



Naar een ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area

Onderzoek geeft kaders voor verdere uitwerking

**definitief
22 oktober 2020**

Naar een ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area

Onderzoek geeft kaders voor verdere uitwerking

definitief

Een gezamenlijk onderzoek van
Werkplaats Rond de Baai (Handelingsperspectief)
en MIRT-onderzoek (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid)

**SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID**

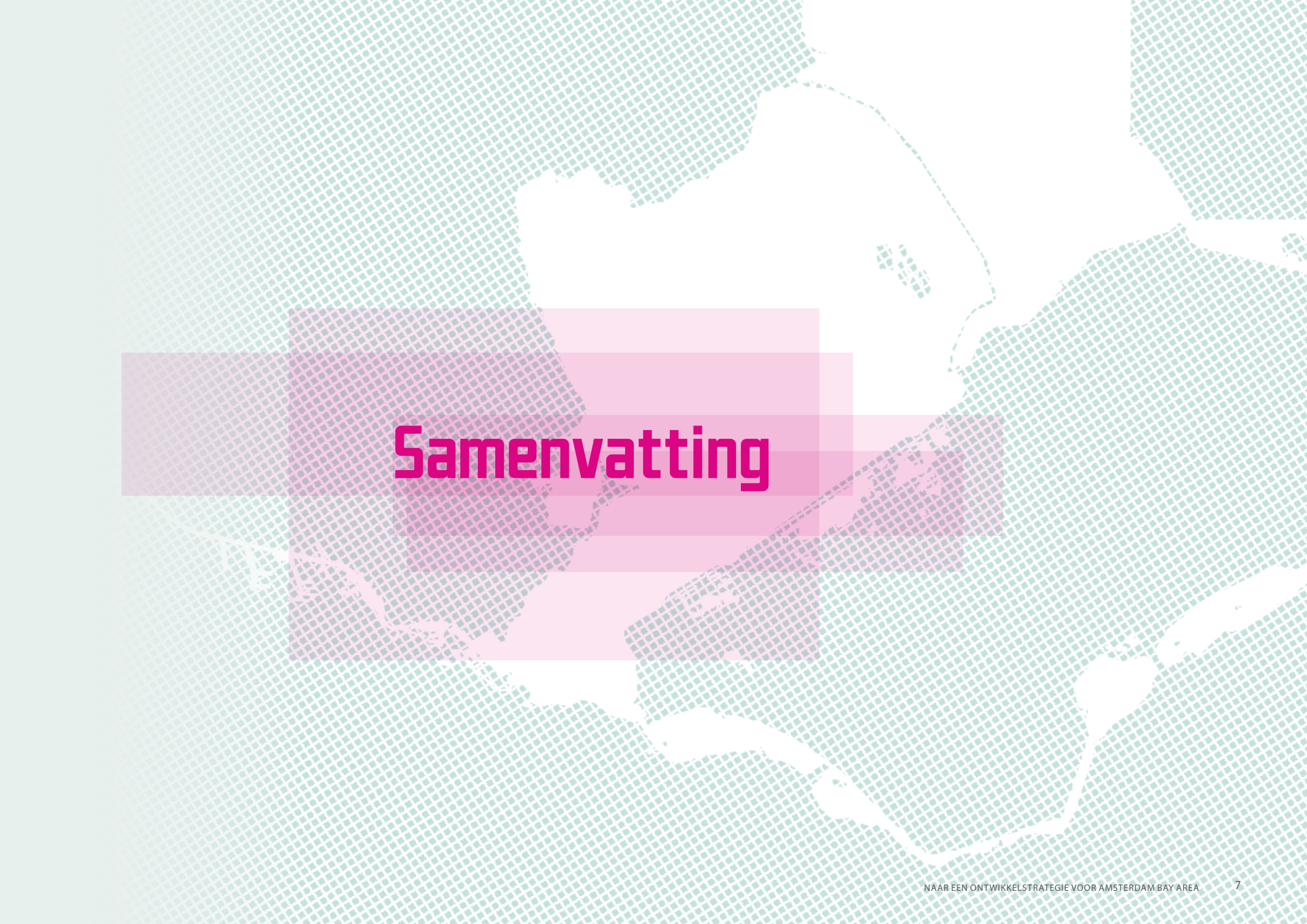


HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM



INHOUDSOPGAVE

7	SAMENVATTING	67	7 INZICHTEN UIT HET ONDERZOEK VOOR DE ONTWIKKELSTRATEGIE
13	1 INLEIDING	68	7.1 Landschap, duurzaamheid en recreatie bieden kansen
15	1.1 Aanleiding	69	7.2 ABA biedt ruimte voor een stevig woon- en werkprogramma
15	1.2 Doel/opdracht	70	7.3 Bereikbaarheidsinvesteringen zijn nodig om groei en transitie te accommoderen
17	1.3 Werkwijze	71	7.4 De ijmeerlijn kan een belangrijke bouwsteen zijn voor het ov-toekomstbeeld
17	1.4 Opbouw	72	7.5 De ijmeerlijn is -als onderdeel van een mobiliteitstransitie- een goede oplossing
21	2 WAARDE TOEVOEGEN VOOR NEDERLAND, MRA EN ALMERE	74	7.6 Forse investeringen in natuur en ecologie zijn al in de huidige situatie nodig
22	2.1 Uitdagingen voor de MRA en ambities	75	7.7 Maatschappelijke meerwaarde ABA blijkt uit positieve MKBA
24	2.2 Ambities voor ABA	76	7.8 Potentiële dekking voor publieke investeringen deels voorhanden
25	2.3 Unieke landschap	79	7.9 Een adaptieve - just in time - fasering leidt tot een duurzame ontwikkeling
31	3 PERSPECTIEVENSTUDIE	81	8 ONTWIKKELSTRATEGIE
32	3.1 Onderzoeksperspectieven	82	8.1 Bouwstenen ontwikkelstrategie
36	3.2 Faseringsstudie en -opties	85	8.2 Programma wonen en werken
38	3.3 Investeringskosten	86	8.3 Fasering ontwikkelstrategie
41	4 EFFECTENONDERZOEK	88	8.4 Maatschappelijke meerwaarde ontwikkelstrategie
42	4.1 Bereikbaarheidseffecten	93	9 VERVOLGSTAPPEN
48	4.2 Milieueffecten en mini-MER	94	9.1 Advies kennisteam
53	5 HAALBAARHEIDSONDERZOEK	95	9.2 Meegegeven vragen voor het vervolg
54	5.1 Integrale publieke business case	96	9.3 Vervolgproces
55	5.2 Alternatieve bekostiging	99	BIJLAGEN
56	5.3 Overkoepelend beeld in de mini-MKBA	100	1 MKBA scoretabel
59	6 REALITYCHECK WOON- EN WERKPROGRAMMA	101	2 Lijst van afkortingen
60	6.1 Wonen		
65	6.2 Werken		

A stylized map of the Amsterdam Bay Area is shown in white against a light green background with a fine grid pattern. Overlaid on the map are several semi-transparent pink rectangular blocks of varying sizes. The word 'Samenvatting' is written in a bold, pink, sans-serif font, centered within one of these pink blocks.

Samenvatting

De woningcrisis, de achterblijvende economie in de MRA Oostflank en nieuwe inzichten rond klimaat, energie en mobiliteit geven aanleiding om de RRAAM-afspraken uit 2013 te updaten en versneld uit te voeren. De programma's SBAB en Almere 2.0 hebben daartoe de handen ineengeslagen om samen het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area uit te voeren. De voorliggende Ontwikkelstrategie ABA is het resultaat van deze gezamenlijke inspanning en bouwt voort op de afspraken die in het BO Leefomgeving van juni 2020 zijn gemaakt over woningbouw, werkgelegenheid en bereikbaarheid tot 2030. Hierbij is gekozen voor een polycentrische ontwikkeling van de MRA.

Waarde toevoegen voor Nederland, MRA en Almere

De ambitie is om in het gebied ABA een bijdrage te leveren aan het versterken van de concurrentiekracht van de MRA, door o.a. het verlichten van het woningtekort, toevoegen van onderscheidende woonmilieus en extra banen in Almere, ontlasting van het treinspoor en versterken van de recreatieve functie van het IJmeer. Om dit te bereiken zijn voor het gebied brede integrale ambities geformuleerd. Deze gaan niet alleen over wonen, werken en bereikbaarheid, maar nadrukkelijk ook over landschap, natuur en leefbaarheid. Het benutten van het unieke landschap en de inzet om te komen tot een showcase rond duurzaamheid zijn bepalend voor de verdere ontwikkeling.

Onderzoek

In de zomer van 2020 zijn een perspectievenstudie, effectenonderzoek, haalbaarheidsonderzoek en check op de haalbaarheid van het woon- en werkprogramma uitgevoerd aan de hand van onderzoeksperspectieven. Deze onderzoeksperspectieven zijn opgesteld om de hoeken van het speelveld op te zoeken, waarna op basis van effecten- en haalbaarheidsonderzoek inzichten zijn opgedaan die zijn gebruikt om te komen tot de Ontwikkelstrategie. Dit onderzoek gaf o.a. inzichten in ontwikkelkansen, fasering, investeringen, bereikbaarheids- en milieueffecten (mini-MER), business case, alternatieve bekostiging en maatschappelijke kosten en baten (mini-MKBA).

Negen inzichten uit het onderzoek

Negen belangwekkende inzichten volgden uit het onderzoek:

- 1 Landschap, duurzaamheid en recreatie bieden kansen voor een duurzame gebiedsontwikkeling. Op deze onderdelen moet vol worden ingezet bij de verdere uitwerking van de plannen.
- 2 ABA biedt ruimte voor een stevig woon- en werkprogramma. In totaal kunnen in het gebied tot 2050 ca. 100.000 extra woningen en ca. 40.000 extra banen worden gerealiseerd. Pampus levert hier een fors aandeel in met 25.000 tot 35.000 extra woningen. Het streven is om in Almere 35.000 extra banen toe te voegen; een ambitieuze maar realistische doelstelling, waar wel stevige inspanningen voor nodig zullen zijn.
- 3 Bereikbaarheidsinvesteringen zijn nodig om groei en transitie te accommoderen. Door het bouwprogramma ontstaan in de periode 2030-2040 extra knelpunten op weg en spoor. Om dit te voorkomen zijn investeringen in een mobiliteitstransitie, OV en wegen noodzakelijk.
- 4 De IJmeerlijn kan een belangrijke bouwsteen zijn voor het invullen van het OV-toekomstbeeld aan de oostkant van de MRA. Door het opschalen van het metronetwerk ontstaat ruimte op het hoofdspoor.
- 5 De IJmeerlijn is, als onderdeel van een mobiliteitstransitie, een goede oplossing. De IJmeerlijn pakt OV-knelpunten aan, verkort reistijden, versterkt de bereikbaarheid van economische toplocaties en woongebieden en de OV-exploitatie is kostendekkend. De IJmeerlijn lost echter niet de wegnelpunten op die ontstaan door extra woningen en banen, daarvoor zijn aanvullende wegmaatregelen noodzakelijk. De IJmeerlijn scoort beter op bereikbaarheidsdoelstellingen van SBAB, haalbaarheid (MKBA) en bijdrage aan het OV-toekomstbeeld dan HOV via de Hollandse Brug.
- 6 Forse investeringen in natuur en ecologie in en rond het IJmeer zijn al in de huidige situatie nodig. Dat komt omdat op dit moment niet aan de doelstellingen wordt voldaan van Natura 2000, Kaderrichtlijn Water (KRW) en het streefbeeld van een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES). Uitgangspunt is dat de investeringen voor het voldoen aan de doelstellingen worden betaald vanuit fondsen bedoeld voor natuur en ecologie. ABA kan in samenhang met de gebiedsontwikkeling een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van een toekomstbestendig ecologisch systeem. Daarnaast zijn mitigerende en compenserende maatregelen nodig om het bouwprogramma te kunnen realiseren.
- 7 Maatschappelijke meerwaarde blijkt uit een positieve MKBA. Bij plannen met een OV-IJmeerlijn is een MKBA van 1 of hoger mogelijk. Vooral wonen en werken bieden maatschappelijke meerwaarde. De meerwaarde wordt versterkt door een stevig bouwprogramma en een mobiliteitstransitie.
- 8 Dekking is nodig voor met name investeringen in bereikbaarheid en duurzaamheid. Mogelijkheden om het tekort af te dekken zijn de inzet van netto grondopbrengst-potentie, het positieve saldo op de OV-exploitatie en in mindere mate (politiek en financieel haalbare) instrumenten rond alternatieve bekostiging. Partijen moeten nog een integrale afweging maken over de inzet van de potentiële grondopbrengsten.
- 9 Een adaptieve – just in time- fasering leidt tot een duurzame ontwikkeling. Belangrijk is dat de woningbouwproductie in het gebied op peil blijft, tijdig fietsroutes en OV voor nieuwe bewoners beschikbaar zijn, het ecologisch systeem van het IJmeer snel op orde wordt gebracht, wordt gewerkt aan extra banen en dat evenwicht wordt bewaard in investeringen in bestaande wijken en nieuwe gebieden. Dit leidt ertoe dat eerste bestaande gebieden worden doorontwikkeld en pas na 2030 Almere Pampus en de IJmeerlijn worden gerealiseerd. Voor de periode 2020-2030 is een versnelling van de woningbouw is ingezet, met name in het centrum van Almere.

Ontwikkelstrategie

Op basis van de negen inzichten zijn kaders geformuleerd, die worden gebruikt bij de verdere uitwerking van de ontwikkelstrategie. Deze kaders omvatten:

- **Bouwstenen:** voor negen integrale thema's, van wonen tot en met leefbaarheid, zijn principes en maatregelen gedefinieerd. Belangrijke bouwsteen voor de bereikbaarheid is een IJmeerlijn voor OV en langzaam verkeer.
- **Programma:** een overzicht van extra woningen en banen in het gebied. In het vervolg wordt dit programma vertaald in scenario's. De te hanteren bandbreedte bij het formuleren van de scenario's wordt nog bepaald. Het basisprogramma bestaat uit ca. 100.000 extra woningen en ca. 40.000 extra arbeidsplaatsen in ABA.
- **Fasering:** eerst inzetten op investeringen in bestaande gebieden en afronden van bestaande plannen en na 2030 starten met Almere Pampus en realisatie van de IJmeerlijn.

Als voorbeelduitwerking is een 'Voorbeeldperspectief' gemaakt. Dit perspectief gaat uit van een IJmeerlijn in de vorm van brug (IJmeer) en tunnel (in IJburg). De investeringen in de ontwikkeling van de gronden, inclusief energieneutraal bouwen en circulariteit, worden gedekt vanuit de grondexploitatie. Onderstaande tabel geeft de overkoepelende publieke investeringen (buiten de grondexploitatie) en potentiële dekkingsmogelijkheden. Rond de eventuele inzet van potentiële dekkingsmogelijkheden moeten nog gesprekken worden gevoerd met betrokken organisaties.

Voorbeeldperspectief, investeringen en potentiële dekking (alle bedragen in NCW 2020 incl. BTW)

PUBLIEKE INVESTERINGEN (BUITEN GRONDEXPLOITATIE)		POTENTIËLE DEKKING	
Bereikbaarheid <i>waarvan € 2.700 miljoen samenhangend met IJmeerlijn</i>	€ 3.100 miljoen	Grondopbrengsten	€ 600 miljoen
Duurzaamheid <i>Klimaatadaptatie, natuurinclusief bouwen</i>	€ 50 miljoen	OV-exploitatie	€ 800 miljoen
Natuur, landschap en recreatie	€ 235 miljoen	Instrumenten alternatieve bekostiging	€ 20 miljoen
TOTAAL	€ 3.385 miljoen	TOTAAL	€ 1.420 miljoen

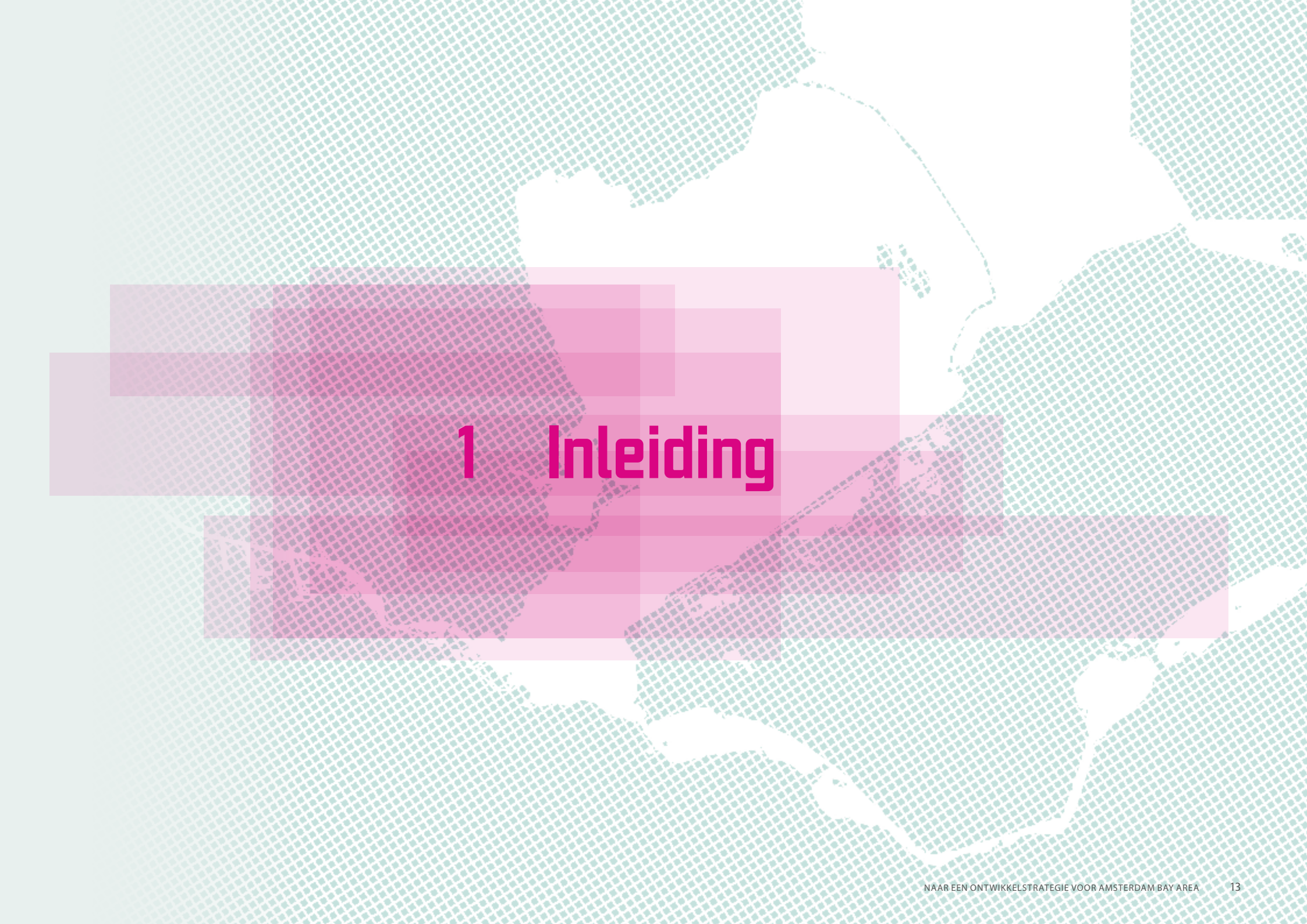
Vervolg

Op basis van het advies van het Adviesteam SBAB en meegegeven vragen en aandachtspunten van de opdrachtgevende partijen werken we in het nieuwe jaar de ontwikkelstrategie verder uit.

De adviezen en meegegeven vragen en aandachtspunten gaan onder andere over:

- Het uitvoeren van een gevoeligheidsanalyse om de effecten van de omvang van het bouwprogramma in kaart te brengen, zoals minder woningen en banen;
- De bredere bereikbaarheidseffecten van de ontwikkeling van ABA in de MRA;
- Bereikbaarheidsmaatregelen die als ‘tussenoplossing’ dienst kunnen doen om kantelpunten voor bereikbaarheid uit te stellen;
- De maatregelen rond natuur en ecologie die al in de huidige situatie nodig zijn om te voldoen aan de doelstellingen van Natura2000, Kaderrichtlijn Water en TBES;
- Verdere afstemming tussen de inzichten uit ABA en het OV Toekomstbeeld.

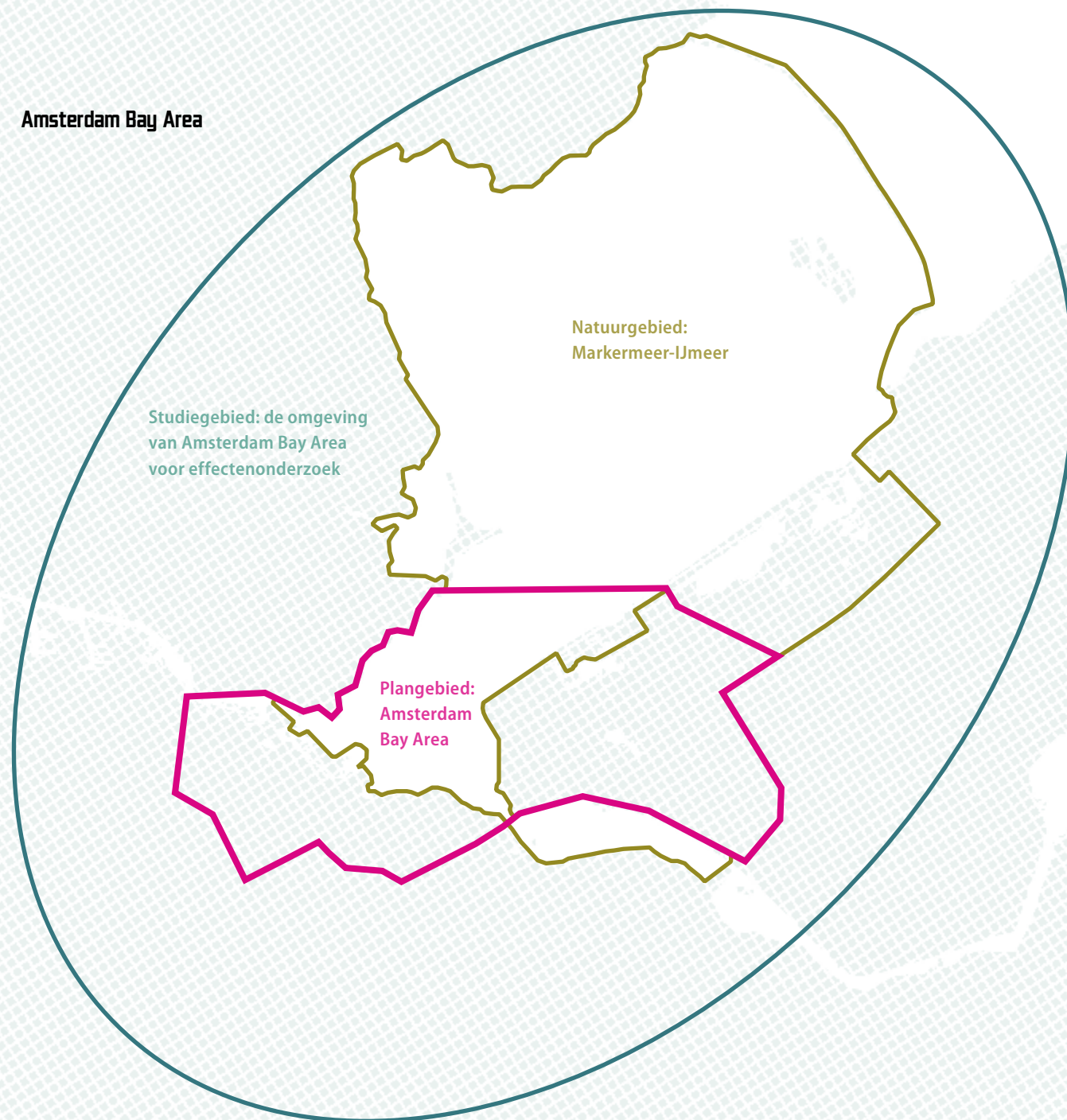
Naast het behandelen van deze onderwerpen maken we een Plan van Aanpak voor de fase nadat de integrale ontwikkelstrategie gereed is.

A stylized map of the Amsterdam Bay Area is shown in the background, rendered in a light teal color with a fine grid pattern. Overlaid on this map is a large, semi-transparent pink rectangle that also features a grid pattern. The title '1 Inleiding' is centered within this pink rectangle.

1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de aanleiding voor de uitwerking van de ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area (vanaf nu: ABA), het doel van de ontwikkelstrategie en de opdracht, de gevolgde werkwijze en de opbouw van dit rapport. Elk hoofdstuk wordt afgesloten met een overzicht van gebruikte bronnen.

Amsterdam Bay Area



1.1 AANLEIDING

De sterke behoefte aan extra woningen en nieuwe woonmilieus in de Metropool Regio Amsterdam (MRA), de groei van de werkgelegenheid die geen gelijke tred hield met de groei van woningen in de oostflank van de MRA en nieuwe inzichten rond onder andere energie en klimaatadaptatie geven aanleiding om de RRAAM-afspraken te updaten en versneld uit te voeren. Tegen die achtergrond wordt in hoog tempo het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area (ABA) uitgevoerd. Het onderzoek is een samenwerking tussen Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid (SBAB) en Handelingsperspectief MRA Oostflank/Werkplaats Rond de Baai. De afgelopen zeven maanden zijn de volgende stappen gezet:

- 1 Begin mei 2020 hebben het Bestuurlijk Overleg Almere 2.0 en de programmaraad SBAB het Startdocument Amsterdam Bay Area vastgesteld. Dit omvat de ambities voor het gebied en definieert onderzoeksperspectieven; niet om tussen te kiezen maar om van te leren. De Stuurgroep Markermeer IJmeer heeft ingestemd met het voorstel.
- 2 In mei en juni 2020 hebben werkgroepen van regio en Rijk, daarbij ondersteund door adviesbureaus, de gedefinieerde onderzoeksperspectieven uitgewerkt in een Perspectievenboek. Hierin is per thema (wonen, werken, duurzaamheid, bereikbaarheid, natuur en ecologie, landschap, recreatie, leefbaarheid, balans) een verdiepingsslag uitgevoerd.
- 3 In de zomerperiode is een achttal onderzoeken uitgevoerd. De effecten van de onderzoeksperspectieven zijn onderzocht (o.a. bereikbaarheids-modelberekeningen en mini-MER). Ook is de haalbaarheid getoetst (o.a. business case, mini-MKBA en alternatieve bekostiging) en is een mogelijke fasering uitgewerkt.

