



aanpak effectrapportage Deltametropool



AANPAK
EFFECTRAPPORTAGE DELTAMETROPOOL

PROJECTBUREAU DELTAMETROPOOL,
19 MAART 2001

INHOUDSOPGAVE

pagina

1. WAAROM DEZE EFFECTRAPPORTAGE?	5
1.1 Aanleiding tot de effectrapportage	5
1.2 Uw reactie	6
2. UITGANGSPUNTEN	7
2.1 Voorgeschiedenis	7
2.2 Uitgangspunten voor de besluitvorming	9
3. WELKE INRICHTINGSMODELLEN WORDEN ONDERZOCHT?	12
3.1 Inrichtingsmodellen	12
3.2 Binnenflank	14
3.3 Ring	14
4. TE ONDERZOEKEN GEVOLGEN VAN ALTERNATIEVEN	16
4.1 Een selectief toetsingskader	16
4.2 Wijze van vergelijken en referentiesituatie	17

I. WAAROM DEZE EFFECTRAPPORTAGE?

1.1 Aanleiding tot de effectrapportage

Voor u ligt het startdocument van de effectrapportage voor de Deltametropool. Het rijk bereidt de besluitvorming over de Deltametropool voor in nauwe samenwerking met andere overheden en maatschappelijke organisaties. Daarom worden zij in de gelegenheid gesteld te reageren op de aanpak van de effectrapportage. Daarnaast wordt advies ingewonnen bij de Commissie voor de milieu-effectrapportage en het Centraal Planbureau. Op basis van de reacties en de adviezen zullen de betrokken ministers in juni een definitief onderzoekskader vaststellen.

In de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan heeft het kabinet zich ten doel gesteld de Randstad te ontwikkelen tot een gebied dat zich kan meten met andere groot-stedelijke gebieden in Europa en de rest van de wereld, de Deltametropool. Dat vraagt om vergroting van de verscheidenheid van woon- en recreatiegebieden, een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en uitstekende verkeers- en vervoersvoorzieningen. Bij de inrichting van de Deltametropool dient het delta-karakter als uitgangspunt. Rivieren en plassen zullen schakels gaan vormen in een samenhangend netwerk van natuur- en recreatiegebieden, waarvan het Groene Hart de kern is.

Eind 2001 zal het kabinet, in samenhang met de vaststelling van deel 3 van de planologische kernbeslissing behorende bij de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening en het Bereikbaarheids-offensief Randstad, een besluit nemen over de ruimtelijke hoofdstructuur van de Deltametropool. Deel 3 van de planologische kernbeslissing bevat de reactie van het kabinet op inspraak, advisering en bestuurlijk overleg in het kader van de procedure van de planologische kernbeslissing. Het kabinet is voornemens deel 3 van de planologische kernbeslissing behorende bij de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening in november van dit jaar vast te stellen.

De besluitvorming over de Deltametropool wordt voorbereid door de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), Verkeer en Waterstaat (V&W), Economische Zaken (EZ), en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV) gezamenlijk. De eerste stap daarbij is een nadere verkenning van de mogelijkheden voor de toekomstige inrichting van de Deltametropool. Als tweede stap zullen mogelijke inrichtingsmodellen in een effectrapportage met elkaar worden vergeleken. De effectrapportage heeft een integraal en strategisch karakter. Het kabinet zal zijn besluiten over de toekomst van de Deltametropool baseren op inzicht in sociale, ruimtelijke, economische, verkeers- en vervoers-, financiële en milieu-effecten. Voor het onderzoek van de maatschappelijke kosten en baten van de aanleg van een snelle spoorverbinding tussen de vier grote steden (Rondje Randstad) zal afzonderlijk een kengetallen kosten-batenanalyse worden uitgevoerd volgens

de zogenaamde OEEI systematiek (Onderzoek Economische Effecten Infrastructuur). Deze kengetallen kosten-batenanalyse zal in samenhang met de effectrapportage worden opgesteld.

Deze effectrapportage maakt milieu-effectrapportages voor afzonderlijke projecten niet overbodig. Op grond van het Besluit milieu-effectrapportage is milieu-effectrapportage verplicht wanneer besluiten worden genomen over de precieze plaats van toekomstige stedelijke uitbreidingen, wegen en dergelijke. Dat zal pas gebeuren nadat het kabinet eind dit jaar de ruimtelijke hoofdstructuur van de Deltametropool heeft vastgelegd. Milieu-effectrapportages voor stedelijke uitbreidingen zullen worden uitgevoerd wanneer provincies, kaderwetgebieden of gemeenten rode contouren (bebouwingsgrenzen) vaststellen. De milieu-effectrapportage voor een snelle spoorverbinding tussen de vier grote steden (Rondje Randstad) zal plaatsvinden in het kader van de Tracéwetprocedure. Milieu-effectrapportage maakt van deze procedure een vast onderdeel uit.

