in de besluitvorming vergt.

De gemeente Almere, die een omvangrijke verantwoordelijkheid zal dragen bij de realisering van de stedelijke ambitie geeft in haar consultatiereactie aan het Hollandse Brug alternatief af te wijzen als toekomstperspectief voor Almere. Volgens de gemeente heeft dit alternatief onder meer negatieve effecten op de concurrentiepositie van de bestaande stad en leidt tot onverantwoorde sociaaleconomische risico's voor de stad. De gemeente geeft aan positief te staan ten opzichte van een gefaseerde realisatie van het IJmeeralternatief. Dit draagt zowel bij aan een duurzame ontwikkeling van de stad als aan de regiovorming in kader van de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad.

In het document "Reactiedocument Consultatie 2012" (dat als bijlage bij deze ontwerp-Rijksstructuurvisie is gevoegd) wordt aangegeven wat er met de binnengekomen reacties is gedaan.

Externe adviezen

In het kader van de consultatiefase hebben de London School of Economics, het College van Rijksadviseurs, de Commissie voor de milieueffectrapportage, het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving adviezen uitgebracht.

London School of Economics

Op verzoek van RRAAM heeft de London School of Economics (LSE) een internationaal panel van experts samengesteld om de bestaande plannen en alternatieven voor RRAAM te beoordelen vanuit een kwalitatief en internationaal perspectief. Daarnaast is het panel gevraagd om zich uit te spreken over de bijdrage van RRAAM aan de concurrentiekracht van de regio.

De LSE adviseert in haar rapport om allereerst de bestaande stad te verdichten en te versterken. Bestaande stedelijke gebieden in Almere die per openbaar vervoer (OV SAAL) en weg (SAA) goed ontsloten zijn, moeten verder worden ontwikkeld. Wanneer de druk op de bestaande stad verder is opgebouwd, kan er vervolgens gestart worden met de ontwikkeling westwaarts (Almere Pampus). De regionale concurrentiepositie vraagt volgens het panel investeringen in economische innovatie, onderwijs en onderzoek. Ter verdere versterking van de concurrentiepositie is het daarbij van belang dat aan de westkant van Almere niet enkel woningbouw wordt ontwikkeld, maar juist multifunctionele (wonen, werken en recreëren) en (hoog-)stedelijke ontwikkeling die ook een bestemming op zichzelf is. Wanneer Almere een belangrijk centrum in de Amsterdam-Almere-Utrecht-driehoek wil worden is een dergelijke ontwikkeling noodzakelijk. Op de lange termijn zou een Almere, dat zich op dergelijke manier ontwikkeld heeft, volgens het LSE ook ondersteund moeten worden door een IJmeerverbinding om de bestaande verbindingen te ontzien.

>>

College van Rijksadviseurs

Het College van Rijksadviseurs (CRA) onderschrijft in haar advies de doelstelling om de Noordelijke Randstad te ontwikkelen tot een internationaal concurrerende topregio. Gelet op de onzekerheden over de toekomst adviseert het CRA de ontwikkelingen te faseren en eerst de binnenstedelijke locaties rondom bestaande verkeers- en vervoersas te benutten. De plannen moeten zodanig flexibel zijn dat er later een goede keuze gemaakt kan worden over een nieuwe verbinding. De relatie tussen het tempo van de woningbouw en de toename van werkgelegenheid vindt het CRA cruciaal. De huidige plannen voor Almere Pampus en Almere Oosterwold garanderen volgens het CRA vooraf geen extra banen. Ook daarom legt men de nadruk op de binnenstedelijke locaties. Ten slotte adviseert het CRA om de inzet voor natuur en recreatie meer te integreren in de ambitie van stadsuitbreiding en infrastructuur.

Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie MER) heeft op 3 september 2012 een tussentijds toetsingsadvies op de milieueffectrapportage (PlanMER) uitgebracht. De Cie MER concludeert daarin dat alle essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige rol te geven bij de bestuurlijke standpuntbepaling in de Rijksstructuurvisie. Daarbij adviseert de Cie MER om de besluitvorming nu vooral te richten op een strategische keuze tussen de alternatieven en de varianten pas later weer nader te beschouwen.

