

# VERGUNBARE ALTERNATIEVEN VOOR BEREIKBAARHEID ALMERE

Almere heeft een aanzienlijke groeiopgave meegekregen om de woningbehoefte van de noordelijke Randstad op te vangen. Het inwonertal van de stad zal groeien van 185.000 naar circa 325.000 inwoners in 2040. In het project RRAAM is gekeken of en hoe de bereikbaarheid van Almere verbeterd dient te worden en naar de realisatie van een Natuuropgave om de kwaliteit van het Markermeer te verbeteren. Voor een eventuele nieuwe verbinding tussen Amsterdam en Almere door het IJmeer is onder andere een planMER, inclusief een Passende Beoordeling, en een maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt. In dit artikel wordt ingegaan op respectievelijk de inhoud van het planMER, het niet kiezen van een voorkeursalternatief in de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, de rol van de Commissie m.e.r. (het planMER maakte onderdeel uit van een pilot 'procesgericht adviseren' door de Commissie) en enkele kanttekeningen bij het proces en de besluitvorming.

Jan Veeken

## Beschrijving van het project RRAAM (Rijk-Regio-programma Amsterdam-Almere-Markermeer)

Rijk en Regio streven ernaar om de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad zodanig te verbeteren dat de regio toegroeit naar een duurzame en concurrerende Europese topregio. In het kader van dit streven zijn drie deelproblemen benoemd:

- de grote behoefte aan woningen (zowel kwantitatief als kwalitatief) in de Noordelijke Randstad;
- de eenzijdige oriëntatie van de stad Almere, capaciteitsknelpunten op de weg en het spoor van en naar Almere en een voorzieningenniveau dat achterblijft bij de omvang van de groeiende stad;
- het verslechterde ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer, met een lage kwaliteit, een geringe biodiversiteit en mede daardoor beperkte recreatiemogelijkheden.

Rijk en Regio willen deze problemen gezamenlijk aanpakken. Om in de behoefte aan woningen te voorzien heeft het kabinet in de RAAM-brief van november 2009 een principebesluit genomen tot een drievoudige ambitie voor de verdere ontwikkeling van Almere, als een van de belangrijke locaties om in de toekomstige woningbehoefte van de Noordelijke Randstad te voorzien. De drievoudige ambitie bestaat uit:

- de ontwikkeling van Almere als sociaal, economisch en ecologisch duurzame stad, die met 60.000 woningen is gegroeid en meer werkgelegenheid realiseert;



## DE AUTEURS

Jan Veeken (jmmveeken@gmail.com, 06-29098215) is nu zelfstandig adviseur bij VeekenMilieuConsult, maar was tot december 2013 senior adviseur m.e.r.-studies bij RoyalHaskoningDHV. Hij was gedurende 2012 tot medio 2013 projectleider van het planMER RRAAM.



Aanleg proefeiland Markerwadden.

- het realiseren van de bijbehorende ontsluiting;
- het realiseren van een ToekomstBestendig Ecologisch Systeem (TBES) in het Markermeer-IJmeer.

Om het Rijksbeleid en ruimtelijk beleid voor deze regio te borgen en een financieel en planologisch kader te bieden voor het beleid, heeft het kabinet een Rijksstructuurvisie (ontwerp en definitief) in 2013 opgesteld voor het gebied. Het opstellen van de Rijksstructuurvisie volgt de stappen van Sneller en Beter volgens MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Van deze stappen zijn van de verkenningsfase de startfase en analytische fase inmiddels doorlopen. In laatstgenoemde fase zijn vele alternatieven globaal bekeken op infrastructurele haalbaarheid en milieuconsequenties en zijn er uiteindelijk drie alternatieven overgebleven. Dit is beschreven in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO, december 2011). Het planMER, opgesteld in 2012, is onderdeel van de derde fase van de verkenningsfase, namelijk de beoordelingsfase. De verkenningsfase wordt afgesloten met een besluitvormingsfase (vierde fase) middels een Rijksstructuurvisie waarin een voorkeursalternatief zou worden opgenomen.

De basis voor deze planm.e.r. ligt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (juni 2011), die de kaders voor de effectbeoordeling geeft. In aanvulling op de NKO is in maart 2012 besloten om ook het alternatief Zuidelijk Tracé, zoals ontwikkeld door de Stichting Almere Bereikbaar als vierde alternatief, mee te nemen in de beoordelingsfase.

