

RANDSTADURGENT

RANDSTAD-BESLUITEN: AMSTERDAM – ALMERE – MARKERMEER
SAMENVATTING

INLEIDING

DOEL VAN DE RAAM-BRIEF

Rijk en regio willen de internationale concurrentiekracht en de duurzaamheid van de Noordelijke Randstad een flinke impuls geven. In het programma Randstad Urgent zijn vijf grote projecten aangewezen om aan dit doel bij te dragen. Het succes van de projecten wordt nog groter als ze elkaar versterken en vlot van de grond komen. Daarom stemt het kabinet de besluitvorming over de vijf projecten op elkaar af. In deze RAAM-brief (Rijksbesluiten Amsterdam – Almere – Markermeer) kiest het kabinet een koers die enerzijds een voortvarende start mogelijk maakt en anderzijds zorgvuldige, gefaseerde besluitvorming over de lange termijn (2030).

De vijf projecten zijn:

- een schaa sprong van Almere, met 60.000 nieuwe woningen en het streven naar 100.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de periode tot 2030;
- een verbetering van het openbaar vervoer tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad op lange termijn;
- een verbetering van de ecologische kwaliteit van het Markermeer en het IJmeer, die onderdeel vormen van het Europese ecologisch netwerk Natura 2000;
- de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad, in relatie tot de ontwikkeling van Schiphol;
- de bereikbaarheid tussen Almere, 't Gooi en Utrecht, via de weg en het openbaar vervoer.

Aan deze RAAM-brief liggen diverse beleidsnota's van rijk en regio ten grondslag. In de Nota Ruimte is definitief gekozen voor het niet inpolderen van de Markerwaard en is voor Almere als grootste nieuwe woningbouwlocatie in de Noordelijke Randstad gekozen. In de Noordvleugelbrief van 2006 zijn afspraken gemaakt om projecten in dit deel van de Randstad uit te voeren, zoals de verbetering van de wegen met de planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere. Ook stond in de Noordvleugelbrief een aantal procesafspraken, die tot vervolgacties hebben geleid. Deze RAAM-brief is de opvolger van de Noordvleugelbrief voor de regio Amsterdam – Almere – Markermeer en bevat een visie voor de komende twintig jaar op het gebied en nieuwe rijksbesluiten om de visie te gaan realiseren. De RAAM-brief past ook binnen de Structuurvisie Randstad 2040. De provincies Noord-Holland en Flevoland hebben ieder een ruimtelijke visie op het gebied geformuleerd en hebben de Toekomstagenda Markermeer-IJmeer afgerond. Er is het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040, de ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2030 en de gemeente Almere heeft de Concept Structuurvisie Almere 2.0. uitgebracht. Deze regionale visies zijn bij deze RAAM-brief betrokken.

MAATSCHAPPELIJK PLATFORM GAF ADVIES

Bij de voorbereiding van de RAAM-brief heeft het kabinet zich laten adviseren door het maatschappelijk platform RAAM-brief onder leiding van Guido van Woerkom.

Het platform komt tot de conclusie dat, om de hoge ambitie te kunnen realiseren, de voorwaarden moeten worden geschapen om tot een verweving van groen, blauw en rood te komen. Die verweving zal de topkwaliteit opleveren die nodig is in de internationale concurrentiestrijd. Voor het platform gaat het dan om de combinatie van een westelijke oriëntatie van de verstedelijking van Almere, een IJmeerlijn in een nader te bepalen vorm en een toekomstbestendig ecologisch systeem voor het Markermeer-IJmeer. Wel benadrukt het platform dat er eerst aanvullend onderzoek nodig is naar zowel de IJmeerlijn als naar de nadere invulling van de westelijke ontwikkeling en naar de verenigbaarheid van buitendijkse ontwikkelingen met de ontwikkelingen van het Markermeer-IJmeer.

Het kabinet houdt rekening met deze kanttekeningen, zowel door middel van een helder faseringsplan als door het voornemen om een rijksstructuurvisie op te stellen.

CONSISTENTE VISIE

Op basis van een synthese van het huidige nationale ruimtelijke beleid en bestaande visies van rijk en regio is voor de Noordelijke Randstad (in het bijzonder het gebied Amsterdam – Almere – Markermeer) één consistente visie uitgewerkt. Het kabinet wil een drievoudige schaa sprong realiseren voor natuur en water (groen/blauw), de bereikbaarheid en de verstedelijking.

Sprong in het groen-blauwe systeem

- De waardevolle landschappen, vitale natuurgebieden en schone en aantrekkelijke grote wateren zijn op het niveau van het landsdeel met elkaar verbonden in de groen-blauwe delta.

Sprong in het bereikbaarheidssysteem

- De bewoners kunnen zich comfortabel en snel verplaatsen met modern openbaar vervoer, dat voldoende capaciteit en kwaliteit biedt.
- Het (regionale) wegens telsel voldoet aan de doelstellingen in de mobiliteitsaanpak, binnen de voorwaarden van duurzaamheid en een evenwichtig gebruik van auto en openbaar vervoer.