Planbureaus

Het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving hebben op 30 oktober 2012 hun Second Opinion op de MKBA uitgebracht. De belangrijkste conclusies daaruit zijn dat er adequate informatie is voor het nemen van een besluit over de toekomstige ontsluiting Almere en dat in grote lijnen de conclusies over de welvaartseffecten van de infrastructuur-alternatieven worden onderschreven.

5.6 Samenhang met andere projecten

De projecten uit de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer hebben raakvlakken met andere projecten in de Noordvleugel. Hieronder worden voor deze projecten de koppelingen en wisselwerkingen beschreven. Hierbij is een onderscheid gemaakt naar de thema's verstedelijking, bereikbaarheid, natuur, water en recreatie en windenergie. Sommige projecten vormen belangrijke stappen op weg naar het toekomstperspectief (o.a. SAA, OV SAAL, Luwtmaatregelen Hoornse Hop) en zijn daarom integraal in de hoofdttekst opgenomen.

Verstedelijking

- De gelijktijdige ontwikkeling van Mainport Schiphol en het stedelijke gebied daaromheen levert vraagstukken op van leefbaarheid, de operatieruimte voor de luchtvaart en de ruimte voor woningbouw in de Noordelijke Randstad. Het kader waarbinnen het Rijk een besluit neemt over concurrerende ruimteclaims en tegelijkertijd kansen probeert te benutten, is het programma **Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)**. Onderzocht wordt of er een andere balans tussen vliegen en wonen mogelijk is. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar zowel de gevolgen voor woningbouw, luchtvaart en bereikbaarheid als naar de economische gevolgen en de milieueffecten. De horizon van het onderzoek is 2020 met een doorkijk naar 2040. Indien woningbouwlocaties niet gerealiseerde kunnen worden omwille van Schiphol en het luchtverkeer, zal dit tekort in de ruimte voor woningbouw elders moeten worden gevonden. Dit kan mogelijk van invloed zijn op de opgave voor Almere; die zou dan groter kunnen worden.
- De provincie Noord-Holland, vijf gemeenten en het Rijk werken samen aan het opstellen van de **Visie Noordzeekanaalgebied 2040**. Inzet is om het Noordzeekanaalgebied optimaal bij te laten dragen aan de economische groei van de regio. Enerzijds door voldoende ruimte voor de groei van de Amsterdamse

haven te bieden en anderzijds door zo goed mogelijk te voorzien in de behoefte aan centrumstedelijke woon(werk)milieus. Deze milieus moeten primair in de locatie ZaanIJ worden gerealiseerd (circa 30.000 woningen) en zijn vanwege hun specifieke kenmerken aanvullend op de beoogde woonmilieus in Almere. Ook in kwantitatieve zin is de plancapaciteit aanvullend op elkaar. Wanneer de bouwopgave op de locatie ZaanIJ niet (geheel) gerealiseerd kan worden, wordt de kwalitatieve opgave om voldoende centrum stedelijke milieus te realiseren ter ondersteuning van het verbeteren van de internationale concurrentiepositie, moeilijker haalbaar. Dit kan van invloed zijn op andere woningbouwlocaties in de Noordvleugel, waaronder Almere.

- Zicht op afronding van **Amsterdam IJburg tweede fase** is in deze ontwerp-Rijksstructuurvisie als één van de voorwaarden gesteld, waaraan moet zijn voldaan voordat er gestart wordt met een vervolgstudie naar verdere infrastructuurmaatregelen voor de ontsluiting van Almere Pampus. De reden hiervoor is dat beide bouwlocaties uitgaan van realisatie van vergelijkbare woningbouwtypen. In juni 2012 heeft de gemeente Amsterdam besloten land te maken voor het toekomstige Centrumeiland van IJburg tweede fase. Dit is de eerste stap naar een verdere ontwikkeling van IJburg tweede fase. Verdere investeringen in IJburg tweede fase zijn afhankelijk van het tempo waarin de bouwgrond wordt afgenomen.
- **Binnenstedelijke woningbouwopgave Amsterdam en Utrecht:** In Amsterdam is de ambitie om 70.000 woningen binnenstedelijk te realiseren. In Utrecht is het de ambitie om tweederde van de verstedelijkingsopgave binnenstedelijk te bouwen. Mocht het door locatiespecifieke knelpunten niet lukken om deze aanzienlijke hoeveelheid woningen binnenstedelijk te bouwen, dan wordt de druk op nieuwe locaties, zoals Almere, mogelijk nog groter.

