

# Notitie Reikwijdte en Detailniveau

rraam

Rijk-regioprogramma

AMSTERDAM — ALMERE — MARKERMEER



# Inhoud

1	Inleiding .....	4
1.1	Het programma RRAAM .....	4
1.2	RRAAM conform de methodiek van Sneller en Beter .....	5
1.3	Deze notitie.....	7
2	Probleemverkenning en doelstelling RRAAM .....	10
2.1	Doelstellingen RRAAM.....	10
2.2	Probleemverkenning RRAAM.....	11
3	De plan-m.e.r.- en MKBA-procedure.....	13
3.1	De planMER.....	13
3.1.1	Verplichting tot een plan-m.e.r.-procedure bij de Rijksstructuurvisie AAM .....	13
3.1.2	Doel planMER .....	13
3.1.3	Bevoegd gezag .....	14
3.1.4	De stappen in een plan-m.e.r.-procedure.....	14
3.1.5	Passende beoordeling .....	15
3.2	De MKBA .....	16
3.2.1	Definitie MKBA.....	16
3.2.2	KBA RAAM-brief .....	16
3.2.3	MKBA Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer .....	16
3.2.4	Stappenplan .....	18
3.3	Overig onderzoek.....	18
4	Scope.....	20
4.1	Plangebied en studiegebied planMER en MKBA .....	20
4.2	Detailniveau van de onderzoeken .....	21
4.3	Planhorizon .....	23
5	De alternatieven en zeef 1 .....	24
5.1	Inleiding .....	24
5.2	Onderbouwing eerder gemaakte keuzes.....	25
5.3	Nulalternatief .....	28
5.4	Zeef 1 .....	29
5.5	Het Hollandse Brug-alternatief.....	29
5.6	IJmeer-alternatief .....	30
6	Effectbeschrijving en beoordeling ten behoeve van zeef 2.....	32
6.1	Beoordelingskader .....	32
6.1.1	Opzet en structuur .....	32
6.1.2	Afbakening .....	32
6.1.3	Het beoordelingskader .....	33
6.1.4	Zeef 2 .....	34
6.2	PlanMER .....	36
6.3	MKBA .....	37
6.4	Gevoeligheidsanalyses.....	39
	Bijlage I: Het programma RRAAM.....	40
	Bijlage II: Relatie met andere projecten/programma's .....	42
	Bijlage III: Het beoordelingskader nader uitgewerkt .....	44
	Bijlage IV: Overzicht raadpleging wettelijk adviseurs, betrokken bestuursorganen en Commissie MER .....	47
	Bijlage V: Lijst afkortingen programma RRAAM .....	58

# 1 Inleiding

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

## 1.1 Het programma RRAAM

Op 6 november 2009 heeft het kabinet de RAAM-brief, Rijksbesluiten Amsterdam Almere Markermeer, vastgesteld en aangeboden aan de Tweede Kamer. Met de RAAM-brief heeft het kabinet samenhangende besluiten genomen over vijf grote projecten in de Noordelijke Randstad. Er is gekozen voor een drievoudige ambitie op het gebied van natuur, bereikbaarheid en verstedelijking (dat wonen én werken omvat). Voor de verstedelijking wordt uitgegaan van 60.000 woningen (20.000 autonome ontwikkeling, 15.000 voor NV Utrecht en 25.000 voor de Metropoolregio Amsterdam) en voor de werkgelegenheid wordt gestreefd naar 100.000 arbeidsplaatsen. Hierbij is het principebesluit genomen voor een westelijke ontwikkeling van Almere inclusief IJmeer-verbinding. Het kabinet heeft aangegeven dat optimalisatie van de plannen noodzakelijk is alvorens tot uitvoering te kunnen komen.

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

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

De Rijksstructuurvisie zal een beschrijving geven van de gewenste ontwikkeling van het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer. Hierbij gaat het om de drievoudige ambitie op het gebied van natuur, bereikbaarheid en verstedelijking. Omdat het sociaal-economische vraagstuk zo'n belangrijk onderdeel van de opgave voor Almere is, beperkt de Rijksstructuurvisie zich niet tot deze ruimtelijk-fysieke onderwerpen. Ook relevante sociaal-economische thema's zullen worden behandeld op een redelijk hoog abstractieniveau. Hierbij wordt gedacht aan de Rijksvisie op het voorzieningenniveau (onderwijs, gezondheidszorg en cultuur) en het economisch programma voor Almere. Ook zullen de projecten die een belangrijke relatie hebben met de drievoudige schaa sprong zoals bijvoorbeeld AGU, Luchthaven Lelystad en de 380kV worden meegenomen voor zover zij besluitvorming over RRAAM beïnvloeden. Als daar aanleiding toe is, worden deze projecten betrokken bij de besluitvorming over RRAAM eind 2012 en de Rijksstructuurvisie. De verdeling van verantwoordelijkheden tussen Rijk en regio wordt in de Rijksstructuurvisie duidelijk gemaakt. Onderdeel van de Rijksstructuurvisie is de zogenoemde voorkeursbeslissing. De voorkeursbeslissing is het besluit om het voorkeursalternatief<sup>1</sup> verder uit te werken in de planuitwerkingsfase van het MIRT.

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

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

In bijlage I wordt het gehele programma RRAAM toegelicht.

Het programma RRAAM heeft relaties met een aantal andere lopende trajecten. Deze trajecten worden beschreven in bijlage II. De belangrijkste interfaces worden beschreven in de Rijksstructuurvisie.

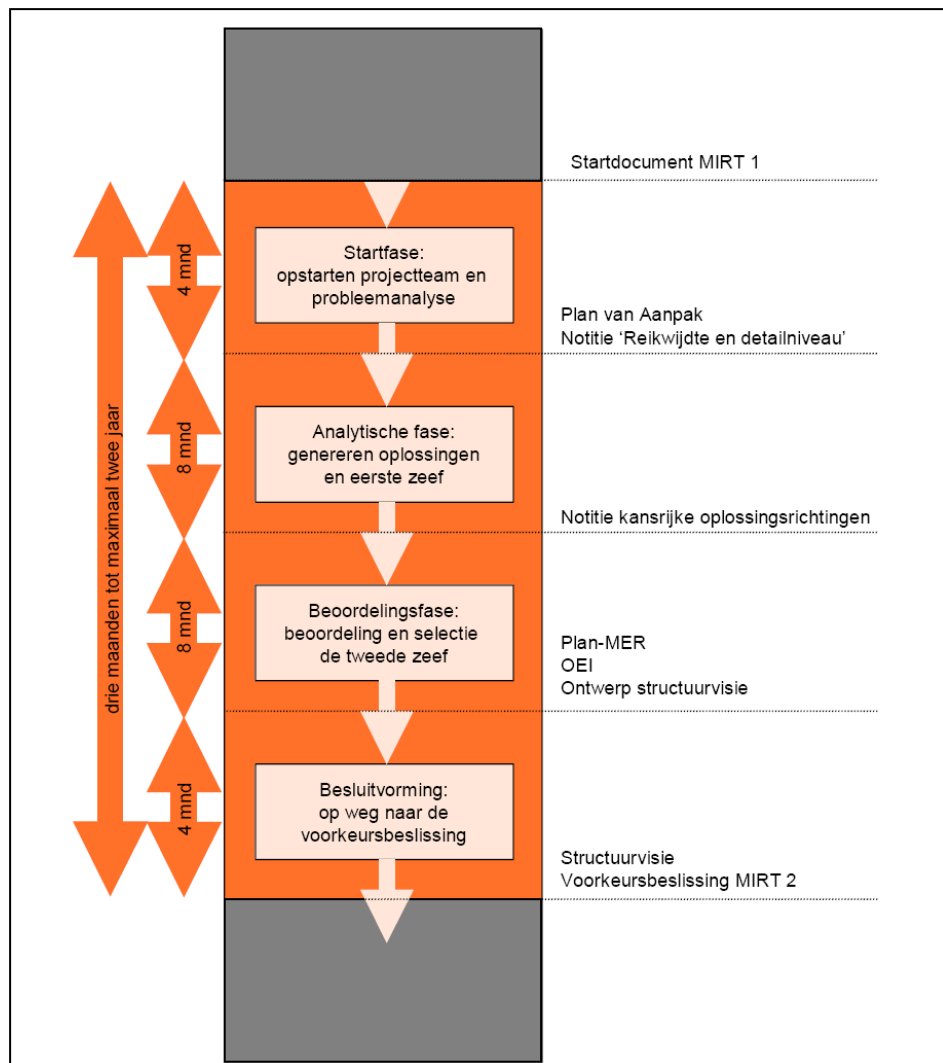
## 1.2

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Dit voorkeursalternatief wordt vervolgens in de concept Rijksstructuurvisie vastgelegd en na overleg met de regio door het kabinet vastgesteld. Vervolgens wordt de concept Rijksstructuurvisie voorgelegd aan de Tweede Kamer en is er mogelijkheid tot inspraak. In een IAK II<sup>2</sup> worden vervolgens nadere afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over de uitvoering.

### 1.3

#### **Deze notitie**

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

Om uiteindelijk tot een keuze voor een integraal alternatief te komen voor de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, zal nader onderzoek moeten worden gedaan naar de economische, financiële en milieu-gevolgen en eventuele andere effecten van elk alternatief. Dit levert de benodigde beslisinformatie op om uiteindelijk te komen tot een voorkeursalternatief. Hiertoe wordt een planMER en een MKBA uitgevoerd op de alternatieven. Voor andere informatie die nodig is om een goed besluit te kunnen nemen wordt naast de planMER en de MKBA, nog aanvullend onderzoek gedaan naar overige effecten.

Deze notitie geeft aan de voorkant van het proces richting aan zowel zeef 1 (de selectie van kansrijke oplossingsrichtingen) als zeef 2 (de keuze van een voorkeursalternatief). Ten behoeve van zeef 2 is in deze notitie een beoordelingskader opgesteld. Daarnaast worden in deze notitie de kaders en uitgangspunten gegeven voor deze planMER, MKBA en het overige effectenonderzoek. Maatschappelijke organisaties en andere direct betrokkenen adviseren voorafgaand aan de besluitvorming hierover.

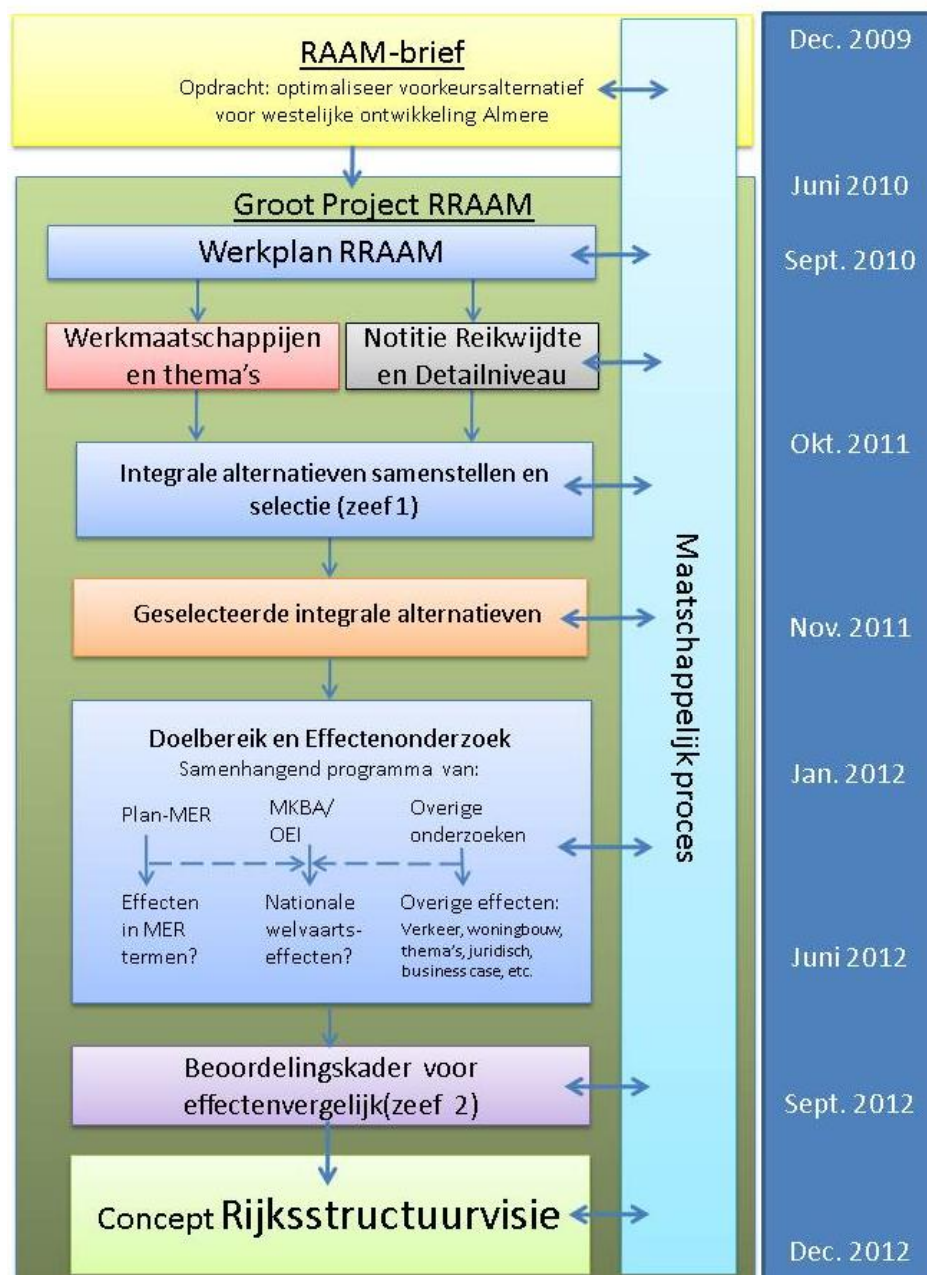
De planMER en de MKBA hebben een aantal overeenkomstige stappen en uitgangspunten. In deze notitie worden deze stappen en uitgangspunten besproken:

- Analyse opgave (hoofdstuk 2)
- De procedure (hoofdstuk 3)
- De scope (hoofdstuk 4)
- Beschrijving alternatieven en de toetsingscriteria (onoverkomelijke belemmeringen/ randvoorwaarden en kosten) voor de selectie alternatieven (zeef 1) (hoofdstuk 5)

<sup>2</sup> Integraal Afspraken Kader II, als vervolg op het IAK van januari 2010.

