

rraam

Rijk-regioprogramma
AMSTERDAM — ALMERE — MARKERMEER

OOGST CONSULTATIE 2012



Oogst Consultatie 2012

rraam

Rijk-regioprogramma

AMSTERDAM — ALMERE — MARKERMEER

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Uitgangspunten en uitvoering consultatie.....	4
3. Oogst consultatie publiek (bewoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven)	7
Rode draad schriftelijke reacties bewoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven	7
Reacties per thema	8
Actieve inzet	12
4. Oogst consultatie lokale en regionale overheden	13
Rode draad schriftelijke reacties overheden in de regio.....	13
Samenvatting schriftelijke reacties overheden in de regio	15
Samenvatting reacties overheden op RRAAM n.a.v. Consultatienotitie in gesprekken.....	34
5. Advies Maatschappelijk Proces RRAAM	35
Hoofdpijnen advies RRAAM-werk.....	35
Vervolg	37
6. Vervolgstappen	38

Bijlage 1 Onderzoeksresultaten RRAAM juli 2012

1. Inleiding

Vanaf de start van het Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) in 2010 is de omgeving betrokken. In het participatieproces is het publiek op diverse momenten uitgenodigd mee te denken over de toekomst van de noordelijke Randstad. RRAAM vindt het belangrijk om in een vroeg stadium een indruk te krijgen van de meningen die betrokkenen hebben, zodat deze inbreng kan worden meegenomen bij de voorbereiding van de voorziene besluitvorming over RRAAM in december 2012. Deze besluitvorming is de basis voor de concept-Rijksstructuurvisie, die naar verwachting in voorjaar 2013 wordt vastgesteld. Daarom is in het derde kwartaal van 2012 een consultatieronde georganiseerd over de door RRAAM behaalde (onderzoeks)resultaten. Na het vaststellen van de concept-Rijksstructuurvisie vindt de zienswijzeprocedure plaats. Iedereen kan daarbij zijn of haar zienswijze kenbaar maken. Deze procedure vindt waarschijnlijk in het tweede kwartaal van 2013 plaats.

De consultatieperiode was van 2 juli tot en met 7 september 2012. In dit Oogstdocument wordt weergegeven wat deze consultatie heeft opgeleverd. Het betreft reacties die zijn ingezonden via de website van het Centrum Publieksparticipatie en de inbreng ontvangen in de consultatiebijeenkomsten in Almere en Amsterdam.

In dezelfde periode zijn door de regionale omgevingsmanagers van het RRAAM-team gesprekken gevoerd met bestuurders van lokale en regionale overheden en is voor de bestuurders een regionale informatiebijeenkomst georganiseerd. De samenvatting van de brieven die deze overheden in het kader van de consultatie naar RRAAM hebben gestuurd leest u ook in dit Oogstdocument.

Tevens is in dit document de stand van zaken in het maatschappelijk proces RRAAM o.l.v. Guido van Woerkom opgenomen, waarbij ook een relatie wordt gelegd met de consultatieoogst. In dit maatschappelijk proces adviseert een kerngroep van dertien maatschappelijke organisaties in samenwerking met een breder netwerk direct aan de Minister van IenM. Een eindadvies gericht op de besluitvorming volgt in november 2012.

Het Oogstdocument wordt meegegeven aan de bestuurders, die naar verwachting eind 2012 een besluit gaan nemen over RRAAM. Daarnaast vindt er op basis van dit Oogstdocument een terugkoppeling plaats aan degenen die hebben deelgenomen aan de consultatie.

2. Uitgangspunten en uitvoering consultatie

Uitgangspunten

Rijk en regio willen dat de noordelijke Randstad zich verder ontwikkelt tot een internationaal concurrerende Europese topregio. Dit vereist inzet op drie ambities: moderne woon- en werklocaties, goede bereikbaarheid en mogelijkheden voor natuur en recreatie. In RRAAM hebben de betrokken partijen onderzocht hoe deze ambities te realiseren zijn. De uitgangspunten voor RRAAM zijn weergegeven in de RAAM-brief (november 2009) en het Integraal Afsprakenkader (IAK, januari 2010). In de RAAM-brief heeft het kabinet de drie ambities voor de regio Amsterdam-Almere-Markermeer vastgelegd. In principe is gekozen voor een westelijke ontwikkeling van Almere inclusief IJmeerverbinding en het realiseren van het Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem (TBES) voor het Markermeer en IJmeer. RRAAM heeft opdracht gekregen om de projecten te optimaliseren. In het IAK hebben Rijk en regio bestuurlijke afspraken gemaakt om tot vervolgbesluitvorming te komen in 2012. Daartoe zijn de resultaten van de optimalisatie eind juni opgeleverd en weergegeven in een Consultatienotitie. Het doel van de consultatieronde was de meningen in kaart brengen over de ontwikkelingen in het gebied aan de hand van de onderzoeksresultaten (zie ook bijlage 1).

Uitvoering consultatieronde

De consultatieperiode vond plaats van 2 juli tot en met 7 september 2012. De organisatie was in handen van het RRAAM-team en het Centrum Publieksparticipatie, in samenwerking met het Communicatieplatform RRAAM en vertegenwoordigers van het maatschappelijk proces. Tien weken lang konden betrokkenen via de website van het Centrum Publieksparticipatie reageren op de Consultatienotitie RRAAM, aan de hand van de volgende drie vragen:

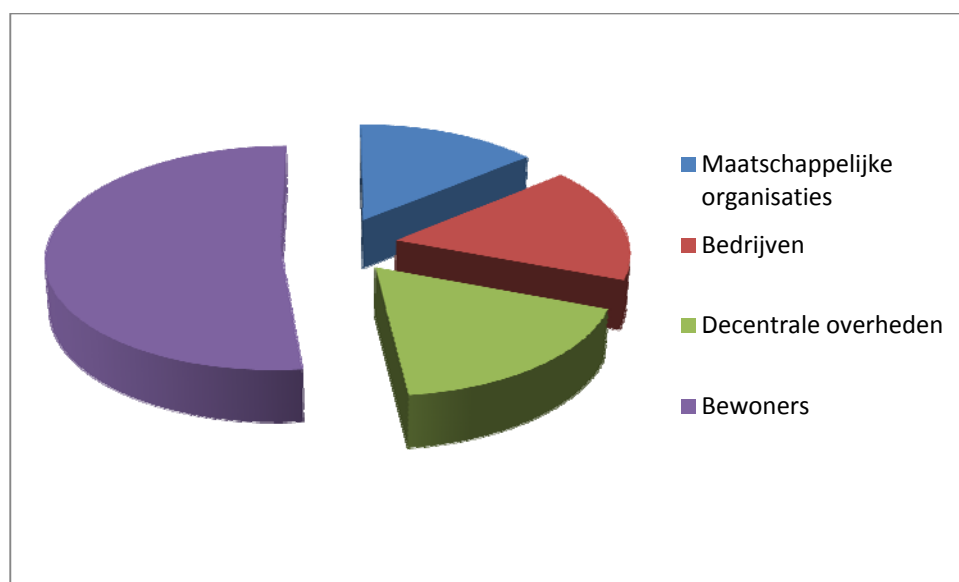
- Wat vindt u belangrijk als het gaat om de ontwikkeling van Amsterdam-Almere-Markermeer en waarom?
- Welke van de beschreven alternatieven passen bij uw ideeën? Welke staan daar het verst vanaf en waarom?
- Waar zou u zich actief voor willen inzetten?

Ook organiseerde RRAAM twee consultatiebijeenkomsten op 10 juli in Almere en op 12 juli in Amsterdam, waarbij het publiek met de RRAAM-organisatie en vertegenwoordigers vanuit het maatschappelijk proces in gesprek kon gaan over de (onderzoeks)resultaten. In die bijeenkomsten, waarvoor de belangstelling beperkt was, is ook inbreng verzameld, die is meegenomen in de consultatie-oogst.

Het brede publiek is geattendeerd op de consultatieronde RRAAM, door de verspreiding van een speciaal voor de consultatie ontwikkelde folder, de publicatie van advertenties in huis-aan-huisbladen, aankondigingen in de RRAAM nieuwsbrief en LinkedIn groep, aankondigingen op websites en in nieuwsbrieven van gemeenten in Noord-Holland en Flevoland.

Naast de consultatie van het publiek, hebben de regionale omgevingsmanagers van RRAAM in dezelfde periode gesprekken gevoerd met bestuurders van lokale en regionale overheden en is er een regionale informatiebijeenkomst voor de bestuurders georganiseerd. Een aantal van hen heeft een brief gestuurd, in het kader van de consultatieronde. Ook deze reacties zijn geanalyseerd en toegevoegd aan de consultatie-oogst.

In het maatschappelijk proces RRAAM, onder leiding van Guido van Woerkom, wordt een eindadvies voorbereid. Het RRAAM-werk, de kerngroep van dertien maatschappelijke partijen, heeft met het bredere RRAAM-netwerk op 1 oktober een bijeenkomst georganiseerd. Hierin is gekeken op welke punten de consultatie-oogst van bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties het advies van het RRAAM-werk aan de minister van IenM kan versterken. Zo is een relatie gelegd tussen de consultatieronde gericht op het brede publiek en het maatschappelijk proces.



Figuur 1 Achtergrond inzenders

De reacties

Op 7 september 2012, de sluitingsdatum van de consultatieronde, had het Centrum Publiekparticipatie 110 reacties ontvangen. Daarna werden nog 4 schriftelijke reacties van overheden uit de regio ingezonden en meegenomen in de oogst. De totale oogst komt hiermee op 114 reacties.

Van de 114 ontvangen reacties zijn er 58 afkomstig van bewoners, 19 van bedrijven, 17 van maatschappelijke organisaties en 20 van overheden.

Daarbij moet worden opgemerkt, dat twee reacties namens een grote groep bedrijven of organisaties zijn ingebracht (Stadsmanifest Almere 2.0 en Almeerse organisaties, die in totaal 57 partijen vertegenwoordigen).

Reacties komen uit alle delen van de noordelijke Randstad, maar het meest uit Waterland (27) en Almere (18). Andere reacties komen vooral uit

Amsterdam (12), Noord-Holland-Noord (11, waarvan 5 uit Hoorn), het Gooi (11), Lelystad (6), Haarlem (3) en Utrecht (3).

Met het oog op de doorwerking zijn de reacties in dit hoofdstuk ondergebracht bij de volgende thema's:

1. Regionale samenhang (concurrentiepositie noordelijke Randstad)
2. Ecologische ambitie (natuur, openheid landschap, cultuurhistorische waarde)
3. Bereikbaarheid (alternatieven)
4. Verstedelijking (woningbouw, kwaliteit stad Almere incl. werkgelegenheid).

Ook is gekeken naar de in de reacties gedane voorstellen voor actieve inzet in het gebied.

In de consultatiebijeenkomsten in Almere en Amsterdam is ook inbreng geleverd, die is opgenomen in het totale aantal van 114. Het gaat om 12 reacties, waarvan 2 anoniem. De reacties zijn afkomstig van 1 bewoner, 5 maatschappelijke organisaties, 2 bedrijven, 1 politieke partij en 1 gemeente. Zij komen uit Almere, Amsterdam, Weesp, Hoorn en Den Haag.

3. Oogst consultatie publiek (bewoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven)

Dit hoofdstuk geeft de oogst weer van de bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties die hebben gereageerd. De in totaal 94 reacties zijn ingedeeld op de thema's regionale samenhang, natuur, bereikbaarheid en verstedelijking.

Rode draad schriftelijke reacties bewoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven

Uit de inbreng van bewoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven komt de volgende rode draad naar voren.

Regionale samenhang/Concurrentiepositie noordelijke Randstad

1. Een aantal bewoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven vraagt aandacht voor de regionale samenhang. De internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam vraagt om samenhang in de besluiten die in dit gebied worden genomen. Die is nodig om een goede leefomgeving in de hele regio te creëren, waarin iedereen zich naar vermogen kan ontwikkelen.

Ecologische ambitie/openheid/cultuurhistorische waarde

2. De ecologische ambitie wordt door een aantal inzenders een zelfstandige opgave genoemd, waarbij de natuur wordt gezien als basisvoorziening voor het gebied, die waarde creëert en niet in kwaliteit mag afnemen.
3. In bijna de helft van de reacties wordt gepleit voor behoud van natuur en openheid van het landschap, omdat men in dit gebied wil blijven ontspannen en genieten van de natuur, stilte en leegte.
4. Behoud van mogelijkheden voor waterrecreatie is belangrijk voor de gebruikers, maar ook voor de bedrijven die in deze sector actief zijn.

Bereikbaarheid

5. Meningingen over de infrastructuuralternatieven zijn divers. Er zijn zowel voor- als tegenstanders voor een IJmeerverbinding en het alternatief Hollandse Brug.
6. Argumenten voor een IJmeerverbinding die genoemd worden zijn: de verbetering van de bereikbaarheid van het gebied is van groot belang, een nieuwe verbinding is een voorwaarde voor de aansluiting van Almere op de Metropoolregio Amsterdam en maakt de meeste woningen in een kwalitatief goede setting mogelijk. Het zuidelijk tracé biedt beperktere aantasting van de openheid van het IJmeer en mogelijkheid tot combinatie met fiets- en wegverbinding. De metrotram naar Amsterdam CS heeft een positief effect op de binnenstad van Amsterdam en dat komt de hele metropoolregio ten goede.
Argumenten tegen: een IJmeerverbinding wordt te duur gevonden (in deze economisch moeilijke tijden) en tast de openheid van het IJmeer aan. Het zuidelijk tracé is geen reële optie, omdat deze dwars door Bloemendalerpolder/KNSF-terrein loopt.
7. Argumenten voor de Hollandse Brug, die genoemd worden zijn: de kosten zijn veel lager, de reistijden naar belangrijke centra in de Randstad korter en het open IJmeer wordt niet aangetast.

Argumenten tegen: de Hollandse Brug zorgt voor doorsnijding van een stadsdeel van Almere en meer bebouwing in de Weerwaterzone, terwijl dit een rustpunt in de stad moet blijven.

8. Koepelorganisaties van het bedrijfsleven in Almere en Flevoland en enkele bewoners pleiten ervoor om de OV-verbinding (op termijn) uit te breiden met een wegverbinding. Het bedrijfsleven in Almere en Flevoland vraagt bij de groei van Almere op de lange termijn om uitbreiding van het wegennet om nieuwe knelpunten te voorkomen en om meer robuustheid in de verbindingen naar Amsterdam te krijgen.

Verstedelijking

9. Het verhogen van de kwaliteit van Almere wordt gezien als een zelfstandige opgave. Bij de groei van de stad moet de inzet op het versterken van de bestaande stad met bijbehorende voorzieningen gehandhaafd blijven. Bewoners waarderen Almere om de ruimte, het groen en het water en roepen op om bij de ontwikkeling gebruik te maken van deze unique selling points in de regio. De cultuurhistorische waarde van bijvoorbeeld de Stelling van Amsterdam is ook zo'n unique selling point.
10. De toename van de werkgelegenheid in Almere en inzet daarop wordt belangrijk gevonden. Dit om te komen tot een volwaardige stad en omdat de groei van het aantal woningen in samenhang met het aantal arbeidsplaatsen de minste belasting van natuur en milieu met zich meebrengt.

