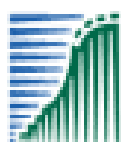


Noordvleugelbrief

Samenhang in Ontwikkeling



landbouw, natuur en
voedselkwaliteit



Ministerie van Economische Zaken

VRM



ministerie van Financiën

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties



Den Haag, augustus 2006

Inhoudsopgave

Voorwoord	4
1 Inleiding	5
1.1 Meer kwaliteit voor de Randstad	5
1.2 Doel van deze brief	5
1.3 Ambities en opgaven	6
1.4 Leeswijzer	8
2 De aanpak	10
2.1 Samenwerking tussen overheden	10
2.2 De adviesraden	11
2.3 Consultatie van maatschappelijke organisaties	12
2.4 Analyses	13
3 De besluiten	16
3.1 Inleiding	16
3.2 Mainport Schiphol en gebied Haarlemmermeer-Bollenstreek	16
3.2.1 Projecten	16
3.2.2 Overwegingen	17
3.2.3 Besluiten	19
3.3 Gebied Schiphol-Amsterdam-Almere	20
3.3.1 Projecten	20
3.3.2 Overwegingen	20
3.3.3 Besluiten	27
3.4 Gebied Utrecht	32
3.4.1 Projecten	32
3.4.2 Overwegingen	32
3.4.3 Besluiten	33
4 Financiën	35
5 Vervolgproces	38

Voorwoord

De internationale concurrentiepositie van de Randstad heeft een impuls nodig en daar zijn ook mogelijkheden voor. De bereikbaarheid van economische centra dreigt te verslechteren en dat vraagt om robuuste oplossingen. Er is behoefte aan nieuwe woningen, ook woningen van hoge kwaliteit. Projecten voor natuur en water kunnen eraan bijdragen dat de kwaliteit van de leefomgeving verbetert.

Het kabinet heeft met de uitvoeringsagenda van de Nota Ruimte besloten om gebiedsgerichte programma's in te stellen. Voor de Randstad zijn de programma's Noordvleugel, Zuidvleugel en Groene Hart ingesteld. Met deze programma-aanpak wil het kabinet daadkrachtige besluitvorming over rijksprojecten stimuleren en de samenhang tussen projecten versterken.

In deze Noordvleugelbrief geef ik aan welke afwegingen het kabinet heeft gemaakt over investeringen om de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel van de Randstad te versterken. Voor verschillende gebieden in de Noordvleugel is aangegeven welke koers het kabinet kiest en welke keuzes en overwegingen daaraan ten grondslag liggen. Het kabinet heeft bij de besluitvorming gebruikgemaakt van de aanbevelingen van adviesraden, maatschappelijke organisaties en burgers. De besluiten zijn de afgelopen periode besproken met regionale bestuurders.

Met de vaststelling van deze besluiten is een belangrijke stap gezet in de realisatie van de ambities van rijk en regio met betrekking tot de Noordvleugel. Dat neemt niet weg dat voor aantal projecten nog vervolgbesluiten nodig zijn voordat tot daadwerkelijke uitvoering van deze projecten kan worden overgegaan.

Karla Peijs
Programmaminister Noordvleugel

1 Inleiding

1.1 Meer kwaliteit voor de Randstad

De Randstad is een regio van internationale betekenis. Bedrijven die op Europese of mondiale schaal opereren vinden hier een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De mainports Schiphol en de haven Rotterdam vormen de toegangspoorten tot de Europese markt en genereren veel economische activiteiten. Ook op cultureel vlak bruist de Randstad van activiteit. Dat is aantrekkelijk voor de eigen inwoners én voor de toeristen die van heinde en ver komen om de Randstad te bezoeken. Uniek in de Randstad is de combinatie van stedelijkheid met bijzondere landschappelijke waarden in onder meer het Groene Hart en langs de kust. Hierdoor is de Randstad voor miljoenen mensen een aantrekkelijke woonlocatie.

De internationale concurrentiepositie van de Randstad heeft echter een impuls nodig. Andere Europese regio's timmeren aan de weg en verbeteren hun vestigingsklimaat. In de Randstad staan kwaliteiten zoals bereikbaarheid, natuur en landschap onder druk. Investerings in de Randstad zijn noodzakelijk om de essentiële rol voor de Nederlandse samenleving te kunnen blijven vervullen. Overheden, marktpartijen, burgers en andere betrokkenen zullen samen de kwaliteiten van de Randstad moeten versterken.

Het kabinet wil meewerken aan versterking van de kwaliteiten van de Randstad en pakt dit aan in drie programma's: Noordvleugel, Zuidvleugel en Groene Hart. De aanpak voor de Noordvleugel is beschreven in deze brief.

1.2 Doel van deze brief

De Noordvleugel is het noordelijke deel van de Randstad: het gebied tussen Haarlem, Schiphol, Amsterdam, Almere en Utrecht. Marktpartijen, regionale overheden en de rijksoverheid voeren tal van projecten uit om dit belangrijke gebied verder te ontwikkelen en versterken. Het Rijk is onder meer betrokken bij acht grote projecten die sterk met elkaar samenhangen en op dit moment toe zijn aan besluitvorming. Die samenhang bestaat bijvoorbeeld tussen de keuze van nieuwe woonlocaties en maatregelen voor de mobiliteit. Het doel van het programma Noordvleugel is om synergie tussen deze projecten te bereiken door de ruimtelijke opgaven en de instrumenten met elkaar in verband te brengen. Het Rijk coördineert het programma en overlegt hierover met regionale overheden, maatschappelijke organisaties en burgers uit het betreffende gebied.

Met deze Noordvleugelbrief bepaalt het kabinet de koers voor het programma Noordvleugel. Het kabinet presenteert hierin besluiten over de acht projecten die onder het programma vallen en de overwegingen en argumenten waarop de besluiten zijn

gebaseerd. De concreetheid van de besluiten verschilt van project tot project. Een aantal projecten heeft een langere voorgeschiedenis achter de rug en is nu rijp voor besluitvorming over concrete varianten. Andere projecten verkeren nog in de verkennende fase en zijn toe aan besluiten die richting geven aan het vervolg. Na dit kabinetsbesluit zullen voor alle projecten afzonderlijk nadere besluiten volgen over de concrete uitwerking. Op deze manier wil het kabinet goede samenhang waarborgen tussen de projecten en duidelijkheid bieden voor een gebied dat voor heel Nederland belangrijk is.

Het kabinet maakt met deze brief duidelijk wat de inzet is voor de projecten uit het programma Noordvleugel. Deze Noordvleugelbrief bevat geen juridisch bindende besluiten. Per deelproject worden de wettelijke procedures gevolgd voor de formele besluitvorming, inspraak en rechtsbescherming.

1.3 Ambities en opgaven

Ontwikkelingsperspectief Noordvleugel

Deze Noordvleugelbrief bouwt voort op het Structuurdocument Noordvleugel dat in april 2006 verschenen is.¹ Het Structuurdocument bevat een ruimtelijk-economische probleemanalyse voor de Noordvleugel en een ontwikkelingsperspectief. In het ontwikkelingsperspectief staan vier ambities centraal:

- *Versterking internationale concurrentiepositie:* Dit vereist duurzame ontwikkeling van Schiphol met daaraan verbonden economische activiteiten. Ook zijn nieuwe werklocaties nodig om toekomstige economische groei mogelijk te maken. De Zuidas moet een toplocatie voor internationale bedrijven worden. De Greenports in de Bollenstreek en Aalsmeer behouden hun positie door herstructurering van bestaande locaties en goede bereikbaarheid.
- *Betrouwbare bereikbaarheid:* Een essentiële voorwaarde voor economische groei is bereikbaarheid van werklocaties voor personen en goederen. De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van reizen moeten toenemen. Prioriteit krijgen knelpunten op de hoofdverbindingssassen in de Noordvleugel en in het openbaar vervoer.
- *Vergroting van de kracht en dynamiek van de steden:* Een goed woon- en leefklimaat is een belangrijke voorwaarde voor een internationaal concurrerend vestigingsklimaat. De bouw van nieuwe woningen, met voldoende ruimte voor ontspanning in de omgeving, vergroot de aantrekkelijkheid van de Noordvleugel.
- *Versterken groen-blauwe en culturele kwaliteit:* De Noordvleugel heeft meer ruimte nodig voor natuur en recreatie (groene kwaliteit) en voor het vasthouden en bergen van water (blauwe kwaliteit). Groen en blauw zijn vaak te combineren, bijvoorbeeld door de aanleg van moerassen. Ook het behoud van cultuurhistorische elementen zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie is daaraan te koppelen.

¹ TK, 2005-2006, 29 435 en 29 283, nr. 164

Deze vier ambities leiden in combinatie met ruimtelijk-economische, budgettaire en beleidsmatige randvoorwaarden tot acht opgaven voor de Noordvleugel. Deze opgaven zijn hieronder kort benoemd. Een uitgebreidere beschrijving is te vinden in het Structuurdocument.

- *Gestapelde ruimtelijke opgaven ten zuidwesten van Amsterdam*
Schiphol moet ontwikkelingsmogelijkheden hebben. De extra economische groei die dat veroorzaakt vraagt om uitbreiding van het verkeers- en vervoersnetwerk. Daarnaast is er behoefte aan substantiële verstedelijking in combinatie met groenprojecten en waterbeheer.
- *Vraag naar nieuwe bedrijfslocaties of herstructurering bestaande locaties*
De markt heeft behoefte aan toplocaties voor internationale bedrijvigheid. De Amsterdamse Zuidas en het Utrechtse stationsgebied bieden daar kansen voor. In de Haarlemmermeer liggen zoeklocaties voor nieuwe bedrijventerreinen zoals Werkstad A4.
- *Omvangrijke binnenstedelijke bouwopgave*
Rijk en regio hebben de ambitie om 150.000 woningen in de Noordvleugel en 69.000 woningen in de NV Utrecht te realiseren tussen 2010 en 2030. Het streven is om 40% van de nieuwe woningen in het bestaande bebouwde gebied te realiseren.
- *Gestapelde ruimtelijke opgaven rond Almere*
In de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere is nu al aanpassing of uitbreiding van het infrastructuurnetwerk gewenst. De noodzaak daartoe wordt nog groter door de groei van Almere. In hetzelfde gebied zijn verschillende groen-blauwe projecten voorzien, zoals de natte As, verbetering natuurwaarde van het IJmeer en oplossingen voor de wateropgave.
- *Vraag naar recreatief groen bij stedelijk gebied*
Gebrek aan recreatief groen-blauw is een probleem rond Amsterdam, de Haarlemmermeer en Utrecht. Ook liggen er opgaven voor het bestrijden van bodemdaling, wateroverlast, waterverontreiniging, verdroging van natuurgebieden en watertekorten in droge periodes.
- *Vraag naar groen wonen*
De vraag naar wonen in het groen is substantieel. De opgave is om het aanbod voldoende te vergroten in Haarlemmermeer/Bollenstreek, de Bloemendalerpolder en Almere Oost.
- *Gestapelde opgaven Utrecht*
In de regio Utrecht is ruimte nodig voor woningbouw en bedrijvigheid. De regio wordt omringd door waardevolle landschappen die samen met de wateropgave randvoorwaarden stellen aan de verstedelijking.
- *Nieuwe woongebieden en infrastructuur rond Utrecht*
De bereikbaarheid en doorstroming op de ring bij Utrecht en in de driehoek Utrecht-

Amersfoort-Hilversum is problematisch. Oplossingen hangen samen met de keuze voor de nieuwe woonlocaties.