- Benoeming effecten (wat zijn de te verwachte effecten die worden onderzocht) en het beoordelingskader ten behoeve van de keuze van het voorkeursalternatief (zeef 2) ( hoofdstuk 6)
- Relatering van de effecten aan de opgave (zijn de opgave en de aan de opgave gerelateerde effecten met elkaar in balans? Hoofdstuk 6)

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



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

Een conceptversie van deze notitie is in maart/april 2011 voorgelegd aan de wettelijke adviseurs en bestuursorganen. De reacties en de wijze waarop deze zijn



verwerkt in deze notitie zijn samengevat in bijlage 4. Ook de Commissie MER heeft advies uitgebracht, zie [www.commissiemer.nl/detail.aspx?id=26204](http://www.commissiemer.nl/detail.aspx?id=26204) en er heeft overleg plaatsgevonden met maatschappelijke organisaties verenigd in het maatschappelijk RRAAMwerk.

## 2 Probleemverkenning en doelstelling RRAAM

### 2.1 Doelstellingen RRAAM

#### Lange termijn (2030 en verder)

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

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

Dit leidt voor de lange termijn tot de volgende doelstelling:

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

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

#### Korte termijn (2012)

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

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

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

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

## 2.2 **Probleemverkenning RRAAM**

### Probleemdefinitie

De probleemdefinitie van RRAAM bestaat uit drie onderdelen:

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

#### Ad 1)

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

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

#### Ad 2)

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

duurzaam te laten zijn.

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

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

#### Ad 3)

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

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

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

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

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

### 3.1 De planMER

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

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

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

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

#### 3.1.2 *Doel planMER*

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

### 3.1.3

#### *Bevoegd gezag*

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

### 3.1.4

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

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



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

#### Kennisgeving en zienswijzen

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

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

kennisgeving is eenieder gevraagd hoe men bij RRAAM betrokken wil worden. De zienswijze-termijn liep van 4 maart tot en met 31 maart.

#### Raadpleging en advies op reikwijdte en detailniveau

Bij de uitgebreide m.e.r.-procedure raadpleegt het bevoegd gezag, het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het voorbereiden dan wel vaststellen van het betreffende plan of besluit, in alle gevallen de wettelijk adviseurs en andere bestuursorganen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (MER). In maart-april 2011 heeft raadpleging op de concept-versie van voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau plaatsgevonden.

#### Vrijwillig advies Commissie MER

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

#### Vaststellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is na raadpleging van de wettelijk adviseurs en de bestuursorganen, na advisering door de commissie MER en afgestemd met het Maatschappelijk Proces en de diverse partijen binnen RRAAM vastgesteld tijdens het Bestuurlijk Overleg RRAAM op 30 mei 2011.

### 3.1.5

#### *Passende beoordeling*

In het programma RRAAM is gekozen voor een integrale gebiedsaanpak. In dit programma is een ecologische systeemverbetering van het Markermeer en IJmeer een doelstelling. Op die manier ontstaat een natuurinclusief plan, waarbij natuur vanaf het begin is meegenomen. Zo wordt aan de voorkant van het proces geborgd dat natuur een volwaardige plek krijgt in dit plan en wordt dus gewaarborgd dat er geen sprake is van significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen. Toch zal ook voor de Rijksstructuurvisie AAM een zogenaamde passende beoordeling moeten worden gemaakt. In welke gevallen het maken van een passende beoordeling voor plannen verplicht is vanwege de hierin opgenomen activiteit(en), is geregeld in artikel 19j, tweede lid, Natuurbeschermingswet 1998: voor plannen die niet direct verband houden met of nodig zijn voor het beheer van een Natura 2000-gebied maar die afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kunnen hebben voor het desbetreffende gebied, maakt het bestuursorgaan alvorens het plan vast te stellen een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de instandhoudingsdoelstelling(en) van dat gebied. Indien een passende beoordeling is voorgeschreven kan het plan slechts worden vastgesteld indien de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast.

Er kan voor worden gekozen de passende beoordeling van een plan onderdeel te laten zijn van de voorgeschreven milieu-effectrapportage. Het is niet verplicht voor alle alternatieven een passende beoordeling uit te voeren. Dit hoeft slechts voor het voorkeursalternatief te gebeuren. Pas indien dit voorkeursalternatief een kans op significant negatieve effecten met zich meebrengt, dan moet de ADC toets worden doorlopen en moet worden bekeken of een ander alternatief betere resultaten oplevert. De vraag is echter of dit ook voor de Rijksstructuurvisie AAM een goede werkwijze is. Er kan ook voor gekozen worden voor alle alternatieven een Passende

Beoordeling uit te voeren, zodat al voornemen van de voorkeursbeslissing bekend is of het gekozen alternatief voldoet aan de wettelijke vereisten. Zo kan deze kennis worden meegenomen in het besluitvormingsproces.

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

## **3.2 De MKBA**

### *3.2.1 Definitie MKBA*

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

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

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

### *3.2.2 KBA RAAM-brief*

In 2009 hebben het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in het kader van de RAAM-brief een kosten-batenanalyse (KBA) voor de IJmeerlijn en een kosteneffectiviteitsanalyse (KEA) van de verstedelijkingsalternatieven van Almere uitgevoerd. Hieruit is naar voren gekomen dat de IJmeerlijn en de verstedelijkingsalternatieven een ongunstige kosten-batenverhouding kent.

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

De MKBA RRAAM krijgt gestalte langs twee lijnen:

- Optimalisatie alternatieven;
- Verbetering MKBA-systematiek.

#### Optimalisatie alternatieven

Op dit moment wordt het Hollandse Brug alternatief uitgewerkt en geoptimaliseerd. Hierbij wordt onderzocht welke maatregelen extra nodig zijn naast OV SAAL korte termijn en middellange termijn. Daarnaast hebben de vier werkmaatschappijen de opdracht gekregen om de opgaven (bereikbaarheid, verstedelijking en natuur) zo vorm te geven, dat de MKBA substantieel verbetert (ten opzichte van het oorspronkelijke alternatief *West met IJmeerlijn*) en de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt. Met substantieel wordt bedoeld een kosten-batenratio, die gebruikelijk is bij andere complexe ruimtelijke ontwikkelingsprojecten, waarover een positief besluit is genomen. Hiertoe worden kosten-batenratio van vergelijkbare projecten apart in beeld gebracht.

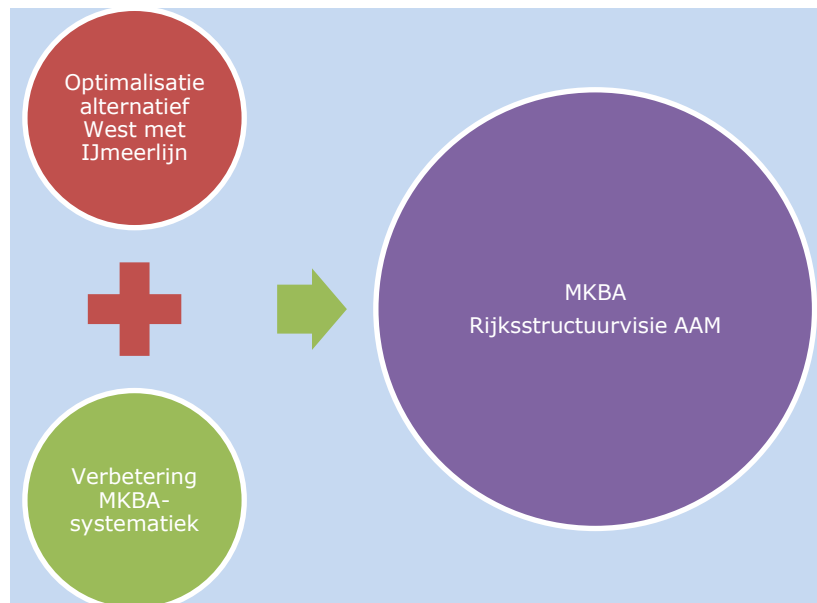


### Verbetering MKBA-systematiek

Tegelijkertijd wordt gewerkt aan verbetering van MKBA-systematiek (Motie Wiegman-Van Meppelen Scheppink). Om de methodische discussie met beleidsmakers te voeren hebben Rijk en Almere op 27 januari jl. Het symposium 'MKBA tussen methodiek en politiek' georganiseerd. Tijdens dit symposium bleek consensus over de opvatting dat er voorwaarden voor en bredere afweging moeten worden gecreëerd. Geconstateerd werd dat een overkoepelende integrale afweging op dit moment geen formele status en uitgewerkte methodiek heeft.

Met de MKBA RRAAM wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de verbetering van de MKBA-systematiek. De planbureaus worden daar nauw bij betrokken. De verbetering van de MKBA-systematiek wordt vormgegeven langs vier lijnen:

1. Doorontwikkelen MKBA;
2. Toetsen op bestuurlijke en maatschappelijk doelen en waarden;
3. Met keuze methodiek aansluiten bij bestuurlijke vragen en belangen van andere stakeholders;
4. In het proces draakvlak voor methodiek onder stakeholders vergroten.



**Figuur 4 Totstandkoming MKBA RRAAM**

### 3.2.4

#### Stappenplan

Bij de uitvoering van de MKBA is een aantal stappen voorzien:



Binnen deze notitie is reeds ingegaan op de gezamenlijke stappen en uitgangspunten voor het te verrichten onderzoek met de planMER. Het gaat hierbij om de volgende stappen: de analyse van de opgave, de beschrijving van de alternatieven en de benoeming van de effecten. In de volgende stap worden de resultaten van de planMER (milieueffecten), het verkeersonderzoek (verkeerseffecten) en de business cases (kosten en opbrengsten) gebruikt als invoergegevens voor de MKBA. Deze effecten worden (zoveel) mogelijk vertaald in monetaire eenheden. Daarna wordt een gevoeligheidsanalyse en actoranalyse uitgevoerd. Hierbij geeft de gevoeligheidsanalyse inzicht in de onzekerheden die bij de uitkomsten van de MKBA spelen en geeft de actoranalyse inzicht in bij wie de kosten en baten terecht komen. Vervolgens wordt de MKBA getoetst (second opinion), bijvoorbeeld door het CPB en PBL. Ten slotte levert de MKBA, tezamen met de andere (effecten)studies, beslisinformatie aan voor het beoordelingskader (inzicht in welvaartseffecten).

### 3.3

#### Overig onderzoek

Mede ten behoeve van de planMER en de MKBA zal er nader onderzoek worden uitgevoerd.

##### Woningbehoefteprognoses

Uitgangspunt voor de integrale alternatieven is de RAAM-brief. Daarin is opgenomen dat voor de Noordelijke Randstad er een vraag naar ruim 220.000 woningen wordt verwacht tot 2030 [RAAM-brief]. In de regio is echter beperkt ruimte voor stedelijke uitbreiding. Daarom heeft het kabinet, op voorspraak van de regio, Almere gevraagd om met de bouw van 60.000 woningen een belangrijk deel van de verstedelijkingsopgave van de regio in te vullen [RAAM-brief]. Deze 60.000 woningen bestaan uit 20.000 woningen autonome ontwikkeling, 25.000 woningen voor de Metropoolregio Amsterdam en 15.000 woningen voor de NV Utrecht.

Sinds de RAAM-brief hebben een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden. De belangrijkste daarvan is dat de woningmarkt meer onder druk is komen te staan

door de economische crisis. Dit is geen structurele situatie. Het is wel een factor die invloed heeft op de mogelijke toekomstige fasering van verstedelijking. Ter toetsing van de alternatieven wordt daarom onderzoek uitgevoerd naar de meest actuele cijfers voor vraag, aanbod en fasering in de woningmarkt (kwaliteit en kwantiteit) en een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Deze informatie moet beschikbaar zijn voorafgaand de opstelling van integrale alternatieven (om te kunnen bepalen of alternatieven qua woningmarkt reëel zijn) en voordat de planMER en MKBA worden uitgevoerd.