Sprong in het stedelijke systeem

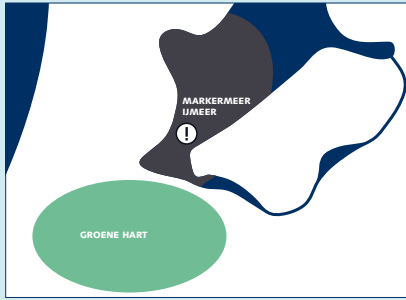
- De steden hebben aan kwaliteit gewonnen door nieuwe sociale en culturele voorzieningen, onderwijsvoorzieningen, meer variatie in woonvormen en een aantrekkelijke openbare ruimte.

De drievoudige schaa sprong schept de condities voor een goede internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad in 2030 en verder. Naast de belangrijke woningbouwopgaven in Amsterdam en de Haarlemmermeer, wordt Almere een belangrijke nieuwe grote stad in Noordelijke Randstad die meer smaken toevoegt aan de variëteit van woonmilieus. Die variëteit ondersteunt de economische ontwikkeling. Tegelijkertijd wordt de interne bereikbaarheid van de Noordelijke Randstad sterk verbeterd en de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten van het gebied optimaal benut. Het is de wens van de gemeente Almere en het Rijk om hiermee zowel de nationale opgave te helpen vervullen als ook een beslissende kwaliteits- en schaa sprong te maken voor de stad zelf en haar bewoners.

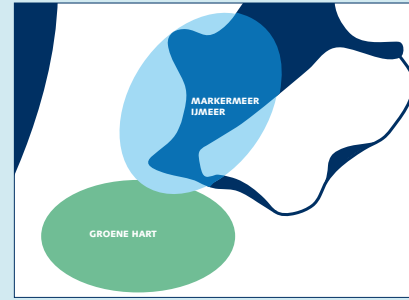
Het streven is dat deze schaa sprongen plaats kunnen vinden in de komende twintig jaar en dat vraagt om goed stuurmanschap en het scheppen van de juiste voorwaarden. Op de door het kabinet gemaakte keuzes in deze visie rust, mede in het licht van de brede heroverwegingsoperatie, een financieel voorbehoud. Voor een visie gericht op 2030 is het namelijk niet mogelijk nu al de financiële consequenties vast te leggen. Definitieve besluiten over projecten die pas in de toekomst gerealiseerd hoeven te zijn en de financiering daarvan, is afhankelijk van besluitvorming door volgende kabinetten.

2010

Sprong in het groen-blauwe systeem

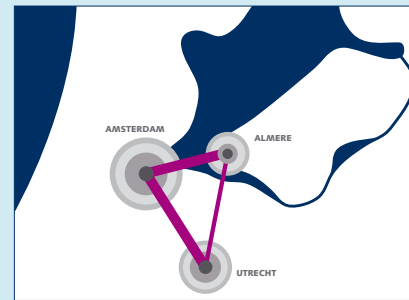
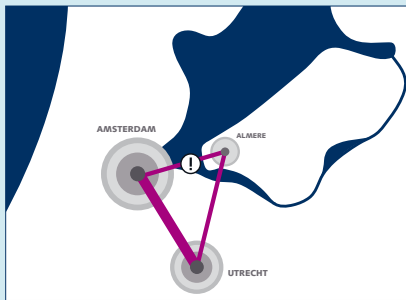


2030



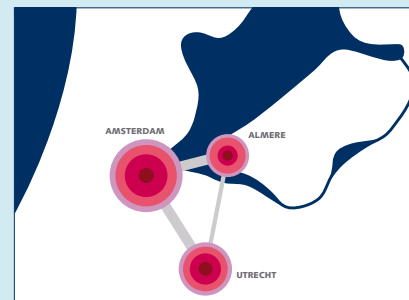
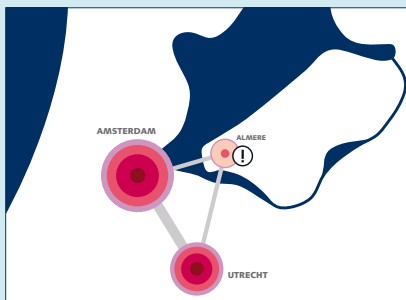
+