1.2 Uw reactie

Dit document bevat het kader van de effectrapportage. Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de door het kabinet te nemen besluiten en van de uitgangspunten van het beleid voor de Deltametropool. Daarmee wordt het speelveld voor de besluitvorming over de Deltametropool afgebakend. Hoofdstuk 3 bevat twee mogelijke modellen voor de toekomstige inrichting van de Deltametropool. Dit zijn startmodellen die nog verder moeten worden uitgewerkt. Hoofdstuk 4 bevat het globale toetsingskader voor de effectrapportage. Daar is te lezen naar welke effecten onderzoek zal worden gedaan.

De reacties van maatschappelijke organisaties en adviezen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage zullen worden gebruikt om de prioriteiten in het onderzoek te bepalen. De besluitvorming over de Deltametropool heeft veel verschillende facetten. Niet al deze facetten zijn echter even relevant voor de besluitvorming. Het verzoek is om in reacties en adviezen aandacht te besteden aan:

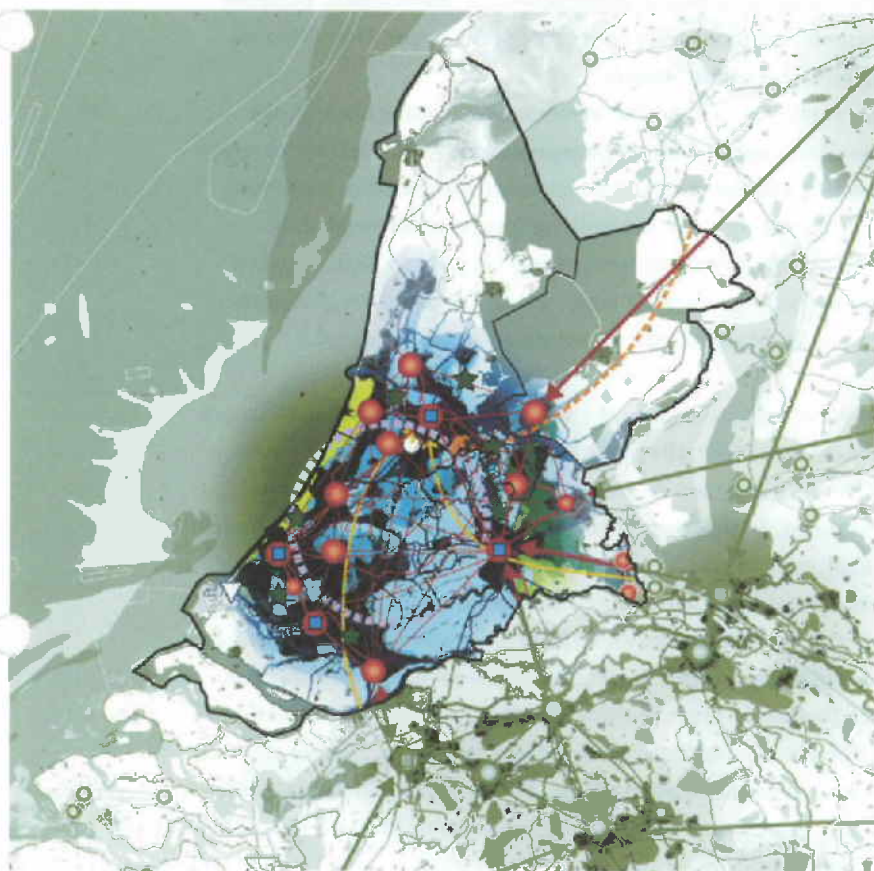
- de modellen voor de inrichting van de Deltametropool die dienen te worden onderzocht;
- de effecten die in ieder geval in het onderzoek dienen te worden betrokken.

De Commissie voor de milieu-effectrapportage en het Centraal Planbureau wordt tevens gevraagd aandacht te besteden aan enkele methodische aspecten van de effectrapportage. Het gaat dan om methoden voor het meten van effecten en voor het vergelijken van alternatieven. Een aandachtspunt daarbij vormt de samenhang tussen de effectrapportage en de kengetallen kosten-batenanalyse voor de snelle spoorverbinding tussen de vier grote steden (het 'Rondje Randstad').