Reacties per thema

De inbreng per thema is zoveel mogelijk gekwantificeerd weergegeven. Als er getallen worden weergegeven, dan is dat gezien vanuit de 94 reacties van bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties.

Regionale samenhang/Concurrentiepositie noordelijke Randstad

Zes reacties gaan over het regionale schaalniveau. De **internationale concurrentiepositie** van de Metropoolregio Amsterdam wordt belangrijk gevonden door een bewoner, vier maatschappelijke organisaties en een groep gebiedsontwikkelaars. Het bedrijfsleven in Almere en Flevoland uit zijn zorgen over de tendens naar het beperken van de kosten en het verlagen van het ambitieniveau voor de regio, onder invloed van het huidige economische klimaat. Men vindt de **samenhang in de besluiten** die in dit gebied (in verschillende projecten/programma's) worden genomen van belang. Met name bij het zuidelijk tracé wordt aandacht gevraagd voor de samenhang met andere projecten/ontwikkelingen in de regio. Die samenhang is nodig om een goede leefomgeving in de hele regio te creëren, waarin iedereen zich naar vermogen kan ontwikkelen. Volgens een persoon is een grotere rol van het rijk op het gebied van ruimtelijke ordening gewenst.

Natuur/Openheid landschap/Cultuurhistorische waarde

Twaalf inzenders vragen om de inzet op een **Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem (TBES)**.

Er wordt voor gepleit niet te wachten met investeringen in natuur en groen tot deze door nieuwe bewoners worden gevraagd, maar deze zo snel mogelijk als toekomstgerichte basisvoorziening te ontwikkelen. Voorkomen moet worden, dat de kwaliteit van de natuur verder afneemt.

TBES zou een voorwaarde moeten zijn voor verdere gebiedsontwikkeling en kan worden gezien als een belangrijk middel om ecosysteemdiensten gericht te versterken.

In de consultatiebijeenkomsten is ook opgeroepen om nu al de groen-blauwe infrastructuur te versterken, ook als de ontwikkeling van Almere langzaam verloopt. Tien van de twaalf inzenders geven aan geen TBES fase 3 te willen, want men denkt dat dit een nieuwe infraverbinding en buitendijks bouwen juridisch faciliteert.

Bijna de helft van de inzenders vraagt aandacht voor het behoud van natuur en landschap, waarbij de **openheid en weidsheid** regelmatig expliciet worden genoemd. Deze inzenders willen geen nieuwe infrastructuurverbinding (ook geen tunnel, omdat aan weerszijden sprake zal zijn van tunnelmonden die op eilanden liggen, die op ongeveer 800 meter uit de kust worden aangelegd). Buitendijks bouwen en het plaatsen van windmolens in het gebied is voor hen onacceptabel. 26 inzenders ondersteunen de Stichting De Kwade Zwaan, die zelf ook een reactie heeft gegeven.

Daarnaast wordt twee keer aandacht gevraagd voor de **cultuurhistorische waarde** van de oude Zuiderzeeoeveren en de Stelling van Amsterdam, waar bijvoorbeeld forteiland Pampus deel van uitmaakt.

Tegelijkertijd is er het spanningsveld met de mogelijkheden voor **waterrecreatie**. Er wordt door 32 inzenders groot belang gehecht aan vrij bevaarbaar water. Bepaalde luwtmaatregelen voor de Noord-Hollandse kust worden gezien als grote belemmeringen, terwijl zij volgens sommigen niet nodig zijn, want de natuur herstelt zich volgens hen zelf al. Concreet wordt geadviseerd om de Houtribdijk te gebruiken voor luwtmaatregelen (met verwijzing naar het Marker Wadden-voorstel van Natuurmonumenten) en niet de Noord-Hollandse kust. Speciale aandacht wordt gevraagd voor de Vechtbrug bij Weesp. Als deze brug op slot gaat, zou dit grote consequenties kunnen hebben voor toerisme en recreatie in de Vechtstreek.

Bereikbaarheid

Meer dan de helft van de reacties gaat over de bereikbaarheid en de verschillende alternatieven die in RRAAM zijn onderzocht. Het levert een divers beeld op.

Wat betreft de **IJmeerverbinding** zijn er voor- en tegenstanders. Alle varianten, tunnel, brug en ook de metrotram naar Amsterdam CS, worden genoemd in de reacties.

Een nieuwe verbinding past in de ogen van de voorstanders bij het vormen van één samenhangende regio. Voor een groep van 41 Almeerse organisaties is de IJmeerverbinding tussen Amsterdam en Almere een voorwaarde om een goed vestigingsklimaat te creëren en de economische opgave in Almere te realiseren. De metrotram naar Amsterdam CS heeft een positief effect op de binnenstad van Amsterdam en dat komt de hele metropoolregio ten goede.

Een inzender doet het voorstel om de mogelijkheid van een boortunnel (i.p.v. een zinktunnel) te betrekken bij de uitwerking.

Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor een goede verbinding tussen Almere en Schiphol, ook 's nachts.

De tegenstanders vragen om behoud van de openheid en weidsheid van natuur en landschap. De landschappelijke inpassing van een nieuwe verbinding wordt belangrijk gevonden. Ook bij bereikbaarheid wordt een relatie gelegd met de waterrecreatie: als er een brug over het IJmeer komt moet die wel hoog genoeg zijn.

Een paar inzenders vinden de kosten voor een IJmeerverbinding te hoog, gezien de economisch moeilijke tijden.

Het **zuidelijk tracé** wordt relatief weinig genoemd. Ook dit alternatief kent voor- en tegenstanders. Het zuidelijk tracé wordt door de voorstanders gezien als een verbinding met een beperktere aantasting van de openheid van het IJmeer en met de mogelijkheid tot combinatie met fiets- en wegverbinding. Voor de tegenstanders is het zuidelijk tracé geen reële optie, omdat deze dwars door Bloemerdalerpolder/ KNSF-terrein loopt en geen oplossing biedt voor de verdere ontsluiting van IJburg.

Voor anderen (die voor behoud van openheid van het landschap zijn) is de **Hollandse Brug** het enige reële alternatief, dat de laagste investeringen vergt en in hun ogen een verbetering met zich meebrengt van zowel westelijk Almere als het oostelijk deel en Almere-Centrum. Voor dit alternatief is ondersteuning vanuit diverse bedrijven vanuit de waterrecreatiesector (rederijen, jachthaven).

Tegenstanders van de Hollandse Brug noemen verschillende nadelen: het risico dat Almere en de regio afhankelijk blijft van deze ene verbinding en dat men Amsterdam en Almere als twee gescheiden werelden blijft ervaren; de doorsnijding van een stadsdeel van Almere door het voorgestelde hoogwaardig openbaar vervoer, die afbreuk zal doen aan de aantrekkelijkheid van de stad om er te wonen, werken en uit te gaan, en meer bebouwing in de Weerwaterzone, terwijl dit een rustpunt in de stad moet blijven.

In twee reacties wordt aandacht gevraagd voor overzichtelijke en comfortabele **fietsverbindingen**. Daarnaast zijn er bewoners, die absoluut geen **weg** willen (geluidsoverlast) of juist wel (snelweg over het meer tussen Muiden en Pampus). Het bedrijfsleven in Almere en Flevoland pleit ervoor, dat er een IJmeerverbinding komt waar ook een wegverbinding onderdeel van uitmaakt of op termijn onderdeel van uit kan gaan maken, omdat het grootste deel van het economisch verkeer over de weg gaat.

Sommige betrokkenen brengen het belang van de **Stichtse Brug en de A27** naar voren. Om flexibel in te kunnen spelen op de omvang en aard van de woningvraag in Almere wordt door een aantal gebiedsontwikkelande partijen aanbevolen om naast een mogelijke IJmeerverbinding ook de optie Eemmeerverbinding (Almere-Hilversum) naar het Utrechtse deel van de noordelijke Randstad te reserveren. Een persoon roept op tot het meenemen van de hoogspanningsverbindingen vanuit de Diemercentrale bij de aanleg van een nieuwe verbinding door het IJmeer. In een andere reactie wordt opgeroepen tot de verbetering van de N201 Oost (Vreeland).

Verstedelijking

Over verstedelijking wordt een aantal keer gezegd, dat Almere een **ruime, groene suburbane stad** moet blijven en geen tweede Amsterdam hoeft te worden. Er moet worden vastgehouden aan het succesvolle oorspronkelijke verstedelijkingsconcept van Almere. Daarom hebben bewoners zich juist in Almere gevestigd. Het verhogen van de kwaliteit van Almere en het bijbehorende voorzieningenniveau wordt door sommigen gezien als een **zelfstandige opgave**.

In de consultatiebijeenkomsten wordt opgeroepen tot het versterken van de cultuur en cultuurdragers, het onderwijs en de voorzieningen in de bestaande stad. De 41 ondertekenaars van het Stadsmanifest Almere 2.0 vragen ook aandacht voor meer diversiteit in de stad en bijbehorende woonmilieus en inzet op duurzaamheidsinitiatieven.

Het belang van wonen aan het water wordt genoemd. Er wordt geadviseerd om gebruik te maken van de unique selling points (ruimte, groen, water) en de kustgebieden van Markermeer en Gooimeer te benutten, bijvoorbeeld door de aansluiting op het stedelijk gebied in de vorm van stranden en (horeca)voorzieningen te verbeteren.

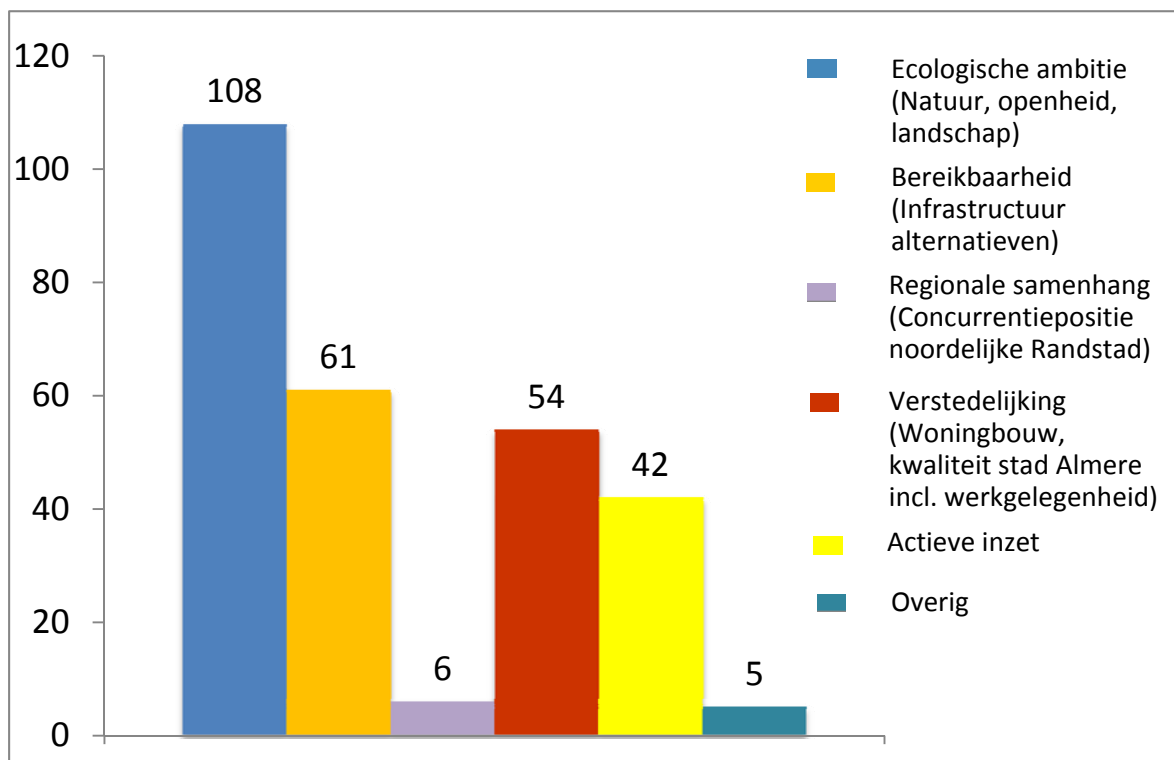
Een deelnemer aan een van de consultatiebijeenkomsten stelt vraagtekens bij de groei van Almere, omdat dit negatief zou kunnen uitwerken op de groei van andere regio's zoals Alkmaar-Hoorn.

In verschillende reacties wordt de **verbetering van de werkgelegenheid** genoemd, als lokale versterking van de stad Almere (en de regio Amersfoort-Zeewolde). Een daarvan stelt, dat als de werkgelegenheid niet toeneemt, verdere groei van Almere een verkeerde ontwikkeling is.

Er wordt ook een keer gezegd, dat de geplande uitbreiding van Almere zich kan beperken tot de in aanbouw zijnde stadsdelen Pampus, Poort en Hout.

Woningbouw zou gesitueerd moeten worden op locaties, waar al ontwikkeld wordt en waar het nog kan. Daarbij zou ook leegstaande kantoorruimte en Oostvaarderswold betrokken moeten worden.

Een aantal gebiedsontwikkelaar partijen brengt naar voren, dat zij de opvatting deelt uit de Consultatienotitie, dat Almere een strategisch belangrijke locatie is en blijft in de ontwikkeling van de noordelijke Randstad. Zij pleiten er wel voor om meer mee te bewegen met de vraag naar woningen en voorzieningen, om te kunnen bepalen of er vooral compacte, stedelijke woonmilieu's (in Almere Centrum en West) of vooral landelijke woonmilieu's (in Almere Oost) moeten worden gefaciliteerd.



Figuur 2 Aantal reacties per thema (inzenders reageerden vaak op meer dan 1 thema)

Actieve inzet

42 inzenders doen voorstellen voor actieve inzet in het gebied. Men zegt bijvoorbeeld mee te willen denken over maatregelen voor zowel milieu als recreatievaart, over het vertalen van marktvaart naar te realiseren leefgebieden of over RRAAM-brede issues in gespreksgroep of denktank, ook in een vervolgtraject.

Actieve inzet wordt aangeboden op behoud van groen, water en ruimte, weidsheid, watersport op IJmeer, open water voor mens en dier, zonder concreet voorstel erbij. Dat geldt ook voor actieve inzet voor:

- een fiets- en wandelpadennet Almere Pampus-Almere Poort-Almere Hout
- de doorstroming op de N201 Oost (Vreeland)
- slimmere infrastructuur tussen Almere en Amsterdam, omdat het woon-werkverkeer met de auto zal afnemen door toename ICT mogelijkheden
- ontwikkelingen die waarden toevoegen (ipv afbreken)
- bewaking waterkwaliteit en bevaarbaarheid van het Markermeer.

