

Voortgangsrapportage 6

Groot project RRAAM

Verslagperiode 1 juli – 31 december 2013

Evaluatie MIRT-verkenning RRAAM (2010 – 2013)

rraam

Rijk-regioprogramma

AMSTERDAM — ALMERE — MARKERMEER

Inhoudsopgave

1 Inleiding, samenvatting en leeswijzer—3

- 1.1 Inleiding—3
- 1.2 Samenvatting—4
- 1.3 Leeswijzer—5

Deel A Verslagperiode 1 juli -31 december 2013—7

2 Rijksstructuurvisie en overeenkomsten—8

- 2.1 Rijksstructuurvisie—8
- 2.2 Overeenkomsten—8
- 2.3 Consultatie—10

3 Stand van zaken vervolg op werkmaatschappijen en sociaal-economische agenda—11

- 3.1 Markermeer-IJmeer—11
- 3.2 Gebiedsontwikkelingen—11
- 3.3 Sociaal-economische agenda—12

4 Stand van zaken andere projecten in relatie tot RRAAM—13

5 Projectbeheersing en rapportage—15

- 5.1 Algemeen—15
- 5.2 Financiën—15
- 5.3 Planning—16
- 5.4 Toprisico's—16

Deel B Evaluatie programma RRAAM (2010 - 2013)—17

6 Opzet evaluatie—18

7 Doelstellingen—19

- 7.1 Lange termijn doelstelling—19
- 7.2 Korte termijn doelstelling—19

8 Activiteiten—21

- 8.1 Rijksstructuurvisie en financieel kader—21
- 8.2 Werkmaatschappijen—23
- 8.3 Sociaal-economische agenda—25

9 Besluitvorming, maatschappelijke en marktbetrokkenheid—26

- 9.1 Besluitvorming—26
- 9.2 Maatschappelijke betrokkenheid—27
- 9.3 Marktbetrokkenheid—28

10 Projectbeheersing—29

- 10.1 Financiën—29
- 10.2 Planning—29
- 10.3 Risicomanagement—30

Lijst afkortingen—32

Achtergronddocumenten bij Rijksstructuurvisie —37

Colofon—37

1 Inleiding, samenvatting en leeswijzer

1.1 Inleiding

Op 13 november 2013 heeft de minister van IenM tijdens het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Holland – Utrecht - Flevoland, mede namens de staatssecretarissen van IenM en van EZ, de Rijksstructuurvisie Amsterdam – Almere – Markermeer vastgesteld. Ook zijn de Bestuursovereenkomst RRAAM en de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 behorende bij deze Rijksstructuurvisie ondertekend op respectievelijk 13 en 20 november 2013. Deze documenten zijn op 20 november 2013 aan de Kamer aangeboden¹. Met het uitkomen van de Rijksstructuurvisie en de getekende overeenkomsten is het programma RRAAM (2010 – 2013) beëindigd. Het Groot Project zoals gedefinieerd in de Basisrapportage van april 2011² is in zijn geheel uitgevoerd.

De RRAAM-partijen hebben afgesproken dat ook na de totstandkoming van de Rijksstructuurvisie de samenwerking wordt voortgezet. Hiervoor zijn in de Bestuursovereenkomst RRAAM en de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 afspraken gemaakt. De samenwerking wordt daarbij meer uitvoeringsgericht en dicht bij de uitvoerende partijen vormgegeven. Daarnaast wordt voor een goede afstemming aangesloten op de bestaande overlegstructuren rond het MIRT en de daaraan gekoppelde Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. De minister van IenM treedt op als regievoerend minister namens het Rijk. Namens de betrokken regionale partijen treedt de wethouder van Almere op als regievoerend bestuurder.

De Tweede Kamer heeft bij de start van het programma RRAAM aangegeven dat na het uitbrengen van de Rijkstructuurvisie de Groot Project status en de afspraken over informatievoorziening opnieuw te bezien. In de procedurevergadering van 2 oktober 2013 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu besloten ook voor de (nieuwe) vervolgfase de status van Groot Project te willen handhaven. De commissie heeft vervolgens in de procedurevergadering van 16 oktober 2013 besloten dat Rapporteur Jacobi in februari 2014 een voorstel zal doen aan de commissie voor de herziening van de afspraken met de minister van IenM over de informatievoorziening over het Groot Project in de vervolgfase. De rapporteur heeft nu reeds voorgesteld de rapportagefrequentie te beperken tot één maal per jaar. Naar aanleiding van een (nieuwe) uitgangspuntennotitie van de Tweede Kamer zal de minister van IenM een (nieuwe) Basisrapportage voor het vervolg uitbrengen.

Deze zesde Voortgangsrapportage is de laatste Voortgangsrapportage die met betrekking tot het afgelopen programma RRAAM wordt uitgebracht. De structuur van de Voortgangsrapportage is daarom iets aangepast. Deze rapportage bestaat uit twee delen:

1 Tweede Kamer 31 089, nr. 108 HERDRUK en Eerste Kamer 31089 nr. A, Den Haag 2013.

2 Tweede Kamer 31 089, nr. 83, Den Haag 2011

1. In deel A is ingegaan op de inhoud en het proces tijdens de laatste periode van het afgelopen programma RRAAM (periode 1 juli – 31 december 2013);
2. In deel B is de evaluatie van het afgelopen programma RRAAM opgenomen. De evaluatie is opgezet conform de aanwijzingen in artikel 16 van de Regeling Grote Projecten. De evaluatie is, conform de Regeling Grote Projecten, een verklarende analyse van de verschillen tussen de uitgangspunten uit de Basisrapportage en de actuele stand van zaken van het project.

1.2 Samenvatting

Deel A: verslagperiode 1 juli – 31 december 2013

Op 13 november 2013 heeft de minister van IenM tijdens het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Holland – Utrecht - Flevoland, mede namens de staatssecretaris van IenM en de staatssecretaris van EZ, de Rijksstructuurvisie vastgesteld. De Rijksstructuurvisie is op 20 november 2013 naar de Kamer toegestuurd³. Gelijktijdig met de definitieve Rijksstructuurvisie is ook de Nota van Antwoord gepubliceerd, waarin wordt ingegaan op de in de periode 7 mei t/m 17 juni 2013 binnengekomen zienswijzen op de ontwerp-Rijksstructuurvisie.

Voor de uitvoering van de in de Rijksstructuurvisie neergelegde visie zijn tussen het Rijk en de overheden in de Noordvleugel wederzijdse afspraken gemaakt in de Bestuursovereenkomst RRAAM en de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0. Beide overeenkomsten zijn samen met de Rijksstructuurvisie aan de Kamer aangeboden. De gemeenteraad van Almere heeft op 28 november 2013 unaniem ingestemd met de overeenkomsten.

In de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 zijn specifieke afspraken gericht op de uitvoering van de stedelijke ambitie Almere vastgelegd. Almere kan in de toekomst verder worden ontwikkeld uit de dan gerealiseerde opbrengst van de verkoop van rijksgrond in Oosterwold en een voorgenomen extra uitkering van 7 miljoen euro per jaar uit het gemeentefonds. Deze uitkering heeft een maximale looptijd van 22 jaar. In het kader van de sociaal-economische agenda zijn afspraken gemaakt over o.a. de realisatie van een extra onderdoorgang onder de A6, een 'green deal Almere 2.0' en voor het monitoren van de leefbaarheid in Almere.