1.2 DOEL/OPDRACHT

Opdracht voor het onderzoek Amsterdam Bay Area is te werken aan een ontwikkelstrategie voor het gebied met een adaptief stappenplan voor de ruimtelijk economische ontwikkeling (wonen, werken), duurzaamheid, natuur en ecologie, bereikbaarheid, balans, leefbaarheid en inclusiviteit. Opdrachtgevers zijn het Bestuurlijk Overleg Almere 2.0 en SBAB Programma-raad.

De resultaten van de intensieve voorbereidingen zijn vastgelegd in dit eindrapport Ontwikkelstrategie, dat benut zal worden voor de voorbereidingen van het BO MIRT van november 2020 en dat daar als beslispoint kan worden ingebracht.

RRAAM: RIJKSSTRUCTUURVISIE VOOR HET GEBIED AMSTERDAM-ALMERE-MARKERMEER

De Rijksstructuurvisie is in 2013 opgesteld en bevat de visie van het Rijk en de overheden van de Noordvleugel op de opgaven die in dit gebied spelen en de daaraan gekoppelde keuzes en aanpak. Het is het resultaat van een gezamenlijke verkenning-procedure in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). RRAAM had als doel de plannen uit 2009 voor dit gebied te optimaliseren. Dit is gebeurd voor het vervoersconcept met ruimtelijke ontwerp (locatie Almere Pampus), voor een nieuwe verbinding over of onder het IJmeer, voor de natuurprojecten in het Markermeer-IJmeer en voor de gebiedsontwikkelingsprojecten in Almere Centrum Weerwater en Almere Oosterwold.

Ambities RRAAM (2013)

- MRA ontwikkelt zich verder als economische topregio
- De regio wordt gekenmerkt door unieke woonmilieus. Voor Almere betekent dit verbreding met zowel hoogstedelijke als landelijke milieus
- Goede internationale, nationale, regionale en lokale bereikbaarheid
- Versterking van de sociaal-economische structuur van Almere tot een evenwichtig en aantrekkelijke stad voor wonen, werken en recreëren
- Robuust Markermeer - IJmeer

Update afspraken RRAAM

De sterke behoefte aan extra woningen en nieuwe woonmilieus in de MRA, de groei van de werkgelegenheid die geen

gelijke tred hield met de groei van woningen in de oostflank van de MRA en nieuwe inzichten rond onder andere energie en klimaatadaptatie geven aanleiding om de RRAAM-afspraken te updaten en versneld uit te voeren. Bovendien loopt het huidige systeem tegen zijn grenzen aan: grote bouwlocaties zijn tussen 2025 en 2030 op en capaciteitsknelpunten ontstaan op spoor en weg. Om hier nader invulling aan te geven wordt in 2020 door het programma Almere 2.0 een Handelingsperspectief ontwikkeld voor de oostflank van de MRA. In de werkplaats 'Rond de Baai', onderdeel van het programma Handelingsperspectief oostflank MRA, wordt een integrale visie voor het gebied in en rond het IJmeer ontwikkeld.

Gelijktijdig is het programma Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid (SBAB) gestart met een MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area op basis van het door Rijk en MRA vastgestelde Ontwikkelpad voor Verstedelijking en Mobiliteit (november 2019). Het Ontwikkelpad geeft richting aan de ruimtelijke- en bereikbaarheidsontwikkeling voor de MRA tot 2040 en bevat een stappenplan met richtinggevende uitspraken over een samenhangende ontwikkeling van verstedelijking en mobiliteit.

De opdrachten van het MIRT-onderzoek en de werkplaats Rond de Baai zijn nagenoeg gelijk. Daarom spraken de programma's Almere 2.0 en SBAB af om voor dit gebied te handen ineen te slaan. MIRT-onderzoek en Werkplaats werken samen aan de opzet van een adaptieve ontwikkelstrategie voor de periode 2020-2050.

1.3 WERKWIJZE

De ontwikkelstrategie is tot stand gekomen door een nauwe samenwerking tussen de experts van de regionale partijen, onderzoeksbureaus en de projectorganisatie van SBAB en het Handelingsperspectief MRA Oostflank. Het projectteam met vertegenwoordigers van de betrokken overheden verzorgde de dagelijkse aansturing met wekelijkse bijeenkomsten. De inhoudelijke voortgang is bewaakt door een Kernteam waarin de strategische beleidsadviseurs van Rijk en regio zitting hadden. De onderzoeksfase is aangestuurd door wekelijkse bijeenkomsten met alle onderzoeksbureaus, zodat de onderlinge kennisuitwisseling geoptimaliseerd werd. Inhoudelijke resultaten van de onderzoeken zijn getoetst in diverse klankbordbijeenkomsten met experts en door diverse presentaties voor de deelnemende organisaties en in bestuurlijke gremia waarin tussentijdse bijsturing en aanscherping plaatsvond.

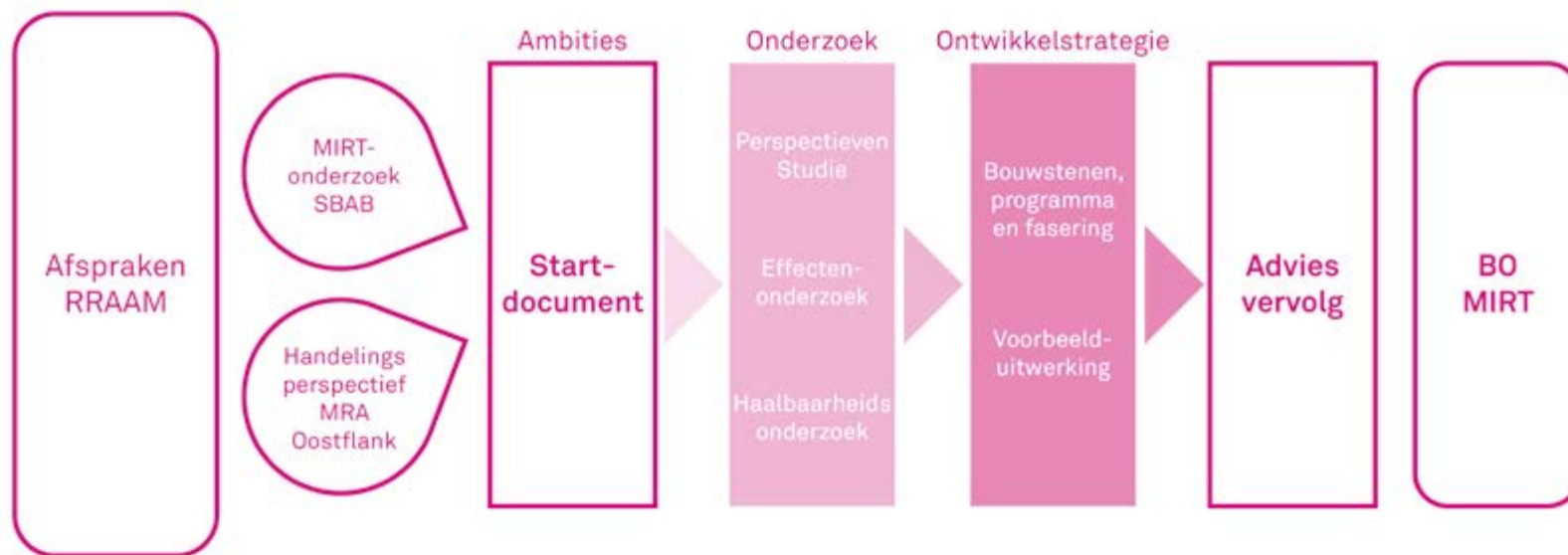
1.4 OPBOUW

Dit eindrapport is als volgt opgebouwd (zie ook figuur 1,1). In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de belangrijkste aanleidingen voor het uitbrengen van deze ontwikkelstrategie, met aandacht voor de uitdagingen voor de MRA, de ambities voor ABA en de hieruit voortvloeiende ontwikkelprincipes voor ABA. Hoofdstukken 3, 4, 5 en 6 geven de feitelijke resultaten van de onderzoeken die gedurende de zomerperiode zijn uitgevoerd en die de effecten en haalbaarheid van de mogelijke ontwikkelingsrichtingen van ABA objectief in beeld brengen. Hoofdstuk 7 vertaalt de resultaten van de onderzoeken naar inzichten die aan de basis staan van de ontwikkelstrategie. Deze ontwikkelstrategie is vervolgens in hoofdstuk 8 uitgewerkt in bouwstenen, hoofdlijnen en fasering van het programma. Aan het eind van dit hoofdstuk wordt de impact van de ontwikkelstrategie op de doelstellingen van de MRA

(uit het startdocument) getoetst. Hoofdstuk 9 geeft aanbevelingen voor het vervolg.

BRONNEN

- Startdocument Amsterdam Bay Area (mei 2020)
- Uitvoeringsagenda Samen Bouwen aan Bereikbaarheid 2020 – 2022 (december 2019)
- Programmaplan Samen werken aan Bereikbaarheid (mei 2019)
- Plan van Aanpak MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area (SBAB, 1 mei 2020)
- Werkplaats Amsterdam Bay Area – Plan van Aanpak (maart 2020)
- Memo 'Verdere integratie MIRT-onderzoek en Werkplaats HP MRA Oost en aanpak' (mei 2020)



FIGUUR 1.1: PROCESSHEMA







2 Waarde toevoegen voor Nederland, MRA en Almere

Dit hoofdstuk gaat in op de belangrijkste aanleidingen voor de uitwerking van de ontwikkelstrategie voor ABA: de uitdagingen voor de MRA, de belangrijkste veranderingen sinds de afspraken die in het kader van RRAAM tussen Rijk en regio zijn gemaakt en de ambities voor ABA om bij te dragen aan de ambities voor de regio.

2.1 UITDAGINGEN VOOR DE MRA EN AMBITIES

Economische groei concentreert zich wereldwijd steeds meer in stedelijke regio's. De sterke Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een belangrijke troef voor Nederland in de internationale concurrentie met andere Europese regio's. De regio wil de beoogde groei opvangen door verdichting om zo de agglomeratiekracht te versterken, het landschap te behouden en de bestaande infrastructuur effectiever te gebruiken. Tijdens het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving in het voorjaar 2020 zijn nadere afspraken gemaakt over de ontwikkelrichting van de MRA (zie Kader 2A).

Om de MRA economisch te versterken en de leefbaarheid en levenskwaliteit in het gebied verhogen, wordt in dit gebied daarom gewerkt aan woningbouw, werkgelegenheid, bereikbaarheid en natuur. Dit stuit op grote uitdagingen.

De belangrijkste zijn (zie ook figuur 2.1):

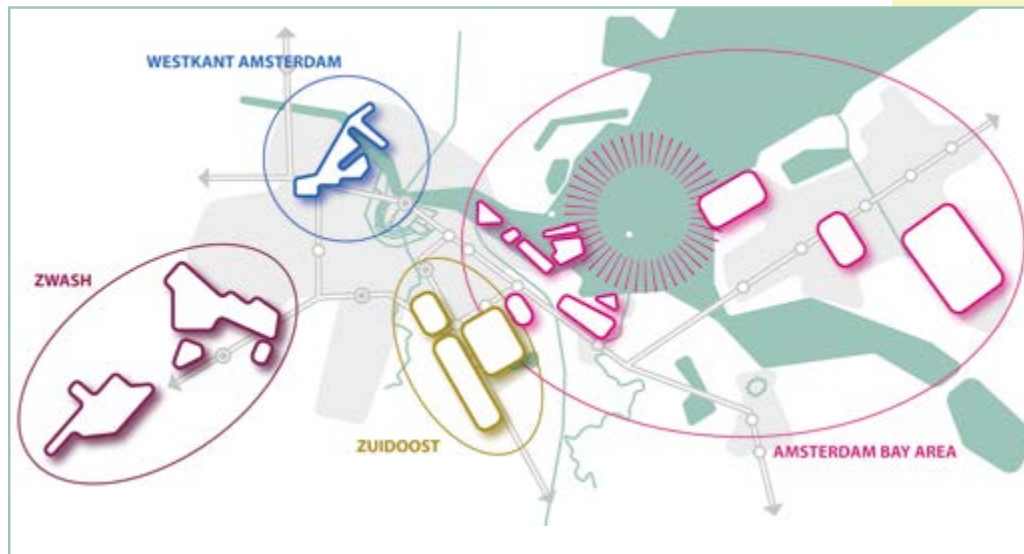
- Het woningtekort in de regio is nijpend en bestaande versnellingslocaties bieden onvoldoende perspectief om aan de vraag (kwantitatief én kwalitatief) te voldoen. Dit ondanks het feit dat het volume in woningbouw aantallen in bestaande plannen fors is opgehoogd.
- MRA wil tot 2040 met 250.000 woningen groeien. Dit zorgt voor een enorme opgave ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid.
- Er is een disbalans tussen wonen en werken in Almere. Dit maakt de stad kwetsbaar en zorgt voor een omgekeerde pendel. Het is een belangrijke uitdaging om de balans in evenwicht te brengen.
- Op het spoor rond Amsterdam is het zo druk geworden dat landelijk verkeer en regionaal verkeer de komende jaren



FIGUUR 2.1: UITDAGINGEN VOOR DE MRA

gescheiden moeten worden en daarom ambieert MRA het landelijk en regionale spoorvervoer te ontvlechten. Er rijden dan op termijn vanuit Almere geen intercity's meer naar Amsterdam CS, wel rijden er meer intercity's en sneltreinen naar Amsterdam Zuid. Dit geldt tevens voor de treinen op de Gooicorridor naar Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid. Deze aanpassingen bieden in de regio onvoldoende oplossend vermogen.

- Fundamentele wijzigingen in het denken over verstedelijking, duurzaamheid en mobiliteit en bijbehorende regelgeving dwingen tot een transitie van het mobiliteitssysteem en leiden tot een streven naar autoluwe steden.
- Investerings in het IJmeer en Markermeer zijn op korte termijn noodzakelijk om te voldoen aan Natura 2000, KRW en TBES. Momenteel wordt niet aan de doelstellingen voldaan.



FIGUUR 2.2: DE VIER GROOTSTEDELIJKE ONTWIKKELINGSRICHTINGEN IN DE MRA

MRA: AMBITIES EN AFSPRAKEN BO LEEFOMGEVING VOORJAAR 2020

Ambities MRA

De MRA streeft naar:

- Een economisch sterke Metropoolregio Amsterdam, met een aantrekkelijk vestigingsklimaat en uitstekende bereikbaarheid in 2040.
- Concurrentiekracht maximaal te versterken met investeringen in bereikbaarheid.
- Bereikbaar houden van de economische toplocaties.
- Woningbouwopgave te realiseren op bereikbare en leefbare locaties.
- Met een goed functionerend vraaggericht daily urban system.
- Het benutten en versterken van de volgende ambities: innovatie, smart mobility, (verkeers-) veiligheid, klimaat, gezondheid, energie en duurzaamheid.

Afspraken over MRA in BO Leefomgeving voorjaar 2020

In het BO Leefomgeving zijn afspraken gemaakt over woningbouw, werkgelegenheid en bereikbaarheid tot 2030. Er is gekozen voor een polycentrische ontwikkeling van de MRA.

Rond woningbouwontwikkeling is afgesproken in te zetten op het versnellen van bestaande plannen tot en met 2030. Hierbij wordt rekening gehouden met de gevolgen voor de bereikbaarheid. Prioriteit wordt gegeven aan de ontwikkeling van de internationale corridor Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (inclusief Amsterdam Zuidoost) en het ontwikkelen van de Westkant van Amsterdam. Aan de oostkant wordt ingezet op centrumontwikkeling van Almere en Amsterdam Bay Area.

Over werkgelegenheid is afgesproken om indicatief 10% van de werkgelegenheidsgroei in de periode 2020-2030 evenwichtig te spreiden over de stadsharten van Almere, Haarlem, Hoofddorp, Hilversum, Zaanstad, Purmerend en Lelystad.

2.2 AMBITIES VOOR ABA

Met de ontwikkelstrategie voor ABA willen Rijk en regio inspelen op de hiervoor geformuleerde uitdagingen en oplossingen bieden die recht doen aan de ambities die reeds in 2019 voor ABA zijn vastgelegd (zie Startdocument 2019). De ontwikkeling van Amsterdam Bay Area moet haalbare en effectieve oplossingen bieden voor de grote uitdagingen van de MRA op het gebied van wonen, werken, recreëren, mobiliteit, natuur en ecologie, duurzaamheid en leefbaarheid. Daarbij is het van belang om ook in te spelen op gewijzigde omstandigheden sinds 2013 (zie Kader 2B) en te beseffen dat het vasthouden aan de autonome ontwikkeling negatieve gevolgen heeft op veel gebieden zoals bijvoorbeeld bereikbaarheid, woningtekort, werkgelegenheid en ecologie.

De ambities zijn gedefinieerd aan de hand van negen thema's:

- **Wonen.** Verlichten van het dreigende woningtekort in de MRA, waarbij unieke en gevarieerde woonmilieus worden gecreëerd en leefbare wijken ontstaan met een goede balans tussen bestaande bouw en nieuwe ontwikkelingen;
- **Werken.** Bieden van robuuste werkgelegenheid in de Oostflank van de MRA, waardoor druk op het mobiliteitssysteem vermindert en de economische potentie van de MRA wordt vergroot;
- **Bereikbaarheid.** Bijdragen aan de doelstellingen van SBAB en de regionale ambities en het landelijk OV-toekomstbeeld 2040. Bereikbaarheid op orde met ruimte voor de noodzakelijke mobiliteitstransitie;
- **Landschap.** Het landschap als leidend principe en unique selling point voor alle ontwikkelingen in de Bay Area;
- **Duurzaamheid.** State-of-the-art duurzaamheid als randvoorwaarde en invulling van alle thema's;
- **Natuur en ecologie.** Natuur en ecologie op orde brengen en houden;
- **Recreatie.** Unieke mogelijkheden bieden voor recreatie voor de gehele MRA.
- **Leefbaarheid.** Leefbare wijken.
- **Balans.** Evenwicht in de ontwikkeling van bestaande en nieuwe gebieden.

KADER 2B

WAT IS ER NU ANDERS DAN TEN TIJDE VAN RRAAM?

De startsituatie van ABA is nu anders dan ten tijde van RRAAM (2012-2013):

- Het woningtekort is nijpender dan in 2012. De vraag naar woningen is vele malen groter dan wat er beschikbaar is. Vrijwel alle geschikte woningbouwlocaties in de MRA zijn in ontwikkeling.
- De drukte op het spoor is sterk toegenomen, waardoor landelijk verkeer en regionaal verkeer gescheiden moeten worden om ruimte te scheppen.
- Er wordt fundamenteel anders gedacht over verstedelijking, duurzaamheid en mobiliteit. Dit leidt tot het streven naar een mobiliteitstransitie en autoluwe steden.
- Het verdichten rond stations en in de bestaande stad heeft in Almere een vlucht genomen. Hierdoor is het mogelijk om meer woningen in Pampus toe te voegen met behoud van balans in de stad.
- Amsterdam Bay Area benadert het onderzoek als integrale ontwikkeling, terwijl in 2012 de nadruk lag op infrastructuur.

2.3 UNIEKE LANDSCHAP

Het unieke landschap van en rondom het IJmeer, de ecologie en het water vormen het fundament voor de verdere ontwikkeling van het gebied en het maken van unieke onderscheidende woonmilieus. Het benutten van het unieke landschap is daarmee een prioriteit voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Ook in de woonmilieus aan weerszijden van het IJmeer investeren we in de natuur en het landschap en versterken we de ecologische zones en groene structuren die reeds bestaan.

In het volgende intermezzo gaan we in op het unieke landschap.

BRONNEN

- Economische Verkenningen MRA 2019 (2019)
- Startdocument Amsterdam Bay Area (11 mei 2020)
- Rijksstructuurvisie Amsterdam - Almere – Markermeer (RRAAM, november 2013)
- Kamerbrief uitkomsten Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving juni 2020
- Concept Mobiliteitsvisie Almere 2020-2030 (april 2020)
- Factsheet Samen Bouwen aan Bereikbaarheid – Slimme en Duurzame Mobiliteit (2019)
- Woonvisie 2020-2030, Thuis in Almere (juni 2020)

UNIEKE LANDSCHAPPEN

De afbeeldingen geven de belangrijkste kenmerken weer die het landschap van Bay Area zo uniek maken.



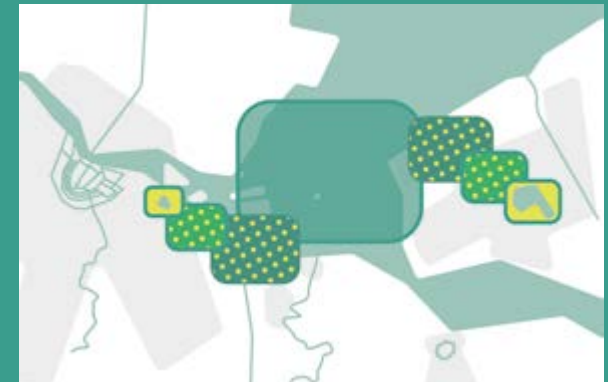
Verschillende kusten

- De Gooise en Amsterdamse kust als 'pop-up-kust' met eilanden en het cultuurhistorisch waardevolle open gebied rond Muiden.
- De grillige Waterlandse kust als continuüm van land en water met vergezichten en een hoge natuurwaarde als uitloopgebied van de metropool.
- De rationele rechtlijnige Flevokust met inpolderingsdijk als recreatielocatie.



Oud en nieuw erfgoed

- De stelling van Amsterdam, de oude en nieuwe Hollandse waterlinie en de groenstructuren van Almere verdienen een zorgvuldige behandeling.
- Een goede inpassing en vorm van de IJmeerverbinding die rekening houdt met de erfgoedwaarden is een cruciale opgave.



Parkenreeks

- De ruimtelijke reeks van stadspark naar wijkpark naar stadsbos naar IJmeer kan verder worden versterkt door het verbeteren van routes en programmering.



Lake District

- De reeks van binnenmeren, Weerwater, Noorderplassen en een nieuwe plas op Pampus biedt kansen voor recreatie en vormt de basis voor unieke woonmilieus.



Binnenring en buitenring

- De binnenring van het IJmeer als het blauwe hart van de MRA. Het IJmeer wordt omringd door achterland.
- De buitenring heeft door nabijheid van het blauwe hart potentie voor het doorzetten van het open landschap, recreatie, natuur en stedelijke ontwikkeling.



Metropolitaan waterpark

- Het water als centrale openbare ruimte tussen de verschillende steden rond het IJmeer. Goed toegankelijk en geschikt voor de 'beleving' van het water en recreatie.







3 Perspectievenstudie

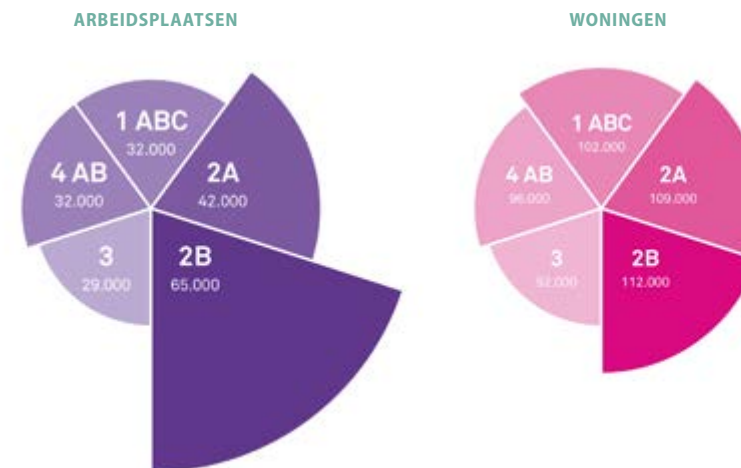
3.1 ONDERZOEKSPERSPECTIEVEN

Naast een autonoom perspectief is een negental onderzoeksperspectieven gedefinieerd. Deze onderzoeksperspectieven geven een zicht op het eindbeeld in 2050 en de fasering hoe daar te komen. De onderzoeksperspectieven zoeken de uithoeken van het speelveld op, om door middel van effecten- en haalbaarheidsonderzoek gevoel te krijgen voor de effecten van sterk uiteenlopende maatregelen en programma's. De perspectieven zijn opgenomen in een Perspectievenboek en benut voor het opstellen van een faseringsstudie en de raming van de investeringskosten.

Voor het opstellen van de perspectieven, investeringen en fasering is een beroep gedaan op onderzoeksbureaus. Zij werden daarbij begeleid door experts van alle betrokken nationale en regionale organisaties, die via expertsessies de onderzoeken hebben begeleid en de resultaten inhoudelijk hebben beoordeeld.

Figuur 3.1 (zie volgende pagina) toont de onderzoeksperspectieven. Zoals gezegd zoeken deze perspectieven de uiteinden van het speelveld voor wat betreft landschap/ woonmilieus, bereikbaarheidsoplossing, woon- en werkprogramma en maatregelen rond natuur, ecologie en recreatie. Figuur 3.2 geeft inzicht in de uiteenlopende aantallen extra woningen en banen in de perspectieven.

In alle perspectieven is een basispakket met duurzaamheidsmaatregelen en zijn diverse maatregelen rond natuur en ecologie en recreatie meegenomen (Kader 3A op pagina 35).



FIGUUR 3.2: AANTALLEN ARBEIDSPLAATSEN EN WONINGEN IN DE ONDERZOEKSPERSPECTIEVEN

0

0 AUTONOOM MET EN ZONDER OV SAAL



1

1A KNOOPPUNTENSTAD
MET IJMEERVERBINDING



1B KNOOPPUNTENSTAD
MET HOLLANDSE BRUG



1C KNOOPPUNTENSTAD
MET AUTOBRUG



2

2A ARCHIPEL



2B ARCHIPEL
MET MAXIMAAL WERKEN



3

3 LAKE DISTRICT



4

4A OM DE BAAI
MET IJMEERVERBINDING



4B OM DE BAAI
MET LIGHTRAIL LANGS DE KUST



FIGUUR 3.1: ONDERZOEKSPERSPECTIEVEN



MAATREGELEN ROND DUURZAAMHEID, NATUUR/ECOLOGIE EN RECREATIE

De onderzoeksperspectieven bevatten een uitgebreid pakket aan maatregelen rond duurzaamheid, natuur, ecologie en recreatie.



DUURZAAMHEID

De perspectieven bevatten duurzaamheidsmaatregelen rond natuurinclusief, klimaat-adaptief, circulair en energie-neutraal.



NATUUR EN ECOLOGIE (IJMEER)

Kansrijke maatregelen kunnen zijn: luwtemaatregelen met natuureilanden, aanleg voor-oeveren, aanbrengen dieptes en ondieptes in IJmeer en een recreatieve zonering ter voorkomen van verstoring van vogels.



NATUUR EN ECOLOGIE (OP LAND)

Kansrijke maatregelen kunnen zijn: vernatting van veengebieden, verbeteren ecologische verbindingen, aanleggen van een binnendijkse plas, het onderling verbinden van wateren en plassen en de aanleg van visverbindingen.