2. UITGANGSPUNTEN

2.1 Voorgeschiedenis

In het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening kiest het kabinet ervoor de Randstad te ontwikkelen tot Deltametropool. In de Vijfde Nota wordt de Deltametropool omschreven als de Randstad, inclusief de Drechtsteden, Almere en Amersfoort. De precieze begrenzing van de Deltametropool zal in de loop van dit jaar in overleg met de betrokken provincies en gemeenten worden vastgesteld. In de Vijfde Nota en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan het beleid voor de Deltametropool op hoofdlijnen vastgelegd. Op een aantal punten doet het kabinet voorstellen waarnaar nog nadere studie moet plaatsvinden en waarover nader overleg nodig is.



Ontwikkelingsbeeld stedelijke netwerken

-  centrum stedelijk netwerk meer dan 100.000 inw.
-  centrum stedelijk netwerk minder dan 100.000 inw.
-  stedelijke ontwikkeling met Nieuwe Sieutelprojecten
-  versterken samenhang tussen stedelijke netwerken
-  ontwikkelen hoge snelheidslijn
-  bestuderen snelle verbinding naar het noorden
-  bestuderen rondje randstad
-  omvormen rijksbufferzone naar regionaal park
-  duurzame ontwikkeling luchthaven Schiphol
-  duurzame ontwikkeling haven Rotterdam

Ondergrond

-  nationale ruimtelijke hoofdstructuur
-  ruimtelijk-economische hoofdstructuur

Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan bevat een ruimtelijke reservering voor een mogelijke nieuwe snelle verbinding tussen de steden in de Deltametropool. Dit wordt in de begeleidende nota als volgt toegelicht: 'Voor de ontwikkeling van de Randstad tot Deltametropool staan naar de mening van het kabinet twee opties open: het versterken en uitbouwen van het vervoersnetwerk van de bestaande Randstadring en de toevoeging van een nieuwe infrastructurele verbinding in de binnenflank van de Deltametropool. (...) Voor mogelijke nieuwe infrastructuur op het niveau van de Deltametropool zal nadere studie plaatsvinden naar marktpotenties, tracémogelijkheden, kosten-baten, mogelijkheden voor knooppuntontwikkeling en voor publiek-

private samenwerking. Voor de techniekeuze wordt zowel rail als een magneetzwefbaan onderzocht.¹

Dit is overgenomen in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. In de Vijfde Nota kondigt het kabinet aan twee alternatieven te zullen onderzoeken voor het openbaar vervoer in Deltametropool op de lange termijn:

- het verder versterken en versnellen van bestaande vormen van openbaar vervoer, gekoppeld aan het intensiveren van de verstedelijking op de Randstadring;
- het toevoegen van een nieuw snel openbaar vervoerssysteem, gekoppeld aan verstedelijking in de binnenflanken van de Randstadring.

Naast een besluit over het Rondje Randstad, kondigt het kabinet in de Vijfde Nota ook besluiten aan over een aantal andere kwesties. Dat zijn:

- de positionering en (internationale) profilering van de internationale en Randstadcentra;
- de interne groen-blauw structuur (natuurgebieden, waterlopen, plassen) en de begrenzing van het nationale landschappen Groene Hart, Noord-hollands Midden en Hoeksche Waard;
- de positionering van circa 1/3 van het verstedelijkingsprogramma. De Vijfde Nota bepaalt dat verstedelijkingsopgave in de Deltametropool voor ten minste 1/3 wordt opgevangen in het bestaand bebouwd gebied, voor eveneens ten minste 1/3 op de Randstadring (o.a. marinevliegveld Valkenburg, Bollenstreek). Voor de resterende 1/3 gaat de keuze tussen gebieden aan de binnenzijde van de ring van de Randstad en gebieden daarbuiten, ook wel de binnenflank en de buitenflank genoemd.

Tijdens deze kabinetsperiode zal ook deel 1 van een tweede Structuurschema Groene Ruimte verschijnen. Niet alleen de Vijfde nota, maar ook de Nota Natuur voor Mensen, Mensen voor de Natuur is daarvoor de opmaat. In de nota Natuur voor Mensen, Mensen voor de Natuur kondigt het kabinet onder andere een extra inzet van rijksmiddelen aan voor het realiseren van robuuste verbindingen en voor een landschappelijke kwaliteitsimpuls in een aantal gebieden met hoge, cultuurhistorische en natuurlijke potenties.² Een robuuste verbinding is een verbinding tussen grote natuurgebieden. Tot de robuuste verbindingen waar al op korte termijn extra investeringen zullen worden gedaan, behoort de Natte As. De Natte As loopt van het Lauwersmeer naar de Zeeuwse Delta en doorsnijdt het Groene Hart. Het is de bedoeling dat verbetering van de kwaliteit van natuur en landschap daar hand in hand gaat met herstel van de waterhuishouding.