In september 2013 heeft het College van Rijksadviseurs (CRA) een reactie op de ontwerp-Rijksstructuurvisie uitgebracht. Daarin concludeert zij dat de organische strategie en de gefaseerde aanpak goed zijn onderbouwd. Het RRAAM-werk heeft in november 2013 een brief gestuurd ter afronding van het maatschappelijk proces bij de verkenning van RRAAM. In de brief geeft men aan blij te zijn met het bereikte resultaat en dit te zien als een goede basis voor het vervolg.

³ Tweede Kamer 31 089, nr. 108 HERDRUK en Eerste Kamer 31089 nr. A, Den Haag 2013.

Natuurmonumenten en het Rijk hebben partners gezocht voor de realisatie van de eerste fase van het project Marker Wadden. De provincie Flevoland heeft zich aangemeld als samenwerkingspartner.

Deel B: evaluatie programma RRAAM (2010 – 2013)

Om de afronding van het programma RRAAM en de opmaat naar het vervolg te markeren is, conform de aanwijzingen in artikel 16 van de Regeling Grote Projecten (RGP), het programma RRAAM geëvalueerd. De evaluatie is, conform de RGP, een verklarende analyse van de verschillen tussen de uitgangspunten uit de Basisrapportage en de actuele stand van zaken van het project.

In de Basisrapportage Groot Project RRAAM is een onderscheid gemaakt in een lange en een korte termijn doelstelling. Voor beide doelstellingen geldt dat deze niet zijn veranderd tijdens de duur van het RRAAM-programma. De korte termijn doelstelling is gehaald en de lange termijn doelstelling is nog steeds actueel (als ambitie met concrete eerste stappen opgenomen in de Rijksstructuurvisie).

De activiteiten zoals opgenomen in de Basisrapportage Groot Project RRAAM zijn uitgevoerd met inbreng van de markt en maatschappelijke partijen. De definitieve Rijksstructuurvisie is conform planning gepubliceerd.

1.3 Leeswijzer

Deel A: verslagperiode 1 juli – 31 december 2013

In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste activiteiten die ter afronding van de Rijksstructuurvisie en bijbehorende overeenkomsten zijn ondernomen, weergegeven.

Hoofdstuk 3 beschrijft de stand van zaken van het vervolg op de activiteiten van de werkmaatschappijen en de activiteiten in het kader van de sociaal-economische agenda.

Binnen hoofdstuk 4 worden de ontwikkelingen aangegeven van de projecten die een relatie hebben met RRAAM. In dit hoofdstuk zijn alleen de projecten opgenomen waar ten opzichte van de vorige Voortgangsrapportage voor RRAAM relevante ontwikkelingen zijn te melden.

Hoofdstuk 5 geeft inzicht in de beheersaspecten gedurende de afgelopen periode met informatie over de organisatie, planning, kosten kwaliteit en risicomanagement.

Deel B: evaluatie programma RAAM (2010 – 2013)

Binnen hoofdstuk 6 wordt de opzet van de evaluatie behandeld.

In hoofdstuk 7 is de stand van zaken ten aanzien van de doelstellingen en effecten opgenomen.

In hoofdstuk 8 is de stand van zaken ten aanzien van de activiteiten afgezet tegen de Basisrapportage.

Hoofdstuk 9 bevat een beschrijving van de gedurende de MIRT-verkenning RRAAM door het Rijk en de regionale partijen genomen projectbesluiten evenals een beschrijving van de maatschappelijke en marktbetrokkenheid.

Hoofdstuk 10 geeft een overzicht van de financiën, de planning en de toprisico's afgezet tegen de Basisrapportage.

Deel A Verslagperiode 1 juli -31 december 2013

2 Rijksstructuurvisie en overeenkomsten

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste activiteiten in de afgelopen periode weergegeven, die tot deze producten hebben geleid.

2.1 Rijksstructuurvisie

De ontwerp-Rijksstructuurvisie is in de afgelopen periode op basis van de binnengekomen zienswijzen, de besluitvorming over het project OV SAAL middellange termijn (zie hoofdstuk 4), het (vervolg) algemeen overleg met de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu d.d. 5 september en 6 november 2013 en de uitwerking van de vervolgafspraken aangepast en definitief gemaakt. Op 13 november 2013 heeft de minister van IenM tijdens het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Holland – Utrecht - Flevoland, mede namens de staatssecretaris van IenM en de staatssecretaris van EZ, de Rijksstructuurvisie vastgesteld. De Rijksstructuurvisie is op 20 november 2013 naar de Kamer toegestuurd⁴.

De Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer schetst de ambitie van het Rijk voor dit deel van de Noordelijke Randstad. Een gebied dat van groot belang is voor de economische ontwikkeling van Nederland. Centraal in de visie staat de verdere groei van Almere met, in principe, 60.000 woningen. Daarbij wordt uitgegaan van een hoogstedelijke ontwikkeling aan de westkant van de stad met een IJmeerverbinding als stip op de horizon⁵. Dit alles gebeurt met een adaptieve aanpak; zonder vaste einddatum en vast eindbeeld, op basis van de concrete marktvrage. De ambitie voor het Markermeer IJmeer is dat het uitgroeit tot een omvangrijk natuur- en recreatiegebied, van essentiële waarde voor de aantrekkingskracht van de regio. De bereikbaarheid van de regio zal verder worden verbeterd met de uitbreiding van de weg en het spoor tussen Schiphol, Amsterdam en Almere. Zo krijgt Almere een betere aansluiting op het hart van de metropoolregio Amsterdam.

2.2 Overeenkomsten

De Rijksstructuurvisie is in goed overleg met de betrokken overheden in de Noordvleugel opgesteld, maar heeft formeel een eenzijdig karakter: het bindt alleen het Rijk. Over de uitvoering van de in de Rijksstructuurvisie neergelegde visie zijn daarom tussen het Rijk en de overheden in de Noordvleugel wederzijdse afspraken gemaakt in de Bestuursovereenkomst RRAAM en de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0. Beide overeenkomsten zijn samen met de Rijksstructuurvisie op 20 november 2013 aan de Kamer aangeboden.

4 Tweede Kamer 31 089, nr. 108 HERDRUK en Eerste Kamer 31089 nr. A, Den Haag 2013.

5 Meerdere alternatieven (zowel een alternatief met als een alternatief zonder IJmeerverbinding (waaronder een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in Almere aansluitend op de bestaande spoorcorridor via de Hollandse Brug) zullen worden meegenomen in de afwegingen op weg naar deze stip.

De gemeenteraad van Almere heeft op 28 november 2013 unaniem ingestemd met de overeenkomsten. Ook provincie Flevoland legt de overeenkomsten voor aan Provinciale Staten om deze te bekrachtigen. Dit zal naar verwachting voor de zomer van 2014 gebeuren.