Sprong in het bereikbaarheidssysteem



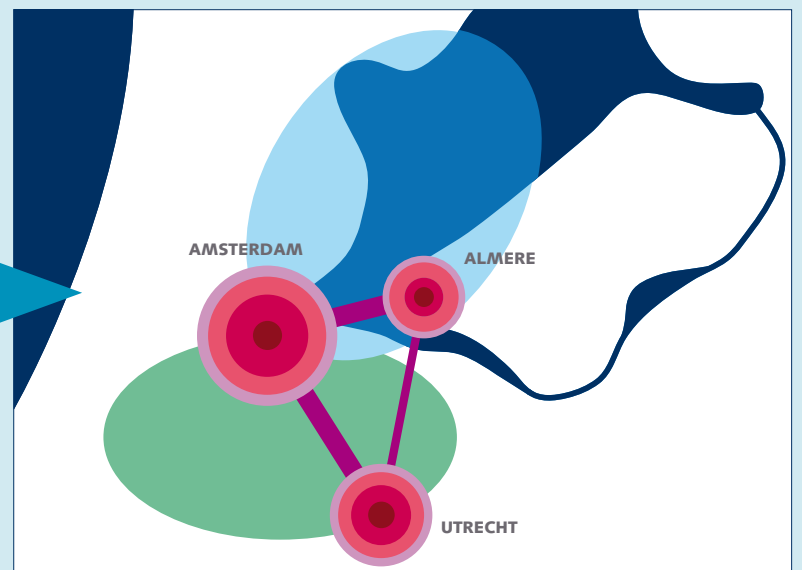
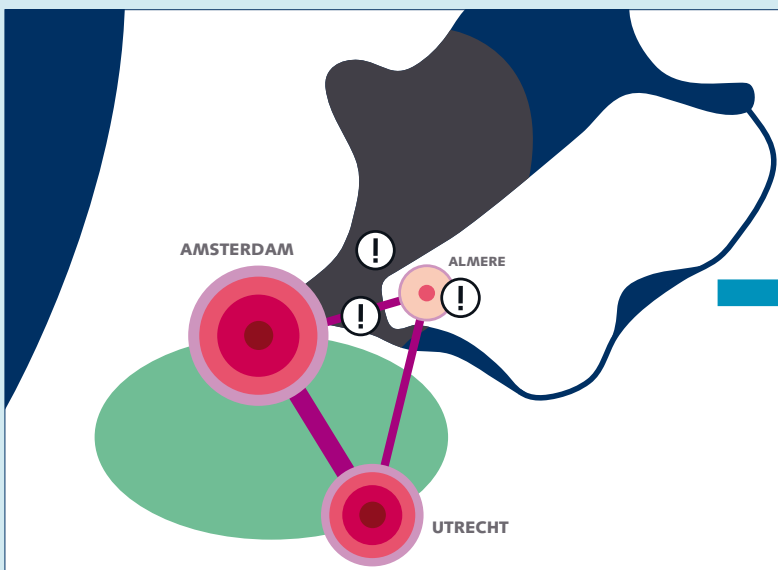
+

Sprong in het stedelijke systeem



=

=



Schema situatie 2010

Schema situatie 2030

ALMERE 2.0

SCHAALSPRONG: ALMERE IS EEN SUCCES, MAAR NOG NIET AF

In de Noordelijke Randstad wordt tot 2030 een vraag verwacht naar ruim 220.000 nieuwe woningen. In deze regio is echter maar weinig ruimte voor stedelijke uitbreidingen. Daarom is sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw de stad Almere in Flevoland gesticht en vraagt het Rijk nu aan de gemeente Almere om met de bouw van 60.000 woningen een belangrijk deel van de verstedelijkingsopgave van de regio te vervullen. Dit maakt het mogelijk om de nationale landschappen en natuurgebieden in de Noordelijke Randstad zoveel mogelijk te ontzien. Een verdubbeling van het aantal inwoners van Almere versterkt bovendien de relatie met Amsterdam en de ontwikkeling van de metropoolregio.

Almere is met nu bijna 190.000 inwoners wel een succes gebleken maar de stad is niet af. De bevolkingssamenstelling is nog eenzijdig, de werkgelegenheid onvoldoende en de infrastructuur is op dit moment niet op orde. De voorgenomen Schaa sprong Almere, welke voorziet in de bouw van 60.000 woningen in de periode tot 2030 – een toevoeging ter grootte van een stad als Nijmegen – moet dus ook een kwaliteitssprong worden. De gemeente Almere heeft haar commitment aan deze opgave vertaald in de Concept Structuurvisie Almere 2.0. Het voorkeursalternatief van de gemeente Almere is 'Waterstad-Plus'. Dat is een ontwikkelingsas met een sterk stedelijke ontwikkeling aan de westzijde van het centrum die via een IJmeerlijn aansluit op IJburg in Amsterdam, een binnenstedelijke verdichting rond het Weerwater en bijzondere landelijke woonmilieus aan de oostzijde met relatief lage dichtheden.



KABINETSKEUZE

Het Rijk heeft ten behoeve van de eigen afweging onderzoeksalternatieven samengesteld, die doorgerekend konden worden. Van de alternatieven zijn de maatschappelijke kosten en baten en de milieueffecten geanalyseerd en is het advies ingewonnen van het Platform RAAM, dat tot een eenstemmig advies is gekomen. Hierbij is ook het voorkeursalternatief van de gemeente Almere betrokken. Dit proces van afweging wordt in deel B meer in detail toegelicht.

De regio heeft op kwalitatieve gronden gekozen voor Almere 2.0. Dit model past goed bij de ambities om meer differentiatie te brengen in de woningmilieus en daarmee de bevolkingssamenstelling in Almere. Er kunnen in de nabijheid van Amsterdam en gelegen aan het water woningen in een hoogstedelijk milieu worden gebouwd. Onderzoek naar de IJmeerlijn wijst uit, dat zo'n verbinding in belangrijke mate kwaliteit toevoegt en kan bijdragen aan het beter verbinden van regionale economische markten, en aan de uitwisseling van wonen, werken en cultuur in de regio Amsterdam-Almere. De IJmeerlijn (Regiorail) leidt in 2030 tot ca. 24.000 extra treinreizigers per etmaal in de corridor ten opzichte van ruim 110.000 treinreizigers voor een situatie zonder IJmeerverbinding. Van zo'n regiorailverbinding via het IJmeer zullen ca. 55.000 reizigers per etmaal gebruik maken. In geval van een Metro ligt dat aantal lager en in geval van een Magneetzweefbaan hoger. De overige reizigers reizen via de bestaande route over de Hollandse Brug.

