

Voortgangsrapportage 4

Groot project RRAAM

Verslagperiode 1 juli 2012 – 31 december 2012

rraam

Rijk-regioprogramma

AMSTERDAM — ALMERE — MARKERMEER

Inhoudsopgave

1 Inleiding en leeswijzer—4

- 1.1 Vierde Voortgangsrapportage—4
- 1.2 Samenvatting—4
- 1.3 Leeswijzer—5

2 Op weg naar de Rijksstructuurvisie—6

- 2.1 Inleiding—6
- 2.2 Beoordeling kansrijke oplossingsrichtingen—6
- 2.3 Consultatie—8
- 2.4 Doelstellingen RRAAM—11

3 Stand van zaken werkmaatschappijen—12

- 3.1 Werkmaatschappij Amsterdam – Almere (WAA)—12
- 3.2 Werkmaatschappij Markermeer – IJmeer (WMIJ)—13
- 3.3 Werkmaatschappij Almere Oosterwold (WAO)—14
- 3.4 Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater (WACW)—15

4 Stand van zaken sociaal economische agenda—16

- 4.1 Algemeen—16
- 4.2 Duurzaamheid—16
- 4.3 Economie—16
- 4.4 Onderwijs/Almere tafel—17
- 4.5 Cultuur—17
- 4.6 Sport—17
- 4.7 Stedelijke Bereikbaarheid Almere—17

5 Stand van zaken andere projecten in relatie tot RRAAM—19

6 Projectbeheersing en rapportage—21

- 6.1 Algemeen—21
- 6.2 Financiën—22
- 6.3 Planning—22
- 6.4 Toprisico's—24

7 Stand van zaken moties en toezeggingen—28

Lijst afkortingen—30

Colofon—31

1 Inleiding en leeswijzer

1.1 Vierde Voortgangsrapportage

Het Rijk-regioprogramma Amsterdam – Almere – Markermeer (RRAAM) valt onder de Regeling grote projecten van de Tweede Kamer. Door middel van halfjaarlijkse Voortgangsrapportages informeert de minister van Infrastructuur en Milieu, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken, de Tweede Kamer over de voortgang van RRAAM.

Deze vierde Voortgangsrapportage beslaat de periode van 1 juli t/m 31 december 2012.

De rapportageverplichtingen van RRAAM zullen voorsnog de periode beslaan tot aan het moment van oplevering van de conceptbesluiten zoals aangekondigd in de RAAM-brief en het Integraal Afsprakenkader Almere (IAK). De verkenningsfase van RRAAM wordt afgerond met een (ontwerp) Rijksstructuurvisie. De Kamer heeft bij de start van het RRAAM-traject aangegeven bij de totstandkoming van de ontwerp Rijksstructuurvisie de groot project status en de afspraken over informatievoorziening opnieuw te bezien.

1.2 Samenvatting

Van 2 juli t/m 7 september 2012 heeft in het kader van RRAAM consultatie plaatsgevonden van burgers, maatschappelijke organisaties, bedrijven en overheden. De resultaten van de consultatie zijn terug te vinden in het Oogstdocument dat in november 2012 is gepubliceerd¹. Daarnaast zijn in de afgelopen maanden de reeds in juni 2012 opgeleverde rapporten en onderzoeken getoetst en van advies voorzien van onder meer het Centraal Planbureau, het Planbureau voor de Leefomgeving en de commissie Milieu Effect Rapportage. Ook zijn er adviezen uitgebracht door de London School of Economics, het Maatschappelijk Proces en het College van Rijksadviseurs. Tot slot is een rapport opgesteld waarin de resultaten van het onderzoek naar een IJmetrotram zijn samengevat. Dit alternatief is ingebracht door ROVER en gaat uit van het doortrekken van een (IJ)tramverbinding van Amsterdam CS via IJburg naar Almere.

De onderzoeken en adviezen bieden, volgens de cieMER en de planbureaus, genoeg adequate informatie voor de besluitvorming rondom met name de infrastructuur. In december 2012 heeft de minister van IenM besloten om de besluiten over RRAAM te nemen nadat duidelijkheid is ontstaan over de heroverweging op de begroting van IenM naar aanleiding van de voorgenomen bezuinigingen op basis van het regeerakkoord Rutte-II. Naar verwachting is hierover in het voorjaar 2013 meer duidelijkheid.

¹ Het Oogstdocument is als bijlage bij deze VGR gevoegd.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste activiteiten op weg naar de Rijksstructuurvisie in de betreffende rapportageperiode weergegeven.

Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de activiteiten van de Werkmaatschappijen.

In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van de stand van zaken van de thematische projecten zoals die zijn opgenomen in de sociaal-economische agenda van Almere.

Hoofdstuk 5 geeft de ontwikkelingen aan van de projecten die een relatie hebben met RRAAM. In dit hoofdstuk zijn alleen de projecten opgenomen waar ten opzichte van de vorige Voortgangsrapportage ontwikkelingen zijn geweest.

Hoofdstuk 6 geeft inzicht in de beheersaspecten van dit project met informatie over de organisatie, planning, kosten, kwaliteit en risicomanagement.

In hoofdstuk 7 ten slotte wordt de voortgang in de uitvoering van de moties weergegeven.

2 Op weg naar de Rijksstructuurvisie

2.1 Inleiding

In de afgelopen periode is een aantal stappen gezet op weg naar de totstandkoming van de Rijksstructuurvisie. RRAAM is daarmee in de laatste fase van de verkenning terecht gekomen, de besluitvormingsfase. Al het benodigde onderzoek hiervoor is afgerond. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste activiteiten in de betreffende rapportageperiode weergegeven.

2.2 Beoordeling kansrijke oplossingsrichtingen

Om uiteindelijk tot een keuze voor een integraal alternatief te komen voor de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, is nader onderzoek gedaan naar de effecten van elk alternatief. In de derde Voortgangsrapportage zijn de belangrijkste uitkomsten van het effectonderzoek opgenomen.

Voor de consultatie over RRAAM werden de conceptversies van de onderzoeken net voor de zomer van 2012 gepubliceerd. Tijdens de consultatie hebben burgers, instanties en organisaties commentaren en inzichten ingebracht. De tijdens de consultatie verkregen commentaren en inzichten zijn gebruikt om de onderzoeken eind 2012 inhoudelijk definitief af te ronden. De commissie voor de milieueffectrapportage (Cie MER) heeft een definitief tussentijds toetsingsadvies afgegeven op de planMER en het daarbij behorende werkdocument Passende Beoordeling. Het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de leefomgeving (PBL) hebben gezamenlijk een second opinion gegeven op de MKBA².

Tussentijds toetsingsadvies PlanMER Cie MER

De Commissie MER komt tot het oordeel dat het planMER en bijbehorende stukken voldoende informatie bieden om een keuze te kunnen maken of en welke infrastructuur tussen Amsterdam en Almere in de toekomst aangelegd zou moeten worden. De Commissie geeft verder adviezen die moeten leiden tot verduidelijking van de teksten en een betere verbinding tussen planMER en het daarbij behorende werkdocument Passende Beoordeling. Verder doet de Commissie een aantal aanbevelingen die gericht zijn op volgende te nemen stappen in het werkproces van RRAAM.

Detailopmerkingen van de Commissie MER zijn door RRAAM verwerkt in de definitieve versies van de onderzoeksrapporten.

Second opinion MKBA CPB en PBL

Op basis van eerder commentaar van de planbureaus op de concept MKBA zijn, naast de berekening van het Global Economy scenario (GE, met o.a. 60.000 nieuwbouw woningen in Almere), aanvullende berekeningen gemaakt met een ander welvaartsscenario, namelijk het Regional Communities scenario (RC, met o.a. 30.000 nieuwbouw woningen in Almere), om zo de gevoeligheid

van de uitkomsten te bepalen.

De verschillen tussen de scenario's vertalen zich in verschillende woningvragen en mobiliteitsniveaus. Overigens is met de regio afgesproken dat een IJmeerverbinding niet zal worden gebouwd als de woningbouw in Almere beperkt blijft tot 30.000 woningen ten opzichte van 2010.

In de RAAM-brief is een batenkosten ratio genoemd van 0,2 voor sec de IJmeerverbinding. Voorwaarde voor de keuze van uitbreiding van Almere aan met name de westkant en een IJmeerverbinding was dat RRAAM tot optimalisatie van maatregelen zou komen, gericht op lagere kosten en een betere verhouding tussen kosten en baten, zodanig dat de verhouding van de baten en de kosten vergelijkbaar zou worden met andere complexe ruimtelijke projecten waarover positief besloten is. De MKBA-RRAAM uit 2012 levert een batenkosten ratio op voor het alternatief IJmeerverbinding brug van 0,4 uitgaande van het GE-scenario en 0,15 uitgaande van het RC-scenario. Het alternatief Hollandse Brug alternatief met HOVplus kent een positief batenkosten ratio van 1,9 bij het GE-scenario en 1,0 bij het RC-scenario.