Acht projecten, één programma

Onder het programma Noordvleugel vallen acht projecten die bijdragen aan de vier ambities voor de Noordvleugel:

- Verstedelijking Almere
- Openbaar vervoer Noordvleugel/Zuiderzeelijn
- Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek
- Project Mainport Schiphol en landzijdige bereikbaarheid
- Ontwikkelingsvisie Utrecht
- Verkenning/regionale netwerkanalyse Utrecht
- Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere
- Nieuw Sleutelproject Zuidas

Onlosmakelijk onderdeel van het programma is het zoeken naar kansen om natuur, water en cultuurhistorie te verbeteren. De regio heeft hiervoor op verzoek van het Rijk plannen opgesteld die onderdeel uitmaken van de besluitvorming in deze brief.

De projecten hebben op één of meerdere gebieden relaties met elkaar. Dit kan een functionele samenhang, een fysiek-geografische samenhang, een relatie in kosten of een politiek-bestuurlijke en maatschappelijke samenhang zijn. Op het niveau van de Noordvleugel dragen al deze projecten bij aan de doelstelling voor versterking van de internationale concurrentiepositie van het gebied.

Alle acht projecten dragen bij aan de vier ambities (internationale concurrentiepositie, bereikbaarheid, dynamiek steden en groen-blauwe kwaliteit). De accenten verschillen per project. De projecten rond de Zuidas en Schiphol zijn gericht op versterking van de internationale concurrentiepositie van dit gebied. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de alternatieven voor de uitbreiding van de wegcapaciteit op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Ook is een onderzoek naar de verbetering van de OV-bereikbaarheid in de Noordvleugel in gang gezet, naar aanleiding van onderzoeken over de Zuiderzeelijn en de verkenning/netwerkanalyse voor de regio Utrecht. De dynamiek van de steden krijgt een impuls door besluiten over de groei van Almere, de ontwikkelingen in de Haarlemmermeer-Bollenstreek en de verstedelijking in Utrecht. Investerings in natuur en waterbeheer zorgen ervoor dat de gebiedskwaliteit duurzaam verbetert en meer mogelijkheden ontstaan voor recreatie.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van het proces dat de afgelopen anderhalf jaar met vele partijen is doorlopen. De samenwerking met regionale overheden en maatschappelijke partijen past in de sturingsfilosofie van de Nota Ruimte: *decentraal wat kan, centraal wat moet*. De VROM-raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat hebben een advies uitgebracht dat het kabinet bij de besluitvorming heeft benut. Door analyses uit te voeren, zoals maatschappelijke kosten-batenanalyses en milieubeoordelingen, is bereikt dat voldoende informatie op tafel ligt om een goede keuze te kunnen maken.

In hoofdstuk 3 staan de besluiten. De besluiten zijn geordend per gebied, zodat de ruimtelijke samenhang tussen de besluiten helder wordt. Bij elk gebied is aandacht voor vier thema's:

- internationale concurrentiepositie
- bereikbaarheid
- verstedelijking
- groen en blauw

Bij ieder besluit is aangegeven welke overwegingen een rol hebben gespeeld en welke argumenten het zwaarst hebben gewogen.

Hoofdstuk 4 gaat in op de financiering van het programma Noordvleugel. De kosten van de voorgenomen besluiten voor het Rijk en de dekking zijn opgenomen in een overzicht.

Hoofdstuk 5 gaat ten slotte in op het vervolgproces.

2 De aanpak

2.1 Samenwerking tussen overheden

Programmaminister binnen de rijksoverheid

In de Nota Ruimte heeft het Rijk vier programma's aangekondigd: Noordvleugel, Zuidvleugel, Groene Hart en Zuidoost-Brabant/Noord-Limburg. In deze vier gebieden zijn meerdere grootschalige projecten gestart voor het versterken van de internationale concurrentiepositie, de ontwikkeling van de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland en het behoud van waardevolle gebieden. Door de projecten samen te brengen onder één programma kan het Rijk de samenhang beter waarborgen en sneller besluiten nemen. Voor ieder programma is een verantwoordelijke programmaminister aangewezen. Het programma Noordvleugel valt onder de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat en is een samenwerkingsverband tussen zes ministeries:

- Verkeer en Waterstaat
- Economische Zaken
- Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit
- Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- Financiën
- Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Samenwerking met regionale overheden

Regionale partijen in de Noordvleugel werken intensief samen. Tijdens de jaarlijkse Noordvleugelconferenties bepalen de bestuurders van provincies en gemeenten uit Noord-Holland en Flevoland gezamenlijk de strategie voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Noordvleugel op lange termijn. In Utrecht wordt op soortgelijke wijze samengewerkt binnen de NV Utrecht.²

Rijk en regio hebben bij de voorbereiding van de besluiten over de Noordvleugel regelmatig bestuurlijk overleg gevoerd over de voortgang en de richting van het gehele programma én over afzonderlijke projecten uit het programma. Op ambtelijk niveau hebben Rijk en regio intensief samengewerkt, zowel aan het programma als aan de afzonderlijke projecten. Over onderdelen van het programma is ook met de betrokken waterschappen in het gebied overleg gevoerd.

² Deelnemers van de Noordvleugelconferentie zijn Flevoland, Noord-Holland, ROA, Almere, Muiden, Weesp, Hilversum, Diemen, Ouder-Amstel, Amstelveen, Uithoorn, Aalsmeer, Haarlemmermeer, Haarlemmerliede-Spaarnwoude, Amsterdam, de stadsdeelraden Amsterdam-Noord, Osdorp en Zuidoost, Waterland, Purmerend, Edam-Volendam, Zeevang, Beemster, Wormerland, Landsmeer, Oostzaan, Zaanstad, Beverwijk, Velsen en Haarlem. Deelnemers van de NV Utrecht zijn: de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum, de stadsregio Utrecht (BRU), de gewesten Eemland en Gooi- en Vechtstreek.

De regio heeft, deels in samenwerking met maatschappelijke organisaties, belangrijke bijdragen geleverd aan het plan- en besluitvormingsproces door gebiedsuitwerkingen, verkenningen en andere studies uit te voeren (onder meer Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek, Ontwikkelingsvisie NV Utrecht, De Groene Uitweg en Toekomstvisie IJmeer).

Door de samenwerking hebben Rijk en regio grote mate van overeenstemming bereikt over de strategie en koers voor de Noordvleugel. Over de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere komen de provinciale en gemeentelijke overheden binnen de Noordvleugel echter tot verschillende afwegingen.

2.2 De adviesraden

Op verzoek van de ministers van VROM en van V&W hebben de VROM-raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat Open Ronde Tafels georganiseerd over het programma Noordvleugel. Hiervoor zijn wetenschappers, maatschappelijke organisaties en bestuurders uit de regio uitgenodigd. Na iedere Ronde Tafel hebben de raden ‘Tussentijdse Bevindingen’ uitgebracht die zijn betrokken bij de voorbereiding van de besluitvorming over het programma Noordvleugel. Op 23 mei hebben de raden een slotadvies uitgebracht.

Op hoofdlijnen komen de raden tot het volgende advies:

De raden zijn van mening dat de besluiten over de Noordvleugel moeten passen binnen de strategische doelstellingen van het Rijk; projecten in het programma Noordvleugel moeten worden beoordeeld op hun bijdrage aan de gewenste metropolitane ontwikkeling en versterking van de internationale concurrentiepositie. De ontwikkeling van de Noordvleugel moet niet alleen bijdragen aan het functioneren van deze regio, maar ook aan het functioneren van de Randstad en geheel Nederland. Dit betekent dat de internationale dimensie niet uit het oog mag worden verloren. Daarbij hoort volgens de raden een investeringshorizon die verder reikt dan 2020. De raden geven het kabinet de volgende adviezen voor de besluitvorming op 30 juni 2006:

- Ga voortvarend aan de slag met de uitvoering van de acht projecten uit het programma Noordvleugel.
- Kies, als kern van een metropolitane strategie, voor een schaa sprong voor Amsterdam en Almere door ze te laten ontwikkelen tot dubbelstad. Concentreer daarbij de publieke investeringen op een westwaartse ontwikkeling van Almere.
- Start de ontwikkeling van de groen-blaue kwaliteiten van de Noordvleugel. Leg deze vast in een planfiguur met een vergelijkbare zwaarte als een planstudie en richt een kwaliteitsfonds op voor investeringen in die groene en blauwe kwaliteiten.
- Zet de ontwikkeling in gang voor een geïntegreerd openbaarvervoersysteem voor de zone Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam-Almere, passend in een hoogwaardig verstedelijkingsconcept. De beste mogelijkheden doen zich voor bij een IJmeerverbinding gekoppeld aan een westelijke groei van Almere. Start daarvoor een planstudie en reserveer daar nu een substantieel bedrag voor.
- Veranker de samenwerking met de regio en de maatschappelijke partijen en markt ten behoeve van een op de lange termijn gerichte duurzame metropolitane ontwikkelingsstrategie voor de Noordvleugel en leg deze vast in een regionale structuurvisie.

Het kabinet heeft nota genomen van de breed gedragen adviezen van de raden. De oproep om voortvarend aan de slag te gaan, onderschrijft het kabinet. Juist om daadkracht te stimuleren is voor de Noordvleugel de programma-aanpak gekozen. De metropolitane strategie voor de ontwikkeling van Almere levert een dubbele uitdaging op. Aan de ene kant groeit Almere uit tot een dubbelstad met Amsterdam. Aan de andere kant ontwikkelt Almere een eigen, herkenbare identiteit met volwaardige economische en maatschappelijke voorzieningen. Het kabinet kan zich goed vinden in de aanbevelingen van de raad op dit punt van strategie. De ontwikkeling van groen-blauwe kwaliteiten is belangrijk in deze regio. Het Rijk en andere partijen zullen middelen vrijmaken om hierin te investeren. De uitvoering van de groen-blauwe projecten is primair een taak van de regionale overheden. Het kabinet zal geen aparte planfiguur voor groen-blauw inzetten. De koppeling van groen-blauwe met rode en grijze ingrepen acht het kabinet kansrijker. De aanbeveling om tot een planstudie openbaar vervoer te komen, neemt het kabinet wel over. Tot slot vindt het kabinet het belangrijk dat de samenwerking in de Noordvleugel met regionale overheden en partijen wordt voortgezet. Of een regionale structuurvisie daarvoor het beste instrument is, zal nader worden onderzocht.

2.3 Consultatie van maatschappelijke organisaties

In de eindfase zijn verschillende maatschappelijke organisaties geraadpleegd over het Structuurdocument en de besluitvorming op programmaniveau: VNO-NCW, Kamer van Koophandel Amsterdam, Staatsbosbeheer, Stichting Natuur en Milieu, Natuurmonumenten, Utrechtse Milieufederatie, ANWB, NV Luchthaven Schiphol en LTO. Ook over de afzonderlijke projecten van het programma Noordvleugel hebben consultaties plaatsgevonden die vaak intensief van aard waren. Dit is bijvoorbeeld het geval geweest bij de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek, de Structuurvisie Zuiderzeelijn, de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere en de Ontwikkelingsvisie NV Utrecht.

Hoewel de maatschappelijke organisaties over onderdelen van projecten verschillende keuzes maken, is uit de consultatie ook een aantal gemeenschappelijke aanbevelingen naar voren gekomen:

- Een belangrijke aanbeveling is om de verantwoordelijkheden binnen het programma en in het vervolgproces helder in beeld te brengen. Voor de burger is niet altijd duidelijk welk bestuursniveau hij of zij kan aanspreken op het programma en wie de regie heeft.
- In het verlengde hiervan is de vraag gesteld of de regie op de ontwikkeling van de Noordvleugel te versterken is door het opstellen van een structuurvisie.
- Alle maatschappelijke organisaties zijn van mening dat groen-blauwe ontwikkeling in het gebied cruciaal is voor de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel. Tegelijkertijd is de zorg uitgesproken over de daadwerkelijke uitvoering van groen-blauwe projecten.