Echter, alle alternatieven, inclusief het alternatief dat de keuze van de gemeente Almere en de regio het meest benadert, leiden tot een fors budgettair beslag en kennen een ongunstige kosten-batenverhouding; het aanleggen van nieuwe openbaar vervoersinfrastructuur in dit drukke en waterrijke gebied met veel kruisingen met bestaande infrastructuur op het oude land is nu eenmaal duur. Een oplossing via het IJmeer vergt investeringen rond de € 5 mld. Daarbij gaat het niet alleen om kosten voor de spoorverbinding door het IJmeer maar ook om de aanpassingen aan het bestaande spoor op de gehele corridor die nodig zijn om een IJmeerlijn te kunnen laten rijden. De woningbouw en de interne ontsluiting van Almere vragen om investeringen, waar ook opbrengsten tegenover staan. Bij de oorspronkelijke plannen (Waterstad en Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere) leidt dit tot een tekort van ca. € 2,5 mld.¹ En investeringen in natuur kunnen oplopen tot ca. € 1 mld. De planbureaus (CPB en PBL) hebben een kosten-batenanalyse (KBA) van de integrale alternatieven uitgevoerd. Het alternatief van Almere 2.0 is niet onderzocht in deze KBA. Wel is het alternatief *West (Waterstad) met een IJmeerlijn* onderzocht. Dit alternatief is goed vergelijkbaar, maar het buitendijkse deel is bij Almere 2.0 kleiner in omvang. Waterstad met een IJmeerlijn heeft een negatief KBA-saldo van € 3.310 mln. Daarvan is de woningbouw een kleine miljard negatief en de IJmeerlijn ruim 2 mld. negatief. De baten/kosten-verhouding komt daarmee op 0,2.

Belangrijke oorzaken voor dit negatieve saldo van de woningbouw zijn een wat slechter grondexploitatiesaldo in vergelijking met andere verstedelijkingsmodellen en de toegerekende kosten voor natuurcompensatie in het IJmeer. Inmiddels is er meer zicht gekomen op de mogelijkheden om de woningbouw te optimaliseren. Het RVOB heeft de planexploitaties van Almere 2.0 doorgerekend. Daarin zijn de plangebieden geoptimaliseerd ten opzichte van het oorspronkelijke alternatief van *West (Waterstad)*. Ook heeft de ambassadeur van de Schaalprong Almere, dhr. Wim Meijer suggesties gedaan om de plannen te verbeteren.

De planbureaus concluderen dat de IJmeerlijn hogere kosten dan baten kent. De kosten voor de investering in de IJmeerlijn met regiorail zijn voor de corridor van Amsterdam Zuid – Lelystad geraamd op € 5.320,- mln. (nominaal, prijspeil 2009 incl. BTW). De IJmeerlijn

¹ De gemeente Almere heeft in oktober 2008 verschillende bouwstenen opgeleverd voor de op te stellen structuurvisie, waaronder het Masterplan Pampus. Hierin is de optie Waterstad uitgewerkt, verstedelijking met westelijke oriëntatie en een IJmeerlijn.

genereert relatief weinig reistijdwinst omdat de bereikbaarheid van Almere per trein en auto door bestaand beleid tot 2030 al sterk wordt verbeterd. Door de Hanzelijn en additionele spoorinvesteringen wordt het treinproduct immers aanzienlijk verbeterd. Uitgegaan wordt van ondermeer kwartiersdiensten van Intercity- en Sprinterverbindingen tussen Amsterdam en Almere. De IJmeerlijn leidt tot een beperkte verbetering van de gemiddelde reistijd voor alle gebruikers. De verschillen tussen de gebruikers zijn groot en de nieuwe inwoners van Pampus en IJburg zullen veel voordeel van de nieuwe verbinding hebben. Daarbij mag worden verwacht dat de IJmeerlijn, naast de reistijdwinst ook leidt tot andere baten, die echter moeilijk te kwantificeren of te monetariseren zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om de metropolitane effecten en de sociaal-culturele en economische waardeverhoging van de regio als geheel.

Het kabinet is er, mede op basis van adviezen van het RVOB over de woningbouw, van overtuigd dat het voorkeursalternatief Almere 2.0 nader geoptimaliseerd kan worden. Op initiatief van de gemeente Almere wordt een gezamenlijke werkmaatschappij opgericht, bestaande uit het Rijk, de provincies Noord-Holland en Flevoland, de gemeenten Almere en Amsterdam, en private partijen. Deze werkmaatschappij heeft als doel het alternatief Almere 2.0 te optimaliseren in combinatie met openbaar vervoer en natuurmaatregelen in het Markermeer/IJmeer. De opdracht voor de werkmaatschappij is de projecten zo vorm te geven, dat de MKBA substantieel verbetert (ten opzichte van het oorspronkelijke alternatief West met IJmeerlijn zoals doorgerekend door de planbureaus) en de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt. Met substantieel wordt bedoeld een kosten-batenratio, die gebruikelijk is bij andere complexe ruimtelijke ontwikkelingsprojecten, waarover een positief besluit is genomen. Voor deze optimalisatieslag is nog voldoende tijd. De werkmaatschappij zal de resultaten in 2012 moeten opleveren. Dan kan het principebesluit worden bevestigd of de westelijke ontwikkeling met een IJmeerlijn haalbaar is.