Bestuursovereenkomst RRAAM

De Bestuursovereenkomst RRAAM werd op 13 november 2013, aansluitend aan het bestuurlijk overleg MIRT, ondertekend door alle 8 RRAAM-partners: de provincies Flevoland, Noord-Holland en Utrecht, de stadsregio Amsterdam, de gemeenten Amsterdam en Almere en de ministeries van BZK en IenM namens het Rijk. Allen onderschrijven daarmee het toekomstperspectief van de Rijksstructuurvisie.

De afspraken in de Bestuursovereenkomst gaan over het tot uitvoering brengen van de drievoudige ambitie op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid en natuur & recreatie ter versterking van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel. Concreet zijn afspraken gemaakt over de monitoring van de verstedelijking, bereikbaarheid en ecologie; het vervolgonderzoek naar verdere infrastructuurmaatregelen voor de ontsluiting van Almere Pampus (inclusief go/no-go besluit) en hetgeen hier qua stedelijke ontwikkeling mee samenhangt; de ecologische boekhouding; en een pilot inzake optimalisatie grondstromen.

Ook zijn afspraken gemaakt over een op uitvoering gerichte samenwerkingsstructuur tussen alle betrokken partijen. Er is een Stuurgroep Markermeer-IJmeer (natuur en recreatieambitie) en Overleg Almere 2.0 (stedelijke ambitie; zie hieronder) opgericht. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de bestaande cyclus van MIRT-overleggen en het jaarlijkse bestuurlijk overleg MIRT. Aanvullend hierop komen in 2014 en 2015 partijen minimaal eens per jaar bijeen om de drievoudige ambitie te borgen. Eind 2015 wordt de overlegstructuur geëvalueerd. Afgesproken is dat de Minister van IenM regievoerend minister blijft namens het Rijk. De wethouder van Almere zal regievoerend bestuurder zijn namens regionale partijen.

Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0

Op 20 november 2013 is door het Rijk (namens deze, de ministeries BZK en IenM) met de provincie Flevoland en de gemeente Almere, aanvullend op de Bestuursovereenkomst RRAAM, de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 gesloten. Hierin zijn specifieke afspraken gericht op de uitvoering van de stedelijke ambitie Almere vastgelegd.

In de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 benadrukken partijen de gezamenlijke verantwoordelijkheid om de verstedelijkingsambitie voor Almere te ontwikkelen. Naast afspraken over woningbouw en de stedelijke bereikbaarheid zijn er ook afspraken gemaakt over de sociaal-economische ontwikkeling van Almere.

Belangrijk onderdeel van deze overeenkomst is het creëren van financiële condities voor de integrale ontwikkeling van Almere. Omdat de uitzonderlijke groeikosten van Almere niet via de reguliere systematiek van het gemeentefonds kunnen worden vergoed heeft de minister van BZK het

voornemen om te komen tot een decentralisatie-uitkering voor de groeiopgave van Almere vanaf 2015, ter grootte van € 7 miljoen per jaar en voor maximaal 22 jaar. Dit voornemen wordt meegenomen bij de herijking van het Gemeentefonds, waarover de Minister van Binnenlandse Zaken de Kamer in het voorjaar van 2014 nader bericht.

Daarnaast hebben de gemeente Almere, de provincie Flevoland en het Rijk het voornemen een Fonds Verstedelijking Almere in te stellen dat gevoed wordt met gemeentelijke, provinciale en Rijksbijdragen. De Rijksbijdrage betreft de opbrengst van de verkoop van Rijksgronden in Almere Oosterwold en op termijn in Almere Pampus.

2.3 Consultatie

Gelijktijdig met de definitieve Rijksstructuurvisie is ook de Nota van Antwoord gepubliceerd, waarin wordt ingegaan op de in de periode 7 mei t/m 17 juni 2013 binnengekomen zienswijzen op de ontwerp-Rijksstructuurvisie. De indieners van zienswijzen hebben de Nota van antwoord ontvangen en deze is tevens te raadplegen op de website van het Centrum voor Publieksparticipatie (www.centrumpp.nl). In de Nota van Antwoord zijn alle zienswijzen geanalyseerd, beantwoord en is aangegeven op welke wijze ermee omgegaan is in de definitieve Rijksstructuurvisie.

Het RRAAM-werk heeft op 12 november 2013 een brief gestuurd ter afronding van het maatschappelijk proces bij de verkenning van RRAAM. In de brief geven de maatschappelijke organisaties aan blij te zijn met het bereikte resultaat en dit te zien als een goede basis voor het vervolg. Het RRAAM-werk voelt zich door de (inter)actieve betrokkenheid verbonden met de keuze voor de adaptieve strategie en wil daar een succes van maken. Zij stellen voor om van het RRAAM-werk een RRAAM-werkplaats te maken; gericht op de uitvoering, op expertise en kennisnetwerken en op het oppakken van vraagstukken die spelen op het schaalniveau van de Noordvleugel.

Communicatie

In de tweede helft van 2013 is de nieuwsbrief (RRAAM-update) drie keer verschenen. De leden van het RRAAM-netwerk zijn geïnformeerd via LinkedIn. Nieuwe beschikbare informatie is op de website van RRAAM (www.raam.nl) geplaatst, meestal vergezeld van een nieuwsbericht.

Op woensdag 20 november is een persbijeenkomst georganiseerd in Almere, waar de minister van IenM samen met de wethouder van Almere, de gedeputeerde van Flevoland en de voorzitter van het maatschappelijk proces de definitieve plannen voor RRAAM heeft gepresenteerd.

De vastgestelde Rijksstructuurvisie en de onderliggende stukken hebben in de periode 4 december 2013 tot en met 15 januari 2014 voor kennisgeving ter inzage gelegen. Tegen de vaststelling van de Rijksstructuurvisie staat geen mogelijkheid tot beroep open.

3 Stand van zaken vervolg op werkmaatschappijen en sociaal-economische agenda

De verschillende werkmaatschappijen hebben in 2012 allemaal hun opdrachten voltooid. Ook zijn voor alle sociaal-economische thema's de beleidsvisies als onderdeel van de realisatie van Almere 2.0 gereed.

Vanwege het integrale karakter van de opgave, de compleetheid van informatieverstrekking aan de Tweede Kamer en het afronden van het programma RRAAM, is in deze rapportage nog een laatste stand van zaken van het vervolg op de activiteiten van de werkmaatschappijen en de activiteiten in het kader van de sociaal-economische agenda opgenomen.

3.1 Markermeer-IJmeer

Door Natuurmonumenten is samen met de ministeries van EZ en IenM en het RVOB gewerkt aan de inrichting van een samenwerkingsverband dat de planvorming en uitvoering van de eerste fase van het project Marker Wadden ter hand gaat nemen. Hiertoe is als één van de eerste stappen een publicatie geplaatst in de Staatscourant van 17 september 2013 om partijen uit te nodigen mee te doen met de eerste fase van het project. Naar aanleiding van deze publicatie hebben drie partijen gereageerd. Een van de partijen, te weten de provincie Flevoland, zal binnenkort als samenwerkingspartner toetreden tot het project. De provincie Flevoland heeft onder voorbehoud van bestuurlijke goedkeuring toegezegd zich in te spannen voor een incidentele bijdrage van € 3,5 mln. Hiertoe wordt een samenwerkingsovereenkomst uitgewerkt. Met de overige geïnteresseerde partijen worden mogelijk op het gebied van kennis en kunde samenwerkingsverbanden gevormd.