¹ Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020, deel A, blz. 47

² Natuur voor mensen, mensen voor natuur, Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw, blz. 47

2.2 Uitgangspunten voor de besluitvorming

Het kabinet zal zijn besluiten over de Deltametropool baseren op een samenhangend ontwerp van de ruimtelijke hoofdstructuur. De criteria van ruimtelijke kwaliteit uit de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening zijn daarbij in belangrijke mate richtinggevend. De Vijfde Nota onderscheidt zeven criteria voor ruimtelijke kwaliteit:

- ruimtelijke diversiteit;
- economische en maatschappelijke functionaliteit;
- culturele diversiteit;
- sociale rechtvaardigheid;
- duurzaamheid;
- aantrekkelijkheid;
- menselijke maat.

Het kabinet kiest er in de Vijfde Nota voor volledig te voorzien in de behoefte aan ruimte voor een zevental functies. Dat zijn wonen, werken, recreatie, infrastructuur, recreatie en sport, water, natuur en landschap en landbouw. Daarom staan in de nota drie interventiestrategieën centraal, namelijk intensiveren, combineren en transformeren. Intensiveren en combineren maken het mogelijk meer te doen op een kleiner oppervlak. Transformeren maakt het mogelijk ruimte die thans niet optimaal wordt gebruikt beter te benutten. Intensiveren is de strategie bij uitstek in het stedelijk gebied. Combineren van functies zal vooral worden toegepast in het landelijk gebied. Transformeren is zowel in het stedelijk als het landelijk gebied aan de orde.

Uitgaande van de doelstellingen van ruimtelijke kwaliteit en de interventiestrategieën zijn de volgende doelstellingen voor de Deltametropool geformuleerd:

- De groei van de ruimtebehoefte in de Deltametropool wordt in het gebied zelf opgevangen. Er wordt geen overloop naar andere landsdelen nagestreefd. De ruimtebehoefte wordt gebaseerd op de scenario's van lage en hoge ruimedruk in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening.
- De interne bereikbaarheid van de Deltametropool wordt verbeterd, waarbij wordt gestreefd naar het verkorten van de reistijden met openbaar vervoer tussen de belangrijkste centra;
- Op knooppunten in het stedelijk netwerk worden internationale en randstedelijke centra ontwikkeld (bestaand en nieuw) met behulp van een intensief, hoogwaardig en gemengd stedelijk programma;
- Het deltakarakter van de metropool wordt versterkt door vergroting van het de mogelijkheden voor waterberging en door vergroting van de samenhang tussen natuur- en recreatiegebieden.

De ruimtelijke hoofdstructuur van de Deltametropool is geschetst in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Naast algemene beleidslijnen voor stedelijke netwerken, is voor de Deltametropool een aantal specifieke uitgangspunten geformuleerd. De in het volgende hoofdstuk te behandelen alternatieven zijn zo opgesteld dat ze in principe aan deze uitgangspunten voldoen. Het navolgende is een korte samenvatting.

- Er mag geen verstedelijking plaatsvinden in de vrijwaringszone c.q. beperkingenzone van Schiphol;