Concretere voorstellen voor een actieve inzet betreffen:

- Uitwerking en realisatie van het concept "De Diemens", een adaptief samenhangend knooppuntennetwerk aan de oostkant van de Metropoolregio Amsterdam, dat als basis dient voor een diverse, meest kleinschalige gebiedsontwikkeling rondom de groengebieden rondom Weesp, Diemen en Amsterdam
- Inzet van expertise van partijen die gespecialiseerd zijn in het vertalen van de marktvaart naar te realiseren leefgebieden en het zoeken naar economisch solide concepten.

4. Oogst consultatie lokale en regionale overheden

Uit de 20 reacties van de overheden in de regio, waarvan de samenvatting in dit hoofdstuk wordt gegeven, is een rode draad af te leiden. Ook deze rode draad is thematisch ingedeeld.

Rode draad schriftelijke reacties overheden in de regio

Regionale samenhang/Concurrentiepositie noordelijke Randstad

1. De meeste overheden erkennen en onderschrijven het belang van het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam. Zo worden aantrekkelijke vestigingsvoorwaarden geboden voor bedrijven en hooggekwalificeerd personeel uit binnen- en buitenland, die nodig zijn om deze regio als economische motor te laten functioneren.
2. De meeste overheden spreken zich uit voor een gefaseerde aanpak met een eindbeeld voor het gebied, want het past in deze tijd om te beginnen met no-regret maatregelen waarbij verschillende opties worden open gehouden en vervolgens stapsgewijs naar het eindbeeld toegewerkt wordt.
3. In een paar brieven, maar vooral in veel gesprekken is gevraagd naar afstemming van projecten binnen rijk én tussen rijk en regio: in samenhang afwegen en beslissen is essentieel. Een paar overheden vindt de integrale aanpak onvoldoende naar voren komen. NV Utrecht wijst op de gebiedsagenda, waaraan door Rijk en regio wordt gewerkt, en pleit voor afstemming en fasering van de grote bouwprogramma's in de Noordvleugel. Het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland (ISW) vindt binnen RRAAM de component economie (recreatie/toerisme) wat ondergeschoven.

Ecologische ambitie/openheid/cultuurhistorische waarde

4. TBES wordt als eigenstandige opgave gezien door een aantal overheden, gezien de grote betekenis van het Markermeer als "blauw hart" van de regio (Flevoland, Lelystad, Zeevang). Sommigen zien TBES daarbij ook als deels afhankelijk van de andere ruimtelijke opgaven.
5. Openheid, rust, ruimte-ervaring en historische kustlijn worden gewaardeerd en als te behouden kernkwaliteit benoemd (door West-Friese gemeenten, Waterland).
6. Een deel van de overheden onderschrijft het plan Marker Wadden van Natuurmonumenten, omdat de voorgestelde locatie in het Markermeer weinig kans heeft op spontaan herstel en daar andere belangen niet worden geschaad. Er is geen draagvlak voor verplaatsing van het moeras naar de ondiepere Noord-Hollandse kust. In Marker Wadden gaan recreatie en natuur hand in hand en dat wordt positief gevonden (Waterland, Zeevang, Hoorn).
7. Natuur moet ook ruimte bieden voor economische ontwikkeling: recreatie, waterrecreatie, visserij, beroepscheepvaart, havens (Noord-Holland, West-Friese gemeenten, Hoorn, Waterland, Gooi en Vechtstreek en Weesp (in relatie tot de Vechtbrug).

8. Markermeer als zoeklocatie voor windturbines is voor de West-Friese gemeenten, voor Hoorn, Zeevang en Waterland onacceptabel, omdat windturbines de openheid van het gebied aantasten en belemmerend zijn voor visserij, recreatie- en scheepvaart.
9. Een aantal overheden noemt het belang van behoud en ontwikkeling van de cultuurhistorische waarde van de waterlinies in de Gooi en Vechtstreek, ook ter stimulering van het toerisme en recreatie in de regio (Gooi en Vechtstreek, Muiden, Enveloppecommissie Vechtstreek-Noord (= 8 overheden + Natuurmonumenten).

Bereikbaarheid

10. Een aantal overheden vindt dat de bestaande OV-corridor over de Hollandse Brug moet worden benut. Flevoland geeft aan, vanuit de faseringsgedachte, dat elementen van het Hollandse Brug alternatief bruikbaar kunnen zijn in de periode waarin de IJmeerlijn nog niet is gerealiseerd (besluit OV SAAL middellange termijn is nodig). Diemen heeft de indruk dat het alternatief via de Hollandse Brug beter faseerbaar is en noemt als groot voordeel dat hierbij een nieuwe doorsnijding van Diemen achterwege blijft. Voor de Enveloppecommissie Vechtstreek Noord is alleen het Hollandse Brug alternatief een optie om de bereikbaarheid tussen Almere en Amsterdam te verbeteren, vanuit de cultuurhistorische waarde van de waterlinies bezien.
11. Er zijn overheden, die het alternatief Hollandse Brug als eindbeeld op inhoudelijke gronden afwijzen. Flevoland en Almere geven daarbij aan, dat zonder IJmeerlijn de gewenste ontwikkeling aan de westzijde van Almere (Pampus) niet kan worden gerealiseerd. Almere vindt, dat er met de Hollandse Brug geen metropolitane ontwikkeling kan plaatsvinden, dat de positie van de stad geïsoleerd blijft en het bijbehorende HOV+ een barrière opwerpt in de bestaande stad.
12. Enkele overheden zijn voor het alternatief Hollandse Brug, omdat dit de openheid van het landschap niet aantast en realistisch is gezien de huidige economische perspectieven. Als er dan toch een nieuwe verbinding moet komen, dan vinden zij alleen een tunnel acceptabel: Muiden, Noord-Holland, Waterland, ISW.
13. Een aantal overheden ziet de IJmeerverbinding tussen Almere en Amsterdam-Zuid als stip op de horizon, omdat deze een belangrijke impuls voor verdere metropoolvorming en de groeiopgave van Almere wordt gevonden en een sterke verbetering van het OV-netwerk van Amsterdam zal opleveren: Stadsregio Amsterdam (SRA), gemeente Amsterdam, stadsdelen Zuid en Oost, Almere, Flevoland, Lelystad.
14. Almere, SRA, Amsterdam en stadsdeel Zuid zijn tegen de IJtram. Volgens Almere heeft de IJtram minder potenties voor het regionale en stedelijke OV-netwerk dan de IJmeerverbinding: de IJtram biedt geen rechtstreekse verbinding met het Amsterdamse metronetwerk en geeft geen ondersteuning aan de ingezette ontwikkeling op de Zuidas. Gemeente en Stadsregio Amsterdam achten de capaciteit die een tram over het IJmeer biedt onvoldoende en een tramverbinding als faseringsoptie voor de IJmeerverbinding als metro niet kansrijk, omdat het risico op zeer hoge ombouwkosten groot is. Stadsdeel Oost is voor een tramverbinding tussen Almere en Amsterdam CS, omdat aangesloten kan worden bij het bestaande OV-systeem, dat met relatief kleine aanpassingen kan worden verbeterd tot een nog snellere verbinding.

15. In Amsterdam en in Waterland is men principieel voor OV, omdat met het tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) al een forse stap wordt gezet in het verbeteren van de autobereikbaarheid en een OV-verbinding op duurzame wijze in het landschap ingepast kan worden (SRA, Amsterdam, stadsdelen, ISW, Waterland).
16. Een aantal overheden spreekt zich uit tegen het zuidelijk tracé, omdat dit onvoldoende bijdraagt aan de verbetering van de bereikbaarheid van nieuwe verstedelijkingsgebieden in de MRA (IJburg) en een grote aantasting van landschappelijke, recreatieve en cultuurhistorische waarden met zich meebrengt (SRA, Amsterdam, stadsdelen, Almere, Waterland, Muiden, Enveloppecommissie Vechtstreek Noord). Lelystad ziet het zuidelijk tracé wel als mogelijkheid, hoewel men een lichte voorkeur voor IJmeerverbinding heeft.
17. Er zijn overheden (West-Friese gemeenten, Hoorn, Zeevang) die geen sterke voorkeur hebben voor een van de onderzochte verbindingen, mits er niet teveel last in eigen regio ondervonden wordt door de mitigerende maatregelen. In hun ogen mag het niet zo zijn, dat de lusten (ruimtelijke ontwikkelingen) neerdalen in het zuidelijk deel van het Markermeer-IJmeer en dat de lasten (ecologische compensatiemaatregelen) worden afgewenteld op het noordelijk en westelijk deel van het Markermeer.
18. Een paar overheden vragen om de infrastructurele vraagstukken aan de zuidoostkant van Almere mee te nemen als volwaardig onderdeel van de ontwikkeling van de noordelijke Randstad, m.n. aandacht voor de A27 corridor (NV Utrecht, Gooi en Vechtstreek, Weesp).
19. De Stadsregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oost en Muiden wijzen een IJmeerweg af, omdat extra snelwegen tot meer congestie en milieu- en geluidsoverlast leiden. Lelystad is voor een combinatie met een weg/fietsverbinding.

Verstedelijking

20. Gezien de uitkomsten van de onderzoeken die in het kader van RRAAM zijn uitgevoerd, geeft een aantal overheden aan geen twijfel meer te hebben over de drievoudige opgave met 60.000 woningen in Almere met een primair westelijke oriëntatie (Flevoland, Almere, Noord-Holland, SRA, Amsterdam).
21. De Gooi en Vechtstreek, Muiden en Weesp vragen aandacht voor de effecten van de nieuwe plannen op de bestaande ruimte, infrastructuur, natuur en economie.
22. Flevoland stelt, dat de gezamenlijke inspanning van rijk en regio om de sociaal-economische structuur van Almere te versterken gecontinueerd moeten worden. Almere ziet de doorontwikkeling van Almere tot een ecologisch, sociaal en economisch duurzame stad als onderdeel van de realisatie van de drievoudige ambitie.
23. Veel partijen willen over het vervolg met het rijk in gesprek en betrokken blijven.

Samenvatting schriftelijke reacties overheden in de regio

20 overheden hebben gebruik gemaakt van de consultatieronde RRAAM. Hieronder volgt een samenvatting van hun reacties.

Provincie Flevoland

Flevoland concludeert dat met de optimalisaties in RRAAM aan alle voorwaarden is voldaan om het principebesluit uit de RAAM-brief te bevestigen. Dat geldt voor alle onderdelen van de drievoudige ambitie.

De Hollandse Brug is als terugvaloptie niet meer aan de orde, maar wordt tevens op inhoudelijke gronden afgewezen. Niettemin kunnen elementen van dit alternatief bruikbaar zijn in de periode waarin de IJmeerlijn nog niet gerealiseerd is. Het OV-vervoer via de Hollandse Brug is en blijft belangrijk en moet via het project OV-SAAL verbeterd worden.

De provincie onderschrijft, dat de huidige financieel-economische situatie de onzekerheid versterkt en een behoedzame en gefaseerde aanpak noodzakelijk maakt. De drievoudige ambitie kan stap voor stap invulling krijgen, onder de volgende voorwaarden:

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

Omdat het hele gebied ontwikkelruimte nodig heeft, moet de Rijksstructuurvisie Amsterdam Almere Markermeer meer zijn dan een op mitigatie van RRAAM gerichte benadering. Zo'n benadering is niet in lijn met het uitgangspunt van de RAAM-brief.

Bovendien is het juridisch riskant om een minimaal scenario voor natuurverbetering na te streven. Natuurmaatregelen moeten tijdig en in voldoende omvang worden getroffen. Een goede nulmeting en een duidelijke verbinding tussen natuurmaatregelen en ruimtelijk-economische ontwikkelingen is nodig. Flevoland ziet dit als een rijkstaak.

Voorgesteld wordt de komende maanden een opvolger van het IAK voor te bereiden.

Provincie Noord-Holland

Noord-Holland erkent het belang van de drievoudige ambitie. De provincie spreekt betrokkenheid uit in het huidige traject en vervolgproces van RRAAM. Zij spreekt ook waardering voor het proces uit, voor de kwaliteit en inhoud van de informatie. Zij is bezig met onderzoek vraaggestuurd bouwen en verwacht na de zomer resultaten. Noord-Holland ziet relaties met andere grote projecten zoals SMASH. Zij vraagt om stapsgewijze ontwikkeling, waarbij stappen worden genomen die nuttig zijn ongeacht welk scenario zich gaat voordoen. Zij vraagt speciale aandacht voor versterking van recreatie en toerisme in het Markermeer/IJmeer.

Noord-Holland heeft voorkeur voor het opwaarderen van de bestaande verbindingen, en dat -indien het Rijk besluit tot een verbinding door het IJmeer -dit wat Noord-Holland betreft een ondergrondse verbinding dient te zijn.

NV Utrecht

De discussies rondom de schaa sprong Almere zoals neergelegd in de Consultatienotitie, passen in grote lijnen binnen de Ontwikkelingsvisie van de NV-Utrecht en binnen de nieuwe Provinciale Structuurvisie die op dit moment wordt opgesteld.

In deze beide plannen wordt er van uitgegaan dat Almere een deel, 15.000 woningen, van de verstedelijkingsdruk op het NV-Utrecht gebied opvangt, vooral ten behoeve van de regio Amersfoort en het Gewest Gooi- en Vechtstreek.

In de RRAAM-discussie ligt het accent wel erg sterk op de as Amsterdam-Almere. In het vervoltraject zou meer benadrukt moeten worden dat de schaa sprong van belang is voor de hele Noordvleugel. Dan is het van belang ook de infrastructurele relaties in de hele driehoek Amsterdam-Almere-Utrecht in ogenschouw te nemen. Dus ook aandacht voor de infrastructurele vraagstukken aan de zuid oostkant van Almere. De ontsluiting in meerdere richtingen moet steviger op de agenda komen, met name de A27 corridor. Aandacht wordt gevraagd voor tijdige reservering in de Rijksstructuurvisie.

In de gebiedsagenda moeten grote bouwprogramma's in de Noordvleugel afgestemd en gefaseerd worden.

Gemeente Almere

Het Rijk heeft aan de gemeente gevraagd de stad uit te breiden met 60.000 woningen en 100.000 arbeidsplaatsen. Almere is bereid mee te werken aan deze omvangrijke ontwikkeling, indien dit eveneens leidt tot een duurzame ontwikkeling van de stad.

Op basis van de diverse onderzoeken zijn de volgende principes voor de gemeente Almere van onderscheidend belang: respecteer de bestaande waarden van Almere; vergroot de diversiteit van Almere; behoud de concurrentiekracht van de bestaande stad; ontwikkel Almere integraal en kwalitatief; Almere en regio zijn verbonden.