De belangrijkste conclusies uit de second opinion zijn dat er adequate informatie is voor het nemen van een besluit over de toekomstige ontsluiting Almere en dat in grote lijnen de conclusies over de welvaartseffecten van de infrastructuur-alternatieven worden onderschreven.

Het CPB plaatst meerdere kanttekeningen. Het volgende drietal wordt als belangrijkste gezien.

- Door het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) in het nulalternatief op te nemen wordt het nulalternatief erg ruim gedefinieerd en treedt er een vertekening van uitkomsten op.
- Er zijn 30% lagere vastgoedkosten t.o.v. de MKBA RAAM 2009, die lijken te kunnen worden verklaard door het schrappen van de (kostbare) buitendijkse ontwikkelingen en de fasering en de optimalisaties van de woningbouw. Desondanks blijven er echter ook vraagtekens over de haalbaarheid van de rendementen.
- Consumentensurplus sociale woningen lijkt overschat, maar gevolgen voor de berekende welvaartsaldi van de alternatieven zijn beperkt.

Advies London School of Economics

Op verzoek van RRAAM heeft de London School of Economics een internationaal panel van experts samengesteld om de bestaande plannen en alternatieven voor RRAAM te beoordelen vanuit een kwalitatief en internationaal perspectief. Daarnaast is het panel gevraagd om zich uit te spreken over de bijdrage van RRAAM aan de concurrentiekracht van de regio.

De LSE adviseert in haar rapport³ om allereerst de bestaande stad te verdichten en te versterken. Bestaande stedelijke gebieden in Almere die per openbaar vervoer (OV SAAL en weg SAA) goed ontsloten zijn, moeten verder worden ontwikkeld. Wanneer de druk op de bestaande stad verder is opgebouwd, kan er vervolgens gestart worden met de ontwikkeling westwaarts (Almere Pampus).

3 Bijlage bij Kamerstuk 31089 nr. 97.

De regionale concurrentiepositie vraagt volgens het panel investeringen in economische innovatie, onderwijs en onderzoek. Ter verdere versterking van de concurrentiepositie is het daarbij van belang dat aan de westkant van Almere niet enkel woningbouw wordt ontwikkeld, maar juist multifunctionele (wonen, werken en recreëren) en (hoog-)stedelijke ontwikkeling die ook een bestemming op zichzelf is. Wanneer Almere een belangrijk centrum in de Amsterdam-Almere-Utrecht-driehoek wil worden is een dergelijke ontwikkeling noodzakelijk. Op de lange termijn zou een Almere, dat zich op dergelijke manier ontwikkeld heeft, volgens het LSE ook ondersteund moeten worden door een IJmeerverbinding om de bestaande verbindingen te ontzien.

Advies College van Rijksadviseurs

In het kader van de consultatiefase van RRAAM heeft het Advies College van Rijksadviseurs (CRA) een advies uitgebracht.

Het CRA ondersteunt de doelstelling van het RRAAM programma en adviseert om te beginnen met ontwikkelen vanuit het centrum van Almere, in de bestaande gebieden rondom de vervoers-as (A6 en spoor), om zo de druk op te voeren die leidt tot het ontwikkelen van nieuwe gebieden. De infrastructurele voorzieningen (OV-SAAL, weg SAA en SBA) zijn daarbij voorwaardelijk volgens het College. Volgens het CRA moet verder ook het ruimtelijk plan zodanig flexibel zijn dat de geschetste alternatieven elkaar niet gaan uitsluiten, bijvoorbeeld het Hollandse Brug alternatief in relatie tot de voorgenomen IJmeerverbinding.

Het CRA vraagt aandacht voor een meer concrete onderbouwing van de wijze waarop de organische groeistrategie gecombineerd kan worden met de ambitie van een gezonde, duurzame en evenwichtige groei. Verder vindt het CRA dat zaken als een langzamer groeiscenario, de relatie tussen de groei van de woningbouw en de uitbreiding van de werkgelegenheid, en ook het integreren van de natuur- en recreatieambitie met de ambitie van stadsuitbreiding en infrastructuur, goed uitgewerkt moeten worden in de Rijkstructuurvisie.

2.3 Consultatie

Maatschappelijk proces

In het maatschappelijk proces, onder leiding van Guido van Woerkom, is een aantal belangrijke stappen gezet. Het RRAAM-werk, de kerngroep van dertien maatschappelijke partijen, heeft de hoofdlijnen opgesteld van het eindadvies aan de minister van Infrastructuur en Milieu. Hierbij is ook een relatie gelegd met de oogst, die de consultatie van het brede publiek in het derde kwartaal van 2012 heeft opgeleverd.

Binnen RRAAM heeft het accent gelegen op het optimaliseren van de deelopgaven (verlagen van de kosten), uitgaand van de in de RAAM-brief gekozen integrale oplossingsrichting. De maatschappelijke organisaties hebben ervoor gekozen om zich op te stellen als hoeder van de integrale benadering van de drievoudige ambitie (verstedelijking, bereikbaarheid en

natuur/landschap), gericht op het realiseren van kwaliteit. Dat blijkt ook uit het hoofdlijnenadvies.

Belangrijkste punten uit dit advies zijn:

1. Het RRAAM-werk ziet de in het kader van RRAAM te nemen besluiten in het licht van het streven naar de versterking van de internationale concurrentiepositie van de noordelijke Randstad.
2. Daarbij hoort het handhaven van een hoge ambitie met realiteitszin in de uitvoering d.m.v. een stapsgewijze aanpak.
3. Bij een stapsgewijze aanpak past geen gefixeerd eindbeeld, maar wel een ruim geformuleerd streefbeeld voor de toekomst, dat richting geeft aan de te nemen stappen.
4. Het RRAAM-werk spreekt in dit stadium geen voorkeur uit voor één van de onderzochte alternatieven, omdat de flexibiliteit van de stapsgewijze aanpak hiermee niet is gediend.
Het streefbeeld voor de lange termijn bevat de volgende samenhangende elementen:
 - een ecologisch robuust Markermeer en IJmeer met grote belevingswaarde en recreatieve gebruikswaarde voor alle inwoners van de metropoolregio (het RRAAM-werk ziet het toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES) als een goede eerste stap);
 - een metropolitaan OV-netwerk met sterke verbindingen (daarbij hoort een IJmeerverbinding);
 - de ontwikkeling van nieuwe woon- en werkmilieus in Almere die boven de middelmaat uitstijgen, waardoor Almere zich ontwikkelt tot een meer evenwichtiger stad met een eigen profiel binnen de metropoolregio (groeiproces vanuit bestaande centra op gang laten komen).
5. Met het streefbeeld in de hand kunnen op korte termijn al eerste stappen worden gezet. Stappen die zelfstandig betekenis hebben, een afgeronde kwaliteit hebben en die het bereiken van de geformuleerde ambitie op de lange termijn niet belemmeren.
6. Het RRAAM-werk staat achter de volgende 'altijd goed'-maatregelen:
 - Marker Wadden als passende start van het op orde brengen van het ecologisch systeem van het Markermeer en IJmeer waarmee tevens een eerste stap wordt gezet in het kader van TBES;
 - benoemen van het Markermeer en IJmeer, inclusief kustlijn en als onderdeel van het IJsselmeer, als het 'Blauwe Hart' van de metropoolregio en een overleg in stellen van betrokken overheden en maatschappelijke organisaties, dat in gezamenlijkheid bepaalt hoe de kwaliteiten behouden en ontwikkeld kunnen worden;
 - investeren in de middellange termijn van OV-SAAL om het mobiliteitsnetwerk op orde te brengen;
 - goed afronden van de huidige verstedelijkingsplannen in Almere en het versterken van de bestaande stad (werkgelegenheid, onderwijs, cultuur, sport, etc).

Bij een stapsgewijze strategie past volgens het RRAAM-werk een helder spoorboekje met indicatoren voor beslissingen. Daarmee kan bij elke stap worden gezien of er aanleiding is om het streefbeeld bij te stellen of aan te scherpen. Daarnaast is bij een stapsgewijze ontwikkeling een intensieve

samenwerking op lange termijn noodzakelijk, d.m.v. arrangementen en allianties.

Consultatieronde

Naast het maatschappelijk proces is een consultatieronde georganiseerd voor overheden, maatschappelijke organisaties, bewoners en andere belanghebbenden. Zij kregen tussen 2 juli en 7 september 2012 de kans om te reageren op de consultatienotitie en de beschikbare onderzoeken.