## De alternatieven en varianten

In het planMER (en MKBA) wordt gebruik gemaakt van een referentiesituatie (nulalternatief) waartegen de verschillende alternatieven en varianten voor verstedelijking, bereikbaarheid en ecologische verbetering worden afgezet. Conform de NKO wordt in het nulalternatief uitgegaan van een uitbreiding van Almere met 60.000 woningen in de periode 2010-2030/2040. In een aanvullend effectenonderzoek parallel aan het planMER zijn de effecten van 60.000 woningen extra beschreven.

Naast dit nulalternatief zijn vier planalternatieven uitgewerkt, die verschillen van het nulalternatief op het punt van soort verstedelijking (de specifieke locatie, dichtheid en samenstelling van de uitbreiding). Een belangrijk deel (20.000-25.000 woningen) zijn gepland in een nieuwe wijk Pampus (binnendijs aan noordwestkant). De alternatieven verschillen vooral in wijze van ontsluiting. In navolgende vier figuren en tabel wordt de ligging getoond en worden de kenmerken van deze alternatieven beschreven. Daarbij is op elk van de hoofdaspecten aangegeven wat de overkomsten en afwijkingen zijn ten opzichte van het nulalternatief.

## Varianten Natuur

Tevens zijn er bij elk alternatief een of meerdere varianten meegenomen op het gebied van infra (bijvoorbeeld een weg naast de metro in de alternatieven IJmeer Brug en Zuidelijk Tracé). Bovendien zijn bij elk alternatief drie varianten ten aanzien van ToekomstBestendig Ecologisch Systeem

De globale kenmerken van de alternatieven

		Nulalternatief	1.Hollandse Brug (HB)	2.IJmeer-verbinding – brug (IJB)	3. IJmeer-verbinding - tunnel (IJT)	4. Zuidelijk Tracé (ZT)
RO	- Aantal woningen - Ontwikkelconcept	- 60.000 - Ontwikkelas Poort-Pampus-Centrum-Oost, 20.000 Pampus, 19.000 huidig	- 60.000 - Zie nulalternatief	- 60.000 - Langs IJmeerlijn, 25.000 Pampus 19.000 huidige plannen	- 60.000 - Langs IJmeerlijn, 25.000 Pampus 19.000 huidige plannen	- 60.000 - Langs IJmeerlijn en deel buitendijks, 30.000 Pampus 19.000 huidige plannen
V & V	- OV SAAL - Weg - Nieuwe verbinding	- Middellange Termijn (MLT) - Verbreding A1/A6, A27 - Geen	- MLT - Verbreding A1/A6, A27 - Geen met HOV+ as	- MLT - Verbreding A1/A6, A27 - Metro Diemen Zd - Almere via brug IJmeer	- MLT - Verbreding A1/A6, A27 - Metro Diemen Zd - Almere via tunnel IJmeer	- MLT - Verbreding A1/A6, A27 - Metro Diemen Zd - Almere via tunnel/brug bij Muiden

Maatregel	1e fase TBES	2e fase TBES	3e fase TBES (eindbeeld)
Pilot oermeeras	4 hectare	4 hectare	4 hectare
Verbeteren vismigratie	18 locaties	18 locaties	18 locaties
Luwtemaatregelen Hoornse Hop	6 km geleidestructuren	10 km geleidestructuren	12 km geleidestructuren
Grootschalig moeras Houtribdijk	-	1.500 hectare	4.500 hectare
Vooroever Lepelaarplassen	-	100 hectare	300 hectare
Totale kosten (in miljoen €)	16	296	876

(TBES) beoordeeld (zie overzicht hierboven). Dit laatste was van belang voor de vergunbaarheid en om te bezien of de benodigde belangrijke impuls aan de natuurwaarden wordt gegeven.

14

## Resultaten planMER

In onderstaande tabel zijn de resultaten samengevat waarbij voor de overzichtelijkheid in alle alternatieven alleen fase 1 van het TBES is opgenomen, ofwel het pakket waarvoor reeds uitvoering en financiering geregeld is. Bij de vergelijking van het nulalternatief met de vier hoofdalternatieven scoort alternatief Hollandse Brug het minst negatief. Met name is dit het geval voor geluid, natuur, landschap, klimaat en bodem. Belangrijkste verklaring is dat in het Hollandse Brug-alternatief geen belangrijke nieuwe infrastructuur wordt aangelegd. Er is vrijwel geen aspect waarin het Hollandse Brug alternatief lager scoort dan de drie andere alternatieven.