De gemankeerde positie van Almere in het regionale netwerk moet worden opgeheven. Om een volwaardig onderdeel van de regio te worden, werd Almere in het Structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders (1961) opgenomen in de Amsterdamse ringstructuur. Almere werd zowel via de Hollandse Brug als via de Markerwaard opgenomen in het regionale netwerk. De Markerwaard is echter niet doorgegaan. Dit heeft ingrijpende consequenties voor de connectiviteit van Almere met de regio. Almere is geen onderdeel van het regionale netwerk, maar ligt geïsoleerd.

Het is essentieel dat het concept van de infrastructuur uit het oude plan wordt uitgevoerd c.q. aangelegd.

Alleen dan kan er sprake zijn van een functionele wisselwerking tussen stad en regio. Dit leidt tot een verstedelijkingsconcept dat uitgaat van een westelijke ontwikkeling van Almere met een IJmeerlijn.

De kabinetsopdracht om te komen tot een financiële optimalisatie van het IJmeeralternatief is met succes uitgevoerd. De gezamenlijke inspanningen van Rijk, regio en Almere hebben geleid tot omvangrijke optimalisaties.

De MKBA voor het IJmeeralternatief is substantieel verbeterd van 0.2 naar 0.4. De concept MKBA betreft een tussenstand; verdergaande optimalisaties zijn mogelijk.

Daarnaast blijkt dat er sprake is van een systeemfout in de MKBA; in de concept MKBA is de modaliteit van de IJmeerlijn onjuist opgenomen. De berekeningen voor de vervoerswaarde zijn uitgewerkt met de IJmeerlijn als trein en niet als metro.

Het succes van de uitwerking van de kabinetsopdracht is meer omvattend dan alleen de financiële optimalisatie. De plannen zijn beter geworden, hebben een breed draagvlak en zijn gereed voor uitvoering. Er is een grote mate van overeenstemming tussen Rijk en Almere over de voorstellen.

Door de Stichting Bereikbaar Almere is het Zuidelijk tracé uitgewerkt. Het zuidelijk tracé ontsluit niet IJburg, heeft 10% minder reizigers en heeft ecologische risico's. Op grond hiervan heeft de gemeente Almere een eerste voorkeur voor het IJmeeralternatief. Ten opzichte van de IJmeerlijn heeft de IJtram minder potenties voor het regionale en stedelijke OV-netwerk. Almere wordt niet rechtstreeks verbonden met het Amsterdamse metronetwerk. Tevens geeft de IJtram geen ondersteuning aan de ingezette ontwikkeling op de Zuid-as. Almere beoordeelt de IJtram dan ook als een suboptimaal alternatief.

Het Hollandse Brug alternatief is geen resultaat van een intergouvernementele samenwerking. Almere vindt het Hollandse Brug alternatief een onwenselijk toekomstperspectief. De integrale ontwikkeling van de stad wordt in het Hollandse Brug alternatief verengd tot een infrastructureel en vervoersvraagstuk. Het veronderstelt dat in Almere Pampus 20.000 woningen kunnen worden gerealiseerd. Dat is een fictie. In 2008 hebben Rijk en Almere gezamenlijk de Task Force Pampus uitgevoerd. Destijds is gezamenlijk de conclusie getrokken, dat een programma voor Pampus zonder IJmeerlijn maximaal 13.500 woningen omvat. Dat zou echter meer van hetzelfde zijn en leiden tot een verschuiven naar andere stadsdelen. Het Hollandse Brug alternatief is een theoretische goedkope oplossing voor de korte termijn. Het draagt niet bij aan de internationale concurrentiepositie van de regio. Het is strijdig met de stedenbouwkundige opzet van Almere. Het ondermijnt een duurzame sociaal economische ontwikkeling van Almere. De bestaande stad loopt een verhoogd risico op verlies aan concurrentiekracht. De ontsluiting van de stad op de lange termijn heeft geen betrouwbare basis.

Almere vraagt het Rijk om de discussie over het verstedelijkingsconcept voor Almere definitief te slechten en de westelijke ontwikkeling van Almere met IJmeerlijn als enig gewenst verstedelijkingsconcept in de Rijksstructuurvisie vast te leggen, en het Hollandse Brug alternatief als onverantwoorde ontwikkeling te kwalificeren. Over de gebiedsontwikkelingen Almere CentrumWeerwater en Almere Oosterwold bestaat overeenstemming; hier kan mee worden gestart.

Op dit moment zijn er – met het Tracébesluit Schiphol/Amsterdam/Almere en de 1e fase van de (Verkenning) Stedelijke Bereikbaarheid Almere – toereikende afspraken over de bereikbaarheid van de stad. Op de langere termijn zal de capaciteit Almere - Utrecht aandacht behoeven.

Ook over veel van de IAKthema's bestaat overeenstemming; er kan dan ook worden geïnvesteerd in de kwaliteit van Almere conform de visies van de IAK-thema's.

Wat resteert is een positief besluit over de middenlange termijn oplossing voor de Flevolijn en het investeringsbesluit voor de IJmeerlijn.

Voor het eerste wordt in het najaar van 2012 een besluit verwacht. Het investeringsbesluit voor de IJmeerlijn vraagt eigenstandige en zorgvuldige aandacht. De planstudie en een positief investeringsbesluit over de IJmeerlijn gaan vooraf aan het in ontwikkeling nemen van Almere Pampus. Daarbij kan het project haalbaar worden gemaakt door uit te gaan van een gefaseerde aanleg. Almere stelt een gefaseerde aanpak voor. Allereerst moet een gezamenlijk toekomstbeeld worden vastgelegd in de Rijksstructuurvisie. Deze zal vervolgens stap voor stap worden gerealiseerd. Elke stap vormt een verantwoord en afgerond geheel. Onderdelen van elk geheel vormen: gebiedsontwikkeling, bereikbaarheid, doorontwikkeling van de software van de stad en financiën. Almere is bereid om per fase wederkerige afspraken met het Rijk te maken over de ontwikkeling van de stad conform de werkwijze van het IAK. Onderdelen van het IAK 2 zijn de afstemming tussen de verschillende projectonderdelen, de intergouvernementele samenwerking (de opgave vergt een gecoördineerde inzet van alle overheidslagen) alsmede een financieel kader.

Gemeente Amsterdam

Amsterdam constateert dat er sinds de RAAM-brief in 2009 veel aanvullend onderzoek is verricht en een creatief proces met marktpartijen heeft plaatsgevonden. Amsterdam waardeert de hoeveelheid extra beslisinformatie die dit in relatief korte tijd heeft opgeleverd.

De opgave binnen RRAAM is een regionale opgave die vanuit het perspectief van een sterke internationaal concurrerende Metropoolregio moet worden benaderd. Dat betekent dat de ontwikkeling van Almere daar nadrukkelijk onderdeel van uit moet maken en op die manier moet worden beoordeeld.

De Metropoolregio blijft de komende decennia te maken houden met bevolkingsgroei. Het opvangen van deze groei is cruciaal voor de economische positie van de regio. De 60.000 woningen in Almere staan daarmee niet ter discussie. De huidige economische crisis vergt een gefaseerde aanpak en besluitvorming. In het vervolg moet worden ingezet op het met beperkte inzet en financiële middelen verduidelijken van de fasering van de integrale opgave. Amsterdam gaat daarover graag met het Rijk in gesprek.

Een westwaartse ontwikkeling van Almere draagt het best bij aan een sterkere concurrentiepositie van de Metropoolregio en aan een sterker Almere. Het draagt bij aan een compacte Metropoolregio Amsterdam en geeft meer mogelijkheden voor gedifferentieerde verstedelijkingsmilieus. Amsterdam dringt aan het verstedelijkingsbeeld voor Almere duidelijk als perspectief vast te leggen in de Rijksstructuurvisie.

Voor een compacte verstedelijking is het noodzakelijk dat de OV-bereikbaarheid niet achterblijft.

De IJmeerlijn als metro naar Amsterdam Zuid draagt het beste bij aan het gewenste verstedelijkingsbeeld en OV-bereikbaarheid voor de regio en Almere. Een verbinding naar Amsterdam Zuid voegt een nieuwe OV-schakel toe.

Het draagt bij aan de ingezette ontwikkeling op de Zuidas en geeft meer potenties voor het onderliggende OV.

De capaciteit die een tram biedt over het IJmeer is op termijn onvoldoende. Een tramverbinding als faseringsoptie voor een IJmeerlijn als metro is niet kansrijk. Ervaringen uit andere projecten leren dat het risico op zeer hoge ombouwkosten hoog is.

In het licht van de crisis, de bezuinigingen en onzekere toekomst is het niet opportuun nu al een investeringsbesluit over een IJmeerlijn te nemen. Voorgesteld wordt om een besluit over de IJmeerlijn uit te stellen tot 2020/2025 zonder dat het toekomstperspectief op deze OV-verbinding en daarmee op een westwaartse verstedelijking van Almere wordt verlaten.

Op grond van de geboden informatie in RRAAM is er geen reden het eerdere (regionale) standpunt over een IJmeerweg te wijzigen. Een autoverbinding via het IJmeer wijst Amsterdam af. Deze verbinding moet niet worden opgenomen in de Rijksstructuurvisie. Het alternatief Zuidelijk tracé draagt onvoldoende bij aan de regionale doelstellingen van de Metropoolregio Amsterdam. Nieuwe verstedelijkingsgebieden zoals IJburg krijgen er geen betere OV-bereikbaarheid door. Dit alternatief wordt niet zinvol gevonden.

Inzet op een robuuster ecologisch systeem voor het Markermeer en IJmeer, dat ruimte biedt voor toekomstige ontwikkelingen, is belangrijk. Voor een optimaal resultaat moet de inzet stap voor stap tot stand komen waarbij steeds naar een zo effectief mogelijke combinatie van verschillende maatregelen wordt gezocht. De voorstellen worden nu nog met teveel ecologische en financiële onzekerheden omgeven.

Het faseren van een investeringsbesluit over bereikbaarheidsalternatieven voor de lange termijn laat onverlet dat dit jaar een besluit moet worden genomen over een werkende spooroplossing op middenlange termijn (2020) op de SAAL-corrridor. Aangedrongen wordt op een kosteneffectief investeringsbesluit met een dienstregeling die meer capaciteit en kwaliteit biedt tegen de laagst mogelijke kosten. Het resterende budget dient ten goede te komen aan bereikbaarheidsprojecten in de Metropoolregio Amsterdam.

Stadsregio Amsterdam

De reactie van de stadsregio sluit grotendeels aan op de reactie van de gemeente Amsterdam. De gevolgde aanpak sluit aan op de wijze waarop de stadsregio haar investeringsbeslissingen wenst te nemen, waarbij kosteneffectiviteit voorop staat. De opgave binnen RRAAM is een regionale opgave die vanuit het perspectief van een sterke internationaal concurrerende metropoolregio moet worden benaderd. Dat betekent dat de ontwikkeling van Almere daar nadrukkelijk onderdeel van uit moet maken en op die manier moet worden beoordeeld.

Een IJmeerlijn biedt kansen op het versterken van bestaande knopen en voor nieuwe ontwikkelingen in Diemen Zuid en Duivendrecht. Een goede inpassing van de lijn is een randvoorwaarde.

De route van IJburg via Diemen en Duivendrecht naar Amsterdam Zuid sluit naadloos aan op geplande investeringen van de stadsregio op het stedelijk en regionale OV netwerk aldaar. Hiermee wordt een basis gelegd voor het op termijn gezond exploiteren van de IJmeerlijn.

Stadsdeel Amsterdam Zuid

Het stadsdeel Zuid ontwikkelt zich met de realisatie van de Zuidas en haar vele attractieve locaties tot een van de belangrijkste centrumgebieden binnen de Metropoolregio Amsterdam. Een snelle en directe verbinding met het nieuwe Almere Pampus zal deze ontwikkeling verder versterken.

De geschetste stedelijke ontwikkeling van Almere met bijzondere stedelijke woonmilieus en bijzondere landschappelijke en suburbane woonmilieus zijn belangrijke aanvullingen op het stedelijk woonmilieu dat binnen de Zuidas wordt geboden. Hiermee worden aantrekkelijke vestigingsvoorwaarden geboden voor het aantrekken van hooggekwalificeerd personeel uit binnen en buitenland, nodig voor de hoogwaardige dienstverlening waar veel bedrijven binnen de Zuidas zich op richten.

Het uitvoeren van de IJmeerverbinding met een metro is de beste oplossing. Niet alleen de Zuidas maar ook Schiphol en werkgebieden in Amsterdam West zullen profiteren van de nieuwe metro. Van belang is ook dat het recreatiegebied rond Almere belangrijk is voor de stad Amsterdam. Langs de as IJburg-Zuidas ontstaan nieuwe ontwikkelmogelijkheden die de verbinding een meerwaarde kunnen geven. De alternatieven Zuidelijk tracé, de in de MKBA beter scorende Hollandse Brug of het voorstel van reizigersorganisatie Rover bieden niet deze mogelijkheden en kansen. De alternatieven IJmeerbrug en IJmeertunnel als metroverbinding dienen een verdere uitwerking te krijgen in de op te stellen Rijksstructuurvisie.

Stadsdeel Amsterdam Oost

Stadsdeel Oost hechten groot belang aan een kwalitatief goede verbinding van IJburg naar Almere. IJburg is dan niet langer het eindpunt van Amsterdam, maar het schakelpunt tussen Almere en Amsterdam. Hierdoor zullen deze 'tweelingsteden' direct met elkaar verbonden worden en zich samen verder ontwikkelen in de metropoolregio. Dit is positief voor de ontwikkeling van IJburg en daarmee Amsterdam.

Het grootste deel van de investeringen in bereikbaarheid moet in het OV netwerk uitgevoerd worden. Het creëren van extra snelwegen leidt tot meer congestie en geluid- en milieuoverlast.

De huidige schetsen om IJburg en het Diemerpark te overbruggen zijn inspirerend en uitdagend, maar ook kostbaar en technisch complex. Daarom wordt aandacht gevraagd voor opties die mogelijk ook haalbaar en eenvoudiger, goedkoper en misschien wel effectiever te realiseren zijn. Gepleit wordt voor ingrepen met zoveel mogelijk no regret maatregelen, waarin we verschillende opties open kunnen houden.

Uitgangspunt is een flexibel systeem, dat aansluit bij bestaande OV-systemen met multimodale benutting, zeer goede kwalitatieve inpassing en zo min mogelijk overlast voor de bewoners.

Enkele suggesties worden gedaan om de bestaande tramlijn 26 te optimaliseren en op te waarderen tot IJmeerlijn. Op het OV-knooppunt op het Centumeiland komt de IJmeerlijn samen met de HOV-verbinding van de Zuidtangent.

Als de Zuidtangent wordt opgewaardeerd tot een metroverbinding, ontstaat niet alleen een snelle verbinding naar Station Zuid, maar is het ook mogelijk om extra stations te realiseren, zoals bijvoorbeeld bij Diemen-Sniep. Een kaart met een tracévoorstel is bijgevoegd.

Aangesloten wordt bij de reactie van Amsterdam, zeker voor wat betreft de oproep om in het licht van de crisis en de bezuinigingen nu geen onomkeerbaar besluit te nemen waarmee de IJmeerlijn uit beeld verdwijnt, maar richting 2020/2025 te werken aan flexibele faseerbare investeringen in het OV-netwerk.