RECREATIEVE MAATREGELEN

Voorbeelden van maatregelen zijn stadsstrand Almere Pampus, recreatief 'rondje IJmeer', voet- en fietsveerpond, aanleg van riffen en golfbrekers en realisatie van groen nabij woon- en werklocaties.

3.2 FASERINGSSTUDIE EN -OPTIES

Witteveen + Bos heeft aan de hand van een faseringsstudie een viertal faseringsopties geschetst. De technische haalbaarheid van de planning is daarbij een randvoorwaarde geweest. Zo volgt uit de analyses dat de IJmeerverbinding als geheel in 2032/2033 gereed kan zijn en het Amsterdamse deel één á twee

jaar eerder. Ook is naar voren gekomen dat zo snel mogelijk met stuwende en sturende werkgelegenheid moet worden begonnen, voordat Pampus grootschalig wordt ontwikkeld. Dit ook om te voorkomen dat de disbalans in de stad verder wordt vergroot. Bij de ontwikkeling van Pampus moet sprake zijn van

een goede samenhang en afstemming met de ontwikkeling van Almere Centrum. Figuur 3.3 toont de faseringsopties en geeft aan welke optie onderdeel uitmaakt van welk perspectief.

1a, 1b & 1c Knooppunten Faseringsoptie: Woningbouw gekoppeld aan capaciteit Flevovlijn

Woningbouw (totaal 101.641)

Amsterdam, Muiden, Weesp
Overig Almere, bestaand & Oosterwold
Almere Pampus (2.000 / jaar)
Almere Centrum (500 / jaar)

Arbeidsplaatsen (totaal 36.425)

Amsterdam, Muiden, Weesp
Overig Almere, bestaand & Oosterwold
Almere Pampus (2.000 / jaar)
Almere Centrum (500 / jaar)

Bereikbaarheid (hoofdinfrastructuur)

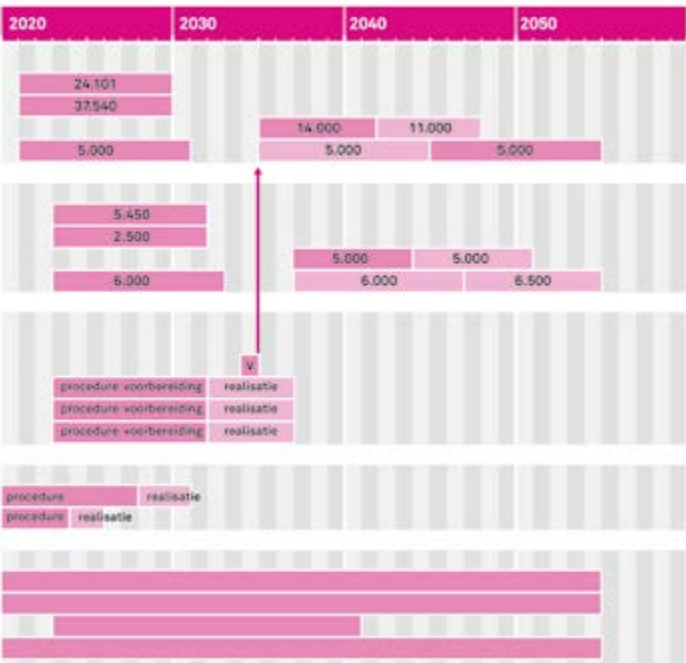
Capaciteit Flevovlijn beperkte groei
Capaciteit Flevovlijn (Zuidasdok gereed)
IJmeer verbinding brug
Spoorverdubbeling Almere
HOV rondom de Baai

Ecologische maatregelen

Gehete pakket
Kleine maatregelen, snel

Ecologische maatregelen

Energieneutraal
Klimaatadaptief
Natuurinclusief
Circulariteit



2a & 2b Archipel Faseringsoptie: Woningbouw gekoppeld aan capaciteit IJmeerverbinding

Woningbouw (totaal 109.329/111.829)

Amsterdam, Muiden, Weesp
Overig Almere, bestaand & Oosterwold
Almere Pampus (2.000 / jaar)
Almere Centrum (500 / jaar)

Arbeidsplaatsen (totaal 42.200/65.200)

Amsterdam, Muiden, Weesp
Overig Almere, bestaand & Oosterwold
Almere Pampus (2.000 / jaar)
Almere Centrum (500 / jaar)

Bereikbaarheid (hoofdinfrastructuur)

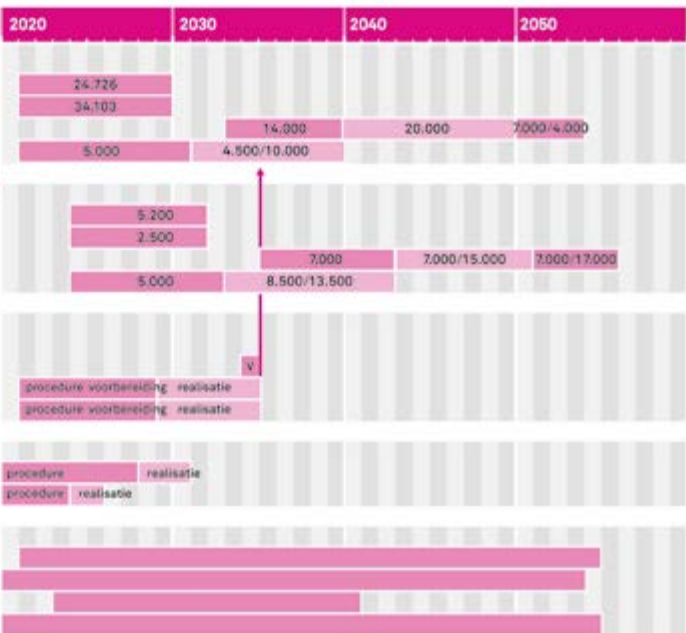
Capaciteit Flevovlijn beperkte groei
Capaciteit Flevovlijn (Zuidasdok gereed)
IJmeer verbinding brug
Spoorverdubbeling Almere

Ecologische maatregelen

Gehete pakket
Kleine maatregelen, snel

Ecologische maatregelen

Energieneutraal
Klimaatadaptief
Natuurinclusief
Circulariteit



FIGUUR 3.3: FASERINGSOPTIES

3 Lake District

Faseringsoptie: volgend op
Amsterdam West en Zuidoost

Woningbouw (totaal 92.329)

Amsterdam, Muiden, Weesp
Overig Almere, bestaand & Oosterwold
Almere Pampus (2.000 / jaar)
Almere Centrum (500 / jaar)



Arbeidsplaatsen (totaal 29.200)

Amsterdam, Muiden, Weesp
Overig Almere, bestaand & Oosterwold
Almere Pampus (2.000 / jaar)
Almere Centrum (500 / jaar)



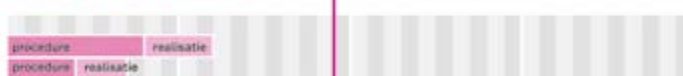
Bereikbaarheid (hoofdinfrastructuur)

Capaciteit Flevolijn beperkte groei
Capaciteit Flevolijn (Zuidasdok gereed)
IJmeer verbinding brug
Spoorverdubbeling Almere



Ecologische maatregelen

Gehele pakket
Kleine maatregelen, snel



Ecologische maatregelen

Energie neutraal
Klimaatadaptief
Natuurinclusief
Circulariteit



Doorlooptijd ontwikkelingen Westzijde

Verlenging Noord/Zuidlijn
Sitten metro Ring
Weginfrastructuur

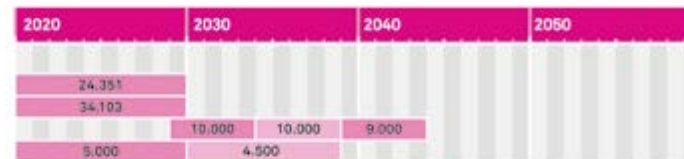


4a & 4b: Om de Baai

Faseringsoptie: Zo snel mogelijk

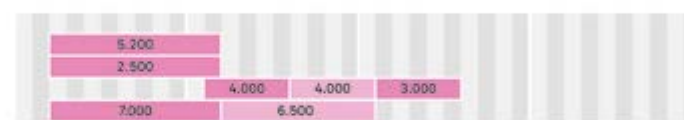
Woningbouw (totaal 96.954)

Amsterdam, Muiden, Weesp
Overig Almere, bestaand & Oosterwold
Almere Pampus (2.000 / jaar)
Almere Centrum (500 / jaar)



Arbeidsplaatsen (totaal 32.200)

Amsterdam, Muiden, Weesp
Overig Almere, bestaand & Oosterwold
Almere Pampus (2.000 / jaar)
Almere Centrum (500 / jaar)



Bereikbaarheid (hoofdinfrastructuur)

Capaciteit Flevolijn beperkte groei
Capaciteit Flevolijn (Zuidasdok gereed)
IJmeer verbinding brug
Spoorverdubbeling Almere
HOV rondom de Baai



Ecologische maatregelen

Gehele pakket
Kleine maatregelen, snel



Ecologische maatregelen

Energie neutraal
Klimaatadaptief
Natuurinclusief
Circulariteit



3.3 INVESTERINGSKOSTEN

Witteveen + Bos heeft de kostenramingen voor de publieke investeringen opgesteld volgens de SSK-kostenramingsmethodiek. De rapportage bevat per perspectief een kostenraming (met bandbreedte) en geeft zicht op de uitgangspunten en opbouw hiervan. De kostenramingen leveren input voor de business case en de mini-MKBA. Door de globale uitwerking van het ontwerp kent de kostenraming nog grote onzekerheidsmarges (een geschatte variatiecoëfficiënt van $\pm 50\%$) en zijn de resultaten van de kostenraming niet rechtstreeks vergelijkbaar met eerdere berekeningen waar risico's zijn uitgesloten. Kosten voor mitigatie en compensatie vanwege

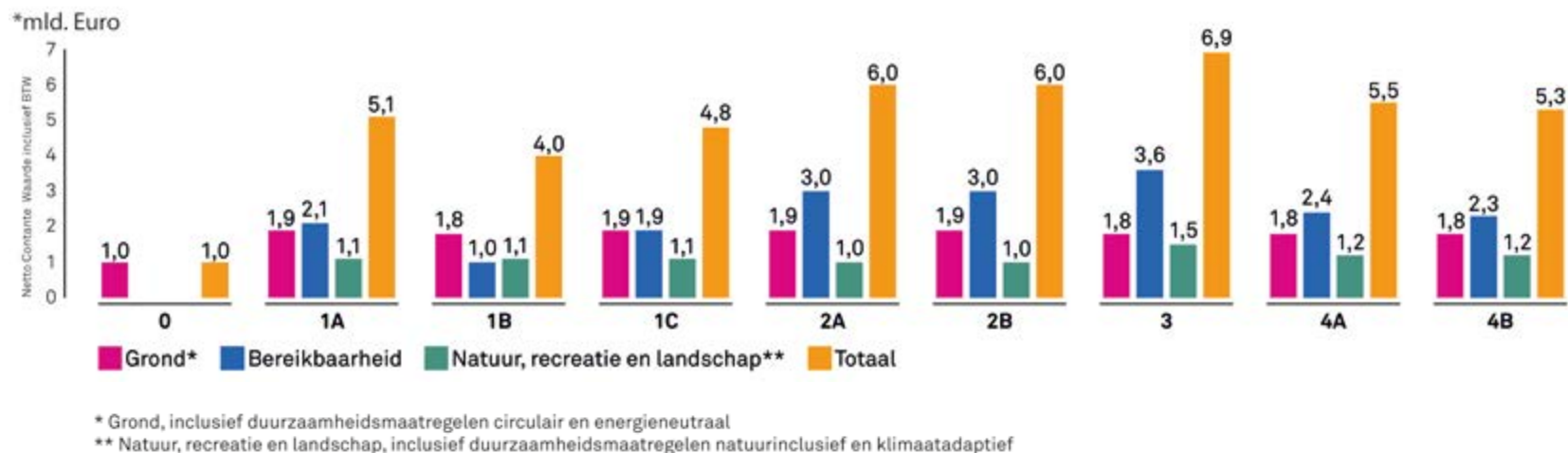
nadelige effecten van de ontwikkelingen op natuur en milieu zijn inbegrepen in de weergegeven kosten per thema. Ook mogelijkheden voor optimalisaties zijn nog niet in deze kostenraming verwerkt. Figuur 3.4 geeft inzicht in de investeringskosten per perspectief in NCW 2020 incl. BTW.

Deze investeringen betreffen:

- Bereikbaarheid: €1.000 miljoen tot €3.600 miljoen. Waarvan €1.700 miljoen tot €3.300 miljoen voor een IJmeerlijn.¹
- Natuur, recreatie en landschap: €1.000 miljoen tot €1.500 miljoen. Dit betreft zowel maatregelen voor het

voldoen aan de doelstellingen op het gebied van natuur en ecologie als aanvullende maatregelen die samenhangen met de gebiedsontwikkeling. Ook zijn duurzaamheidsmaatregelen rond klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit hierin opgenomen.²

- Grond: €1.800 miljoen tot ruim €1.900 miljoen voor onder andere bouw- en woonrijp maken. Inclusief investeringen voor duurzaamheidsmaatregelen rond energieneutraal en circulair.³



FIGUUR 3.4: INVESTERINGSKOSTEN PER ONDERZOEKSPERSPECTIEF

- 1 De raming van €1.700 miljoen hoort bij een IJmeerlijn die is vormgegeven als brug. De raming van €3.300 miljoen hoort bij een IJmeerlijn als tunnel die ook ondergronds doorloopt onder Pampus tot aan Almere centraal.
- 2 De kosten voor natuur, recreatie en landschap bleken in de onderzoeksperspectieven erg hoog te zijn door een groot pakket aan maatregelen. Op basis van inzichten is dit pakket voor het vervolg geoptimaliseerd en daarmee kleiner van omvang.
- 3 De kosten voor Grond kunnen worden gedekt in de grondexploitatie, zie hoofdstuk 7 voor een nadere toelichting.

BRONNEN

- Perspectievenboek Amsterdam Bay Area (Werkplaats Rond de Baai, Handelingsperspectief en MIRT-onderzoek SBAB, september 2020)
- Landschappelijke/ecologische studie ABA (Smartland, opgenomen in Perspectievenboek Amsterdam Bay Area, september 2020)
- Klimaatnotitie MRA-Oostflank/Amsterdam Bay Area (One architecture, augustus 2020)
- Amsterdam Bay Area, Fasering (Witteveen+Bos, 6 augustus 2020)
- Amsterdam Bay Area, SSK kostenraming (Witteveen+Bos, 30 september 2020)

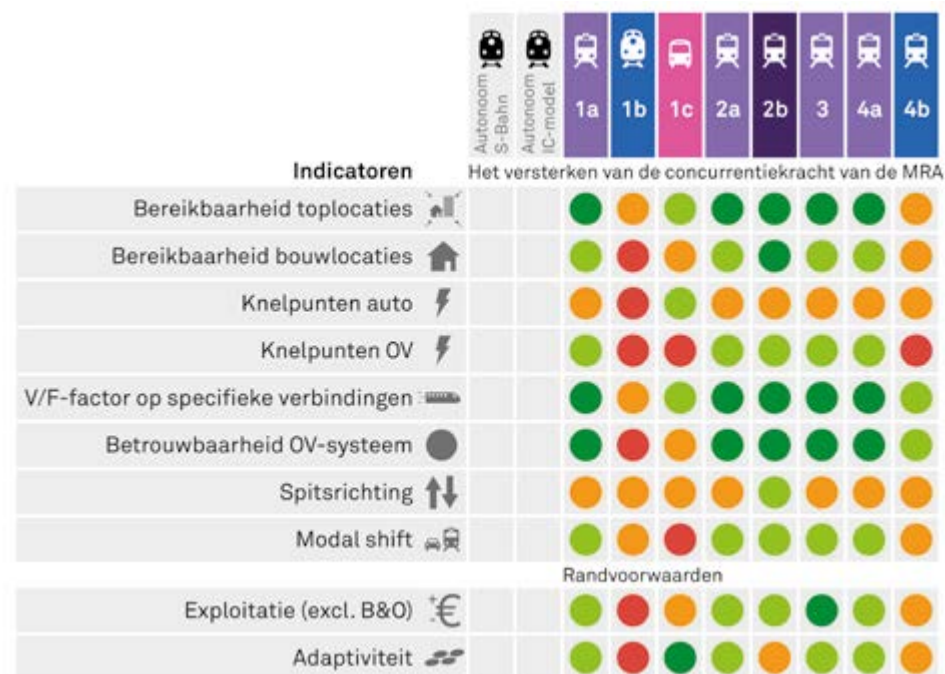


4 Effectenonderzoek

Op basis van de perspectieven hebben externe onderzoeksbureaus - onder begeleiding van expertgroepen met nationale en regionale stakeholders - effectenonderzoeken uitgevoerd en de resultaten van de onderzoeken in gedetailleerde rapporten vastgelegd. Onderzoek is uitgevoerd naar de bereikbaarheids- en milieueffecten per onderzoeksperspectief.

4.1 BEREIKBAARHEIDSEFFECTEN

De bereikbaarheidseffecten van de perspectieven zijn door Goudappel Coffeng en RHDHV in kaart gebracht. In dit onderzoek naar de goede en duurzame ontsluiting is aan de hand van 12 hoofdvragen op het gebied van mobiliteit gekeken naar de impact van de perspectieven op de concurrentiekracht van de MRA. Hiervoor zijn zes berekeningen met het verkeersmodel VENOM2018 uitgevoerd, waarmee inzichtelijk is gemaakt wat de mobiliteitseffecten zijn van de scenario's van de ontwikkeling van ABA. De perspectieven zijn vergeleken aan de hand van het afweegkader van SBAB (kader 4A, figuur 4.1).



FIGUUR 4.1: SBAB AFWEEGKADER INGEVULD VOOR PERSPECTIEVEN

SBAB AFWEEGKADER INGEVULD VOOR DE PERSPECTIEVEN

In het onderzoek naar mobiliteitseffecten is gebruik gemaakt van het afweegkader van Samen bouwen aan Bereikbaarheid.

Doel uit afweegkader		Indicator
	Bereikbaar houden van economische toplocaties	Het aantal inwoners dat binnen 45 minuten OV-reistijd van een nationale bestemmingslocatie (magneet) woont
	Accommoderen van de woningbouwopgave	De bereikbaarheid van specifieke bouwlocaties
	Realiseren van een goed functionerend vraaggericht daily urban system	Knelpunten auto Knelpunten OV Inzichtelijk maken van impact IJmeerverbinding voor specifieke relaties Spitsrichting Almere/Amsterdam
	Benutten en versterken van ambities rondom leefbaarheid, klimaat en gezondheid	De modal shift van auto naar OV/lopen/fietsen
	Kosten en baten	OV-exploitatie op basis van kencijfers
	Mate waarin het mobiliteitssysteem kan omgaan met grote veranderingen	Adaptiviteit

De belangrijkste conclusies uit het mobiliteitsonderzoek

- 1 Zonder aanvullende investeringen heeft de gewenste toename van het aantal woningen in Almere negatieve gevolgen voor de doorstroming op de A6 en de bezetting van de treinen. Bij realisatie van 25.000 extra woningen in 2030 (voornamelijk in de bestaande plannen voor de Oostflank) is sprake van verdere vertragingen op de A6 ten opzichte van 2020 en is er weinig ruimte voor alle OV-reizigers (10% te weinig zitplaatsen). Indien in 2040 het aantal extra woningen in Almere oploopt tot 40-60.000, nemen de vertragingen op de A6 toe en verslechtert de beschikbaarheid van zitplaatsen verder (tot een tekort van 30% in de spitsperiode).
- 2 Alle alternatieven (lightrail om de baai, investeren in het hoofdspoor en IJmeerlijn – lightrail en HOV), zorgen voor een vermindering van de knelpunten.
- 3 Uitsluitend investeren in het hoofdspoor draagt het minste bij aan het oplossen van de knelpunten. De route via de Hollandse brug heeft een te grote omweg. Investeren in het hoofdspoor voegt vooral zitplaatsen toe, maar vergroot de bereikbaarheid niet.
- 4 Een lightrail om de baai biedt een robuuste verbinding, maar de route heeft een grote omweg, waardoor de effecten op bereikbaarheid, reistijd en modal shift beperkt zijn.
- 5 Een HOV busverbinding zorgt voor een kleinere reistijd-winst naar de grote bestemmingen Amsterdam en Zuidas

dan de andere OV alternatieven, waardoor dit systeem minder goed scoort op bereikbaarheid, reistijd en modal shift.

- 6 De perspectieven met een lightrail IJmeerlijn dragen het meeste bij aan een optimale en duurzame ontsluiting van ABA, omdat deze ervoor zorgt dat:
 - Zowel het sprinterknelpunt en het IC-knelpunt tussen Almere en Weesp (onvoldoende capaciteit) worden opgelost. Indien gekozen wordt voor 4-sporigheid in Almere wordt alleen één sprinterknelpunt opgelost.
 - Het systeem een stuk adaptiever en robuuster wordt doordat er naast het hoofdspoor een alternatieve rail-verbinding beschikbaar is.
 - De economische toplocaties meer inwoners binnen hun bereik krijgen en vice versa.
 - De bereikbaarheid van de bestaande gebieden IJburg en Almere Centrum toeneemt.
 - Woningbouwlocaties beter bereikbaar worden. De OV-bereikbaarheid van Almere Pampus verdubbelt ten opzichte van alternatieven zonder IJmeerlijn; het bezoekerspotentieel van Pampus met een verbinding over de Hollandse Brug is 299.000 bezoekers, met een IJmeerverbinding 618.000. In het autonome scenario zijn dit slechts 219.000 bezoekers.
- 7 Uit het model komt naar voren dat door de realisatie van de IJmeerverbinding het aandeel auto's op de Hollandse brug ten opzichte van het basisperspectief met 9% (midden RO scenario) tot 13% (hoog RO scenario) kan verminderen. Desondanks biedt de realisatie van nieuwe OV-verbindingen nauwelijks verlichting voor de doorstromingsproblemen

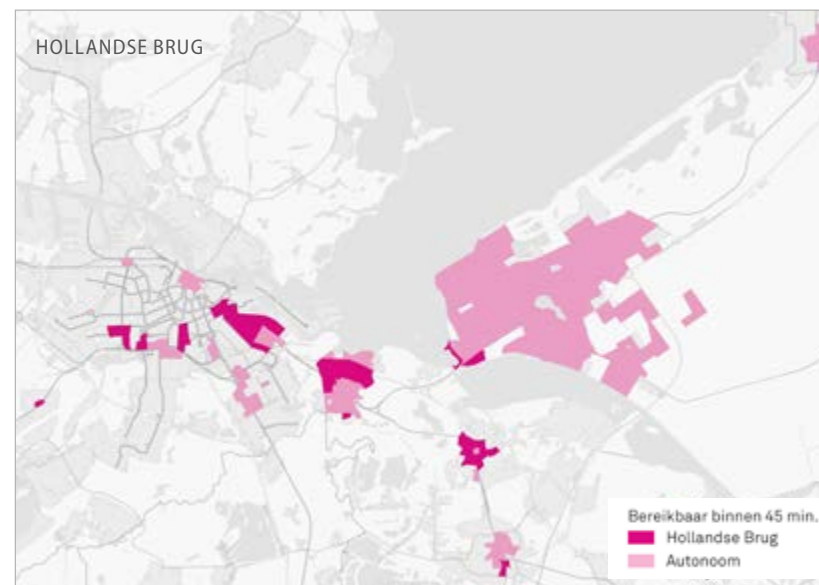
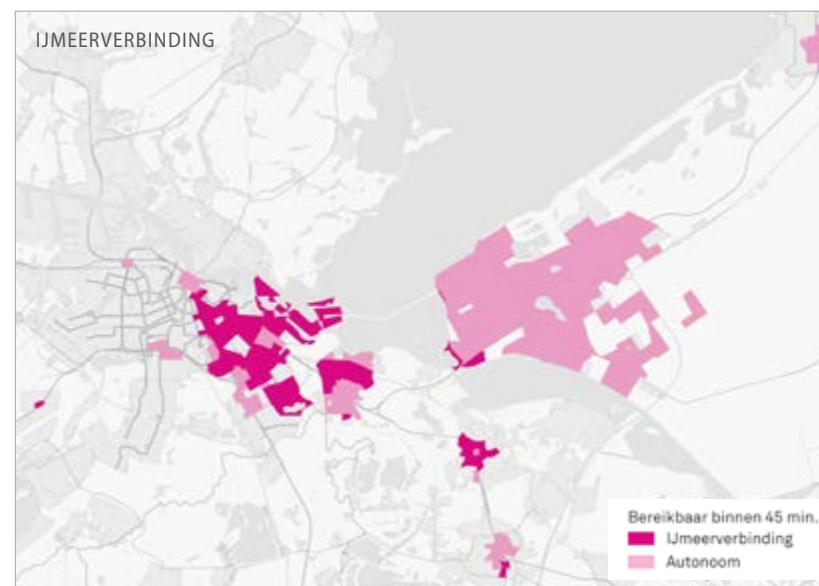
op de A1 en A6. Dit komt doordat de afname van het aantal voertuigen van reizigers die gebruik gaan maken van de nieuwe OV-verbindingen namelijk direct weer opgevuld wordt door reizigers die de A1 en A6 tot nu toe meden in verband met de huidige filedruk (latente vraag). De voertuigverliesuren voor het wegverkeer nemen ten opzichte van het basisperspectief landelijk met 13.700 af en binnen de MRA met 4.500.

- 8 Door de ruimtelijke ontwikkeling op Pampus neemt het aantal doorstromingsknelpunten rond Pampus sterk toe, met op het merendeel van het onderliggend wegennet een I/C verhouding boven 0,9 in de spitsen (deze score betekent dat er sprake is van een slechte verkeersafwikkeling door structurele dagelijkse filevorming met regelmatig stilstaande file). De impact op het wegennet in Amsterdam blijft beperkt, met uitzondering van perspectief 1C (IJmeerlijn als autoweg).
- 9 De maatregelen hebben nauwelijks invloed op de modal split, met uitzondering van de als lightrail uitgevoerde IJmeerlijn.
- 10 De OV-exploitatie van de perspectieven met een IJmeerlijn is kostendekkend. Zie voor een nadere toelichting kader 4B.