Op dit moment is er geen aanleiding om van een gewijzigde lange termijn bouwopgave voor de Noordelijke Randstad en Almere uit te gaan. Het is daarbij belangrijk de conjuncturele korte termijn aspecten goed te onderscheiden van lange termijn trends. Zo geeft het Planbureau voor de leefomgeving aan, in een studie over de demografische krimp in Nederland (2010), dat de bevolking in de (grote steden) van de Randstad op de lange termijn blijft doorgroeien. "De bevolkingsgroei concentreert zich in de Randstad: de vier grote steden en Almere zijn koplopers." Dit beeld schetst het CBS ook voor de huishoudensontwikkeling. Het woningbehoefte-onderzoek zal hier meer inzicht in bieden. De provincie Utrecht heeft in haar reactie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau aangegeven dat recente verkenningen van de provincie erop duiden dat de verstedelijkingsdruk onverminderd hoog is en blijft.

#### Verkeersanalyse

Om de milieu-effecten (planMER) en de welvaartseffecten (MKBA) van de alternatieven in beeld te kunnen brengen wordt een verkeersanalyse verricht. De resultaten van deze verkeersanalyse vormen input voor de planMER en de MKBA. Een goede afstemming met planMER en MKBA over uitgangspunten, aannames en te onderzoeken alternatieven is van belang.

#### Ruimtelijk ontwerp

Belangrijk om te komen tot de concept Rijksstructuurvisie AAM is het maken van een ruimtelijk ontwerp. Hiermee worden de functionele synergie en de ruimtelijke keuzes inzichtelijk, zodat de maatschappelijke en financiële haalbaarheid van deze keuzes getoetst kan worden in de MKBA en de milieu-effecten in de planMER. Voor elk van de geselecteerde integrale alternatieven wordt een ruimtelijk ontwerp gemaakt.

#### Kostenraming

Voor elk van de geselecteerde integrale alternatieven wordt een kostenraming opgesteld. In het financieel kader RRAAM wordt een integraal financieel overzicht van de gehele opgave gemaakt, die als beslisinformatie dient voor de Rijksstructuurvisie.

#### Businesscase

De werkmaatschappijen stellen businesscases op. Deze door de werkmaatschappijen opgestelde businesscases vormen een belangrijke input voor de MKBA RRAAM. De businesscase is een bedrijfseconomische vertaling van het programma RRAAM, waarbij alle cashflows in de looptijd van het programma worden uitgezet. Hierbij wordt rekening gehouden met de scope en de looptijd van het programma. Aan de hand hiervan kan de bedrijfseconomische rentabiliteit worden bepaald. De businesscase helpt om investeringsbeslissingen te onderbouwen vanuit de perspectieven van investeerders (publiek en privaat).

## 4 Scope

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

### 4.1 Plangebied en studiegebied planMER en MKBA

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

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

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



Figuur 5 Plangebied

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

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

#### Studiegebied

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

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

## **4.2 Detailniveau van de onderzoeken**

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

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

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

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

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

#### Verstedelijking

In de Rijksstructuurvisie wordt de kwantitatieve verdeling van woningen door middel van een vlekkenplan weergegeven. Hierbij gaat het om een globale afbakening van

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

de bouwlocatie en het aantal woningen (in duizendtallen) die daar gebouwd kunnen worden. In samenhang daarmee worden ook de mogelijke typen woonmilieus aangegeven, gelet op de kwalitatieve woningbehoefte van Almere en de Noordelijke Randstad. De Rijksstructuurvisie heeft aandacht voor de ontwikkeling van Almere als complete stad, de (metropolitane) voorzieningen die daarbij horen en de verantwoordelijkheden van de verschillende partners hierbij.

#### Bereikbaarheid

Voor de infrastructuur (IJmeerverbinding, Hollandse Brug, maar ook de overige infrastructuur zoals in Almere en omgeving) geldt dat in de Rijksstructuurvisie per infrastructuurverbinding globaal wordt aangegeven hoe het tracé/de tracés kunnen lopen (in de planuitwerkingsfase wordt het tracé immers pas definitief bepaald). Daarnaast wordt het vervoersconcept vastgelegd: trein, metro, weg of een combinatie hiervan en/of eventueel een combinatie met een fietspad. Als wordt gekozen voor de IJmeerverbinding, dan wordt in de Rijksstructuurvisie ook vastgelegd of er een brug of een tunnel wordt uitgewerkt en wordt een indicatie van mogelijke haltes aangegeven.

#### Natuurontwikkeling

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

Voor het detailniveau van de Rijksstructuurvisie betekent dit het volgende: allereerst wordt het gewenste ecologische systeem voor het Markermeer-IJmeer beschreven. Vervolgens worden de locaties voor de verschillende typen te ontwikkelen natuur globaal op de kaart weergegeven op eenzelfde detailniveau als het globale tracé voor de infrastructuur. Bij deze te ontwikkelen natuur wordt aangegeven hoe deze bijdraagt aan de Natura2000-instandhoudingsdoelstellingen. Daarnaast wordt door middel van een vlekkenplan aangegeven waar ruimte is voor welke grote toeristische ontwikkelingen en waar ruimte is voor vormen van duurzame energie.

#### Samenvatting

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

**Tabel 1**

<b>Verstedelijking</b>	<b>Bereikbaarheid</b>	<b>Natuurontwikkeling</b>
Kwantitatieve verdeling van woningen	Tracé – globaal	Samenhang maatregelen op systeemniveau
Type woonmilieus	Brug of tunnel	Globale locaties en type natuurmaatregelen
Ruimtelijk vlekkenplan	Vervoersconcept	Vlekkenplan duurzame energie en toerisme/recreatie
Uitwerkingsstrategie voor Almere als complete stad	Indicatie mogelijke haltes	Vlekken mogelijke andere ontwikkelingen

### **4.3**

#### **Planhorizon**

Voor het eindjaar van de bouw van 60.000 woningen wordt uitgegaan van een bandbreedte van 2030 – 2040. Om te rekenen wordt 2035 als middelpunt van die bandbreedte genomen. Er worden gevoeligheidsanalyses uitgevoerd met 2030 en 2040 om zo in beeld te krijgen wat de effecten zijn als de bouw eerder of later gereed is. In het verkeersmodel wordt gerekend met 60.000 woningen gereed in 2030 (omdat 2035 niet beschikbaar is).

## 5 De alternatieven en zeef 1

### 5.1 Inleiding

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

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

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

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

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

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

In dit hoofdstuk worden de bouwstenen van de verschillende alternatieven besproken. Dit betekent niet dat al bekend is hoe deze alternatieven er precies uit komen te zien, maar wel wat de bouwstenen van de alternatieven zijn. De Notitie beperkt zich tot ruimtelijke bouwstenen (verstedelijking, infrastructuur en natuur). Het sociaal-economische programma (met bijvoorbeeld onderwijs-, sport- en culturele voorzieningen) wordt parallel ontwikkeld en is niet onderscheidend voor de alternatieven. Het sociaal-economische programma wordt opgenomen in de Rijksstructuurvisie.

Omdat het belangrijk is dat alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven worden meegenomen in de procedure om te komen tot een Rijksstructuurvisie met een voorkeursbeslissing, wordt allereerst in paragraaf 5.2 onderbouwd waarom en op

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



welke manier er in het verleden al getrechterd is naar de ontwikkeling van Almere met een westelijke oriëntatie. Vervolgens worden in paragraaf 5.3 de bouwstenen voor het nulalternatief beschreven. In paragraaf 5.4 wordt allereerst zeef 1 besproken. In zeef 1 worden de door de werkmaatschappijen en het Rijk geoptimaliseerde oplossingsrichtingen getoetst op onoverkomelijke belemmeringen/randvoorwaarden en kosten. In paragraaf 5.5 en paragraaf 5.6 worden de alternatieven die met behulp van zeef 1 worden geselecteerd vervolgens besproken: het Hollandse Brug-alternatief en de IJmeeralternatieven. In deze fase wordt dus slechts globaal richting gegeven aan de invulling van de alternatieven (de bouwstenen worden benoemd). Eind 2011 worden de alternatieven in nader detail beschreven in een Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (resultaat na zeef 1).

## **5.2 Onderbouwing eerder gemaakte keuzes**

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

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

### 1. Woningbouw

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

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

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

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

In de RAAM-brief zijn diverse verstedelijkingsvarianten onderzocht en tegen elkaar afgewogen (zie onderdelen B en C uit de RAAM-brief). In de RAAM-brief heeft het kabinet ingezet op een westelijke ontwikkeling van Almere en dus niet voor een dominante ontwikkeling in oostelijke richting (in combinatie met openbaar vervoer via de Hollandse Brug en de Stichtse Lijn). Dit alternatief zou onvoldoende nieuwe kwaliteiten toevoegen aan de bestaande stad Almere en aan de Noordelijke Randstad. Een stedelijk zwaartepunt in Oost biedt ook geen ondersteuning aan de gewenste ontwikkeling van de relaties tussen Amsterdam en Almere. Ten slotte vormt dit alternatief een belemmering voor de eventuele ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en de daarmee verbonden werkgelegenheid.

## 2. Bereikbaarheid en alzijdige ontwikkeling

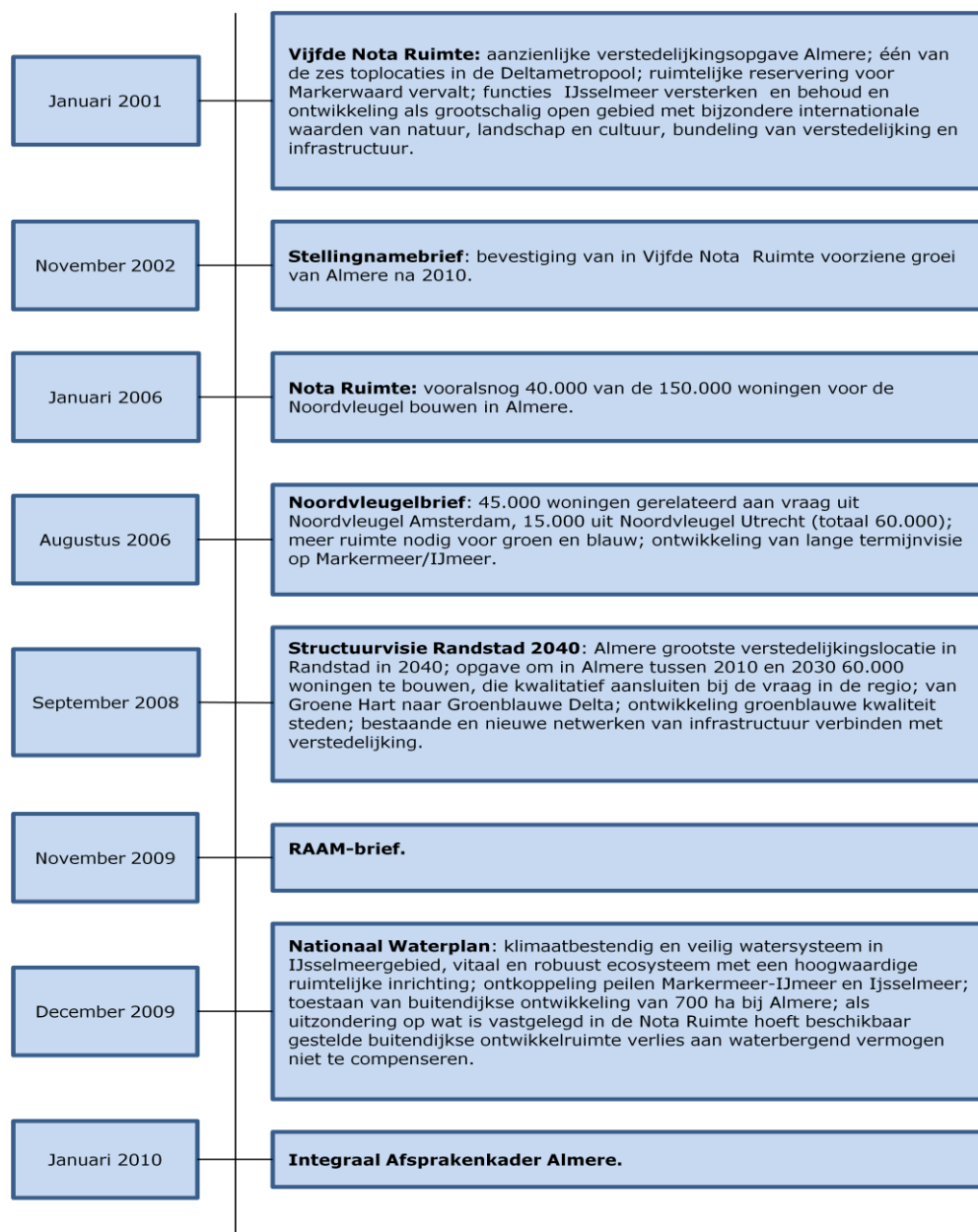
De verdere groei biedt een kans om de jonge stad Almere gevarieerder en completer te maken, met onder meer extra werkgelegenheid en sociaal-culturele voorzieningen. Almere zal zich blijven onderscheiden met de meerkernige opzet, waarbij met een zorgvuldige en integrale aanpak Almere een duurzame en dynamische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

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

## 3. Groen-blauw

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

## Historie besluitvorming



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

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

### 5.3

#### **Nulalternatief**

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau zal geen uitsluitsel geven over de exacte invulling van het nulalternatief.