- De Rotterdamse haven zal zich verder in westwaartse richting ontwikkelen, met de aanleg van een Tweede Maasvlakte;
- De bufferzones zullen worden ontwikkeld tot regionale parken en krijgen een recreatieve bestemming. Enkele bufferzones bieden mogelijkheden om te voorzien in een deel van de verstedelijkingsvraag in combinatie met versterking van de groenstructuur. Dat geldt bijvoorbeeld voor Oost IJsselmonde en het marine-vliegkamp Valkenburg, dat na 2010 ter beschikking komt als bouwlocatie;
- In de Bollenstreek wordt ruimte gemaakt voor verstedelijking;
- Het Westland, Aalsmeer en de B-driehoek (Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk, Bergenschendijk) behouden hun centrumfunctie voor de glastuinbouw, waarbij het netto areaal dat voor glastuinbouw beschikbaar is echter mag afnemen;
- In het Groene Hart, Noord-Holland Midden en de Hoeksche Waard, met uitzondering van het gedeelte ten oosten van het HSL-tracé, mag ter bescherming van de karakteristieke openheid in beginsel maar een zeer beperkte uitbreiding van het stedelijk ruimtebeslag en het bebouwd oppervlak plaatsvinden. Deze gebieden worden aangewezen als nationaal landschap. De bestaande begrenzing van het Groene Hart blijft gehandhaafd. In het zuidoostelijk gedeelte van de Haarlemmermeer, de zone Gouda-Rotterdam en in de nabijheid van Utrecht wordt een verschuiving van de grens van het Groene Hart overwogen;
- De Stelling van Amsterdam blijft behouden. De Stelling van Amsterdam wordt binnen een groene contour gebracht, hetgeen betekent dat ingrepen niet zijn toegestaan, wanneer deze leiden tot aantasting van bestaande waarden en wezenlijke kenmerken;
- Grootschalige inpolderingen in het IJsselmeer zijn uitgesloten. De bergingsruimte voor water moet behouden blijven;
- Tussen Petten en Scheveningen moet voldoende ruimte behouden blijven voor landinwaartse duinverbreding;
- De ecologische verbindingen tussen de Natte As, de Hollandse Kust, het IJsselmeer en de Utrechtse Heuvelrug moeten behouden blijven. Daartoe worden op vier plaatsen op de Randstadring "open zones" vrijgehouden van verstedelijking.

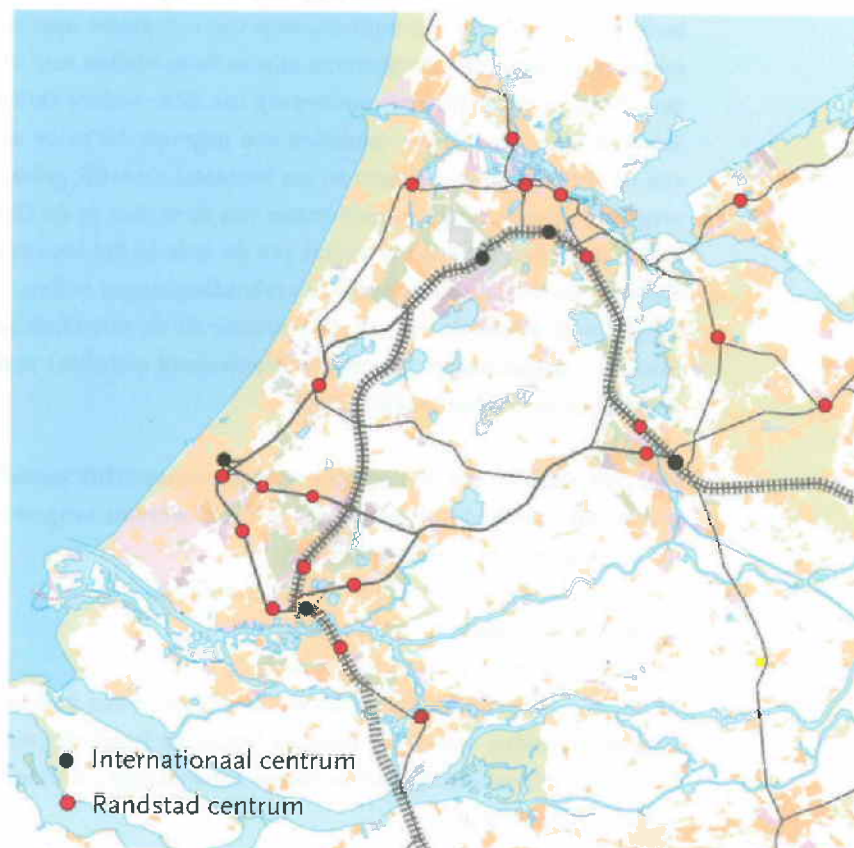
Provincies en gemeenten zijn nog bezig de houdbaarheid van enkele van deze uitgangspunten te toetsen en voeren een verkenning uit naar alternatieven. Deze worden indien dit zinvolle verschillen oplevert in de modellen nog meegenomen.

Bij het ontwerpen van beleid voor de Deltametropool wordt voorts verondersteld dat de maatregelen van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan zullen worden uitgevoerd. Het gaat hierbij om een pakket van maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer en de doorstroming op de hoofdwegen.

Deltametropool: structuurbeeld



Deltametropool: belangrijkste centra



Bron: RPD

3. WELKE INRICHTINGSMODELLEN WORDEN ONDERZOCHT?

3.1 Inrichtingsmodellen

Als start voor de besluitvorming over de Deltametropool is een tweetal inrichtingsmodellen opgesteld. Dat zijn de modellen binnenflank en ring. Deze modellen worden in dit hoofdstuk nader toegelicht. De modellen zullen nog verder worden uitgewerkt en er zullen varianten op deze modellen worden gemaakt.