De huidige economische crisis werkt door op de woningmarkt. Er worden in ons land minder woningen gebouwd, dan was voorzien en dit effect is ook in Almere merkbaar. Het is de vraag wanneer de woningmarkt weer op gang komt. De eerste 10.000 woningen worden gebouwd, zonder dat een besluit genomen is over de verstedelijkingsrichting en het openbaar vervoer. Als de woningmarkt snel herstelt en de genoemde woningen zijn opgeleverd, dan zou rond 2014 een definitieve keuze moeten worden gemaakt. Bij een langzamer herstel van de woningmarkt kan dit beslismoment later in de tijd komen te liggen.

Er is dus nog tijd voor zorgvuldige voorbereiding van een definitieve beslissing. Het kabinet wil deze tijd benutten om met private en publieke partijen te analyseren welk ontwikkelingsconcept de beste combinatie biedt van een kosteneffectieve aanpak en hoge kwaliteit. Duidelijk is dat er binnen het Infrastructuurfonds (Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak) of elders op de Rijksbegroting beleidsmatig geen rekening is gehouden met, en financieel geen reservering is gemaakt voor, de IJmeerlijn.

Indien het onverhoopt niet mogelijk blijkt om Almere 2.0 haalbaar te maken, dan komt er een ander verstedelijkingsmodel in beeld waarbij bijvoorbeeld wordt uitgegaan van een gewenste westelijke oriëntatie en met verbetering van het openbaar vervoer via de Hollandse Brug. Er wordt dus niet gekozen voor een dominante ontwikkeling in oostelijke richting (in combinatie met openbaar vervoer via de Hollandse brug en de Stichtse Lijn). Dit alternatief zou onvoldoende nieuwe kwaliteiten toevoegen aan de bestaande stad Almere en aan de Noordelijke Randstad.

Een stedelijk zwaartepunt in Oost zou ook geen ondersteuning bieden aan de gewenste ontwikkeling van de relaties tussen Amsterdam en Almere. Ten slotte zou dit alternatief een belemmering gaan vormen voor de eventuele ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en de daarmee verbonden werkgelegenheid.

De koers voor de lange termijn van het kabinet is ambitieus en het kabinet wil deze ontwikkelingen nu in gang zetten. Daarbij dwingen de huidige financieel-economische situatie en de inherente onzekerheden bij een planningsopgave voor een periode van 20 jaar tot een behoedzame en gefaseerde aanpak. Risico's worden zoveel mogelijk beperkt, besluiten worden pas genomen op het moment dat dit in de tijd noodzakelijk is. Een lange-termijnvisie biedt houvast, maar is ook dynamisch; onderdelen kunnen in de tijd aangepast worden aan voortschrijdend inzicht. Voor de realisatie van de lange termijnvisie kan het kabinet een aantal voorwaarden scheppen, maar essentieel is dat de visie breed maatschappelijk wordt gedragen. Dat betekent dat het kabinet ook voor de bekostiging van de hoge investeringen een beroep zal doen op investerende en beleggende private partijen en regionale overheden. Het kabinet wil de kansen én de risico's delen met private en publieke actoren.

OVERIGE PROJECTEN

BETERE BEREIKBAARHEID: OV SAAL EN AGU

Met de capaciteitsuitbreiding voor de weginfrastructuur op de A6, de A1, de A9 en de A10-oost waartoe reeds eerder werd besloten, zal de verkeersafwikkeling per auto tussen Amsterdam en Almere sterk verbeteren. Dit is van groot belang voor de gewenste metro-politane ontwikkeling van het gebied.

Ook wil het kabinet het openbaar vervoer sterk verbeteren. Het kabinet heeft al eerder besloten tot de aanleg van de Hanzelijn en een pakket korte-termijnmaatregelen waarmee de capaciteit en kwaliteit van het spoor tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad aanzienlijk wordt verbeterd. Het kabinet stelt hiervoor ruim € 680 miljoen vanuit het totale budget voor OV-SAAL (€ 1,4 mld, prijspeil 2009) beschikbaar. Het korte termijnpakket biedt voldoende capaciteit om de reizigersgroei als gevolg van de groei van Almere met circa 25.000 woningen (omstreeks het jaar 2020) op te kunnen vangen. Op dat moment dienen aanvullende maatregelen gerealiseerd te zijn om de verdere groei op een goede manier te kunnen verwerken. Het onderzoek naar deze middellange-termijnmaatregelen is nog gaande. Uiterlijk medio 2010 zal het kabinet hierover een besluit nemen. Besluiten over de lange termijn maken integraal onderdeel uit van de besluiten over het verstedelij-kingsconcept voor Almere.