Daarnaast heeft de minister van IenM in augustus 2013 in samenspraak met Natuurmonumenten besloten dat Rijkswaterstaat (RWS) zal optreden als aanbestedende dienst van de eerste fase van het project Marker Wadden. Natuurmonumenten en RWS zetten een projectorganisatie op en bereiden de aanbesteding voor.

3.2 Gebiedsontwikkelingen

Almere Oosterwold en Almere Centrum Weerwater

Voor de ontwikkeling van Almere Oosterwold en Almere Centrum Weerwater zijn afspraken gemaakt in de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0. Deze betreffen voor Oosterwold onder andere het instellen van een gemeenschappelijke regeling voor het gebied omdat het in twee gemeenten ligt (Almere en Zeewolde). Daarnaast zijn er in de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 diverse proces- en financiële afspraken gemaakt over kostenverhaal, proceskosten, het inbrengen van Rijksgronden, etc.

3.3 Sociaal-economische agenda

Stedelijke Bereikbaarheid Almere

De werkzaamheden voortkomend uit het convenant Stedelijke Bereikbaarheid Almere fase 1a worden uitgevoerd. Aanvullend op dit maatregelenpakket is een afspraak gemaakt over de realisatie van een extra onderdoorgang. Tussen Almere Centrum en Nobelhorst wordt een gecombineerde fiets/busverbinding onder de A6 door gerealiseerd binnen het project A1/A6/A9 SAA. Deze afspraak is opgenomen in de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0. De verder afgesproken maatregelen zijn toereikend tot minimaal 2020.

Duurzaamheid

De staatssecretaris van IenM en de wethouder van de gemeente Almere tekenden 15 november 2013 de intentieverklaring voor een Green Deal 'Duurzaam Almere 2.0. Dit gebeurde op de landelijke Klimaatdag "HIEROpgewekt", waar overheden en bedrijven met elkaar spraken over haalbare, betaalbare en winstgevende lokale initiatieven. Almere werkt samen met meerdere ministeries aan deze Green Deal. Het doel is om één integrale Green Deal te maken, zodat ondernemers en bewoners gemakkelijker en goedkoper kunnen bouwen aan een duurzamere stad en er in de toekomst kansen over de volle breedte van het pakket – van energieneutrale nieuwbouw tot het opwekken van alternatieve energiestromen – verzilverd kunnen worden.

Bestaande stad / Almere tafel

Ten behoeve van het monitoren van de leefbaarheid richt de gemeente Almere zich, met ondersteuning van het ministerie van BZK, op het operationeel maken van de Straatkubus / Early Warning. De gezamenlijke inzet en sturing zijn erop gericht dat er een pilot wordt gestart waarbinnen het systeem wordt getest. Hiertoe hebben de minister voor Wonen en Rijksdienst en de gemeente Almere op 7 oktober 2013 de notitie "kaderdocument pilot Straatkubus / Early Warning" vastgesteld. Op basis van dit document onderzoekt de gemeente de (on)mogelijkheden en betekenis van het monitoren van de stad op postcodeniveau. De gemeente Almere agendeert de resultaten van de pilot voor de Almere Tafel in 2014.

4 Stand van zaken andere projecten in relatie tot RRAAM

In de Rijksstructuurvisie (hoofdstuk 5) is voor projecten waarmee RRAAM raakvlakken heeft de samenhang beschreven. Deze samenhang zal onder continue aandacht blijven van de betrokken overheden. Onderstaand een overzicht van de relevante ontwikkelingen in deze rapportageperiode:

OV SAAL (korte en middellange termijn)

In augustus 2013 heeft de staatssecretaris van IenM in overleg met de betrokken regionale partijen besloten om aanvullend op de al afgesproken investeringen voor OV SAAL korte termijn ook te investeren in maatregelen voor de middellange termijn.

Met deze extra investering van € 497 mln. wordt een kwaliteitssprong naar hoogfrequent spoorvervoer concreet mogelijk. Het betreft de uitbreiding van station Weesp van 6 naar 8 sporen. Deze variant voorziet in twee extra sporen in Weesp zodat de IC's de Sprinters in deze corridor daar kunnen passeren. Na oplevering van deze infra-uitbreiding en ERTMS kan iedere tien minuten een Intercity en iedere tien minuten een Sprinter rijden op de SAAL-corridor. Daarnaast nog eens vier IC's per uur vanuit Flevoland naar Amsterdam Centraal. En ook op de Gooilijn kan iedere tien minuten een Sprinter rijden. Met de regionale overheden en de sector is afgesproken om zodra de infrastructuur is opgeleverd en het technisch mogelijk is allereerst in de spits met de introductie van hoogfrequent spoorvervoer te beginnen.

Met deze investeringen wordt een aantrekkelijk vervoerproduct voor deze metropoolregio geboden, dat tevens bijdraagt aan een hoogwaardige en robuuste ontsluiting van Almere. De woningbouwontwikkeling in Almere zoals beschreven in de Rijksstructuurvisie en het commitment van partijen hierop is daarbij een voorwaarde voor een succesvolle realisatie van OV SAAL en omgekeerd.

Luwtemaatregelen Hoornse Hop

Het afgelopen jaar zijn er vier werkbijeenkomsten georganiseerd met alle belanghebbende partijen en daarnaast een expertbijeenkomst. Op basis van deze bijeenkomsten zijn drie alternatieven opgesteld. Ook is er in samenspraak met de partijen een beoordelingskader opgesteld om de alternatieven tegen elkaar af te wegen. Besluitvorming over een voorkeursalternatief is voorzien in mei 2014.

Lelystad Airport

In juli 2013 heeft Lelystad Airport aangegeven dat het voornemens is een aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit te doen. Ten behoeve daarvan zal er door de luchthaven een milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. Ter voorbereiding van het MER hebben dit voornemen en de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het MER van 6 augustus tot en met 16 september 2013 ter inzage gelegen. Hierop zijn 318 zienswijzen binnengekomen.

Deze zienswijzen zijn in de "Nota van Antwoord op zienswijzen en adviezen Lelystad Airport" geanalyseerd en van reacties voorzien. Hierbij is onder andere aangegeven dat het MER voor elke betrokken gemeente een schets moet geven van alle optredende milieu- en veiligheidseffecten, zodat inzichtelijk wordt welke hinder (en de beleving ervan) en risico's aldaar zijn te verwachten.

Uit eerdere analyses voor de Alderstafel Lelystad is gebleken dat de ontwikkeling van de luchthaven naar alle verwachting niet interfereert qua geluids- en planologische contouren met de (woningbouw)plannen voor Almere. Evenwel kan het voorkomen dat toekomstige inwoners toch hinder van het vliegverkeer zullen ervaren. Het MER moet hier definitief uitsluitel over geven.

Alle betrokkenen bij dit dossier hebben afgesproken dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid is om de verschillende ruimtevrage 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.

Deltaprogramma

In het Deltaprogramma IJsselmeergebied wordt toegewerkt naar een Deltabeslissing IJsselmeergebied. Deze gaat uit van het niet of hooguit beperkt meestijgen van het winter-waterpeil met de zeespiegel. Wel is het streven erop gericht om het watersysteem in het hele gebied flexibeler te maken.

