Milieudefensie. Een wereld te winnen.

FRIENDS OF THE EARTH NETHERLANDS
POSTBUS 19199
1000 GD AMSTERDAM
T 020 6262 620 · F 020 5507 310
SERVICE@MILIEUDEFENSIE.NL
WWW.MILIEUDEFENSIE.NL
REKENINGNUMMER 18650

Amsterdam, september 2009

Geachte mevrouw, meneer,

Hierbij stuur ik u de Notitie 'Een sterke Flevolijn houdt het IJmeer open'.

De Notitie is opgesteld door Milieudefensie, Natuur en Milieu Flevoland, Milieufederatie Noord-Holland en Milieucentrum Amsterdam.
Met deze Notitie willen de milieuorganisaties bijdragen aan een adequate besluitvorming over de verbetering van de openbaar-vervoer-bereikbaarheid tussen Almere en het oude land.

Met vriendelijke groet namens de vier milieuorganisaties,

Klaas Breunissen
Themacoördinator Ruimte en Landschap van Milieudefensie.

2009029664

CBF KEUR VOOR GOEDE DOELEN

MILIEU DEFENSIE

natuur en milieu flevoland

Milieufederatie Noord-Holland

MILIEUCENTRUM AMSTERDAM

Een sterke Flevolijn houdt het IJmeer open

Een sterke Flevolijn houdt het IJmeer open

MILIEU DEFENSIE

natuur en milieu flevoland

Milieufederatie Noord-Holland

MILIEUCENTRUM AMSTERDAM

Voorwoord

Wil Almere de komende twintig jaar kunnen groeien, dan is verbetering van de bereikbaarheid onontkoombaar. Wij vinden het daarom absoluut noodzakelijk dat gelijktijdig met die nieuwe woningbouw de capaciteit wordt vergroot van het openbaar vervoer tussen Almere en het 'oude land' van Utrecht en Noord-Holland.

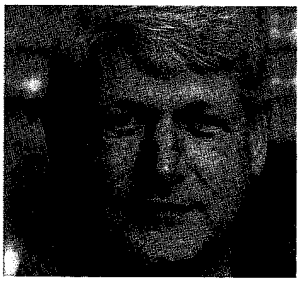
Gezien de huidige economische ontwikkelingen is een slimme investeringskeuze van belang. Een euro kan tenslotte maar één keer worden uitgegeven. Volgens ons is dan een investering in een flinke capaciteitsverhoging van het bestaande spoor via de Flevolijn onvermijdelijk. Deze notitie laat zien dat verbetering van de Flevolijn niet alleen om milieuredenen maar ook als investering, rendabiliteit en vervoerwaarde een verstandige keuze is.

De aanleg van een nieuwe verbinding door (of onder) het IJmeer is volgens de milieuorganisaties om twee redenen onverstandig. Ten eerste omdat het IJmeer als open landschap en Europees beschermd natuurgebied van groot belang is voor het drukke Nederland. Dit gebied moet niet worden aangetast door de bouw van een kilometerslange brug. Er moet juist worden geïnvesteerd in versterking van de natuur- en waterkwaliteit en de recreatieve mogelijkheden van het gebied.

Ten tweede omdat ten opzichte van een verbeterde Flevolijn een nieuw aan te leggen IJmeerlijn vervoerskundig gezien weinig meerwaarde heeft (de meeste reizigers zullen niet sneller op de plek van bestemming zijn), maar wél 1 tot 2,5 miljard euro duurder is. Dat geld kan volgens ons beter worden besteed aan verbetering van het openbaar vervoer in en om de gemeente Almere, zodat de nieuwe en oude stadsdelen per openbaar vervoer frequent en snel bereikbaar worden.

In de discussie over IJmeerlijn of Flevolijn worden ook niet-vervoerskundige argumenten aangedragen. Mocht de politiek op basis daarvan toch kiezen voor de aanleg van een nieuwe spoorlijn, dan vinden wij deze slechts acceptabel als deze de open ruimte van het IJmeer niet aantast. Dit betekent dan een spoorvariant die wordt aangelegd in een tunnel.

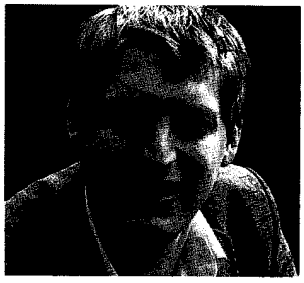
Op 16 oktober 2009 wil het kabinet integrale besluiten nemen over de toekomst van Almere en het IJmeer. De natuur- en milieuorganisaties hopen met deze notitie bij te dragen aan een adequate besluitvorming. Wij roepen het kabinet daarom op te besluiten tot grondig vervolgonderzoek naar hoe de openbaar-vervoerbereikbaarheid van Almere het beste kan worden verbeterd.