Het kabinet heeft kennisgenomen van deze aanbevelingen en zal hiermee rekening houden in het vervolg van het programma. De problematiek binnen de Noordvleugel vraagt om intensieve samenwerking tussen Rijk en regio. De samenwerking die de

afgelopen periode tot stand is gekomen, wordt in ieder geval voortgezet. Over het opstellen van een structuurvisie is nog geen besluit genomen.

Het belang van de groen-blauwe ontwikkeling in de Noordvleugel wordt door het kabinet onderschreven. Daarvoor zijn ook middelen vrijgemaakt. De regionale overheden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering. Het kabinet is van oordeel dat de bestuurlijke afspraken over het programma zoals die nu worden gemaakt een goede basis vormen voor de uitvoering.

2.4 Analyses

Een groot aantal studies vormt de basis voor de besluiten die het kabinet over de Noordvleugel heeft genomen. Voor de Zuiderzeelijn is bijvoorbeeld een Structuurvisie opgesteld die onderbouwd is met een groot aantal onderzoeken. Voor alle projecten zijn verschillende typen onderzoeken uitgevoerd, zoals kosten-batenanalyses om effecten op de welvaart in beeld te brengen, een business case om de rentabiliteit van investeringen te bepalen, milieu-effectrapportages, strategische milieubeoordelingen en analyses van inspraakreacties. Hieronder zijn enkele resultaten van de kosten-batenanalyses en milieustudies beschreven.

Kosten-batenanalyses

Voor een aantal projecten zijn maatschappelijke kosten-batenanalyses gemaakt om in beeld te brengen welke bijdrage verschillende alternatieven aan de nationale welvaart leveren. Kosten-batenanalyses zijn een belangrijk hulpmiddel voor besluitvorming. Zo heeft de kosten-batenanalyse van de Zuiderzeelijn inzicht gegeven in de rentabiliteit van verschillende varianten.

Voor de volgende projecten zijn kosten-batenanalyses gemaakt:

- Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere
- Verstedelijking Almere en IJmeerverbinding
- Zuiderzeelijn
- Zuidas

In een aantal kosten-batenanalyses zijn ook de effecten op andere projecten uit het programma Noordvleugel onderzocht. Dit is gedaan door middel van gevoeligheidsanalyses. Een voorbeeld hiervan is de kosten-batenanalyse van de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. De conclusie hiervan is dat de baten van investeringen in bereikbaarheid substantieel stijgen als extra woningen in Almere gebouwd worden.

Onderzoek milieu en natuur

Voor de meeste projecten in het programma Noordvleugel zijn of worden de effecten voor het milieu, natuur, landschap en water in milieustudies beschreven. Dit gebeurt in strategische milieubeoordelingen of milieueffectrapportages. Deze informatie is van belang om bij de besluitvorming over deze projecten rekening te kunnen houden met de effecten op het milieu.

Voor de besluitvorming over het programma Noordvleugel is het ook belangrijk om inzicht te hebben in de cumulatieve effecten van de verschillende projecten. De combinatie van projecten kan leiden tot opeenstapeling van effecten of tot onderlinge beïnvloeding. Hiervoor is een verkennende studie uitgevoerd. Voor de verdeling van woningbouw over de Noordvleugel is de Nota Ruimte als uitgangspunt genomen.

Uit de studie blijkt dat geen opeenstapeling optreedt van milieueffecten die zich in het hele gebied of in alle projecten van het Noordvleugelprogramma laten gelden. Wel is gebleken dat in deelgebieden onderlinge beïnvloeding van milieueffecten kan ontstaan.

Uit de milieustudie komt naar voren dat de wegverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere en een nieuwe of verbeterde OV-verbinding langs die route tot cumulatie van effecten leidt in het traject Hollandse brug-Muiden/Weesp-Amsterdam. Tijdens de planvorming en de besluitvorming is met name aandacht vereist voor mogelijke cumulatie van negatieve effecten op landschap en geluid. Ook zijn cumulatieve effecten te verwachten van buitendijkse woningbouw bij Almere-West buitendijks in combinatie met een rail- of wegverbinding over het IJmeer. Nader onderzoek moet uitwijzen of hierdoor significante effecten optreden op de natuurwaarden van het IJmeer. Het was in deze studie niet mogelijk om te beoordelen of cumulatie van milieueffecten optreedt door verdere groei van Almere (verstedelijking en infrastructuur) om de woningbehoefte in Utrecht op te lossen. Hiervoor ontbreekt op dit moment de informatie.

De combinatie van projecten kan ook tot positieve effecten leiden. Dat geldt bijvoorbeeld voor het herstel van de groen-blauwe structuur van het IJmeer-Vechtstreek bij Muiden door de aanleg van een verdiepte ligging van de weg (A1) en de OV-verbinding bij de Vecht.

Netwerkanalyses en planstudies

Bij de opstelling van de Noordvleugelbrief is gebruik gemaakt van de (tussen)resultaten van studies. Met name de volgende vijf onderzoeken zijn relevant geweest voor de besluitvorming over de bereikbaarheid in de Noordvleugel:

- Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Deze studie heeft oplossingen voor de congestie op de weg in beeld gebracht.
- Planstudie openbaar vervoer Noordvleugel. Deze studie gaat in de zomer van 2006 van start als vervolg op de Structuurvisie Zuiderzeelijn. De studie wordt toegespitst op verbetering van het openbaar vervoer in de Noordvleugel.
- Netwerkanalyse/MIT-verkenning Utrecht. Voor Utrecht is een netwerkanalyse gecombineerd met een MIT-verkenning gemaakt. Hierbij is ook het regionale en lokale wegennet geanalyseerd. De belangrijkste resultaten zijn bekend en de studie is afgerond. Omdat de studie de status van MIT-verkenning heeft kunnen na afronding planstudies van start gaan.
- Netwerkanalyse Noordvleugel. Deze analyse beslaat het gebied van de Noordvleugelconferentie, dat wil zeggen de Noordvleugel exclusief Utrecht. De resultaten bevestigen dat er een knelpunt is op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Voor dit knelpunt is een planstudie uitgevoerd. De netwerkanalyse is op 1 augustus 2006 afgerond. Besluitvorming zal naar verwachting in het najaar van 2006 plaatsvinden.

- Regionale studie Haarlemmermeer. De regio voert in samenwerking met Rijkswaterstaat een verkennende studie uit naar de ontsluiting van de zuidzijde van Schiphol. Deze studie wordt in november 2006 afgerond.

3 De besluiten

3.1 Inleiding

De besluiten over de verschillende projecten zijn in dit hoofdstuk per gebied gepresenteerd. Dit is gedaan om de samenhang tussen de afzonderlijk projecten helder te maken.

De volgende gebieden zijn onderscheiden:

- 1) Mainport Schiphol en gebied Haarlemmermeer-Bollenstreek
 - a) Project Mainport Schiphol en landzijdige bereikbaarheid
 - b) Project Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek
- 2) Gebied Schiphol-Amsterdam-Almere
 - a) Nieuw Sleutelproject Zuidas
 - b) Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere
 - c) Verstedelijking Almere
 - d) Openbaar vervoer Noordvleugel/Zuiderzeelijn
- 3) Gebied Utrecht
 - a) Ontwikkelingsvisie Utrecht
 - b) Verkenning/regionale netwerkanalyse Utrecht

Bij elk gebied is aandacht voor de thema's:

- internationale concurrentiepositie
- verstedelijking
- bereikbaarheid
- groen en blauw

Bij de besluiten is aangegeven welke overwegingen een rol hebben gespeeld en welke argumenten het zwaarst hebben gewogen bij de keuzes.

3.2 Mainport Schiphol en gebied Haarlemmermeer-Bollenstreek

3.2.1 Projecten

Voor dit gebied zijn de volgende twee projecten uit het programma Noordvleugel van belang:

- Project Mainport Schiphol en landzijdige bereikbaarheid
- Project Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek

3.2.2 Overwegingen

Overwegingen internationale concurrentiepositie

In de Nota Ruimte wordt het belang van de mainports voor de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur geschetst. De mainport Schiphol is van grote betekenis voor het internationale vestigingsklimaat van Nederland en levert direct en indirect veel werkgelegenheid op. In het kabinetsstandpunt Schiphol heeft het kabinet tot uitdrukking gebracht dat Schiphol binnen randvoorwaarden moet kunnen doorgroeien op de huidige locatie en zo kan bijdragen aan de groei van de Nederlandse economie. Het kabinet wil het Schipholbeleid richten op een duurzame balans tussen ruimte voor ontwikkeling van Schiphol en veiligheid, leefbaarheid en ontwikkelingsmogelijkheden rond de luchthaven.

De ontwikkeling van Schiphol heeft ruimtelijke consequenties. Geluidsoverlast vormt een belangrijk probleem voor bewoners rondom de luchthaven en in het buitengebied. Ook zijn er risico's op het gebied van externe veiligheid. Daarom is woningbouw in bepaalde gebieden niet toegestaan. In het kabinetsstandpunt Schiphol is vastgelegd dat het bouwverbod voor de Legmeerpolder en Noordwijkerhout van kracht blijft en wordt vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit. Het bouwverbod voor Hoofddorp West is in het kabinetsstandpunt opgeheven.

In het kabinetsstandpunt Schiphol is bevestigd dat Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie moet kunnen ontwikkelen. Het kabinet sluit daarbij niet op voorhand uit dat onderzoek naar alternatieve locaties in een later stadium weer opportuun kan worden. Ondanks de mogelijkheid die het kabinet biedt voor verdere ontwikkeling kunnen overigens wel beperkingen blijven gelden voor de groei van de luchtvaart op termijn. Het kabinet vindt dat Schiphol de verantwoordelijkheid heeft voor het uitwerken van initiatieven voor eventuele uitbreiding van Schiphol of uitplaatsing van delen van het verkeer naar andere luchthavens en voor het onderbouwen van nut en noodzaak van dergelijke initiatieven. Bij eventuele plannen van de luchthaven zijn de normale procedures van toepassing. De provincie Noord-Holland heeft een ruimtelijke reservering gemaakt voor een zesde baan op Schiphol. Voor april 2008 moet duidelijk worden of het wenselijk is deze reservering te continueren of te laten vervallen. Voor de Noordvleugel is relevant of de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad een optie is.

In de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek wordt aandacht besteed aan de economische ontwikkeling van het gebied. De functies van de mainport Schiphol staan centraal. Van belang is dat een goed woonklimaat ontstaat dat bijdraagt aan een internationaal concurrerend vestigingsmilieu. In het streekplan Noord-Holland Zuid zijn gebieden gereserveerd voor de ontwikkeling van bedrijvigheid. De regio heeft het initiatief genomen voor de ontwikkeling van 'Werkstad A4', een multimodaal logistiek knooppunt langs de A4 bij Schiphol. Daarnaast heeft de ontwikkeling van de greenport Aalsmeer (Flowermainport) en de greenport Bollenstreek een belangrijke plaats in de gebiedsuitwerking.

Overwegingen verstedelijking

De minister van VROM heeft de regio gevraagd of en op welke wijze het mogelijk is om in de periode 2010-2030 tussen de 10.000 en 20.000 woningen te bouwen op uitleglocaties in Haarlemmermeer en Bollenstreek. De regio acht het mogelijk om in deze

periode 12.900 woningen op uitleglocaties en 11.900 woningen binnen het bestaande stedelijke gebied te bouwen, als tenminste aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. De vraag van de minister is daarmee positief beantwoord. De totale woningbouwopgave, zoals afgesproken in regionaal verband, bedraagt 29.000 woningen (3^e Noordvleugelconferentie). Bij uitvoering van de gebiedsuitwerking van de regio resteert een relatief beperkt tekort van 4.500 woningen.