Bereikbaarheid

- In juli 2012 is de **Bestuursovereenkomst Amsterdam ZuidasDok** ondertekend. Door het ondergronds brengen van de rijksweg A10 en het uitbreiden van de vervoerscapaciteit kan de Zuidas zich verder ontwikkelen tot een aantrekkelijk gebied voor wonen, werken en recreëren. De inpassing van de infrastructuur van een IJmeerverbinding op station Amsterdam Zuid vergt bijzondere aandacht. In de Bestuursovereenkomst ZuidasDok is de komst van een IJmeerverbinding niet als uitgangspunt meegenomen. Wel is rekening gehouden met de reizigers uit Almere die met de trein naar station Amsterdam Zuid reizen. Met de aanleg van een IJmeerverbinding neemt het totaal aantal uitstappers op dit station naar verwachting toe. Daarbij treedt een verschuiving op van trein naar metro/tram. Er zijn diverse maatregelen, waarmee de capaciteit van de perrons kan worden verbeterd. Het gaat hierbij om het omklappen van de metrosporen naar de westzijde van het station en het aanleggen van een extra onderdoorgang.
- Rijk en de overheden in de Noordvleugel hebben de technische en financiële mogelijkheid van spitsstroken op de **corridor Almere, 't Gooi en Utrecht** onderzocht. De uitkomst uit het onderzoek is dat er onvoldoende urgentie is om in dit trajectdeel te investeren. Er is een pilot gestart met een snelbus tussen Almere-Utrecht De Uithof via de A27. Vanuit het programma Beter Benutten wordt de aansluiting in Almere van de A27 met de Waterlandseweg verbeterd.
- **Lelystad Airport** ligt op 15 tot 20 kilometer van Almere. De luchthaven heeft één noordoost-zuidwest georiënteerde start- en landingsbaan. Daarmee wijst de baan in de richting van Almere. Momenteel wordt de luchthaven met name gebruikt voor kleine, zakelijke en historische vliegtuigen. In maart 2012 heeft de 'Alderstafel' een advies uitgebracht over de toekomstige ontwikkeling van Lelystad Airport. Geadviseerd is om als twin-luchthaven van Mainport Schiphol vanaf 2015 stapsgewijs 25.000 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen over te nemen en vanaf 2020 een doorgroei te accommoderen naar 45.000 vliegtuigbewegingen. Hiertoe dient voor 1 november 2014 een nieuw Luchthavenbesluit te worden genomen. Ter voorbereiding daarop zal een MIRT-onderzoek naar de landzijdige ontsluiting van deze luchthaven (weg en OV) worden uitgevoerd.

Door de noordoost-zuidwest georiënteerde ligging van de baan, liggen er één of meerdere vliegroutes over Almere, waaronder de bouwlocatie Oosterwold. De ontwikkeling van de luchthaven Lelystad interfereert qua geluidscontouren en daaraan gekoppelde ruimtelijke beperkingen niet met de (woningbouw)plannen voor Almere. Door de ligging van de vliegroutes is enige mate van hinderbeleving in Oosterwold vooraf niet volledig uit te sluiten. Alle betrokken partijen hebben afgesproken dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid is om de verschillende ruimtevragende functies toekomstvast op elkaar af te stemmen, zodat eventuele hinder en hinderbeleving in een vroegtijdig stadium kan worden voorkomen of kan worden geminimaliseerd. Om de samenhang tussen de ruimtevragende functies luchtvaart, woningbouw, bereikbaarheid, windenergie en natuur vorm te geven zullen zij een plek

krijgen in de MIRT-gebiedsagenda. De ontwikkeling van Lelystad Airport levert naar verwachting nieuwe werkgelegenheid op in de regio.