Onderstaand worden wel de bouwstenen voor het nulalternatief benoemd.

##### Definitie nulalternatief

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

##### **Voor een planMER geldt de definitie (Commissie MER):**

De ontwikkeling in het plangebied waarbij alleen projecten worden uitgevoerd waarover reeds concrete besluitvorming heeft plaatsgevonden.

##### **Voor MKBA geldt (leidraad OEI):**

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

Om de juiste beslisinformatie te kunnen aanleveren is het van belang dat de MKBA en de plan-MER de uitgangspunten afstemmen, dezelfde projectalternatieven onderzoeken en hetzelfde nulalternatief hanteren (OEI leidraad).

##### Woningbouw

De invulling van de woningbouwopgave in het nulalternatief wordt nog nader bekeken.

##### Infrastructuur

Voor infrastructuur geldt dat de projecten waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden en geld is gereserveerd, meegenomen worden in het nulalternatief. Dit geldt ook voor projecten die buiten de scope van het project vallen, maar wel in het plangebied liggen. Dit onder andere in verband met cumulatieve effecten.

##### Natuur

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

##### Arbeidsplaatsen

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

Bij het nulalternatief wordt uitgegaan van een vergelijkbare verhouding tussen aantal nieuwe woningen (en dus inwoners) en werkgelegenheid in Almere. Dus het precieze aantal arbeidsplaatsen in het nulalternatief is afhankelijk van de uitkomst van de discussie over de woningbouw.

## 5.4

### **Zeef 1**

Zeef 1 heeft als doel tot een beperkt aantal kansrijke oplossingsrichtingen te komen vanuit alle bedachte oplossingsrichtingen. Het gaat om een gemotiveerde keuze voor oplossingsrichtingen die het waard zijn om nader te onderzoeken. Deze selectie vindt plaats op basis van een eerste check op belangrijke "no go issues" of "show stoppers". Op deze manier worden in de vervolgfase alleen reële en haalbare alternatieven onderzocht en blijft tevens de onderzoekslast beheersbaar. De toets op doelbereik heeft al in de RAAM-brief plaatsgevonden en vindt na afsluiting van iedere fase opnieuw plaats.

In deze fase van RRAAM is er een beperkt aantal aspecten als onoverkomelijke belemmeringen aan te merken. In de verkenning naar optimalisatiemogelijkheden van de primair westelijke ontwikkeling in combinatie met een (financieel) haalbare IJmeerverbinding zijn de show stoppers vooral kosten georiënteerd. Daarnaast wordt bekeken hoe de plannen voor het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem in het Markermeer/IJmeer en de IJmeerverbinding passen binnen Natura 2000.

Concreet vertaald naar een selectiekader ziet dat er als volgt uit:

**Tabel 2**

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

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

## 5.5

### **Het Hollandse Brug-alternatief**

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

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

### Woningbouw

Het is van belang dat de alternatieven die worden onderzocht realistisch zijn. Het verstedelijkingsmodel wordt nader uitgewerkt.

### Infrastructuur

Hollandse Brug-alternatief gaat uit van verkeer en openbaar vervoer over de Hollandse Brug en het niet aanleggen van de IJmeerverbinding. Hoe de infrastructuur precies wordt ingevuld wordt nog verder uitgewerkt.

### Natuur Markermeer-IJmeer

Bij het Hollandse Brug-alternatief wordt onderzocht op welke manier het TBES hierin een plaats moet krijgen.

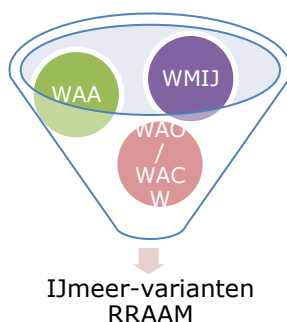
### Arbeidsplaatsen

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

## 5.6

### **IJmeer-alternatief**

Het samenstellen van (een beperkt aantal) IJmeer-varianten vindt plaats op basis van de resultaten van de werkmaatschappijen. Het IJmeer-alternatief kent dezelfde uitgangspunten zoals deze zijn meegegeven in de RAAM-brief. Daarnaast zijn er een aantal variabelen. Dit wordt hieronder toegelicht.



**Figuur 7 Samenstelling projectalternatieven RRAAM**

### Uitgangspunten IJmeer-alternatief

- Infrastructuur: IJmeerverbinding en SBA-pakket;
- Woningbouw: 60.000 nieuwe woningen (te verdelen over Pampus IJland en/of Pampus binnendijks, Oosterwold, Centrum Weerwater, Almere Poort en de bestaande stad);
- Arbeidsplaatsen: 75.000-85.000 nieuwe arbeidsplaatsen (te verdelen over Pampus IJland en/of Pampus binnendijks, Oosterwold, Centrum Weerwater, Almere Poort en de bestaande stad).

Variabelen:

Het IJmeer-alternatief kent een aantal variabelen:

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

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

## 6 Effectbeschrijving en beoordeling ten behoeve van zeef 2

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

### 6.1 Beoordelingskader

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

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

#### 6.1.1 *Opzet en structuur*

In opmaat naar de RAAM-brief en de concept Structuurvisie Almere 2.0 van de gemeente Almere is er in 2009 een beoordelingskader gemaakt. Nu we in een nieuwe fase van het project zitten, is het niet mogelijk c.q. wenselijk om dat kader zo opnieuw te gebruiken. Wel is dat kader gebruikt om in werksessies met betrokkenen te komen tot een nieuw kader. Op deze manier blijft de continuïteit en consistentie in de wijze van besluitvorming behouden.

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

#### 6.1.2 *Afbakening*

In het beoordelingskader worden verschillende doelen en effecten benoemd. De doelen zijn ontleend aan de grote nota's van het Rijk (zoals Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Structuurvisie Randstad 2040) en belangrijke beleidsdocumenten uit de regio (zoals de verschillende regionale structuurvisies). De effecten betreffen



aspecten die bij een keuze voor een voorkeursalternatief eveneens belangrijk zijn om mee te wegen.

Het laatste geldt ook voor 3 aspecten die gaan over de haalbaarheid en risico's van alternatieven, zie tabel 4. RRAAM heeft de opdracht om de ambitie voor Almere zo vorm te geven, dat de MKBA substantieel verbetert en de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt. Daarnaast heeft RRAAM ook veel raakvlakken met andere projecten en besluiten. Daarom worden de financiële, procedurele en juridische zaken hier expliciet in beeld gebracht.

Het beoordelingskader focust op die zaken die onderscheidend (kunnen) zijn tussen de (verwachte) alternatieven. Zowel tussen het nulalternatief, het Hollandse Brug-alternatief en de IJmeer-alternatieven, als ook tussen de IJmeer-alternatieven onderling. Daarnaast betreft het doelen en criteria die aansluiten bij het abstractieniveau en de scope van de Rijksstructuurvisie.

Beide maken dat het beoordelingskader niet 'alle' voor RRAAM denkbare doelen en criteria bevat. Het gaat hier alleen om zaken waarop de alternatieven duidelijk ten opzichte van elkaar verschillende effecten zullen laten zien en op het niveau van de structuurvisie te onderkennen. Dit betekent evenwel niet dat andere effecten buiten beschouwing worden gelaten of niet onderzocht worden in bijv. de planMER of de MKBA. Deze onderzoeken maken integraal deel uit van de Rijksstructuurvisie. Zo is die informatie straks voor eenieder beschikbaar.

### 6.1.3

#### *Het beoordelingskader*

De bovenstaande aanpak heeft tot onderstaand nieuwe beoordelingskader geleid:

**Tabel 3**

	<b>Doelen/Effecten</b>	<b>Criteria</b>		
<b>People</b>	Opvangen woon-wensen Noordelijke Randstad	Woningbehoefte kwantitatief		
		Woningbehoefte kwalitatief		
	Sociale dynamiek en diversiteit	Diversiteit bevolking		
		Differentiatie woonmilieus		
		Differentiatie werkmilieus		
	Leefbaarheid	(Metropolitane) voorzieningen		
		Omgevingskwaliteit		
Nabijheid voorzieningen				
	<b>Doelen/Effecten</b>	<b>Criteria</b>		
<b>Profit</b>	Werkgelegenheid	Potentie voor vestiging (inter)nationale bedrijven		
		Ruimtelijk-economische potenties rond haltes		
		Toerisme		
	Bereikbaarheid in en van regionaal netwerk	OV-netwerk	Reisduur	
			Capaciteit	
			Kwaliteit	
			Aansluiting op bestaande netwerk	
		Wegnetwerk: (mits wegalternatieven verschillen)	Reisduur	
			Capaciteit	
			Kwaliteit	
		Aansluiting op bestaande netwerk		

		Kwaliteit landelijk fietsnetwerk (Mits alternatieven verschillen)
		Scheeps- en pleziervaart
	<b>Doelen/Effecten</b>	<b>Criteria</b>
<b>Planet</b>	Natuurwaarden	Draagkracht van het systeem
		Veerkracht van het systeem
		Habitat diversiteit
		Wezenlijke kenmerken en waarden
	Landschappelijke differentiatie en kwaliteit	Invloed op het bestaande landschap en cultuurhistorische waarden
		Potentie nieuwe landschappen
Archeologische waarden		
Klimaat	CO <sub>2</sub>	
	Duurzame energie	
	<b>Aspecten</b>	<b>Criteria</b>
<b>Haalbaarheid en risico's</b>	Financieel	Investeringsvolume/saldo (Business case)
		Faseringsmogelijkheden
		Afzetbaarheid woningen
		Financierbaarheid
	Procedureel	Invloed op andere Rijksprojecten (hoofdinfrastuctuur en luchthaven Lelystad)
	Juridisch	Natura2000
TBES-aanpak		

In bijlage III wordt het beoordelingskader weergegeven waarbij voor alle criteria meetbare indicatoren zijn beschreven. Dit geeft een goede indruk van de wijze waarop het beoordelingskader met informatie zal worden gevuld.

#### 6.1.4

##### *Zeef 2*

Met behulp van zeef 2 wordt er uit de alternatieven die zijn overgebleven na zeef 1 (zie paragraaf 5.4) een voorkeursalternatief gekozen. Deze keuze vindt plaats op basis van de effecten die per alternatief in de planMER, MKBA en andere onderzoeken zijn gevonden. Het beoordelingskader structureert dit effectenonderzoek door aan te geven welke onderzoeksgegevens nodig zijn om een goede afweging te maken. Het beoordelingskader bevat de doelen van RRAAM en de andere effecten die van belang worden geacht bij een keuze.

##### *Scoren en beoordelen*

Elk alternatief zal worden *gescoord* op de criteria uit het beoordelingskader. Dit gebeurt door volgens verschillende methoden de effecten te structureren:

- Voor de criteria (en daarbinnen de indicatoren, zie bijlage III) waarvoor dat mogelijk is worden de effecten gemonetariseerd: uitgedrukt in hun effect op de welvaart. De welvaartseffecten worden opgeteld tot een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Hiervoor zal onderaan de eindtabel ook het eindsaldo worden weergegeven;
- In de MER worden de effecten op milieu, natuur, landschap en cultuurhistorie van alternatieven weergegeven;
- Naast de MKBA en planMER worden er ook andere onderzoeken uitgevoerd om de effecten van de alternatieven inzichtelijk te maken; denk bijvoorbeeld aan het verkeersonderzoek. Ook deze effecten zullen als beslisinformatie zichtbaar worden gemaakt;

- De maatschappelijke partners zullen een eigen weging maken<sup>5</sup>. Die hoeft niet noodzakelijk te leiden tot een eensluidend oordeel over de alternatieven, omdat de maatschappelijke partijen per hierin kunnen verschillen. Door dit mee te nemen wordt helder op welke criteria en welke kenmerken van de alternatieven het maatschappelijk debat plaatsvindt en waar draagvlak voor is.