Daarmee houden we het perspectief voor ogen op een westwaartse verstedelijking van Almere en duurzame versterking van het OV-netwerk in de metropoolregio.

Gewest Gooi en Vechtstreek

De G&V streek vindt de ontwikkeling van Almere tot een volwaardige grote stad een goede zaak. Gezien de fase waarin dit verkeert is een steeds intensievere samenwerking op belangen, opgaven en wensen tussen Almere en de G&V streek nodig. Die vindt ook plaats. G&V streek waardeert het actieve en open proces rondom RRAAM.

De Consultatienotitie gaat inhoudelijk vooral over ecologie en infrastructuur aan de westzijde. Woningbouw en bereikbaarheid aan de oostzijde komen nauwelijks aan bod.

Alle opgaven/plannen hebben groot effect op de Noordelijke Vechtstreek, maar dat komt ook nauwelijks aan bod in de Consultatienotitie. Het grootste bezwaar is, dat moeilijk in te schatten is wat die effecten precies zijn vooral op sociaal-economisch gebied. De onzekerheid wordt groter doordat met ruime bandbreedtes wordt gewerkt.

Dit betekent natuurlijk ook voor de regio Gooi en Vechtstreek zelf dat ze zo concreet mogelijk hun ambities moeten aangeven. Op hoofdlijnen zijn deze bekend en worden al jarenlang uitgedragen ('groene oase', hoogwaardig vestigingsklimaat en sterke media-en zorgsector), maar ze willen deze graag in het RRAAM-proces verder aanscherpen om de wederzijdse ontwikkelingen optimaal op elkaar af te kunnen stemmen. In de Consultatienotitie constateert de G&V streek een dilemma tussen organische en planmatige groei. Een infrastructureel casco met gefaseerde ontwikkeling van infrastructuur wordt gemist. Voor de noordelijke Vechtstreek is de nota niet concreet genoeg. De Bloemendalerpolder wordt wel genoemd, maar het KNSF-terrein waar ook woningbouw is gepland niet. Markermeer en IJmeer worden genoemd als economische dragers, maar de Vecht ontbreekt daar. De Vecht is een belangrijke economische, ecologische en toeristische verbinding tussen Utrecht en Amsterdam en een schakel in een landelijk toeristisch ('hoge mastenroute' / 'Blauwe As') en ecologisch (EHS) netwerk.

Een verbetering van de treinverbinding à la SAAL steunt de G&V streek volledig, maar niet zonder dat ook een oplossing voor de doorvaart op de Vecht bij Weesp wordt gegarandeerd. Want alle oplossingen in OV SAAL maken dat de Vechtbrug nog minder open kan dan nu al het geval is.

Zij missen een goede analyse van de mogelijkheden om de opgave aan de oostzijde te verbeteren, zowel over de weg als per openbaar vervoer. De AGU corridor (Almere-'t Gooi-Utrecht) wordt ten onrechte niet genoemd.

De ecologische "ruimte" die wordt gecreëerd of veilig gesteld in het RRAAM-programma moet mede ten goede komen van watersportontwikkelingen in het algemeen en van de aanleg van jachthavens en verruiming van de gebruikswaarde van het water in het bijzonder.

Cultuurhistorisch is het van groot belang voor de regio/ Groene Hart/ Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse Waterlinie dat het gebied, dus ook het water open blijft.

Gemeente Muiden

Muiden geeft een aanvulling op de reactie van het Gewest Gooi en Vechtstreek. Betreurd wordt dat de op zich zeer aanbevelenswaardige consultatieronde in de recesperiode werd gehouden. Hierdoor is het maar beperkt mogelijk geweest om de raad bij de consultatie te betrekken. De KNSF-bouwlocatie wordt in de RRAAM-stukken niet genoemd. Het bestemmingsplan is in ontwikkeling en zal naar verwachting nog dit jaar ter vaststelling aan de gemeenteraad worden aangeboden.

Het zuidelijk tracé is voor Muiden vanuit kwalitatief oogpunt niet aanvaardbaar in verband met grote aantasting van landschappelijke waarden. Het vormt een directe bedreiging voor de recreatie en de economie van deze Vecht- en IJmeergemeente en bemoeilijkt de realisering van een in voorbereiding zijnde buitenhaven. Niet zeker is of de aansluiting op A1/A9 fysiek inpasbaar is. De impact van dit tracé op de leefbaarheid in Muiden is niet in beeld gebracht. In het alternatief van de Stichting Almere bereikbaar zijn ook varianten met een autoweg onderzocht. Deze variant is voor Muiden onaanvaardbaar.

Het is van groot belang het IJmeer zoveel mogelijk open houden in verband met de unieke ligging van Forteiland Pampus als onderdeel van de stelling van Amsterdam (werelderfgoed). Om die redenen is de gemeente Muiden van mening dat een infrastructurele verbinding door het IJmeer slechts mogelijk is in de vorm van een tunnel. Een brug vormt een blokkade voor de 'bruine vloot'.

Er is gerekend met een zeer optimistisch CPB-scenario. Ook een scenario met meer beperkte economische groei moet doorgerekend worden. Het alternatief Hollandse Brug lijkt gezien huidige economische perspectieven realistisch. Ter voorkoming van hinder voor Muiderberg, samenhangend met de geplande weg- en spoorverdubbeling dienen adequate maatregelen te worden getroffen.

In de onderzoeken wordt veel aandacht besteed aan leefbaarheid, hoogwaardige woonmilieus en OV-ontsluiting van Almere.

Met klem wordt gevraagd om deze aspecten op de oude land zijde op gelijkwaardige wijze aandacht te geven.

Gemeente Weesp

Weesp is voor de variant Hollandse Brug, maar vraagt aandacht voor de problematiek met het sluitingsregime van de Vechtbrug.

De toename van verkeer zorgt ervoor dat de Vechtbrug steeds vaker dicht is en dat is onacceptabel voor Weesp, de Vechtstreek en alle recreatie-ondernemers en –organisaties.

In het consultatiedocument wordt Markermeer (en IJmeer) benoemd als drager voor economische vitaliteit van het gebied, maar de Vecht blijft volledig onbenoemd. Behoud en waar mogelijk versterking van deze ecologisch, economisch en toeristisch zeer belangrijke verbinding zou uitgangspunt van RRAAM moeten zijn.

Het tegendeel is het geval: OV SAAL is onderdeel van RRAAM. In OV SAAL wijzen alle scenario's op het blokkeren van de Vecht ten gunste van de treinverbinding tussen Amsterdam en Almere.

Gemeente Diemen

De gemeente Diemen ligt midden in de zone tussen Amsterdam en Almere.

Dit betekent dat de voorstellen die worden gedaan grote invloed kunnen hebben op de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de ruimtelijke

ontwikkelingsmogelijkheden van Diemen. Bij de beoordeling van de voorstellen dient daarom ook serieus aandacht te worden besteed aan de effecten voor bestaande woon-, werk-en recreatiegebieden in Diemen.

Komende jaren is er al een forse uitbreiding van het hoofdwegenstelsel in het gebied (A1, A6, A9, A10 Oost) en er is geen enkele noodzaak ook nog een nieuwe wegverbinding door het IJmeer aan te leggen.

En bij die verbinding is geen rekening gehouden met aanpassing en aansluiting op de A1, waar veel meer verkeer zal moeten worden afgewikkeld.

De IJmeerlijn heeft als groot nadeel een nieuwe doorsnijding van Diemen in de Diemerpolder tussen Diemen-Noord en de Diemen. Helaas is daarvoor geen tunnelverbinding bedacht. Een viaduct zou zeer zorgvuldig moeten worden ingepast omdat het dichtbij een woonwijk is en een belangrijke ecologische verbindingzone. Ook geluidmaatregelen zijn nodig en deze kosten dienen allemaal te worden meegenomen in de vergelijking en afweging van de alternatieven. Voordeel van een IJmeerlijn voor Diemen kan zijn een extra metrostation bij Plantage de Sniep en de keerlus van tramlijn 9. Maar die zijn nog zeer onzeker.

Groot voordeel van het alternatief via de Hollandse Brug en van het alternatief van de Stichting Almere Bereikbaar is dat hierbij een nieuwe doorsnijding van Diemen achterwege blijft. De intensivering van het treinverkeer zal wel gevolgen hebben voor de enige spoorwegovergang tussen Amsterdam en Almere die in Diemen is gelegen. De gemeente Diemen vraagt al geruime tijd om een structurele, ongelijkvloerse oplossing van dit knelpunt. De kosten hiervan zijn door Diemen niet op te brengen.

Oplossing voor dit knelpunt dient onderdeel te zijn van het hele pakket aan maatregelen dat wordt vastgesteld tussen rijk en regio in het kader van OV-SAAL en/of RRAAM. Keuze voor Hollandse Brug is beter faseerbaar terwijl de keuze voor een IJmeerverbinding een zwaar accent legt op IJburg 2 en Pampus waardoor andere opties niet meer mogelijk zijn.

De hogesnelheidslijnen naar Almere doortrekken als onderdeel van het alternatief Hollandse brug heeft instemming van Diemen, vooral als dit de aanleg van keerspoelen bij Diemen-Zuid overbodig maakt. Het concept van "De Diemens" komt voort uit een knooppuntenstudie in opdracht van het ministerie van IenM. Dit concept sluit goed aan op Diemens structuurvisie waarin de stations Diemen en Diemen-Zuid belangrijke pijlers zijn van de ruimtelijke hoofdstructuur in Diemen. Verzoek dit concept te betrekken in de verdere uitwerking. Diemen is blij dat het kruisstation is afgefallen. Ten slotte is Diemen van mening dat het grote kostenverschil tussen de alternatieven een belangrijk afwegingspunt dient te zijn gelet op de beperkte beschikbare middelen in de komende jaren.

Gemeente Waterland

De gemeente Waterland vindt het belangrijk dat als het gaat om de ontwikkeling van het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer:

- er geen IJland wordt gebouwd, ook niet in de verre toekomst,
- er geen brugverbinding wordt gebouwd in het Markermeer/IJmeer en
- er geen windturbines worden geplaatst.

De openheid van het landschap en de horizon, gezien vanuit de gemeente Waterland, zijn belangrijk.

De bovengenoemde punten vormen nieuwe landschappen en dat wil Waterland niet. Allerlei beschermingsregimes rondom Waterland (zoals N2000) onderschrijven het belang van het beschermen van de kernkwaliteiten van Waterland.

De stedenbouwkundige uitgangspunten bij IJvenster juicht Waterland toe. Een tunnel onder het IJmeer of variant de Hollandse Brug tasten de openheid het minste aan en verstoren de natuur het minst.

- De voorkeur van de gemeente Waterland gaat uit naar gebruik maken en eventueel uitbreiden van de bestaande verbindingen.
- Als toch gekozen wordt voor een IJmeerverbinding dan gaat de voorkeur uit naar een tunnelverbinding.
- Een brugverbinding neemt de openheid voor altijd weg. Met TBES wordt ecologie gecreëerd, maar het effect voor de natuur wordt meteen weer teniet gedaan door de aanleg van een verbinding over of in het IJmeer. Zowel bij Zuidelijk Tracé als bij een brug als bij een tunnel is er verstoring van de rust, leidt de aanleg tot vermindering van de driehoeksmossel met een negatief effect op de natuur. Van deze varianten werkt het Zuidelijk Tracé het negatiefst door op de natuur.
- Een tunnel heeft als extra nadeel dat archeologische monumenten (in de grond) worden verstoord. Het scenario Regional Communities gaat uit van een lagere groei van de bevolking en de economie. De behoefte aan woningen in Almere blijft beperkt tot 30.000. Dan is geen IJmeerverbinding of HOVplus-as nodig in aanvulling op al geplande infrastructuurmaatregelen.
- Het is van belang het ecologische systeem van het Markermeer-IJmeer te verbeteren inclusief nieuwe recreatieve en toeristische voorzieningen.
- De maatregelen die worden genomen om het ecologische systeem weer in evenwicht te brengen mogen echter geen belemmering vormen voor de recreatie en toerisme vanuit en naar Waterland.
- De voorkeur van de gemeente Waterland gaat hierbij uit naar het plan de Marker Wadden.

- De Marker Wadden ligt op een plek buiten de invloedssfeer van belangen zoals watersport en maakt natuur op een plek waar zeer weinig kans is op spontaan herstel. De andere marktplannen belemmeren de waterrecreatie bij Waterland sterk. Langs de kust van Waterland is nu al sprake van spontaan herstel en zijn geen verdere maatregelen nodig. De slibdeken ligt in het diepste gedeelte van het Markermeer en daarom moeten luwtmaatregelen in een ander gebied worden uitgevoerd dan langs de Noord-Hollandse kust.

VVRE (7 West-Friese gemeenten)

Het gaat om de gemeenten Hoorn, Drechterland, Stede Broec, Enkhuizen, Andijk, Medemblik, Opmeer, Wervershoof, Koggenland.

De VVRE heeft als doel het Markermeer vanuit een integrale aanpak als geheel te versterken voor de ontwikkeling van de economie van Nederland.

Belangen Noord-Hollandse gemeenten

Het IJsselmeer is van grote economische betekenis door recreatie en toerisme. De gemeenten in West Friesland delen dat ze de kernkwaliteiten van het Markermeer koesteren: openheid, vrij uitzicht, stilte, duisternis en rust. De gemeenten heb ook elk hun eigen accenten.

Zij uitten hun zorg over de ecologische compensatie voor infrastructuur en bouwen in IJmeer, zorg over de afstemming van allerlei rijksprogramma's waardoor een besluit in RRAAM onomkeerbaarheid van het peilbesluit met zich mee kan brengen, zorg over de zoetwaterfunctie van Markermeer, over de functie als waterbuffer voor droge tijden.

Lusten en lasten

Dat alzijdige ontwikkeling van Almere nodig is (zeker nu de Markerwaard niet doorgaat) is evident, maar het mag niet zo zijn dat de lasten daarvoor louter worden afgewenteld op het noordelijk RRAAM-gebied.

Het valt op dat in de Consultatienotitie veel aandacht is voor ruimtelijke ontwikkeling in het Zuidelijk RRAAM-gebied en nauwelijks aandacht voor (kansen voor) recreatie in het Noordelijk RRAAM-gebied. Het integrale karakter in de Consultatienotitie ontbreekt.

De gepresenteerde alternatieven en ecologische maatregelen

Qua verbinding heeft de VVRE geen voorkeur, wel over de effecten van een verbinding op het omliggende gebied en aanvullende mitigerende maatregelen voor hun gebied. Voor de bescherming van de kernkwaliteiten van het gebied gaat de voorkeur uit naar een tunnelverbinding.