Natuur, water en recreatie

- Het Rijk wil er met het **Deltaprogramma** voor zorgen dat de huidige en volgende generaties veilig zijn tegen het water en dat we de komende eeuw beschikken over genoeg zoet water. Centraal in het Delta-programma staat een aantal belangrijke beslissingen voor de toekomst van onze delta, de zogenaamde deltabeslissingen. Voor de Rijkstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer is met name de deltabeslissing peilbeheer IJsselmeergebied van belang. Deze deltabeslissing, waarin ook de klimaatadaptatie van het Markermeer wordt verkend, ziet als belangrijkste onderwerp de vraag hoe lang het onder vrij verval spuien van water op de Waddenzee nog efficiënt en effectief is en daarnaast op welke manier de zoetwatervoorraad voldoende vergroot kan worden. Deze vragen leiden uiteindelijk tot een geoptimaliseerd peilbeheer. Inmiddels wordt het niet meer nodig geacht om de vergaande peilstijging van anderhalve meter in het IJsselmeergebied te onderzoeken op kansrijkheid. De toekomstige bandbreedte van het peil in het Markermeer waarmee op dit moment nog rekening gehouden moet worden (bijvoorbeeld bij uit te voeren natuurmaatregelen) blijft volgens de huidige inzichten ongewijzigd. In 2014 worden de deltabeslissingen aan de politiek voorgelegd.
- De **studie Autonome Neerwaartse Trends in het IJsselmeerGebied (ANT-IJG)** zal eind 2013 resulteren in de basis voor een advies over de haalbare en uitvoerbare Natura 2000 doelen in dit gebied. Het Rijk zal dit advies gebruiken bij de evaluatie en eventuele bijstelling van de huidige instandhoudingsdoelen voor het IJssel- en Markermeer. Vanuit de eerste resultaten van de studie komt naar voren dat voor Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Water (KRW) er te weinig heldere ondiepe zones en land-waterovergangen aanwezig zijn in het Markermeer.
- Om te achterhalen of de aannames achter het TBES voor het Markermeer-IJmeer kloppen, is door het **project Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer (NMIJ)** het programma NMIJ 2009-2015 opgesteld. De uitvoering van het programma moet leiden tot meer kennis over combinaties van haalbare en betaalbare maatregelen. In het programma is daarnaast veel aandacht voor toepassingsmogelijkheden van innovatieve aanlegtechnieken en materialen. Zo is een pilot “moeras” opgenomen. De nadruk in deze pilot ligt op innovatieve aanlegtechnieken via het “learning by doing” concept. Het programma heeft een looptijd van 2009-2015. De resultaten van het programma worden gebruikt bij het bepalen van eventuele vervolgstappen om te komen tot een TBES.
- Bij de realisatie van de dijken voor het Hollands Noorderkwartier en de **versterking van de Houtribdijk** zijn synergievoordelen onderzocht met de aanleg van vooroevers (ondiepe, luwe kustzones die door een golfbreker worden verdedigd) als mogelijke maatregel om te komen tot een TBES.

Windenergie

- De Rijkstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer bevat geen voornemens ten aanzien van wind-energielocaties. De afweging hierover vindt plaats in het kader van de **Rijkstructuurvisie Wind op Land**. De structuurvisie is in maart 2013 naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin worden geen gebieden voor grootschalige windenergie in het Markermeer aangewezen, maar wel in het IJsselmeer (o.a. langs de Houtribdijk) en in Zuidoost Flevoland.

5.7 Waterparagraaf

Samen met het Waterschap Zuiderzeeland en Rijkswaterstaat is een analyse gemaakt ten behoeve van de watertoets. Dit is enerzijds een verplichting en anderzijds een belangrijk aandachtspunt in deze regio aangezien Almere historisch gezien op de bodem van de vroegere Zuiderzee is gebouwd.

Voor het toekomstperspectief zijn de mogelijke effecten van toekomstige keuzes op hoofdlijnen onderzocht en in beeld gebracht. Dit is o.a. gebeurd in de milieueffectrapportage (PlanMER) voor RRAAM en het onderzoekswerk binnen de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer en de Werkmaatschappij Almere Oosterveld. Er is bijvoorbeeld in de PlanMER voor RRAAM gekeken naar de waterkwaliteit en –kwantiteit (het wateroppervlak) en waterveiligheid. De waterkwaliteit is ook expliciet benoemd als milieukwaliteit in het beoordelingskader van RRAAM. En ook het effect van het wel of niet aanleggen van een buitendijkse landtong (onderdeel van het alternatief Zuidelijk Tracé) is onderzocht op de eerder genoemde effecten. Een nadere effectbepaling van het aanleggen van een eiland in het Markermeer is buiten beschouwing gelaten omdat een eiland bij het optimaliseren van de plannen is geschrapt. Veel van dit onderzoek ligt in het verlengde van hetgeen eerder (2009) voor de RAAM-brief is onderzocht in de milieueffectenanalyse en wat in het Nationaal Waterplan daarover is opgeschreven.