Voor deze aanpak is gekozen omdat RRAAM een integraal en breed karakter heeft. Het gaat er in deze fase van het proces niet alleen om wat er separaat uit de MKBA, de planMER, andere onderzoeken of draagvlak komt. Het is juist de samenhang daartussen die een cruciale rol speelt voor de integrale besluitvorming. Dit vergt een integrale vergelijking die kijkt naar:

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

Dit levert een matrix op waarin voor elk alternatief op neutrale wijze de beslisinformatie wordt weergegeven. Schematisch levert dit de volgende tabel op:

**Tabel 4**

		<b>Alternatief 0</b>				<b>Alternatief 1</b>				<b>Alternatief A</b>				<b>Alternatief I</b>				<b>Alternatief ∞</b>					
		MKBA	PlanMER	Overig onderz.	Draagvlak	MKBA	PlanMER	Overig onderz.	Draagvlak	MKBA	PlanMER	Overig onderz.	Draagvlak	MKBA	PlanMER	Overig onderz.	Draagvlak	MKBA	PlanMER	Overig onderz.	Draagvlak		
Doelen	Criteria																						
People	Profit																						
Planet	...																						
		X				X				X				X				X					

X= MKBA saldo

Met behulp van deze beslisinformatie zal in een politiek proces *beoordelen* van alternatieven plaatsvinden. Daarbij zou het mogelijk kunnen zijn dat het voorkeursalternatief niet hoeft samen te vallen met de alternatieven die in de MKBA en plan MER zijn uitgewerkt maar bijvoorbeeld een nieuwe combinatie van bouwstenen is.

<sup>5</sup> Het Maatschappelijk Proces is een onafhankelijk traject. Daarom wordt in de eindtabel het aggregatieniveau waarop men over draagvlak voor de alternatieven zal adviseren opengelaten.

### Manier van scoren

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

## 6.2

### PlanMER

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

Tabel 5

	Doelen	Criteria onderzocht in de planMER	Indicator
People	Leefbaarheid	Omgevingskwaliteit	<ul style="list-style-type: none"><li>• Geluid (ook cumulatief)</li><li>• Luchtkwaliteit</li><li>• Externe Veiligheid</li><li>• Lichthinder</li><li>• Trilling</li><li>• Fysieke inpassing infrastructuur (ruimtebeslag en barrièrewerking)</li></ul>
Planet	Natuurwaarden	Draagkracht van het systeem	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bijdrage aan Instandhoudingsdoelen N2000 Markermeer-IJmeer</li><li>• Bijdrage aan Instandhoudingsdoelen N2000 omliggende gebieden en op landelijk niveau</li></ul>
		Veerkracht van het systeem	Expertjudgement op 5-puntsschaal
		Habitat diversiteit	<ul style="list-style-type: none"><li>• Areaalverdeling in hectaren van ondiep water, oeverzones, moeras</li><li>• Verandering t.o.v. bestaande situatie</li></ul>

		Wezenlijke kenmerken&waarden EHS-gebieden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kwaliteit</li> <li>• Omvang</li> </ul>	
	Landschappelijke differentiatie en kwaliteit	Invloed op het bestaande landschap en cultuurhistorische waarden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Openheid en zichtlijnen</li> <li>• Beschermd dorpsgezichten</li> <li>• UNESCO status</li> </ul>	
		Potentie nieuwe landschappen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruimtelijke kwaliteit waaruit wordt afgeleid wat mogelijkheden zijn voor nieuw "icoon landschap"</li> </ul>	
		Archeologische waarden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trefkans verschillende archeologische waarden</li> <li>• Verstoring</li> <li>• Doorsnijding</li> <li>• Verdroging/vernatting</li> </ul>	
	Klimaat	CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emissie</li> </ul>	
		Klimaatadaptatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gevoeligheidsanalyse op scenario's en evt. toekomstige maatregelen</li> </ul>	
	Bodem en Water	Bodem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effect op bodem (bodemverontreiniging)</li> </ul>	
		Water	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effect op waterkwaliteit</li> <li>• Effect op grondwaterkwaliteit</li> <li>• Effecten op grondwaterstromen</li> </ul>	
	<b>Haalbaarheid en risico's</b>	Juridisch, procedureel	Natura2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Passende beoordeling</li> </ul>

### 6.3

#### MKBA

Het beoordelingskader geeft aan welke informatie uit de effectenonderzoeken benodigd is voor het beoordelen van de geselecteerde alternatieven. De MKBA heeft als doel om beslisinformatie op te leveren. In de MKBA worden de effecten uit het beoordelingskader zover mogelijk in geld uitgedrukt. De resultaten van de plan-MER (milieueffecten), het verkeersonderzoek (verkeerseffecten) en de business cases (bedrijfseconomische cijfers) worden gebruikt voor de MKBA. De MKBA vertaalt deze effecten naar de mate waarin zij de welvaart van Nederland beïnvloeden.

Binnen de MKBA zullen drie soorten welvaartseffecten worden onderzocht:

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

beslissingen geen rekening hoeven te houden. Voorbeelden: aantasting open ruimte en geluidsoverlast.

Deze welvaartseffecten kunnen op alle drie de P's (people, planet, profit) uit het beoordelingskader betrekking hebben en worden zoveel als mogelijk in monetaire eenheden uitgedrukt. In onderstaande tabel is aangegeven welke doelen, criteria en indicatoren (vooralsnog) in de MKBA worden onderzocht en of deze betrekking hebben op directe, indirecte of externe effecten. Om aan te sluiten bij de tabellen over het Beoordelingskader en de planMER is in deze tabel een andere presentatiewijze gehanteerd, dan gebruikelijk is in de OEI-format voor MIRT-verkenningen.

	Doelen	Criteria	Indicatoren	(In)direct/ extern	
<b>People</b>	Opvangen woonwensen Noordelijke Randstad	Woningbehoefte (kwantitatief en kwalitatief )	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opbrengsten nieuwe woningen</li> <li>• Stijging woongenot bestaande woningen</li> <li>• Overwinst "oude" grondeigenaar</li> <li>• Uitstralings-effecten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direct</li> <li>• Direct</li> <li>• Direct</li> <li>• Indirect</li> </ul>	
	Leefbaarheid	(Metropolitane) voorzieningen	• Aanbod recreatie (groen/blauw)	• Extern	
		Omgevingskwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geluid</li> <li>• Lucht</li> <li>• Licht</li> <li>• Externe veiligheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Extern</li> <li>• Extern</li> <li>• Extern</li> <li>• Extern</li> </ul>	
<b>Profit</b>	Werkgelegenheid )	Potentie voor vestiging (inter)nationale bedrijven	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opbrengsten nieuwe terreinen (kantoren en bedrijven)</li> <li>• Waardestijging bestaande terreinen (kantoren en bedrijven)</li> <li>• Uitstralings-effecten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direct</li> <li>• Direct</li> <li>• Indirect</li> </ul>	
		Toerisme	• Opbrengsten toerisme	• Direct	
	Bereikbaarheid in en van regionaal netwerk	OV-netwerk	Reisduur	• Reistijdwinst	• Direct
			Kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrouwbaarheid</li> <li>• Wachtijd</li> <li>• Comfort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direct</li> <li>• Direct</li> <li>• Direct</li> </ul>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reizigers-inkomsten</li> <li>• Verkeersveiligheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direct</li> <li>• Indirect</li> </ul>
	Bereikbaarheid in en van regionaal netwerk	Wegnetwerk	Reisduur	• Reistijdwinst	• Direct
			Kwaliteit	• Betrouwbaarheid	• Direct
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomeratie-effecten</li> <li>• Inkomsten accijnzen en parkeerkosten</li> <li>• Verkeersveiligheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indirect</li> <li>• Indirect</li> <li>• Indirect</li> </ul>
	Doelen	Criteria	Indicatoren	(In)direct/ extern	
<b>Planet</b>	Natuurwaarden	Draagkracht van het systeem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bijdrage instandhoudingsdoelen N2000 Markermeer/ IJmeer</li> <li>• Bijdrage instandhoudingsdoelen N2000 landelijk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Extern</li> <li>• Extern</li> </ul>	

		Veerkracht van het systeem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expertjudgement op 5-punyschaal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Extern</li> </ul>
		Habitat diversiteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Areaalverdeling in hectaren van ondiep water, oeverzones, moeras</li> <li>• Verandering t.ov. bestaande situatie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Extern</li> <li>• Extern</li> </ul>
	Landschappelijke differentiatie en kwaliteit	Invloed op het bestaande landschap en cultuurhistorische waarden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Openheid en zichtlijnen</li> <li>• Beschermd dorpsgezichten</li> <li>• UNESCO status</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Extern</li> <li>• Extern</li> <li>• Extern</li> </ul>
		Archeologische waarden		
	Klimaat	CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emissie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Extern</li> </ul>
<b>Haalbaarheid en risico's</b>	Financieel	Investeringsvolume /saldo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investerings-kosten</li> <li>• Vermeden investeringen</li> <li>• Beheer- en onderhoudskosten</li> <li>• Exploitatiekosten</li> </ul>	
		Faseringsmogelijkheden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Activatiemogelijkheden</li> <li>• Rentelasten</li> <li>• Flexibiliteit</li> </ul>	

#### 6.4

##### **Gevoeligheidsanalyses**

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

Onderwerpen die hiervoor nu in beeld zijn:

- Variatie met het toekomstscenario;
- Langzamere afzet van woningen en arbeidsplaatsen;
- Hogere of lagere woningprijzen;
- Omvang arbeidsplaatsen;
- Reistijdwaardering;
- Planhorizon;
- Opgaven in kader van Deltaprogramma<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Worden meegenomen indien er concrete resultaten uit het Deltaprogramma beschikbaar zijn t.t.v. de start van het effectenonderzoek voor RRAAM.

## Bijlage I: Het programma RRAAM

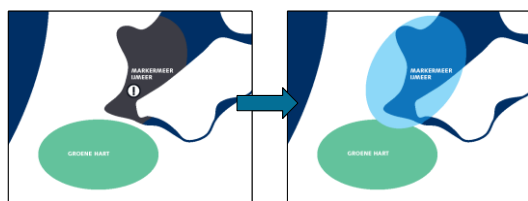
**Rijk en regio willen dat de Noordelijke Randstad uitgroeit tot een duurzame en internationaal concurrerende Europese topregio. Om dat te bereiken, zijn investeringen nodig in moderne woon- en werklocaties, goede bereikbaarheid en mogelijkheden voor recreatie en natuur. Er is dan ook sprake van een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

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

### *Drievoudige opgave*

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

### Ecologische schaa sprong

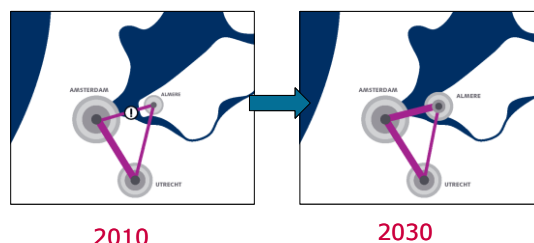


2010

2030

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

### Schaalsprong bereikbaarheid

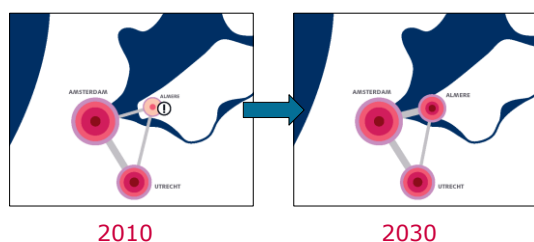


2010

2030

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

### Schaalsprong Verstedelijking



2010

2030

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

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

### Besluiten en afspraken

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





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

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

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



#### Werkmaatschappijen

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

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

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

#### Projecten

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

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

#### Thema's

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

#### Structuurvisie

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

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

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

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

- **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**  
Relatie: De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit nieuwe beleid vervangt in ieder geval de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040. Deze structuurvisie geeft de kaders voor het nationale beleid en wordt naar verwachting voor de zomer van 2011 in concept opgeleverd. De Rijksstructuurvisie RRAAM is een uitwerking van dit beleid voor het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer.
- **Structuurvisie Zuidas**  
Relatie: Het gebied Zuidas Amsterdam wordt verder ontwikkeld tot een toplocatie van internationaal belang. Het project ZuidasDok is de combinatie van stedelijke ontwikkeling en het vergroten van de capaciteit van weg en openbaar vervoer. De toekomstige IJmeerverbinding verbindt Almere met de Zuidas (planning besluitvorming eind 2011).
- **Structuurvisie Metropoolregio Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer**  
Relatie: Het doel van het programma is het bieden van ontwikkelingsruimte voor Schiphol met de noodzakelijke maatregelen voor de kwaliteit van de leefomgeving in samenhang met de overige ruimtelijke opgaven van rijk en regio in de Haarlemmermeer (woningbouw, infrastructuur, energieinfrastructuur en waterberging).
- **Het Deltaprogramma, waaronder Deelprogramma IJsselmeergebied;**  
Relatie: Onder andere peilbesluit Markermeer-IJmeer, instellen Ruimtelijk Kwaliteitsteam dat buitendijkse ontwikkelingen in het IJsselmeergebied toetst, relatie met deltaprogramma nieuwbouw en herstructurering, deltaprogramma veiligheid.
- **Luchthaven Lelystad;**  
Relatie: Uitbreiding vliegveld Lelystad, vliegroutes in relatie tot de ontwikkeling in Oosterwold (planning Aldersadvies: eind 2011)
- **OV SAAL korte en middellange termijn;**  
Relatie: Besluit middellange termijn Flevolijn dient no regret te zijn, dan wel aan te sluiten op besluit lange termijn (zie besluit 13 april 2011).
- **AGU**  
Relatie: AGU heeft met name een relatie met de ontwikkeling van Almere Oosterwold en de bereikbaarheid Almere-'t Gooi-Utrecht in algemene zin.