TBES

De regio heeft ernstige zorgen over de luwtmaatregelen van de Hoornse Hop: Nu, zonder maatregelen, is er al een enorme groei van kranswieren en fonteinkruiden. Daardoor worden sommige havens voor de recreatievaart gemeden. En RWS ziet het beheer van de planten niet als haar taak. Door de voorgestelde ecologische maatregelen zijn vooral voor Hoorn en Enkhuizen, van oudsher belangrijke havens in de recreatievaart, bedreigend.

Marktvraag

De randvoorwaarden die in de marktvraag waren meegegeven, ziet de VVRE niet terug in de uitkomsten.

Het gaat dan om de toegankelijkheid van de haven van Hoorn en om het optimaal rekening houden met bestaande recreatiemogelijkheden en mogelijkheden voor nieuwe vormen daarvan. De uitkomsten van de marktuitvraag zijn uiterst verontrustend en volkomen onacceptabel voor de toeristische, recreatieve en economische belangen van de regio. Omdat ecologische maatregelen onafwendbaar en noodzakelijk zijn, dragen ze zelf pakketten aan.

Effecten van de pakketten voor natuur en recreatie

In de Consultatienotitie staat (par. 6.4) dat naarmate het ecologisch pakket uitgebreider is, de effecten voor recreatie en toerisme positiever zijn. Dat wordt nergens verder onderbouwd. De tabel 7 van TBES is in het rood, ondanks de optimalisaties. Dat doet de VVRE vrezen voor het ergste. Ze vragen dringend recreatie, toerisme, bereikbaarheid en daarmee de economische ontwikkeling van hun gebied een volwaardige plek te geven in de structuurvisie.

Blue Deal

De wethouder van Hoorn heeft meegedacht en met zijn omgeving gewerkt aan een Blue Deal en die ingeleverd bij WMIJ.

Dijkversterking

Tegelijkertijd vinden nu de onderzoeken plaats naar de dijkversterkingen van Hoorn-Edam-Amsterdam. De VVRE verzoekt samen met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) te kijken naar synergievoordelen om de dijkversterkingsmaatregelen en ecologische maatregelen met elkaar te verbinden. Dan zijn minder mitigerende maatregelen voor RRAAM nodig. Nadrukkelijk verzocht wordt daarbij de ontwikkeling van een stadsstrand bij Hoorn te betrekken.

Marktuitvraag

Als alternatief voor het oermoeras stelt de VVRE het volgende voor. Uit het plan van Marker Wadden blijkt dat veelal autonoom herstel mogelijk is met kleinschalige maatregelen.

En in dit plan wordt gezocht naar verbindingen met andere belangen zoals waterrecreatie. De Marker Wadden en de Blue Deal verhouden zich goed tot elkaar. Voorgesteld wordt te kiezen om niet een grootschalig oermoeras bij Lelystad te leggen, waar de aanleg duur is maar een kleinschalig moeras en maatregelen bij Stede Broec/Enkhuizen waar de aanleg goedkoper is. Dat oermoeras kan tegelijkertijd een belangrijke rol vervullen bij de opwaardering van de N23 van Alkmaar naar Zwolle. Dan ontstaat een tweede ring rond Amsterdam.

Deze kan in belangrijke mate de verkeersdrukke bij Amsterdam ontlasten en het is een belangrijke voorwaarde voor de beoogde economische structuurversterking van de regio Noord-Holland Noord. Zo wordt aangesloten bij het Topsectorenbeleid van het rijk.

Windturbines

DE VVRE heeft zorg over het Markermeer als voorkeurslocatie in het kader van de structuurvisie Wind op Land. Dit waardevolle binnenwater is geen dumpplaats voor turbines.

Gebiedsautoriteit

Aandacht ervoor dat de provincie NH meer zeggenschap moet hebben over het geëigende deel van het Markermeer; de Markerwaard komt niet meer en dan is het vreemd dat de grens van Flevoland zo vlak voor de kust ligt.

Woningbouwtaakstelling Noordvleugel

Noord-Holland Noord kan onder voorwaarden een aanvullende opvang bieden voor de woningbouwbehoefte van de Noordvleugel. Dat dient dan samen te gaan met de beoogde economische structuurversterking van de regio.

Tot slot

De consultatienotitie biedt voor de VVRE geen antwoord op de vraag om een integraal plan te maken voor het RRAAM-gebied. De VVRE ondersteunt de fasegewijze ontwikkeling die wordt voorgesteld in par. 8.4 met name om te zorgen dat er niet al te rigoureuze maatregelen te nemen die later niet nodig blijken te zijn.

Gemeente Hoorn

Hoorn kijkt vooral naar de compensatiemaatregelen die nodig zijn om een ecologisch surplus te creëren om de ruimtelijke ambities van RRAAM op het gebied van bereikbaarheid en wonen mogelijk te maken.

Belangen

Hoorn is een grote watersportgemeente en daardoor zijn een goede bereikbaarheid van de haven en open bevaarbaarheid van de Hoornse Hop van groot belang voor de gemeente.

Alternatieven

Hoorn vraagt bij een keuze voor een voorkeursalternatief rekening te houden met de gevolgen voor de ecologie, de benodigde compensatiemaatregelen, en de gevolgen van deze compensatiemaatregelen voor de andere regionale belangen.

Lusten en lasten

Het mag echter niet zo zijn dat de lusten (ruimtelijke ontwikkelingen) neerdalen in het zuidelijk deel van het Markermeer/IJmeer en dat de lasten (ecologische maatregelen) worden afgewenteld op het noorder- en westelijk deel van het Markermeer/IJmeer.

Recreatie

In de leeswijzer wordt centraal gezet dat o.a. recreatie onderdeel is van de ambities. In de rest van de notitie wordt echter juist aan recreatie weinig aandacht besteed.

In de notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt aangegeven dat vanuit juridische noodzaak een integraal plan moet worden gemaakt voor het gebied waarin aandacht is voor alle ambities, onder meer recreatie. Aan het integrale karakter ontbreekt het echter in de Consultatienotitie. De integrale gebiedsbenadering van RRAAM zou ruimte moeten bieden aan toeristisch-recreatieve ontwikkelingen. De notitie geeft deze ruimte echter niet of nauwelijks.

Blue Deal Hoornse Hop

Vanuit het Tolhuusberaad heeft de wethouder een Blue Deal gepresenteerd onder het motto 'maak van een bedreiging een kans'. Blue Deal houdt in dat voor de Noord-Hollandse kust verder wordt gekeken dan ecologische maatregelen. In de Blue Deal gaan recreatie en ecologie hand in hand. Dat de Blue Deal kansrijk is, heeft de Stichting Waterfront laten zien in een impressie van de aanleg van 3 luwte-eilanden tussen Edam en Schardam. De Blue Deal is aangeboden aan WMIJ en goed ontvangen, getuige hun nieuwsbrief.

Marktvraag

De randvoorwaarden die in de marktvraag waren meegegeven, ziet de VVRE niet terug in de uitkomsten.

Het gaat dan om de toegankelijkheid van de haven van Hoorn en om het optimaal rekening houden met bestaande recreatiemogelijkheden en mogelijkheden voor nieuwe vormen daarvan. De uitkomsten van de marktvraag zijn uiterst verontrustend en volkomen onacceptabel voor de toeristische, recreatieve en economische belangen van de regio. Omdat ecologische maatregelen onafwendbaar en noodzakelijk zijn, dragen ze zelf pakketten aan.

Kleinschaliger ecologische maatregelen

Hoorn ziet ook dat ecologische maatregelen onafwendbaar en noodzakelijk zijn. Daarom is integrale besluitvorming zo belangrijk. Hoorn is ervan overtuigd dat de lusten en lasten eerlijker kunnen worden verdeeld binnen het RRAAM-gebied door deze aanpak en dat op een efficiëntere wijze ecologische maatregelen kunnen worden genomen die op meer draagvlak kunnen rekenen:

- Kleinschaliger maatregelen
- Wijder verspreid over het Markermeer
- Met een minimaal negatief effect op andere belangen
- In combinatie met het versterken van de toeristisch-recreatieve functie
- Handreikingen hiervoor zitten o.a. in de Blue Deal.

Windturbines

Hoorn heeft grote zorgen over het feit dat o.a. het Markermeer als een voorkeurslocatie voor grootschalige windenergie is aangewezen in de SVIR.

Gebiedsautoriteit

Hoorn vraagt aandacht voor de onderverdeling van en de zeggenschap over het Markermeer.

Gemeente Zeevang

- Zeevang heeft er begrip voor dat met het oog op de internationale versterking van de metropoolregio ingezet wordt op verstedelijking en goede bereikbaarheid van de metropool.
- De aandacht van Zeevang gaat vooral uit naar de natuur en recreatie in RRAAM omdat dat de belangen van Zeevang raakt:
- Behoud van kernkwaliteiten IJmeer/Markermeer; openheid, rust, ecologische waarden, uitzicht.
- Uitgaand van die kwaliteiten richten op kleinschalige recreatief-toeristische activiteiten zoals watersport en recreatievaart.
- Duidelijke relatie tussen N2000 op land (Polder Zeevang) en het water.

- Geen bezwaar in algemene zin heeft Zeevang tegen maatregelen in en rond het Markermeer voor natuur, recreatie en landschap te verbeteren. Zeevang onderschrijft dan ook de ecologische doelstellingen van TBES. Wel heeft ze bezwaar tegen de geschetste uitwerkingsrichtingen m.n. qua bereikbaarheid. Die kunnen ongewenste gevolgen hebben voor de kuststreek van het noordwestelijk deel van het Markermeer.
- Een integrale benadering wordt beoogd in de Consultatienotitie en die is maar beperkt aanwezig. Het accent ligt op verstedelijking, bereikbaarheid en ontwikkelingen in het zuidelijk deel van het RRAAM-gebied.
- De TBES maatregelen spelen slechts een kleine rol en zijn te zeer afhankelijk van andere ontwikkelingen. Maatregelen om de neergaande trend te keren zijn goed, maar als die alleen bedoeld zijn om de negatieve effecten van infra elders te keren heeft Zeevang daar veel moeite mee. IJmeerweg en OV-verbinding via een brug zijn daar voorbeelden van.
- De Consultatienotitie stelt dat hoe groter het TBES pakket, hoe positiever voor natuur/recreatie/toerisme. Zeevang heeft twijfels m.n. vanwege de geringe onderbouwing. De natuurmaatregelen kunnen negatief uitpakken voor de kernkwaliteiten van IJmeer, voor de recreatie en voor het N2000 gebied Zeevang. De twijfels worden nog groter door de uitkomsten van de marktuitvraag.
- Kortom natuur en recreatie verdienen een zelfstandige, gelijkwaardige positie in RRAAM. Dan is er ruimte om op constructieve wijze verbeteringen te zoeken voor de ecologie. Daarbij kan afstemming worden gezocht tussen de dijkversterking en de goede elementen van Marker Wadden en Blue Deal (waarover nog geen standpunt van de gemeente is) worden benut. Zeevang kan niet instemmen met de stelling dat woningbouw en bereikbaarheid leidend zijn voor de ecologie. Zeevang is vooralsnog voor benutting van de bestaande verbindingen en eventueel een tunnelverbinding. Zeevang hoopt dat haar reactie reden is om in de structuurvisie en het vervolg van RRAAM de kustgemeenten bij het proces te betrekken en een volwaardige plek te geven.

Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland

De gemeenten Beemster, Edam-Volendam, Purmerend, Landsmeer, Waterland, Wormerland en Zeevang, werken samen in het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland (ISW).

De regio heeft een herkenbaar eigen karakter: het unieke open Hollandse cultuurlandschap. De regio kent daarnaast twee werelderfgoederen, te weten droogmakerij De Beemster en de stelling van Amsterdam. Ook hebben grote delen van de regio te maken met diverse beleidsregels aangaande natuur en milieu, (Natura 2000). Dit tezamen maakt dat het een ingewikkelde opgave is om de regio vitaal en leefbaar te houden.

De regio onderschrijft de integrale aanpak van RRAAM, maar in het integrale karakter lijkt de component economie (recreatie/toerisme) wat ondergeschoven. In zijn algemeenheid mist in de consultatienotitie ook de afstemming met andere voor het gebied belangrijke processen als het Nationaal Waterplan, Deltaprogramma IJsselmeergebied (veiligheid, zoetwatervoorziening), Structuurvisie Wind op Land en ontwikkelingen rondom 380Kv.

In de consultatienotitie ontbreekt daarnaast het standpunt van het Rijk ten aanzien van buitendijks bouwen. Verzoek is dat expliciet op te nemen.

Er is in de consultatienotitie weinig aandacht voor de gevolgen die mitigerende maatregelen hebben voor het ISW-gebied en hetgeen dit betekent voor de recreatieve/toeristische en economische gevolgen. De lasten lijken vooral neer te dalen in het noord-westen van het RRAAMgebied en dus ook bij het ISW. Aan recreatie wordt in de consultatienotitie nauwelijks aandacht besteed. Juist omdat gekozen wordt voor organische groei (fasegewijze ontwikkeling) bestaat in de regio Waterland de vrees dat de wijze waarop dit gecompenseerd moet worden, snel vergeten wordt.

ISW kenmerkt zich door uniek landschap: veenweide, droogmakerijen en open, ruig IJmeer/Markermeer met vergezichten. Deze unieke waarden mogen niet worden aangetast.

Indien de voorgestelde ecologische maatregelen van de drie marktpartijen worden uitgevoerd in een gebied langs de Houtribdijk tussen Enkhuizen en Lelystad heeft dit een veel kleinere impact op onze regio en wordt het probleem aangepakt daar waar het nodig is. Bijvoorbeeld de Marker Wadden ligt op een plek buiten de invloedssfeer van belangen zoals watersport en maakt natuur op een plek waar zeer weinig kans is op spontaan herstel. Langs de kust van Waterland is nu al sprake van spontaan herstel en zijn geen verdere maatregelen nodig. De slibdeken ligt in het diepste gedeelte van het Markermeer en moet dus daar worden aangepakt.

Een aantal maatregelen van de 3 marktpartijen gaan dwars door de bestaande vaargeulen. Deze maatregelen belemmeren de scheepvaart en recreatievaart van en naar onze regio. De historische stadjes langs de kust zijn een belangrijke economische peiler. Luwtemaatregelen in de Hoornse Hop en voor de kust van Zeevang kunnen en mogen alleen worden genomen als de ecologie daardoor duidelijk wordt verbeterd en de belangen van de kustgemeenten niet in het geding komen.

Om die reden heeft ISW grote moeite met de oplossingen van de marktuitvraag op de plekken waar die nu gekozen zijn.

De regio onderschrijft dat zoveel mogelijk moet worden gebouwd binnen bestaand bebouwd gebied en is zeker bereid om zo invulling te geven aan deze verdichting en binnenstedelijke opgave. De regio mist de kwalitatieve woningbouwanalyse ('de vraag naar') en ziet teveel accent op de kwantitatieve benadering. Ook ISW ziet de bereikbaarheid ten noorden van Amsterdam als knelpunt. Maar oplossingen dienen op duurzame wijze te worden ingepast in het landschap.