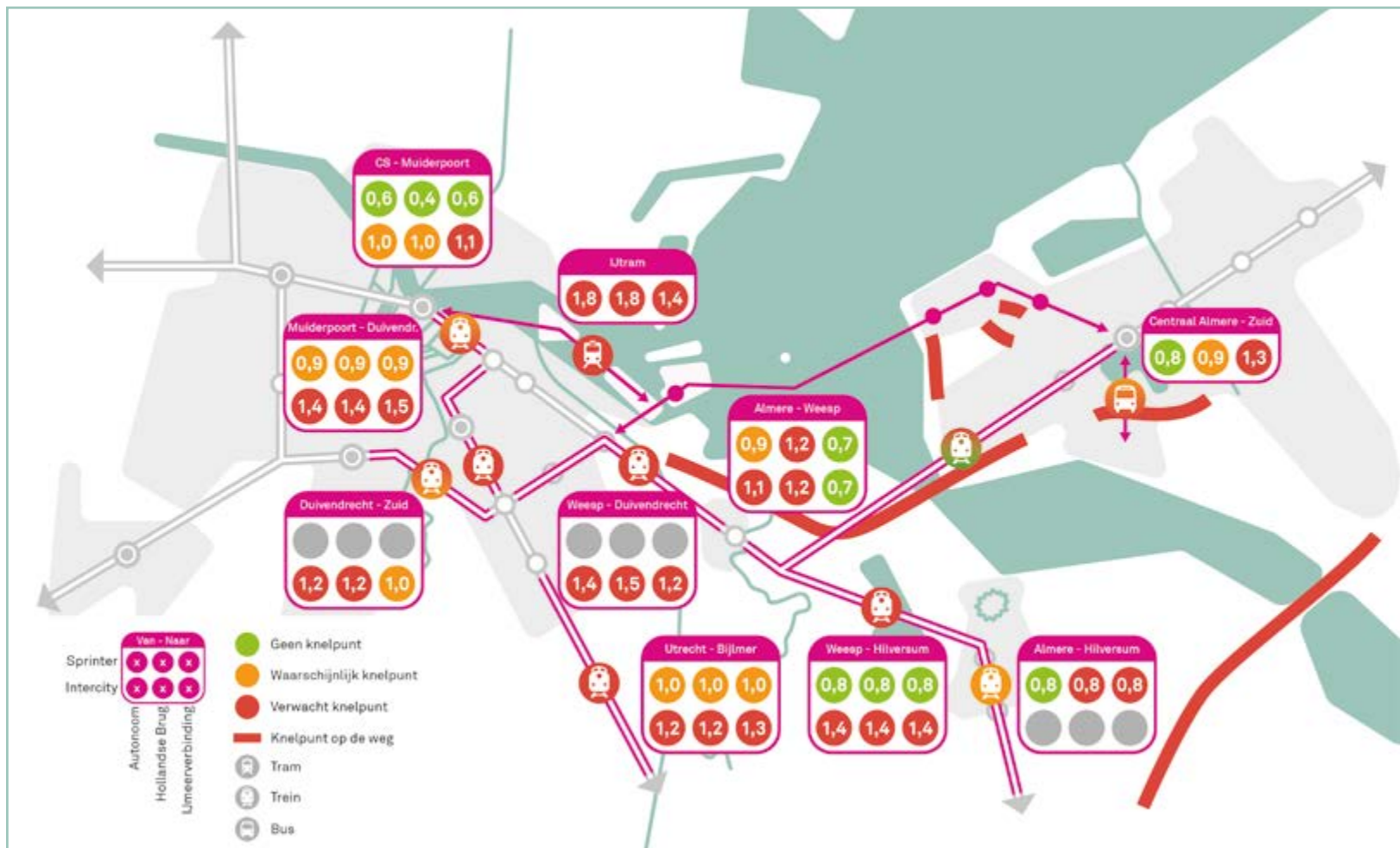
Specifieke informatie rond reistijden, bereikbare locaties binnen 45 minuten en knelpunten is opgenomen in de figuren 4.2, 4.3 en 4.4.

		Autonoom Perspectief 1b 1a 2a 2b 3 1c 4b					
Reistijd OV	Amsterdam IJburg - Amsterdam Zuid	47	0	-13	-13	-5	0
	Amsterdam IJburg - Almere Centrum	61	0	-29	-29	-23	-16
	Almere Pampus - Amsterdam Zuid	61	0	-18	-18	-7	-6
	Almere Pampus - Amsterdam Dam	58	0	-11	-11	0	-13
Reistijd Auto	Amsterdam IJburg - Amsterdam Zuid	25	0	0	0	0	0
	Amsterdam IJburg - Almere Centrum	29	0	0	1	0	0
	Almere Pampus - Amsterdam Zuid	55	0	-4	3	0	0
	Almere Pampus - Amsterdam Dam	62	0	-4	3	0	0

FIGUUR 4.2: REISTIJDEN ONDERZOEKSPERSPECTIEVEN VERGELEKEN MET REISTIID AUTONOOM PERSPECTIEF (IN MINUTEN)



FIGUUR 4.3: TOENAME BEREIKBARE GEBIEDEN BINNEN 45 MINUTEN VANAF ALMERE CENTRAAL (IJMEERVERBINDING EN HOLLANDSE BRUG)



FIGUUR 4.4: KNELPUNTEN VOOR OV EN AUTO (AUTONOOM, HOLLANDSE BRUG EN IJMEERVERBINDING IN 2050)

OV-EXPLOITATIE BIJ IJMEERLIJN KOSTENDEKKEND

De OV-exploitatie van de perspectieven met een IJmeerlijn is al dekkend binnen de looptijd van ABA (2020-2050). Bij een looptijd van 100 jaar nemen de opbrengsten uit de OV-exploitatie in de meeste perspectieven stevig toe (tot maximaal ca. 1 miljard Euro). De kosten, opbrengsten en resultaten van de OV-exploitatie zijn als netto contante waarde weergegeven in de onderstaande tabel.

Kosten bestaan uit de exploitatie- en de beheer- en onderhoudskosten voor OV. Het betreft de extra exploitatie- en beheer- en onderhoudskosten ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Opbrengsten volgen uit de extra reizigerskilometers als gevolg van extra woningbouw, arbeidsplaatsen en mobiliteitsmaatregelen (bijvoorbeeld IJmeerlijn). Het gaat hier om de OV-reizigers met een herkomst en/of bestemming in de MRA.

OV-exploitatie binnen looptijd ABA (30 jaar), NCW 2020, incl BTW *mln Euro

	1A	1B	1C	2A	2B	3	4A	4B
Exploitatiekosten OV	-248	0	-42	-248	-248	-248	-248	-248
Beheer en onderhoudskosten OV	-285	-136	-255	-462	-462	-594	-398	-371
Exploitatieopbrengsten OV	952	211	301	1036	1059	883	907	402
Kostendeckendheid exploitatie (opbrengsten-kosten)	419	74	5	327	349	41	262	-216

OV-exploitatie (100 jaar), NCW 2020, incl BTW *mln Euro

	1A	1B	1C	2A	2B	3	4A	4B
Exploitatiekosten OV	-478	0	-81	-478	-478	-478	-478	-478
Beheer en onderhoudskosten OV	-636	-305	-568	-932	-932	-1147	-768	-717
Exploitatieopbrengsten OV	2166	598	765	2343	2394	1997	2065	982
Kostendeckendheid exploitatie (opbrengsten-kosten)	1052	293	115	932	-983	371	819	-213

FIGUUR EXPLOITATIE OV-KOSTENDEKKENDHEID ⁴

⁴ In deze fase zijn voor Perspectief 1B de exploitatiekosten als gevolg van eventuele extra treininzet niet doorgerekend. Deze eventuele extra kosten maken geen deel uit van de getoonde exploitatiekosten van Perspectief 1B.

4.2 MILIEUEFFECTEN EN MINI-MER

Als onderdeel van het effectenonderzoek is een mini-MER opgesteld door Witteveen + Bos. Vanuit milieuperspectief benoemt en visualiseert de mini-MER op hoofdlijnen de grootste effecten, kansen, risico's en randvoorwaarden voor de verschillende ontwikkelperspectieven van Amsterdam Bay Area. Door de grootste milieueffecten op hoofdlijnen in beeld te brengen, wordt in een vroeg stadium duidelijk met welke effecten en maatregelpakketten voor welke ontwikkelscenario's rekening gehouden moet worden, maar ook waar kansen liggen. Daarnaast geeft de mini-MER inzicht in de volgordelijkheid en de planning van het project en maakt duidelijk waar eventuele investeringen nodig zijn. De mini-MER laat zien dat het thema ecologie bepalend kan zijn voor de ontwikkeling en dat met name op gebied van landschap, cultuurhistorie en archeologie de perspectieven tot grotere risico's leiden. Daarnaast is er sprake van diverse positieve en negatieve effecten, die minder bepalend zijn, maar waarnaar wel nader onderzoek nodig is in volgende fases.

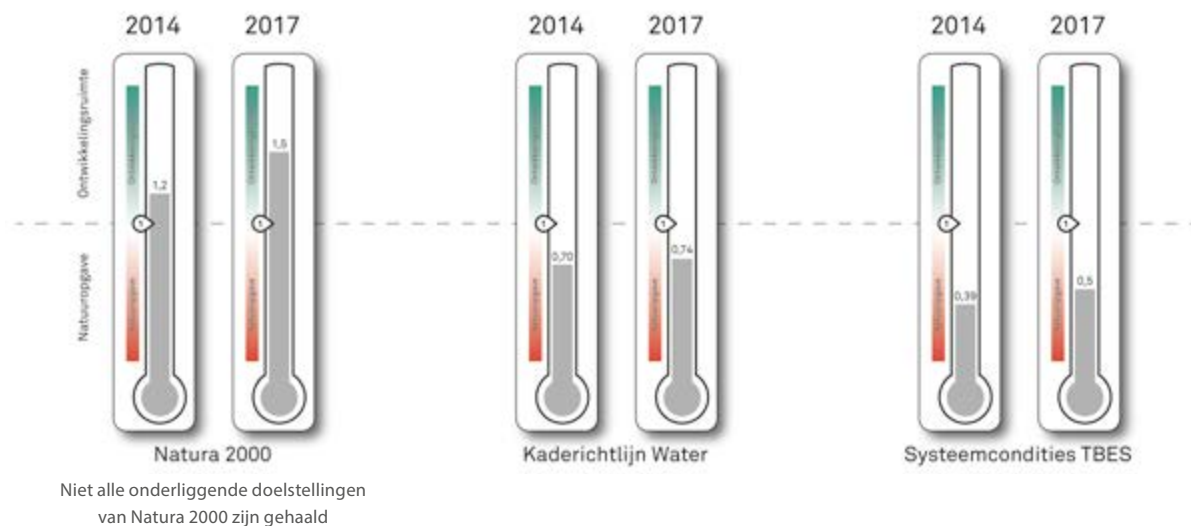
Ecologie

Waterkwaliteit en biodiversiteit van het IJmeer voldoen op dit moment niet aan de normen; de instandhoudingsdoelstellingen (Natura 2000) worden niet behaald. Zie ook figuur 4.5. Daarbij is er sprake van een grote hoeveelheid onzekerheden rond de ontwikkeling van het ecologisch systeem van het Markermeer & IJmeer. Het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen, door realisatie van een toekomstbestendig ecologisch systeem, is een voorwaarde om in het gebied te kunnen ontwikkelen, dit geldt voor elk van de perspectieven.

Aanvullend leidt de realisatie van Amsterdam Bay Area tot extra druk op het systeem door verstoring, stikstofdepositie en toename van recreatiedruk. Hierbij geldt dat een nieuwe verbinding, en met name een brugverbinding, leidt tot meer verstoring dan gebruik van de bestaande infrastructuur. Uit bovenstaande concluderen we dat het noodzakelijk is om

mitigerende/compenserende maatregelen te nemen voor een eventuele belasting van het milieu door de voorgestane ontwikkelingen. Daarnaast is het noodzakelijk gestaag (met elkaar) te blijven werken aan het verbeteren van het ecologisch systeem zodat het op den duur toekomstbestendig is. Dit eindstadium hoeft dus niet bereikt te zijn, zolang de voorgestane ontwikkeling geen (significant) negatieve gevolgen heeft voor de te behalen instandhoudingsdoelstellingen.

Nader onderzoek naar de ontwikkeling van het systeem, mitigerende/compenserende maatregelen en de bijdrage van de natuur bouwstenen aan het systeem is nodig in de volgende fase. Omdat Amsterdam Bay Area nog ruim tijd heeft tot de beoogde realisatie in 2030-2040, is het advies om een adaptieve strategie te kiezen, waarbij de exacte invulling van met name de ecologische bouwstenen wordt ingevuld op basis van andere monitoring van de autonome ontwikkeling van het ecologisch systeem op het Markermeer-IJmeer.



FIGUUR 4.5: HUIDIGE SITUATIE VOLDOET NIET AAN DE NORMEN

Het eerste globale onderzoek laat zien dat bouwstenen tot verschillende effecten kunnen leiden:

- Vernatting van de veengebieden, toevoegen en verbeteren van visverbindingen en het creëren van riet- en luwte-eilanden dragen eraan bij om in 2040 te voldoen aan de doelen voor Natura 2000, KRW en TBES. Door dit soort bouwstenen te realiseren voorafgaand aan het bouwprogramma kan het ecologische systeem herstellen en ontstaat mogelijk ontwikkelruimte.
- Aanleg van stranden, recreatieve zandeilanden en een jachthaven hebben een negatief effect op het behalen van de bovengenoemde doelen.
- Daarnaast zijn er ook onzekere bouwstenen die mogelijk positief dan wel negatief kunnen uitpakken.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

In het landschap is de openheid (op grote schaal) van het Markermeer & IJmeer een belangrijke kwaliteit. Met name een brugverbinding kan deze openheid aantasten. Daarnaast leidt de woningbouwopgave tot flink ruimtebeslag op het open polderlandschap, dat wel al bestemd is voor stedelijke bebouwing. Het advies is om in de volgende fase een ruimtelijk kwaliteitskader op te stellen om de ingrepen zo goed mogelijk in te passen. Amsterdam Bay Area kan daarnaast effect hebben op UNESCO Werelderfgoed de Stelling van Amsterdam en De Nieuwe Hollandse Waterlinie. Met name de aanleg van een brug kan tot sterk negatieve effecten leiden als het vrije zicht van en naar de aanwezige forten, in het bijzonder bij forteiland Pampus, wordt belemmerd. Een goede inpassing in relatie tot UNESCO Werelderfgoed is voorwaardelijk voor het behoud van de UNESCO status. Op gebied van archeologie wordt het IJmeer voor de kust van Amsterdam als archeologische schatkamer gezien. Er zijn in de rijke geschiedenis van Amsterdam zoveel

schepen voor de kust vergaan dat het IJmeer vol ligt met archeologische resten. De perspectieven waarin een brug of tunnel wordt gerealiseerd leiden tot een groot risico op aantasting van archeologische waarden.

Overige effecten

De perspectieven leiden tot diverse andere negatieve en positieve effecten. Het gaat hierbij om effecten die niet direct bepalend zijn voor haalbaarheid van het project, maar die wel in een volgende fase nader moeten worden onderzocht. Zo kan er sprake zijn van effect op luchtkwaliteit (met name bij een autoverbinding) en geluids- en trillingshinder (met name bij een brug of treinverbinding), leiden alle alternatieven tot veel bodemroering en grondverzet en zijn er effecten op recreatie en scheepvaart (met name bij een brug) door het kruisen/afsluiten van vaarroutes en toenemende drukte op het water. Tegelijkertijd bieden verschillende bouwstenen ook kansen voor recreatie.

In de basis is een grote ruimtelijke ontwikkeling daarbij niet duurzaam, maar de duurzaamheidsmaatregelen zijn ook een kans. Wanneer deze maatregelen als randvoorwaarden opgenomen worden, kunnen veel van de negatieve effecten weggenomen worden. De ontwikkelperspectieven bevatten allemaal duurzame maatregelen op het gebied van circulariteit, energieneutraal, klimaatadaptiviteit en natuurinclusiviteit. Alle ingrepen dragen positief bij aan duurzaamheid maar kunnen niet geheel de effecten van het omvangrijke bouwprogramma mitigeren. Dit benadrukt het belang van het inzetten op duurzaamheidsmaatregelen.

Omdat Amsterdam Bay Area nog tijd heeft (beoogde realisatie is pas in 2030-2040), wordt geadviseerd een adaptieve strategie te kiezen die de autonome ontwikkeling, van met name het ecologisch systeem op het Markermeer-IJmeer, monitort. Het advies is ook om beter in beeld te brengen wat de ruimtelijke opgave is van het projectplan.

BRONNEN

- Programmaplan Samen werken Aan Bereikbaarheid: afweegkader (mei 2019)
- Mobiliteitsonderzoek Amsterdam Bay Area (Goudappel Coffeng en RHDHV, 25 september 2020), bereikbaarheidsonderzoek
- Amsterdam Bay Area Mini-MER, quick scan milieueffecten (Witteveen+Bos, 28 september 2020)







5 Haalbaarheidsonderzoek

De effectenstudies hebben gedetailleerde informatie opgeleverd voor de uitwerking van de business case en de mini-MKBA's van de onderzoeksperspectieven. De kansen voor alternatieve bekostiging zijn in een afzonderlijke studie in beeld gebracht. De resultaten van deze studies geven inzicht in de haalbaarheid van de (onderdelen van) de onderzoeksperspectieven en de maatschappelijke meerwaarde van verschillende oplossingsrichtingen.

Ook voor het opstellen van de haalbaarheidsonderzoeken is een beroep gedaan op onderzoeksbureaus. Zij werden daarbij begeleid door experts van alle betrokken nationale en regionale organisaties, die via expertsessies de onderzoeken hebben begeleid en de resultaten inhoudelijk hebben beoordeeld. De resultaten van de onderzoeken worden hieronder toegelicht.

5.1 INTEGRALE PUBLIEKE BUSINESS CASE

Fakton heeft voor de negen onderzoeksperspectieven een integrale publieke businesscase opgesteld, die per onderzoeksperspectief de kosten en opbrengstpotentie inzichtelijk maakt. Er is aandacht besteed aan enerzijds de opbrengstpotentie van de gronden van publieke partijen (inclusief afdrachten private gronden). Anderzijds aan de bovenregionale publieke investeringen in bereikbaarheid (incl. verwervingen) en natuur, landschap & recreatie en de grondexploitatiekosten bij vastgoedontwikkeling (bouw- en woonrijpmaken, maatregelen energieneutraal en circulariteit, boekwaarden en overige GREX-kosten). Bij het bepalen van de netto opbrengstpotentie van de GREX zijn de overkoepelende publieke investeringen niet meegenomen.

Wanneer wordt gekeken naar de verwachte kosten en baten van de gebiedsontwikkeling, zien we dat deze in alle perspectieven een netto opbrengstpotentie hebben, afgezet tegen de opbrengsten die reeds zijn bestemd (autonome ontwikkeling, zie onderstaande tabel 5.1). Deze tabel geeft de totale opbrengstpotentie voor wonen en werken van de onderzoeksperspectieven. Daarbij zijn de opbrengsten van plannen en projecten waarover reeds is besloten zoals IJburg (autonome ontwikkeling) in mindering gebracht om te komen tot de netto opbrengstpotentie. De publieke gronden zijn grotendeels in handen van de gemeenten (met name Almere) en het Rijksvastgoedbedrijf.

	Totale opbrengstpotentie (incl. private bijdragen)	GREX-kosten (publiek)	Opbrengstpotentie	Netto opbrengstpotentie (t.o.v. 0-perspectief)
	*min. Euro	*min. Euro	*min. Euro	*min. Euro
Perspectief 0	2.434	953	1.481	-
Perspectief 1A	3.608	1.866	1.742	261
Perspectief 1B	3.506	1.826	1.680	198
Perspectief 1C	3.608	1.860	1.748	266
Perspectief 2A	3.826	1.916	1.910	429
Perspectief 2B	3.874	1.941	1.933	452
Perspectief 3	3.332	1.777	1.555	73
Perspectief 4A	3.690	1.848	1.842	361
Perspectief 4B	3.690	1.841	1.849	367

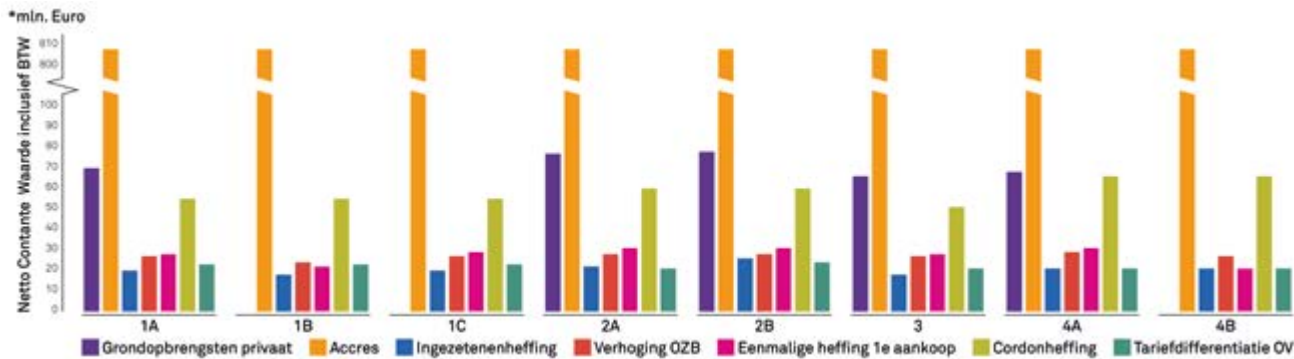
Alle bedragen in NCW 2020 inclusief btw.

FIGUUR 5.1: OPBRENGSTPOTENTIE GREX PER ONDERZOEKSPERSPECTIEF

5 Een deel van deze opbrengsten vallen binnen lopende grondexploitaties, waardoor de opbrengsten al bestemd kunnen zijn. De gepresenteerde kosten en opbrengsten zijn op zichzelf staande onderdelen. Deze getallen lenen zich niet voor het bepalen van een saldo per onderzoeksperspectief.

5.2 ALTERNATIEVE BEKOSTIGING

Per perspectief zijn door Rebel Group zeven instrumenten voor alternatieve bekostiging uitgewerkt en doorgerekend om een beeld te krijgen van de haalbaarheid en toepasbaarheid van deze alternatieve bekostigingsinstrumenten voor ABA als geheel (figuur 5.2). De volgende instrumenten zijn onderzocht: grondopbrengsten, bijdrage vanuit privaat grondbezit, accres, onroerendzaakbelasting (OZB), eenmalige heffing 1e aankoop, ingezetenenheffing, cordonheffing en tariefdifferentiatie OV



FIGUUR 5.2: OPBRENGSTEN ALTERNATIEVE BEKOSTIGING

Alle bedragen in NCW 2020 inclusief btw.

IJmeerlijn. Het instrument Grondopbrengsten betreft hier andere opbrengsten dan de grondopbrengsten uit de integrale Business Case. Het betreft bijdragen uit gronden in privaat eigendom middels kostenverhaal (gekoppeld aan investeringen in regionale bereikbaarheid).

Rebel Group heeft daarbij ook de haalbaarheid van de diverse instrumenten in kaart gebracht (figuur 5.3).

De studie leidt tot de volgende conclusies:

- De opbrengstpotentie van een cordonheffing is substantieel, de overige instrumenten hebben een veel beperktere potentie.
- Combineren van instrumenten is niet in alle gevallen mogelijk, omdat opbrengstenbronnen deels overlappen. Dit leidt tot een stapeling van lasten voor dezelfde bron.
- Bij ieder instrument zijn er issues met haalbaarheid en toepasbaarheid, veelal op het gebied van verruiming van de wet- en regelgeving en met betrekking tot profijtbeginself, doelmatigheid en draagvlak.
- Bij ieder instrument zijn bestuurlijke afspraken tussen de betrokken publieke partijen noodzakelijk.
- Meerjarig commitment en afspraken tussen Rijk en Regio zijn noodzakelijk voor zekerheid bijdrage aan de multi-modale bereikbaarheid.
- Afspraken zijn nodig over beheer en allocatie van de extra inkomsten, bijvoorbeeld via een Regio Fonds.
- Alternatieve Bekostiging kan, zoals eerder bij andere studies ook is aangetoond, nooit 100 procent van de bekostiging dragen. Afspraken over Alternatieve Bekostiging hebben daarom altijd relatie met of zijn aanvullend op afspraken over reguliere bekostiging.

	Rechtmatig	Doelmatig	Uitvoerbaar	Profijtbeginself	Neveneffecten	Maatschappelijk	Bestuurlijk	Noodzakelijk besluit
1 Grondopbrengsten privaat	-/+	+	+	+	0/+	0/+	0/+	Nieuwe Omgevingswet nodig. Vraag om anterieure overeenkomsten tussen gemeente en ontwikkelaars.
2 Accres	0	0	0/+	+	+	+	0/+	Raadsbesluit voor langjarig toewijzen middelen die ontstaan door groei van de stad (inwonersaantal).
3 Ingezetenenheffing	0	+	+	+	+	+	+	Aanpassing Gemeentewet nodig om deze gemeentelijke belasting te mogen heffen.
4 Verhoging OZB	+	0	+	+	0/+	0/+	0/+	Aanpassing Financiële Verhoudingswet nodig om vereffening inkomsten via Gemeentefonds te voorkomen.
5 Eenmalige heffing 1e aankoop	+	+	+	+	0/+	0	0	Wettelijke grondslag moet worden vastgesteld.
6 Cordonheffing	-	+	0/+	0/+	0/-	0/-	0/-	Nieuwe wetgeving nodig; bestuurlijk complex.
7 Tariefdifferentiatie OV	+	0/-	+	+	0/-	0/-	0/+	Tariefdifferentiatie OV – Afspraken nodig tussen vervoersbedrijven en concessieverlenende overheden.

FIGUUR 5.3: HAALBAARHEID ALTERNATIEVE BEKOSTIGING

5.3 OVERKOEPELEND BEELD IN DE MINI-MKBA

Decisio heeft een mini-MKBA opgesteld waarmee via het MKBA-instrument op een 'quickscan' manier inzicht gegeven wordt in de potentiële maatschappelijke kosten en baten van de onderzoeksperspectieven. Daarmee is ook op hoofdlijnen integraal gekeken naar de maatschappelijke kosten en baten van gebiedsontwikkeling en investeringen in infrastructuur.

De gehanteerde werkwijze is in lijn met verschillende werkwijzers en leidraden voor het opstellen van een MKBA van een integrale opgave op het gebied van gebiedsontwikkeling (woningbouw en economisch programma) en transport-infrastructuur. De uitgewerkte Mini-MKBA is zoveel als mogelijk in aansluiting bij het gedachtegoed van een volwaardige MKBA uitgevoerd, op enkele onderdelen voldoet deze echter niet aan alle eisen van een volwaardige MKBA. Met deze analyse t.a.v. het nulalternatief is een realistische inschatting gemaakt, die het onderzoeksbureau ook in andere MKBA's zo toepast. Deze systematiek is al eens besproken met de planbureaus, zij zijn met deze onzekerheden bekend en kunnen dit volgen. Daarmee zijn de uitkomsten in ieder geval solide als het gaat om vergelijkingen met andere MKBA's en zoveel als mogelijk uitgewerkt volgens de richtlijnen van de MKBA.