5 Projectbeheersing en rapportage

5.1 Algemeen

In deze afrondende fase van het programma RRAAM is conform het beheersplan invulling gegeven aan de projectbeheersing van RRAAM. De governance zoals die is neergelegd in de Basisrapportage heeft goed gefunctioneerd en is niet veranderd. Taken, verantwoordelijkheden en sturingslijnen zijn helder en onveranderd.

Scopemanagement

In een verkenningsfase (MIRT) wordt toegewerkt naar optimalisatie en uitwerking van de verschillende oplossingsrichtingen en trechtering. Dit heeft geresulteerd in de definitieve Rijksstructuurvisie die op 13 november 2013 is vastgesteld. De Rijksstructuurvisie past binnen de scope, zoals vastgelegd in de Basisrapportage Groot Project RRAAM.

Kwaliteitsmanagement

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

Op 11 september 2013 heeft het College van Rijksadviseurs (CRA) een reactie op de ontwerp-Rijksstructuurvisie uitgebracht. Daarin concludeert zij dat de organische strategie en de gefaseerde aanpak goed zijn onderbouwd. Almere Pampus draagt volgens het CRA bij aan de internationale concurrentiekracht als het een excellente locatie wordt ten aanzien van bereikbaarheid, bouwdichtheid en voorzieningen. Het CRA signaleert bij de ontwikkeling van Almere Oosterwold een spanningsveld tussen het realiseren van collectieve voorzieningen en het "afdwingen" van duurzaamheid versus de nadruk op particulier initiatief. Bij de verdere uitwerking van de spelregels voor Oosterwold dient daarom volgens de CRA een balans gevonden te worden tussen de vrijheid voor initiatieven en sturing op duurzaamheidsdoelstellingen. De relatie tussen woningbouw en werkgelegenheid in Almere vraagt volgens het CRA om een verder en gezamenlijk uitgewerkte werkgelegenheidsstrategie.

5.2 Financiën

Proceskosten

De besteding van de budgetten voor RRAAM blijft binnen de begroting die hiervoor is opgesteld en is geaccordeerd in de Stuurgroep RRAAM. Vrijwel het gehele totaal beschikbare budget van ruim € 16 mln. is inmiddels uitgegeven en/of gereserveerd. De resterende middelen (inclusief de resterende reservering in de post onvoorzien van € 0,715 mln.) worden ingezet voor onderwerpen en activiteiten die voortvloeien uit de Rijksstructuurvisie, de overeenkomsten en vervolgbesluiten die hiermee samenhangen.

5.3 Planning

Op 20 november 2013 is de definitieve Rijksstructuurvisie aan de Kamer aangeboden⁶. Zoals in de Vierde Voortgangsrapportage is gemeld⁷, is de planning van de ontwerp-Rijksstructuurvisie licht aangepast ten opzichte van de planning die is opgenomen in de Basisrapportage Groot Project RRAAM door de brede heroverweging van de infrastructuurmiddelen naar aanleiding van de bezuiniging op het "Infrafonds". De definitieve Rijksstructuurvisie is eerder uitgebracht dan gepland (november 2013 in plaats van 2014). De activiteiten zoals opgenomen in de Basisrapportage zijn uitgevoerd.

5.4 Toprisico's

Met de vaststelling van de Rijksstructuurvisie en de ondertekening van de Bestuursovereenkomst RRAAM en Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0, zijn bijna alle (top)risico's die gekoppeld waren aan de korte termijn doelstelling van RRAAM (transparante en door betrokken partijen zo goed mogelijk gedragen Rijksbesluitvorming over de drievoudige ambitie) komen te vervallen. Alle RRAAM-partners zijn het eens geworden over het toekomstperspectief voor de Noordvleugel, de adaptieve aanpak, het "spoorboekje" en alle inhoudelijke, procesmatige en financiële afspraken in de beide overeenkomsten.

De Rijksstructuurvisie en overeenkomsten zijn op 28 november 2013 in de Gemeenteraad van Almere behandeld en unaniem aangenomen. De behandeling door Provinciale Staten van Flevoland is voorzien voor de zomer van 2014. Deze planning maakt dat er nog een beperkt risico bestaat ten aanzien van het draagvlak voor de besluiten in de Rijksstructuurvisie en overeenkomsten. Om dit risico te beheersen werken provincie en Rijk de komende maanden samen om een goede behandeling door Provinciale Staten mogelijk te maken.

⁶ Tweede Kamer 31 089, nr. 108 HERDRUK en Eerste Kamer 31089 nr. A, Den Haag 2013.

⁷ Tweede Kamer 31 089, nr. 89, Den Haag 2013.

Deel B Evaluatie programma RRAAM (2010 – 2013)

6 Opzet evaluatie

Op voorstel van de voormalige commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft de Tweede Kamer op 18 februari 2010 besloten de Rijksbesluiten zoals verwoord in de RAAM-brief aan te wijzen als groot project, in de zin van de Regeling Grote Projecten (31 089, nr. 70). De eerste formele stap in het kader van de Regeling Grote Projecten is het maken van een Basisrapportage Groot Project RRAAM (april 2011) geweest op basis van de Uitgangspuntennotitie van de Tweede Kamer. De Basisrapportage bevat de uitgangspunten, ijkpunten en basisgegevens voor de zes reguliere halfjaarrapportages die vanaf het najaar van 2011 zijn verschenen.

Met het uitkomen van de Rijksstructuurvisie, Bestuursovereenkomst RRAAM en de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 is het programma RRAAM, dat in de jaren 2010 – 2013 heeft gelopen, beëindigd. Het Groot Project zoals gedefinieerd in de Basisrapportage van april 2011 is in zijn geheel uitgevoerd.

Om het toekomstperspectief uit de Rijksstructuurvisie en de stappen daar naartoe te realiseren, hebben het Rijk en de overheden in de Noordvleugel in de eerder genoemde overeenkomsten gezamenlijke afspraken gemaakt voor de komende jaren. Die afspraken vormen de (uitvoerings)agenda voor de komende jaren. De samenhang tussen de stapsgewijze ontwikkelingen naar het toekomstperspectief wordt geborgd door het monitoren van de voortgang van de maatregelen en de effecten van de ontwikkelingen. Zo kan door het Rijk en de overheden in de Noordvleugel tussentijds worden bijgestuurd.

De Tweede Kamer heeft aangegeven ook voor de vervolgfase de status van Groot Project te willen handhaven. Naar aanleiding van een (nieuwe) uitgangspuntennotitie van de Tweede Kamer zal er vervolgens door de minister van IenM een (nieuwe) Basisrapportage voor het vervolg worden uitgebracht.

Om de afronding van het programma RRAAM en de opmaat naar het vervolg te markeren is, conform de aanwijzingen in artikel 16 van de Regeling Grote Projecten (RGP), het programma RRAAM geëvalueerd. De evaluatie is, conform de RGP, een verklarende analyse van de verschillen tussen de uitgangspunten uit de Basisrapportage en de actuele stand van zaken van het project. Binnen de evaluatie zal worden ingegaan op de volgende onderwerpen:

- Doelstellingen;
- Activiteiten;
- Besluitvorming, maatschappelijke en marktbetrokkenheid;
- Projectbeheersing.