IJland en een brug hebben dan ook niet de voorkeur van de regio. Wel heeft een oplossing via de Hollandse Brug of een tunnel de voorkeur.

Regio Waterland heeft grote zorg over de aanwijzing als voorkeurslocatie voor windturbines van Markermeer en IJmeer.

Windmolenparken hebben een negatieve invloed op de belevingswaarde van het gebied en tasten de openheid van het landschap (ook het waterlandschap) aan, maar ook het zicht op de historische kustlijn vanaf het water. Verder is de vraag of het N2000 gebied dat het Markermeer is niet wordt verstoord door de windturbines. Verder worden visserij en bevaarbaarheid voor recreatie en scheepvaart belemmerd door windturbines.

ISW vraagt er aandacht voor dat het veel beter zou zijn als de provincie Noord-Holland meer zeggenschap zou hebben over het geëigende deel van het Markermeer zou hebben.

De Consultatienotitie is nog onvoldoende integraal. Ook vraagt het ISW vooral de drie kustgemeenten (Zeevang, Edam/Volendam, Waterland) te betrekken bij de verdere uitwerking van RRAAM.

Enveloppecommissie Vechtstreek Noord

In de Enveloppecommissie Vechtstreek Noord werken de gemeenten Muiden, Weesp, Naarden, Bussum en Wijdmeren, Hoogheemraadschap AGV, Gewest Gooi en Vechtstreek, provincie Noord-Holland en Natuurmonumenten bestuurlijk samen om de cultuurhistorische waarde van de Hollandse waterlinies te behouden, maar ook tot ontwikkeling te brengen. Zij zijn van mening dat de voorgestelde IJmeerbrug en Zuidelijk Tracé grote schade aanbrengen aan de cultuurhistorische waarde van de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie. Zij zien dat deze nadelige effecten ook in de Consultatienotitie worden bevestigd. Zij uiten ook hun grote zorg om de IJmeertunnel. De openheid van het landschap wordt bij deze variant dan wel behouden, maar het is niet duidelijk hoe de tunnelmond er bij Muiden uit komt te zien en wat dit mogelijk voor effect heeft voor de Westbatterij in Muiden.

Alleen de Hollandse Brug is voor de Enveloppecommissie Vechtstreek Noord een optie om de bereikbaarheid tussen Almere en Amsterdam te verbeteren.

Gemeente Lelystad

Bouwlocaties moeten niet vooral binnen de as Haarlemmermeer -Amsterdam –Almere, maar binnen de as Haarlemmermeer -Amsterdam -Almere – Lelystad gesitueerd worden. Het sterke punt van Lelystad is de aanwezigheid van ruimte om kwantitatieve en (liefst) kwalitatieve vestigingsmilieus te creëren zowel wat wonen als werken betreft. Uitgangspunt is dat Lelystad en Almere als stad complementair aan elkaar dienen te zijn.

Het belang van Lelystad is eenzijdige ontsluiting van Flevoland. Het alternatief Hollandse brug is voor de ontwikkeling van de gemeente Lelystad niet gunstig.

Het Hollandse brug alternatief leidt tot een meer oostwaartse uitbreiding van Almere. Dit kan in de toekomst mogelijk conflicteren met de aanvliegroutes voor de Luchthaven.

Daarom wordt gekozen voor de IJmeerlijn. Er is een voorkeur voor een IJmeerverbinding met weg/fiets.

Het toekomstbestendig Ecologisch Systeem Markermeer -IJmeer (TBES) moet niet worden gekoppeld aan infrastructurele projecten. TBES is een doel op zich en is noodzakelijk om ecologische -en recreatieve redenen. Er is een voorkeur voor het op termijn realiseren van fase 3 van TBES. Het oermeeras, te situeren aan de Markerwaarddijk, moet wel recreatie mogelijk maken. Ook dienen mogelijke nadelige effecten voor Lelystad als watersportstad te worden voorkomen. Een toegankelijk oermeeras bij Lelystad is ecologisch de beste oplossing, ook al is het niet de goedkoopste.

Waterschap Zuiderzeeland

Voor alle verdere uitwerkingen rondom de keringen in Flevoland en voor ontwikkelingen die het grond- en oppervlaktewater (kwalitatief en/of kwantitatief) beïnvloeden geldt dat Waterschap Zuiderzeeland, ook met het oog op zijn formele rol in het watertoetsproces, vroegtijdig betrokken wil worden bij het proces.

Door gezamenlijk een goed proces te doorlopen kunnen de waterbelangen worden geborgd. Op belangrijke punten zijn onderdelen van de voorliggende plannen strijdig met het waterschapsbeleid (verleggen van een primaire kering, bouwen op de primaire kering). Wanneer af wordt geweken van het bestaande beleid, moet het bestuur van het waterschap hier mee instemmen.

In de stukken wordt gesproken over de mogelijke realisatie van vooroevers en steppingstones. Waterschap Zuiderzeeland gaat er vanuit dat realisatie hiervan geen consequenties heeft voor de beheertaak van het waterschap in relatie tot het gereguleerd gebied. Dit omdat de vooroevers en/of steppingstones een natuurfunctie hebben en er geen keringen- of zuiveringstaak ligt. Het waterschap heeft de mogelijkheden voor vooroevers met een waterkerende functie onderzocht en voegt twee studies als bijlage bij. De (aanleg van de) vooroevers mag geen negatief effect hebben op de (toekomstige) stabiliteit en bereikbaarheid van de primaire kering rond Zuidelijk Flevoland. De Keur vormt hiervoor het uitgangspunt.

Een synergievoordeel bij de aanleg van vooroevers is alleen aan de orde wanneer er een versterkingsopgave voor de dijken ligt. In het beheergebied van Waterschap Zuiderzeeland is dit op dit moment niet aan de orde.

De kosten voor het realiseren van vooroevers die bijdragen aan de veiligheid zijn in orde van grootte 5 keer groter dan de kosten voor een reguliere dijkversterking. Dit betekent dat de realisatie van vooroevers die bijdragen aan de veiligheid, slechts voor een klein deel gefinancierd zou kunnen worden uit het budget voor dijkversterkingen. Voordat er vanuit wordt gegaan dat (kunstmatige) waterplanten leiden tot lagere investeringen in de veiligheid van de dijken, moet dit met onderzoek nader wordt onderbouwd.

Over het MER worden de volgende opmerkingen gemaakt.

Waterveiligheid en wateroverlast worden in het beoordelingskader als indicator gebruikt om de effecten van klimaatverandering in combinatie met de verschillende scenario's te beoordelen. De effecten van de alternatieven zelf voor de waterveiligheid en wateroverlast blijven hierdoor buiten beeld. Voorgesteld wordt de indicatoren waterveiligheid en wateroverlast op te nemen onder het criterium water of het aspect leefbaarheid.

Bij de beoordeling van het criterium water is 'afname van het totale wateroppervlak' een belangrijke indicator. Onduidelijk is waarom een afname van het totale wateroppervlak een negatieve beoordeling betekent op het criterium water. Een afname van het totale wateroppervlak/verandering van de waterhuishoudkundige inrichting hoeft niet negatief te zijn.

Ten gevolge van de groei van Almere kan de hoeveelheid - en dus het geloosde debiet - gezuiverd stedelijk afvalwater en daarmee de belasting van het Markermeer/IJmeer toenemen. Verzocht wordt dit effect mee te nemen in de beoordeling. Dit geldt ook voor de waterkwaliteit binnendijks. In alternatief 1 is sprake van een jachthaven. Bij de effectbeschrijving en beoordeling voor bodem en water wordt hier onterecht geen aandacht aan besteed.

Samenvatting reacties overheden op RRAAM n.a.v. Consultatienotitie in gesprekken

De overheden die niet in de stuurgroep zitten, maar wel betrokken zijn bij RRAAM hebben in de zomer van 2012 zowel in bilaterale gesprekken als in de regionale informatiebijeenkomst van 6 september hun reactie en mening over RRAAM gegeven.

Hieronder staat het verslag van de gesprekken met de twee overheden, van wie geen schriftelijke reactie is ontvangen.

Reacties

Stadsdeel Noord (9-7-2012)

1. Voorstander van natuurontwikkeling en recreatieve maatregelen buitendijks, omdat dat minder impact heeft op de dijkversterking die in A'dam Noord toch al vrij ingrijpend is voor de bevolking
2. Wel is afstemming met het Deltaprogramma nodig
3. Dijkversterking is een kans voor natuurontwikkeling
4. Geen luwtemaatregelen voor (al bestaande) havens te nemen, zodat ze geen overlast bezorgen
5. Geen aanleg van eilandjes in het IJmeer t.b.v. een brug
6. Voorstander van het in beeld houden van het perspectief op een OV-verbinding via het IJmeer als metro naar Amsterdam-Zuid, als belangrijk onderdeel van het regionale verstedelijkingsmodel en de groeiopgave van Almere.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (9-8-2012)

Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht vindt de verbetering van de OV-verbinding met Almere van groot belang. Het autoverkeer en het openbaar vervoer zouden tegelijkertijd bediend moeten worden. Net als bij de verbetering van de autoverbinding (SAA), moet ook bij de OV-verbinding (OV SAAL) rekening gehouden worden met de situatie ter plaatse.

1. Het waterschap pleit voor versterking van de Hollandse Brug, waarbij de Vechtbrug vervangen wordt door een tunnel.
2. Als die tunnel er niet komt, dan pleit het Waterschap voor een metroverbinding over het IJmeer.
3. Het waterschap heeft geen voorkeur voor een brug of een tunnel. Bij een brug is hun belangrijkste zorg de aanlanding, wanneer de waterkering wordt gepasseerd. Eilanden in het IJmeer hebben wel een goed effect op de waterkwaliteit.
4. Een tunnel zou ook kunnen, mits er dan een combinatie wordt gemaakt met slibputten.
5. Het peil in het IJmeer en Markermeer mag niet meer dan 40 cm fluctueren, om de waterkwaliteit (natuur) op orde te kunnen houden.

5. Advies Maatschappelijk Proces RRAAM

Het RRAAM-werk, de kerngroep van maatschappelijke organisaties onder leiding van Guido van Woerkom, benut de oogst van de consultatieronde ook graag voor het advies, dat zij gaan geven aan de Minister van IenM, gericht op de voorziene besluitvorming eind 2012. Daartoe hebben zij op 1 oktober een RRAAM-netwerkbijeenkomst georganiseerd, waarin de eerste versie van de hoofdlijnen van het advies naast de binnengekomen reacties is gelegd.

Hoofdlijnen advies RRAAM-werk d.d. 1 oktober 2012

Versterken internationale concurrentiepositie als uitgangspunt

1.

De in het kader van RRAAM te nemen besluiten moeten worden gezien in het licht van het streven om de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad te versterken. Drie jaar geleden is daarvoor in de RAAM-brief de ambitie geformuleerd om tot een sterke Metropoolregio te komen. Die ambitie is vertaald in een drievoudige opgave ten aanzien van natuur, wonen en bereikbaarheid. De huidige economische situatie mag niet leiden tot een verlaging van dat ambitieniveau.

Een hoge ambitie met realiteitszin in de uitvoering

2.

Sterker nog; om Nederland sterker uit de crisis te laten komen, is juist het versterken van de internationale concurrentiekracht actueler dan ooit. De gewijzigde economische omstandigheden maken wel dat voor het bereiken van de hoge ambitie meer tijd moet worden uitgetrokken. Daarmee komt een zwaarder accent te liggen op de eerder bepleitte stapsgewijze aanpak. Realisme in de uitvoering blijft dus het parool.

3.

Bij een stapsgewijze strategie past geen gefixeerd eindbeeld. Wel is het van belang om de ambitie te vertalen in een inspiratiebeeld voor de toekomst. Dat geeft richting aan de te nemen stappen. De toekomst is onzeker en daarom is het van belang dat het inspiratiebeeld ruim wordt geformuleerd, zodat voldoende opties voor de langere termijn openblijven.

4.

Het RRAAM-werk zal nu geen voorkeur uitspreken over de onderzochte alternatieven, maar wil de sterke punten van deze alternatieven benutten voor het samenstellen van het inspiratiebeeld.

Een wenkend perspectief op de horizon

5.

Het inspiratiebeeld bevat de volgende samenhangende kernelementen: een robuust Blauw Hart voor alle inwoners van de metropoolregio, een metropolitaan OV-netwerk met sterke verbindingen en de ontwikkeling van nieuwe woon- en werkmilieus in Almere die boven de middelmaat uitstijgen. Daarmee ontwikkelt Almere zich tot een meer evenwichtiger stad met een eigen profiel binnen de Metropoolregio.

6.

Dat betekent dat op termijn een IJmeerverbinding wenselijk is om de ontbrekende schakel op regionaal niveau in te vullen. Het betekent ook dat Almere haar onderscheidende kenmerken zoals ruimte, water en groen moet uitbouwen en dat het ecologisch systeem van het Markermeer en IJmeer moet worden opgewaardeerd, zodat het toekomstbestendig is en er ontwikkelingsruimte voor passende gebruiksfuncties ontstaat.

7.

Met het inspiratiebeeld in de hand kunnen op korte termijn al eerste stappen worden gezet, die zelfstandig betekenis hebben en die het bereiken van de geformuleerde ambitie op de lange termijn niet belemmeren. Dat geldt zeker voor het op orde brengen van bestaande systemen.

De toekomst begint bij het versterken van het bestaande

8.

Het op orde brengen van het ecologisch systeem volgens de aanpak van TBES, is zo'n eerste stap. Deze groen-blauwe opgave is verbonden met de andere opgaven, maar heeft ook een zelfstandige betekenis. De afhankelijkheid betreft vooral het tempo en het ambitieniveau.

9.

Voor het op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk zijn al de nodige maatregelen getroffen. Aanvullend daarop is het zaak om nu ook te investeren in OV-SAAL MLT. Daarmee wordt de corridor over de Hollandse Brug verder versterkt en kan deze als Noordoostelijke ontwikkelingsas van de Metropoolregio fungeren. Voor een aanzienlijk deel van de verstedelijkingsopgave in Almere biedt dit voldoende basis.

10.

Ten aanzien van die verstedelijkingsopgave zal de aandacht eerst liggen op het goed afronden van de huidige plannen en het versterken van de bestaande stad. Vooral het programma van niet-ruimtelijke maatregelen heeft prioriteit, zoals verkend in de thematische sporen van cultuur, onderwijs, sport, etc. Het is belangrijk om zichtbaar te maken wat de toekomstige groei nu al voor de stad kan betekenen. (nader uit te werken)

Kiemen voor ontwikkeling

11.

In een volgende stap kunnen kiemen worden gelegd voor ambitieuzere ontwikkelingen, afhankelijk van de omstandigheden in de markt. Aangrijpingspunten daarvoor kunnen zijn: Oosterwold als levend laboratorium voor de nieuwe vorm van stedebouw en organische groei in Almere, Markerwadden als particulier initiatief om met een oermoeras de natuurwaarden van het Blauwe Hart te versterken en een eerste kristallisatiepunt in de kustzone als voorbode van toekomstige (recreatieve en creatieve) ontwikkelingen (nader uit te werken).