In deze fase van onderzoek met het bijbehorende abstractie-niveau van de projecten, zijn er nog enkele onzekerheden die in een volwaardige MKBA aandacht verdienen.

- Er is in dit stadium van de gebiedsontwikkeling geen volledig uitgewerkt nulalternatief (wel sluit de denklijn van het nulalternatief aan bij de richtlijnen).
- De integrale gebiedsontwikkelingen zijn als totaalpakket uitgewerkt. De onderdelen zijn niet afzonderlijk beoordeeld.

De resultaten van de mini-MKBA zijn in onderstaande tabel 5.4 samengevat. Daarbij valt op dat bij realisatie van de IJmeer-verbinding een MKBA met een baten/kosten-verhouding van 1 of hoger mogelijk is. In dat geval is sprake van een positief maatschappelijk rendement van de investeringen, de (maatschappelijke) baten overstijgen de (financiële en maatschappelijke) kosten. Een verklaring hiervoor is dat vooral wonen en werken veel maatschappelijke waarde bieden en de omvang van het bouwprogramma en mobiliteitstransitie o.a. de vervoerswaarde van de IJmeerlijn verbeteren (zie ook kader 5A).

De analyse van de tabel met resultaten van de mini-MKBA leidt tot de volgende inzichten:

- 1 De varianten met een IJmeerlijn (metro) komen het meest gunstig uit de analyse. In deze varianten overtreffen de maatschappelijke baten de kosten. Dat geldt niet voor alternatief 3 Lake District vanwege de hoge kosten voor infrastructuur (IJmeerlijn ondergronds tot aan Almere Centraal).
- 2 Alle varianten zonder IJmeerlijn (huidig spoor, auto en HOV-bus via IJmeer en lightrail om de baai) komen ongunstig uit de analyse (zij hebben een negatief saldo van maatschappelijke kosten en baten). Er worden altijd nog aanzienlijke investeringen in de infrastructuur gedaan in de perspectieven, maar deze leveren weinig op: lage OV-exploitatieopbrengsten en lage bereikbaarheidsbaten. Kanttekening is dat de bereikbaarheidseffecten voor het autoverkeer van de autobrug (in perspectief 1C) niet berekend zijn.
- 3 In alle varianten gaat de autobereikbaarheid er in Amsterdam Bay Area op achteruit; de congestie neemt toe door de gebiedsontwikkeling en het verkeer dat daarmee samenhangt. Investerings in het OV compenseren niet voldoende om dit effect teniet te doen. Wel kan het aantal auto's op de Hollandse Brug verminderen bij aanleg van een IJmeerlijn. Buiten ABA vermindert de congestie door een afname van verkeer, doordat elders minder woningbouw plaatsvindt. Voor dit effect geldt: hoe meer woningen in ABA hoe groter het effect.

Alle bedragen in NCW 2020 inclusief btw.

*min. Euro	1A	1B	1C	2A	2B	3	4A	4B
Wonen en werken	1623	1517	1597	1859	1978	986	1746	1746
Duurzaamheid	-430	-351	-389	-478	-460	-409	-423	-418
Bereikbaarheid	-480	-2143	-1922	-940	-723	-2443	-1044	-2545
Natuur, recreatie en ecologie	-189	-225	-208	-219	-177	-648	-313	-313
Score in MKBA	1,1	0,8	0,7+?	1,0	1,1	0,6	1,0	0,6

FIGUUR 5.4: RESULTATEN MINI-MKBA

- 4 In algemene zin geldt dat een toevoeging van het aantal woningen leidt tot hogere kosten én hogere baten. Het perspectief Archipel met de hoogste aantallen woningen en arbeidsplaatsen in ABA heeft daardoor de hoogste kosten (op perspectief 3 met grote OV en natuurinvesteringen na) en de hoogste maatschappelijke baten. Deze komt van alle onderzoeksperspectieven het meest positief uit de MKBA. Voor het perspectief Archipel+ geldt wel de veronderstelling dat bedrijven zich ook daadwerkelijk in de aangenomen aantallen rond Almere willen vestigen; bedrijven hebben meer alternatieve vestigingsplaatsmogelijkheden dan dat woningzoekenden hebben (gezien de grote woningbouwopgave).
- 5 De variant met de laagste kosten (1B) heeft ook de laagste baten: zowel de baten die in euro's zijn uitgedrukt als de kwalitatieve baten zijn beperkt. De variant met de hoogste kosten (3) heeft ook relatief lage in euro's uitgedrukte baten, met name door de lagere woningaantallen. De kwalitatieve baten op het gebied van landschap, ecologie, natuur en recreatie zijn juist hoog.
- 6 De belangrijkste kostenposten in de perspectieven zijn de investeringen in de infrastructuur, gevolgd door de investeringen in natuur & ecologie, grondexploitatie (aankoop, bouwrijpmaken, etc.) en duurzaamheid. Waarbij voor natuur geldt dat een groot deel van de kosten ook 'autonoom' dus in het nulalternatief gemaakt moeten worden.
- 7 De belangrijkste batenposten zijn de OV-exploitatie in de IJmeervarianten, agglomeratie-effecten die samenhangen met de woningbouw in ABA (meer inwoners en banen in elkaars bereik dus een betere match arbeidsmarkt, schaalvoordelen en meer kennisuitwisseling) en de bereikbaarheidseffecten voor autoverkeer en OV-reizigers.
- 8 Tot slot is er een aantal belangrijke kwalitatieve batenposten. De investeringen in duurzaamheid en landschap, natuur/ecologie en recreatie zijn vrij fors. Dit geldt met name voor Lake District. De baten van investeringen in natuur en duurzaamheid zijn niet altijd te kwantificeren, maar zeker relevant met het oog op klimaatverandering. De ruimtelijke impact van iedere ingreep, zoals een brug over het IJmeer, is niet in euro's gewaardeerd. Verder geldt dat in ABA de natuur erop achteruitgaat door de grote bouwvolumes, maar dat buiten ABA veel ruimte bespaard wordt. Hoe intensiever in ABA gebouwd wordt, hoe minder woningbouw elders nodig is.
- 9 Tot slot zijn er verschillende optimalisatiemogelijkheden: zowel door samenstellingen van perspectieven, maar ook door aanpassingen van maatregelen en bijvoorbeeld aanvullend mobiliteitsbeleid (parkeerbeleid, fietsbeleid, hubs, etc.). De kansen hiervoor zijn het grootste bij dichte bebouwing en goed OV (per IJmeerbrug) naar Amsterdam.

EEN INTEGRALE MKBA IN PLAATS VAN EEN INFRASTRUCTURELE MKBA

De werkwijze voor de mini-MKBA wijkt wezenlijk af van infrastructurele MKBA die in het verleden voor de IJmeerverbinding is uitgevoerd, waardoor de resultaten niet vergelijkbaar zijn. De belangrijkste verschillen zijn:

- In het kader van RRAAM is een MKBA opgesteld voor de IJmeerverbinding als zelfstandig infrastructuurproject. Deze MKBA had een sectorale opzet, terwijl ABA een integrale opgave betreft. In de sectorale MKBA zijn niet alle effecten meegenomen die relevant zijn voor de ontwikkeling van de concurrentiepositie en de sociaal-economische structuur voor de regio en de stad.
- De mini-MKBA voor de integrale opgaven in de Amsterdam Bay Area (onderdeel van het haalbaarheids-onderzoek van ABA) is uitgevoerd in de vorm van een integrale MKBA, waarbij aandacht is besteed aan investeringen in mobiliteit, infrastructuur, gebieds-ontwikkeling, natuur, ecologie, landschap en energie, waarna inzicht wordt gegeven in de potentiële maatschappelijke kosten en baten van de onderzoeksperspectieven. Daarmee is integraal gekeken naar de maatschappelijke kosten en baten van gebieds-ontwikkeling en investeringen in infrastructuur.

BRONNEN

- Amsterdam Bay Area, Rapportage businesscase (Fakton Consultancy, 21 september 2020)
- Alternatieve bekostiging perspectieven Amsterdam Bay Area, Rapportage Quick Scan (Rebel Group, 3 september 2020)
- Mini-MKBA Amsterdam Bay Area, Eindrapportage (Decisio, 23 september 2020)



6 Realitycheck

Woon- en werkprogramma

Het woon- en werkprogramma van de onderzoeksperspectieven zocht de uiteinden van het speelveld op. In dit hoofdstuk komen we op basis van de laatste inzichten (opgedaan door de uitgevoerde studies) tot eerste keuzes om te komen tot een realistisch programma.

6.1 WONEN

In de onderzoeksperspectieven wordt uitgegaan van 92.000 tot 112.000 woningen in de gehele ABA, waarvan 25.000 tot 41.000 in Almere Pampus en 9.500 tot 15.000 in Almere Centraal.

De uitgevoerde studies na het definiëren van de onderzoeksperspectieven gaven inzichten om eerste keuzes te kunnen maken rond een realistisch woonprogramma in Almere. Zie ook kader 6A.

Uit de perspectievenstudie en studies rond het Handelingsperspectief Oostflank MRA blijkt dat in Almere Centraal 10.000 nieuwe woningen te realiseren zijn en in Almere Pampus 25.000 tot 35.000. Dit is als volgt onderbouwd:

- Almere versnelt tot 2030 de woningbouw. Voor de komende 10 jaar wordt conform de ambities voor de doorontwikkeling van Almere Centraal uitgegaan van 25.000 nieuwe woningen, tegen 15.000 de afgelopen 10 jaar. Een aanzienlijk deel wordt in Almere Centraal gerealiseerd, waarvoor een stevige verdichting voorzien wordt.
- Voor Almere Centraal is gebruik gemaakt van de resultaten van de werkplaats Almere Centraal. Om zeker te zijn van de haalbaarheid is ervoor gekozen om uit te gaan van de onderzijde van de bandbreedte. Almere Centraal bestaat uit een aantal plekken waar al plannen voor zijn zoals het Floriade terrein, projecten in het stadshart van Almere en plekken waar het laadvermogen voor is ingeschat.

- Voor de ontwikkeling van Pampus is door Almere een uitgangspunt van 25.000 woningen meegegeven. Deze aantallen passen binnen de bandbreedtes van de MRA Verstedelijkingsstrategie. Uit het perspectievenonderzoek blijkt dat een 'laadvermogen' voor Pampus van 25.000 tot 35.000 woningen mogelijk is, dat past binnen de bandbreedte MRA en afhankelijk is van de gekozen typen woonmilieus op Pampus. Het ontwikkelen van stedelijke woonconcepten in hoge dichtheid en hoge mate van functiemenging in Almere Centraal geeft ook vertrouwen in stedelijke dichtheden in Almere Pampus. Mede ook door de potentie die het waterfront biedt voor wonen met uitzicht. Verder betekent het realiseren van veel arbeidsplaatsen (met name ook stuwende en sturende economie) op Pampus dat er automatisch ook in hogere dichtheden gebouwd gaat worden.
- Centrumstedelijke mixmilieus hebben hogere woningaantallen dan buitenstedelijke en groenstedelijke woonmilieus. Meer dan 25.000 woningen bouwen lijkt dus realistisch; 35.000 is het maximale aantal dat in Almere Pampus met behoud van kwaliteit van het gebied en balans met de bestaande stad (een goede samenhang en afstemming tussen de ontwikkeling van Pampus en de ontwikkeling van Almere Centrum) gerealiseerd kan worden.

In de onderzoeksperspectieven is uitgegaan van het tot de zomer van 2020 vigerende beleid rond de verdeling tussen gereguleerde huur (35%), vrije sectorhuur/middensegment koop (31%) en dure segment (34%) woningen. Na de zomer is de Woonvisie 2020-2030 van Almere vastgesteld, met nieuwe uitgangspunten voor Almere voor de komende 10 jaar. Op basis van de Woonvisie en de vanaf 2030 voorspelde woonvraag, heeft Almere voorspelling gedaan voor de verdeling van nieuwbouw tot en met 2050. In het vervolg gaan wij daarom uit van gereguleerde huur (25%), vrije sectorhuur/middensegment koop (45%) en dure segment (30%) woningen.

EEN MOZAIËK AAN WOONMILIEUS



Verstedelijkingsas versus ontspannen wonen

Op de as Almere centraal, Pampus, IJburg, Diemen en Amsterdam Zuid wordt ingezet op stedelijke dichtheden en functiemenging. Rond de Baai is er ruimte voor ontspannen woonmilieus, vaak in een meer landelijke setting.



Palet aan woonmilieus

Diverse woonmilieus worden om de Baai en in Almere Pampus ontwikkeld. Deze verscheidenheid aan woonmilieus versterkt de veelkleurigheid van de Oostflank.

Almere Centraal

- Ca 10.000 extra woningen
- Hoge stedelijke dichtheden

Almere Pampus

- Ca 25.000-35.000 extra woningen
- Gebalanceerde ontwikkeling met bestaande stad
- Hogere dichtheden en stedelijkheid rond haltes
- Lagere dichtheden aan de randen



PBL WOON- EN WERKMILIEUS

Het woonprogramma bevat verschillende woon- en werkmilieus. In lijn met de afspraken in RRAAM zijn dit stedelijke en suburbane milieus. De milieus verschillen van elkaar rond ruimtelijke dichtheden en functiemening. Wij sluiten aan bij de definities van de woon- en werkmilieus van het Planbureau voor de Leefomgeving.

FSI

Dichtheid wordt uitgedrukt in Floor Space Index (FSI). Bij kavels is de FSI een gemiddelde van het aantal bouwlagen van het bebouwde oppervlak waarbij ook de onbebouwde buitenruimte wordt meegeteld. De index is hoog in gebieden met veel bebouwing en verdiepingen, en nul als de grond braak ligt of niet is bebouwd.

MXI

Functiemenging wordt uitgedrukt in Mixed Use Index (MXI). Deze maat drukt de verhouding uit tussen wonen en niet-wonen. De MXI bestaat uit de bruto vloeroppervlakte voor wonen gedeeld door de totale vloeroppervlakte voor alle functies in een gebied. Een gebied met een MXI van 1 bestaat uit alleen wonen, een gebied met een MXI van 0,1 is voornamelijk bedoeld om in te werken.



HOOGSTEDELIJK

FSI 2
MXI 0,8



CENTRUMSTEDELIJK

FSI 1,5
MXI 0,6



BUITENSTEDELIJK

FSI 1
MXI 0,9



GROENSTEDELIJK

FSI 0,5
MXI 1



DORPS

FSI 0,3
MXI 1





6.2 WERKEN

In de onderzoeksperspectieven is uitgegaan van 29.000 tot 65.000 extra banen in ABA, waarvan 24.000 tot 60.000 in Almere. Ook hier geldt dat nadere analyses inzichten geven om te komen tot eerste keuzes rond een realistisch werkprogramma in Almere.

Ca. 40.000 extra banen tot 2050 in ABA, waarvan ca. 35.000 (range 30.000 tot 40.000) in Almere, wordt als maximaal haalbaar gezien. Het gaat om ca. 16.500 banen in Pampus, 14.500 in Centraal, 2.500 rond knooppunten en 2.500 in Oosterwold. De overige arbeidsplaatsen landen aan de Amsterdamse zijde en in Weesp.

Een groei met 35.000 banen in Almere impliceert een jaarlijkse groei met 1,3%. Afgezet tegen de cijfers uit het EZ Kader Verstedelijkingsstrategie MRA is die 1,3% een stevige, maar realistische, ambitie. In het genoemde kader wordt namelijk op MRA-niveau ook met een banengroei van bijna 1,3% per jaar gerekend bij een polycentrische verdeling voor Almere-Lelystad. Deze voortvarende ontwikkeling van banen in Almere sluit ook aan bij de beoogde polycentrische ontwikkeling van de MRA (conform de afspraken in het BO Leefomgeving van juni 2020).

Alleen al de groei van het aantal inwoners (150.000) leidt tot groei met een kleine 20.000 banen door de bevolkingsvolgende werkgelegenheid in Almere. Om de beoogde banengroei te realiseren, zijn er – naast de bevolkingsvolgende banen – tenminste 15.000 stuwende banen extra nodig om te komen tot de beoogde 35.000 (in sectoren als industrie, bouw, logistiek en ICT en een deel van de zakelijke diensten en creatieve industrie). Dat ook de economische ecologie daarmee nog maar pril aanwezig is, maakt de arbeidsmarkt in Almere kwetsbaar. Hoewel er veel inzet nodig is om banen aan Almere

te binden zal de economische ecologie komende jaren ook volwassener en stabiel worden.

Mogelijke bouwstenen voor het aanjagen van de stuwende werkgelegenheid zijn:

- Uitwerken van de afspraken in het kader van het Bestuurlijk Overleg Leefbaarheid 2020 voor woningbouw, werkgelegenheid en bereikbaarheid tot 2030
- Als Almere erin slaagt om via een 'living lab concept' in enkele ontwikkelingen in de stad voorop te lopen dan ligt daar een aangrijpingspunt voor extra groei. Met name energietransitie, de ontwikkeling naar een circulaire economie, verduurzaming van de bestaande woningvoorraad in de MRA en de nieuwbouwpoging.
- Voor een vervolg zou het goed zijn om de mogelijkheden van 'triggers' en programma van stuwende bedrijvigheid te verkennen waarbij gebruik wordt gemaakt van de agglomeratiekracht in de MRA. Immers, deze agglomeratiekracht draagt bij aan het realiseren van extra groei van economische activiteiten die innoveren, van elkaar leren en kennis delen.
- Versterking van het onderwijs in brede zin en van technisch (inclusief ICT, medisch-technisch, agrarisch-technisch) onderwijs op alle niveaus in het bijzonder, is nodig om de stad ook op dat vlak een stap vooruit te laten zetten. Het liefst in combinatie met een kennisinstituut of een stevig trekkend bedrijf.
- Almere kan ook plaats bieden aan bedrijvigheid die elders in de MRA moet wijken, daarom is het zaak op MRA-schaal zoveel mogelijk bedrijven te verleiden tot een verhuizing naar Almere en over de inzet daarop afspraken te maken.
- Ook het verplaatsen of nieuw te vestigen van culturele functies of overheidsinstellingen moet een onderdeel zijn van een groeistrategie voor Almere.

BRONNEN

- Perspectievenboek Amsterdam Bay Area (Uitwerking perspectieven Amsterdam Bay Area Werkplaats Rond de Baai (Handelingsperspectief) en MIRT-onderzoek (SBAB) (september 2020)
- Woonvisie 2020-2030, Thuis in Almere (juni 2020)
- Op weg naar een Handelingsperspectief Oostflank MRA 2020-2030, Resultaat verkenningen fase 1 (26 september 2019)
- Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland & Flevoland (november 2019)
- EZ Kader Verstedelijkingsstrategie MRA (William Stokman, Economie Verstedelijkingsstrategie MRA, maart 2020)
- ABA banengroei Almere (Bureau Buiten, 2 oktober 2020)



7 Inzichten uit het onderzoek voor de ontwikkelstrategie

7.1 LANDSCHAP, DUURZAAMHEID EN RECREATIE BIEDEN KANSEN

Op basis van het uitgevoerde onderzoek, waarvan de resultaten zijn gedeeld in de voorgaande hoofdstukken, is gekomen tot negen overkoepelende inzichten. Deze inzichten worden vervolgens in het volgende hoofdstuk gebruikt bij het komen tot een ontwikkelstrategie.



Het onderzoek laat zien dat de ambities rond landschap, duurzaamheid en recreatie belangrijk zijn voor een duurzame en succesvolle gebiedsontwikkeling. De unieke landschappelijke kwaliteiten moeten een basis geven voor de verdere ontwikkeling. Hierbij gaat het niet alleen om het IJmeer, maar ook om de gebieden rond het IJmeer. De voorziene maatregelen moeten een goede basis geven voor ruimtelijke plannen met onderscheidende woonmilieus in de MRA. De onderzoeken laten zien dat de ambities kansen bieden en de kwaliteit van de gebieden voor toekomstige gebruikers versterkt. Daarbij spelen ook uitdagingen, zoals goed omgaan met UNESCO werelderfgoed.



NATUURBOULEVARD AMSTERDAM MUIDEN

7.2 ABA BIEDT RUIMTE VOOR EEN STEVIG WOON- EN WERKPROGRAMMA

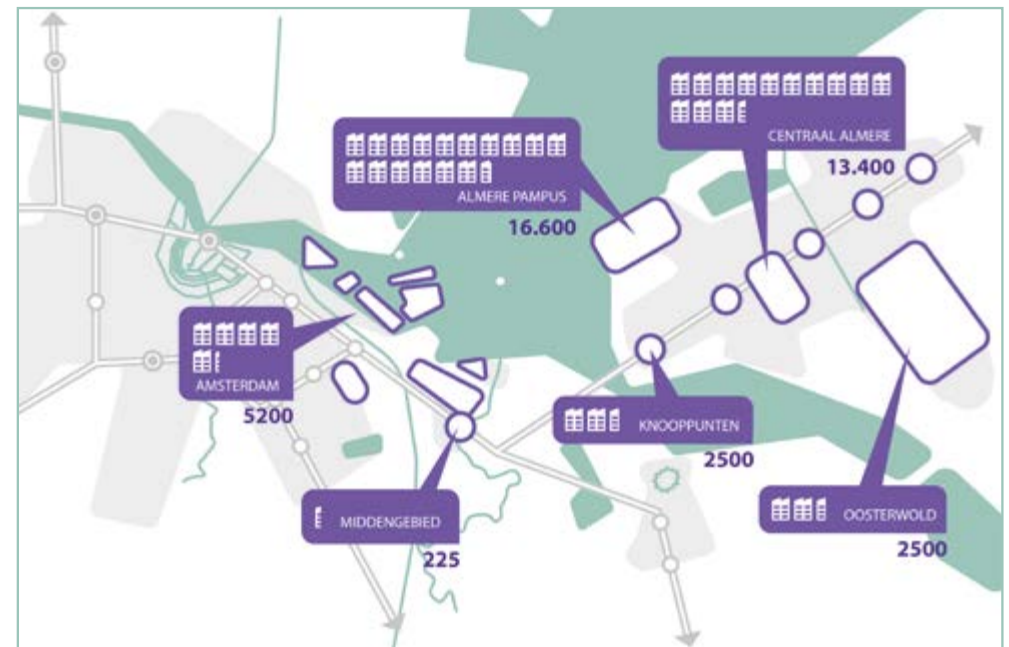


In de gehele Bay Area kunnen in de planperiode tot 2050 in totaal 100.000 woningen gerealiseerd worden, waarmee ca. 1/3 van de woningbouwopgave voor de MRA wordt ingevuld. Pampus levert hier een fors aandeel in met 25.000-35.000 woningen. De realisatie van ca. 10.000 extra woningen door een stevige verdichting in Almere Centraal geeft meer gewicht aan de bestaande stad en draagt zorg voor de noodzakelijke centrumvorming in Almere. Voor de komende jaren is al een stevig bouwprogramma voorzien in onder andere IJburg.

Onderzoek laat zien dat het voor ABA haalbaar is om 40.000 extra banen tot 2050 te realiseren, waarvan het merendeel (ca. 35.000) in Almere. Dit kan gerealiseerd worden door het versterken van het economisch profiel Almere binnen de MRA. Actielijnen zijn o.a. de ontwikkeling van Almere Broedplaats MRA en van technische opleidingen gericht op transitie, op alle niveaus. Om de potentie volledig te benutten zijn binnen de MRA afspraken over verplaatsing van bedrijven en instellingen noodzakelijk.

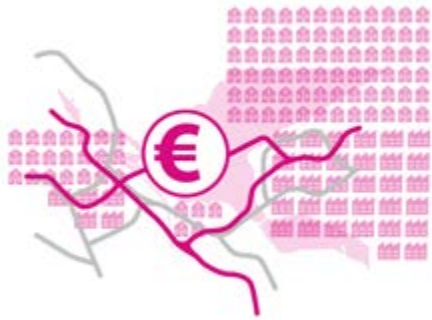


FIGUUR 7.1: WONINGBOUWPROGRAMMA ONTWIKKELSTRATEGIE AMSTERDAM BAY AREA



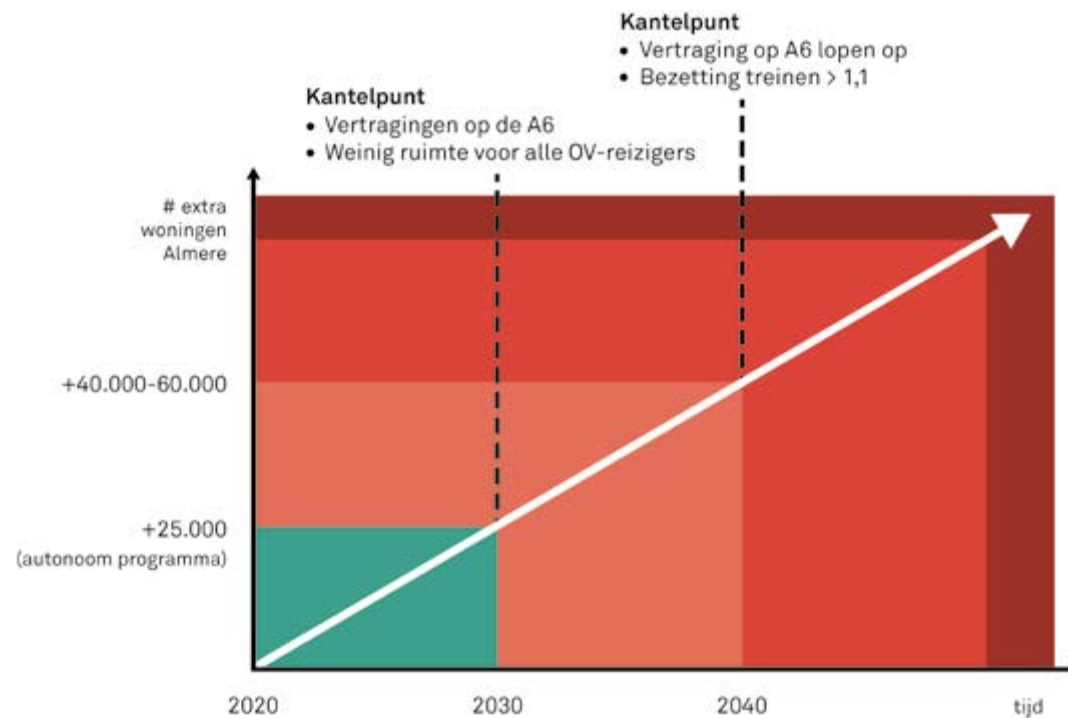
FIGUUR 7.2: WERKPROGRAMMA ONTWIKKELSTRATEGIE AMSTERDAM BAY AREA

7.3 BEREIKBAARHEIDSVESTERINGEN ZIJN NODIG OM GROEI EN TRANSITIE TE ACCOMMODEREN



Een integraal pakket van bereikbaarheidsmaatregelen is een noodzakelijke voorwaarde voor de realisatie van de plannen rond wonen en werken (kader 7A). Het mobiliteitssysteem in de regio kan de beoogde groei vanaf 2030 niet opvangen en er ontstaan knelpunten op het spoor en vervolgens ook de weg. Figuur 7.3 toont de belangrijkste knelpunten in de tijd.