- **Noord-West 380 kV hoogspanningsverbinding.**

Relatie: Nieuwe hoogspanningsverbinding van Eemshaven naar Diemen. Alternatieven lopen door Markermeer, Gooimeer en Almere-Weerwaterzone (vaststelling voorkeursalternatief voorzien voor najaar 2011, rijksinpassingsplan voorzien voor 2012).

- **Beheerplan Natura2000**

Relatie: Voor alle Natura 2000-gebieden moeten beheerplannen opgesteld worden. In een beheerplan wordt vastgelegd hoe en wanneer de doelen voor een gebied gehaald worden (instandhoudingsdoelstellingen). Activiteiten in en rondom Natura 2000-gebieden (landbouw, recreatie, waterbeheer) die negatieve effecten op de natuur(doelen) hebben, kunnen ook in het beheerplan geregeld worden. Hiermee wordt een integrale aanpak bewerkstelligd (vaststellen beheerplan voorzien voor medio 2011)

## Bijlage III: Het beoordelingskader nader uitgewerkt

In deze bijlage wordt het beoordelingskader getoond waarbij voor alle doelen/effecten en criteria meetbare indicatoren zijn benoemd. Dit geeft een goed beeld van de informatie die naar verwachting relevant is om het beoordelingskader op het aggregatieniveau van criteria te vullen. Anderzijds is het bij een complex project als dit niet helemaal uit te sluiten dat informatiestromen toch anders zullen lopen dan vooraf gedacht. Daarom zal deze lijst van indicatoren als leidraad en richtsnoer worden gebruikt en heeft het geen absoluut of limitatief kader.

De indicatoren moeten helpen om de alternatieven straks goed ten opzichte van elkaar te kunnen scoren. Het gaat daarbij niet om alle voor RRAAM denkbare indicatoren, maar om aspecten waarop de alternatieven vermoedelijk onderling onderscheidend zullen zijn. (zie ook paragraaf 6.1.2.)

De wijze waarop van het niveau van indicatoren wordt geaggregeerd naar het niveau van criteria zal bij het invullen van het beoordelingskader inzichtelijk worden gemaakt.

**Tabel 6**

	Doelen/Effecten	Criteria	Indicatoren
People	Opvangen woonwensen Noordelijke Randstad	Woningbehoefte kwantitatief	• Aandeel in woningbouwbehoefte van MRA en NV Utrecht
		Woningbehoefte kwalitatief	• Behoeftbevredestiging (vraag vs aanbod) • Mate van complementaire milieus
	Sociale dynamiek en diversiteit	Diversiteit bevolking	• Inkomensverdeling • Leeftijdsverdeling • Verdeling bevolkingsgroepen • Huishoudenontwikkeling
		Differentiatie woonmilieus	• Aandeel (hoog)stedelijke milieus • Aandeel groene en lage dichtheid milieus • Functiemenging
		Differentiatie werkmilieus	• Bijdrage economisch werkprogramma
	Leefbaarheid	(Metropolitane) voorzieningen	• Aanbod recreatie (groen/blauw) • Aanbod onderwijs en zorg • Aanbod sportvoorzieningen (evt. OS) • Cultuuraanbod
		Omgevingskwaliteit	• Geluid • Luchtkwaliteit • Externe veiligheid • Lichthinder • Trilling • Zichtbaarheid (nieuw) landschap • Fysieke inpassing infrastructuur (ruimtebeslag en barrièrewerking)
		Nabijheid voorzieningen	• (Reis)afstand tot voorzieningen

	Doelen/Effecten	Criteria	Indicatoren en effecten	
Profijt	Werkgelegenheid	Potentie voor vestiging (inter)nationale bedrijven	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Imago Noordelijke Randstad (=vestigingsplaatsfactoren)</li> <li>• Agglomeratievoordelen (=clustervorming)</li> <li>• Omvang nieuw verwachte economische activiteit</li> </ul>	
		Ruimtelijk-economische potenties rond haltes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal potentiële reizigers rond haltes</li> <li>• Aantal verknoopte routes en overstappunten</li> <li>• Voorzieningen en functies rondom haltes</li> </ul>	
		Toerisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bijdrage aan werkgelegenheid</li> <li>• Hoogte toeristische bestedingen</li> <li>• Bijdrage aan gewenst imago en uitstraling</li> </ul>	
	Bereikbaarheid in en van regionaal netwerk	OV-netwerk	Reisduur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reistijd (incl. overstaptijd)</li> <li>• Frequentie</li> </ul>
			Capaciteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vervoerscapaciteit</li> </ul>
			Kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrouwbaarheid (zekerheid reistijden, beschikbaarheid en kwetsbaarheid netwerk)</li> <li>• Rechtstreekse verbindingen</li> <li>• Comfort</li> </ul>
			Aansluiting op bestaande netwerk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aansluiting op bestaande netwerk (complementariteit, medegebruik, ketenmobiliteit, effect op capaciteit bestaande net, etc.)</li> </ul>
		Wegnetwerk: (mits wegalternatieven verschillen)	Reisduur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reistijd</li> </ul>
			Capaciteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capaciteit</li> <li>• Opschaalbaarheid</li> </ul>
			Kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrouwbaarheid</li> </ul>
			Aansluiting op bestaande netwerk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aansluiting op bestaande wegnetwerk</li> </ul>
		Kwaliteit landelijk fietsnetwerk (Mits alternatieven verschillen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toevoeging aan landelijk netwerk</li> </ul>	
		Scheeps- en pleziervaart	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Invloed op vaarroutes</li> <li>• Visserijmogelijkheden</li> <li>• Omvang watersport mogelijkheden</li> </ul>	
	Doelen/Effecten	Criteria	Indicatoren en effecten	
Planet	Natuurwaarden	Draagkracht van het systeem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bijdrage aan Instandhoudingsdoelen N2000 Markermeer-IJmeer</li> <li>• Bijdrage aan Instandhoudingsdoelen N2000 omliggende gebieden en op landelijk niveau</li> </ul>	
		Veerkracht van het systeem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expertjudgement op 5-puntsschaal</li> </ul>	
		Habitat diversiteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Areaalverdeling in hectaren van ondiep water, oeverzones, moeras</li> <li>• Verandering t.o.v. bestaande situatie</li> </ul>	
		Wezenlijke kenmerken en waarden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kwaliteit EHS gebieden</li> <li>• Omvang EHS gebieden</li> </ul>	
	Landschappelijke differentiatie en kwaliteit	Invloed op het bestaande landschap en cultuurhistorische waarden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Openheid en zichtlijnen</li> <li>• Beleving</li> <li>• Beschermde dorpsgezichten</li> <li>• Verkavelingsstructuren</li> <li>• UNESCO status</li> </ul>	

		Potentie nieuwe landschappen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruimtelijke mogelijkheden voor nieuw "icoon landschap"</li> <li>• Oriënterende werking</li> <li>• Contrast met bestaande landschappen</li> </ul>
		Archeologische waarden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trefkans verschillende archeologische waarden</li> <li>• Effect op waarden (verstoring, doorsnijding, verdroging/vernatting en vernietiging)</li> </ul>
	Klimaat	CO <sub>2</sub>	• Emissie
		Duurzame energie	• Potentieel vermogen
	<b>Aspecten</b>	<b>Criteria</b>	<b>Indicatoren</b>
Haalbaarheid en risico's	Financieel Risico's	Investeringsvolume/saldo (Business case)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investeringskosten</li> <li>• Verdeling van kosten en baten</li> <li>• OV-exploitatiesaldo</li> <li>• Grondexploitaties woningen, bedrijven, kantoren en voorzieningen</li> </ul>
		Faseringsmogelijkheden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Activatiemogelijkheden</li> <li>• Rentelasten</li> <li>• Flexibiliteit in het plan</li> </ul>
		Afzetbaarheid woningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Huizenprijzen</li> <li>• Grondprijzen</li> </ul>
		Financierbaarheid	• Draagvlak private investeerders
	Procedureel	Invloed op andere Rijksprojecten (hoofdinfra- structuur en luchthaven Lelystad)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mate van beïnvloeding</li> <li>• Mate van onzekerheid (indien besluit nog niet definitief is)</li> </ul>
	Juridisch	Natura2000	• Passende beoordeling
TBES-aanpak		• Fasering t.o.v. andere planonderdelen	

## Bijlage IV: Overzicht raadpleging wettelijk adviseurs, betrokken bestuursorganen en Commissie MER

De besluitvorming over de alternatieven wordt buiten deze notitie geplaatst. Reacties die ingaan op de invulling van de alternatieven worden daarom onderstaand niet beantwoord. Dit zal in het kader van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen gebeuren, die eind 2011 wordt opgesteld.

<b>Bestuursorganen (in alfabetische volgorde)</b>	<b>Hoe opgepakt</b>
<b>Almere</b>	Aangepast in de tekst en tabel van paragraaf 4.2 en in paragraaf 5.1. Elders wel voldoende beschreven.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sociaal-economische opgaven wel goed in de doelstelling opgenomen, maar dreigen op sommige andere plekken in de notitie buiten beeld te raken (pag. 21 bijv.). Wel goed in planMER en MKBA opgenomen.</li> <li>• Voor de plan(deel)gebieden ook de inhoudelijk scope van de RSV aangeven:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- WAA-gebied: tracé, modaliteit (incl. aansluiting), technische uitvoering en de gebiedsontwikkeling Pampus en IJland;</li> <li>- Bestaande stad: stedelijke bereikbaarheid (SBA), sociaal-economische effecten van doorgroei stad en borging IAK thema-afspraken</li> </ul> </li> </ul>	Inhoudelijke scope wordt toegelicht bij de beschrijving van de alternatieven.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tot inhoudelijke scope RSV horen ook oostelijke ontsluiting met AGU en de luchthaven ontwikkeling.</li> </ul>	In de Rijksstructuurvisie worden de interfaces met projecten die een relatie hebben met de drievoudige schaa sprong, zoals AGU en Luchthaven Lelystad, beschreven.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keuze voor Hollandse Brug is niet alleen een keuze voor een andere OV-ontsluiting, maar ook voor een ander ontwikkelingsconcept van de stad.</li> </ul>	Eens, dit is in lijn met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De verdere uitwerking van het verstedelijkingsmodel voor het Hollandse Brug-alternatief wordt voor de zomer voorgelegd.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inzet op geïntegreerd beoordelingskader met planMER en MKBA:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- MKBA houdt geen rekening met de burgerwaarden en maatschappelijke waarden van hoogwaardige woon- en werkmilieus.</li> <li>- Gebruik van MCA heeft draagvlak gekregen n.a.v. MKBA-congres</li> <li>- Voorstel om van RSV een nationale pilot voor een integrale beoordelingsmethodiek te maken.</li> </ul> </li> </ul>	Het beoordelingskader is aangepast op basis van een bijeenkomst met de gemeente Almere. Deze aanpassing komt tegemoet aan genoemde punten. Het RRAAM/beoordelingskader is een praktijkvoorbeeld in het Wikken en Wegen 2 onderzoek van het KIM

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afstemming met andere Rijksplannen (380kV) en structuurvisies ontbreekt</li> </ul>	Relevante projecten voor de Rijksstructuurvisie zijn als bijlage toegevoegd aan de Notitie (bijlage II) en is toegevoegd als voorbeeld op bladzijde 4. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is niet het document waarin de daadwerkelijke afstemming georganiseerd wordt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verder opmerkingen per pagina</li> </ul>	Waar mogelijk aangepast.
<b>Amsterdam en Stadsregio (gezamenlijke brief)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overzicht consultatie- en beslismomenten ontbreekt</li> </ul>	De consultatie en beslismomenten zijn beschreven in het Plan van Aanpak voor de Rijksstructuurvisie en in het Participatieplan en zijn geen onderdeel van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Te vroege en krappe planning voor integratiefase in relatie tot planning werkmaatschappijen</li> </ul>	De planning van de Rijksstructuurvisie is vastgelegd in het Plan van Aanpak Rijksstructuurvisie die, na consultatie van de Stuurgroep, door de Rijksregiegroep op 5 oktober is vastgesteld. De planning is krap, maar nog steeds realistisch. Door vast te houden aan de planning wordt voorkomen dat OV SAAL Middellange Termijn verder wordt uitgesteld.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relaties met andere structuurvisies (Zuidas, Schiphol en Infrastructuur en Ruimte) ontbreken.</li> </ul>	Structuurvisie Zuidas en Infrastructuur en Ruimte toegevoegd aan bijlage II.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadsregio meer betrekken bij alternatieven in relatie tot OV-exploitatie (NB: Korting BDU maakt dat straks niet gesteld kan worden dat de IJmeerlijn een regionale verbinding en verantwoordelijkheid is)</li> </ul>	De Stadsregio is lid van de Stuurgroep. Daarnaast doet de stadsregio op dit moment mee in het werkproces van de Werkmaatschappij Amsterdam-Almere en neemt deel aan het ambtelijke en bestuurlijke RRAAM-overleg. De uiteindelijke besluitvorming over de alternatieven vindt plaats in het BO RRAAM van eind 2011.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrokkenheid bij invulling/uitwerking alternatieven voor RSV.</li> </ul>	Zie vorige punt
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vraagt voorstel voor betrokkenheid van stadsregio-gemeenten</li> </ul>	In de Stuurgroep zijn reeds afspraken gemaakt over betrokkenheid van gemeenten. Daarnaast komt op 26 mei de projectdirecteur langs in het portefeuillehoudersoverleg van de stadsregio en op 1 juli wordt een bijeenkomst georganiseerd voor de gemeenten.