Klaas Breunissen,
themacoördinator
Ruimte en Landschap
van Milieudefensie

Vera Dam,
directeur
Natuur en Milieu
Flevoland

Ernest Briët,
directeur
Noordhollandse
Milieufederatie



Jupijn Haffmans,
directeur
Milieucentrum
Amsterdam

Inhoud

Voorwoord 2

Samenvatting en conclusies 4

Onze oplossing: optimaliseer de Flevolijn 5

IJmeerlijn: niet nodig 6

1 Kortere reistijden via de Hollandse Brug 6

2 Vervoerwaarde IJmeerlijn te laag 8

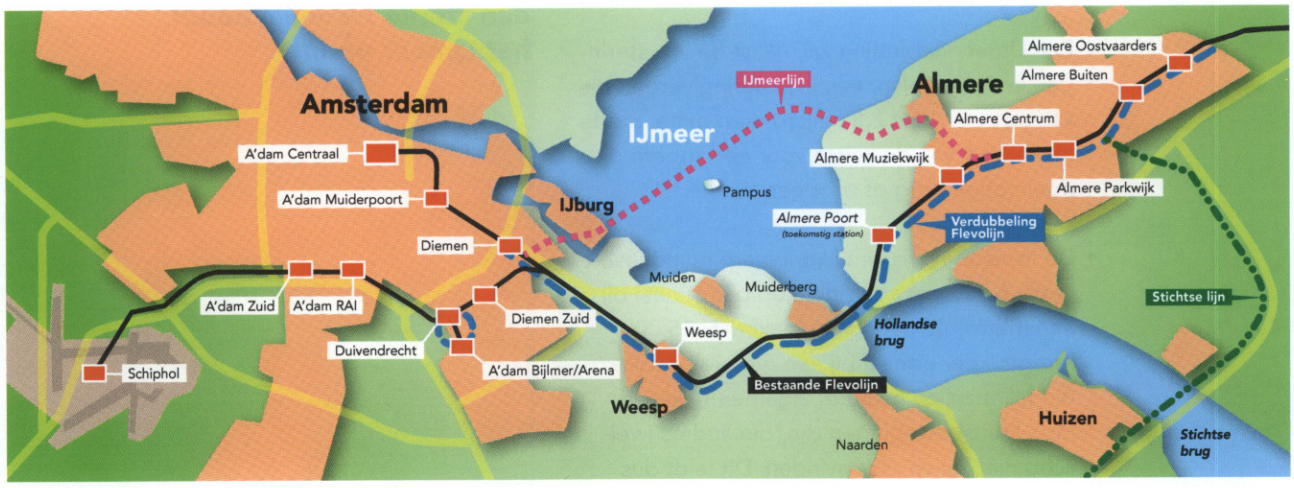
3 Eén vervoeras: beste exploitatie per etmaal 9

4 IJmeerlijn: hoge investeringen voor relatief weinig reizigers 10

5 IJmeerlijn: netwerk, maar geen oplossing voor IJburg 10

6 Verbeterde Flevolijn sneller te realiseren dan IJmeerlijn 11

7 Almere verdient méér verbindingen met het oude land 11



Begripsbepalingen

Flevolijn: het bestaande spoortracé via de Hollandse Brug, onderdeel van de spoorlijn Lelystad-Almere Oostvaarders-Almere Parkwijk-Almere Centrum-Almere Muziekwijk-Weesp en verder naar Diemen, Amsterdam Muiderpoort, Amsterdam Centraal of Diemen Zuid-Duivendrecht-Amsterdam RAI-Amsterdam Zuid-Schiphol. Met ingang van de dienstregeling 2013 (per december 2012) wordt de Flevolijn onderdeel van de Hanzelijn (Zwolle-Dronten-Lelystad-Almere-Amsterdam CS/Schiphol).

IJmeerlijn: een (rail)verbinding vanaf Almere Centrum via Almere Pampus door of onder het IJmeer naar IJburg en bij het sporencomplex in Diemen aansluitend op de bestaande tracés naar Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid/Schiphol.

Stichtselijn: een railverbinding van Almere Centrum, ongeveer het tracé van de A27 volgend via Almere Hout, de Stichtse Brug en oostelijk van Huizen en Blaricum aansluitend op bestaande spoortracés bij Hilversum naar Utrecht en Breda en eventueel naar Amersfoort.

Samenvatting en conclusies

- Als er conform de deels concrete, deels nog nader uit te werken plannen op korte, middellange en lange[1] termijn forse investeringen in de Flevolijn via de Hollandse Brug plaatsvinden, zullen over dit traject in 2030 tenminste 117.000 reizigers in hoog frequente Intercity- en regiotreinen van deze lijn gebruik maken. Op dit moment is dat 42.000 reizigers per etmaal. Er is dus sprake van een ingrijpende wijziging van de huidige situatie.

- Ten opzichte van deze optimale situatie vormt de aanleg van de IJmeerlijn geen wezenlijke verbetering van de openbaar-vervoerverbindingen voor de meeste inwoners van Almere. De IJmeerlijn ontsluit alleen Almere Pampus op een snellere manier, maar levert verder geen nieuwe verbindingen op tussen knooppunten in Almere en de (economische) centra in de Metropoolregio Amsterdam.

- Een IJmeerverbinding zal, naast de investeringen in de Flevolijn, een investering vergen die varieert van 1 tot 2,5 miljard euro extra, mede afhankelijk van de keuze voor een sobere, doelmatige brug of voor een tunnel.

- De investering in een IJmeerverbinding levert netto 6.000 extra reizigers op per etmaal bij een metro-uitvoering tot maximaal 15.000 reizigers per etmaal bij een regiorailverbinding. Dit zullen over het algemeen nieuwe mobiliteitsbewegingen zijn, die anders (wellicht) niet zullen plaatsvinden. Dit leidt dus niet tot minder autoverkeer.

- De reistijden via de Flevolijn zullen voor 80 tot 85 procent van de reizigers tussen alle stations in Almere en de grote stations in Amsterdam korter zijn dan via de IJmeerlijn. Voor ongeveer 20.000 reizigers uit Almere Pampus betekent de IJmeerverbinding een kortere reistijd van 1 tot 3 minuten.

- Voor een betere openbaar-vervoerontsluiting van IJburg zijn effectievere en goedkopere alternatieven voorhanden dan een IJmeerlijn.

- Concentratie op de Flevolijn geeft een robuuste, hoogfrequente verbinding gedurende de gehele dag, ook in de daluren.

- Een optimale investering in de Flevolijn heeft levert eerder resultaat op dan de IJmeerverbinding die pas daarna in beeld komt. Het geld dat niet in de IJmeerverbinding behoeft te worden gestoken, kan worden besteed aan een goed railnet in Almere, aan een optimale ontsluiting van IJburg en aan de Stichtse lijn van Almere naar Utrecht en eventueel verder richting Breda.