Tussen de drie andere hoofdalternatieven zijn de verschillen wat minder eenduidig: in zijn algemeenheid scoort de IJmeerverbinding met tunnel

minder negatief, wat vooral veroorzaakt wordt door geluid, natuur en landschap. In de vergelijking tussen de IJmeerverbinding met brug met het Zuidelijk Tracé scoort het Zuidelijk Tracé minder negatief voor de aspecten geluid, trillingen en landschap, maar negatiever voor de aspecten natuur, klimaat en water.

## Effecten TBES fase 2 en 3

In vergelijking met eerste fase TBES verschillen de effecten op leefbaarheid en omgevingskwaliteit niet met die van TBES tweede en derde fase. Vergelijken met TBES eerste fase scoren TBES tweede en derde fase wel verschillend op natuur, landschap en archeologie en Water. Bij natuurwaarden worden de effecten van de verschillende alternatieven meer positief. In fase 3 blijkt dat de natuurwaarden nog positiever worden. De derde fase TBES betekent zo'n grote verbetering van het ecologisch systeem dat er in alle alternatieven overwaarde op de kenmerken van het ecologisch systeem wordt gecreëerd. Bij landschap worden de effecten in fase 2 en 3 negatiever

TOETS 01 14





Aspecten	Criterium	Nulalt.	HB	IJmeer brug	IJmeer tunnel	Zd. Tracé	
People	Leefbaarheid en omgevingskwaliteit	Geluid: Totaal aantal gehinderden	(10844)	+3%	+48%	+32%	+25%
		Geluidbelast opp. Marker&IJmeer (ha)	0	0	1270	130	565
		Geluidbelast opp. Eem&Gooimeer (ha)	(400)	389	387	387	385
		Luchtkwaliteit Toename NO <sub>2</sub> t.o.v. 0 Toename PM <sub>10</sub> t.o.v. 0	(23.0) (23.7)	-0.2 0.0	-0.1 0.0	-0.1 0.0	-0.1 0.0
		Externe veiligheid	0	0	0	0	0
		Trillingen: aantal trillingsgev. gebouwen	n.v.t.	n.v.t.	1290	1290	587
		Fysieke inpassing infrastructuur	0	-	0	0	-
Planet	Natuurwaarden	Natuur Kenmerken ecologisch systeem	0	-	--	-	--
		Natuur Natura 2000	0	-	--	-	--
		Natuur EHS	0	0	-	-	--
	Landschappelijke differentiatie en kwaliteit	Landschap en cultuurhistorie	0	0	--	0	-
		Nieuwe landschappen	0	0	0	0	0
		Archeologische waarden	0	0	-	--	-
	Klimaat	Klimaatadaptatie	0	0	-	-	--
			0	0	-	-	-
	Bodem en Water	Bodem	0	0	-	-	-
		Water	0	0	0	-	-

door landschapsverstoring vanwege aanleg van oermoeras en vooroever. Voor archeologie ontstaat een negatieve score door meer verstoring van bodemlagen door grondwinning. Bij landschap is in TBES tweede en derde fase echter ook sprake van een positieve score bij alle alternatieven door het ontstaan van nieuwe landschappen. Voor water worden de effecten ook positiever vanwege verbetering van de biologische waterkwaliteit met TBES in deze eindfase. In fase 3 is dit nog meer het geval.