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoordelingskader aanscherpen op: bereikbaarheid stedelijk netwerk, landschappelijke differentiatie/kwaliteit en financieel. Hierover is overleg gewenst.</li> </ul>	Aanvullende punten ontvangen via de mail. Deze punten overlappen deels met wat al in beoordelingskader zit. Een aantal punten is aangescherpt. Er heeft afstemming plaatsgevonden.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verschillende cijfers voor woningbouw en de termijnen. Gebiedsagenda Noordwest Nederland is voor MRA uitgangspunt</li> </ul>	Er worden in de notitie verschillende bronnen voor de woningbouwbehoefte aangehaald; de Structuurvisie Randstad 2040 en de RAAMbrief. Deze kennen een verschil gebiedsafbakening en horizon. Echter, deze cijfer staan wel in verhouding tot elkaar. De gebiedsagenda Noordwest Nederland gaat uit van een grotere gebiedsafbakening en kent daarom andere getallen.
<b>Diemen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wil directe betrokkenheid bij RRAAM vanwege mogelijke consequenties voor Diemen.</li> </ul>	Op 26 april is er een delegatie van de werkmaatschappijen en RRAAM op bezoek geweest bij de gemeente Diemen. Daarnaast wordt de gemeente Diemen vertegenwoordigd door de stadsregio en de provincie. De gemeente Diemen is op dit moment ook betrokken via de Werkmaatschappij Amsterdam-Almere. Daarnaast organiseert de Stuurgroep RRAAM op 1 juli een bijeenkomst met de gemeenten.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effecten van inpassing buitengebied en óók bestaande woon-/werkgebied rond station Diemen moeten in plan/besluitvorming worden meegenomen.</li> <li>• Lokale effecten mogen niet ondergesneeuwd worden door regionale en nationale effecten. Onderzoeken moeten ook betrekking hebben op aantakken op bestaande metro in Diemen.</li> </ul>	Het beoordelingskader is aangepast door het onderscheid lokaal, regionaal en nationaal niet meer vooraf aan te geven. Hierdoor wordt het mogelijk om dit in de onderzoeken naar gelang de informatiebehoefte aan te passen. De toelichtende tekst voor het beoordelingskader is daarop aangepast.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diemen vindt opname van criteria voor landschap, natuur, recreatie, ruimtelijke inrichting, cultuurhistorie, stations(omgeving), verkeer en milieueffecten belangrijk.</li> </ul>	Deze punten zijn onderdeel van het beoordelingskader.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naast maatschappelijk draagvlak ook bestuurlijk draagvlak van belang</li> </ul>	Eens. Uiteindelijk zullen de bestuurders een beslissing nemen, op basis van het draagvlak onder bestuurders (bestuurlijk draagvlak).

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hollandse Brug-alternatief moet voor een zorgvuldige afweging in ieder geval mee tot beoordelingsfase</li> </ul>	In de notitie kansrijke oplossingsrichtingen ('zeef 1') wordt bepaald welke alternatieven meegaan naar de beoordelingsfase. De Minister heeft aangegeven het Hollandse Brug-alternatief volwaardig mee te willen nemen in de besluitvorming.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uitnodiging om langs te komen voor nadere gesprek en toelichting reactie</li> </ul>	Diemen is inmiddels door directeuren van de werkmaatschappijen bezocht.
<b>Flevoland</b>	Notitie is in lijn met de afspraken, wel kanttekeningen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Meer aandacht voor doel "Almere als volwaardige stad". De alternatieven dienen ook beoordeeld te worden op de integrale opgave van de stad Almere.</li> </ul>	De Notitie is op een aantal punten hierop aangepast. In het beoordelingskader komt de integrale opgave nadrukkelijk naar voren.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meer aandacht voor woningbouwrelatie Almere-Utrechtse regio en AGU. Laatste volwaardig meenemen in alle RRAAM-documenten en onderzoeken.</li> </ul>	Woningbouwrelatie Almere-Utrechtse regio een aantal keer toegevoegd in de Notitie. AGU maakt geen onderdeel uit van de scope van RRAAM, wel worden relevante interfaces in de Rijksstructuurvisie beschreven.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Standpunt in RAAM-brief is uitgangspunt voor Hollandse Brug. Hollandse Brug met westelijk verstedelijkingsmodel is onrealistisch.</li> </ul>	Het Hollandse Brug-alternatief wordt verder uitgewerkt waarbij wordt onderzocht welk verstedelijkingsmodel bij dit alternatief past. Besluitvorming hierover vindt niet plaats in het kader van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bereikbaarheid is voorwaarde voor realisatie wonen en werken.</li> </ul>	Eens, dat is de reden dat in de RAAM-brief is gekozen voor een drievoudige ambitie.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vraagt om buitendijkse ontwikkelingen van Almere én andere kustgemeenten in IJmeer en Markermeer onderdeel te laten zijn van detailniveau RSV. Voor natuurinclusief ontwerpen cf. VHR is bundeling van plannen nodig in één plan. RSV positioneren als 'het' plan voor de buitendijkse ontwikkelingen.</li> </ul>	Op dit moment wordt in de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer gewerkt aan een juridische strategie. Bij het opstellen van de Rijksstructuurvisie wordt het resultaat van dit onderzoek meegenomen.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wil dat RSV kader geeft voor zandwinning mede ten behoeve van TBES.</li> </ul>	Op dit moment wordt er gewerkt aan een Notitie Grondstromen. Hierbij wordt onder andere gezocht naar synergie tussen zandwinning en de ecologische opgave die er ligt in het Markermeer-IJmeer. Waar nodig zal dit worden vastgelegd in de Rijksstructuurvisie.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>In MKBA indirecte effecten goed meenemen</li> </ul>	Worden meegenomen conform MKBA richtlijnen.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>In beoordelingskader de wijze van beoordeling landschap, natuurwaarden en werkgelegenheid aanpassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Natuurwaarden is conform voorstel aangepast;</li> <li>Landschap is in overleg aangepast;</li> <li>Werkgelegenheid in overleg met Flevoland niet aangepast.</li> </ul>
<b>Gooi en Vechtstreek</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wil direct bestuurlijk betrokken zijn. Blij met raadpleging.</li> </ul>	De Gooi en Vechtstreek is op dit moment betrokken via de provincie Noord-Holland. In de Stuurgroep RRAAM zijn reeds afspraken gemaakt over betrokkenheid gemeenten. Op 20 mei komt de projectdirecteur RRAAM en de directeur van de Werkmaatschappij Amsterdam-Almere langs bij het bestuurlijk Provinciaal Verkeer en Vervoerberaad (PVVB) Gooi en Vechtstreek en op 1 juli is er een bijeenkomst met de gemeenten en de waterschappen.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weinig aandacht voor Oostkant Almere en NV-Utrecht</li> </ul>	De ontwikkeling van Almere in het Oosterwold maakt volwaardig deel uit van de drievoudige ambitie van RRAAM.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Notitie legt geen link tussen RRAAM en Deltaprogramma.</li> </ul>	Relevante projecten voor de Rijksstructuurvisie zijn als <u>bijlage toegevoegd aan de Notitie (bijlage II)</u> .
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onderschrijft woningbouwonderzoek. Onderzoek ook de effecten van Almere op woningmarkt en economische ontwikkeling in Gooi en Vechtstreek.</li> </ul>	Eens, het woningbehoefte-onderzoek richt zich op de gehele Noordelijke Randstad.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niet eens met dat AGU een regionale opgave is.</li> <li>AGU (incl. HOV) volwaardig meenemen als randvoorwaarde voor schaa sprong. Daarom ook het plangebied op AGU aanpassen tot stad Utrecht</li> </ul>	In de Rijksstructuurvisie worden de interfaces met projecten die een relatie hebben met de drievoudige schaa sprong, zoals AGU en Luchthaven Lelystad, beschreven. Hiervoor is het niet nodig het plangebied aan te passen.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Men stelt dat kiezen voor het Hollandse Brug-alternatief een extra OV-pakket in relatie tot OV-SAAL vergt. Hoe wordt hier uitwerking aangegeven? Ook in relatie tot Vechtbrug/tunnel en Gooiboog</li> </ul>	Binnen het Rijk en in overleg met de regio wordt onderzocht welke maatregelen aanvullend benodigd zijn. Besluitvorming over de verschillende alternatieven zal plaatsvinden in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen die eind 2011 wordt vastgesteld in het BO RRAAM.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordelingskader: de doelen "sociale dynamiek..." en "Leefbaarheid" niet alleen lokaal maar ook regionaal bekijken.</li> </ul>	Is aangepast conform beschrijving bij reactie van de gemeente Diemen

<b>Hoorn</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verontrust over impact op Hoornsche Hop.</li> <li>• Brede zorg dat de nadelen van de schaa sprong vooral aan de westkant van het Markermeer terecht komen; met name in relatie tot de benodigde natuurmaatregelen.</li> </ul>	Het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem biedt niet alleen ontwikkelruimte voor Almere, maar ook voor andere ontwikkelingen in het Markermeer-IJmeer, zoals toeristisch-recreatieve ontwikkelingen aan de Noord-Hollandse kust, zie hiervoor ook het volgende punt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Studiegebied (MKBA) moet toeristisch-recreatieve economische ontwikkeling van Hoorn en regio omvatten.</li> </ul>	In de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer wordt onderzoek gedaan naar de toeristisch-recreatieve potentie van het gehele gebied (dus ook van Hoorn en omgeving, daar waar een relatie is met het Markermeer) en de ruimte die het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem hiervoor biedt. Dit zal input zijn voor de MKBA.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderbouwing van aanleiding voor integraal plan is mager: alleen juridisch in relatie tot N2000</li> </ul>	De drievoudige ambitie is een nadrukkelijke wens van de bestuurders. In het hoofdstuk probleemverkenning en doelstelling RRAAM (hoofdstuk 2) van de Notitie gaat hierop in.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MKBA richt zich op regionale effecten. Onduidelijk of dit verder strekt dan Almere en omstreken. Effecten altijd beoordelen voor het gehele plangebied.</li> </ul>	De MKBA bekijkt de welvaartseffecten van de drievoudige ambitie op nationale schaal, dus inclusief het hele plangebied.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoornsche Hop onterecht in nulalternatief. Maakt integraal deel uit van TBES</li> </ul>	Indien de startbeslissing voor de Hoornsche Hop in 2011 wordt genomen is het conform de MIRT-spelregels onderdeel van het nulalternatief.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In beoordelingskader beperkt aandacht voor toeristische en economische activiteiten. Alleen voor lokaal niveau. Dit ook borgen voor verder gelegen gebieden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Is aangepast conform beschrijving bij reactie op de gemeente Diemen (lokaal/regionaal niveau wordt niet meer vooraf aangegeven).</li> <li>- Toerisme is aangevuld.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toekomstagenda Markermeer/IJmeer, Nationaal Waterplan en RAAM-brief bedreigend voor positie Hoorn als (recreatie)haven. Zorg dat compensatiemaatregelen aan westkant Markermeer terecht komen.</li> </ul>	Voor het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem zijn verschillende ingrepen nodig. Deels zullen deze aan de Noord-Hollandse kust plaatsvinden, deels aan de Flevolandse kust (oermeeras, vooroever Lepelaarsplassen, etc.). Deze maatregelen worden in samenhang met de toeristisch-recreatieve opgave bekeken. Het TBES biedt ook kansen voor toeristisch-recreatieve ontwikkelingen door het bieden van