Het kabinet vindt twee functies van de Haarlemmermeer-Bollenstreek van nationaal belang: de economische functie van de Bollenstreek als greenport en de functie van Haarlemmermeer-Bollenstreek als bundelingsgebied voor verstedelijking. Op langere termijn is integrale herstructurering van de Bollenstreek nodig om beide functies te versterken. Herstructurering kan bijdragen aan:

- het functioneren van de greenport;
- versterking van de rode, groene en blauwe kwaliteiten;
- verbetering van de bereikbaarheid;
- het tegengaan van verrommeling en versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Overwegingen bereikbaarheid

Voor de landzijdige ontsluiting van de luchthaven Schiphol bestaan de volgende initiatieven:

- de infrastructuur behorend bij het project Zuidas (inclusief openbaar vervoer);
- de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp;
- de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.

De landzijdige ontsluiting van Schiphol is door deze initiatieven voor de korte termijn voldoende gewaarborgd. De regio voert in samenwerking met Rijkswaterstaat een verkennende studie uit naar de ontsluiting van de zuidzijde van Schiphol. De studie brengt ook de ontwikkelingen op het regionale en lokale wegennet in de Haarlemmermeer in beeld, rekening houdend met een mogelijke parallelbanenstructuur voor de A4. Deze studie wordt in november 2006 afgerond.

De verbindingen over de weg tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer vertonen congestie. Realisatie van de woningbouwplannen uit de gebiedsuitwerking zullen dit versterken. Het is belangrijk dat de beide gebieden goed met elkaar verbonden zijn. De regio heeft voorstellen gedaan om de verbinding te verbeteren.

Overwegingen groen-blauw

Het kabinet acht de integrale ontwikkeling van de Westflank van de Haarlemmermeer (inclusief de locatie Hoofddorp West) cruciaal. De ministers van VROM en LNV zullen met de regio overleggen over de invulling van de Westflank. Doel van het overleg is met name om nieuwe, concrete afspraken te maken over het Strategisch Groenproject. De afspraken gaan over het invullen van de wateropgave in het gebied, de bestaande groentekorten en de nieuwe groentekorten die ontstaan door de verstedelijking. Het kabinet kiest, conform de Nota Ruimte, als uitgangspunt dat nieuw 'rood' financiën levert voor nieuw 'groen'. De kosten van het Strategisch Groenproject zijn geraamd op € 440 mln. De rijksoverheid heeft reeds € 180 mln. beschikbaar gesteld op de begroting van LNV (ILG).

3.2.3 Besluiten

- A1) Het kabinet verzoekt Schiphol medio 2007 nut en noodzaak aan te tonen voor uitbreiding van start- en landingsbanen of eventuele uitplaatsing van vliegverkeer naar een andere luchthaven. Het kabinet vraagt daarbij ook duidelijkheid van de luchthaven over de noodzaak om ruimte te reserveren voor de aanleg of verlenging van banen en de consequenties daarvan voor geluidsoverlast en externe veiligheid in de omgeving.
- A2) Het kabinet acht het van groot belang dat alle betrokken partijen in de Haarlemmermeer en de Bollenstreek zich inspinnen voor het aanpassen van de bestaande randvoorwaarden zodat de ruimte voor woningbouw uit de gebiedsuitwerking daadwerkelijk kan worden gebruikt en ook in de praktijk slechts een klein tekort ontstaat.
Het kabinet heeft daartoe de eerste stap gezet door Hoofddorp-West vrij te geven voor woningbouw. Hiermee ontstaat nu al meer ruimte voor de benodigde woningbouw in de Haarlemmermeer. Dergelijke stappen verwacht het kabinet ook van de decentrale overheden in Noord- en Zuid-Holland. Voor de realisering van 2.900 woningen op uitleglocaties in de Bollenstreek is het nodig compensatie te verlenen voor de benodigde bollengronden. Het kabinet gaat ervan uit dat de regio zich daar maximaal voor inzet.
- A3) De minister van VROM zal het initiatief nemen om dit najaar, samen met de minister van LNV, met de regio te overleggen over vorm, inhoud en werkwijze om te komen tot herstructurering van de Bollenstreek.
- A4) De minister van VROM zal het initiatief nemen om dit najaar, samen met de minister van LNV, met de regio te overleggen over de integrale ontwikkeling van de Westflank van de Haarlemmermeer om nieuwe afspraken te maken over het daarvoor benodigde rood, groen en blauw. Het kabinet gaat akkoord met alternatieve locaties en een andere invulling van het Strategisch Groenproject (SGP) dan eerder voorzien. Een aanvullende rijksbijdrage voor de groen-blauwe opgave in de Haarlemmermeer in aanvulling op de reeds beschikbaar gestelde middelen (ILG), acht het kabinet op dit moment niet voor de hand liggend. Het kabinet gaat voor de financiering van de aanvullende groenopgave (bovenop de bestaande afspraken over het SGP) conform de Nota Ruimte uit van het principe 'rood-voor-groen' (financiering via exploitatie van het gebied).
- A5) Het bedrijfsleven in de regio Schiphol heeft voorgesteld om een zogenoemde Werkstad A4 te ontwikkelen. Het kabinet onderzoekt samen met de regio de verdere uitwerking en financiering van Werkstad A4. Daarbij zal de analyse die het CPB heeft gemaakt over dit project worden betrokken.
- A6) Het kabinet staat positief tegenover de aanpassingen van de wegen die de regio heeft voorgesteld en waarvoor de regio zelf verantwoordelijkheid draagt. Financiering van de voorgestelde aanpassingen vindt in principe plaats uit de Brede Doel Uitkering (BDU) van het ministerie van V&W.
- A7) De wateropgave in de Haarlemmermeer (piek- en seizoensberging) zal in samenhang met de woningbouw- en recreatieopgave gerealiseerd worden. Het kabinet acht deze

integrale aanpak, met name in de uitvoering en financiering, van essentieel belang voor de borging van de wateropgave.

3.3 Gebied Schiphol-Amsterdam-Almere

3.3.1 Projecten

Voor dit gebied zijn de volgende vier projecten uit het programma Noordvleugel van belang:

- Nieuw Sleutelproject Zuidas
- Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere
- Verstedelijking Almere
- Openbaar vervoer Noordvleugel

3.3.2 Overwegingen

Overwegingen internationale concurrentiepositie

Het nieuwe sleutelproject Zuidas heeft als doel het realiseren van een internationaal vestigingsklimaat voor hoogwaardige werkgelegenheid (onder meer in kennisinstellingen) en versterking van de economische structuur. Het station Amsterdam Zuid/WTC ligt in het hart van het plangebied. De A10, het spoor en de metro kunnen verdiept worden aangelegd in het zogenaamde dokmodel. Hierdoor vermindert de barrièrewerking van de infrastructuur. Het dokmodel is waarschijnlijk door publiek-private samenwerking te ontwikkelen. Dit model levert een hogere stedelijke kwaliteit op dan het dijkmodel waarbij de infrastructuur bovengronds blijft. Het Centraal Planbureau stelt een nieuwe kosten-batenanalyse (KBA) op die na de zomer gereed zal zijn. Deze KBA bouwt voort op de kengetallen-KBA die het CPB in 2003 heeft uitgevoerd. Besluitvorming over het dokmodel is na de zomer voorzien.

De Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere heeft als doel een oplossing te bieden voor de huidige congestie in de corridor die is ontstaan door groei van bedrijvigheid en inwonertal. De oplossing moet robuust genoeg zijn om ook de toekomstige groei van de mobiliteit, die onder meer door de verstedelijking in Almere, Haarlemmermeer-Bollenstreek en Schiphol zal ontstaan, te kunnen accommoderen. Voor het vestigingsklimaat van de Randstad is het verbeteren van de bereikbaarheid een belangrijk punt.

Binnen de Noordvleugel is sprake van een scheve woon-werkbalans. In heel Flevoland en ook in Almere zijn veel minder banen dan nodig voor de daar wonende beroepsbevolking. Het gevolg is dat dagelijks een grote forensenstroom uit Almere (en de rest van Flevoland) in de richting van Amsterdam en Schiphol trekt. Door uitbreiding van Almere met 60.000 woningen wordt de woon-werkbalans in de toekomst nog onevenwichtiger. Almere (en de rest van Flevoland) hebben unieke kwaliteiten die kansen bieden om de economische structuur te versterken. Een betere benutting van deze kansen is van belang voor de concurrentiepositie van de Noordvleugel.

De verstedelijking van Almere is van wezenlijk belang voor de economische groei omdat het vestigingsklimaat in de Noordvleugel hierdoor verbetert. Er is behoefte aan nieuwe en gedifferentieerde woningen in stedelijke en groene milieus. Almere kan aan deze uitbreidingsbehoefte voldoen. Ook kan Almere bijdragen aan de werklocaties waar de Noordvleugel behoefte aan heeft. In het Actieplan Bedrijventerreinen is het bedrijventerrein A6-A27 voorzien dat enkele honderden hectaren zal omvatten.

Overwegingen verstedelijking

De regio Noordvleugel en het Rijk hebben voorgesteld dat Almere in de periode 2010-2030 met 45.000 woningen groeit. Het College van B&W van Almere is daartoe in principe bereid. Dit geldt ook voor een additionele opgave van 15.000 woningen als overloop uit de NV Utrecht. Almere, de regio en het Rijk willen nu stappen zetten om deze kwantitatieve schaa sprong te vertalen in een gezamenlijke visie op de ontwikkeling van de stad en om concrete besluiten te nemen die nodig zijn om de visie te realiseren. De keuze voor een groei met 60.000 woningen betekent dat voor Almere West én Almere Oost de planvorming in gang wordt gezet.

De ontwikkeling van de stad levert een dubbele uitdaging op. Aan de ene kant groeit Almere uit tot een integraal onderdeel van de Noordvleugel. De stad draagt bij aan de economische structuurversterking van het hele gebied. Amsterdam en Almere vormen een dubbelstad. De steden zijn complementair aan elkaar en op cultureel, sociaal en economisch gebied aan elkaar verbonden. Aan de andere kant ontwikkelt de stad een eigen, herkenbare identiteit met volwaardige economische en maatschappelijke voorzieningen. De stad groeit niet alleen maar ontwikkelt zich tot een complete, evenwichtige stad, met grootstedelijke voorzieningen. Het gaat niet om de aanleg van een VINEX-wijk maar om de geleidelijke (door)ontwikkeling van een complete stad van ongeveer 350.000 inwoners.

Zowel Almere West als Almere Oost bieden kansen voor verstedelijking:

- De westelijke ontwikkeling (Pampus binnen- en buitendijs) kan invulling geven aan de Dubbelstad Amsterdam-Almere. Hier bestaat de mogelijkheid een stedelijk-maritiem woon- en werkmilieu te realiseren van hoog niveau. In combinatie met de ontwikkelingen op de IJ-oever in Amsterdam en omstreken kan dit deel van het IJmeer worden getransformeerd in een waterpark en interstedelijke baai met woningen, recreatie, natuur en creatieve industrie van (inter)nationale betekenis. Een Stadsboulevard kan een bijzonder gezicht geven aan Almere Poort en Pampus.
- De oostelijke ontwikkeling (Hout en Spiegelhout) heeft een natuurlijke relatie met Utrecht en Lelystad en zal daarmee via adequate infrastructuur verbonden zijn. De stad ontwikkelt zich hier op een geleidelijke en organische wijze, met een lange tijdshorizon. Door grootschalige toepassing van particulier opdrachtgeverschap, waar de omstandigheden in de stad zeer geschikt voor zijn, kan een omslag plaatsvinden in de totstandkoming van woningbouw in de stad. Het gaat hierbij om een omslag van grootschalige woningbouw van projectontwikkelaars, naar kleinschalige woningbouw in opdracht van particulieren, die zelf een architect in de hand nemen.