Kortom:
een sterke Flevolijn houdt het IJmeer open!

Onze oplossing: optimaliseer de Flevolijn

Milieudefensie, Natuur en Milieu Flevoland, Milieufederatie Noord-Holland en Milieucentrum Amsterdam zien in het volgende openbaarvervoersysteem de optimale oplossing voor Almere.

- **Een robuuste zware[2] raillijn over het bestaande traject van de Flevolijn.**

Deze lijn wordt (zoveel mogelijk) viersporig. Daardoor kunnen zowel Intercitytreinen met hoge(re) snelheid als railvoertuigen in een regiorailsysteem vrijwel onafhankelijk van elkaar de verbindingen verzorgen.
De Flevolijn vormt onderdeel van de Hanzelijn, waardoor goede verbindingen met Noord- en Noord-Oost-Nederland bestaan.
Er moet (maximaal) geïnvesteerd worden in het oplossen van knelpunten op het traject, zoals de passage van de Vecht in Weesp.

- **Een stadsrailverbinding in Almere, die Almere Hout via Almere Centrum en Almere Pampus verbindt met Almere Poort.**

Een licht railsysteem (Almere Stadsrail) dat qua infrastructuur niet te sterk ingrijpt in de woonomgeving, maar wel veilig en met een aantrekkelijke snelheid stadsdelen ontsluit. Het takt aan op het zware railsysteem, maakt daarvan ook deels gebruik en geeft een snelle en goede overstap op de Intercity's en het regiorail.
Deze Almere Stadsrail loopt van Almere Hout via nieuwbouwlocaties in Almere Oost, de verdichtingslocatie bij het Weerwater naar Almere Centrum en takt vervolgens af om via Almere Pampus naar Almere Poort te gaan.
Aantrekkelijke bijkomstigheid is dat de Almere Stadsrail aan de noordkant van Almere Haven een halte kan krijgen, waardoor ook dit deel van Almere veel dichter bij de railverbinding komt te liggen.

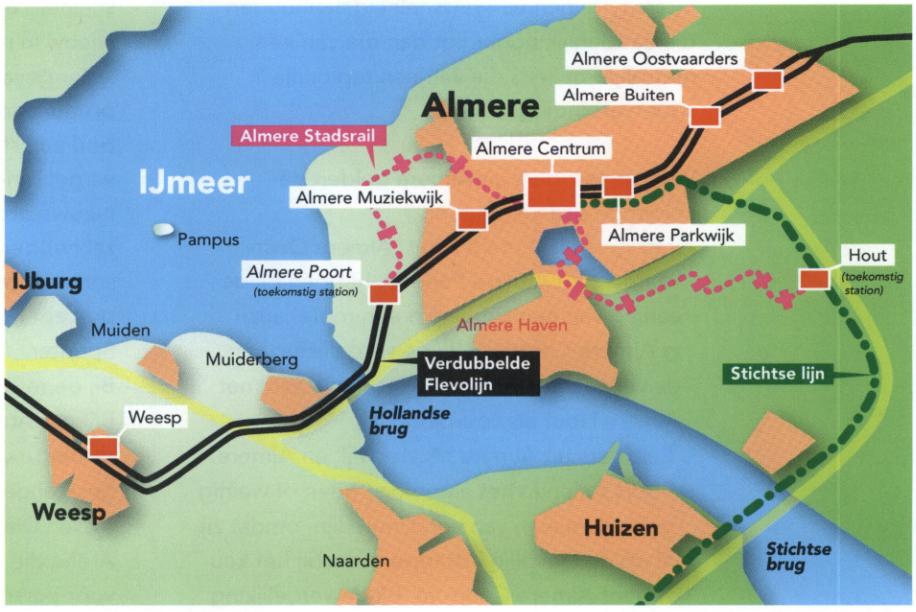
- **Een Stichtselijn van Almere via de Stichtse Brug, Huizen, Hilversum naar Utrecht en verder naar Breda.**

Een normale tweesporige railverbinding die van de Flevolijn aftakt tussen Almere Parkwijk en Almere Buiten en via het station Almere Hout en de Stichtse Brug naar Huizen, Hilversum en over het bestaand spoor naar Utrecht Centraal gaat. Een aantrekkelijke optie is om dit te combineren met een spoorlijn Utrecht-Breda.

- **Een verbrede Hollandse Brug die echt mooi is, die fungeert als poort van en naar Almere en het icoon wordt van een complete en bijzondere stad.**

In onze oplossing heeft de Hollandse Brug voor het openbaar vervoer een omvangrijke uitbreiding en verbetering nodig. Wij vinden dat de Hollandse Brug dan een imposante architectuur verdient. Maak hiervan nu eens iets echt moois en geef daarmee aan Almere een icoon in de vorm van een poort naar een complete en bijzondere stad.

Op deze manier krijgt Almere een fantastisch railsysteem dat optimale ontsluiting geeft van Almere naar alle delen van het land en naar de concentratielocaties in Amsterdam. Een dure IJmeerlijn is dan helemaal niet meer nodig.



IJmeerlijn: niet nodig

Bij de keuze voor een optimale Flevolijn is een IJmeerverbinding ondoelmatig en bovendien veel duurder. Dat onderbouwen we met de volgende feiten, argumenten en overwegingen.

1
Kortere reistijden via de Hollandse Brug.

Voor de meeste inwoners van Almere in 2030 zijn de reistijden naar Amsterdam bij een verbeterde ontsluiting via de Hollandse Brug iets korter dan via een IJmeerverbinding.

- Een IJmeerverbinding brengt Almere niet echt dichterbij Amsterdam. We gaan uit van een IJmeerlijn die aftakt na Almere Centrum en vervolgens over het in de Concept-Structuurvisie 2.0 van Almere getekende tracé via IJburg naar het sporencomplex bij Diemen gaat. Voor deze IJmeerlijn bedraagt de afstand van Almere Centrum naar knooppunt Diemen 19,5 kilometer. Voor de bestaande (spoor)lijn via de Hollandse Brug is dat 21,5 kilometer.