		ontwikkelingsruimte, het verbeteren van de kwaliteit van het Markermeer-IJmeer en het toevoegen van vaardoelen aan het Markermeer-IJmeer.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoorn wil maximaal betrokken worden bij participatieproces-RRAAM</li> </ul>	Een aantal ambtenaren is uitgenodigd lid te worden van het RRAAM netwerk op LinkedIn. Op die manier kan men op de hoogte blijven en meediscussiëren over onderwerpen, die spelen in het maatschappelijk proces RRAAM. De gemeente Hoorn is op dit moment betrokken via de provincie Noord-Holland. De Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer heeft met de gemeente gesproken over de plannen in de Hoornsche Hop. Daarnaast organiseert de Stuurgroep RRAAM op 1 juli een bijeenkomst met gemeenten en waterschappen.
<b>Intergem. Samenwerkingorg. Waterland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De landschappelijke en cultuur(historische) kenmerken van deze regio moeten meewegen in afweging van alternatieven.</li> <li>• Te veel en te eenzijdige inzet op buitendijkse ontwikkelingen. Op 14-03 heeft de minsister aangegeven dat keuze voor buitendijks nog open ligt.</li> </ul>	Dit maakt onderdeel uit van het beoordelingskader en de planMER.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Binnendijkse mogelijkheden voor woningbouw worden onvoldoende onderzocht.</li> </ul>	Er wordt op dit moment onderzoek gedaan naar zowel binnendijkse als buitendijkse ontwikkelingen. De keuze voor binnendijks, dan wel buitendijkse ontwikkeling wordt in 2012 genomen.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In hoeverre betreft het 100.000 nieuwe arbeidsplaatsen of verdringing bestaande vanuit mede Waterland?</li> </ul>	In het kader van de MKBA voor de RAAM-brief (2009) is hier onderzoek naar gedaan. Hieruit blijkt dat de nieuwbouw invloed heeft op de binnenlandse migratie en dat op regionaal niveau werkgelegenheid op lange termijn de bevolking volgt. In de MKBA ten behoeve van de Rijksstructuurvisie wordt hier opnieuw naar gekeken.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relatie met Deltaprogramma ontbreekt. Toekomstig (flexibel) peilbeheer kan conflicteren met buitendijks ontwikkeling (afname open water).</li> </ul>	<p>Relevante projecten voor de Rijksstructuurvisie zijn als bijlage toegevoegd aan de Notitie (bijlage II). Voor buitendijkse ontwikkelingen is het Nationaal Waterplan het beleidskader in het IJsselmeergebied. Hierin is voor de gemeente Almere extra buitendijkse ontwikkelruimte gecreëerd. Vanwege de geringe impact op het bergend vermogen hoeft dit niet gecompenseerd te worden. Hierbij gaat het dus om reeds vastgesteld beleid.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoordelingskader: <ul style="list-style-type: none"> <li>- functie IJsselmeergebied als zoetwaterbekken opnemen;</li> <li>- Archeologische waarden en cultuurhistorie beter borgen.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zie bovenstaande reactie. Dit is reeds in het kader van het Nationaal Waterplan onderzocht. Dit is daarmee dus ook niet onderscheidend voor de alternatieven.</li> <li>- Archeologie en cultuurhistorie worden meegenomen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onduidelijkheid over focus onderzoek planMER en MKBA</li> </ul>	<p>De notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft de uitgangspunten voor beide onderzoeken.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effectenonderzoek aanvullen voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>- zoetwater en waterberging;</li> <li>- openheid/leegte, vergezichten en duisternis landschap;</li> <li>- N2000/VHR: binnendijkse alternatieven serieus meenemen.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dit wordt in de planMER onderzocht;</li> <li>- Dit wordt ook in de planMER onderzocht;</li> <li>- In de notitie Kansrijke oplossingsrichtingen ('zeef 1') wordt bepaald welke alternatieven worden meegenomen in het verdere proces. Het ligt in de lijn der verwachting dat daar zowel binnendijkse als buitendijkse alternatieven bij zitten.</li> </ul>
<b>Lelystad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wil meer aandacht voor rol van Lelystad bij RRAAM en wil in plan- en studiegebied van MKBA en MER worden opgenomen.</li> </ul>	<p>Het plangebied is dat gebied waar de maatregelen worden genomen. In Lelystad worden geen maatregelen genomen, met uitzondering van de buitendijkse gebieden. Wel worden eventuele effecten in beeld gebracht. Lelystad zal op onderdelen dus wel onderdeel uitmaken van het studiegebied.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vraagt onderzoek naar effecten schaalprong op Hanzelijn, A6, A64 en N23.</li> </ul>	<p>Verkeerskundige effecten van de alternatieven in het studiegebied worden onderzocht.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nul-alternatief: in gang gezette ontwikkelingen voor lucht- en binnenhaven (Flevokust) meenemen.</li> </ul>	<p>Ontwikkelingen waartoe besloten is maken deel uit van het nulalternatief.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• IJmeerlijn-alternatieven moeten rekening houden met de werkgelegenheid van de lucht- en binnenhaven.</li> </ul>	Autonome ontwikkelingen worden meegenomen in het nulalternatief. Effect van de IJmeeralternatieven op de werkgelegenheid wordt onderzocht.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoordelingskader aanpassen op rol en positie Lelystad.</li> </ul>	Het beoordelingskader is gericht op die zaken die onderscheidend (kunnen) zijn tussen de (verwachte) alternatieven. Indachtig deze afbakening is het beoordelingskader aangepast.
<b>Provincie Noord-Holland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krappe planning qua afstemming tussen werkmaatschappijen en RSV. Mag niet ten koste gaan van afstemmingsproces, het opstellen en beoordelen van alternatieven en regionale en maatschappelijke afstemming.</li> </ul>	De planning van de Rijksstructuurvisie is vastgelegd in het Plan van Aanpak Rijksstructuurvisie die, na consultatie van de Stuurgroep, door de Rijksregiegroep op 5 oktober is vastgesteld.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wil meer inzicht in het besluitvormingsproces in 2011. Verzoekt de rol van regionale en maatschappelijke partijen daarbij duidelijk te verwoorden.</li> </ul>	De consultatie en beslismomenten zijn beschreven in het Plan van Aanpak voor de Rijksstructuurvisie en het participatieplan zijn geen onderdeel van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leg relatie met het Deltaprogramma IJsselmeergebied.</li> </ul>	Relevante projecten voor de Rijksstructuurvisie zijn als bijlage toegevoegd aan de Notitie (bijlage II).
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoordelingskader: het criterium "Natuurontwikkeling" vervangen voor "Draagkracht, Habitatdiversiteit en Soortendiversiteit" en draagvlak onder regionale en lokale overheden toevoegen.</li> </ul>	Natuurwaarden is conform voorstel aangepast
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belangrijkste belangen van NH duidt men: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Woningbouw: opgave moet goed aansluiten bij vraag in MRA-verband</li> <li>- Ecologie, toerisme en recreatie: openheid en weidsheid zijn de kernkwaliteit van het Markermeer en IJmeer.</li> <li>- Er moet een goede afstemming zijn tussen maatregelen voor ecologie en mogelijkheden voor toerisme/recreatie (denk aan Hoornsche Hop).</li> <li>- Economie: goede afstemming plannings kantoren en bedrijventerreinen in relatie tot MRA ambities en PLABEKA.</li> <li>- Bereikbaarheid: voldoende aandacht voor AGU.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eens, dit geldt ook voor de NV Utrecht. Daarom wordt een woningbehoefte-onderzoek uitgevoerd;</li> <li>- Dit wordt meegenomen in de planMER en het beoordelingskader</li> <li>- De Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer doet onderzoek naar de ecologische maatregelen en de relatie met toerisme en recreatie.</li> <li>- Eens</li> <li>- In de Rijksstructuurvisie worden de interfaces met projecten die een relatie hebben met de drievoudige schaa sprong, zoals AGU en Luchthaven Lelystad, beschreven.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provinciale Staten is tegen buitendijkse ontwikkelingen, heeft voorkeur voor verbeteren van bestaande infra en wil een eventuele IJmeerlijn ondergronds</li> </ul>	De positie van Provinciale Staten is bekend.
<b>Utrecht</b>	<p>Notitie in lijn met gemaakte afspraken, wel kanttekeningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Notitie focust vooral relatie A'dam-Almere. RRAAM bedoeld voor Noordelijke Randstad waar NV-Utrecht onderdeel van is. Meer balans nodig.</li> </ul>	Eens, relatie Almere-Utrechtse regio een aantal keer verduidelijkt in de Notitie.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Woningbouwdruk in NV-U onverminderd hoog waardoor er geen reden is om schaa sprong ter discussie te stellen.</li> </ul>	Signaal toegevoegd aan de Notitie (paragraaf 3.3)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relatief weinig aandacht voor oostkant en AGU volwaardig meenemen.</li> </ul>	De ontwikkeling van Almere in het Oosterwold maakt volwaardig deel uit van de drievoudige ambitie van RRAAM. In de Rijksstructuurvisie worden de interfaces met projecten die een relatie hebben met de drievoudige schaa sprong, zoals AGU en Luchthaven Lelystad, beschreven.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gaan ervan uit dat de Stichtse Brug binnen plangebied valt.</li> </ul>	Het plangebied is dat gebied waar de maatregelen worden genomen. De Stichtse Brug valt buiten het plangebied, hier zijn geen maatregelen voorzien.
<b>Waternet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaderrichtlijn Water-doelstellingen toevoegen als uitgangspunten en kaders effecten-onderzoek.</li> <li>• KRW op verschillende plaatsen in notitie meenemen.</li> </ul>	In de planMER wordt onderzoek gedaan naar de effecten op de waterkwaliteit en daarmee dus naar de effecten die de alternatieven hebben op het halen van de KRW-doelstellingen.

<b>Wettelijke Adviseurs</b>		
<b>EL&amp;I</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Helder verhaal dat orde schept</li> <li>• Vooral detail/tekstueel commentaar (zie reactie daarvoor zelf)</li> </ul>	Opmerkingen zoveel mogelijk verwerkt.
<b>RCE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geeft korte beschrijving van relevante zaken voor archeologie, historische geografie en gebouwd erfgoed.</li> </ul>	Dit wordt in de planMER opgenomen en onderzocht.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Invloed op landschap, cultuurhistorie en archeologie in samenhang beschouwen (beoordelingskader).</li> <li>• Verschillende aanscherpingen van de indicatoren in het beoordelingskader voorgesteld.</li> </ul>	Telefonisch afgestemd. In planMER samenhang goed borgen, in beoordelingskader wel apart vanwege de verschillende bestuurlijke belangen ten aanzien van landschap en archeologie



	<ul style="list-style-type: none"> <li>In MKBA cultureel erfgoed in hectare in plaats van objecten meenemen zodat ook ruimtelijke context een rol speelt.</li> </ul>	De resultaten uit de planMER worden als input gebruikt voor de MKBA. Tabel MKBA aangepast.
<b>RWS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Criteria in zeef 1 kennen verschillend (orde)niveau.</li> <li>In Beoordelingskader waterkwaliteit en -kwantiteit opnemen.</li> </ul>	Zeef 1 is aangepast. In de planMER wordt zowel waterkwaliteit als waterkwantiteit onderzocht. In het beoordelingskader worden alleen zaken genoemd die onderscheidend zijn tussen de alternatieven. De verwachting is dat dit voor beide criteria niet het geval is.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abstractieniveau voor waterkwaliteit, -kwantiteit en scheepvaart is nu nog hoog. Later in onderzoeken wel voldoende uitwerken en meenemen.</li> </ul>	Wordt als aandachtspunt meegenomen in de onderzoeken.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onduidelijk in hoeverre de geplande ontwikkelingen invloed hebben behoud en versterking van de kernkwaliteiten van het Groene Hart en tegengaan van verdere verstedelijking van de rijksbufferzone.</li> </ul>	In het in de notitie aangekondigde woningbehoefte-onderzoek zal worden onderzocht in hoeverre de ambitie voor Almere invloed heeft op de woningbehoefte in het Groene Hart en op andere locatie in de omgeving van het plangebied.
<b>VI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VI heeft vooral aandacht voor de indicatoren en effecten van het criterium omgevingskwaliteit: geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.</li> </ul>	Eens.

#### **Vrijwilligadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage**

De Commissie heeft op 27 april 2011 op verzoek van het RRAAM-team een vrijwillig advies uitgebracht over de notitie Reikwijdte en Detailniveau. De Commissie vindt de volgende punten in het MER het belangrijkste:

- een uitgewerkte analyse van de probleem- en doelstellingen ter onderbouwing van nut en noodzaak van het voornemen en ten behoeve van de brede verkenning van relevante (nog niet eerder genoemde) alternatieven;
- een navolgbare trechtering van alternatieven tot een voorkeursalternatief, waarbij het milieubelang een prominente plaats heeft gekregen. Bij het milieubelang ligt het accent op natuur (Natura 2000) en kwaliteit van de leefomgeving;
- goede afstemming tussen het milieueffectrapport en de maatschappelijke kostenbatenanalyse.

Waar mogelijk is het advies van de commissie verwerkt in deze notitie. Ten aanzien van nut en noodzaak wordt verwezen naar de RAAM-brief (2009). Daarin is besloten tot een primair westelijke verstedelijkingsontwikkeling van Almere in combinatie met een IJmeerlijn, mits deze substantieel goedkoper wordt en meer baten zal opleveren. De focus ligt daarmee nu op het optimaliseren van dit besluit. Voor de woningbehoefte wordt wel uitgezocht of de eerdere prognoses door de crisis nog steeds opgeld doen.

## Bijlage V: Lijst afkortingen programma RRAAM

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

## Colofon

**Uitgave** : Ministerie van Infrastructuur en Milieu/  
Rijksteam Amsterdam-Almere-Markermeer in  
het kader van Rijk-Regio programma Amsterdam-Almere-  
Markermeer (RRAAM)

**Informatie**

Telefoon : 070 – 4567050  
E-mail : [info@rraam.nl](mailto:info@rraam.nl)  
Internet : [www.rijksoverheid.nl/rraam](http://www.rijksoverheid.nl/rraam)