Almere is een snelgroeiende gemeente. Het Rijk verstrekt financiële middelen aan gemeenten op basis van gegevens uit het verleden. Dat heeft tot zorg geleid over de toereikendheid van de rijksmiddelen bij verdergaande groei van Almere. Deze

problematiek wordt aangeduid als de ‘t-minproblematiek’. De Raad voor Financiële Verhoudingen (Rfv) heeft hierover een advies uitgebracht. Het kabinet heeft in een reactie op dit advies aangegeven dat de t-minproblematiek in de afgelopen twee jaar voldoende uitputtend met Almere is besproken (TK 2005-2006, 29 435, nr. 168). Op nagenoeg alle beleidsterreinen zijn afspraken gemaakt. Het rijk zal monitoren of de afspraken worden nagekomen en houdt in de gaten of t-mineffecten optreden bij nieuwe specifieke uitkeringen of verdeelsystematieken. In voorkomende gevallen zal een passende oplossing worden gezocht.

Overwegingen bereikbaarheid

Voor de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere is uitgebreid onderzoek gedaan in de verkenning en planstudie. Hieruit blijkt dat de congestie in de corridor nu al hoog is. Door extra woningbouw, met name in Almere maar ook in Amsterdam en de Haarlemmermeer-Bollenstreek, zal de congestie in de toekomst toenemen. Tussen 2000 en 2020 wordt rekening gehouden met circa 50% meer verkeer (autokilometers). De congestie leidt tot economische schade door langere reistijden en een afname van de aantrekkelijkheid van de Randstad als vestigingslocatie.

Voor de Planstudie is een Alternatieven- en Variantennota opgesteld, als onderdeel van de tracé- en MER-procedure. Hierin staan de volgende alternatieven centraal:

- Het Stroomlijnalternatief (A6/A1/A9) bestaat uit capaciteitsuitbreiding van de bestaande infrastructuur, met name van de Gaasperdammerweg. Voor het Stroomlijnalternatief bestaat een bovengrondse en een verdiepte variant.
- Het Verbindingsalternatief bestaat uit een nieuwe verbinding met twee of drie rijstroken per rijrichting tussen en aansluitend op de knooppunten Muiderberg (A1/A6) en Holendrecht. Ook voor het Verbindingsalternatief zijn bovengrondse en ondergrondse varianten onderzocht.
- Het Nulplusalternatief gaat uit van ‘anders betalen voor mobiliteit’ en hierbij wordt niet gebouwd;

De drie alternatieven zijn met en zonder beprijzen doorgerekend in de kosten-batenanalyse.

Vervolgens is een consultatiedocument opgesteld waarin de reacties op de Alternatieven- en variantennota van bewoners, weggebruikers, bewonersorganisaties, maatschappelijke organisaties, bestuursorganen en adviseurs zijn weergegeven. Belangrijke noties hierin zijn:

- Files en onbetrouwbare reistijden leiden tot slechte bereikbaarheid en veroorzaken economische schade.
- In veel reacties wordt aandacht gevraagd voor natuur, recreatie en leefmilieu.
- Veel mensen zien beprijzen en openbaar vervoer als (delen van) de oplossing.
- Uitbreiding van wegcapaciteit is de meest genoemde oplossing, maar niet alle partijen zijn daar een voorstander van.
- De partijen verschillen van mening over de voorkeur voor de overblijvende varianten.
- Verdiepte uitvoering van het Stroomlijnalternatief heeft als voordeel dat de stedelijke kwaliteit kan toenemen. De infrastructuur kan deels worden overkluisd zodat de barrièrewerking vermindert. De aanleg van dit alternatief roept echter zorgen op omdat tijdens de werkzaamheden congestie kan ontstaan. Door het treffen van maatregelen zullen deze zoveel mogelijk worden beperkt.

- Het Verbindingsalternatief in de vorm van een boortunnel heeft als voordeel dat de reistijden korter zijn dan in het Stroomlijnalternatief. De milieueffecten roepen echter zorgen op, onder meer vanwege de ligging bij het Naardermeer.
- Alle regionale bestuurders zijn eensgezind over het afwijzen van niet ingepaste (bovengrondse) varianten.
- Het merendeel van de regionale bestuurders uit de provincie Noord-Holland hebben een voorkeur voor een goed ingepast Stroomlijnalternatief. Het biedt mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit langs de A9 en A1 te verbeteren (Bijlmer en Gaasperdam op elkaar aansluiten, Bloemendalerpolder en Groene Uitweg).
- De regionale bestuurders uit de provincie Flevoland hebben een voorkeur voor het Verbindingsalternatief, uitgevoerd als tunnel. Het belangrijkste argument hierbij is dat het verkeerskundig beter scoort.
- De natuur- en milieuorganisaties zijn voor een ingepast Stroomlijnalternatief, o.a. omdat dit minder schade berokkend aan het natuurgebied Naardermeer en De Hoge Dijk en er ook een combinatie mogelijk is met groen/blauwe projecten.
- Het gezamenlijke bedrijfsleven is voor het Verbindingsalternatief uitgevoerd als tunnel o.a. om verkeerskundige en economische redenen.
- Bewoners in het plangebied zien het stimuleren van werk bij woonlocaties en het verbeteren openbaar vervoer als belangrijke oplossingen. Ook wegwitbreiding wordt veel genoemd.

Uit bestuurlijk overleg met de regio is gebleken dat de regio versterking van de stedelijke kwaliteit in Amsterdam wenselijk vindt. Als oplossing is de gedeeltelijke overkluizing van een verdiepte Gaasperdammerweg naar voren gebracht, als onderdeel van het Stroomlijnalternatief. Bij de keuze voor het Verbindingsalternatief bestaat de wens voor het 'afwaarderen' van de Gaasperdammerweg tot autoweg en een betere verbinding tussen de twee stadsdelen aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld met meer en bredere onderdoorgangen).

Een andere wens van de regio en de maatschappelijke partijen is om een aantal groen-blauwe projecten uit te voeren: het aquaduct bij Muiden, de Natte As en de Groene Uitweg. Het aquaduct is een optie in het Stroomlijnalternatief omdat de A1 wordt verlegd. Ook bij het Verbindingsalternatief past een aquaduct goed in een groen-blauw programma. De Natte As is een verbinding tussen de Waddenzee en de Zeeuwse wateren, die ter hoogte van het IJmeer de A1 kruist. De Groene Uitweg is een pakket van groen-blauwe projecten die door verschillende organisaties en de regio zijn ontwikkeld, waaronder een natuurboulevard en fietstunnels.

Bij de Alternatieven- en Variantennota is een supplement verschenen waarin de resultaten van nadere onderzoeken zijn samengevat. De onderzoeken betreffen milieueffecten en optimalisaties van bouwen en berijzen.

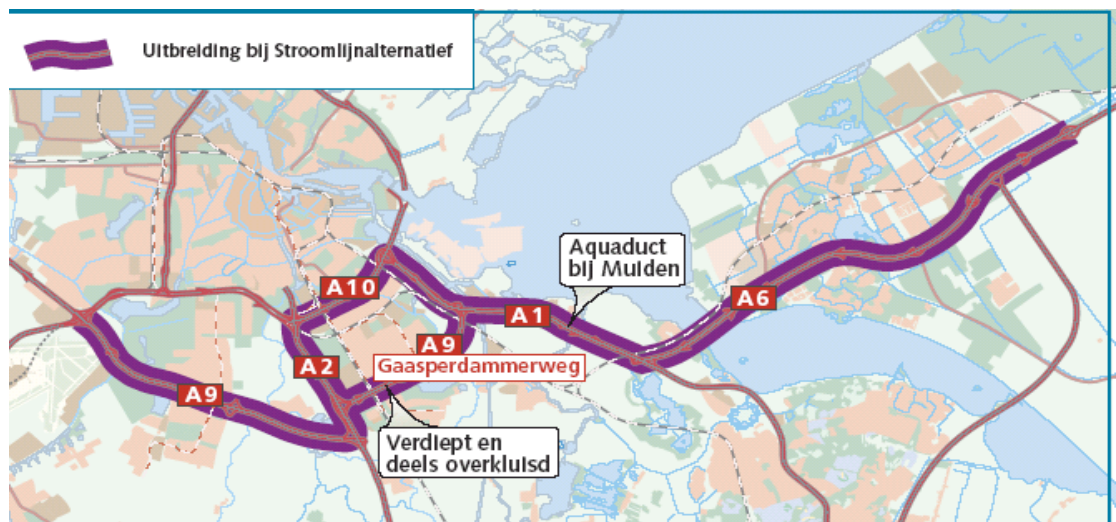
In eerste instantie bestond zorg over de milieueffecten van de tunnel in het Verbindingsalternatief op het Naardermeer. Uit onderzoek blijkt dat het risico van schade aan de waterhuishouding verwaarloosbaar is. In het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn is een zogeheten passende beoordeling gemaakt. Hieruit blijkt dat een geboorde tunnel geen significante effecten zal veroorzaken. De commissie MER

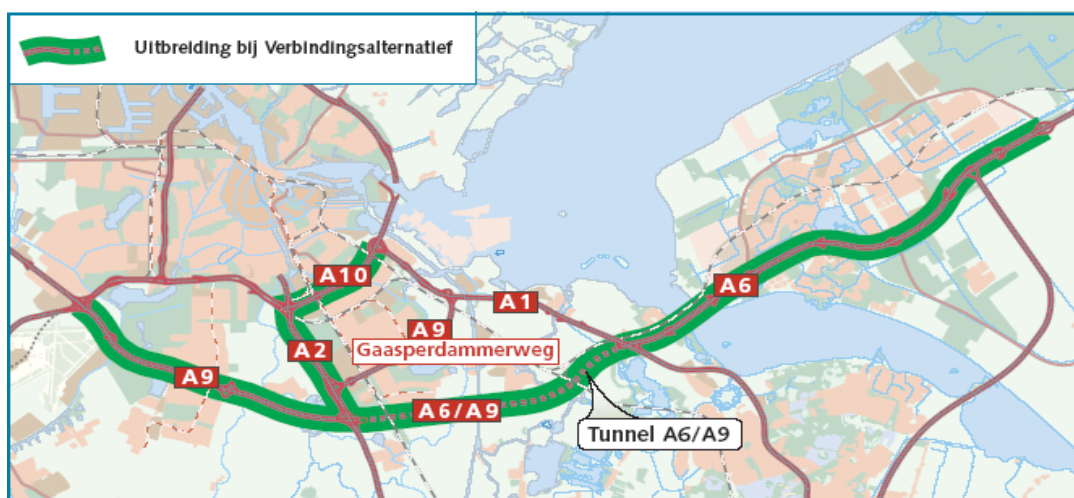
onderschrijft deze conclusie en heeft geconstateerd dat de essentiële informatie aanwezig is voor een hoofdkeuze tussen de alternatieven.

Binnen de alternatieven is gezocht naar mogelijkheden om te besparen op de kosten van de bouw. De suggesties betreffen bijvoorbeeld ideeën om de grondkosten te verlagen en om minder vluchtstroken toe te passen in de verschillende alternatieven. Deze suggesties om goedkoper te bouwen zijn benut voor het verlagen van de kosten van het project. Bij deze nieuwe doorrekening van de alternatieven is ook het zogeheten locatiespecifieke alternatief onderzocht. Het locatiespecifieke alternatief richt zich op het aanpakken van de knelpunten op de A10-oost, de A1 en de A6.