Bij het opstellen van de modellen zijn de interventiestrategieën die in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening worden onderscheiden richtinggevend geweest. In de Vijfde Nota staan drie strategieën centraal: intensiveren, combineren en transformeren. Intensivering wordt nagestreefd door de verstedelijking zoveel mogelijk in en rondom een beperkt aantal stedelijke centra te situeren. Door aanleg van een snelle spoorverbinding tussen de vier grote steden worden de verschillen in bereikbaarheid binnen de Deltametropool vergroot. Centra met een goede aansluiting op deze snelle spoorverbinding worden extra aantrekkelijk. Vanuit deze centra kunnen grote delen van de Deltametropool gemakkelijk en in zeer korte tijd worden bereikt. In de modellen zijn de 25 Internationale - en Randstadcentra opgenomen zoals aangeduid in deel 1 van de Vijfde Nota³. De positionering van deze centra verschilt in het model Binnenflank overigens enigszins, in verband met de verbeterde bereikbaarheid van halteplaatsen van een nieuw openbaar vervoer systeem. De overige halteplaatsen zijn in de modellen nog niet onderscheiden. Deze vormen juist het onderwerp van deze nadere verkenning. Transformatie is in beide modellen een gegeven. In beide modellen wordt 1/3 van de verstedelijkingsopgave in het bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. Dat vergt een grootschalige transformatie van de steden in de Deltametropool. Combinatie van functies is vooral aan de orde in het landelijk gebied. De Natte As en de daarbij behorende verbindingzones zullen een functie krijgen voor zowel de natuur, de recreatie als de waterhuishouding. Hier wordt het deltakarakter van de Deltametropool zichtbaar met onderling verbonden eenheden 'natte natuur'.

Het effectrapport zal ook een meest milieuvriendelijk model bevatten. Het meest milieuvriendelijk model zal achteraf worden aangewezen. Dat model zal de volgende kenmerken hebben:

- weinig of geen aantasting van natuur en landschap;
- weinig of geen extra uitstoot van CO₂;
- weinig of geen extra geluidshinder;

Er zal in het bijzonder aandacht worden besteed aan de uitstoot van CO₂ en de geluidshinder, omdat dit blijkens het thans in voorbereiding zijnde Vierde Nationaal Milieubeleidsplan de meest hardnekkige en moeilijkst op te lossen milieuproblemen zijn.

³ Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, afbeelding 94, blz. 230

3.2 Binnenflank

Het accent in dit model ligt op een concentratie van de verstedelijking in de binnenflank van de Randstadring. Hier ontstaat een compacte metropool waarbij de randen van de belangrijkste regio's van de Randstad (Utrecht, Amsterdam, Den Haag en Rotterdam) op relatief korte afstand van elkaar zijn gelegen. Deze instraling heeft als doel de gemiddelde reistijden in de Deltametropool te verkorten. De binnenflank van de Randstadring is nu reeds goed ontsloten met autosnelwegen, maar minder goed met openbaar vervoer. Door de aanleg van een zweef trein in de bermen van de autosnelwegen wordt verstedelijking in de binnenflank model op krachtige wijze gestimuleerd. Dit door het ontwikkelen van Randstadcentra en stedelijke uitbreidingen rond de belangrijkste halteplaatsen. Een gevolg van dit model is, dat verstedelijking in deze binnenflank samengaat met een verdere verstedelijking van de randzone van het Groene Hart. Hierbij past een hogere investering in de groene- en blauwe structuur in de randzones van het Groene Hart.

3.3 Ring

Het accent in dit model ligt op het handhaven en versterken van de delta-kwaliteiten. De verstedelijking wordt daarbij geacommodeerd op de Randstadring als geheel. Hoewel de "open zones" (ecologische verbindingen) en de regionale parken op de ring worden ontzien, worden deze per saldo sterker benut voor verstedelijking dan in het model binnenflank. Hierbij past ook een hogere investering in recreatief groen en nieuwe plassen op de ring. Plekken die gunstig liggen ten opzichte van het railnet worden optimaal benut. Maar ook waar de ontsluiting met openbaar vervoer op dit moment gebrekkig is wordt verstedelijkt, waarbij selectief schakels aan het openbaar vervoersnetwerk worden toegevoegd. Hiervoor kunnen de door de regio (in het kader van het NVVP) toegeleverde bereikbaarheidsprofielen worden gebruikt. Reistijdverkortings wordt in dit model nagestreefd door het sterk verbeteren van regionale- en intercityverbindingen. Daarbij kan worden bezien in hoeverre extra bogen in de NS-lijnen toegevoegd moeten worden.