- De IJmeerlijn wordt een metrolijn of een regionale railverbinding met een lagere (reis)snelheid dan een treinverbinding. Zeker als de Hollandse brug viersporig wordt, kunnen de Intercitytreinen een reissnelheid aanhouden die aanzienlijk hoger ligt dan die van een metrolijn[3] of zelfs die van een regionale spoorverbinding.

- Voor de reizigers uit Almere gelden de volgende overwegingen:
  - Reizigers uit Almere Hout, Almere Oostvaarders en Almere Parkwijk hebben bij de aanleg van een IJmeerlijn een routekeuze in Almere Centrum. Bij de vergelijking van de verwachte reistijden wordt volstaan met Almere Hout als voorbeeld.
  - Reizigers uit Almere Muziekwijk en Almere Poort zullen in het algemeen geen of weinig gebruik maken van een IJmeerlijn, omdat zij al op de Flevolijn instappen voorbij het keuzepunt Almere Centrum. Bij de vergelijking van de verwachte reistijden worden zij daarom niet meegenomen.
  - Reizigers uit Almere Pampus zullen bij de aanleg van de IJmeerlijn in ieder geval een voordeel in afstand hebben. Dat voordeel is 4,5 kilometer tot (zelfs) 12,5 kilometer, afhankelijk van de keuze voor het interne stedelijk netwerk. Als er bijvoorbeeld een stadsrail zou worden aangelegd die van Almere Centraal via Almere Pampus naar Almere Poort gaat, waar reizigers kunnen overstappen op de trein over de Hollandse Brug, dan zou het om 4,5 kilometer gaan. Als er niet of nauwelijks wordt geïnvesteerd in een stedelijk (rail)netwerk en de reis van Almere Pampus dus eerst via Almere Centrum zou moeten gaan, dan kan de afstand inderdaad 12,5 kilometer langer worden.

- Voor de berekening van de reistijden gelden de volgende aannames:
  - We hebben een onderscheid gemaakt tussen het vervoerproduct Intercity, stoptrein en metro waarvoor we, aan de hand van de geldende dienstregeling, de gemiddelde reissnelheid hebben bepaald.
  - Uiteraard kunnen er tot 2020 ontwikkelingen zijn die deze gemiddelde reissnelheid zullen verhogen. Voor de vergelijking zijn we ervan uitgegaan dat de verhouding tussen deze vervoerproducten in gemiddelde reissnelheid ongeveer gelijk zal blijven.
  - Nieuw in het jargon is wel de regiorail. In ieder geval is het de verwachting dat dit product anders zal zijn dan het huidig aanbod aan stoptreinen of Sprinters. Voor de vergelijking zijn we ervan uitgegaan dat dit nieuwe product een hogere reissnelheid zal hebben dan de stoptrein. We gaan uit van een gemiddelde reissnelheid die 10 procent hoger is dan die van de huidige Sprinter.
  - Bij de reistijdbepaling naar Amsterdam Bijlmer Arena zijn we uitgegaan van een reisroute via de 'Duivendrechtboog', een bestaande verbinding voor goederentreinen tussen Diemen Zuid en Amsterdam Bijlmer Arena die conform de bestaande plannen voor personenverkeer geschikt is gemaakt.

Met deze aannames over de gemiddelde reissnelheid en de te meten afstand tussen de stations valt de reistijd te berekenen. Dat levert het volgende beeld op[4]:

		A'dam Centraal		A'dam Bijlm/Arena		A'dam Zuid		Schiphol	
		Flevolijn	IJmeerlijn	Flevolijn	IJmeerlijn	Flevolijn	IJmeerlijn	Flevolijn	IJmeerlijn
Almere Hout	regiorail	34	33	32	30	38	36	46	44
	regiorail/IC	30		28		33		40	
Almere Centraal	IC	**22**		20		25		32	
	regiorail	27	25	24	22	30	28	38	36
	stoptrein	**30**		**36**		**33**		**39**	
	metro		35		31		41		52
Almere Pampus	regiorail/IC	26	20	24	18	29	24	36	32
	metro		29		25		35		48
Bij aanleg Almere Poort en AlmerePampus	regiorail/IC	23		21		26		33	

Tabel: Reistijden (minuten) tussen stations met verschillende vervoerssystemen

- Uit deze reistijdberekening valt op te maken dat voor de reizigers die vertrekken van Almere Hout, Almere Oostvaarders, Almere Parkwijk, Almere Centrum, Almere Muziekwijk en Almere Poort, de Flevolijn de kortste reistijd kan bieden. Voor de reizigers die vertrekken vanaf de kleinere stations, geldt dan wel dat zij in een Intercitytrein aan de andere kant van hetzelfde perron zullen moeten overstappen. De reistijd zal 2 tot 4 minuten minder bedragen dan via de IJmeerlijn. Als de reizigers ervoor kiezen om niet over te stappen maar (soms) direct naar hun bestemming te gaan, dan zouden reizigers uit Almere Hout, Almere Oostvaarders en Almere Parkwijk via de IJmeerlijn 1 tot 2 minuten sneller op hun bestemming kunnen zijn.

- Voor de reizigers uit Almere Pampus hangt de reistijd af van de keuze voor het type railsysteem. Bij de keuze voor een regiorailsysteem zullen zij voordeel hebben van een IJmeerverbinding. Eveneens afhankelijk van de keuze voor een ondersteunend railsysteem in Almere zou deze reistijdverkorting 1 (bij een railverbinding tussen Almere Pampus en Almere Poort) tot 6 minuten (als de reizigers via een railverbinding tussen Almere Pampus en Almere Centrum moeten omreizen) kunnen bedragen. Bij de keuze voor een metro zullen zij altijd ook een langere reistijd hebben.