## Resultaten Passende Beoordeling

Alle vier de alternatieven (en de verschillende varianten) zijn mogelijk en vergunbaar in het licht van de Natuurbeschermingswet, mits de natuurmaatregelen (mitigerende maatregelen, maatregelen TBES fase 1 en 2) zijn uitgevoerd en effectief gebleken zijn voor aanvang van de werkzaamheden ten aanzien van de bouw van nieuwe infrastructuur en grootschalige uitbreiding van woningen. Minimaal benodigde mitigerende maatregelen kosten bij Hollandse Brug, IJmeerverbinding brug, IJmeerverbinding tunnel en Zuidelijk

Tracé respectievelijk circa 7, 39, 23 en 33 miljoen euro. Bij de alternatieven Hollandse Brug en IJmeerverbinding tunnel zal bij uitvoering van de minimaal benodigde mitigerende maatregelen en TBES eerste fase zoveel 'natuurruimte' zijn gecreëerd, dat er geen significante effecten meer overblijven op het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Voorwaarde is wel dat uit de monitoring is gebleken dat de effectiviteit van deze maatregelen voldoende is. Het project is daardoor in principe vergunbaar indien mitigerende en TBES-maatregelen worden uitgevoerd en effectief gebleken zijn voordat de verslechtering vanuit nieuwe infra en woningbouw de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar brengen. De kans dat deze mitigerende maatregelen effectief zijn, neemt verder toe met uitvoering van TBES fase 2 en TBES eindbeeld. Bij de alternatieven IJmeerverbinding brug en Zuidelijk Tracé zal pas bij uitvoering van fase 2 TBES voldoende 'natuurruimte' zijn gecreëerd, dat er geen significante effecten meer optreden op het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Ook hier geldt dat eerst uit de monitoring moet blijken dat de effectiviteit van de mitigerende en TBES-maatregelen voldoende is.

15

TOETS 01 14



## Resultaten MKBA

Naast de planMER, de Passende Beoordeling en het aanvullende effectenonderzoek voor 60.000 woningen, is er door Ecorys een Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) uitgevoerd.

## Conclusies op basis van de onderzoeken

Algehele conclusie van beschreven onderzoeken is dat er in geen van de alternatieven sprake is van een bereikbaarheidsprobleem. Dit heeft te maken met de autonome ontwikkeling waarin de bereikbaarheid over de weg (met name A6/A1/A9 en A27) en over het spoor door de maatregelen van het project Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL) worden verbeterd en de grote groei van Almere kan opvangen. Qua milieueffecten en maatschappelijke kosten/baten scoort het alternatief Hollandse Brug het beste. Er zijn bovendien weinig mitigerende en TBES-maatregelen nodig. Dit in tegenstelling tot het alternatief IJmeer brug, IJmeer tunnel en Zuidelijk Tracé die tot aanzienlijke kosten leiden en waarbij, met uitzondering van het tunnelalternatief, sprake is van substantiële milieueffecten en de daaraan gekoppelde natuurmaatregelen om het vergunningtechnisch mogelijk te maken.

## Doorwerking in de Rijksstructuurvisie

Op basis van o.a. het planMER, de MKBA en maatschappelijke reacties is in het ontwerp en definitieve Rijksstructuurvisie (april en november 2013) het volgende geconcludeerd:

- Het nieuwe stadsdeel Pampus wordt met een IJmeerverbinding beter ontsloten en kan hierdoor een meer hoogstedelijk karakter krijgen. Zonder een nieuwe verbinding wordt Almere een meer op zichzelf staande stad, die minder met de Noordvleugel is verbonden.
- De baten-kostenverhouding van een nieuwe openbaarvervoerverbinding over of onder het IJmeer is zwaar negatief. De baten-kostenverhouding van het verbeteren van de ontsluiting via de Hollandse Brug is positief.
- Het Hollandse Brug-alternatief kent de minste negatieve effecten op het milieu. Belangrijkste verklaring is dat in het Hollandse Brug-alternatief geen nieuwe infrastructuur tussen Almere en Amsterdam wordt aangelegd. Het alternatief Zuidelijk Tracé levert de meeste negatieve effecten voor het milieu op.
- De alternatieven Hollandse Brug en IJmeerverbinding met tunnel zijn vergunbaar na de uitvoering van de maatregelen van de eerste fase van het TBES en bijbehorende mitigerende maatregelen. Om de realisatie van de alternatieven IJmeerverbinding met brug en Zuidelijk Tracé vergunbaar te maken, zijn minimaal de maatregelen van de eerste en de tweede fase TBES plus mitigerende maatregelen nodig.
- Het Zuidelijk Tracé wordt niet meer beschouwd als realistisch alternatief.