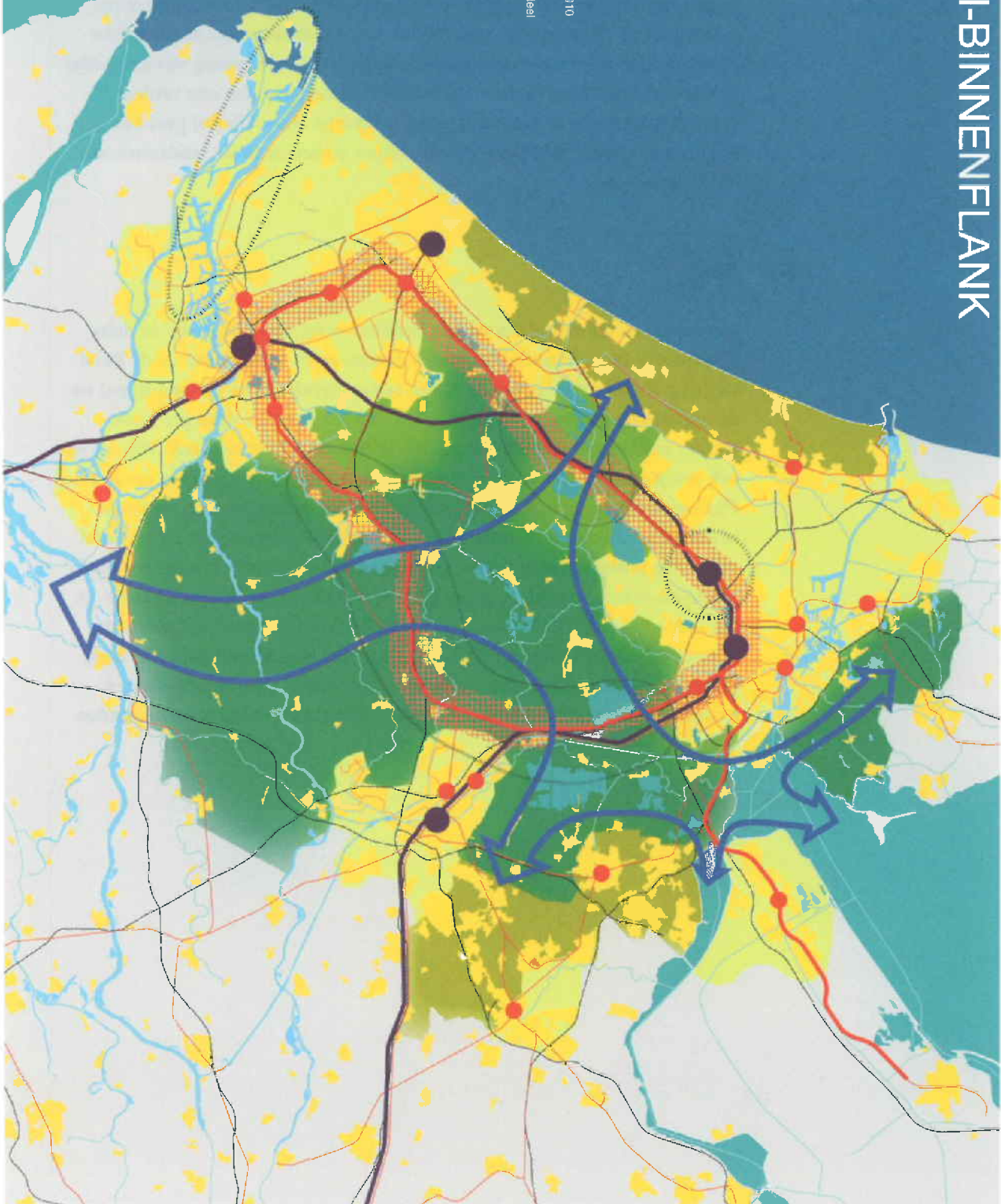
Deltametropool-BINNENFLANK

Startmodel

14 maart 2001



- stedelijk
 - internationaal centrum
 - randstadcentrum
- zoekgebied voor het vestidingsprogramma na 2010
 - gebied randstad; positionering 1/3 deel
 - bestaand bebouwd gebied; positionering 1/3 deel
 - zoekgebied positionering reserve 1/3 deel
- manport
- landelijk
 - waardevol 'droog' groen
 - veeuweidegebied groene hart
 - blauwgroene hoofdstructuur
- infrastructuur
 - rail internationaal (rsl)
 - rail nationaal
 - rail regionaal
 - rail stadsgebiedelijk
 - magneetkwaliteitsaan
 - snelwegen