7 Doelstellingen

In de Basisrapportage Groot Project RRAAM is een onderscheid gemaakt in een lange en een korte termijn doelstelling. Voor beide doelstellingen geldt dat deze niet zijn veranderd tijdens de duur van het RRAAM-programma.

7.1 Lange 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.

Deze doelstelling is nog actueel en als ambitie opgenomen in de Rijksstructuurvisie. In de Rijksstructuurvisie is de ambitie van Rijk en regio voor dit deel van de Noordelijke Randstad nader uitgewerkt en zijn afspraken gemaakt om de ambitie door middel van een adaptieve aanpak te realiseren. Die afspraken staan in de realisatieparagraaf van de Rijksstructuurvisie, in de Bestuursovereenkomst RRAAM en de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0. Tezamen vormen zij de agenda voor de komende jaren.

7.2 Korte termijn doelstelling

De korte termijn 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.

De doelstelling is gehaald. Uit de ingebrachte zienswijzen op de ontwerp-Rijksstructuurvisie blijkt dat er veel steun is voor de hoofdlijnen van het toekomstperspectief, de organische strategie, de adaptieve aanpak en het open en interactieve proces dat met veel betrokkenheid van partijen is doorlopen. Daarnaast hebben het maatschappelijke proces RRAAM, de wettelijke adviseurs en verschillende adviescolleges positieve adviezen en reacties gegeven.

De optimalisatie van de plannen uit 2009⁸ hebben Rijk en regio, samen met marktpartijen en maatschappelijke organisaties, opgepakt. De optimalisatie is gelukt. De kosten voor infrastructuur, verstedelijking en natuur zijn flink omlaag gebracht, met behoud van effectiviteit. Dat neemt niet weg dat er voor een IJmeerverbinding sprake blijft van een zwaar negatief welvaartseffect. Echter, op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat een gefaseerde aanpak haalbaar en realistisch is.

⁸ Tweede Kamer 31089, nr. 57, Den Haag 2009.

8 Activiteiten

In de Basisrapportage Groot Project RRAAM zijn verschillende activiteiten opgenomen die voortvloeiden uit de RAAM-brief (2009) en waarover in het Integraal Afspraken Kader (IAK, 2010) afspraken zijn gemaakt tussen het Rijk en de regionale overheden in de Noordvleugel van de Randstad. In dit rapport is voor de periode 2010 – 2013 onderscheid gemaakt in activiteiten ten aanzien van de Rijksstructuurvisie en het financieel kader, activiteiten in werkmaatschappijen en activiteiten ten behoeve van de sociaal-economische agenda. In dit hoofdstuk is het eindresultaat van deze activiteiten aangegeven. Dit is afgezet tegen de voorgenomen activiteiten zoals opgenomen in de Basisrapportage Groot Project RRAAM.

8.1 Rijksstructuurvisie en financieel kader

Basisrapportage Groot Project RRAAM	Eindresultaat
Opdracht is het vastleggen van het Rijksbeleid voor de regio Amsterdam-Almere-Markermeer in een Rijksstructuurvisie. Het is daarmee het ruimtelijke, bestuurlijke en financiële kader voor de gebiedsontwikkeling. De Rijksstructuurvisie vormt zo het integrerend kader voor het programma RRAAM. Kansrijke oplossingsrichtingen worden beoordeeld. Tot het in te zetten instrumentarium bij het opstellen van de Rijksstructuurvisie behoort een ruimtelijk ontwerp, een MKBA, een planMER en een passende beoordeling in het kader van Natura 2000. Tevens wordt een financieel overzicht opgesteld.	<p>In de startfase van de verkenning (2010-2011) is de RRAAM-organisatie ingericht, een maatschappelijk proces ontworpen, een participatieplan en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau⁹ opgesteld. In deze Notitie zijn de kaders en criteria voor het genereren van kansrijke oplossingsrichtingen en het beoordelen en selecteren van deze kansrijke oplossingsrichtingen vastgelegd.</p> <p>In de daaropvolgende analytische fase (2011) is de in de RAAM-brief gekozen oplossingsrichting (de westelijke ontwikkeling van Almere inclusief een IJmeerverbinding) en de ontwikkeling van een TBES uitgewerkt en geoptimaliseerd, waarbij (mede door inbreng van de markt) mogelijke oplossingsrichtingen zijn onderzocht en getoetst op randvoorwaarden en kosten. Op basis van dit onderzoek en de inbreng vanuit het maatschappelijk proces is de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen¹⁰ opgesteld, waarin een selectie is gemaakt van nader te onderzoeken alternatieven en varianten.</p>

9 Tweede Kamer 31089, nr. 88, Den Haag 2011.

10 Tweede Kamer 31089, nr. 89, Den Haag 2012.

	<p>Parallel is op verzoek van de Tweede Kamer een houdbaarheidsstudie naar de woningbehoefte¹¹ uitgevoerd.</p> <p>In de Beoordelingsfase (2012) zijn de overgebleven alternatieven en varianten onderzocht en met behulp van een vooraf opgesteld Beoordelingskader beoordeeld op basis van verschillende effectenonderzoeken en bijdrage aan doelbereik. Aan het eind van deze fase zijn overheden, maatschappelijke organisaties en burgers geconsulteerd op basis van een Consultatienotitie, waarin de richting van de ontwikkelingen en de vraagstukken zijn geschetst. Tevens is in deze periode een rapport over de kosten en opbrengsten van RRAAM opgeleverd, waarin de financiële informatie is samengebracht. Verder is advies uitgebracht door de London School of Economics, naast de toetsadviezen van de Commissie MER, de planbureaus (CPB/PBL) en College van Rijksadviseurs.</p> <p>In de Besluitvormingsfase tot slot (2013) is door het Rijk in overleg met de overheden in de Noordvleugel en rekening houdend met de adviezen, de ontwerp-Rijksstructuurvisie opgesteld en aangeboden¹² aan de Tweede Kamer. De definitieve Rijksstructuurvisie is op basis van de binnengekomen zienswijzen¹³ op de ontwerp-structuurvisie, adviezen van verschillende adviseurs, de besluitvorming over OV SAAL middellange termijn¹⁴, overleggen met de Kamer op 5 september en 6 november 2013 opgesteld en vastgesteld. Het Rijk en de overheden in de Noordvleugel hebben afspraken gemaakt over de uitvoering in de Bestuursovereenkomst RRAAM en de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0.</p>
--	---