- Deze conclusies tonen grote overeenkomst met een "Onderzoek regionale bereikbaarheid Almere" van bureau Goudappel Coffeng uit 2004.[5]

2
Vervoerwaarde IJmeerlijn te laag

De vervoerwaarde van een IJmeerlijn moet in hoofdzaak komen van de bewoners van de (maximaal) 30.000 woningen in Almere Pampus en is daarom te laag.

- Een viersporige openbaar-vervoerverbinding over de Hollandse Brug heeft voldoende vervoerwaarde en biedt in 2030 voor het overgrote deel van de inwoners van Almere een snellere of gelijkwaardige verbinding met Amsterdam. De rendabiliteit van een IJmeerlijn zal in hoofdzaak moeten komen van de bewoners van Almere Pampus. In de eindsituatie zullen maximaal 30.000 woningen en daarmee 72.000 inwoners[6] de vervoerwaarde moeten vormen voor een IJmeerlijn. Toepassing van de huidig geldende modal split[7] voor de bewoners van Almere Pampus in 2030 levert per etmaal rond de 24.000 nieuwe openbaar-vervoerreizigers op. Dat is betrekkelijk laag; onze inschatting is dat er, afhankelijk van het vervoerproduct, tenminste de volgende aantallen openbaar-vervoerreizigers nodig zijn:

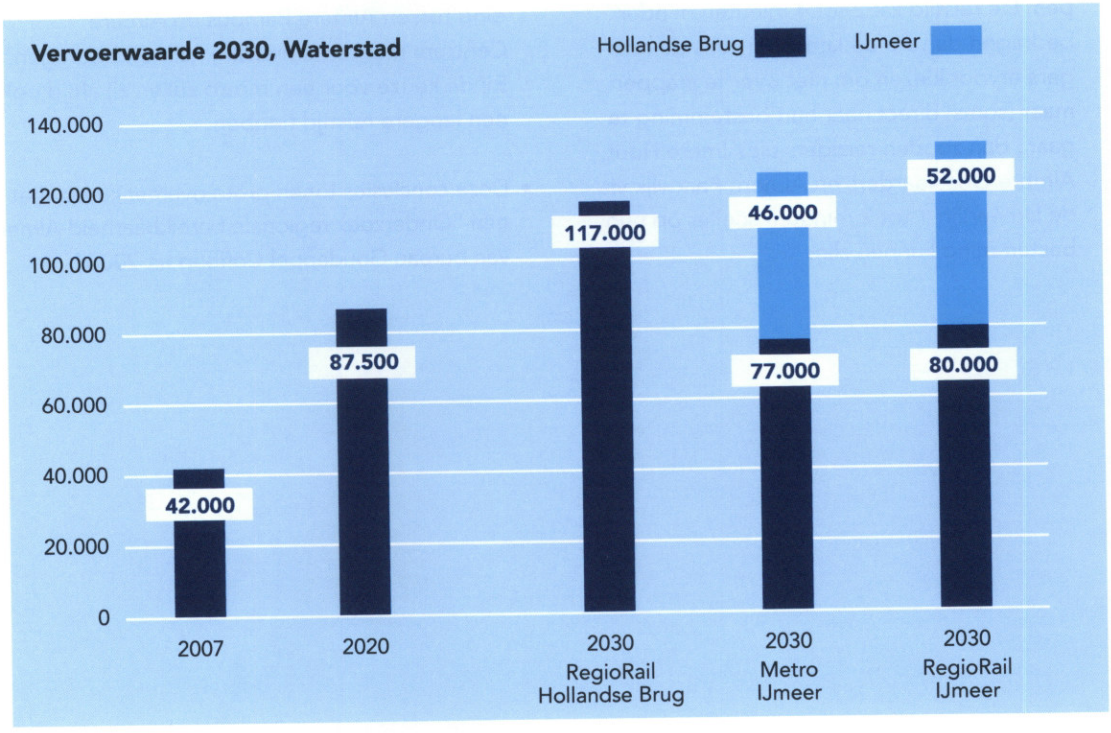
Noodzakelijk aantal reizigers voor verbinding per etmaal:	
Bus	
Tram	15.000
Metro	35.000
Regionaal spoor	35.000

- Onderstaande grafiek geeft weer van welke ontwikkeling van de vervoerwaarde men binnen OV SAAL uitgaat.[8] Deze grafiek laat zien dat bij een ontwikkeling van de variant Almere Waterstad[9] het aantal reizigers per etmaal op de Flevolijn zal groeien van 42.000 in 2007 via 87.500 in 2020 tot 117.000 in 2030.

De IJmeerlijn moet volgens deze prognose circa 50.000 reizigers per etmaal gaan vervoeren. De aanleg van een IJmeerlijn zou ook leiden tot een afname van het aantal reizigers dat gebruik maakt van de Flevolijn met circa 80.000 en zou daarmee dus 37.000 reizigers per etmaal afromen van de Flevolijn, bestaande uit reizigers uit overig Almere.
Objectief leidt de aanleg van de IJmeerlijn dus eigenlijk slechts tot een groei van 6.000 (bij aanleg van een metroverbinding) tot 15.000 reizigers (bij aanleg van een regiorailverbinding) per etmaal ten opzichte van de situatie waarbij optimaal gebruik gemaakt gaat worden van de Flevolijn. Van de verwachte 24.000 nieuwe reizigers uit Almere Pampus zullen dus tenminste 9.000 ook de weg naar de Flevolijn gaan vinden.

De extra groei van het aantal reizigers zal vooral extra mobiliteit zijn[10], dat wil zeggen dat deze wellicht niet zullen plaatsvinden, als de IJmeerlijn er niet is. De IJmeerlijn leidt dus niet tot minder autoverkeer!