Er kwamen 114 reacties binnen bij het Centrum Publieksparticipatie, via de website en tijdens de in Almere en Amsterdam georganiseerde consultatiebijeenkomsten. De reacties op de consultatie over RRAAM zijn gebundeld in het Oogstdocument⁴.

In dezelfde periode zijn door de regionale omgevingsmanagers van het RRAAM-team gesprekken gevoerd met bestuurders van lokale en regionale overheden en is voor de bestuurders op 6 september 2012 de halfjaarlijkse regionale informatiebijeenkomst georganiseerd. De samenvatting van de brieven die deze overheden in het kader van de consultatie naar RRAAM hebben gestuurd zijn opgenomen in het Oogstdocument.

De belangrijkste conclusies uit de consultatieronde zijn:

1. De ecologische ambitie (TBES) zou een zelfstandige opgave moeten zijn, waarbij de natuur wordt gezien als basisvoorziening voor het gebied, die waarde creëert en niet in kwaliteit mag afnemen. Er wordt gepleit voor behoud van de openheid van het landschap, omdat men er wil blijven ontspannen en genieten van de natuur, cultuurhistorie, stilte en leegte. Ook bedrijven in de waterrecreatiesector geven hun belang aan bij behoud van openheid. Een aantal overheden vraagt aandacht voor ruimte voor de economische ontwikkeling van het gebied. Een deel van de overheden onderschrijft het plan Marker Wadden van Natuurmonumenten en is tegen de plaatsing van windturbines in het Markermeer.
2. De verschillende infrastructuur-alternatieven kennen duidelijke voor- en tegenstanders. Met name het bedrijfsleven in Almere en Flevoland pleit ervoor om een toekomstige nieuwe OV-verbinding uit te breiden met een wegverbinding. Een aantal overheden is tegen een IJmeerweg. Sommige overheden vragen om de infrastructurele vraagstukken aan de zuidoostkant van Almere mee te nemen in de ontwikkeling van de noordelijke Randstad.
3. Het verhogen van de kwaliteit van Almere wordt gezien als een zelfstandige opgave. Bij de groei van de stad moet de inzet op het versterken van de bestaande stad met bijbehorende voorzieningen gehandhaafd blijven. Almere wordt gewaardeerd om de ruimte, het groen en het water. Opgeroepen wordt om bij de ontwikkeling van de stad gebruik te maken van deze bijzondere kenmerken. De toename van de werkgelegenheid in Almere en de inzet daarop wordt belangrijk gevonden, om te komen tot een volwaardige stad.
4. Gezien de uitkomsten van de onderzoeken geeft een aantal overheden aan geen twijfel meer te hebben over de drievoudige opgave met 60.000 woningen in Almere met primair westelijke oriëntatie. Andere overheden

⁴ Het Oogstdocument is als bijlage bij deze VGR gevoegd.

vragen aandacht voor de effecten van de nieuwe plannen op de bestaande ruimte, infrastructuur, natuur en economie. Het versterken van de internationale concurrentiepositie van de noordelijke Randstad vraagt om samenhang in de besluiten die in dit gebied worden genomen. De meeste overheden spreken zich uit voor een gefaseerde aanpak met een eindbeeld voor het gebied, waar stapsgewijs naar toe wordt gewerkt.

Het Oogstdocument is meegegeven aan de bestuurders, die naar verwachting in het voorjaar van 2013 een besluit gaan nemen over RRAAM. Daarnaast vindt er op basis van dit Oogstdocument een terugkoppeling plaats aan degenen die hebben deelgenomen aan de consultatie.

Communicatie

De nieuwsbrief, de RRAAM Update, verscheen in de tweede helft van 2012 twee keer en de leden van het RRAAM-netwerk zijn geïnformeerd via LinkedIn. Op www.raam.nl is alle relevante informatie beschikbaar, zowel over RRAAM als over het maatschappelijk proces.

2.4 Doelstellingen RRAAM

In de Basisrapportage is een onderscheid gemaakt in een lange en een korte termijn doelstelling.

De lange termijn doelstelling (2030 en verder):

Realiseren van een drievoudige ambitie (Almere als sociaal, economisch en ecologische duurzame stad en met 60.000 woningen gegroeid, realiseren bijbehorende ontsluiting en realiseren van een Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem), om daarmee de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad te verbeteren.

Het uitgangspunt voor de lange termijn hangt af van de besluitvorming, die zal landen in de ontwerp-Rijksstructuurvisie. Producten zijn vervolgstudies en het op onderdelen starten van de uitvoering. De verwachting is dat de tijdshorizon op de lange termijn gaat verschuiven vanwege de huidige ontwikkelingen op de woningmarkt.

De korte termijn (2013) doelstelling:

Transparante en door betrokken partijen zo goed mogelijk gedragen Rijksbesluitvorming over de drievoudige ambitie, waarbij de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt en de kostenbatenratio substantieel verbetert.

Voor beide doelstellingen geldt dat deze doelstellingen niet zijn veranderd. Voor de lange termijn doelstelling en het daaraan gekoppelde jaartal is uitgegaan van bepaalde woningbouwprognoses. Uitgangspunt blijft dat de gehanteerde prognoses niet als blauwdruk worden gehanteerd, maar op basis van de ontwikkelingen in de markt worden aangepast. Dit kan leiden tot een verschuiving van de planhorizon van 2030.

3 Stand van zaken werkmaatschappijen

De verschillende werkmaatschappijen hebben in het najaar 2012 allemaal hun opdrachten voltooid. Deels is dat al in de eerste helft van 2012 gebeurd. Vanwege het integrale karakter van de opgave en de compleetheid van informatieverstrekking aan de Kamer is in deze rapportage ook nog aandacht besteed aan de voortgang op de verschillende hoofdthema's, ook in de periode na afronding van de werkzaamheden van de werkmaatschappijen. In de komende voortgangsrapportage zal er daarom niet meer gerapporteerd worden over de werkmaatschappijen.

In de hoofdstukken hieronder staat een overzicht van de bevindingen van de Werkmaatschappij Amsterdam – Almere (WAA), de Werkmaatschappij Markermeer – IJmeer (WMIJ), de Werkmaatschappij Almere Oosterveld (WAO), en de Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater (WACW). Het projectteam 'Hollandse Brug' heeft reeds in juli 2012 zijn eindrapport uitgebracht.

3.1 Werkmaatschappij Amsterdam – Almere (WAA)

Marktscan IJmeerverbinding

In de afgelopen periode heeft de WAA in samenwerking met de PPS Kennispool een 'marktscan' voor de IJmeerverbinding uitgevoerd. Het doel van een marktscan is de meerwaarde van vroegtijdige betrokkenheid van de markt bij een project te onderzoeken. Hier is met de markttuitvraag reeds invulling aan gegeven.

Op 21 maart en 25 april 2012 zijn er twee workshops gehouden, waarbij overheidspartijen de uitdagingen op PPS-gebied hebben bestudeerd.

In het najaar van 2012 hebben ruim 40 medewerkers en managers van aannemers, banken, projectontwikkelaars en vervoerbedrijven aan de marktconsultatie deelgenomen. De conclusies waren:

- de nadruk moet liggen op het 'Publieke' van PPS, omdat er geen positieve business case te maken valt;
- er dient een duidelijke opdrachtgever te zijn, een gebiedsautoriteit;
- het is niet verstandig infra- en projectontwikkeling in één contract te combineren, maar het is wel aan te raden één organisatie voor beide zaken verantwoordelijk te maken, bijvoorbeeld een ontwikkelbedrijf;
- de vrijheidsgraden dienen maximaal te zijn: zo moet het ook mogelijk zijn met een modernere versie van de metro te komen als modaliteit;
- ook het bestemmingplan dient flexibel te zijn;
- fasen is goed, bouw in eerste instantie niet meer dan nodig is.

Audit en eindrapport IJmetrotram

Op verzoek van reizigersorganisatie Rover, en in overleg met maatschappelijke partijen, zijn in de afgelopen periode de effecten van een sneltram van Almere naar Amsterdam CS, de IJmetrotram, onderzocht. De huidige IJtram loopt van Amsterdam Centraal langs Zeeburg naar IJburg

eerste fase. Als de tweede fase van IJburg wordt aangelegd, dan zal de tram worden doorgetrokken naar dit deel van IJburg. De keuze voor het voertuig en vervoersconcept is een metrotram zoals de Randstadrail. Een belangrijk verschil met de IJmeermetro is dat de IJmetrotram niet Amsterdam Zuid verbindt maar Amsterdam Centraal.