Spoorboekje en arrangementen

12.

Bij elke stap zal worden gezien of er aanleiding is om het inspiratiebeeld bij te stellen of aan te scherpen. Het aantal opties dat in eerste instantie is open gehouden kan dan telkens worden beperkt. Daarbij zijn voor de grote investeringsbeslissingen ten aanzien van de IJmeerverbinding, de ontwikkeling op Pampus en TBES een aantal sleutelmomenten aan te wijzen waarop besluiten hierover niet langer kunnen worden uitgesteld. Deze momenten zijn mede afhankelijk van de marktvraag, het ecologische herstel, etc. Daarvoor dient een helder spoorboekje te worden opgesteld.

13.

Bij een stapsgewijze ontwikkeling is een intensieve samenwerking op lange termijn noodzakelijk. Het RRAAM-werk wil een voedingsbodem zijn voor het creëren van arrangementen en allianties voor de uitvoering en monitoring van de Rijksstructuurvisie RRAAM (nader uit te werken).

Vervolg

Deze hoofdlijnen zijn in de RRAAM-netwerkbijeenkomst aangescherpt en aangevuld en vormen de basis voor het advies aan de Minister van IenM. Dit hoofdlijnen-advies, gericht op de besluitvorming, zal in november als apart document worden aangeboden en besproken. De kerngroep van dertien maatschappelijke partijen zal vervolgens uitwerken welke eerste stappen kunnen worden gezet en welke allianties kunnen worden gevormd om tot de uitvoering van het advies te komen.

6. Vervolgstappen

In dit Oogstdocument zijn de in de consultatieronde binnengekomen reacties en de hoofdlijnen van het advies vanuit het maatschappelijk proces weergegeven. Deze worden meegenomen in de voorbereiding van de verwachte besluitvorming in december 2012.

Een van de vervolgstappen is dat het vastgestelde Oogstdocument ter informatie naar alle inzenders wordt gestuurd. Hierbij zal worden aangegeven, dat een reactie op de inbreng volgt bij de in 2013 voorziene concept-Rijksstructuurvisie. Deze reactie zal in de vorm van een reactiedocument als bijlage bij de concept Rijksstructuurvisie worden gevoegd.

BIJLAGE 1: Onderzoeksresultaten RRAAM juli 2012

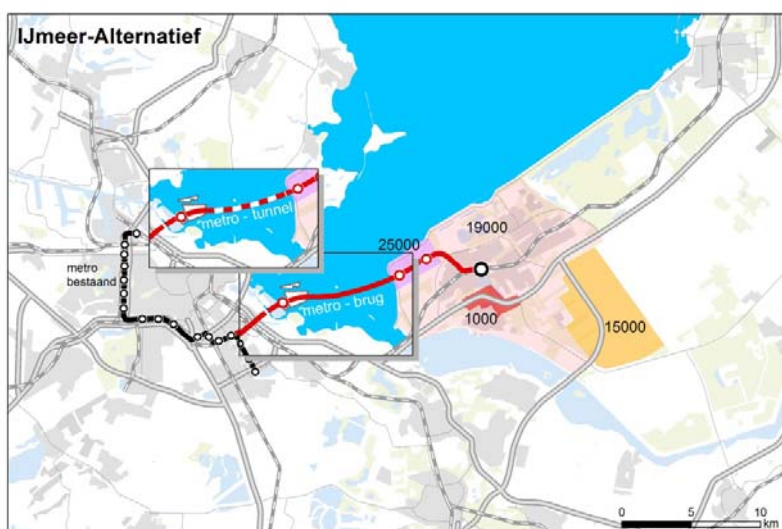
De onderzoeken die RRAAM heeft uitgevoerd hadden betrekking op:

- een nieuwe brug of tunnel tussen Amsterdam en Almere of een meer zuidelijk gelegen tracé tussen Muiden en Almere;
- verbetering van de bestaande verbinding, de Hollandse Brug, met een hoogwaardige OV-as in Almere;
- daarbij passende stedenbouwkundige ontwerpen;
- diverse pakketten natuurmaatregelen;
- de effecten van al deze ontwikkelingen.

Alternatief IJmeerverbinding – met brug of tunnel

De alternatieven met een IJmeerverbinding voorzien in een nieuwe regionale en lokale ontsluiting, in aanvulling op de bestaande corridor via de Hollandse Brug. Onderzoek naar de effecten ging uit van een metro, passend bij de regionale functie van een IJmeerlijn. Almere wordt hiermee opgenomen in het regionale metronetwerk. De IJmeerlijn verbindt onder meer locaties met grote ruimtelijke ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam: Zuidas, IJburg en Almere. Het accent van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen komt langs deze verbindingssas te liggen. De IJmeerverbinding loopt vanaf Sloterdijk via Amsterdam Zuid, Diemen Zuid en IJburg naar Almere Centraal. Er komen ten minste drie nieuwe stations: IJburg Centrumeiland, Pampus West en Pampus Centrum. De lijn steekt de Diemerzeedijk over, volgt het gereserveerde tracé in IJburg en doorkruist het IJmeer zuidelijk van Fort Pampus. De route over het IJmeer verloopt over een brug (6,4 km lang) of door een tunnel (5,1 km lang). De twee tunnelmonden liggen op eilanden die op ongeveer 800 meter uit de kust worden aangelegd.

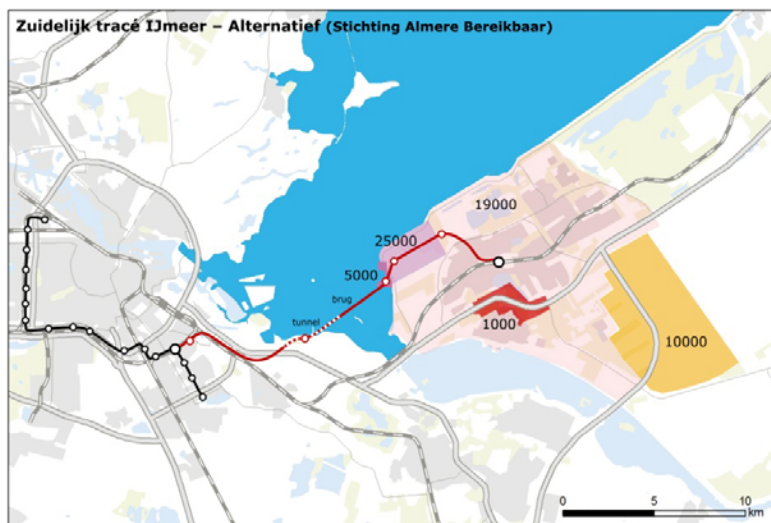
Op verzoek van maatschappelijke partijen is naast de metroverbinding naar Amsterdam Zuid ook een variant met een tram naar Amsterdam CS onderzocht.



- Nieuwe metroverbinding tussen Diemen-Zuid, IJburg en Almere
- Aansluitend op metrolijn Sloterdijk - A'dam-Zuid - Diemen
- Max 100 km/h
- 12 (tot 16) metro's per uur
- Rijtijd station Almere C – station A'dam Zuid met metro: 24 min
- Deur-tot-deur reistijd Pampus - A'dam Zuid: 37 min.
- Passage IJmeer: Brug (6,4 km) of tunnel (5,1 km)

Alternatief zuidelijk tracé IJmeerverbinding

Vanuit het maatschappelijk proces kwam een alternatief tracé, voorgesteld door de Stichting Almere Bereikbaar. Dit tracé gaat niet via IJburg, maar loopt tussen Fort Pampus en de Hollandse Brug door. De Stichting stelt voor de bestaande luwtedammen te gebruiken (Warner en de Drost) en enkele nieuwe eilanden in het IJmeer aan te leggen tussen Almere en Muiden. Het traject over het IJmeer bestaat deels uit een korte brug over een ondiep deel van het IJmeer en deels uit een tunnel onder de kustzone van Muiden. De brug komt uit op een landtong waar circa 5.000 woningen in hoge dichtheden komen te staan.



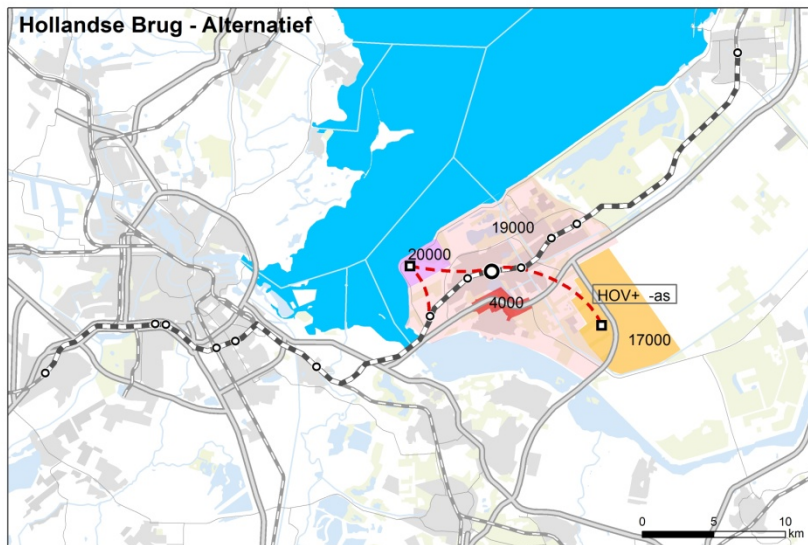
- Nieuwe metroverbinding tussen Diemen-Zuid, Muiden en Almere
- Aansluitend op metrolijn Sloterdijk - A'dam-Zuid - Diemen
- Max 100 km/h
- 16 metro's per uur
- Rijtijd station Almere C – station A'dam Zuid met metro: 29 min
- Deur-tot-deur reistijd Pampus-A'dam Zuid: 41 min.
- Passage zuidelijk IJmeer via korte brug en tunnel onder kustzone Muiden

Varianten

In aanvulling op deze vier alternatieven zijn ook de effecten van varianten onderzocht, die op onderdelen afwijken van een alternatief. De belangrijkste variant was het toevoegen van een regionale fiets- en wegverbinding aan de alternatieven IJmeerverbinding met brug en zuidelijk tracé IJmeerverbinding.

Alternatief Hollandse Brug

In het alternatief Hollandse Brug krijgen de kernen van Almere en de ontwikkelingsgebieden onderling een goede verbinding en een aansluiting op de bestaande spoorlijn. Pampus, Centrum/Weerwater en Oosterwold krijgen een verbinding met hoogwaardig openbaar vervoer, in de vorm van een snelbus die met hoge frequentie en snelheid gaat rijden (HOVplus). Langs deze verbinding ontstaan mogelijkheden voor stedelijke ontwikkelingen. Ook tussen Almere Pampus en station Almere Poort komt een verbinding met HOVplus. Hiermee wordt Almere Pampus verbonden aan het regionale en nationale ov-netwerk. Binnen dit alternatief wordt ook gekeken naar de effecten van een Intercity-status voor station Almere Poort en het doortrekken van hogesnelheidstreinen van Amsterdam Zuid naar Almere.



- Snelle busverbinding tussen :
 - Pampus, Centrum en Oosterwold
 - Pampus en station Poort
- Gemiddeld 45 km/h
- 20 bussen per uur in de spits
- Rijtijd station Almere C - station A'dam Zuid met trein: 21 min
- Deur-tot-deur reistijd Pampus-A'dam Zuid: 49 min.
- Evt. aanvullend:
 - Intercitystop station Almere Poort
 - Hogesnelheidstreinen

Verstedelijking

De invulling van de verstedelijking is in alle alternatieven op hoofdlijnen gelijk. Almere krijgt er in alle alternatieven 60.000 woningen bij. Met de bouw is al een start gemaakt. De woningen die in deze eerste fase gebouwd worden, komen te staan in Almere Poort (11.000 woningen), Nobelhorst (4.300 woningen) en op diverse locaties in de bestaande stad (circa 4.000 woningen). Fase 1 omvat daarmee in totaal circa 19.000 woningen. De ontwikkelingen op deze locaties zijn "in uitvoering" en vormen een vast gegeven voor alle alternatieven.

De vraag naar andere typen woningen en woonmilieus krijgt invulling met de toekomstige uitbreidingen in Almere Oosterwold (landschappelijke, suburbane woonmilieus), Centrum/Weerwater en het ontwikkelingsgebied Pampus (bijzondere stedelijke woonmilieus).

Drie pakketten voor natuur en recreatie

De ecologische ambitie kan op verschillende manieren invulling krijgen. Voor het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) zijn de volgende ecologische vereisten van belang: heldere randen langs de kust, een geleidelijke overgang van helder naar troebel water, overgangszones tussen land en water (bijvoorbeeld in de vorm van een moeras) en versterking van ecologische relaties.

In het effectenonderzoek zijn de alternatieven voor bereikbaarheid gecombineerd met drie pakketten voor natuur, die in meer of mindere mate invulling geven aan het TBES:

Fase 1 TBES: maatregelen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden

Dit pakket bestaat uit maatregelen waar al geld beschikbaar voor is en bestaat uit luwtemaatregelen (bijvoorbeeld golfbrekers) bij de Hoornsche Hop, pilot met een grootschalig moeras (4 ha), drie vispassages en visvriendelijk spui-beheer.

Fase 2 TBES: het minimale pakket om de ecologische neergaande trend te keren en een opgaande lijn tot stand te brengen

Hierbij ligt het accent op drie prioritaire maatregelen voor het TBES. De maatregelen hebben een omvang die vanuit ecologische overwegingen ten minste nodig is om de neergaande trend te keren en een opgaande lijn tot stand te brengen:

- grootschalig moeras voor voedselrijkdom, leefgebied en paaizones, met een oppervlak tot circa 1500 hectare;
- luwtmaatregelen voor slibbeheersing en heldere zones, circa 10 kilometer;
- vooroever Lepelaarplassen als land-waterovergang, tot circa 100 hectare vooroever.

Indicatief eindbeeld TBES: maximale invulling van het maatregelenpakket

Het indicatieve eindpakket TBES bestaat uit:

- 4500 ha grootschalig moeras;
- 12 km luwtmaatregelen;
- 300 ha vooroever Lepelaarplassen;
- vispassages;
- voorzieningen voor recreatief medegebruik (onder meer strandvoorzieningen, aanlegmogelijkheden voor recreatievaart, betere toegankelijkheid).

Medio juli zijn de resultaten van de marktvraag gepubliceerd. Drie consortia hebben een alternatief plan opgesteld voor het TBES. Daarnaast heeft de Vereniging Natuurmonumenten het plan Markerwadden ingediend. Deze voorstellen zijn eveneens voorgelegd in de consultatieronde.

Colofon

Uitgave : Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)

Informatie

Telefoon : 070 – 4567050
E-mail : info@rraam.nl
Internet : www.rraam.nl

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

November 2012

Foto voorzijde:
Centrum Publieksparticipatie