Wij plaatsen bij deze gegevens de kanttekening dat in OV SAAL steeds wordt uitgegaan van een

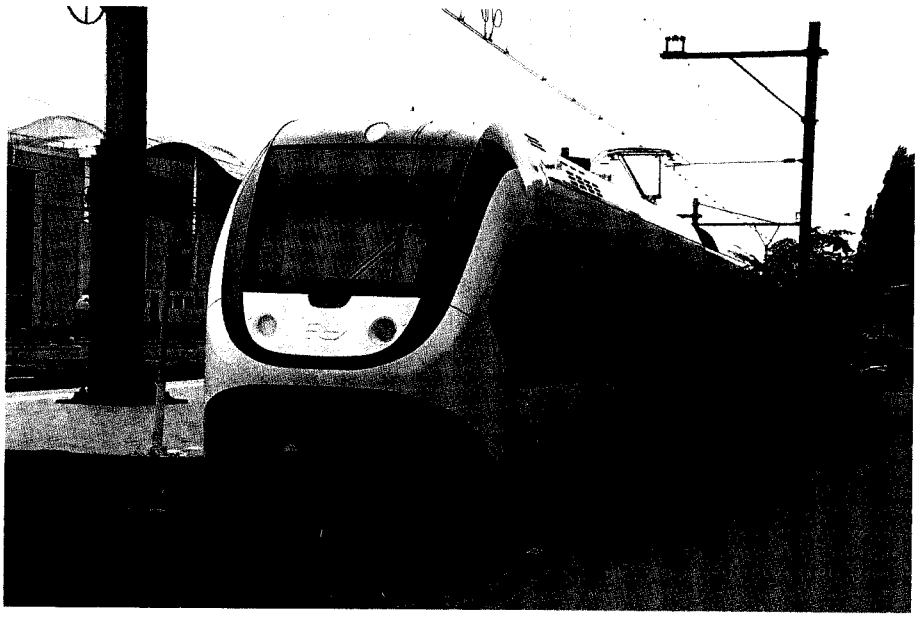


regiorail op beide trajecten. Op de Hollandse Brug zal echter sprake zijn van intensief Intercity-treinverkeer. Voor de vervoerwaarde van de Hollandse Brug is dan sprake van suboptimalisatie. De aanzuigende werking van de Intercity-formule (het aanbieden van echt snelle treinen op een groot deel van het traject) mag niet onderschat worden. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de vervoerwaarde van een stadsraillijn via Almere Pampus naar Almere Poort, zoals wij in ons model bepleiten.

3
Eén vervoeras: beste exploitatie per etmaal.

Concentratie van het vervoer op de Flevolijn als zware as geeft een hoge vervoerdruk tijdens de spitsuren. Tijdens de daluren levert deze concentratie vervolgens een betere frequentie en een beter te exploiteren lijnvoering op. Verder maakt het op die lijn splitsing van railvervoersoorten mogelijk.

- De vervoerrelatie Almere-Amsterdam heeft qua capaciteit geen twee verbindingen nodig. De Flevolijn kan bij viersporigheid uitstekend de verwachte stroom van 117.000 reizigers per etmaal aan. Een regiorunner kan in twee treinstellen van 6 'bakken'[11] 1.142 mensen zittend[12] vervoeren. Bij een interval van 3 minuten kunnen per uur 22.840 reizigers in één richting (zittend) gebruik maken van de Flevolijn, bij viersporigheid zijn dat 45.680 reizigers per uur en per richting.
- Concentratie van het vervoer op de Flevolijn biedt voordelen qua exploitatie en dienstregeling. Als volgens plan wordt geïnvesteerd in de Flevolijn dan kunnen er tijdens de spitsuren niet alleen frequente maar ook zeer lange treinen rijden, die de reiziger comfortabel zittend naar zijn of haar bestemming brengt. Vervolgens blijft ook in de minder belaste uren een relatief hooggeconcentreerde vervoersvraag bestaan, die het dienstregelingtechnisch mogelijk maakt ook gedurende deze uren een frequente lijnvoering te houden. Dat betekent dat ook dan de verbinding aantrekkelijk blijft en het 'spoorboekloos' reizen gedurende belangrijke delen van de dag mogelijk is.
- Op het type zware raillijn Flevolijn kunnen de verschillende systemen van Intercity-, snel- en stoptreinen gehandhaafd blijven en kunnen reizigers met een logisch systeem van overstappen (overstappen op hetzelfde perron) de maximale reissnelheid bereiken.
- Versnippering over twee lijnen houdt in dat bovengenoemde voordelen niet of minder haalbaar zijn. Daarbij komt dat voor de IJmeerlijn geldt dat over een afstand van 7 kilometer 'nooit'[13] een nieuwe reizigerspotentieel ontstaat, omdat deze over of onder het IJmeer verloopt.



Nieuwe Sprinter

4
IJmeerlijn: hoge investeringen voor relatief weinig reizigers

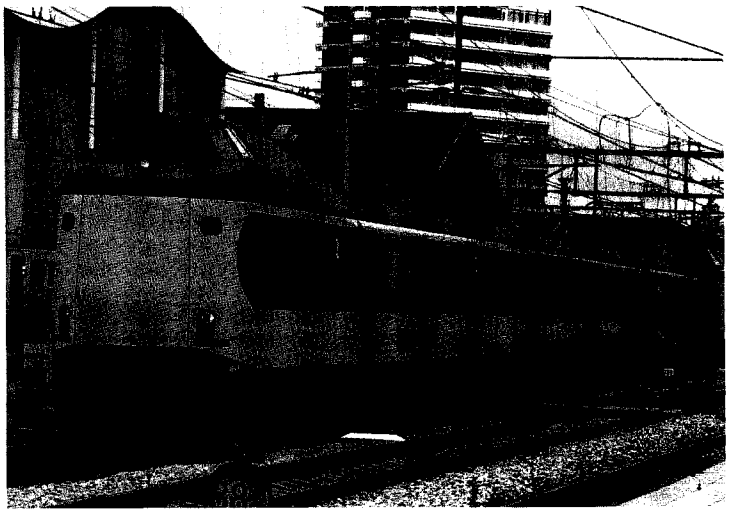
De kosten van een IJmeerverbinding liggen tenminste 1 tot 2,5 miljard hoger dan een (gelijkwaardige) oplossing via de Hollandse Brug[14]. De meerkosten van een IJmeerverbinding kunnen beter worden besteed aan verbetering van het openbaar-vervoernetwerk in Almere.