Op basis van de onderzoeken is een samenvattend rapport over de IJmetrotram opgesteld. Een van de conclusies uit dit rapport is dat de vervoerswaarde van de IJmetrotram tussen 19.000 en 22.200 reizigers zal trekken. Dit is ongeveer de helft in vergelijking met de 46.200 reizigers, die de IJmeermetro per dag vervoert. De kostenraming voor de IJmetrotram komt uit op € 978,- mln. wat ongeveer de helft lager is in vergelijking met de IJmeermetro van € 1.943 mln. Uit de MKBA light volgt dat de baten-kostenverhouding van de IJmetrotram met 0,1 tot 0,2 lager is dan die van de IJmeermetro met 0,4. Verder is er uit de plausibiliteitstoets gebleken dat het plausibel is dat de IJmetrotram gebouwd kan worden, dat het vervoer technisch kan functioneren en dat het veilig is.

Er is door de Werkmaatschappij Amsterdam Almere ook geanalyseerd of de IJmetrotram een tijdelijke oplossing kan zijn als een stap in een fasering naar de aanleg van een metro naar Amsterdam Zuid. Uit de analyses is gebleken dat het technisch mogelijk is de IJmetrotram op hetzelfde tracé om te bouwen naar een metro, maar dat hiermee forse kosten en tijd zijn gemoeid.

3.2 Werkmaatschappij Markermeer – IJmeer (WMIJ)

De Werkmaatschappij Markermeer – IJmeer (WMIJ) heeft de opdracht om te komen tot een optimalisatie van de maatregelen voor een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) binnen de kaders van Natura 2000. Eind 2011 is het Optimalisatierapport opgeleverd. In de nadere onderbouwing en uitwerking lag de nadruk in 2012 op de marktuitvraag en de financiering.

Marktuitvraag

Op verzoek van de Tweede Kamer is begin 2012 de marktuitvraag Ecologie RRAAM georganiseerd. Aan marktpartijen is gevraagd om een alternatief plan op te stellen voor het realiseren van het TBES met als doel om nieuwe creatieve ideeën en visies uit de markt te verkrijgen die goedkoper kunnen worden uitgevoerd dan het plan van de WMIJ. Drie consortia hebben de opdracht gekregen een alternatief plan uit te werken. Over de resultaten heb ik u in de aanbestedingsbrief bij de derde Voortgangsrapportage reeds kort geïnformeerd. Natuurmonumenten heeft op eigen initiatief ook een alternatief plan ingediend: Marker Wadden.

De WMIJ heeft de drie marktvisies vervolgens feitelijk en technisch getoetst. Ook het onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer-IJmeer heeft een ecologische reactie gegeven op de rapporten. Daarnaast is een audit uitgevoerd op de kostenraming van de drie eindrapporten van de marktuitvraag. Het plan Marker Wadden van Natuurmonumenten is afzonderlijk ook getoetst. Ook heeft er een audit op de kostenraming plaatsgevonden.

Op 27 september heeft het slotsymposium van de WMIJ plaatsgevonden in Hoorn. Hier is het eindrapport⁵ van de WMIJ gepresenteerd. In het eindrapport "Een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem" zijn de resultaten van de marktuitvraag, inclusief het plan van Natuurmonumenten, de toetsing en de audits samengebracht en verwerkt. In dit eindrapport presenteert de WMIJ, op basis van de resultaten van de eigen optimalisatie en de resultaten van de Marktuitvraag, drie planvarianten waarmee het gebied kan uitgroeien tot een natuuricoon met grote potentie voor recreatie en toerisme. Deze planvarianten zijn input voor de besluitvorming in het kader van de concept Rijksstructuurvisie.

Juridische Strategie

Eind augustus 2012 is er een tweede extern juridisch advies opgeleverd over de juridische strategie RRAAM. Naar aanleiding van dit advies en het advies van de cieMER zijn aanpassingen gedaan in de planMER en Passende Beoordeling, zodat deze nu in lijn zijn met de voorgestelde juridische strategie. Er zijn aandachtspunten geformuleerd voor de uitwerking van de fasering, de borging van natuurmaatregelen, en de monitoring. Dit wordt in het vervolgtraject meegenomen.

3.3 Werkmaatschappij Almere Oosterwold (WAO)

De ontwikkelstrategie Almere Oosterwold, Land-Goed voor Initiatieven, is in het voorjaar van 2012 vastgesteld door de Stuurgroep RRAAM en de gemeenteraden van Almere en Zeewolde. In de Ontwikkelstrategie wordt op hoofdlijnen aangegeven welke strategie gevolgd kan worden om de organische ontwikkeling van het gebied op gang te brengen en te houden. Met het verschijnen van de ontwikkelstrategie Almere Oosterwold zijn de werkzaamheden van de WAO feitelijk afgerond. Door de betrokken partijen is vervolgens gewerkt aan de uitwerking van de ontwikkelstrategie.

De gemeenten Zeewolde, Almere en het Rijk, vertegenwoordigd door het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf (RVOB), hebben in september 2012 een bestuursconvenant over Oosterwold ondertekend. In het convenant is vastgelegd hoe de organische ontwikkeling van Almere Oosterwold vorm kan krijgen. In het convenant wordt verder afgesproken om een Intergemeentelijke Structuurvisie op te stellen, een kwartiermaker aan te stellen en de grondstrategie verder uit te werken. Een Plan van Aanpak is opgesteld dat er in voorziet dat de intergemeentelijke structuurvisie uiterlijk op 1 oktober 2013 wordt vastgesteld.

De ontwikkeling van Almere Oosterwold kan nu van start. Zo is de kwartiermaker al daadwerkelijk aan de slag. Personen en bedrijven die plannen hebben hoeven niet te wachten op de uitwerking van de Structuurvisie en de grondstrategie. De eerste belangstellenden hebben zich inmiddels gemeld bij de overheden.

⁵ Het Eindrapport van de WMIJ is als bijlage bij deze VGR gevoegd.

Voor het bepalen van het model voor het opdrachtgeverschap van de gebiedsregisseur en bestuurlijke inrichting voor de beheersfase wordt extern bestuurlijk advies gevraagd.

3.4 Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater (WACW)

De integrale opgave Almere Centrum Weerwater is uitgewerkt in een gebiedsontwikkelingsplan Almere Centrum Weerwater. Het plan is vastgesteld door de Stuurgroep RRAAM en de gemeente Almere. De resultaten zullen worden gehanteerd als inhoudelijke bouwsteen voor de Rijksstructuurvisie. Door de betrokken partijen is vervolgens gewerkt aan de uitwerking van het gebiedsontwikkelingsplan.

Floriade Almere

'Growing Green Cities - a call to action'

Op 24 september 2012 heeft de tuinbouwraad Almere gekozen als locatie voor de 7e editie van de Floriade in 2022. Almere zal er dan een internationaal cultuur- en recreatiepark bij krijgen, waarin natuur centraal staat.

In de 'making of' van de Floriade zullen innovaties, zowel voor de tuinbouw als voor groene steden, worden gedeeld en in de praktijk worden gebracht. Voor Almere betekent de toekenning van de Floriade, midden in de economische crisis, een grote investeringsimpuls.

In de plannen van Almere en de provincie Flevoland is de Floriade geen eenmalig evenement, maar het sluitstuk van een 10 jaar durende internationale uitwisseling in woord en daad op het gebied van de tuinbouw (Growing Green) en de verduurzaming van steden (Green Cities). Almere gebruikt dit evenement daarom ook voor de start van een nieuwe, blijvende stadswijk in het centrum van de stad, met de naam Almere Floriade.

Talrijke innovaties krijgen door de Floriade een kans in de Flevolandse en Almeerse praktijk. Er wordt actief gezocht naar vernieuwingen die 'groen' en 'rood', land en stad samen brengen. Zo zal de capaciteitsuitbreiding van de A6, die door Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd, worden benut om te bezien hoe de weg, op het terrein van landschappelijke inpassing en verduurzaming, een voorbeeldfunctie kan vervullen.

4 Stand van zaken sociaal economische agenda

4.1 Algemeen

De sociaal-economische agenda wordt gezamenlijk door Rijk en regio verder uitgewerkt en is van wezenlijk belang bij het bereiken van de integrale ontwikkeling van Almere. De zeven thema's zijn Groen Blauw casco, duurzaamheid, economie, onderwijs, cultuur, sport, bestaande stad / Almere Tafel en stedelijke bereikbaarheid Almere. Voor de thema's Groen Blauw casco en bestaande stad / Almere tafel zijn er geen nieuwe ontwikkelingen te melden. Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de stand van zaken en voortgang bij de overige thema's die vallen onder de sociaal-economische agenda. Voor alle thema's zijn de beleidsvisies als onderdeel van de realisatie van Almere 2.0/IAK gereed. Deze vormen input voor de Rijksstructuurvisie en de afspraken daarover in de daaraan gekoppelde bestuursovereenkomst.