11 Tweede Kamer 31089, nr. 88, Den Haag 2011.

12 Tweede Kamer 31089, nr. 100, Den Haag 2013.

13 Tweede Kamer 31089, nr. 108 HERDRUK, Den Haag 2013.

14 Tweede Kamer 32404, nr. 66, Den Haag 2013.

8.2 Werkmaatschappijen

Basisrapportage Groot Project RRAAM	Eindresultaat
<p>Amsterdam-Almere (WAA) Opdracht is de IJmeerlijn en de westelijke ontwikkeling zo te optimaliseren, dat de MKBA substantieel verbetert ten opzichte van het oorspronkelijke alternatief 'West met IJmeerlijn', zoals doorgerekend door de planbureaus, en dat de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt.</p>	<p>De kosten voor de alternatieven IJmeerverbinding brug respectievelijk tunnel zijn teruggebracht van € 4,55 – 5,6 miljard in 2009 (uitgaande van een trein) tot € 1,9 – 2,3 miljard in 2012 (uitgaande van een metro). Ook het stedenbouwkundig plan is geoptimaliseerd door het kiezen van andere woonmilieus en het schrappen van IJland (een eiland direct voor de noordkust van Almere Pampus). Door inbreng vanuit het maatschappelijk proces RRAAM is ook een zuidelijk tracé van de IJmeerverbinding onderzocht en een variant van de IJmeerverbinding waarbij er een tramverbinding van Almere via IJburg naar Amsterdam CS loopt: de IJmetrotram.</p> <p>In de RAAM-brief uit 2009¹⁵ is een verhouding/ratio tussen baten en kosten genoemd van 0,2 voor sec de IJmeerlijn. De baten-kostenverhouding van het alternatief IJmeerverbinding brug uit de MKBA RRAAM 2012 is 0,4 uitgaande van het GE-scenario en 0,15 uitgaande van het RC-scenario. De kosten voor infrastructuur en verstedelijking zijn flink omlaag gebracht, met behoud van effectiviteit. Dat neemt niet weg dat er voor een IJmeerverbinding sprake blijft van een zwaar negatief welvaartseffect.</p>
<p><u>Markermeer-IJmeer (WMIJ)</u> Opdracht is te komen tot een optimalisatie van het maatregelenpakket voor de uitvoering van het toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) met als twee belangrijkste actiepunten de financieringsstrategie en de relatie met Natura 2000.</p>	<p>De maatregelen voor een TBES zijn binnen de kaders van Natura 2000 geoptimaliseerd. Eind 2011 is een optimalisatierapport opgeleverd.</p> <p>Op verzoek van de Tweede Kamer is begin 2012 de marktuitvraag Ecologie RRAAM georganiseerd, waarbij marktpartijen alternatieve plannen hebben ingebracht om de kosten van een TBES terug te dringen. Natuurmonumenten heeft op eigen initiatief ook een alternatief plan ingediend: Marker Wadden als stap om te komen tot een TBES.</p>

15 Tweede Kamer 31089, nr. 57, Den Haag 2009.

	<p>Als de voorgestelde innovaties succesvol worden doorgevoerd, kunnen de kosten van een TBES gemiddeld met zo'n 40% worden teruggedrongen ten opzichte van het basisplan: naar circa € 350-880 miljoen voor de lange termijn.</p>
<p><u>Almere Centrum Weerwater (WACW)</u> Opdracht is om de integrale opgave Almere Centrum Weerwater – A6, overkluizing en gebiedsontwikkeling – uit te werken in een gebiedsontwikkelingsplan, gebruik makend van de mogelijkheden die de Crisis- en Herstelwet daarvoor biedt, inclusief een sluitende businesscase.</p>	<p>De integrale opgave Almere Centrum Weerwater is uitgewerkt in een gebiedsontwikkelingsplan, op basis van een in 2011 uitgevoerde stads- en markt dialoog. Dit plan gaat uit van een tweefasestrategie, waarbij in de eerste fase (tot 2020) het gebied van een basiskwaliteit wordt voorzien, en in de tweede fase (2020 – 2040) wordt ingezet op het benutten van kansen, door flexibel in te kunnen spelen op ontwikkelingen en programma's. De toewijzing van de Floriade 2022 geeft een impuls aan het gebied.</p>
<p><u>Almere Oosterwold (WAO)</u> Opdracht is het opstellen van een ontwikkelingstrategie voor het gebied, uitgaande van organische stedenbouw in een landschappelijke setting. De businesscase voor de gebiedsontwikkeling moet geoptimaliseerd worden, opdat met behoud van kwaliteit een positief saldo wordt verkregen.</p>	<p>De "Ontwikkelstrategie Almere Oosterwold, Land-Goed voor Initiatieven" is opgesteld, waarin de strategie voor organische ontwikkeling van het gebied is uitgewerkt en de businesscase is geoptimaliseerd. Dit is onder andere gelukt door op een andere manier te ontwikkelen waarbij het uitgangspunt wordt gehanteerd dat 'de baat voor de kost uit gaat'.</p>
<p><u>Hollandse Brugteam</u> Naast alternatieven met een IJmeerverbinding wordt een Hollandse Brug alternatief onderzocht. Hier zal een bijpassende ruimtelijke vulling van Almere bij worden uitgewerkt.</p>	<p>Het Rijk heeft n.a.v. afspraken met de regio in het BO-MIRT 2010, een alternatief met verschillende varianten via de Hollandse Brug ontwikkeld (combi van stedenbouwkundig ontwerp en infrastructuur) en onderzocht op de effecten.</p> <p>De uitwerking, kosten, opbrengsten, baten en effectbepaling is deels door diverse externe deskundige partijen uitgevoerd en van adviezen voorzien.</p> <p>De kosten van de HOV-verbinding van het Hollandse brug alternatief bedragen ca. € 220 miljoen. De baten-kostenverhouding is 1,9 bij het GE-scenario en 1,0 bij het RC-scenario.</p>

8.3 Sociaal-economische agenda

Basisrapportage Groot Project RRAAM	Eindresultaat
<p>Opdracht is de sociaal-economische agenda verder uit te werken (Rijk en regio) en periodiek de feitelijke sociale en economische ontwikkelingen in de stad in beeld te brengen (gemeente Almere).</p>	<p>Parallel aan de uitwerking van de plannen voor de gebiedsontwikkeling en de natuur door de werkmaatschappijen zijn onder leiding van de gemeente Almere de sociaal-economische thema's uitgewerkt. Visies en programma's voor economie, voorzieningen (onderwijs, sport, cultuur), duurzaamheid, groenblauw en stedelijke bereikbaarheid Almere zijn opgesteld. In het kader van de Almere Tafel is en wordt de ontwikkeling van de bestaande stad gemonitord.</p>

9 Besluitvorming, maatschappelijke en marktbetrokkenheid

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de gedurende de MIRT-verkenning RRAAM door het Rijk en de regionale partijen genomen projectbesluiten evenals een beschrijving van de maatschappelijke en marktbetrokkenheid.

9.1 Besluitvorming

Gedurende de MIRT-verkenning RRAAM (2010 – 2013) hebben het Rijk en de regionale partijen besluiten genomen over de volgende projecten:

- Fase 1 Stedelijke bereikbaarheid Almere: € 142,5 mln. (december 2011); Dit project heeft onder andere betrekking op de verdubbeling van de Waterlandseweg en een deel van de Hogering en is gekoppeld aan de locaties Almere Poort, Nobelhorst en Oosterwold.
- Eerste fase project Marker Wadden: € 45 mln. (januari 2013); Het project behelst het aanleggen van een natuureilanden in het Markermeer en geeft zowel invulling aan land-waterovergangen, ondiepe heldere zones als een gradiënt in slib. Daarnaast draagt het bij aan de realisatie van het robuuste ecologische systeem als toekomstperspectief..
- OV SAAL middellange termijn: € 497 mln. (augustus 2013); Het project betreft de uitbreiding van station Weesp van 6 naar 8 sporen. Na oplevering van deze infrastructuuruitbreiding en het *European Rail Traffic Management System* (ERTMS), kan de mogelijkheid worden geboden om iedere tien minuten een Intercity en iedere tien minuten een Sprinter te laten rijden op de SAAL-corrridor. Met de regionale overheden en de sector is afgesproken om zodra de infrastructuur is opgeleverd en het technisch mogelijk is allereerst in de spits met de introductie van hoogfrequent spoorvervoer te beginnen.
- Onderdoorgang A6: € 7,6 mln. (november 2013). Dit project voorziet in de aanleg van een tunnel onder de A6 die een openbaar vervoerverbinding tussen Almere Hout / Nobelhorst en Almere Stad mogelijk moet maken. De aanleg houdt verband met de verbreding van de A6.