Bij realisatie van 25.000 extra woningen in Almere in 2030 is er te weinig ruimte voor alle OV-reizigers en ontstaan er aanzienlijke vertragingen op de A6. Tussen 2030 en 2040 worden de problemen groter bij een totale groei met 40.000-60.000 extra woningen in Almere (15.000-35.000 meer dan in 2030). In deze periode nemen de vertragingen op de A6 toe en moeten reizigers in de spits staan in de treinen op het hoofdspoor. Na 2040 ontstaat een onhoudbare situatie wanneer nog meer woningen worden gerealiseerd. Overigens worden de problemen in werkelijkheid versterkt doordat niet alleen in Almere, maar ook op andere plekken in Flevoland extra woningen worden gerealiseerd.



FIGUUR 7.3: BEREIKBAARHEIDSKNELPUNTEN IN DE TIJD (KANTELPUNTEN)

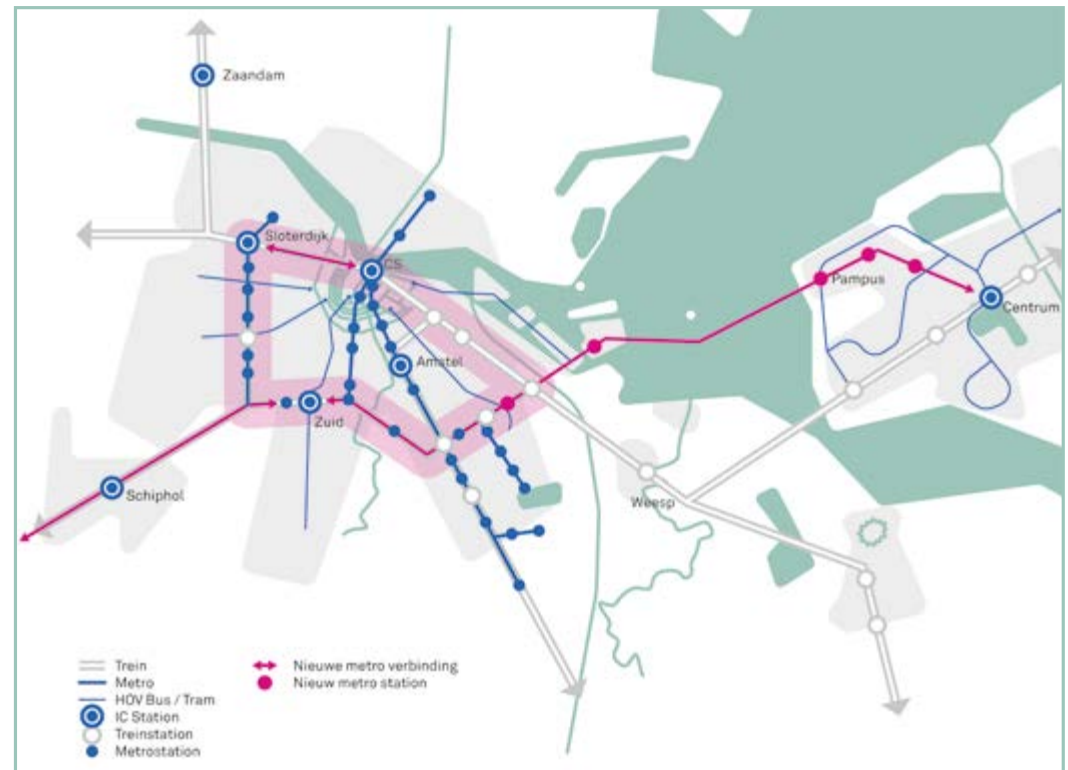
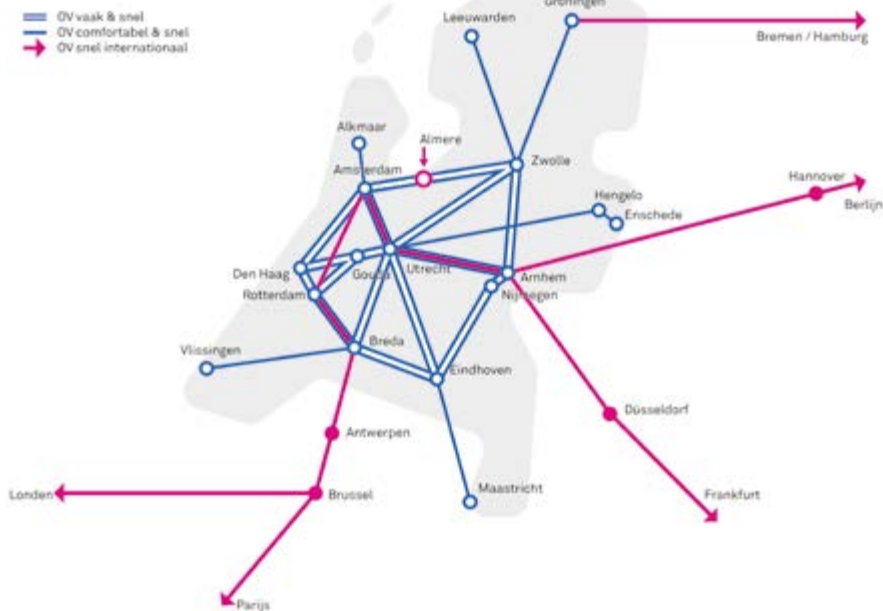
7.4 DE IJMEERLIJN KAN EEN BELANGRIJKE BOUWSTEEN ZIJN VOOR HET OV-TOEKOMSTBEELD



Het landelijke OV Toekomstbeeld 2040 geeft invulling aan de ontwikkelrichting van het OV-netwerk voor onder andere Amsterdam en de regio rondom Amsterdam. Structurele capaciteitsuitbreiding is volgens het toekomstbeeld op zowel stedelijk als regionaal schaalniveau noodzakelijk om knelpunten op te lossen, ruimtelijke ontwikkeling te faciliteren en om beleidsdoelstellingen (zoals Amsterdam, autoluwe stad) te kunnen realiseren.

Een OV-IJmeerlijn draagt bij aan de regionale ambities en het landelijk OV-toekomstbeeld 2040 (zie figuur 7.4). Door het opschalen van het metronetwerk ontstaat meer ruimte op het hoofdspoor waardoor het hoofdspoor op een andere manier kan worden gebruikt. De frequentie kan omhoog, waarvoor zeer waarschijnlijk aanvullende maatregelen nodig zijn. Een bijkomend voordeel is dat interstedelijke verplaatsingen, bijvoorbeeld tussen Almere en Amsterdam directer worden en er minder overstappen nodig zijn. De IJmeerlijn kan daarmee een belangrijke bouwsteen zijn voor het OV-toekomstbeeld.

Een krachtig OV in 2040



FIGUUR 7.4: AANSLUITING BIJ OV-TOEKOMSTBEELD 2040

7.5 DE IJMEERLIJN IS -ALS ONDERDEEL VAN EEN MOBILITEITSTRANSITIE- EEN GOEDE OPLOSSING



Investerings in OV moeten onderdeel uitmaken van bredere investeringen in een mobiliteitstransitie, om de ambities te kunnen realiseren. Daarbij zijn ook investeringen in het wegennet noodzakelijk om knelpunten die ontstaan door het bouwprogramma op te lossen. Bij investeringen in OV gaat het in essentie om de keuze voor een IJmeerlijn of OV via de Hollandse Brug.

Reistijdwinst in minuten van deur tot deur				
		Autonoom IJmeerlijn	Winst	
IJburg	Almere	61	34	-27
Pampus	Zuidas	61	41	-20
IJburg	Zuidas	47	35	-12

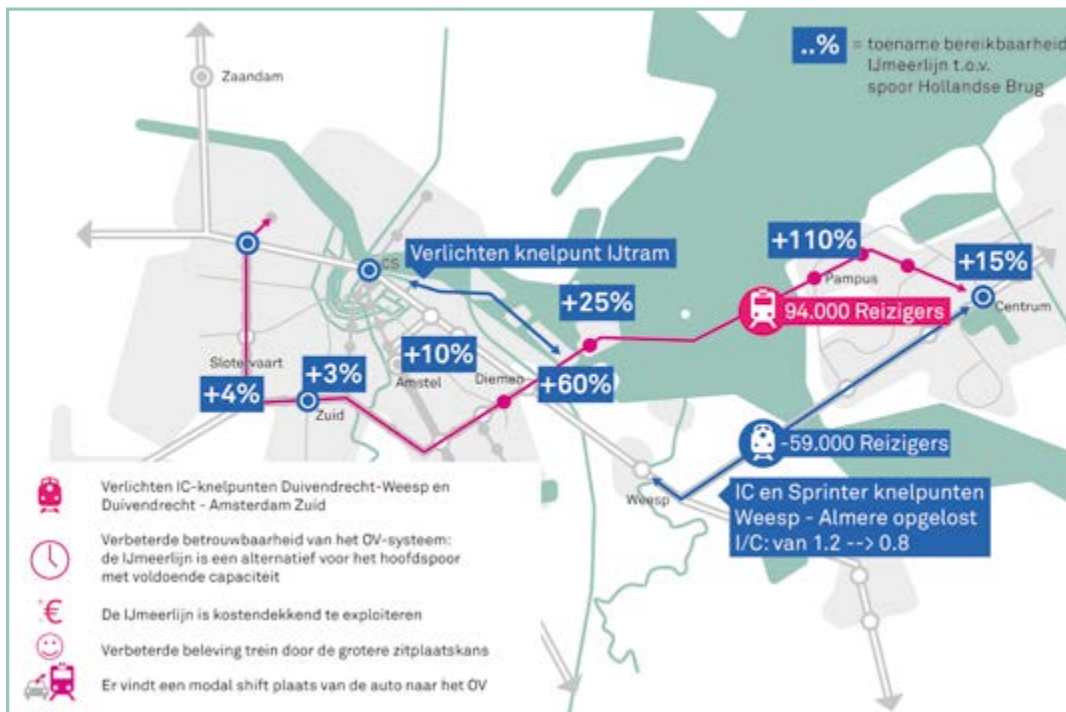
FIGUUR 7.5: REISTIJDWINST IJMEERLIJN

Brug. Uit het onderzoek blijkt dat de IJmeerlijn een goede OV-oplossing is. OV via de Hollandse Brug scoort slechter in de onderzoeken (zie kader 7B).

De IJmeerlijn pakt knelpunten in de OV bereikbaarheid in de regio aan, biedt de nieuwe bewoners van IJburg, Pampus en Almere Centrum een hoogwaardige verbinding met de economische toplocaties in de Metropoolregio, waaronder Amsterdam centrum, de Zuidas en Schiphol (zie figuur 7.5) en vermindert de kwetsbaarheid van de verbindingen met het oude land. Ook zijn nog investeringen nodig om overige ambities uit het Regionaal OV toekomstbeeld te behalen. Met de IJmeerlijn kan voor de bewoners van Pampus en IJburg een forse reistijdwinst naar de economische kerngebieden gerealiseerd worden van 12 tot 20 minuten ten opzichte van het opwaarderen van de spoorverbinding over de Hollandse Brug. Dit leidt tot een mobiliteitstransitie en een verdubbeling van het bezoekerspotentieel van Pampus. Onderzoek toont aan dat de exploitatie van een nieuwe OV-verbinding via de IJmeerlijn positief uitvalt. De IJmeerlijn draagt ook bij aan de mobiliteitstransitie; het OV-gebruik neemt toe en het autogebruik af (relatief gezien).

De IJmeerlijn lost niet de wegknelpunten op die door het bouwprogramma ontstaan. Daar moeten aanvullende (weg)maatregelen voor worden genomen. Ook zullen nog andere investeringen benodigd zijn om alle ambities uit het regionale OV toekomstbeeld te realiseren.

Tot slot biedt de IJmeerlijn meerwaarde voor de ruimtelijke kwaliteit van Pampus. Rond de haltes ontstaan kansen voor stevige verstedelijking. In combinatie met de meer 'open' woon- en werkmilieus aan de randen van het gebied ontstaat een mozaïek aan woonmilieus. Door de IJmeerlijn wordt een alternatief voor de auto geboden en kunnen parkeernormen worden verlaagd. De ruimte die niet wordt vergeven aan (geparkeerde) auto's kan worden gebruikt voor actieve modaliteiten, verblijfsruimte en groen.

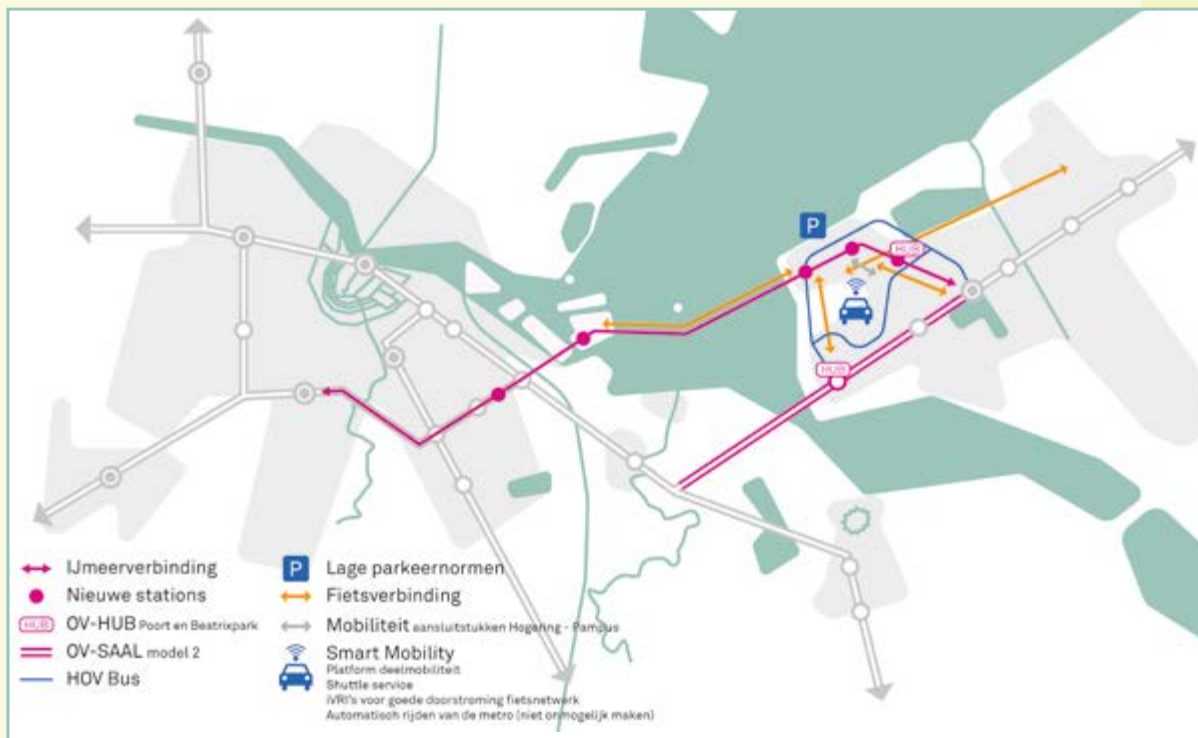


FIGUUR 7.6: EFFECTEN IJMEERLIJN

BREED MAATREGELENPAKKET BEREIKBAARHEID

Voorbeelden van kansrijke bereikbaarheidsmaatregelen zijn:

- Een IJmeerverbinding (maximum snelheid 100 km/h, operationele snelheid 70km/h) tussen Almere Centrum-Beatrixpark, Pampus (2 haltes), IJburg, Diemen Sniep, Diemen Zuid, Venserpolder en Duivendrecht. Vanaf daar takt de verbinding aan op het Amsterdamse Metronet.
- Een fietsbrug langs deze IJmeerverbinding
- SAAL model II als treinnetwerk (enkel sprinters tussen Almere en Amsterdam Centraal, enkel intercity's tussen Almere en Amsterdam Zuid)
- Maatregelen om een mobiliteitstransitie in Almere Pampus te bewerkstelligen (waarom parkeerbeleid, fietsmaatregelen en Smart Mobility maatregelen)



HOE SCOORT HOV VIA DE HOLLANDE BRUG?

	IJmeerverbinding Brug	IJmeerverbinding Combi brug/tunnel	Hollandse Brug S-bahn	Hollandse Brug HOV
Bereikbaarheid				
Ruimte op spoor				
Ruimtelijke kwaliteit Pampus				
Kostendekkings-graad				
Investering	€€€€	€€€€	€€	€€€€
MKBA	1,1	1,0	0,8	0,6

Een IJmeerverbinding scoort beter op bereikbaarheid en kostendekkingsgraad dan HOV over de Hollandse Brug. Belangrijkste reden is dat de reistijden tussen Amsterdam en Almere met een IJmeerverbinding korter zijn dan met HOV rond de Baai. Kortere reistijden leiden tot hogere aantallen reizigers. Het valt op dat perspectieven met HOV over de Hollandse Brug negatief scoren op de MKBA (scores zijn lager dan 1). De MKBA-score kan boven de 1 komen bij de keuze voor een IJmeerverbinding.

7.6 FORSE INVESTERINGEN IN NATUUR EN ECOLOGIE ZIJN AL IN DE HUIDIGE SITUATIE NODIG



Uit de mini-MER is naar voren gekomen dat de huidige kwaliteit van het IJmeer en het Markermeer een probleem vormt. In de huidige situatie wordt al niet voldaan aan de normen van Natura 2000 en het Kader Richtlijn Water en wordt niet voldaan aan het streefbeeld TBES (Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem). Maatregelen zijn nodig in en rond het IJmeer om de biodiversiteit en waterkwaliteit te versterken.

In dit gebied zijn dus sowieso al forse investeringen nodig om aan de doelstellingen te voldoen, die gefinancierd moeten worden door organisaties voor natuur en ecologie zoals de partijen in de Stuurgroep Markermeer en IJmeer (SMIJ). Daarnaast kan vanuit ABA een bijdrage worden geleverd aan de ontwikkeling van een toekomstbestendig ecologisch systeem. Om het bouwprogramma in ABA te realiseren zijn aanvullende investeringen in natuur en ecologie nodig.



WATERLANDSE KUST

7.7 MAATSCHAPPELIJKE MEERWAARDE ABA BLIJKT UIT POSITIEVE MKBA



Uit het onderzoek komt naar voren dat voor de onderzoeksperspectieven met een OV-IJmeerlijn een MKBA van 1 of hoger mogelijk is. Vooral wonen en werken blijken veel maatschappelijke waarde bieden. De omvang van het bouwprogramma en de beoogde mobiliteitstransitie verbeteren de vervoerswaarde van de IJmeerlijn.

De belangrijkste batenposten zijn de OV-exploitatie in de IJmeervarianten, agglomeratie-effecten die samenhangen met de woningbouw in ABA (meer inwoners en banen in elkaars bereik dus een betere match met de arbeidsmarkt, schaalvoordelen en meer kennisuitwisseling) en de bereikbaarheidseffecten voor autoverkeer en OV-reizigers.



FIGUUR 7.7: MEERWAARDE VAN AMSTERDAM BAY AREA VOOR DE MRA

7.8 POTENTIËLE DEKKING VOOR PUBLIEKE INVESTERINGEN DEELS VOORHANDEN



De totale investeringen voor de perspectieven zijn geraamd op 3.900 tot 6.900 miljoen. De grondexploitatie dekt de investeringen in grond, energie-neutraal bouwen en circulariteit. Uitgangspunt is verder dat de kosten voor het voldoen aan de doelstellingen van natuur en ecologie van IJmeer en Markermeer worden gedekt door het partijen betrokken bij het programma Markermeer-IJmeer of vanuit andere dekkingsbronnen rond natuur en ecologie. Dat betekent dat er nog dekking moet worden gevonden voor de bijdrage van ABA aan maatregelen rond natuur, ecologie en recreatie, duurzaamheid (klimaatadaptatie en natuurinclusief bouwen) en bereikbaarheid.⁶

Mogelijkheden om het tekort af te dekken zijn de inzet van:

- De netto grondopbrengstpotentie. Waarbij we niet de opbrengsten van plannen waarover reeds is besloten (zoals IJburg) meenemen.
- Het positieve saldo van de OV-exploitatie.
- Instrumenten van alternatieve bekostiging. De verwachting is echter dat de omvang van dekking van politiek en financieel haalbare instrumenten beperkt is.

Over het deel van de netto grondopbrengsten en opbrengsten van OV-exploitatie dat kan worden gebruikt voor het afdekken van de investeringen (in bereikbaarheid) dienen partijen nog in overleg te treden.

Kader 7C toont de benodigde investeringen en omvang van de potentiële dekkingsbronnen van een voorbeelduitwerking ('Voorbeeldperspectief'), dat nader is omschreven in hoofdstuk 8. Dit perspectief kent een IJmeerlijn in de vorm van een combinatie van een brug en een tunnel.

⁶ Wij houden er rekening mee dat 2/3^e van de totale voorziene investeringen in natuur/ecologie/landschap benodigd zijn om te voldoen aan de doelstellingen in de huidige situatie. En dat 1/3^e van de investeringen voor het versterken van de natuur en het ecologisch systeem worden bijgedragen vanuit ABA.

INVESTERINGEN EN DEKKINGSOPTIES BIJ VOORBEELDUITWERKING ONTWIKKELSTRATEGIE ('VOORBEELDPERSPECTIEF')

Het Voorbeeldperspectief gaat uit van een IJmeerlijn in de vorm van brug (IJmeer) en tunnel (in IJburg). De investeringen in de ontwikkeling van de gronden, inclusief maatregelen rond energieneutraal bouwen en circulariteit, worden gedekt vanuit de grondexploitatie. In hoofdstuk 8 gaan wij uitgebreider in op het Voorbeeldperspectief.

Onderstaande figuur geeft de overkoepelende publieke investeringen (buiten de grondexploitatie) en potentiële dekkingsmogelijkheden. Ruim 40% van de publieke investeringen kunnen potentieel worden gedekt uit de ontwikkeling van ABA. Over de eventuele inzet van potentiële dekkingsmogelijkheden moeten nog gesprekken worden gevoerd met betrokken organisaties.



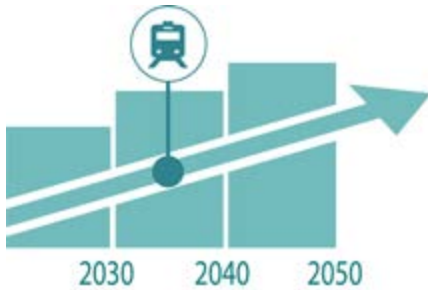
OVERKOEPELENDE PUBLIEKE INVESTERINGEN (BUITEN DE GRONDEXPLOITATIE) EN POTENTIËLE DEKKINGSMOGELIJKHEDEN



WE ♥ REDDINGSBRIGADE - ALMERE

PAMPUS STRAND

7.9 EEN ADAPTIEVE - JUST IN TIME - FASERING LEIDT TOT EEN DUURZAME ONTWIKKELING



Uitgangspunten voor de fasering zijn:

- Het voortzetten van de woningbouwproductie in Almere van circa 2.500 woningen per jaar.
- Het 'just in time' realiseren en adaptief investeren. Willen we grote investeringen tijdig realiseren moeten we vroegtijdig besluiten nemen en de voorbereidingen starten.
- Het veroorzaken van een mobiliteitstransitie, door tijdig fietsroutes en goed OV beschikbaar te hebben voor nieuwe inwoners. Ook is het belangrijk te werken met lage(re) parkeernormen in nieuwe gebieden.
- Het zorg dragen van voldoende extra arbeidsplaatsen, gekoppeld aan de woningbouwproductie.
- Het op korte termijn maatregelen nemen om het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer op orde te brengen.
- Het bewaken van de balans in de ontwikkeling van de bestaande en nieuwe gebieden.

Het voorgaande leidt tot de volgende fasering. In de periode 2020-2030 realiseren van bestaande woningbouwplannen, uitbreiden werkgelegenheid (focus op ontwikkeling Almere centrum), knooppunten Flevolijn verbeteren, placemaking Almere Pampus, realiseren duurzaamheidsmaatregelen, voorbereiden/planvorming IJmeerverbinding en op orde brengen van de natuur. In de periode 2030-2040 afronden van woningbouw Amsterdamse zijde en de start van woningbouw op Pampus (inclusief projecten werkgelegenheid), aanleggen IJmeerverbinding. In de periode 2040-2050 afronden woningbouw Pampus en andere maatregelen.

BRONNEN

- Perspectievenboek Amsterdam Bay Area (Werkplaats Rond de Baai, Handelingsperspectief en MIRT-onderzoek SBAB september 2020)
- Woonvisie 2020-2030, Thuis in Almere (juni 2020)
- Op weg naar een Handelingsperspectief Oostflank MRA 2020-2030, Resultaat verkenningen fase 1 (26 september 2019)
- ABA banengroei Almere (Bureau Buiten, 2 oktober 2020)
- Amsterdam Bay Area, Fasering (Witteveen+Bos, 6 augustus 2020)
- Contouren Toekomstbeeld OV 2040 (Programma Toekomstbeeld OV, februari 2019).
- Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland & Flevoland (Gemeenten Amsterdam en Almere, de Vervoerregio Amsterdam en Provincies Noord-Holland en Flevoland, November 2019).
- Amsterdam Bay Area, Fasering (Witteveen+Bos, 6 augustus 2020)
- Amsterdam Bay Area, SSK kostenraming (Witteveen+Bos, 30 september 2020)
- Mobiliteitsonderzoek Amsterdam Bay Area (Goudappel Coffeng en RHDHV, 25 september 2020), bereikbaarheidsonderzoek
- Amsterdam Bay Area Mini-MER, quick scan milieueffecten (Witteveen+Bos, 28 september 2020)
- Amsterdam Bay Area, Rapportage businesscase (Fakton Consultancy, 21 september 2020)
- Alternatieve bekostiging perspectieven Amsterdam Bay Area, Rapportage Quick Scan (Rebel Group, 3 september 2020)
- Mini-MKBA Amsterdam Bay Area, Eindrapportage (Decisio, 23 september 2020)
- ABA banengroei Almere (Bureau Buiten, 2 oktober 2020)
- Voorbeeldperspectief Amsterdam Bay Area (Urhahn, oktober 2020)
- Mobiliteitsonderzoek Amsterdam Bay Area, rapportage Voorbeeldperspectief (Goudappel Coffeng en RHDHV, 9 oktober 2020)
- Fasering en Kostenraming Voorbeeldperspectief (Witteveen+Bos, oktober 2020)
- Amsterdam Bay Area, rapportage businesscase – Ontwikkelperspectief (Fakton, 6 oktober 2020)
- Alternatieve bekostiging Ontwikkelperspectief Amsterdam Bay Area (Rebel Group, 14 oktober 2020)



8 Ontwikkelstrategie

Dit hoofdstuk bevat de kaders van de ontwikkelstrategie in de vorm van bouwstenen, programma en fasering. De kaders zijn opgesteld op basis van de inzichten uit het voorgaande hoofdstuk en bieden ruimte voor verdere uitwerking en nadere keuzes in de komende periode.