4.2 Duurzaamheid

Met de grootschalige gebiedsontwikkelingen die voor Almere zijn voorzien, zijn er kansen voor duurzame ontwikkeling op het gebied van energie, mobiliteit, water en productief landschap.

Het convenant duurzaamheid, ook wel "Afspraken Duurzaam Almere 2012-2014" genoemd, is in september 2012 ondertekend door het Rijk, de provincie Flevoland, het Waterschap Zuiderzeeland en de gemeente Almere met daarin zowel lange termijn doelstellingen (zoals energieneutraliteit in 2025) als een aantal afspraken voor de periode 2012-2014 (zoals realisatie van een zonnepanelenpark op de voormalige stortplaats Braambergen en uitvoering van een pilotproject stadslandbouw).

De essentie van de doelstellingen zal in de Rijksstructuurvisie worden meegenomen. Afspraken zijn gemaakt over de jaarlijkse monitoring van de voortgang.

4.3 Economie

De gemeente Almere heeft samen met de provincie Flevoland conform de afspraken in het Integraal Afsprakenkader (IAK) het economisch programma 'Almere Werkt!' opgesteld. Op basis van Almere Werkt! stellen de gemeente Almere, de provincie Flevoland en het ministerie van Economische Zaken (EZ) jaarlijks een uitvoeringsprogramma vast. In 2012 zijn eerste stappen gezet voor een onderzoek naar financieringsinstrumenten in Noordvleugelverband, het uitwerken van mogelijke Speciale Economische Zones in Flevoland en de opening van het Ondernemersplein. Voor 2013 zijn onderwerpen verkend die ook aansluiten bij het kabinetsbeleid, waaronder het topsectorenbeleid.

4.4 Onderwijs/Almere tafel

Het thema onderwijs beslaat zowel het primair als het hoger onderwijs. De gemeente Almere, de Almeerse onderwijsinstellingen en het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap hebben tijdens de Almere Tafel van 14 juni 2012 afgesproken om verder te praten over hoe de kwaliteit van het Almeerse primair onderwijs geborgd kan worden bij de volgende groeiopgave van de stad.

De toewijzing van de Floriade 2022 aan Almere, met als thema Growing Green Cities, kan een belangrijke nieuwe impuls zijn voor de HBO-instelling CAH Vilentum Almere, die zich op hetzelfde thema richt.

4.5 Cultuur

De gemeente Almere heeft een visie voor cultuurvoorzieningen opgesteld. Deze visie is erop gericht dat Almere haar positie als grote stad in het nationaal cultuurbestel zo snel mogelijk kan innemen. In de visie zijn vier samenhangende programmalijnen ontwikkeld, die de culturele infrastructuur voor 2030 – 2040 schetsen. Het gaat om het koppelen van Nationale voorzieningen aan Almeerse kwaliteiten, het versterken van het cultureel middenveld, "Ik maak mijn eigen cultuur in Almere" en om Cultuureducatie en talent-ontwikkeling.

De in het kader van het IAM opgestelde Visie Cultuur is op 4 oktober 2012 door de gemeenteraad van Almere als beleidslijn voor Almere 2.0 vastgesteld. De financiering van de Veiligheidsexpo (fusie Politie museum en Brandweermuseum) is rond en het museum zal naar verwachting in 2013 openen.

4.6 Sport

De gemeente Almere, de provincie Flevoland, het ministerie van VWS en NOC*NSF hebben de visie Sport 2.0 ontwikkeld, waarin de betekenis van de gehele sportpiramide –van bewegen tot topsport- voor Almere is uitgewerkt.

Op basis van deze visie wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld, op basis waarvan Almere de visie stapsgewijs in praktijk gaat brengen met ondersteuning van de overige partijen. Zo wordt in een nationale pilot een vernieuwende sportinfrastructuur uitgewerkt voor het nieuwe stadsdeel Nobelhorst en wordt in Almere Poort gestart met een pilot talentherkenning in nauwe samenwerking met bestaande sportverenigingen en het onderwijs.

4.7 Stedelijke Bereikbaarheid Almere

Eind 2011 is het convenant 1^e fase Stedelijke Bereikbaarheid (SBA) getekend. Met het daarin opgenomen maatregelenpakket kunnen de bouwlocaties Poort, Nobelhorst en Hout-Midden goed worden ontsloten. De planstudie

Waterlandseweg is gestart. Deze wegverbreding zal in 2016 gerealiseerd zijn. De onderdoorgangen worden gecombineerd uitgevoerd met de verbreding van de A6. In opdracht van de Stuurgroep Stedelijke Bereikbaarheid zijn eind 2012 de kosten van VSBA geactualiseerd. Enkele maatregelen kunnen vervallen, maar daartegenover staan BTW-verhoging en prijsstijgingen. Daarnaast wordt een analyse gemaakt van de maatregelen die na de nu afgesproken 1^e fase het eerst aan snee zouden zijn. Hier wordt ook gekeken naar de relatie met de Floriade, die in 2022 in Almere plaatsvindt.

5 Stand van zaken andere projecten in relatie tot RRAAM

Bij de onderstaande projecten geldt dat zij een eigen besluitvormingstraject kennen en buiten de scope van RRAAM vallen. De relevante samenhang wordt echter door RRAAM gemonitord en zo nodig verwerkt in onder andere de Rijksstructuurvisie.

Lelystad Airport

Voor de toekomstige ontwikkeling van Lelystad Airport heeft de Alderstafel een advies uitgebracht. Het advies omvatte een ontwikkeling van de luchthaven als Twin-Airport van de mainport Schiphol in twee tranches naar een luchthaven met 45.000 vliegtuigbewegingen. Dit advies wordt onderschreven door de staatssecretaris van IenM. De lijn ervan is tevens doorgezet in het Regeerakkoord.

Op basis van de definitieve Luchtruimvisie en Beleidsagenda Luchtruim (september 2012) wordt de routestructuur verder uitgewerkt, waarbij er ten behoeve van een goede (ruimtelijke) inpassing vaste naderingsroutes zullen komen.

De ontwikkeling van de luchthaven Lelystad interfereert qua geluidscontouren niet met de (woningbouw)plannen voor Almere. De luchthavenontwikkeling levert naar verwachting nieuwe werkgelegenheid op. Alle betrokkenen hebben afgesproken dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid is om de verschillende ruimtevrugnende functies (waaronder luchtvaart, woningbouw, natuur en windenergie) toekomstvast op elkaar af te stemmen, zodat eventuele hinder en hinderbeleving in een vroegtijdig stadium kan worden voorkomen of kan worden geminimaliseerd. Om de samenhang tussen de ruimtevrugnende functies luchtvaart, woningbouw, natuur en windenergie vorm te geven zullen zij een plek krijgen in de MIRT-gebiedsagenda. Ten behoeve daarvan vindt er tussen de 'dossiers' voor Lelystad, het MIRT en RRAAM frequent afstemming plaats.

OV SAAL (korte en middellange termijn)

Ten aanzien van de korte termijn maatregelen voor OV SAAL zijn in 2010 en 2011 twee tracébesluiten genomen. Op basis van het onderzoek naar de middellange termijn is in april 2011 geconstateerd dat er twee kansrijke varianten beschikbaar zijn. Vanwege de samenhang met de ontwikkelingen en oplossingsrichtingen voor de lange termijn is besloten de definitieve keuzes voor de middellange termijn te koppelen aan de besluiten over de lange termijn in het kader van RRAAM.

In de tweede helft van 2012 zijn de resultaten van de kansrijke varianten geactualiseerd. Zoals begin december 2012 gemeld worden de keuzes voor OV SAAL MLT gemaakt nadat de uitkomsten van de bredere heroverweging in het kader van de bezuinigingen bekend zijn. Dat zal naar verwachting in het voorjaar 2013 het geval zijn.

Over de voortgang van de korte en middellange termijn maatregelen wordt in het kader van de voortgangsrapportages PHS gerapporteerd.

Luwtemaatregelen Hoornse Hop

De MIRT-verkenning Luwtemaatregelen Hoornse Hop is op 25 september 2012 gestart, als onderdeel van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) Markermeer/IJmeer. De luwtemaatregelen in het Markermeer moet een (klein) deel van het Markermeer golfloper maken waardoor de ecologie kan herstellen.

De opdracht voor uitvoering van de verkenning is in december 2012 gegund. Consultatie van de regionale partijen maakt een belangrijk onderdeel uit van de verkenning, die in het voorjaar van 2014 moet zijn afgerond.