Vervolgens wordt echter in de Rijksstructuurvisie ten aanzien van de toekomstige bereikbaarheid geen echte keuze gemaakt. Een IJmeerverbinding met een hoogstedelijke ontwikkeling van Almere Pampus wordt gezien als een stip op de horizon. Deze strategie maakt onderdeel uit van een adap-

## UITKOMSTEN MKBA RRAAM

De baten-kostenverhouding van het alternatief IJmeerverbinding brug uit de MKBA RRAAM 2012 is 0,4 uitgaande van het economische scenario Global Economy en 0,15 uitgaande van het economische, theoretische, scenario Regional Economies waarbij slechts 30.000 woningen gebouwd gaan worden in Almere. Er is sprake van een zwaar negatief welvaartseffect. Alternatieven IJmeertunnel en Zuidelijk Tracé hebben nog wat meer een negatiever welvaartseffect als alternatief IJmeer brug.

Het alternatief Hollandse Brug met HOVplus kent in deze MKBA een positief baten-kostenratio van 1,9 bij het GE-scenario en 1,0 bij het RC-scenario. Het alternatief met een hoogwaardig openbaarvervoerverbinding via de Hollandse brug heeft beperkt regionaal draagvlak omdat de regio vindt dat het de stedelijke gebieden van de metropoolregio minder goed met elkaar verbindt en het een negatief effect heeft op de sociaal-economische ontwikkeling van Almere. Overigens zijn deze negatieve effecten zo goed mogelijk meegenomen in de MKBA-scores.

tieve aanpak waarbij vervolgonderzoek en een besluit wordt voorbereid op het moment dat er 25.000 woningen zijn gebouwd en er zicht is op afronding van de tweede fase Amsterdam IJburg. In dit vervolgonderzoek wordt zowel een alternatief met, als een alternatief zonder, IJmeerverbinding meegenomen. Waarschijnlijk gebeurt dit pas in de periode na 2025.

## Rol van Commissie m.e.r.

Dit planMER was onderdeel van een pilot van de Commissie voor de m.e.r. over procesgericht adviseren (zie ook artikel in Toets, nr. 2, 2013). In de pilot wordt bij meerdere projecten onderzocht of met maatwerk de inzet van de Commissie beter aangesloten kan worden op de behoeften van bevoegd gezag en initiatiefnemer. Een eidevaluatie volgt nog, maar een van de voorlopige conclusies van een workshop met betrokkenen was dat vroege betrokkenheid van de Commissie in het besluitvormingsproces meerwaarde oplevert. Zo kan in veel gevallen voorkomen worden dat bij de eindrapporten MER sprake is van verkeerde of onvolledige milieu-informatie. Dit laatste is nu bij 50-65% van alle eindrapporten het geval. Overigens is betrokkenheid van de Commissie in een vroeg stadium van het planMER nu ook al mogelijk met een advies over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De Commissie heeft zich op verschillende momenten intensief met het effectenonderzoek van het planMER RRAAM bemoeid. Dit heeft in ieder geval geleid tot heel veel papieren concepten en bijlagen (de Commissie wil graag alles in hardcopy), meer overleg, tijd en ook kosten. De inzet is uitgemond in een tussentijds en een definitief advies met als eindconclusie van beide adviezen dat er voldoende milieu-informatie aanwezig is om te komen tot een besluit. Of de pilot in dit geval heeft geleid tot een betere kwaliteit van het planMER en of de kosten en baten tegen elkaar opwegen, is discutabel. Zo is het gebruikelijk om in een planMER een kwalitatieve beoordeling uit te voeren, maar was er toch vanuit de Commissie een roep om meer details, wat leidt tot meer onderzoek. Hoewel de gewenste diepgang in de NRD duidelijk beschreven was, vroeg de Commissie verdere kwantitatieve gegevens over bijvoorbeeld natuur en gezondheid. Zou dit toch te maken hebben met de



Het Markermeer.

samenstelling van de werkgroep van de Commissie waar in het algemeen wetenschappers en superspecialisten zitten?