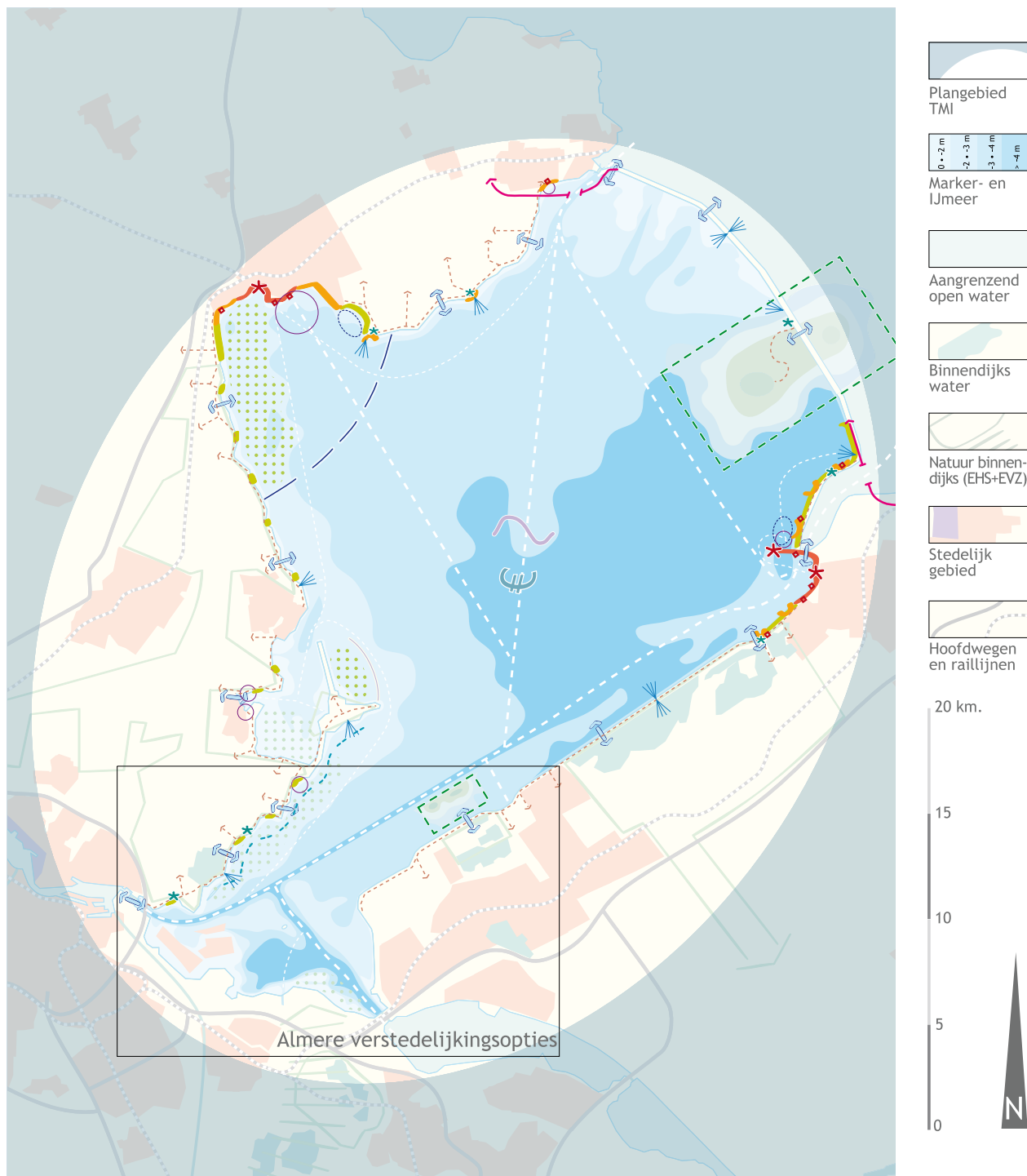
Naast de verbinding Amsterdam – Almere vraagt ook de verbinding tussen Almere, 't Gooi en Utrecht aandacht. Het kabinet heeft daarom besloten de problematiek van de bereik-baarheid over de weg op deze corridor te toetsen in het kader van de nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA). Nu het kabinet en de gemeente Almere hebben gekozen om geen grootschalige ontwikkeling in het oosten van Almere te laten plaatsvinden, is er onvoldoende grond voor de realisatie van een nieuwe spoorverbinding (de Stichtse Lijn). Onderzocht wordt op welke wijze het openbaar vervoer naar 't Gooi en Utrecht kan worden verbeterd door aanpassingen van het bestaande spoor of doortrekken van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) van Hilversum - Huizen naar Almere.

LUCHTHAVEN LELYSTAD

De luchthaven Lelystad is een katalysator voor werkgelegenheid, onderwijs en de inter-nationale bereikbaarheid van de regio. Het kabinet heeft door middel van de PKB en de aanwijzing voor luchthaven Lelystad besloten dat de luchthaven kan groeien. Lelystad kan uitgroeien tot een luchthaven voor zakelijk verkeer. Met het besluit worden tevens een baanverlenging mogelijk gemaakt. De baanverlenging vormt een belangrijk onderdeel van de investeringsstrategie van de exploitant van de luchthaven. Maar door de huidige economische situatie zal deze verlenging mogelijk niet voor 2015 plaatsvinden. Bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven zijn een goede indeling van het luchtruim zonder interferentie tussen Schiphol en Lelystad en in meer algemene zin het advies van de Commissie Alders van belang.