Wind op Land

In september 2012 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van de Structuurvisie Wind op Land (SV WOL) ter inzage gegaan. In deze NRD zijn gebieden aangewezen die in een planMER worden onderzocht op mogelijkheden voor grootschalige windenergie. Het Markermeer is één van de zoekgebieden. In de planMER van de SV WOL worden de effecten van de windmolens op de omgeving onderzocht. Toetsingscriteria daarbij zijn onder andere landschap (o.a. openheid), cultuurhistorie en archeologie, natuur (o.a. effecten op N2000-gebied) en ruimtegebruik (o.a. effect op recreatie en toerisme). Ook wordt er een gevoeligheidsanalyse gedaan in de planMER waarin wordt bekeken hoe windenergie en toekomstige ontwikkelingen, zoals projecten die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn benoemd, elkaar beïnvloeden. Eén van deze projecten/gebieden is RRAAM/TBES in het Markermeer. De verwachting is dat de SV WOL in het eerste kwartaal van 2013 naar de Tweede Kamer kan worden gestuurd.

Deltaprogramma IJsselmeergebied

In het Deltaprogramma gaat het om de waterveiligheid en zoetwatervoorziening op de lange termijn, rekening houdend met klimaat effecten. Het Deltaprogramma IJsselmeergebied, dat ook klimaatadaptatie van het Markermeer verkent, ziet als belangrijkste onderwerp de vraag hoe lang het onder vrij verval spuien van water op de Waddenzee nog efficiënt en effectief is en daarnaast op welke manier de zoetwatervoorraad voldoende vergroot kan worden. Deze vragen leiden uiteindelijk tot een geoptimaliseerd peilbeheer. De besluiten hierover worden in 2014 genomen.

Inmiddels wordt het niet meer nodig geacht om de vergaande peilstijging van anderhalve meter in het IJsselmeer te onderzoeken op kansrijkheid. De toekomstige bandbreedte van het peil in het Markermeer waarmee op dit moment nog rekening gehouden moet worden (bijvoorbeeld bij uit te voeren natuurmaatregelen) blijft ongewijzigd.

6 Projectbeheersing en rapportage

6.1 Algemeen

In het afgelopen halfjaar is conform het beheersplan invulling gegeven aan de projectbeheersing van RRAAM. De governance zoals die is neergelegd in de Basisrapportage heeft goed gefunctioneerd. Stand van zaken per eind 2012 is dat feitelijk alle werkmaatschappijen hun taken hebben afgerond en de sociaal-economische programma's zijn opgeleverd. De werkmaatschappijen zijn inmiddels opgeheven waarmee de organisatie, met name aan regionale zijde, is afgeslankt.

Verantwoordelijkheden en sturingslijnen zijn echter niet veranderd en geheel in tact gebleven. Er heeft zich wel één verandering voorgedaan in de governance van RRAAM. In het kader van de kabinetswisseling heeft binnen het ministerie van IenM een portefeuilleaanpassing plaatsgevonden tussen de minister en de staatssecretaris. Dit heeft er toe geleid dat naast de minister van IenM en de staatssecretaris van EZ ook de staatssecretaris van IenM nu medeverantwoordelijkheid draagt voor het RRAAM-dossier.

Scopemanagement

Essentie van een verkenningsfase is dat wordt toegewerkt naar optimalisatie en uitwerking van de verschillende oplossingsrichtingen en dat er trechtering plaats vindt. Dit echter binnen de lijnen van de in de Basisrapportage opgenomen scope.

In de voorliggende rapportageperiode hebben zich geen scopewijzigingen voorgedaan.

Kwaliteitsmanagement

Kwaliteitsmanagement is een continu aandachtspunt. Het is belangrijk dat het besluitvormingsproces zorgvuldig verloopt en navolgbaar is.

Voor de diverse in de analysefase opgeleverde producten heeft op velerlei manieren kwaliteitsborging plaatsgevonden. Voor de producten en onderzoekstrajecten die daarvoor nodig zijn, zijn producteisen opgesteld ten behoeve van de kwaliteitsborging en toegepast.

Het RRAAM-werk (betrokken maatschappelijke organisaties) heeft op verschillende momenten advies gegeven, evenals een groep externe onafhankelijke deskundigen (zogenoemde 'dwarskijkers') uit met name de wetenschappelijke- en advieswereld. Ook in de periode juli t/m december 2012 is nog een aantal audits uitgevoerd. Het betreft een audit op de marktuitvraag ecologie (september 2012), alsmede een audit op het voorstel Marker Wadden van Natuurmonumenten (november 2012). In de audit over de marktuitvraag zijn voorstellen gedaan voor aanpassing van de kostenramingen om daarmee de voorstellen van de 3 consortia beter met elkaar te kunnen vergelijken. In het eindrapport van de WMIJ is dit verwerkt. De audit op het voorstel Marker Wadden oordeelt dat de gehanteerde ramingen van voldoende kwaliteit zijn in het licht van de te maken bestuurlijke keuzes.

Daarnaast heeft de Commissie MER in september 2012 haar definitieve voorlopige advies uitgebracht op de planMER en het daaraan gekoppelde werkdocument Passende Beoordeling. De Commissie MER komt tot het oordeel dat het MER en bijbehorende stukken voldoende informatie bieden om een keuze te kunnen maken of en welke infrastructuur tussen Amsterdam en Almere in de toekomst aangelegd zou moeten worden. Tot slot heeft het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in november 2012 een second opinion uitgebracht op de MKBA. De planbureaus zijn van mening dat de MKBA RRAAM adequate informatie biedt voor het nemen van besluiten rondom de toekomstige ontsluiting van Almere. De conclusies van de MKBA onderschrijven de planbureaus in grote lijnen. Zowel het oordeel van de Commissie MER als dat van de planbureaus is reeds aan de Kamer ter beschikking gesteld.

Tot slot zijn diverse gevoeligheidsanalyses uitgevoerd op de gehanteerde vervoerprognoses. Deze analyses zijn vervolgens weer getoetst door een onafhankelijke commissie van experts op het gebied van verkeersmodellering om de resultaten nader te duiden.

6.2 Financiën

Proceskosten

De besteding van de procesbudgetten voor RRAAM (incl. de WMIJ) blijft binnen de begrotingen die hiervoor zijn opgesteld en geaccordeerd in de Stuurgroep RRAAM. Vrijwel het gehele totaal beschikbare budget van ruim € 16 mln voor de periode t/m eind 2012 is inmiddels belegd en/of gereserveerd. De resterende middelen (inclusief de resterende reservering in de post onvoorzien van € 0,74 mln) worden ingezet voor de totstandkoming van de Rijksstructuurvisie in 2013 en de inzet van rijk en regio bij dit traject.

6.3 Planning

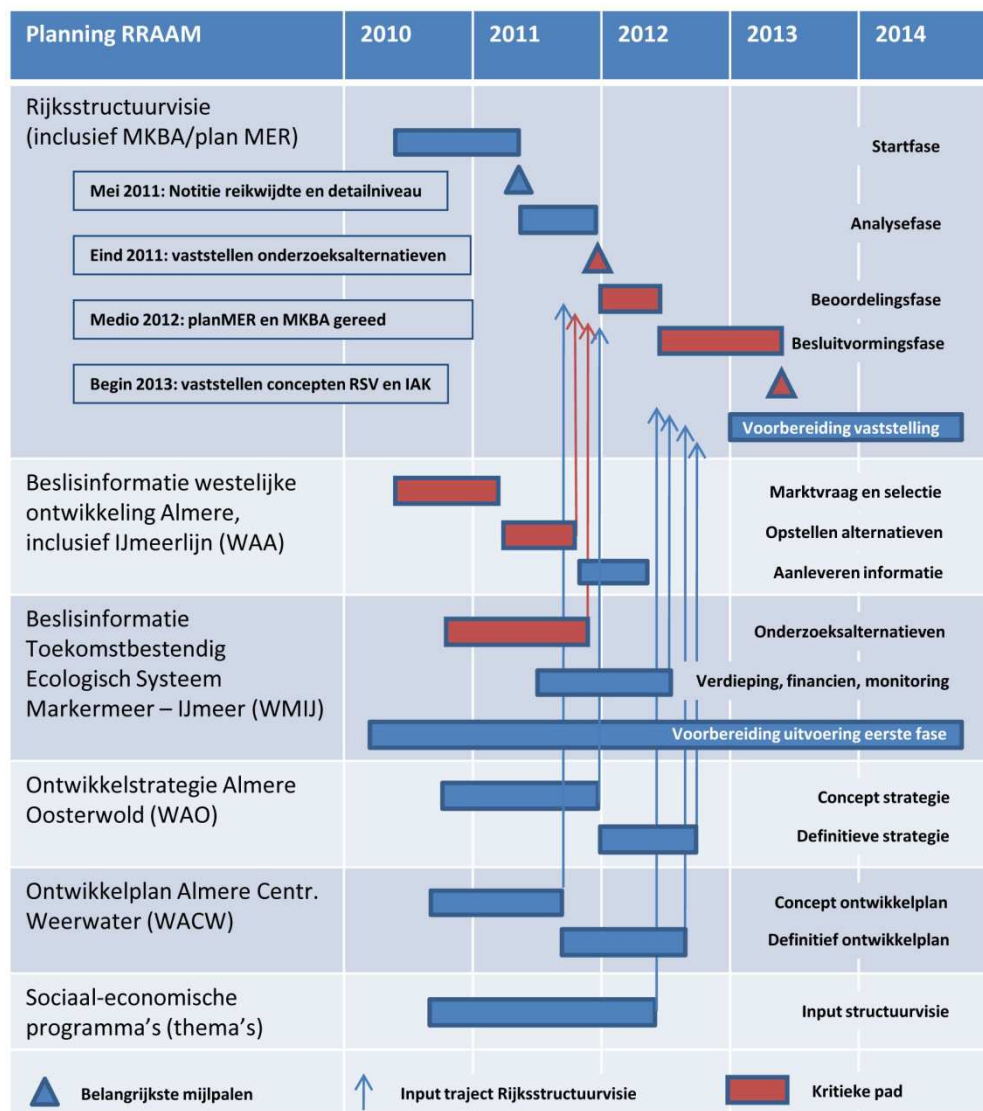
Veel van de producten van RRAAM hangen sterk met elkaar samen en er is sprake van allerlei afhankelijkheidsrelaties. Op het niveau van de programmacoördinatie heeft dan ook sterke sturing plaats gevonden op een integrale aanpak en op het tot stand brengen van de noodzakelijke verbindingen en samenhang. Integraal sturen op de planning zal ook in de lopende besluitvormingsfase worden doorgezet.