Ter discussie staat ook of de Commissie als toetsingsorgaan zich ten principale wel met het maakproces van een MER dient te bemoeien. Opgepast moet worden dat de Commissie het werk van adviesbureaus gaat doen. Wel zijn initiatiefnemers vaak blij met eerdere bemoeienis omdat ze de Commissie op zo'n manier meekrijgen in de goedkeuring van het MER als de werkgroep meekijkt met het proces en totstandkoming van het product. Een voorbeeld hiervan is dat in de ontwerp Rijksstructuurvisie RRAAM een IJmetro-tram over een brug tussen Almere en IJburg met een aansluiting naar Amsterdam CS als nieuw alternatief is gepresenteerd. Deze is in het planMER niet onderzocht. De commissie zegt hierover: "Dit is niet erg omdat in de structuurvisie nog geen besluit valt over de aard van de verbinding. Dus kunnen gegevens over dit alternatief later worden toegevoegd." Men kan zich afvragen waarom er überhaupt onderzoek is gedaan naar alternatieven en de Commissie onvolledigheid accepteert. Ook is de vraag of de rol van de Commissie in het RRAAM-project heeft geleid tot een beter besluit omdat het besluit over bereikbaarheid is doorgeschoven naar de verre toekomst.

## Nabeschuiving besluitvorming

Opvallend is dat een IJmeerverbinding, ondanks de onvoordelige kosten-batenverhouding en de negatieve milieueffecten, toch als een realistisch alternatief wordt beschouwd, maar waarover het Rijk op korte termijn nog geen beslissing wil nemen. In de Rijksstructuurvisie wordt een IJmeerverbinding immers gezien als een stip op de horizon en er wordt gesproken over een adaptieve aanpak. De vertraging in de bouw van woningen in Almere en de huidige economische malaise hebben bijgedragen tot uitstel van een omstreden beslissing. De IJmeerverbinding noemen als 'stip op de horizon' kan wel degelijk gezien worden als een visie om ergens naar toe te werken. Almere interpreteert de tekst van de Rijksstructuurvisie dan ook als volgt: "Positief is dat het Rijk de opvatting van Almere - dat wijk Pampus zonder IJmeerlijn niet op een verantwoorde wijze gerealiseerd kan worden - in de Rijksstruc-

tuurvisie (h)erkent". (Almere 2.0 in de Ontwerp RSV RRAAM, april 2013). Het Rijk wil echter de echte beslissing open houden vanuit de gedachte dat er ruimte moet zijn om ook naar andere alternatieven te blijven kijken. Begrippen in de RSV als "adaptieve aanpak" en zinsneden als "op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat een gefaseerde aanpak haalbaar en realistisch is" zijn echter nogal vaag en verhullend en geven betrokken overheden de gelegenheid om eigen interpretaties te maken. Zo blijft de toekomstige bereikbaarheid van Almere onderwerp van een politiek proces waarbij Almere de druk opvoert door te stellen dat de MKBA onvolledig is en negatieve milieueffecten niet onoverkomelijk zijn. Ook laat ze doorschemeren dat ze de woningbouwopgave van de volledige 60.000 woningen niet wil uitvoeren zonder een nieuwe verbinding door het IJmeer.

Hanteren van begrippen als adaptieve aanpak en andere zinsneden in de Rijksstructuurvisie als fasering en stip op de horizon is tevens een mooie wijze om beslissingen vooruit te schuiven. Waarschijnlijk wordt nu lange tijd zowel geen effectenonderzoek meer uitgevoerd als besluiten over bereikbaarheid genomen. Wanneer in Almere 25.000 woningen zijn gebouwd én IJburg 2 gerealiseerd gaat worden, ergens na 2025, zal er echter opnieuw onderzoek gedaan worden en zullen ongetwijfeld nieuwe varianten, al of niet beMERd, opduiken.

## Positieve natuurontwikkelingen

Het is overigens niet zo dat er helemaal niets gedaan wordt met de doelstellingen van RRAAM. Op het gebied van natuur heeft men de slechte ecologische kwaliteit van het Markermeer-IJmeer onderkend en er is reeds begonnen met de uitvoering van natuurmaatregelen volgens TBES fase 1 (luwtemaatregelen Hoornse Hop, vispassages). Ook wordt door het Rijk substantieel meegefinancierd aan een project van Natuurmonumenten, namelijk de eerste fase van het plan Markerwadden. De kern bestaat uit grote natuureilanden langs de Houtribdijk die worden gemaakt van het vele bodemslib uit het Markermeer dat nu hardnekkige vertroebeling veroorzaakt. De planvorming zit reeds in een vergevorderd stadium, veel milieu- en natuurinformatie is gegeneerd uit het planMER RRAAM en uitvoering zal spoedig starten. ■