Met deze onderzoeksresultaten is er voldoende informatie beschikbaar voor het beoogde besluit in deze Rijksstructuurvisie. Er zijn geen belemmeringen geconstateerd voor de in deze Rijksstructuurvisie gemaakte keuzes.

De weg naar het toekomstperspectief kent een gefaseerde aanpak. Daarvoor worden de (deel)plannen verder uitgewerkt en in de toekomst nog nadere keuzes gemaakt. Met deze uitwerking van de Rijksstructuurvisie krijgen het Rijk, Rijkswaterstaat als verantwoordelijk beheerder van het hoofdwatersysteem, de regionale waterbeheerders en de regio een beter beeld van hoe de verschillende ruimtelijke opgaven verder worden geconcretiseerd, de effecten van een toekomstige deltabeslissing voor het IJsselmeergebied en wat de effecten van deze ontwikkelingen zijn op de onderling samenhangende hoofd- en regionale watersystemen. Daarom zullen deze effecten bij de verdere uitwerking van de (deel)plannen ook nader worden bekeken. Dit speelt in het bijzonder bij:

- de ontwikkeling van plannen in het kader van TBES, zoals de luwtemaatregelen Hoornse Hop en Marker Wadden;
- de bestuurlijke en planologische ontwikkeling van locatie Almere Oosterveld. De daar gekozen organische ontwikkelingsstrategie vergt een nieuwe manier van onderlinge samenwerking en vraagt ook meer aandacht voor waterbeheer;
- de ontwikkeling van de Floriade 2022 op de locatie Almere Centrum Weerwater wordt een voorbeeld van vernieuwende wateraanpak.



Bijlagen en achtergronddocumenten

Consultatie en participatie

1. *Reactiedocument Consultatie 2012*, RRAAM, april 2013
2. *Advies RRAAM-werk over de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer*, RRAAM maatschappelijk proces, 12 maart 2013
3. *Oogst Consultatie 2012*, RRAAM, 7 november 2012
4. *Hoofdlijnenadvies RRAAM-werk over de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer*, RRAAM maatschappelijk proces, oktober 2012
5. *Consultatienotitie*, RRAAM, juli 2012
6. *Voorstel IJmeerlijn(en)*, Rover, 21 juni 2012
7. *Advies uitwerking alternatief Stichting Almere Bereikbaar en resultaten werkmaatschappijen Weerwater en Oosterwold*, RRAAM maatschappelijk proces, 20 februari 2012
8. *IJmeerverbinding. Een brug voor iedereen*, Stichting Almere Bereikbaar, januari 2012
9. *Advies over kansrijke oplossingsrichtingen*, RRAAM maatschappelijk proces, december 2011
10. *Briefadvies scope van de RRAAM-opgave*, RRAAM maatschappelijk proces, 14 juni 2011
11. *Meedenken over de toekomst van de Noordelijke Randstad. Participatieplan 2011-2012*, RRAAM, maart 2011

Externe adviezen

12. *CRA Advies consultatienotitie RRAAM*, College van Rijksadviseurs, 19 december 2012
13. *Oplegger en oordeel gevoeligheidsanalyses verkeersberekeningen RRAAM*, RRAAM, 16 november 2012
14. *International Review Panel Report RRAAM*, LSE Cities, november 2012
15. *Second Opinion MKBA RRAAM*, Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, 30 oktober 2012
16. *Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport RRAAM*, Commissie voor de milieueffectrapportage, 3 september 2012