Conform de planning zoals opgenomen in de Basisrapportage, zijn de deadlines van de werkmaatschappijen gehaald en zijn hoofdproducten op tijd opgeleverd. In de periode van juli t/m december 2012 zijn geen afwijkingen te constateren ten opzichte van de eerder vastgestelde planning, met uitzondering van de ontwerp Rijksstructuurvisie. Begin december 2012 bent u middels een afzonderlijke brief⁶ hiervan op de hoogte gesteld. In de brief is aangegeven dat er, vanwege een forse taakstelling op de budgetten van IenM, over is gegaan tot een brede heroverweging van de projecten. Daarom kan op dit moment nog geen integraal beeld voor de regio worden gegeven. Deze

6 Bijlage bij Kamerstuk 32404 nr. 60.

brede heroverweging wordt eerst afgerond, alvorens tot besluitvorming over OV SAAL middellange termijn en RRAAM wordt overgegaan. De verwachting is dat in maart 2013 dit proces is afgerond. Aanbieding van de ontwerp Rijksstructuurvisie staat nu gepland voor het voorjaar van 2013, na afronding van de brede heroverweging.

De planning met betrekking tot de korte termijn doelstelling van RRAAM is opgenomen in onderstaande tabel. Deze tabel is naar aanleiding van de hiervoor genoemde afwijking licht aangepast ten opzichte van de versie die is opgenomen in de Basisrapportage.



6.4 Toprisico's

Ten aanzien van de in de basisrapportage benoemde toprisico's (risico's ten aanzien van de aard van de opgaven, onvoldoende middelen, besluitvorming IJmeerlijn, niet voldoen aan voorwaarden Natura 2000, uitstel of niet integrale besluitvorming en risico's vanuit samenhang met andere ontwikkelingen) heeft in de tweede Voortgangsrapportage een eerste actualisatie plaatsgevonden. Net als in de eerste helft van 2011 zijn ook in de tweede helft van 2012 veel activiteiten ontplooid om de risico's zo veel mogelijk te beheersen en te minimaliseren. Binnen de diverse deelprojecten van RRAAM, als ook op managementniveau hebben regelmatig risicosessies plaatsgevonden en heeft actieve monitoring plaatsgevonden.

Ten opzichte van de Derde Voortgangsrapportage is één toprisico komen te vervallen, namelijk het risico ten aanzien van de onderzoeksresultaten. Omdat de RRAAM-onderzoeken met succes zijn afgerond is dit risico inmiddels niet meer relevant. Hiervoor in de plaats is één nieuw toprisico gekomen dat te maken heeft met de bezuinigingen.

Hieronder treft u de lijst van actuele toprisico's aan, inclusief de belangrijkste beheersmaatregelen. De eerste vier risico's blijven onverkort van kracht. Het restrisico voor de planning is uitgedrukt in mogelijke vertraging van de beoogde besluitvorming zoals nu voorzien voor het voorjaar van 2013 en dus gekoppeld aan de korte termijn doelstelling van RRAAM en niet aan de lange termijn doelstelling.

Daarbij wordt niet ingegaan op het restrisico in kosten, omdat de benoemde toprisico's met name risico's van politiek-bestuurlijke aard zijn en gerelateerd aan de totstandkoming van de ontwerp Rijksstructuurvisie. Deze zijn veelal van kwalitatieve aard. Overigens geldt dat de hele kwaliteitsborging van RRAAM, inclusief het laten uitvoeren van onafhankelijke audits, ook gericht is op het zoveel mogelijk beperken van het restrisico van de kosten.

Risico ten aanzien van politieke steun en/of de urgentie ten aanzien van de drievoudige ambitie

De drievoudige ambitie van Almere is een integrale opgave. Het risico bestaat dat discussie ontstaat over het nut en de noodzaak, met name rondom de woningbouwopgave vanwege achterblijvende woningbouwcijfers en natuur. Op moment dat het draagvlak hiervoor wegvalt, komt de drievoudige ambitie voor de Noordelijke Randstad in gevaar.

Beheersmaatregelen

Over bestuurlijke grenzen heen kijken en binnen kaders naar oplossingen en overeenstemming zoeken. RRAAM heeft daarbij een faciliterende rol. Uitgaan van organische groei zonder het lange termijn uit het oog te verliezen, fasering van besluitvorming (lange termijn perspectief, korte termijn besluiten) Werken met bandbreedtes (bijvoorbeeld ten aanzien van de woningbehoefte), doen van aanvullend onderzoek naar woningbehoefte. Economische spin off van natuur benadrukken en synergie met recreatie zoeken.

Kans van optreden en mogelijke gevolgen voor planning:
Met deze beheersmaatregelen is het risico verkleind, maar wel nog steeds reëel. Mogelijk gevolg voor planning: onbekend.

Risico onvoldoende middelen

Het risico is dat er onvoldoende middelen beschikbaar komen. Hierdoor kan de schaa sprong niet evenwichtig op drie fronten tegelijk (stedelijke ontwikkeling, natuurontwikkeling, bereikbaarheid) plaatsvinden. Dit brengt de besluitvorming over de drievoudige ambitie in het voorjaar van 2013 in gevaar.

Beheersmaatregelen

Er is het afgelopen half jaar gewerkt aan een strategie voor financiering van de RRAAM-opgaven. Ten aanzien van de verstedelijking worden op basis van het Integraal Afspraken Kader van 2010 afspraken gemaakt om vanuit de grondexploitaties van de te ontwikkelen plangebieden de infrastructuur (zowel de stedelijke bereikbaarheid alsook groen-blauw) in deze plangebieden te financieren. In het kader van het in Oosterwold te hanteren organisch ontwikkelmodel zal van de initiatiefnemers (nieuwe bewoners) een bijdrage worden gevraagd voor de benodigde investeringen in de kwaliteit van het omliggende gebied. Er wordt gedacht aan het opzetten van een financiële voorziening, waarin de opbrengsten van publieke grondeigenaren in het plangebied worden ingebracht. Verder is overleg geweest ten aanzien van de voorziene herverdeling van het gemeentefonds ten gunste van de bijdrage aan Almere.

Focus op gefaseerde aanpak: besluiten pas nemen op het moment dat het in de tijd noodzakelijk is.

Diverse lopende onderzoeken (zoals onderzoek naar mogelijkheden aanpassen domeinheffing zandwinning en gecoördineerd aanbestedingsbeleid).
Zoeken naar andere externe financieringsbronnen en financieringsconstructies (in de diverse werkmaatschappijen zijn voorstellen voor marktparticipatie ontwikkeld).

Kans van optreden en mogelijke gevolgen voor planning:

Met bovenstaande maatregelen wordt beoogd het risico te verminderen, maar het is nog steeds actueel. De mogelijke gevolgen voor de planning voor de concept Rijksstructuurvisie zijn beperkt. Op de langere termijn kunnen in de uitvoering de gevolgen groot zijn als de middelen ontoereikend blijven om de benodigde investeringen te doen.