8.1 BOUWSTENEN ONTWIKKELSTRATEGIE

Bouwstenen zijn essentiële onderdelen van de ontwikkelstrategie die samen uitgangspunten vormen voor de verdere uitwerking. Figuur 8.1 geeft de bouwstenen en kader 8A toont de ruimtelijke vertaling van de bouwstenen. De bouwstenen zijn gedefinieerd per thema en sluiten aan bij de ambities van ABA.

De bouwstenen geven voldoende ruimte voor uitwerking. Zo is een van de uitgangspunten een IJmeerlijn voor fietsverkeer en OV tussen IJburg en Almere Centraal, door Almere Pampus. Dit zegt iets in hoofdlijnen over de IJmeerlijn, maar er zijn nog geen uitgangspunten gedefinieerd rond het tracé en de uitvoeringsvorm rond brug en/of tunnel.



MOZAÏEK VAN UNIEKE WOONMILIEUS

Stedelijk Almere Pampus/Centraal, verdichten langs haltes, snelle start



ALMERE BROEDPLAATS MRA

Bevolkingsvolgende, stuwende en sturende arbeid-splaatsen



STATE-OF-THE-ART DUURZAAMHEID

Ontwikkeling met maatregelen rond energieneutraal, circulair, klimaatadaptief en natuurinclusief.



MOBILITEITSTRANSITIE

IJmeerlijn tussen IJburg en Almere Pampus. In gebied nadruk op OV en actieve modaliteiten. Autoknelpunten aanpakken.



BIODIVERSITEIT EN WATERKWALITEIT

Substantieel bijdragen aan normen en ambities Natura 2000, KRW en TBES



RECREATIE VOOR DE MRA

Recreëren nabij wonen/werken met stranden, riffen, jachthavens en rondje IJmeer



MEREN, DUINEN EN STRANDEN

Behoud cultuurhistorie en UNESCO-status. Recht doen aan unieke landschappelijke kwaliteiten. Waterpark IJmeer. Inspelen op 10 gouden regels.



IEDEREEN DOET MEE

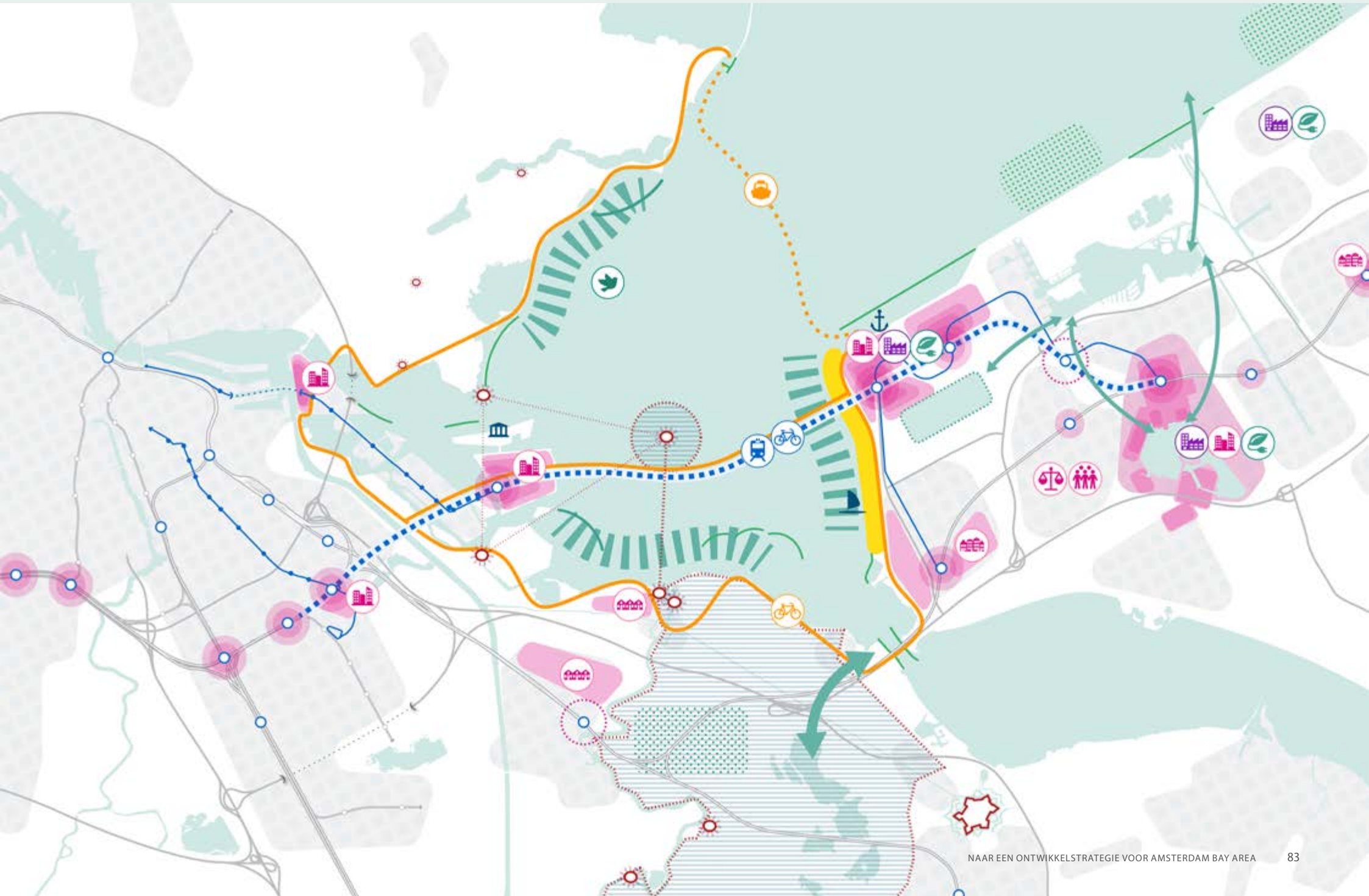
Voorzieningen op orde, unieke woonvormen, traditie zelforganisatie, met oog voor de mens.



INVESTEREN IN BESTAAND EN NIEUW

Bestaande en nieuwe gebieden samen en in evenwicht ontwikkelen.

FIGUUR 8.1: BOUWSTENEN ONTWIKKELINGSSTRATEGIE





IMPRESSIE CENTRAAL ALMERE

8.2 PROGRAMMA WONEN EN WERKEN

We gaan uit van ca. 100.000 extra woningen en 40.000 extra banen tot 2050 in ABA, waarvan 10.000 extra woningen in Almere Centraal, 30.000 extra woningen in Almere Pampus en 35.000 extra banen in Almere. Wij tonen het programma in Figuur 8.2.

Bij de verdere uitwerking van de ontwikkelstrategie zullen we werken met scenario's, die aansluiting zoeken bij de onderkant, het midden en de bovenkant van de bandbreedte. Op die manier wordt er een goed inzicht verkregen in de effecten van de omvang van het bouwprogramma op de werking van het bereikbaarheidssysteem. De invulling van de scenario's wordt nader bepaald in het vervolg van dit onderzoek.

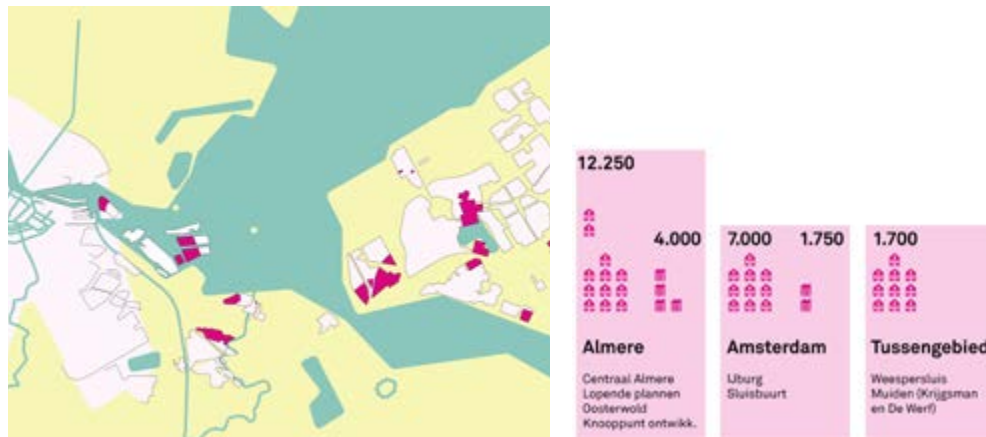
Woningen		Arbeidsplaatsen	
Centraal Almere	9.500	Centraal Almere	13.400
Pampus		Pampus	16.600
*bandbreedte 25-35.000	*30.000	Knooppunten	2.500
Knooppunten	4.500	Oosterwold	2.500
Bestaande plannen	16.700	Totaal Almere	**35.000
Oosterwold	14.500	**bandbreedte 30-40.000	
Totaal Almere	75.200	Amsterdam	5.200
Amsterdam	20.350	Weesp - Stationsomgeving	225
Muiden - Krijgsman/de Werf	500	Totaal NH-zijde	5.425
Weesp - Weespersluis	2.384		
Weesp - Stationsomgeving	375		
Diemen - Sniep	1.000		
Totaal NH-zijde	24.609		
Totaal	99.809	Totaal	40.425

FIGUUR 8.2: PROGRAMMA WONEN EN WERKEN ONTWIKKELSTRATEGIE

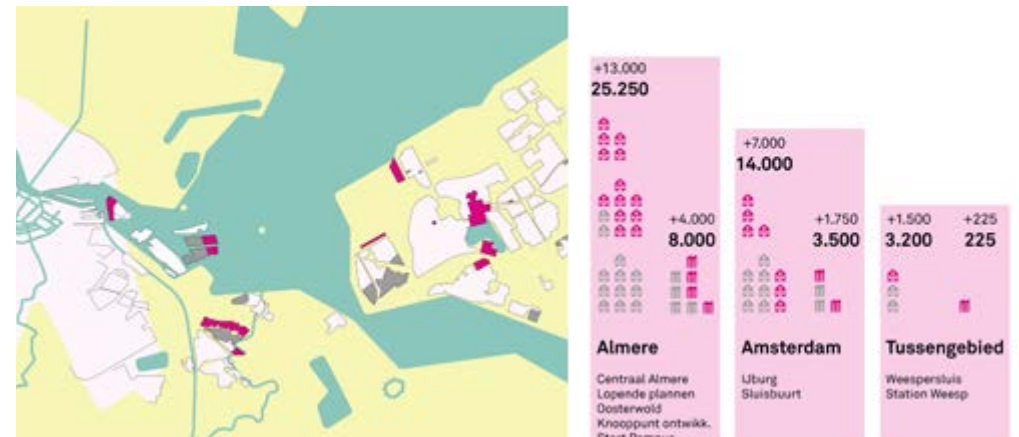
8.3 FASERING ONTWIKKELSTRATEGIE

De fasering, zoals omschreven in paragraaf 7.9, is uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het gebied. De fasering is schetsmatig weergegeven in figuur 8.3. In de figuur zijn de extra woningen, arbeidsplaatsen en grootschalige maatregelen rond bereikbaarheid per fase getoond.

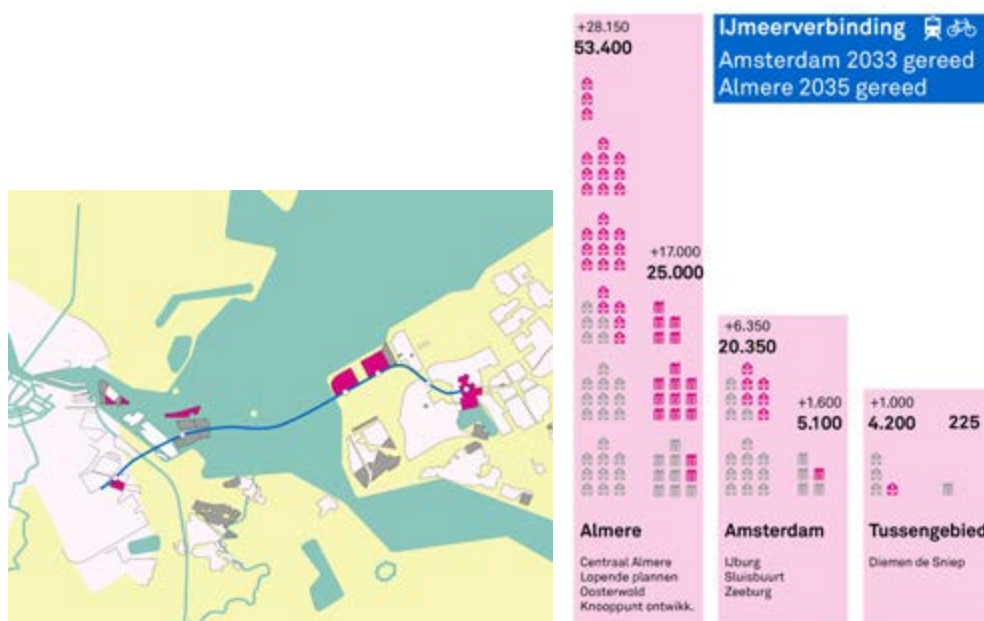
De IJmeerverbinding wordt tijdig gerealiseerd in de periode 2030-2040, zodat de bouwproductie niet in gevaar komt en de nieuwe bewoners van Almere Pampus en Almere Centraal tijdig goed OV beschikbaar hebben.



FIGUUR 8.3: FASERING 2020-2025



FIGUUR 8.4: FASERING 2025-2030



FIGUUR 8.5: FASERING 2030-2040



FIGUUR 8.6: FASERING 2040-2050

8.4 MAATSCHAPPELIJKE MEERWAARDE ONTWIKKELSTRATEGIE

De uitwerking van de ontwikkelstrategie van ABA moet leiden tot maatschappelijk meerwaarde voor Rijk, MRA en Almere, door:

- Het verlichten van het woningtekort in Nederland door het toevoegen van unieke onderscheidende woonmilieus in de MRA en Almere.
- Het versterken van de lokale, regionale en nationale bereikbaarheid.
- Het bieden van ruimte op het treinspoor aan de Oostzijde van Amsterdam.
- Het geven van een impuls aan de economie in de Oostflank, zodat de economie van de hele MRA versterkt.
- Het versterken van natuur, landschap, ecologie en recreatie in en rondom het IJmeer, zodat het een landelijk aantrekkelijk gebied wordt met een stevige ecologische basis en met topattracties en groen nabij.
- Het bieden van een toonaangevend internationaal voorbeeld voor duurzaamheid.

De ontwikkelstrategie geeft daarmee invulling aan de doelstellingen van SBAB. Als voorbeelduitwerking is een zogenaamd Voorbeeldperspectief opgesteld, zie kader 8B.

KADER 8B

IMPRESSIE VOORBEELD-PERSPECTIEF

Binnen de kaders van de Ontwikkelstrategie is een Voorbeeldperspectief gemaakt. Dit voorbeeldperspectief dient om gevoel te krijgen bij de ruimtelijke vertaling van de kaders en de mogelijke effecten.

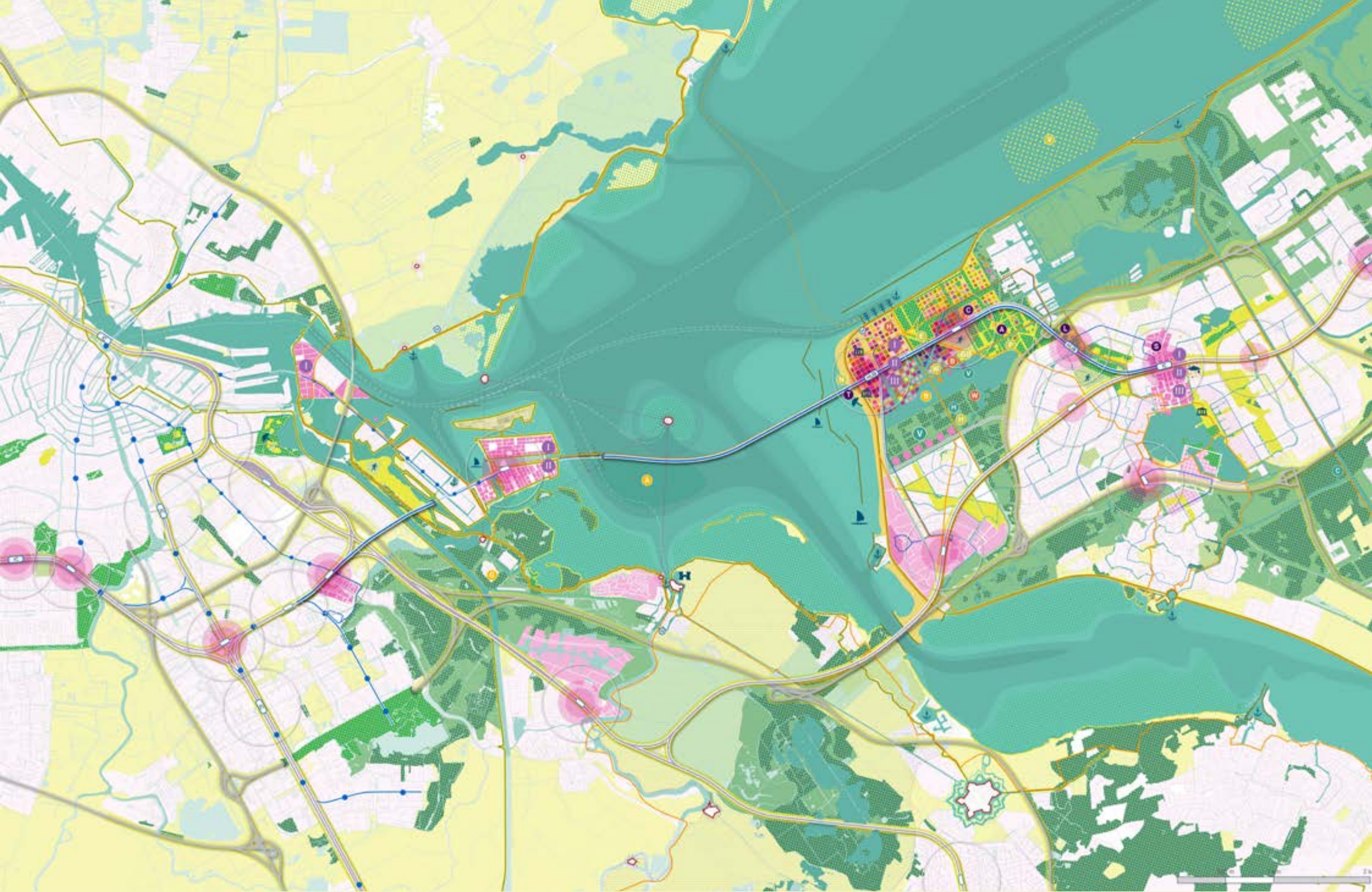
Het Voorbeeldperspectief gaat uit van een ontwikkeling met ca. 100.000 extra woningen en 40.000 extra arbeidsplaatsen. Rond bereikbaarheid bevat het maatregelen die leiden tot een mobiliteitstransitie, waaronder een IJmeerlijn in de vorm van brug (IJmeer) en tunnel (in IJburg). Ook bevat het Voorbeeldperspectief een 'voor de hand liggende' combinatie van maatregelen rond duurzaamheid en natuur, landschap en recreatie.

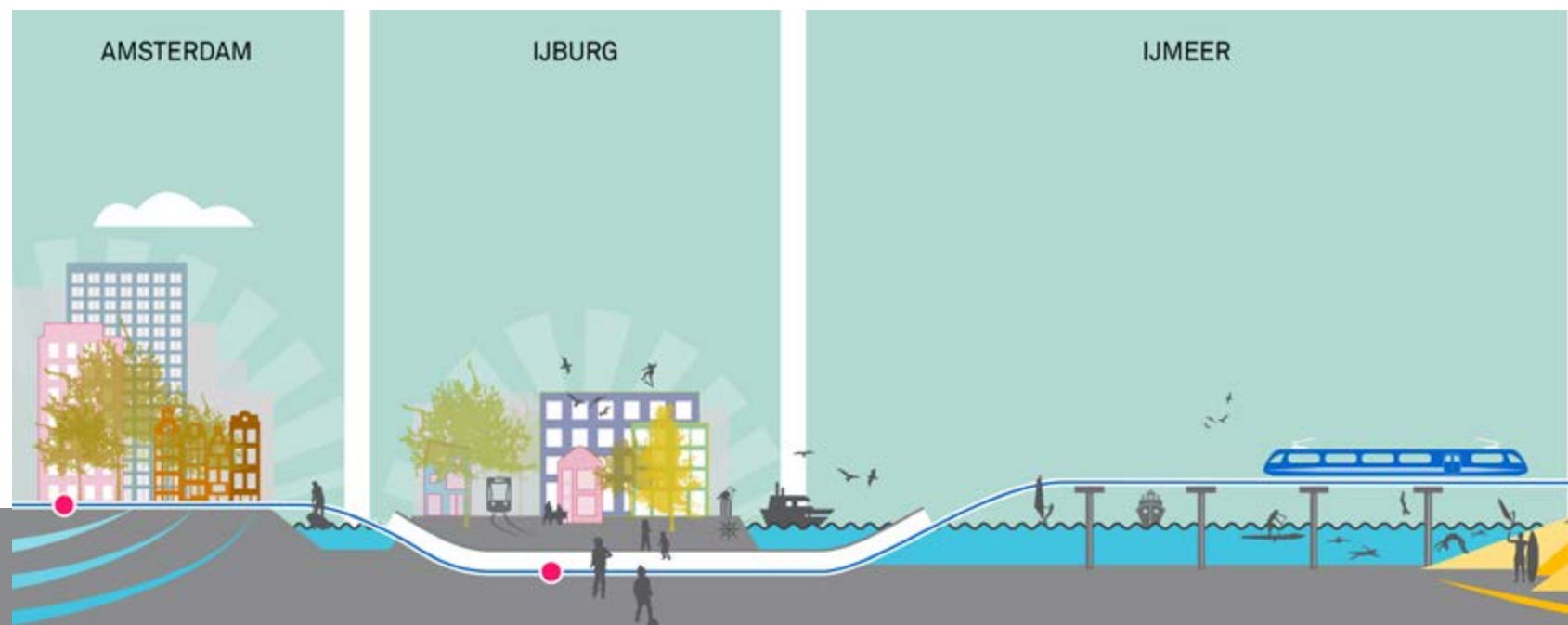
Het Voorbeeldperspectief start met investeren in bestaande gebieden en het afronden van bestaande plannen. Na 2030 wordt gestart met ontwikkeling van Almere Pampus en de realisatie van de IJmeerlijn.

Inzichten uit effecten- en haalbaarheidsonderzoek bij het Voorbeeldperspectief zijn:

- Het Voorbeeldperspectief heeft een positieve MKBA (MKBA score > 1,0). De maatschappelijke baten overstijgen de maatschappelijke kosten.
- De IJmeerlijn vervoert per etmaal ca. 94.000 reizigers. De OV-exploitatie is kostendekkend (zie ook hoofdstuk 4).
- Ruim 40% van de publieke investeringen kunnen potentieel worden gedekt uit de ontwikkeling van ABA (zie ook hoofdstuk 7).

Het Voorbeeldperspectief en inzichten uit effecten- en haalbaarheidsonderzoek kunnen dienen als startpunt voor de verdere optimalisatie van de maatregelen.