Zie onderstaande kaart en tabel, waarbij het aantal rijstroken is weergegeven in de nieuwe situatie. (Het betreft het aantal rijstroken in beide rijrichtingen tezamen.)

Op een aantal weggedeelten zullen deze rijstroken voor een deel als wisselstroken worden gebruikt.





	Locatiespecifiek alternatief	Verbindings- alternatief	Stroomlijn alternatief
A10-oost	8	8	8
A9 (kp Badhoevedorp - aansl. Ouderkerk)	geen aanpassing	8	8
A9 (aansl. Ouderkerk - kp. Holendrecht)		10	10
A9 (Gaasperdammerweg)	geen aanpassing	geen aanpassing	8
Nieuwe verbinding A6 - A9	-	6	-
A1 (kp. Watergraafsmeer - kp. Diemen)	10	geen aanpassing	10
A1(kp. Diemen - kp. Muiderberg)	12		12
A6 (Muiderberg - Almere-C)	10	10	10
A6 (Almere-C - kp. Almere)	6	8 of 10	8 of 10
A6 (kp Almere - Almere Buitenoo	4	6 of 8	6 of 8

Kp. = knooppunt

Aansl. = aansluiting

Het Kabinet is er zich van bewust dat er voor de definitieve besluitvorming ten aanzien van de verdere verstedelijking robuuste maatregelen op infrastructureel gebied nodig zijn. Er moet een goede oplossing worden gekozen waardoor het verkeer op de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere op lange termijn goed kan doorstromen.

Bij een dergelijke belangrijke keuze staat zorgvuldigheid voorop. De kosten en baten uitgedrukt in geld zijn van belang. Daarnaast spelen ook de 'kosten' uitgedrukt in effecten op natuur en milieu en op de leefomgeving van mensen en de 'baten' uitgedrukt in verbetering hiervan en mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling en voor economische structuurversterking een belangrijke rol.

De problematiek op de weg is al enkele jaren onderzocht in de verkenning en planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. In die studies is voor het openbaar vervoer de Zuiderzeelijn voorzien. Naar aanleiding van de Structuurvisie Zuiderzeelijn heeft het kabinet medio april 2006 het voornemen uitgesproken om het planproces voor de Zuiderzeelijn als integrale verbinding tussen de Noordvleugel en het Noorden stop te zetten.

Naar aanleiding van het hoofdlijnen debat in de Tweede Kamer op 1 juni 2006, wordt nu gestudeerd op een optimalisatie van een Hoge Snelheidstrein (HST) en deze wordt vergeleken met een regiospecifiek pakket voor Noord Nederland, bestaande uit regionale bereikbaarheidsmaatregelen enerzijds en ruimtelijk economische projecten anderzijds. Voor de onderbouwing van de Structuurvisie Zuiderzeelijn is een capaciteitsanalyse van het spoor in de corridor Schiphol-Lelystad uitgevoerd. Hieruit blijkt dat op de middellange en lange termijn knelpunten zullen optreden. Ook is duidelijk geworden dat op termijn de spoorcapaciteit op de Zuidas tekortschiet.

Het project Zuiderzeelijn heeft veel informatie opgeleverd over mogelijke oplossingen voor het openbaar vervoer in de Noordvleugel. Veel partijen hebben hun ideeën naar voren gebracht. Een voorbeeld hiervan is de IJmeerverbinding die de regio in de Verkenning Regionale IJmeerverbinding (VRIJ) heeft onderzocht. In de Structuurvisie Zuiderzeelijn is aangekondigd dat het kabinet in een vervolgtraject onderzoekt welke mogelijkheden bestaan om het openbaar vervoer in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere op kosteneffectieve wijze te verbeteren. Bij de besluitvorming over de Zuiderzeelijn (voorzien eind september 2006) zal duidelijkheid worden gegeven over het deel van de financiële reservering voor de Zuiderzeelijn dat aan deze OV-problematiek van de Noordvleugel wordt gekoppeld.

Overwegingen groen en blauw

De provincie Noord-Holland heeft samen met een groot aantal partijen het programma de Groene Uitweg opgesteld. De centrale doelstelling van dit programma is om het bijzondere landschap tussen Amsterdam en het Gooi duurzaam open, divers en groen te houden en de recreatieve mogelijkheden ervan te versterken. Om dit te bereiken zijn in het programma verschillende projecten opgenomen.

De regio heeft in samenwerking met een aantal maatschappelijke organisaties de Toekomstvisie IJmeer opgesteld. Hierin wordt gesteld dat het slagen van de groen-blauwe schaa sprong de belangrijkste voorwaarde is voor succesvolle verstedelijking op de as Schiphol-Amsterdam-Almere en vice versa.

Almere is omgeven door gebieden die onder de regelgeving van NATURA 2000 vallen. Dat stelt eisen aan de ontwikkeling. De Europese Kaderrichtlijn Water en de Nota Ruimte stellen eisen ten behoeve van het waterbeheer. Naast deze beleidsmatige gewenste ontwikkeling van de (natte) natuurgebieden vraagt ook de verstedelijking (waaronder het buitendijks bouwen) om flankerend beleid voor de ecologische kwaliteiten van het gebied.

Het Rijk heeft op grond van de Kaderrichtlijn Water en NATURA 2000 een ‘natuuropgave’ in het IJmeer te vervullen. Gedacht wordt aan de aanleg van luwtedammen (om het water helder te maken) en moeraszones, die de waterhuishouding verbeteren en de recreatieve waarde van het gebied versterken.

3.3.3 Besluiten

- B1) Rijk en regio zien de groei van Almere als een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Gemeente en Rijk hebben de ambitie om Almere verder tot ontwikkeling te brengen zodat een vitale en duurzame stad ontstaat.
- B2) Rijk en regio zullen de ontwikkeling van de west- en oostzijde van Almere nader onderzoeken. Onderdelen van dit onderzoek zijn: het mogelijk maken van een groei van 60.000 woningen, integrale ontwikkeling van Pampus binnen- en buitendijks, Hout en Spiegelhout, aanleg van een IJmeerverbinding en een kwalitatieve opgave³ voor de stad als geheel.
- B3) Gestreefd wordt naar een groei van 60.000 woningen in Almere in de periode 2010-2030. Een nader uit te werken ontwikkelingsstrategie biedt ruimte voor een gefaseerde groei. De planvorming wordt ingangezet en uitgevoerd in het kader van het onderzoek dat onder punt B2 is genoemd. Daarbij wordt een flexibele strategie gehanteerd, waarbij steeds wordt getoetst of de plannen aan randvoorwaarden voldoen. Zonodig worden plannen aangepast. Er worden dus afspraken over beslismomenten gemaakt.
- B4) Voor de westelijke ontwikkeling wordt een samenwerkingsverband tussen Amsterdam, Almere en Rijk opgericht in de vorm van een gezamenlijke task force. De plannen voor de westelijke ontwikkeling van Almere worden uitgewerkt in een gezamenlijk ‘Masterplan Pampus’. Trekker van dit plan is Almere, deelnemers zijn Amsterdam, regio en Rijk/GOB (zie B6). Het Masterplan is medio 2007 gereed en gaat in op het programma voor het gebied (wonen, werken, infrastructuur, waterbeheer/strategische watervoorraad en ecologie), de ontwerpprincipes, de planning en fasering, de financiering en de ontwikkelingsstrategie.
- B5) Na de planfase worden op basis van een goedgekeurd plan afspraken gemaakt over de verdere ontwikkeling van de daadwerkelijke uitvoering (onder meer opzet van de projectorganisatie, verantwoordelijkheidsverdeling en risicoverdeling).
- B6) Het Rijk zal in de planvormingsfase en mogelijk ook de uitvoeringsfase het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf van het Rijk in zetten (GOB). Almere is met

³ Hiermee is bedoeld bijvoorbeeld het voorzieningenniveau en de woonkwaliteit

het oog hierop als kandidaat-project voor inzet van het GOB toegelaten tot de verkenningfase. Private partijen en overige publieke partijen worden in een vroeg stadium betrokken en uitgedaagd tot participatie.

- B7) Op basis van het Masterplan Pampus, de brede Planstudie OV Noordvleugel (zie B22) en een nadere uitwerking van de regionale ontwikkelingsopgave IJmeer/Markermeer (zie B 13) zal vóór 2010 een principebesluit worden genomen over de eventuele buitendijkse ontwikkelingen, waaronder de locatie Pampus Buiten, de aanleg van een eventuele IJmeerverbinding en maatregelen voortvloeiend uit de regionale ontwikkelingsopgave IJmeer/Markermeer.
- B8) Afhankelijk van de uitkomsten van het Masterplan staat het Rijk open voor participatie in de realisering van onderdelen van het Masterplan Pampus.
- B9) Uitvoeringsbesluiten worden genomen op basis van een sluitende business case, nadat bijdragen van partijen zijn vastgesteld.
- B10) De gemeente Almere stelt - met betrokkenheid van de regio en het Rijk - een 'Ontwikkelingsstrategie Almere Oost' op, waarin ook de effecten op de infrastructuur worden meegenomen. Deze ontwikkelingsstrategie zal medio 2007 gereed zijn.
- B11) Binnen de bouwopgave van 60.000 woningen zal Almere op grote schaal inzetten op de ontwikkeling van het particulier opdrachtgeverschap (Noorderplassen, Homerskwartier en Hout/Spiegelhout). Om dat mogelijk te maken bereidt Almere een pilot voor met als doel het particulier opdrachtgeverschap structureel van de grond te trekken. Het Rijk zal hier serieuze betrokkenheid aan verlenen en wil de pilot faciliteren. De wijze waarop de facilitering wordt ingevuld is onderwerp van nader overleg. In ieder geval zal na een jaar de voortgang van de pilot worden geëvalueerd.
- B12) De bereikbaarheid per auto wordt verbeterd door maatregelen in het kader van de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Het Rijk reserveert hiervoor € 4,5 mld., uitgaande van een woningbouwtaakstelling van 45.000-60.000 woningen voor Almere. Van deze € 4,5 mld. wordt € 116 miljoen (bij Stroomlijnalternatief en Locatiespecifiek alternatief)⁴ en € 354 miljoen (bij Verbindingsalternatief) aan groen-blauwe maatregelen besteed en is € 286 mln. gereserveerd voor de A10 Zuidas. De investeringen in het aquaduct en de Natte As hangen samen met flankerende maatregelen en compensatiemaatregelen voor de wegverbinding. De verdere ontwikkeling en uitvoering van het pakket moet daarom plaatsvinden in samenhang met de realisatie van de wegverbinding. De daadwerkelijke realisatie van dit pakket zal plaatsvinden nadat de hoofdkeuze over de Planstudie is gemaakt.
- B13) Het Rijk ziet in verband met de nog nader te bepalen taakstellingen voor ecologie, waterhuishouding en waterkwaliteit en het vervallen van de reservering voor de Markerwaard (en de kustontwikkeling bij Almere en Lelystad) een regionale ontwikkelingsopgave voor het IJmeer/Markermeer. Het Rijk wil participeren in een

⁴ Dit bedrag is exclusief de kosten van het aquaduct, die al zijn opgenomen in de kostenraming van het Stroomlijnalternatief

breed samenwerkingsverband van onder meer het Rijk, de gemeenten Amsterdam en Almere, de provincies Noord-Holland en Flevoland, Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer om een lange termijnvisie voor het IJmeer/Markermeer te ontwikkelen. De genoemde provincies hebben de regie in dit proces. Er bestaat een onlosmakelijke samenhang tussen het Masterplan Pampus en deze lange termijnvisie voor het IJmeer/Markermeer, onder meer op het gebied van de effecten op natuur (Vogel- en Habitatrictlijn), waterhuishouding/strategische watervoorraad, de veiligheid, de implementatie van de Kaderrichtlijn Water en cumulatieve effecten van andere projecten. Dit vormt een punt van aparte (juridische) afweging. Tegelijk wordt een concrete pilot in uitvoering gebracht om vast te stellen welke investeringen in natuurontwikkeling het grootste effect hebben. Het Rijk stelt hiervoor financiële middelen ter beschikking (€ 25 miljoen).