- Er moet heel fors geïnvesteerd worden in het openbaar vervoer van en naar Almere. Een goede of optimale oplossing via de Hollandse brug gaat ook veel geld kosten.[15]

Kosten via Hollandse brug	**X**
Kosten Hollandse brug plus IJmeerverbinding via een brug	**X + 1 tot 1,5 miljard = Y**
Kosten Hollandse brug plus IJmeerverbinding via tunnel	**Y + 1 miljard = Z**

Bij deze zeer voorlopige ramingen vallen nog de volgende kanttekeningen te maken:
- Bij de raming voor een brug is uitgegaan van een sobere en doelmatige brug. Dat is duidelijk wat anders dan de brug die als 'icoon' in de planontwikkeling van de gemeente Almere steeds naar voren komt.
- De aanlanding van zowel een brug, maar zeker ook die van een tunnel, vormt nog een zeer complex vraagstuk. Er zullen kostbare voorzieningen nodig zijn, zowel vanuit de bestaande vraagstukken Diemerzeedijk en het Amsterdam-Rijnkanaal als vanuit natuuroogpunt.
- Bij deze ramingen is nog geen rekening gehouden met de tussenvariant zoals deze in de Concept Structuurvisie 2.0 van Almere opgenomen is in de vorm van een (icoon) brug naar het IJland en vervolgens een tunnel naar IJburg.

Intercitytrein



- Deze extra investering van 1 tot 2,5 miljard euro dient dus in feite om in totaal 6.000 (in geval van een metroverbinding) tot 15.000 (in geval van een regiorailverbinding) reizigers/mobiliteitsbewegingen méér te realiseren.

- Bij een investering in een metro zullen geen van de reizigers een kortere reistijd hebben dan via de Flevolijn over de Hollandse Brug. Bij de aanleg van een regiorail zal deze investering worden gedaan om maximaal 24.000 reizigers per etmaal 1 tot maximaal 6 minuten sneller te vervoeren.[16]

- Dit geld kan beter geïnvesteerd worden in een goed stedelijk openbaar-vervoernetwerk in Almere dat reizigers snel en comfortabel naar de knooppunten van het treinsysteem via de Hollandse Brug brengt. Dat kan zowel het ontwikkelen van een afzonderlijk railsysteem binnen Almere zijn in de vorm van een stedelijke railverbinding tussen Almere Hout via Almere Centrum en Almere Pampus naar Almere Poort, als het verder uitbouwen en verbeteren van het busbanensysteem. Van een dergelijke investering profiteren veel meer reizigers.

5
IJmeerlijn: netwerk, maar geen oplossing voor IJburg

Voor een verbeterde openbaar-vervoerontsluiting van IJburg bestaan effectievere en goedkopere alternatieven dan een IJmeerlijn.[17]

- De IJmeerlijn zou kunnen passen in de netwerkgedachte. De Metropoolregio Amsterdam moet vanuit die gedachte een goed opgebouwd netwerk van openbaar-vervoerverbindingen in alle richtingen hebben. Een IJmeerlijn zou in zo'n opzet mooi passen en lijkt ook mooi op papier. In de praktijk is deze tak van het netwerk overbodig. Ook de gedachte dat IJburg daarmee afdoend in een netwerk zou zijn opgenomen, is onjuist want dat gebeurt dan niet op een adequate manier.

- De openbaar-vervoerontsluiting van groeiend IJburg behoeft op korte termijn verbetering. De IJmeerlijn biedt echter tegen extreem hoge kosten een weinig fijnmazige ontsluiting van IJburg, geconcentreerd op één, maximaal twee punten. Aanvullend openbaar vervoer zal nodig zijn. Daarnaast vraagt een lange(re)-afstandsverbinding vanuit Almere ten opzichte van een verbinding van IJburg naar de andere delen van de stad andere vervoertechnieken die niet zonder meer op elkaar aansluiten.

- IJburg zal meer hebben aan investeringen in goed en hoogwaardig stedelijk openbaar vervoer dat meer haltes ontsluit. Tegen lagere kosten zijn er effectievere alternatieven voorhanden in de vorm van aansluiting op de Zuidtangent, het omzetten in een railverbinding van deze Zuidtangent en een hogere frequentie van de IJburgtramlijn op korte(re) termijn dan die van een eventuele IJmeerverbinding te zijner tijd.

6
Verbeterde Flevolijn sneller te realiseren dan IJmeerlijn

De IJmeerverbinding wordt gecombineerd met de schaalsprong van Almere en de ontwikkeling van Almere Pampus. Dat betekent dat deze openbaar-vervoervoorziening pas over 15 tot 20 jaar in beeld komt.

- Almere heeft recht op een snelle verbetering van de openbaar-vervoerverbindingen met het oude land. Een IJmeerlijn komt pas op de lange termijn in zicht (na 2020). Almere verdient steun bij het realiseren van de verbeteringen op korte en middellange termijn. Dit vergt ook al aanzienlijke investeringen. Waarom het dan niet in één keer goed doen? Dat kan in totaal behoorlijk in de investeringen schelen. Halve oplossingen die worden gekozen om op termijn toch een IJmeerlijn aan te leggen, doen tekort aan het probleem dat Almere nu en op middellange termijn heeft. Goede verbeteringen op korte en middellange termijn helpen Almere op tijd klaar te zijn voor de lange termijn.