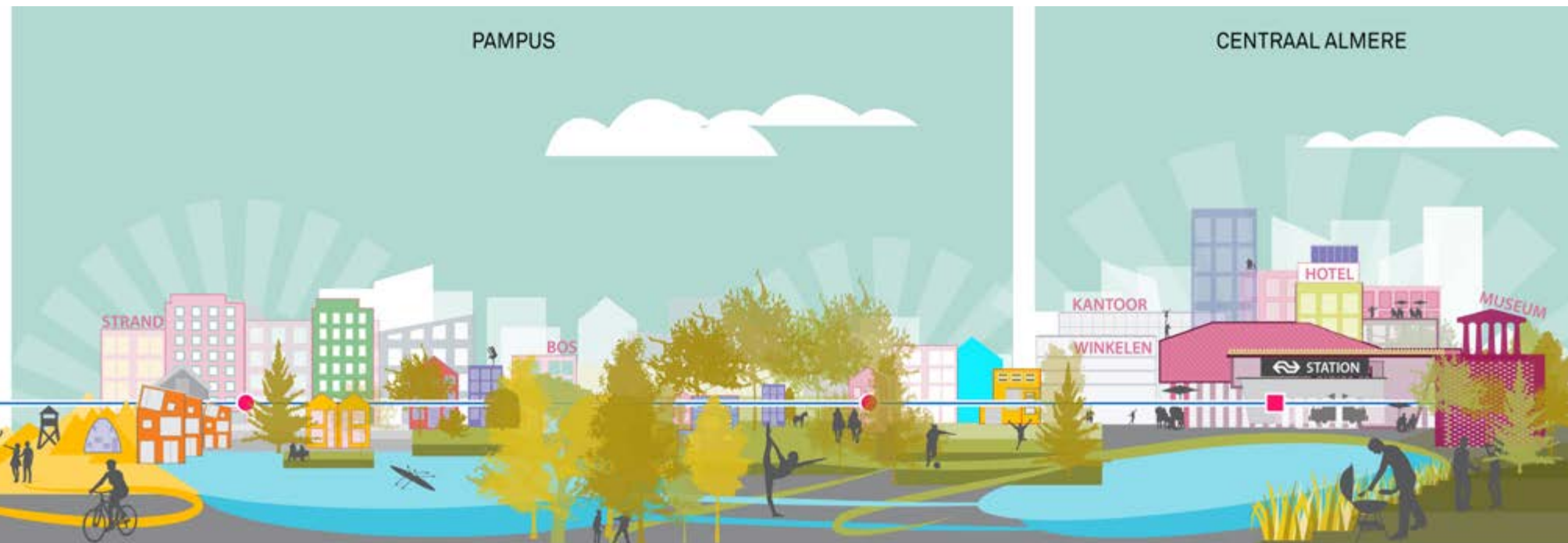


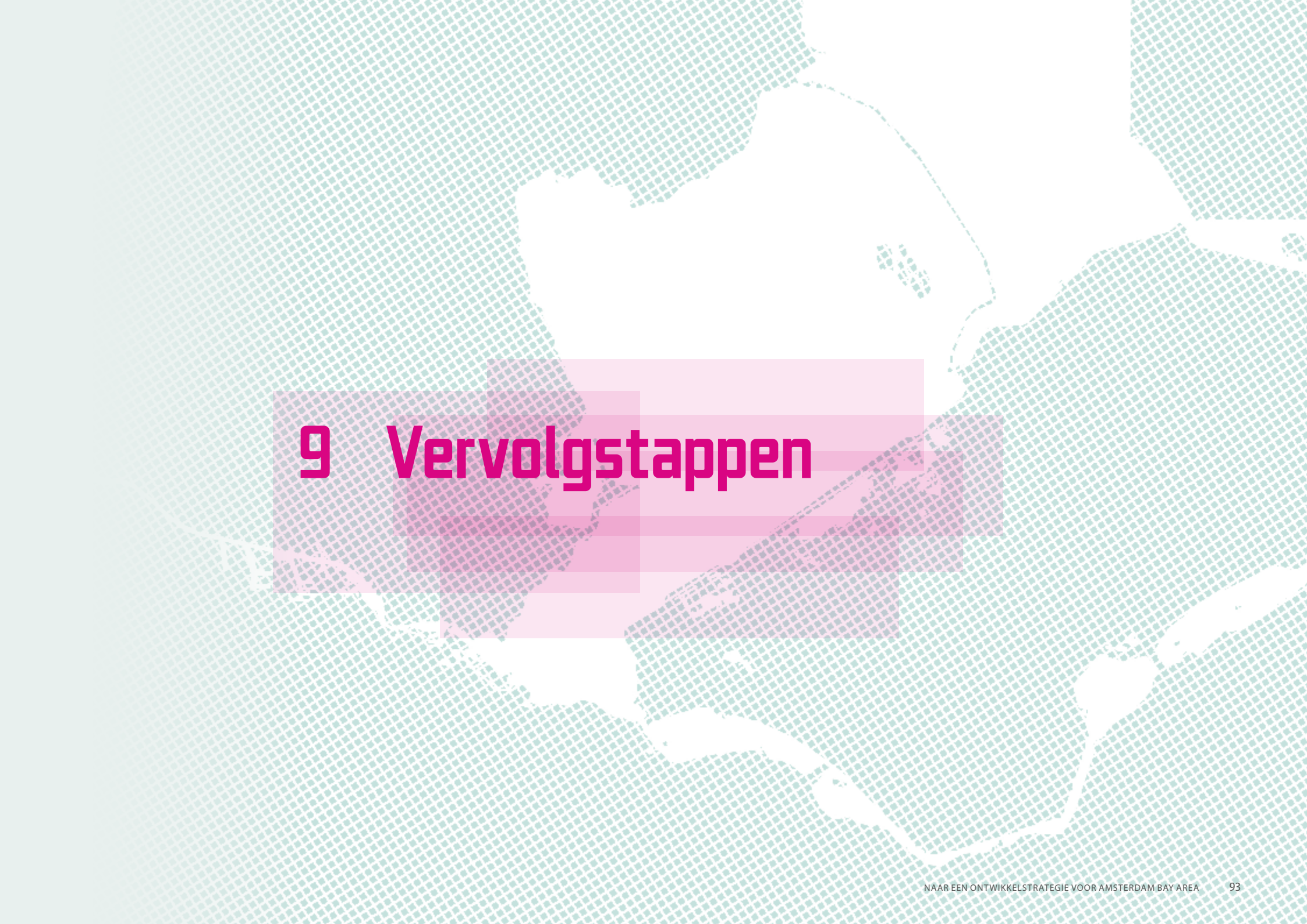


DWARSDOORSNEDE VOORBEELDPERSPECTIEF

BRONNEN

- Voorbeeldperspectief Amsterdam Bay Area (Urhahn, oktober 2020)
- Kernteam- en Expertsessies Amsterdam Bay Area (september-oktober 2020)
- Brede Sessie Amsterdam Bay Area (7 oktober 2020)
- Fasering en Kostenraming Voorbeeldperspectief (Witteveen+Bos, oktober 2020)
- Mini-MKBA Amsterdam Bay Area – Ontwikkelstrategie (Decisio, oktober 2020)





9 Vervolgstappen

Dit hoofdstuk geeft inzicht in het advies van het kennisteam, meegegeven vragen en aandachtspunten van de opdrachtgevende partijen en een advies voor vervolgstappen.

9.1 ADVIES KENNISTEAM

Op 6 oktober 2020 heeft het Kennisteam Amsterdam Bay Area een advies uitgebracht rond het Perspectievenboek, de onderzoeksresultaten en de eerste contouren van de Ontwikkelstrategie. Het Kennisteam bestaat uit:

- Daan Zandbelt
(architect-stedenbouwkundige urbanist Rijksadviseur)
- Pieter Tordoir
(professor economische geografie en ruimtelijke ordening, Universiteit van Amsterdam)
- Tom Daamen
(associate professor management gebiedsontwikkeling, TU Delft)
- Erik Verhoef
(professor transport economie, Vrije Universiteit Amsterdam)
- Esther Geuting
(directeur innovatie, Stec Groep)

De belangrijkste punten die door het Kennisteam zijn meegegeven staan hieronder samengevat.

- De experts onderschrijven het potentiële nut en de noodzaak van een sterke, functiegemengde ontwikkeling van Almere (centrum en Pampus) die mede wordt gefaciliteerd door een IJmeerlijn.
- Er moet bij de ontwikkeling worden gelet op de relatie tussen nieuwe ontwikkelingen en de bestaande stad. Er moet een balans ontstaan waarbij nieuwe ontwikkelingen niet ten koste gaan van de bestaande stad.

- Het plan is een doel en een wensbeeld: door marktwerking alleen komt het zeker niet tot stand. Er zal moeten worden gestuurd en voorgeïnvesteerd, op grote schaal en met lange adem. Dit is geen proces dat Almere in haar eentje moet ondernemen, partijen vanuit Rijk- en regio moeten aan dit proces verbonden worden.
- Amsterdam Bay Area betreft niet alleen een aanbod-gedreven ontwikkelstrategie is (er kunnen hier X aantal woningen worden gebouwd) maar ook een vraag-gedreven ontwikkelstrategie: er willen zich hier X aantal huishoudens en X aantal bedrijven vestigen.
- Besef beter waar en onder welke voorwaarden de vraagzijde voor de werkfunctie ruimtelijk en functioneel stuurbaar is. Wees daarbij ook bewust van de fasering, de economie dient als drager van een grootschalige woningbouwontwikkeling.
- Breng de ontwikkeling binnen de Amsterdam Bay Area in relatie tot de MRA-Verstedelijkingsstrategie en de Netwerkstrategie Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, wees bewust van elkaars proces en elkaars plannen, laat de trajecten elkaar wederzijds voeden en werk daar waar mogelijk samen.
- Wees op termijn bewust van de mogelijkheden ontwikkelingen in andere windrichtingen. Naast Amsterdam bestaan er ook kansen voor (door)ontwikkeling richting steden als Arnhem, Apeldoorn en Amersfoort.

9.2 MEEGEGEVEN VRAGEN VOOR HET VERVOLG

Opdrachtgevende partijen hebben vragen en aandachtspunten meegegeven voor het vervolg. In de volgende fase beschouwen wij welke vragen en aandachtspunten kunnen worden opgepakt vanuit ABA, welke passen binnen andere trajecten en welke mogelijk al (deels) zijn beantwoord.

De meegegeven vragen en opmerkingen zijn:

- Hoe de samenhang tussen wonen, werken, mobiliteit, natuur, landschap en duurzaamheid verder uit te werken?
- Is het zinvol om de IJmeerlijn, naast voor OV en fietsverkeer, ook te gebruiken voor autoverkeer?
- Leidt een nadere afstemming tussen het OV Toekomstbeeld en ABA nog tot aanscherpingen?
- Hoe versterken we de samenhang en synergie tussen het metropakket Westkant en ABA?
- Welke wegmaatregelen zijn noodzakelijk om knelpunten op het onderliggende- en hoofdwegennet op te lossen? Dit kan in een breder verband (Netwerkstrategie) worden onderzocht.
- Wat zijn de bredere bereikbaarheidseffecten van de IJmeerlijn op het mobiliteitssysteem van de MRA? En wat zijn de effecten op gehele spoor netwerk, rekening houdend met toekomstscenario's van ProRail?
- Welke oplossingen voor knelpunten op het spoor kunnen als 'tussenoplossing' dienstdoen, om adaptief te kunnen investeren en grote investeringen zo laat mogelijk te doen? Welke impact heeft dit op de 'kantelpunten' waar bereikbaarheidsknelpunten ontstaan?
- Welke maatregelen zijn effectief rond natuur en ecologie en welk deel is al nodig in de huidige situatie?
- Welke acties zijn nodig om de beoogde werkgelegenheids-cijfers te realiseren?
- Welke strategie is nodig om de aantallen woningen en arbeidsplaatsen daadwerkelijk te realiseren?
- Uitvoeren van gevoeligheidsanalyses in relatie tot het programma wonen en werken. Wat is de impact van lagere/hogere aantallen woningen/arbeitsplaatsen op de MKBA (binnen bandbreedtes om in de eindsituatie aan te blijven sluiten bij aantallen van de Verstedelijkingsstrategie)? Wat doet dat voor de noodzaak van infrastructurele investeringen?
- Wat is een passende fasering van de verstedelijking in relatie tot de bereikbaarheidsmaatregelen? Wat zijn de kantelpunten waarbij een nieuw systeem noodzakelijk is? Te beschouwen in samenhang met de ontwikkeling van de westkant van Amsterdam.
- Wat is de mogelijk te bereiken samenhang / synergie tussen de diverse knopen / centra op de corridorontwikkeling van de IJmeerverbinding c.q. Flevolijn?
- Wat zijn de effecten van meer verdichting langs de bestaande OV-as?
- Hoe verhoudt de ontwikkelstrategie van ABA zich tot de andere voorziene ontwikkelingen in de MRA? Beïnvloeden deze ontwikkelingen elkaar en op welke manier?
- Wat zijn de bredere effecten in de MRA van deze ontwikkelingen rond wonen en arbeidsplaatsen in de MRA?
- Hoe kunnen de fasering adaptief maken en faseringsrisico's goed beheersen?
- Hoe en in welke mate kunnen de baten van de GREX worden gebruikt om andere investeringen van o.a. Almere of RVB te dekken?
- Wat zijn potentiële 'showstoppers' voor een succesvolle ontwikkeling van ABA?
- Wat betekent de energietransitie voor de plannen in deze regio?

9.3 VERVOLGPROCES

Het voorstel is dat Rijk en regio bij het BO MIRT in november 2020 (1) de voorliggende rapportage vaststellen, (2) afspraken maken rond een eenduidige integrale aansturing van het ABA-onderzoek het komende half jaar en (3) procesgeld voor het vervolg ter beschikking te stellen.

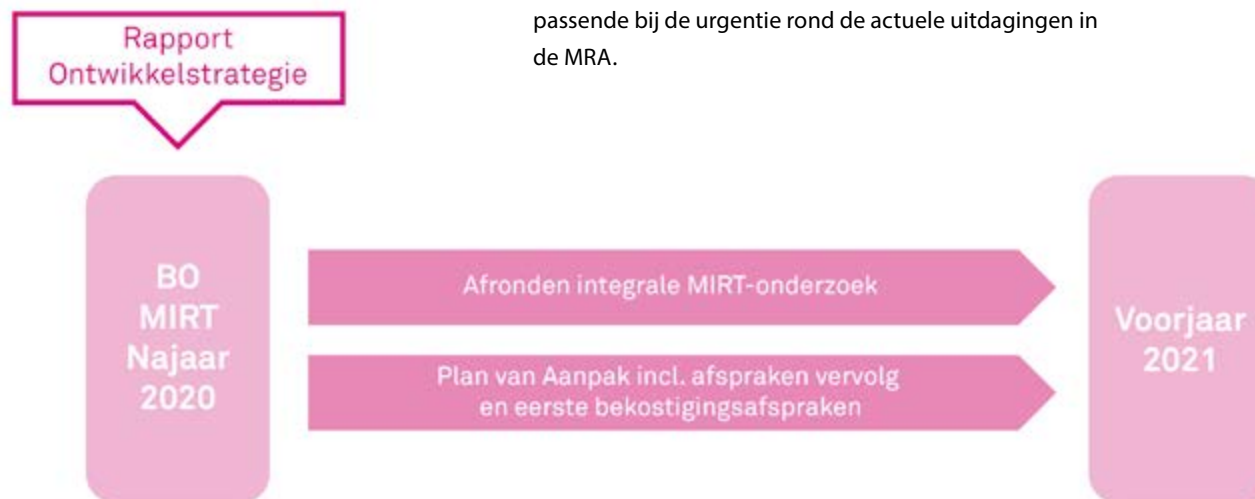
ABA is een instrument waarmee de Oostflank van de MRA verder ontwikkeld kan worden. Het biedt een kans om als regio de ontwikkeling in de goede richting te sturen en knelpunten gezamenlijk op te lossen. Gezien de grote actuele uitdagingen voor de MRA rond woningbouw, werkgelegenheid, bereikbaarheid en natuur (zie paragraaf 2.1) is er grote urgentie om nu door te pakken.

Wij stellen daarom voor om in het komende half jaar de volgende stappen te zetten:

- 1 Afronden van het MIRT-onderzoek Ontwikkelstrategie ABA, waarbij de meegegeven vragen van de opdrachtgevende partijen en advies van het kennisteam worden meegenomen.
- 2 Opstellen van een Plan van Aanpak, met daarin minimaal de volgende onderdelen:
 - De aanpak en organisatie van de verdere uitwerking en realisatie van de Ontwikkelstrategie rond verstedelijking, bereikbaarheid en natuur/ecologie.
 - Een voorstel voor financiële afspraken ter dekking van de proceskosten voor de komende jaren.
 - Een voorstel voor afspraken rond bekostiging van de investeringen en reservering van opbrengsten rond gronden en OV-exploitatie.
 - Een pakket aan no-regret (of fase 1) maatregelen, passende bij de urgentie rond de actuele uitdagingen in de MRA.

Bij het vervolg zoekt het project ABA nadrukkelijk aansluiting bij de trajecten Handelingsperspectief (m.n. strategische interventie 'Stedelijk wonen in Pampus'), Verstedelijkingsstrategie, Netwerkstrategie en OV Toekomstbeeld. Hierbij wordt ook beschouwd of de meegegeven vragen en aandachtspunten uit 9.2 vanuit ABA worden opgepakt, of dat bepaalde vragen passen (of al worden uitgewerkt) in andere trajecten.

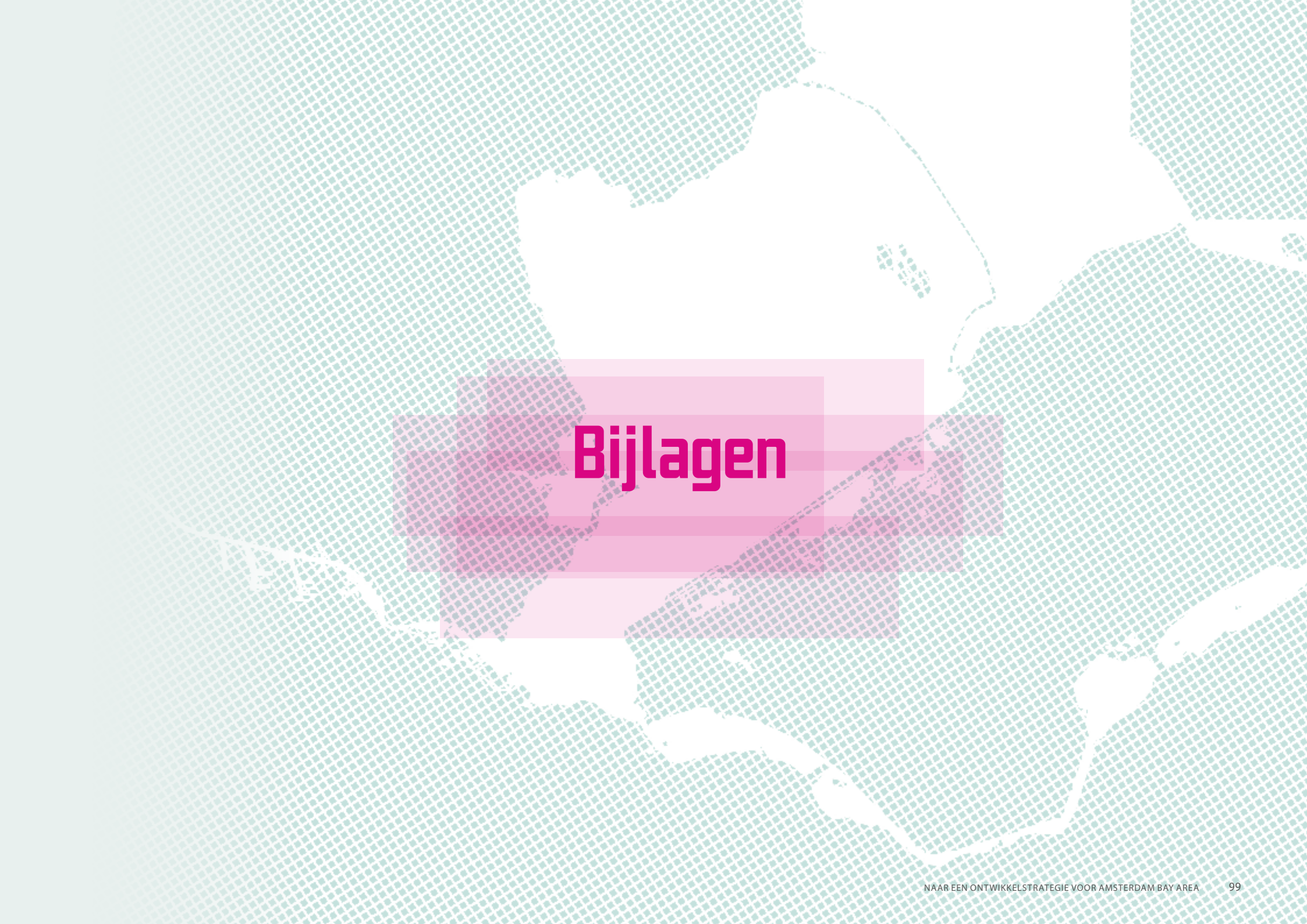
Het vervolgproces is schematisch weergegeven in figuur 9.1.



FIGUUR 9.1: VERVOLGPROCES

BRONNEN

- Advies Kennisteam Amsterdam Bay Area (oktober 2020)



Bijlagen

BIJLAGE 1 MKBA SCORETABEL

		Projectalternatief 1A	Projectalternatief 1B	Projectalternatief 1C	Projectalternatief 2	Projectalternatief 2+	Projectalternatief 3	Projectalternatief 4A	Projectalternatief 4B
		Knooppuntenstad met Umeerverbinding	Knooppuntenstad met Hollandse Brug	Knooppuntenstad met auto Umeer	Archipel	Archipel met maximaal werken	Lake District	Om de Baal met Umeerverbinding	Om de Baal met lightrail langs de kust
Ruimtelijk programma (extra t.o.v. nulalternatief)									
Binnen ABA									
	Woningen	40.715	40.715	40.715	48.403	50.903	31.403	36.028	36.028
	Arbeidsplaatsen	30.375	26.375	26.375	36.150	59.150	23.150	26.150	26.150
Wonen en werken		€ 1.623	€ 1.517	€ 1.597	€ 1.859	€ 1.978	€ 986	€ 1.746	€ 1.746
	Financieel								
	Kosten GREX	-€ 445	-€ 472	-€ 472	-€ 436	-€ 472	-€ 365	-€ 496	-€ 496
	Opbrengsten GREX	€ 952	€ 872	€ 952	€ 1.108	€ 1.153	€ 673	€ 1.142	€ 1.142
	Maatschappelijk								
	Agglomeratie	€ 914	€ 914	€ 914	€ 959	€ 1.050	€ 559	€ 886	€ 886
	Consumentensurplus	€ 203	€ 203	€ 203	€ 228	€ 247	€ 118	€ 214	€ 214
Duurzaamheid		-€ 430	-€ 351	-€ 389	-€ 478	-€ 460	-€ 409	-€ 423	-€ 418
	Financieel								
	Investerings duurzaamheid	-€ 334	-€ 275	-€ 303	-€ 371	-€ 357	-€ 319	-€ 330	-€ 324
	B&O duurzaamheid	-€ 95	-€ 76	-€ 86	-€ 107	-€ 103	-€ 90	-€ 93	-€ 94
	Maatschappelijk								
	Baten klimaatadaptief	0	0	0	+	+	+++	++	++
	Exploitatie warmtenet	+	+	+	+	+	+	+	+
Bereikbaarheidseffecten verdichting en Investerings Infrastructuur		-€ 480	-€ 2.143	€ -1992 + ?	-€ 940	-€ 723	-€ 2.443	-€ 1.044	-€ 2.545
	Financieel								
	Eenmalige investeringen	-€ 1.608	-€ 771	-€ 1.438	-€ 2.408	-€ 2.408	-€ 2.956	-€ 1.978	-€ 1.846
	B&O	-€ 637	-€ 305	-€ 570	-€ 934	-€ 934	-€ 1.203	-€ 805	-€ 751
	OV-exploitatie kosten	-€ 144	€ 335 -?	€ 253	-€ 77	-€ 54	-€ 223	-€ 185	-€ 185
	OV-exploitatie opbrengsten	€ 1.999	€ 431 +?	€ 698	€ 2.136	€ 2.183	€ 1.820	€ 1.906	€ 867
	Vermeden investeringen elders	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM
	Directe maatschappelijke effecten								
	Auto reistijden	-€ 356	-€ 695	-€ 695 +?	-€ 96	-€ 7	-€ 193	-€ 271	-€ 502
	Auto betrouwbaarheid	-€ 89	-€ 174	-€ 174 +?	-€ 24	-€ 2	-€ 48	-€ 68	-€ 125
	Auto reiskosten	€ 8	€ 74	€ 74 +?	-€ 28	-€ 40	-€ 9	-€ 1	€ 44
	OV reistijden	€ 422	€ 5	€ 76	€ 488	€ 510	€ 392	€ 406	€ 133
	OV reiskosten	€ 185	€ 4	€ 35	€ 221	€ 233	€ 168	€ 176	€ 59
	OV comfort	€ 29	-€ 52	-€ 39	€ 29	€ 29	€ 41	€ 35	-€ 20
	Opties aanvullend mobiliteitsbeleid	++	0/+	+	++	+++	++	++	+
	Externe maatschappelijke effecten								
	Lucht	€ 26	€ 17	€ 17 +/-?	€ 25	€ 25	€ 22	€ 23	€ 18
	Klimaat	€ 49	€ 33	€ 33 +/-?	€ 48	€ 48	€ 41	€ 45	€ 34
	Geluid	€ 12	€ 8	€ 8 +/-?	€ 12	€ 12	€ 10	€ 11	€ 9
	Verkeersveiligheid	-€ 85	€ 41	€ 41 +/-?	-€ 106	-€ 113	-€ 86	-€ 86	-€ 3
	Indirecte effecten								
	Agglomeratie	€ 25	-€ 118	-€ 103 +?	€ 84	€ 104	€ 46	€ 36	-€ 59
	Accijnzen	-€ 315	-€ 210	€ -210 +/-?	-€ 311	-€ 309	-€ 265	-€ 289	-€ 218
Natuur, ecologie, en recreatie		-€ 189	-€ 225	-€ 208	-€ 219	-€ 177	-€ 648	-€ 313	-€ 313
	Financieel								
	Investerings	-€ 895	-€ 914	-€ 895	-€ 851	-€ 836	-€ 1.272	-€ 986	-€ 986
	B&O	-€ 37	-€ 38	-€ 37	-€ 35	-€ 35	-€ 53	-€ 41	-€ 41
	Vermeden investeringen ljeer/Markermeer	€ 435	€ 435	€ 435	€ 435	€ 435	€ 435	€ 435	€ 435
	Maatschappelijk								
	Woongenot nw. bewoners (vastgoedwaarde)	€ 308	€ 292	€ 289	€ 233	€ 259	€ 241	€ 278	€ 278
	Recreatie & gezondheid huidige bewoners	++	+	+	+	+	+++	++	++
	Milieu ABA	-	-	-	-	-	-	-	-
	Vermeden ruimtebeslag elders	++	++	++	+++	+++	+	++	++
Totale kosten: investeringen en B&O		-€ 3.617	-€ 2.416	-€ 3.366	-€ 4.708	-€ 4.710	-€ 5.821	-€ 4.294	-€ 4.103
Totale effecten		€ 4.142	€ 1.980	€ 2.373	€ 4.931	€ 5.329	€ 3.306	€ 4.260	€ 2.572
Saldo maatschappelijke kosten en baten		€ 525	-€ 436	€ 993 +?	€ 223	€ 619	-€ 2.515	-€ 34	-€ 1.531
Verhouding baten en kosten		1,1	0,8	0,7 +?	1,0	1,1	0,6	1,0	0,6
Kwalitatieve effecten		+	0/+	+	+++	+++	+++	++	++

BIJLAGE 2 LIJST VAN AFKORTINGEN

ABA	Amsterdam Bay Area
MRA	Metropool Regio Amsterdam
RRAAM	Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
SBAB	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
HP	Handelingsperspectief MRA Oostflank/Werkplaats Rond de Baai
BO	Bestuurlijk Overleg
SMIJ	Stuurgroep Markermeer IJmeer
BOLO	Bestuurlijk Overleg Leefomgeving
KRW	Kaderrichtlijn Water
TBES	Toekomstbestendig Ecologisch Systeem
MKBA	Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse
NCW 2020	Netto Contante Waarde 2020
VENOM	Verkeerskundig Noordvleugel Model
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
IC	Intercity
I/C	Intensiteit/Capaciteit
OV	Openbaar Vervoer
RO	Ruimtelijke Ordening
MER	Milieueffectrapportage
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
GREX	Grondexploitatie
OZB	Onroerendzaakbelasting
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
EZ	Economische Zaken

COLOFON

Ontwikkelstrategie Amsterdam Bay Area

Een gezamenlijk resultaat van het Programma Almere 2.0
en het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

Projectteam Amsterdam Bay Area

Bart Heinz, Harold Lek, Wim Kaljouw, Jelle Postma,
Saskia Korevaar, Marie-José Deckers, Maarten Lankester,
Tatjana Stenfert Kroese en Kevin van Engelshoven

Procesmanagement en redactie

Harold Lek, Peter Colon en Jelle Postma (VINU.)

Kaarten en vormgeving

Maarten Lankester, Ad de Bont, Wouter Gaijkema
(Urhahn | stedenbouw & strategie) en
Toon van Lieshout (CO3 grafisch ontwerp)

Foto's

Enkele foto's zijn gevonden op internet. Dit document is
niet voor commercieel gebruik. Mocht er toch bezwaar
zijn tegen het gebruik van een foto, neem dan contact op
met de auteurs.

22 oktober 2020

SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID



HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOLREGIO AMSTERDAM



VINU.



STEDENBOUW
& STRATEGIE