Risico ten aanzien van de overeenstemming over de voorkeursbeslissing

Het risico is dat tussen de verschillende partijen geen overeenstemming wordt gevonden over de voorkeursbeslissing, waardoor geen integrale visie tot stand komt en geen integrale besluitvorming kan plaatsvinden. Dit risico kan ontstaan zowel doordat partijen het niet eens worden over de interpretatie van de verschillende onderzoeken, als wel door divergerende politieke opvattingen, zowel tussen regionale partijen als tussen rijk en regio.

Beheersmaatregelen

Verbinding zoeken op gemeenschappelijke doelstellingen, waarbij centraal staat de noordelijke Randstad als uitstekend woon- en vestigingsklimaat, d.m.v. realiseren drievoudige ambitie.

Het gezamenlijk opstellen van documenten (zoals bijvoorbeeld het consultatiedocument).

Kans van optreden en mogelijke gevolgen voor planning:

Dit risico blijft actueel. Mogelijke gevolgen voor de planning: 1 tot 3 maanden.

Risico niet voldoen aan condities Natura 2000

Het risico dat niet wordt voldaan aan Natura 2000, door onvoorziene effecten of het ontbreken van juridische basis voor de voorgenomen maatregelen.

Beheersmaatregelen

Met name het planMER-traject en de daarbij behorende Passende Beoordeling op natuur heeft groot inzicht geleverd in de risico's en beheersmaatregelen.

Advisering door de Commissie MER (in het kader van een pilot van de Commissie MER is de Commissie veel vroeger dan gebruikelijk betrokken bij de planMER; het definitief oordeel van de Commissie is begin september 2012 gepubliceerd).

In het kader van de Passende Beoordeling is, conform de systematiek van de Passende Beoordeling, het onderzoeksgebied vergroot tot een groter plangebied dan alleen Markermeer-IJmeer om eventuele gevolgen goed in kaart te brengen.

Inzichtelijk maken van alle eventuele juridische kwesties.

Kans van optreden en mogelijke gevolgen voor planning:

De kans dat dit risico zich voordoet is voor de korte termijn behoorlijk verkleind, maar wel nog aanwezig, met name voor de middellange termijn.

Mogelijke gevolgen voor de planning: 1-3 maanden (NB in de latere uitvoeringsfase 3 tot 6 maanden).

Risico vanuit samenhang met andere ontwikkelingen

Het risico is dat door andere ruimtelijke ontwikkelingen in de regio in het kader van infrastructuur en verstedelijking de condities en effecten van maatregelen in de ruimtelijke programmering kunnen veranderen. De uitstraling hiervan op de realisatiekansen van RRAAM kan groot zijn. Concreet risico is het door Amsterdam niet realiseren van IJburg-2, terwijl dit bij RRAAM wel als uitgangspunt is gehanteerd. Ander risico betreft Wind op Land, aangezien het Markermeer één van de zoekgebieden is.

Beheersmaatregelen

Nauw volgen van deze dossiers en mogelijke alternatieve scenario's uitwerken.

Kans van optreden en mogelijke gevolgen voor planning:

Dit risico is deels afgenomen omdat Amsterdam een positief besluit heeft genomen ten aanzien van het bouwen van de eerste fase van IJburg-2. Voor IJburg-2 beperkt het risico nu zich tot de lange termijn. Mogelijke gevolgen voor de planning: onbekend.

Risico van negatief effect van heroverweging infrastructuur-middelen op RRAAM

In het 1^e kwartaal van 2013 vindt een brede heroverweging plaats van de infrastructuur-middelen naar aanleiding van de bezuiniging op het Infracfonds. Bezuinigingen kunnen van dien aard zijn dat ook de besluiten op de langere termijn, zoals beoogd voor RRAAM, hierdoor geraakt worden. Afgesproken projecten komen ter discussie of worden vertraagd.

Beheersmaatregelen

Mogelijke gevolgen goed onder de aandacht brengen van besluitvormers, met name in het kader van de MIRT-gespreksronde in februari 2013.

Vanuit RRAAM bredere consequenties in beeld brengen van bezuinigingen op de afgesproken maatregelen.

Kans van optreden en mogelijke gevolgen voor de planning:

De kans dat dit risico zich voordoet is reëel. Mogelijke gevolgen voor de planning: onbekend. Op de langere termijn kunnen de gevolgen groot zijn.

7 Stand van zaken moties en toezeggingen

Nog niet geheel afgehandelde moties

- Motie 32123 A/27. (Wiegman- Van Meppelen Scheppink, 7-12-2009):
Verzoekt de Regering om de MKBA systematiek te herijken en de focus van de MKBA te verruimen, zodat behoudens de kosten en baten van het betreffende ruimtelijke project ook andere maatschappelijke en regionale overwegingen in de besluitvorming kunnen worden betrokken.

Stand van zaken:

Naar aanleiding van deze motie is het programma Ontwikkelagenda MKBA opgestart. Deze heeft tot doel om bredere en politiek meer relevante beslisinformatie te leveren.

In de MKBA RRAAM is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de laatste methodologische vernieuwing uit de Ontwikkelagenda MKBA. Naast toepassing van de meest actuele kengetallen is invulling gegeven aan de bevindingen uit het rapport "Omgevingskwaliteiten bij MIRT-projecten" en de werkinstructie "van GREX naar MKBA". Daarnaast is in de MKBA RRAAM aandacht besteed aan het zorg dragen voor een inzichtelijke wijze van presenteren van de resultaten. Verder is binnen RRAAM niet alleen naar de welvaartseffecten gekeken, maar heeft een bredere beoordeling plaatsgevonden in een apart Beoordelingskader, waarin de mate van doelbereik een rol heeft gespeeld. Met het afronden van de MKBA RRAAM zijn de activiteiten van RRAAM met betrekking tot deze motie/de Ontwikkelagenda MKBA afgehandeld.

Het programma Ontwikkelagenda MKBA gaat echter onverminderd verder. In het voorjaar van 2013 wordt bekeken op welke wijze de internationale concurrentiepositie onderdeel te laten uitmaken van de systematiek en de MKBA een betere rol te laten hebben in het besluitvormingsproces van grote projecten.

Voorts wordt gewerkt aan een betere grafische presentatiemethode van de resultaten. Ten slotte worden verschillende activiteiten georganiseerd in het kader van het kennis- en leerprogramma. De Ontwikkelagenda MKBA zal worden afgesloten met een symposium waar de resultaten van de Ontwikkelagenda MKBA worden gepresenteerd. Medio 2013 zal de Tweede Kamer hierover worden geïnformeerd.

Bijlagen bij de vierde voortgangsrapportage Groot project RRAAM

Op de website van RRAAM, www.raam.nl, is alle relevante informatie beschikbaar, zowel over RRAAM als over het maatschappelijk proces. Als eindproduct van de consultatiefase is er een oogstdocument verschenen. Omdat dit document een goede samenvatting bevat van alle aangeleverde meningen en visies is deze als aparte bijlage toegevoegd. Daarnaast zijn het advies van het College van Rijksadviseurs (CRA) en het eindrapport van de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer (WMIJ) toegevoegd.

Lijst afkortingen

BZK/WWI Binnenlandse Zaken/Wonen, Wijken, Integratie
CAH Christelijke Agrarische Hogeschool
CieMER Commissie Milieu Effect Rapportage
CPB Centraal Planbureau
CRA College van Rijksadviseurs
EZ Ministerie van Economische Zaken
GREX Grondexploitatie
IAK Integraal Afsprakenkader
IenM Ministerie van Infrastructuur en Milieu
MIRT Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKBA Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
MP Maatschappelijk Proces
OCW Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OV SAAL Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad
PB Passende Beoordeling op natuur (in combinatie met een planMER)
PBL Planbureau voor de Leefomgeving
PlanMER Milieu Effect Rapport (het product)
Plan-m.e.r. milieu effect rapportage (de procedure)
PPS Publiek-private Samenwerking
RAAM-brief Rijksbesluiten Amsterdam – Almere - Markermeer
RRAAM Rijk- en regioprogramma Almere – Amsterdam – Markermeer
RSV Rijksstructuurvisie
RVOB Rijksvastgoed Ontwikkelingsbedrijf
SBA Stedelijke Bereikbaarheid Almere
TBES Toekomstbestendig Ecologisch Systeem
VWS Volksgezondheid Welzijn en Sport
WAA Werkmaatschappij Amsterdam -Almere
WAO Werkmaatschappij Almere Oosterwold
WACW Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater
WMIJ Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer

Colofon

Uitgave : Ministerie van Infrastructuur en Milieu/
Rijksteam Amsterdam-Almere-Markermeer in
het kader van Rijk-Regio programma Amsterdam-Almere-
Markermeer (RRAAM)

Informatie

Telefoon : 070 – 4567050
E-mail : info@rraam.nl
Internet : www.rraam.nl