TOEKOMSTPERSPECTIEF MARKERMEER-IJMEER

De ecologische condities van IJmeer en Markermeer zijn de afgelopen decennia sterk in kwaliteit achteruit gegaan. Flora en fauna lijden hieronder. Tegelijkertijd neemt de invloed van verstedelijking en vrijetijdsbesteding toe. Maar er zijn ook kansen: het gebied kan uitgroeien tot een natuur- en recreatiegebied van internationale allure en zal in ieder geval moeten voldoen aan Natura 2000.



Om deze kansen zo goed mogelijk te benutten, streeft het kabinet naar het realiseren van een zogeheten Toekomst Bestendig Ecologische Systeem (TBES) voor IJmeer en Markermeer. Die structuur moet ervoor zorgen dat de huidige neergaande trend van de natuurlijke kwaliteit wordt gekeerd. De mogelijkheden voor water- en oeverrecreatie worden uitgebreid, flora en fauna moeten weer gaan gedijen en veelsoortiger worden. Bovendien draagt de TBES bij aan de veiligheid tegen overstromingen in het gebied. Op die manier kan het natuurgebied IJmeer-Markermeer de eventuele negatieve effecten van de schaal-sprong in de verstedelijking en bereikbaarheid van de regio opvangen. Dit is ook noodzakelijk om te voldoen aan de instandhoudingsdoelstellingen, die gelden voor het gebied dat valt onder de Vogel- en Habitatrichtlijn ('Natura 2000').

AANPAK VERVOLG

PAKKET MAATREGELEN VOOR DE KORTE TERMIJN

Het kabinet zet de drie schaalsprongen nu al in gang met een pakket maatregelen voor de korte termijn:

- verbetering van de binnenstedelijke bereikbaarheid in Almere;
- integrale gebiedsontwikkeling Weerwaterzone
- bijdrage aan de vestiging van Hogeschool Windesheim in Almere en Lelystad met breed onderwijsaanbod;
- oplossingsrichting voor de financiële problematiek van de gemeente Almere;
- oplossingsrichting voor de financiële problematiek provincie Flevoland;
- aanleg robuuste verbindingzone Oostvaarderswold;
- investeringsplan voor het groen-blauwe raamwerk van Almere;
- onderzoek naar benuttingsmaatregelen A27 en doortrekken HOV naar Almere;
- aanleg luwtmaatregelen Hoornse Hop en vispassages in Markermeer-IJmeer, afhankelijk van onderzoek NMIJ;
- spooruitbreidingen op de Zuidtak van Amsterdam en de Flevolijn.

OVERZICHT VAN RIJKSINVESTERINGEN EN -INSPANNINGEN

De onderstaande tabel bevat een overzicht van de rijksinvesteringen en -inspanningen om een begin te maken met de drievoudige schaalsprong.

► Overzicht van rijksinvesteringen en -inspanningen	Projecten	Beschrijving	Rijksbijdragen / procesbesluiten
	Sprong groen-blauwe systeem		
	Natuurlijk(er) Markermeer IJmeer (NMIJ)	Natuurpilot effectiviteit maatregelen robuust ecosysteem	€ 25 mln.
	Studie Autonome Neergaande Trend (ANT)	Studie naar de oorzaken autonome neergaande trend in ecologische kwaliteit van Markermeer en IJmeer	€ 3 mln.
	Beheerplan Rijkswateren	Verbeteren van de mogelijkheden van vistrek	€ 1,1 mln.
	TBES (1e fase)	Treffen van luwtmaatregelen in Hoornse Hop en vispassages (mede afhankelijk van uitkomsten NMIJ)	€ 20 mln.
	Oostvaarderswold	Realiseren van een ecologische en recreatieve verbinding tussen Oostvaardersplassen en Horsterwold	€ 95 mln.
	Groen-blauw raamwerk	Creëren aantrekkelijk leefmilieu oostzijde Almere door 700 hectare nieuw groen-blauw gebied	Betrekken bij business case
	Sprong bereikbaarheidssysteem		
	Planstudie weg SAA	Vergroting wegcapaciteit op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere (A6/A9)	€ 3.231 mln.