- B14) Het Rijk (EZ) en de regio (Almere, Flevoland en Amsterdam) starten samen een marktverkenning naar de toeristisch-recreatieve potenties van het waterfront van Almere.
- B15) Het rijk erkent dat de unieke opgave voor Almere vraagt om unieke en specifieke oplossingen van het rijk. Het rijk en Almere maken hieronder afspraken over waarborgen dat Almere de opgave op financieel verantwoorde wijze op zich kan nemen. Het rijk en Almere spreken af dat specifieke uitkeringen en verdeelsystematieken die nog niet zijn onderzocht in het advies van de Raad voor Financiële Verhoudingen worden doorgelicht. De gemeente Almere zal samen met het rijk een eerste quick scan maken van de specifieke uitkeringen en verdeelsystematieken die nog niet zijn onderzocht. Rijk en Almere zullen ook gezamenlijk de financiële effecten in beeld brengen van een evenwichtige schaa sprong van Almere voor lokale voorzieningen (met name fysieke en sociale infrastructuur). Deze analyses zullen in het najaar worden afgerond waarbij zonodig andere financiële oplossingen worden onderzocht. De ambitie van een bundeling van rijksbijdragen en/of provinciale bijdragen zal nader worden verkend. Het rijk betreft Almere bij verkenningen rond bestuurlijke arrangementen voor grootstedelijke problematiek voor 2010 en verder. Daarnaast zal het rijk Almere, als het gaat om beleidsinhoudelijke onderwerpen op het terrein van veiligheid, op vergelijkbare wijze bij het beleid betrekken als de G-31.
- B16) Gezien de lange voorbereidingstijd van de ontwikkeling van de strategische projecten erkennen alle partijen de noodzaak tempo te maken om in de periode 2010-2030 de beoogde 60.000 woningen te kunnen realiseren. Tot op het moment dat onomkeerbare afspraken gemaakt zijn, kiest Almere zijn eigen verstedelijkings tempo (in essentie Poort en gematigde ontwikkeling Hout).
- B17) Bij de overdracht van agrarische Domeingronden geldt:
- Alle agrarische Domeingronden t.b.v. de verstedelijkingsopgave van Almere worden tegen marktconforme waarde verkocht aan Almere.
 - De inkomsten uit de marktconforme verkoop van waterpercelen en de Domeinvergoeding voor zandwinning, die worden gegenereerd als gevolg van de ontwikkeling van de locatie Pampus Buitendijks, mogen worden ingebracht in de

businesscase. Deze inkomsten worden dan door het Rijk aangewend ter dekking van de kosten van de realisering van infrastructuur e.d.

- De extra opbrengsten uit de marktconforme verkoop van Domeingronden ten opzichte van het referentie scenario (West/45.000 woningen) mogen worden ingebracht in de businesscase van het masterplan Pampus.

B18) De regio wordt verzocht de keuzes van locaties voor woningbouw bij Almere en de fasering daarvan (en de aanleg van ‘stedelijk groen’) in samenhang met een eventuele uitbreiding van de luchthaven Lelystad te bezien. In het kabinets-standpunt Schiphol is de luchtvaartsector gevraagd opties uit te werken voor de verdere ontwikkeling van luchthavencapaciteit voor mainport Schiphol. Vergroting van de capaciteit van luchthaven Lelystad (buiten de huidige PKB-grenzen) kan daarbij één van de opties zijn. Dit zal samen met de regio nader uitgewerkt worden in de Verkenning die is aangekondigd in het kabinetsstandpunt Schiphol.

B19) Het Kabinet zal investeren in een robuuste oplossing voor het capaciteitstekort van de weg op de corridor Schiphol - Amsterdam – Almere.

Op basis van de tussenresultaten van de Planstudie komt het Kabinet tot de conclusie dat de bovengrondse varianten van het Stroomlijnalternatief en de bovengrondse en verdiepte varianten van het Verbindingsalternatief als varianten kunnen komen te vervallen. Dit geldt eveneens voor de ‘lange tunnelvariant’ van het Verbindingsalternatief waarbij de tunnelmond noordelijk van de A1 wordt aangelegd. Hiermee zijn hoge kosten gemoeid en een aansluiting op de A1 ontbreekt. Realisatie van deze aansluiting leidt tot meerkosten en leidt tot een landschappelijke aantasting van het gebied (Naarderbos en Overscheense-, Berger- en Meentpolder).

De Planstudie zal worden voortgezet waarbij, gebaseerd op voor- en nadelen, een verdere afweging wordt gemaakt tussen de resterende gelijkwaardige alternatieven te weten: het Verbindingsalternatief (tunnel), Stroomlijnalternatief (mét gedeeltelijke overkluizing) en het Locatiespecifieke alternatief (capaciteitsuitbreiding van enkele wegdelen). Daarbinnen zijn nog optimaliseringsvarianten mogelijk.

De afweging van de alternatieven gebeurt op basis van de volgende criteria, die gelijkwaardig worden gewogen.

- de bijdrage aan de doelen/normen en de uitgangspunten uit de Nota Mobiliteit (o.a. trajectsnelheid) en de nota Ruimte;
- de maatschappelijke kosten-baten analyse;
- effecten, die niet (of niet goed) in geld zijn uit te drukken, zoals effecten op natuur en milieu (positief en negatief), leefomgevingseffecten voor bewoners (zoals geluid en gezondheid), stedelijke ontwikkeling en economische structuurversterking en het internationaal vestigingsklimaat;

Voorts zal moeten worden voldaan aan wet- en regelgeving (o.a. lucht en geluid) en rekening worden gehouden met het draagvlak in de regio en bij maatschappelijke organisaties.

Bij de verdere studies naar het gekozen alternatief zal gebruik worden gemaakt van het zogeheten dynamisch model, waarbij ook de netwerkeffecten van oplossingen op onderdelen duidelijk worden.

- B20) Voor de verbetering van het woon- en leefklimaat, natuur, waterhuishouding en recreatie kiest het kabinet voor investeringen in groen-blauwe projecten. Gekozen is voor een pakket van investeringen ter grootte van € 150 - 300 mln. met daarin de volgende elementen:
- het aquaduct bij Muiden, waarbij de meerkosten t.o.v. een kruising met de Vecht met een brug afhankelijk zijn van het alternatief (plus € 52 mln. bij Stroomlijnalternatief, plus € 52 mln. bij het locatiespecifieke alternatief en plus € 238 mln. bij het Verbindingsalternatief);
 - de kruising van de Natte As met de A1, ten oosten van het knooppunt Muiderberg (€ 33 mln. bij het Verbindings- en Stroomlijnalternatief)
 - de uitvoering van een eerste fase van projecten uit de Groene Uitweg (€ 83 mln.), bestaande uit:
 - a. Natuurboulevard
 - b. Waterberging Horstermeer
 - c. Recreatieve vaarverbinding
 - d. Fietspaden en -bruggen
 - e. Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie
 - f. Behoud weidelandschap.
- B21) De investeringen in het aquaduct en de Natte As hangen samen met flankerende maatregelen en compensatiemaatregelen voor de wegverbinding. De verdere ontwikkeling en uitvoering van het pakket moet daarom plaatsvinden in samenhang met de realisatie van de wegverbinding. De daadwerkelijke realisatie van dit pakket zal plaatsvinden nadat de hoofdkeuze over de Planstudie is gemaakt.
- B22) Uit nader verkennend onderzoek in het kader van Zuiderzeelijn en Noordvleugel blijkt dat vóór 2020 zes perronsporen noodzakelijk zijn op station Zuid/WTC met integrale viersporigheid voor het traject. Dit vereist een derde tunnel in het Zuidas-Dokalternatief. Dit vormt het uitgangspunt voor de tracé/MER-procedure en de planstudie OV-Noordvleugel. Op grond van de uitkomst van de procedure en de planstudie en nadat de nog ontbrekende financiële dekking is gevonden, zal een definitief besluit over realisatie worden genomen.
- B23) Als vervolg op eerdere OV-studies in de Noordvleugel (onder meer Integrale Verkenning Haarlemmermeer-Almere, Verkenning Regionale IJmeerverbinding en Structuurvisie Zuiderzeelijn) wordt een planstudie OV Noordvleugel gestart om in beeld te brengen wat de knelpunten op middellange en lange termijn zijn en welke kansrijke en kosteneffectieve oplossingen kunnen worden ontwikkeld. Hierbij wordt ook de fasering en robuustheid van de oplossingen onderzocht. De besluitvorming over OV in de Noordvleugel heeft inhoudelijk en financieel een relatie met de definitieve besluitvorming over de Zuiderzeelijn die naar verwachting eind september 2006 plaatsvindt.

3.4 Gebied Utrecht

3.4.1 Projecten

In dit gebied zijn twee projecten uit het programma Noordvleugel van belang:

- Ontwikkelingsvisie Utrecht
- Verkenning/regionale netwerkanalyse Utrecht

3.4.2 Overwegingen

Overwegingen internationale concurrentiepositie

De regio Utrecht vervult een essentiële rol in de economie van Nederland. Door de centrale ligging vervult deze regio een schakelfunctie tussen de Randstad en andere regio's in Nederland. De regio is een goede vestigingsplaats voor hoogwaardige dienstverlening. Ook als woonlocatie biedt de regio Utrecht veel kwaliteiten door de landschappelijke verscheidenheid. Er treedt een verschuiving op van ruimtelijk-economische ontwikkeling vanuit het westelijke deel van de Randstad naar Utrecht en de assen A1 en A2.

Overwegingen verstedelijking

Voortbouwend op de behoefteeraming uit de Nota Ruimte heeft de minister van VROM aan de regio gevraagd of het mogelijk is om in de periode 2010-2030 69.000 woningen in regio Utrecht te bouwen. Rekening houdend met de ruimtelijke beperkingen van onder meer Nationale Landschappen wil de regio in de periode 2015-2030:

- starten met de bouw van 33.500 woningen op A-opties in aansluiting op de bestaande ruimtelijke hoofdstructuur. Daarvan komen er 28.500 in Bestaand Bebouwd Gebied en 5.000 in landelijke topmilieus. De 28.500 in Bestaand Bebouwd Gebied zijn als volgt verdeeld:
 - 7.000 doorgroei VINEX;
 - 12.500 vervangende nieuwbouw;
 - 9.000 toevoeging nieuwe woningen.
- realisatie van de A-opties is mede afhankelijk van de voortzetting van financiële bijdragen van het Rijk na 2010 via de regelingen ISV (Investeringsbudget Stedelijk Vernieuwing) en BLS (Besluit Locatiegebonden Subsidies);
- zoeken naar ruimte voor 15.000 – 20.000 woningen op B-opties (waarbij misschien nieuwe infrastructuur nodig kan zijn) in het stadsgewest Utrecht plus 5.000 in Eemland en de Gooi- en Vechtstreek. Een definitieve keuze wordt in het najaar van 2006 gemaakt;
- op termijn (na 2020) 10.000 - 15.000 woningen in Flevoland bouwen aan de oostzijde van Almere;
- tot de B-opties behoort een aantal locaties in het Groene Hart: Utrecht Noord en de Oude Rijnzone. De locatie Lekzone ligt in het gebied van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de locatie de Kromme Rijn Zone ligt in het rivierengebied.