(Effect)onderzoek en doelbereik

17. Beoordelingskader RRAAM, Ecorys en DHV, 13 november 2012
18. PlanMER RRAAM (inclusief bijlagen), DHV, november 2012
19. MKBA RRAAM, Ecorys, 22 oktober 2012
20. Aanvullend effectenonderzoek RRAAM, Ecorys en DHV, 29 juni 2012
21. RRAAM benchmark studie. Quick scan van vergelijkbare complexe ruimtelijke projecten, RIGO, juni 2012
22. Optimalisatie en onderzoek alternatief Stichting Almere Bereikbaar, RRAAM, februari 2012
23. Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen, RRAAM, december 2011
24. Houdbaarheid Woningbehoefteprognoses Noordvleugel, ABF Research, 10 oktober 2011
25. Notitie Reikwijdte en Detailniveau, RRAAM, mei 2011

Werkmaatschappij Amsterdam-Almere (WAA)

26. Marktscan IJmeerverbinding, WAA, december 2012
27. IJmetrotram alternatief Rover, RRAAM, WAA, december 2012
28. Het IJmeer alternatief. Eindrapport WAA, WAA, 29 juni 2012
29. Quick Scan optimalisatiemogelijkheden IJmeerlijn & IJmeertram, WAA, 26 juni 2012
30. Rapportage faseringsvariant IJtram-IJmeerlijn Rover Vervoerwaardestudie en kostenraming, Oranjewoud, 28 juni 2012
31. Ruimtelijk Ontwerp IJ Venster, Gemeenten Amsterdam, Almere en Bureau Planmaat in opdracht van de WAA, 16 maart 2012
32. Optimalisatierapport WAA. Een metro van Amsterdam naar Almere, WAA, december 2011
33. De Nieuwe Lijn. The Integration of Amsterdam en Almere, Jacobs Engineering Group in samenwerking met APPM en Posad, september 2011
34. Regiometro Amsterdam Almere. Verbinding in de blauwe metropool, Movares in samenwerking met Allianz, Rebel Group, Stichting Natnl en Strukton, 23 september 2011
35. M55 IJmeerlijn, Mott MacDonald ondersteund door BACA Architects, Balancia, EconoVision, HTM Consultancy, MNO Vervat, Project & Proces Consultancy en Zwarts & Jansma Architecten, 23 september 2011
36. Quick scan KKBA. Tolverbinding Almere-Amsterdam, Ecorys, 1 juli 2011
37. Een verkenning naar de kansrijkheid. Tolverbinding Almere-Amsterdam, Goudappel Coffeng, juni 2011

Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer (WMIJ)

38. Een toekomstbestendig Markermeer-IJmeer. Eindrapport WMIJ, WMIJ, 27 september 2012
39. Marker Wadden. Sleutel voor een natuurlijk en toekomstbestendig Markermeer, Natuurmonumenten, 13 juli 2012
40. Kunstmatige structuren als katalysator voor ecologie in het Markermeer-IJmeer, Consortium Kransmeer (Tauw in samenwerking met LAGroup, Posad, Robusta en Tebezo), 13 juli 2012
41. Ecologie en veiligheid Markermeer: twee halen één betalen, Grontmij in samenwerking met de Vries & van de Wiel, 12 juli 2012
42. Luwtestructuren, de essentie van het TBES. Naar een stapsgewijze realisatie van doelen, Witteveen + Bos, ondersteund door Altenburg en Wymenga, Boskalis, B-WARE, HOSPER en Radboud Universiteit Nijmegen, 12 juli 2012
43. Economische baten en financieringsinstrumenten, (Kans)rijk in natura en harde baten, Triple E, mei 2012
44. Quickscan slibeffecten verbreding gedeelte vaargeul Markermeer, Deltares, december 2011
45. Optimalisatierapport WMIJ. Naar een toekomstbestendig ecologisch systeem, WMIJ, 17 november 2011
46. Grondstromen en natuur, Kansen voor optimalisatie, Ecorys, november 2011
47. Onderbouwing ecologische optimalisaties TBES, Arcadis, 31 oktober 2011
48. Uitwerking voorover Lepelaarsplassen, Arcadis, 31 oktober 2011
49. Onderzoek naar financiële potenties voor duurzame energie, Arcadis, 7 oktober 2011
50. Grondstromen RRAAM en WMIJ. Oriëntatie op realisatie en economie van het TBES met de achtergrond en potenties van marktinbreng, J.J. de With, 13 september 2011
51. Juridische strategie realisatie Structuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, AKD, 31 augustus 2011
52. Eindrapportage Markttoets en economische impact toerisme & recreatie Markermeer-IJmeer, LAGroup, 30 augustus 2011
53. Initiële Haalbaarheidstudie Financiële aspecten Windpark Markermeer, MECAL, 15 juli 2011

Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater (WACW)

54. Concept Gebiedsontwikkelingsplan Almere Centrum Weerwater, WACW, april 2012

Werkmaatschappij Almere Oosterwold (WAO)

55. Ontwikkelstrategie Almere Oosterwold: Land-Goed voor initiatieven, WAO, maart 2012

Hollandse Brugteam

56. Rapportage Hollandse Brug. Resultaten van het onderzoek naar alternatieven met een OV-ontsluiting via de Hollandse Brug in het kader van RRAAM, ministerie van IenM, juli 2012

57. Onderzoek alternatieven via de Hollandse Brug, ministerie van IenM, 1 december 2011

Sociaal-economische agenda (thema's IAK)

58. Afspraken duurzaamheid Almere 2012-2014, RRAAM, september 2012

59. Visie Cultuur 2.0, Almere 2.0, RRAAM, juni 2012

60. Almere, stad van talent, Almere 2.0, RRAAM, juni 2012

61. Almere Werkt! Programma voor het economisch offensief Almere, gemeente Almere en provincie Flevoland, RRAAM, januari 2012

62. Intentieovereenkomst Uitwerking IAK-programma Groenblauw, gemeente Almere, Staatsbosbeheer, Stichting Flevolandschap, Ministerie van EL&I, december 2011

63. Themabericht Het groenblauwe raamwerk van Almere 2.0, ministerie van EL&I, RVOB, Staatsbosbeheer, Stichting Flevo-landschap, gemeente Almere en Dienst Landelijk Gebied, in afstemming met provincie Flevoland, december 2011

64. Convenant Stedelijke Bereikbaarheid Almere fase 1a, ministerie van IenM, provincie Flevoland en gemeente Almere, december 2011

65. Staat van de Stad 2011. Doorstroming en Early Warning, IAK partners, gemeente Almere, ministerie van BZK, 3 mei 2011

66. Urban Development: The State of the Sustainable Art. International benchmark of sustainable urban development, Dutch Research Institute for Transitions (DRIFT), Urgenda, TUDelft, International Newtown Institute, mei 2011

67. Groei door samenwerking in Almere, Dr. Jan Peter van den Toren, Inge van Bussel MSc., met medewerking van prof. dr. Marius Meeus, in opdracht van Ministerie van EL&I in samenwerking met gemeente Almere en provincie Flevoland, januari 2011

68. Samenvatting Stedelijke Bereikbaarheid Almere, Almere 2.0, november 2010

Rapportages Groot Project RRAAM

69. Vierde voortgangsrapportage Groot Project RRAAM, ministerie van IenM, RRAAM, februari 2013

70. Derde voortgangsrapportage Groot Project RRAAM, ministerie van IenM, RRAAM, september 2012

71. Tweede voortgangsrapportage Groot Project RRAAM, ministerie van IenM, RRAAM, maart 2012

72. Eerste voortgangsrapportage Groot Project RRAAM, ministerie van IenM, RRAAM, oktober 2011

73. Basisrapportage Groot Project RRAAM, ministerie van IenM, RRAAM, maart 2011

Al deze documenten zijn te vinden op bijgesloten CD-ROM.

Colofon

Tekst

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ontwerp en realisatie

VormVijf, Den Haag

Cartografie

Adviesbureau Tonnaer, Eindhoven

Digireg, Horst

Fotografie

Nationale Beeldbank

Menno Kuiper (pagina 68)

VIA Drupsteen (omslag)

Druk

Drukkerij Ando, Den Haag

April 2013

In RRAAM werken het Rijk, de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en de gemeenten Almere en Amsterdam samen om de drievoudige ambitie op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid en ecologie in de Noordelijke Randstad vorm te geven.

Deze structuurvisie valt onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

April 2013