- De investeringen in een IJmeerlijn zullen volgens de beschikbare analyses resulteren in een afroming van de vervoerwaarde van de Flevolijn terwijl er sprake is van een beperkte totale groei van de vervoerwaarde, een desinvestering dus.

7
Almere verdient méér verbindingen met het oude land

Naast de verbetering van de Flevolijn tot een hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding heeft de Stichtselijn een hogere toegevoegde waarde dan een IJmeerlijn.

Almere gaat deel uitmaken van de Metropoolregio Amsterdam. Er worden mooie woorden gesproken over breed gedragen en centraal aangestuurde ontwikkelingen. Uiteindelijk zal de gemeente Almere toch zelf moeten zorgen voor ontwikkeling op economisch gebied en het scheppen van werkgelegenheid. Voor Almere is het verstandiger zich niet alleen te positioneren in de Metropoolregio Amsterdam, maar tegelijk ook positie in te nemen in en met het centrum van het land verbonden regio's Utrecht en Amersfoort. Terwijl de IJmeerverbinding veeleer een dure kopie is van een bestaande verbinding, brengt een openbaar-vervoerverbinding via de Stichtselijn reizigers snel naar het centrum van het land en vervolgens naar andere delen van ons land. De Stichtselijn heeft daarom een veel hogere (vervoer)waarde voor Almere.

Almere krijgt met de Stichtselijn tegelijk een andere verbinding met het oude land. Langs de Stichtselijn ligt Huizen, dat hierdoor een treinstation kan krijgen.

Tot slot is het voor de ontwikkeling van Almere van groot belang om in dit kader nog eens goed na te denken over de railverbindingen. Met een Stichtselijn wordt Almere zichtbaar voor de rest van Nederland. Met een Hollandse Brug in icoonvorm krijgt Almere een eigen poort, een herkenningsteken voor de Almeerders dat zij hún complete en bijzondere stad weer bereiken. Een IJmeerverbinding laat Almere alleen zien als een voorstad van Amsterdam.

Sneltram

Noten

1 Voor de strekking van ons verhaal is het niet van belang op welke wijze en met welke bedragen dat precies gaat gebeuren.

2 In kringen van deskundigen wordt meestal gesproken over een 'heavy' raillijn. Wij zouden niet weten waarom dit niet gewoon met de omschrijving zwaar zou kunnen worden getypeerd.

3 Sprekend voorbeeld: Op het traject Amsterdam Amstel–Holendrecht kun je dagelijks in de praktijk zien hoe een 'wedstrijd' in snelheid tussen een trein en een metro verloopt.

4 In de tabel zijn de bestaande, feitelijke reistijden in vet aangegeven. Voor de vervoerrelatie Almere Centraal en Amsterdam Bijlmer Arena geldt dat bij gebruik van de huidige stoptrein reizigers nog moeten overgestappen in Duivendrecht. Van Almere naar Bijlmer bedraagt de reistijd dan 39 minuten; voor de omgekeerde richting is er een betere aansluting en bedraagt de reistijd 32 minuten. De aangegeven 36 minuten is het gemiddelde van beide reistijden.

5 Het betreft een onderzoek in opdracht van Milieufederatie Noord-Holland, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, Milieufederatie Flevoland, Milieucentrum Amsterdam en Stichting Natuur en Milieu door bureau Goudappel Coffeng gedateerd op 13 oktober 2004.

6 Bron: CBS

7 Bron: OV SAAL

8 Bron: OV SAAL

9 Hiervoor is dus nog niet de door de gemeenteraad van Almere gekozen en in de Structuurvisie 2.0 uitgewerkte variant Waterstad Plus gebruikt.

10 Bron: niet-gepubliceerde informatie van OV SAAL

11 Een 'bak' is een treindeel, te weten een kopdeel van een trein tot een harmonica (verbinding tussen twee delen) of een treindeel tussen twee harmonica's. Een treinstel bestaat in Nederland uit twee tot zes bakken. De maximale treinlengte kan in Nederland 12 tot 14 bakken zijn.

12 Bron: Wikipedia

13 Overigens zou een IJmeerverbinding dus ook wel eens een permanente bedreiging kunnen vormen voor de openheid van het IJmeer. Immers het gebrek aan rendabiliteit van zo'n eventueel toch te bouwen IJmeerverbinding doet juist druk ontstaan om meer ei- of IJlanden te laten ontstaan om zodoende de vervoerwaarde van de lijn toch enigszins op niveau te brengen.

14 Bron: OV SAAL

15 Bron: OV SAAL. Volgens nog niet gevalideerde voorlopige gegevens zal de investering in de Flevolijn via de Hollandse Brug 2,5 tot 4 miljard euro gaan bedragen. Dat is dus in de tabel te zien als het getal X.

16 Wij zijn voor de invoering van een stadsrailsysteem in Almere, waardoor een regiorailverbinding tussen Almere Pampus en Almere Poort ontstaat en de reistijdverlenging inderdaad 1 tot maximaal 3 minuten bedraagt.

17 Uit de Tussenrapportage 2e fase Planstudie OV SAAL van 14 april 2009 blijkt zelfs dat bij één van de daarin genoemde varianten de Magneet-Zweefbaan niet eens een stop zou hebben in Amsterdam IJburg.

Colofon

Tekst: Hans Dannis en Klaas Breunissen
Eindredactie: Beatrijs Content
Vormgeving: Eric Mels, Hoorn
Drukwerk: Revon Grafische Bedrijven

© september 2009
Milieudefensie
Project Houd het IJmeer open

Milieudefensie
Friends of the Earth Netherlands
Postbus 19199
1000 GD Amsterdam
020 6262 620
service@milieudefensie.nl
www.milieudefensie.nl