>>

Projecten	Beschrijving	Rijksbijdragen / procesbesluiten
Korte termijn OV SAAL	Uitbreiding Zuidtak Amsterdam en Flevolijn Almere tot 12 treinen per uur in beide richtingen (Amsterdam en Almere)	€ 680 mln*
Middellange termijn OV SAAL	Vaststelling van het pakket maatregelen voor de middellange termijn (medio 2010)	€ 720 mln*
Lange termijn OV SAAL	Verbetering openbaar vervoer	Voorkeursbesluit in 2014, tracébesluit 2016/2017
VSBA	Verbeteren bereikbaarheid in Almere	Besluit uiterlijk 1 juli 2010
Corridor Almere – 't Gooi – Utrecht (AGU)	Verbetering van bereikbaarheid over de weg en via het openbaar vervoer op de corridor Almere - 't Gooi - Utrecht	Te bepalen na uitvoering nationale markt- en capaciteits analyse medio 2010
Luchthaven Lelystad	Baanverlenging en uitbreiding met 5.000 vliegtuigbewegingen juridisch mogelijk gemaakt	Vervolgbesluiten zijn afhankelijk van het advies van de commissie Alders in 2010
Sprong in het stedelijk systeem		
Hogeschool Windesheim	Vestiging van 2e vestiging Hogeschool Windesheim in Almere en een dependance in Lelystad voor in totaal 6.000 leerlingen	€ 37 mln.
Weerwaterzone/A6	Op maaiveld brengen van de verbrede A6 t.b.v. integrale gebiedsontwikkeling centrum Almere	€ 46,1 mln.
Algemeen		
Gemeente- en provinciefonds	Oplossen structurele financiële problematiek gemeente Almere en provincie Flevoland	Nader te bepalen in 2010
Bestuurlijk platform en werkschappen	Bestuurlijke en zakelijke samenwerking rijk en regio bij Almere Oost, Pampus en de Weerwaterzone	Nadere uitwerking en afspraken over verevening, inzet grondopbrengsten en/of participatie
Plankosten Structuurvisie Almere 2.0	Vorbereiding schaalessprong als nationale opgave	€ 8 mln.
Totaal		Ca € 5.000 mln.

* Prijspeil 2009

DIENSTREGELING

Het kabinet legt in deze RAAM-brief een 'dienstregeling' vast voor toekomstige beslissingen. Het pakket maatregelen voor de 1e fase maakt het mogelijk om ondanks het huidige 'zware weer' een begin te maken met de verwezenlijking van de ambities. Dat is ook nodig, de opgaven zijn urgent: er is een grote behoefte aan woningen in de Noordelijke Randstad, de congestie in de regio schaadt de economie en de ecologische condities in het Markermeer en IJmeer zullen zonder ingrijpende maatregelen verder verslechteren. Om dit gebied een internationaal concurrerende topregio te maken, moet een begin gemaakt worden met het realiseren van de drievoudige schaalessprong.

Het kabinet heeft de 'dienstregeling' vastgesteld om te waarborgen dat toekomstige besluiten op het juiste moment genomen worden. Op die momenten moet enerzijds voldoende inzicht bestaan om verantwoorde keuzes te kunnen maken en anderzijds moet het werk aan de schaalessprongen vlot door blijven gaan. De dienstregeling is niet zozeer aan harde jaartallen gekoppeld, als wel aan de voortgang van de woningbouw. Ook is het een

hard criterium dat investeringen in het openbaar vervoer niet te laat en niet te vroeg plaatsvinden. Wat betreft de natuurmaatregelen is het van belang, dat het toekomstbestendig ecologisch systeem van Markermeer en IJmeer zich op tijd kan ontwikkelen, zodat de gevolgen van een toenemende bevolking in de regio (bewoning, vrijetijdsbesteding, infrastructuur) zonder problemen kunnen worden opgevangen.

De fasering van besluitvorming en realisatie (paragraaf 4) biedt duidelijkheid aan de provincies, gemeenten en andere partijen, die betrokken zijn bij de ontwikkeling van het gebied. De gekozen koers geeft helder richting aan de uitvoering in de komende jaren en waarborgt tijdige en zorgvuldige besluiten over de toekomstige invulling.

VERDER OP WEG MET RIJKSSTRUCTUURVISIE EN DE WERKMAATSCHAPPIJ

Het kabinet neemt in deze RAAM-brief samenhangende besluiten. Dat zorgt voor een complex geheel, dat nauwe samenwerking vereist van vele private en publieke partijen. Het proces behoeft dus een goede borging. Deze besluiten dienen een hoog maatschappelijk doel: het realiseren van een drievoudige schaal- en kwaliteitssprong op het gebied van verstedelijking, infrastructuur en ecologische ontwikkeling voor de samenleving in de Noordelijke Randstad. Het is een proces met een lange tijdshorizon, tot 2030 en is daardoor uiteraard omgeven met de nodige onzekerheden voor alle bij dit proces betrokken partijen. Het kabinet zal een rijkstructuurvisie opstellen, waarmee het zichzelf bindt (concept gereed in 2012). Te zijner tijd kan desgewenst een Algemene Maatregel van Bestuur worden genomen om ook derden te kunnen binden aan essentiële onderdelen van deze visie (gereed in 2014). Dit instrument moet de partijen samenbrengen, die de ruimtelijke doelen kunnen vasthouden en verder uitwerken. Het moet deze partijen helpen om het proces op democratische en transparante wijze aan te sturen. Voorts wordt een werkmaatschappij opgericht als samenwerking tussen de gemeente Almere, de gemeente Amsterdam, de provincie Flevoland, de provincie Noord-Holland, private partijen en het Rijk om de westelijke ontwikkeling zoals voorgesteld in de Concept Structuurvisie Almere 2.0 uit te werken tot een haalbaar en betaalbaar plan.