Overwegingen bereikbaarheid

Voor de regio Utrecht is een MIT-verkenning/netwerkanalyse uitgevoerd. De netwerkanalyse Utrecht heeft een andere status dan overige netwerkanalyses omdat deze eerder in gang is gezet en volgens de vereisten van een MIT-verkenning is uitgevoerd.

Het kabinet heeft op basis van deze MIT-verkenning/netwerkanalyse besloten over te gaan tot planstudies voor de regio Utrecht. Nieuw in de netwerkanalyse voor Utrecht is dat de mobiliteit van deur-tot-deur is onderzocht en dat ook het regionale en lokale wegennet in de analyse is betrokken. Bij de uitvoering van de planstudie zullen Rijk en regio volgens een nieuwe MIT-systematiek gezamenlijk vaststellen welke partij verantwoordelijk is voor de uitvoering van maatregelen en hoe de financiële dekking totstandkomt.

De MIT-verkenning/netwerkanalyse voor de regio Utrecht heeft tot de volgende conclusies geleid:

- Grote delen van het Utrechtse wegennet voldoen in 2020 niet aan de bereikbaarheidsnormen uit de Nota Mobiliteit.
- De problematiek ontstaat grotendeels door autonome ontwikkelingen en wordt slechts beperkt beïnvloed door keuzes over de verstedelijking. De ‘overloop’ van 10.000 á 15.000 woningen naar Almere is alleen van invloed op de capaciteitsproblemen op de A27 (Utrecht-Almere).
- De meest urgente knelpunten bevinden zich op de gehele Ring Utrecht. Daarnaast worden knelpunten op de A1, A27 en A28 verwacht.
- In de verkenning is het oplossend vermogen van diverse categorieën van maatregelen onderzocht. Uit analyses met het verkeersmodel blijkt dat maatregelen in de categorieën weginfrastructuur, vervoersmanagement, openbaar vervoer en prijsbeleid oplossend vermogen bezitten.

Overwegingen groen/blauw

De regio doet mede op basis van overleg met de ministeries van LNV en VROM in het najaar voorstellen voor groen-blauwe projecten. In de regio Utrecht liggen Nationale Landschappen en gebieden waar woningbouw moeilijk te combineren is met het waterbeheer (waterberging en dikke veenpakketten). Landschap en water stellen hier beperkingen aan de bebouwingsdichtheid en de inrichting.

3.4.3 Besluiten

- C1) Het kabinet wacht af welke keuze de regio in het najaar van 2006 maakt voor de verstedelijking op B-opties. Dat is mogelijk omdat de invloed op andere Noordvleugelbesluiten gering is.
- C2) Het kabinet houdt rekening met een ‘overloop’ van 10.000 á 15.000 woningen vanuit de NV Utrecht naar Flevoland (na 2020). Dit heeft vooralsnog geen invloed op de rijksinvesteringen. Het Rijk verzoekt de regio om eerst de capaciteit binnen het plangebied NV Utrecht maximaal te benutten, met inachtneming van de beperkingen die voortkomen uit het beleid voor nationale landschappen en uit de realisatiekosten.
- C3) De NV Utrecht zal het initiatief nemen om samen met de ministeries van LNV en VROM oplossingen te verkennen voor het spanningsveld tussen het beleid voor de Nationale Landschappen en de verstedelijkingsopgave van de NV Utrecht. Daarbij zal de regio ook de investeringsbehoefte voor de groen-blauwe opgave in beeld brengen.

- C4) Op basis van de netwerkanalyse zal het ministerie van V&W samen met de regionale besturen maatregelpakketten vaststellen voor de korte en langere termijn om de bereikbaarheid van Utrecht te verbeteren.
- Voor (delen van) de Ring van Utrecht wordt een planstudie gestart. Uitvoering in PPS-verband wordt hierbij gezien.
 - Er start een planstudie naar de driehoek Amersfoort-Hilversum-Utrecht (A1, A27, A28).
 - Conform de beleidslijn in de Nota Mobiliteit wordt in de studies gekeken naar het oplossend vermogen van diverse samenhangende maatregelenpakketten (zowel infrastructurele maatregelen als prijsbeleid). Uitgangspunt hierbij is invoering van prijsbeleid in 2012.
 - Rijk en regio zullen dit najaar in een bestuursakkoord de reikwijdte, verdeling van de verantwoordelijkheden, financiering en fasering van deze planstudies vastleggen.
 - In het bestuursakkoord worden ook afspraken gemaakt over ruimtelijk beleid, mobiliteitsmanagement en openbaar vervoer.

4 Financiën

De investeringen van het Rijk in het kader van het programma Noordvleugel worden gefinancierd vanuit de begrotingen van V&W, VROM en LNV. Voor de wegontsluiting Noordvleugel en de daarmee samenhangende investeringen in milieumaatregelen en de Ecologische Hoofdstructuur is een reservering gemaakt in het Fonds Economische Structuurversterking. Deze reservering bedraagt maximaal €4,5 miljard (prijspeil 2004). Inzicht in de exacte aanwending van de FES-middelen ontbreekt nog omdat de verder te maken keuzes uiteindelijk zullen bepalen hoe het pakket eruit komt te zien en hoeveel budget per project nodig is.

Het kabinet hanteert bij de aanwending van de FES-middelen de volgende criteria:

1. Het pakket van maatregelen moet passen binnen de gereserveerde €4,5 miljard.
2. Het totale pakket moet een positief kosten-batensaldo hebben.
3. De projecten of pakketten moeten voldoen aan de inhoudelijke criteria zoals omschreven in de FES-wet.

Over het financiële kader van het programma Noordvleugel rapporteert het kabinet jaarlijks in de Overzichtsconstructie Noordvleugel, die als bijlage is opgenomen bij de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hierin zal ook worden verwezen naar de begrotingsartikelen waar de diverse onderdelen van het programma zijn ondergebracht.

De onderstaande tabel geeft een globaal overzicht van de investeringen die het kabinet in het Noordvleugelgebied wil gaan doen. De planstudie Openbaar Vervoer Noordvleugel is in het schema als p.m.-post opgenomen in afwachting van de besluitvorming eind september 2006 over de Zuiderzeelijn (zie besluit B 22). Voor een aantal projecten zijn vooralsnog geen aanvullende investeringen van het Rijk nodig, afgezien van de reguliere middelen zoals subsidies voor woningbouw.

Kosten in de tabel zijn inclusief BTW en prijspeil 2005, tenzij anders vermeld.

Hoofdprojecten	Deelproject	Indicatie totale kosten	Dekking Rijk
Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere	Infrastructuur en reguliere inpassing	Tussen €1.240 - € 4.205 mln. <ul style="list-style-type: none"> ▪ €2.770 - €3.690 mln. (Stroomlijnalternatief) ▪ €3.150 - €4.205 mln. (Verbindingsalternatief) ▪ €1.240 (locatiespecifiek alternatief) 	uit FES reservering €4,5 mld., prijspeil 2004
	Aquaduct Muiden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ geen extra kosten bij Stroomlijnalternatief verdiept ▪ €238 miljoen extra (bij Verbindingsalternatief) ▪ € 34 miljoen extra kosten bij locatiespecifiek alternatief 	uit FES reservering €4,5 mld., prijspeil 2004
	Kruising EHS (natte as) met A1	€33 mln.	uit FES reservering €4,5 mld., prijspeil 2004
	Versterking natuurwaarde EHS in Noordvleugelgebied (Groene uitweg)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ €83 mln. ex BTW, prijspeil 2006 ⁵ ▪ €42 mln. maakt deel uit van de raming planstudie (compensatie/mitigatie) ▪ €41 mln. resteert 	uit FES reservering €4,5 mld., prijspeil 2004
	Aanpassingen Gaasperdammerweg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ geen extra kosten bij Stroomlijnalternatief : Amsterdamse variant: minder verdiepen en meer overkluizen ▪ €60 mln. bij Verbindingsalternatief: afwaarderen tot autoweg €20 mln. en verbreden onderdoorgangen €40 mln.) 	uit FES reservering €4,5 mld., prijspeil 2004
Zuidas infrastructuur ⁶	A10 Zuidas	Totaal €286 mln.	uit FES reservering €4,5 mld., prijspeil 2004
	Spooruitbreiding en station	Totaal €410 mln.	Begroting V&W
	Stationsomgeving	<ul style="list-style-type: none"> ▪ €70 mln. nominaal, Nieuwe Sleutel Projecten ▪ €50 mln. (netto contante waarde 2003) 	Begroting VROM

Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer	Strategisch groenproject	<u>Totaal €440 mln.:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ €180 mln. rijk ▪ €70 mln. regio ▪ €130 mln. regio uit opbrengsten rood voor groen ▪ €60 mln. markt 	€180 mln. begroting LNV (ILG)
Verstedelijking Almere	Pilot verbetering kwaliteit IJmeer	€25 mln.	Begroting LNV
Openbaar Vervoer Noordvleugel	Planstudie Openbaar Vervoer Noordvleugel	Pm	Pm
	3 ^e spoortunnel Zuidas en Integrale 4-sporigheid Zuidas, zie besluit B21	<u>Totaal €360 mln.:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ €95 mln. casco tunnel door Zuidas-Dok onderneming ▪ €75 mln. infra in tunnel ▪ €190 mln. integrale 4-sporigheid Zuidas 	€265 mln. door overheid: pm

- ⁵ BTW komt niet ten laste van het Rijk
- ⁶ Het betreft hier een indicatie van de Rijksinvesteringen in het project. Voor een compleet overzicht van kosten en opbrengsten van dit project wordt verwezen naar de brief van de Minister van VROM (TK 2005-2006, 30300 XI, nr. 118)
- ⁷ Hier is nog geen besluit over genomen
- ⁸ Hier is nog geen besluit over genomen

5 Vervolgproces

Met de besluiten in deze brief heeft het kabinet stappen gezet om te komen tot spoedige realisatie van de projecten uit het programma Noordvleugel. De formele besluitvormingsprocedures worden nu voorbereid in de afzonderlijk projecten, zodat de bouw van woningen en infrastructuur en de aanleg van natuur en voorzieningen voor de waterhuishouding van start kunnen gaan. Waar nodig worden aanvullende studies verricht om concrete keuzes in de uitvoeringsfase te kunnen maken.

Het kabinet vindt het van belang om ook in de nu volgende fase via de programma-aanpak de samenhang en de voortgang van de projecten te waarborgen. In deze vorm wordt het programma Noordvleugel daarom voorlopig voortgezet. In maart 2007 zal op basis van een evaluatie van de programma-aanpak worden geconcludeerd of voortzetting wenselijk is, al dan niet in gewijzigde vorm. Tegelijkertijd wil het kabinet bezien op welke wijze het advies van de VROM-raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat voor het opstellen van een 'structuurvisie' het beste invulling kan krijgen. Het uitgangspunt daarbij is om het aantal planfiguren zoveel mogelijk te beperken en bij de visievorming vooral te investeren in samenwerking, overleg en afstemming. Het traject van visievorming mag daarbij niet stagnerend werken op de uitvoering van de besluiten zoals opgenomen in deze Noordvleugelbrief.

Het kabinet hecht eraan om bij het vervolgproces de samenwerking met de regionale bestuurders voort te zetten. Verder wil het Kabinet ook in het vervolgproces adviezen ontvangen van betrokken maatschappelijke organisaties, de wetenschappelijke wereld en belanghebbenden.