Deltametropool-RING

Startmodel
14 maart 2001



4. TE ONDERZOEKEN GEVOLGEN VAN DE ALTERNATIEVEN

4.1 Een selectief toetsingskader

In hoofdstuk 2 is een overzicht gegeven van doelstellingen en uitgangspunten van het rijksbeleid voor de Deltametropool. In deze paragraaf worden deze doelstellingen uitgewerkt in een toetsingskader.

Het streven is te komen tot een selectief toetsingskader. Het onderzoek zal erop zijn gericht te achterhalen in welke opzichten alternatieven van elkaar verschillen. Daarmee wordt zichtbaar welke politieke keuzen voorliggen. Effecten waarop alternatieven verschillend scoren worden centraal gesteld. Belangrijke negatieve of positieve effecten zullen echter in elk geval in beeld worden gebracht. Tabel 4.1 bevat een eerste inventarisatie van de effecten die mogelijk zullen optreden. Mede op basis van de ingekomen reacties en adviezen zal worden bepaald welke effecten dienen te worden onderzocht.

Tabel 4.1 Toetsingskader voor de effectrapportage

Thema's	Te beschrijven effecten
1. Ruimtelijke diversiteit	differentiatie van woonmilieus
2. Economische en maatschappelijke functionaliteit	economisch vestigingsklimaat ontwikkelingsmogelijkheden landbouw werkgelegenheid
3. Culturele diversiteit	landschappelijke en cultuurhistorische waarden
4. Sociale rechtvaardigheid	keuzevrijheid w.b. wonen en recreëren voor minderheden en lagere inkomens beschikbaarheid voorzieningen
5. Duurzaamheid	CO ₂ uitstoot natuur en bio-diversiteit wateroverlast en veiligheid
6. Aantrekkelijkheid/Menselijke maat	panorama's/visuele hinder verstoring (luchtkwaliteit, geluidshinder, externe veiligheid)
7. Verkeer en Vervoer	reistijd aandeel auto/ÖV oplossen infrastructuurknelpunten verkeersveiligheid
8. Kosten en baten	aanlegkosten exploitatiekosten mogelijkheden PPS
9. Flexibiliteit	faseerbaarheid

Voor het meten van effecten zal gebruik worden gemaakt van Delphi-methoden (expert judgement). Effecten zullen worden gewaardeerd op een ordinale schaal (bijvoorbeeld -,0,+). In het effectrapport zal worden aangegeven op welke gronden oordelen tot stand zijn gekomen. Om te voorkomen dat de beoordeling een subjectief karakter krijgt, zullen meerdere experts worden ingeschakeld. Zij zullen bijvoorbeeld in workshops bijeen worden gebracht.

Het uiteindelijke effectrapport zal bovendien ter toetsing worden voorgelegd aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage en het Centraal Planbureau.

De keuze voor een hoofdzakelijk kwalitatieve benadering van de effectmeting houdt verband met het strategische karakter van de besluitvorming. Effecten laten zich het best voorspellen wanneer eenmaal is bepaald waar de spade daadwerkelijk de grond in gaat. Het kabinet zal eind dit jaar echter alleen besluiten nemen over de ruimtelijke hoofdstructuur. Er blijven nog veel vrijheden bestaan met betrekking tot de concrete invulling op een lager schaalniveau. De effectrapportage zal dergelijke onzekerheden nooit geheel kunnen wegnemen.

4.2 Referentiesituatie en wijze van vergelijken

Om effecten te kunnen meten, zal een referentiesituatie moeten worden gekozen. Dit is de situatie waarmee de alternatieven zullen worden vergeleken. In principe is de referentiesituatie de situatie in het jaar 2020, zonder uitvoering van de maatregelen die in de modellen zijn opgenomen. Er bestaat echter grote onzekerheid over de situatie in 2020. Over het beleid in de periode 2010-2020 zijn nog geen bindende afspraken gemaakt. Bovendien kunnen zich op een dergelijke lange termijn grote veranderingen voordoen. Er wordt daarom overwogen het jaar 2010 als referentiejaar te gebruiken.

De onderlinge weging van effecten vormt de kern van de politieke besluitvorming. Er zal daarom geen beste alternatief worden aangewezen door toepassing van multi-criteria evaluatiemethoden.