Daarnaast heeft het Rijk toegezegd dat zij meewerkt aan een marktconforme overdracht van de gronden die zij in bezit heeft. De Rijksbijdrage is gemaximeerd tot de gerealiseerde rijksopbrengsten van maximaal 15.000 woningen en bestaat uit:

- a. De gerealiseerde opbrengst van de verkoop van rijksgrond in Almere Oosterwold benodigd voor 7.000 standaardkavels (zie toelichting); en
- b. Op termijn, de gerealiseerde opbrengst van de verkoop van Rijksgrond in Almere Pampus benodigd voor 8.000 woningen daar als dit gebied wordt ontwikkeld.

Ten slotte heeft de minister van BZK het voornemen om te komen tot een decentralisatie-uitkering voor de groeiopgave van Almere vanaf 2015, ter

grootte van € 7 miljoen per jaar en voor maximaal 22 jaar. Dit voornemen wordt meegenomen bij de herijking van het Gemeentefonds (2014).

9.2 Maatschappelijke betrokkenheid

Gedurende de MIRT-verkenning RRAAM is continu de mogelijkheid geboden voor participatie door maatschappelijke organisaties. Daarnaast is op een drietal momenten aan het brede publiek de mogelijkheid geboden om te reageren of een zienswijze in te dienen. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de volgende documenten:

- Reacties op Participatieplan (maart 2011);
- Reactiedocument Consultatie 2012 (april 2013);
- Nota van antwoord - Zienswijzen bij ontwerp-Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (november 2013).

Participatie

Maatschappelijke organisaties hebben vanaf de start meegedacht en -gewerkt met het Rijk en de overheden in de Noordvleugel over de vraag hoe de driedovoudige ambitie in de Noordelijke Randstad gerealiseerd kan worden. De maatschappelijke organisaties waren verenigd in het zogeheten RRAAM-werk, een kerngroep van 13 maatschappelijke partijen. Daarnaast is er een breder RRAAM-netwerk ontstaan, dat regelmatig is betrokken bij RRAAM. Het maatschappelijk proces heeft op meerdere momenten (tussentijdse) adviezen uitgebracht. Die adviezen hebben er onder andere toe geleid dat er naast de alternatieven voor een IJmeerverbinding en de Hollandse Brug, in RRAAM ook gekeken is naar het Zuidelijke Tracé en een variant van de IJmeerverbinding waarbij er een tramverbinding via IJburg naar Amsterdam CS loopt: de IJmetrotram. Eind oktober 2012 heeft het RRAAM-werk een hoofdlijnenadvies uitgebracht en in maart 2013 haar eindbijdrage.

Consultatie

Het brede publiek is gevraagd mee te denken met de toekomst van de Noordelijke Randstad. Er hebben twee formele rondes plaatsgevonden en een consultatieronde. In de eerste formele ronde, in maart 2011 is het participatieplan voorgelegd en is gevraagd naar de gewenste betrokkenheid bij het RRAAM-programma. In de tweede ronde, van 2 juli t/m 7 september 2012, kon eenieder zijn of haar mening geven over het consultatiedocument voor RRAAM. Samen met de overheden in de Noordvleugel heeft het Rijk een aantal publieksbijeenkomsten en bijeenkomsten met de regionale overheden georganiseerd. De inbreng van de tweede consultatieronde (114 reacties) is gebundeld in een oogstdocument en meegegeven aan de bestuurders ten behoeve van de besluitvorming. In het Reactiedocument Consultatie 2012 (april 2013) is aangegeven wat er met de binnengekomen reacties is gedaan.

De ontwerp-Rijksstructuurvisie en de planMER hebben van 7 mei tot en met 17 juni 2013 op verschillende plaatsen in de regio en in Den Haag ter inzage gelegen. Ook waren de stukken te raadplegen via de website van het Centrum Publieksparticipatie en via het internetportaal "Ruimtelijkeplannen.nl". Er zijn in totaal 35 zienswijzen ontvangen, waarvan 33 unieke; twee paar zienswijzen

zijn identiek aan elkaar. Van de 33 zijn er 20 zienswijzen afkomstig van (regionale) overheden, 8 van maatschappelijke organisaties, 4 van bewoners en 3 van bedrijven. 33 zienswijzen is een relatief laag aantal in vergelijking tot de 114 reacties die in de vrijwillige consultatiefase in medio 2012 zijn ingebracht. In de Nota van Antwoord (november 2013) zijn alle zienswijzen geanalyseerd, beantwoord en is aangegeven op welke wijze ermee omgegaan is in de definitieve Rijksstructuurvisie.

9.3 Marktbetrokkenheid

De Werkmaatschappij Amsterdam-Almere heeft via een openbare Europese aanbestedingsprocedure drie marktconsortia ingeschakeld om hun visie op de westelijke ontwikkeling van Almere inclusief IJmeerverbinding uit te werken tot een vervoersconcept, ontwerp en businesscase.

Tevens heeft de Werkmaatschappij Amsterdam-Almere door de markt onderzoek laten doen naar de mogelijkheden om naast de openbaar vervoersverbinding ook een autoweg via het IJmeer aan te leggen. Het in december 2011 geformuleerde integrale IJmeeralternatief (met brug en tunnel) en de bijbehorende varianten is door marktpartijen in het voorjaar van 2012 verder uitgewerkt.

In 2012 heeft de Werkmaatschappij Amsterdam-Almere 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.

Op verzoek van de Tweede Kamer is begin 2012 de Marktvraag Ecologie 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. Natuurmonumenten heeft op eigen initiatief ook een alternatief plan ingediend: Marker Wadden.

10 Projectbeheersing

Binnen dit hoofdstuk wordt ingegaan op de beheersaspecten gedurende de MIRT-verkenning RRAAM met informatie over de financiën, planning, en risicomangement.

10.1 Financiën

Conform de afspraken in het Integraal Afspraken Kader (2010) is door de Stuurgroep RRAAM een begroting van de proceskosten voor de periode 2010 tot en met 2012 van € 15.755.000 vastgesteld. Deze begroting is in het BO RRAAM in november 2010 goedgekeurd¹⁶.

	Begroting	Realisatie				
x 1000		2010+2011	2012	2013	Totaal	Restant
RRAAM	15.755	9.228	3.696	2.116	15.040	715
Totaal						
WMIJ	990	643	347	0	990	0
	16.745	9.871	4.043	2.116	16.030	715

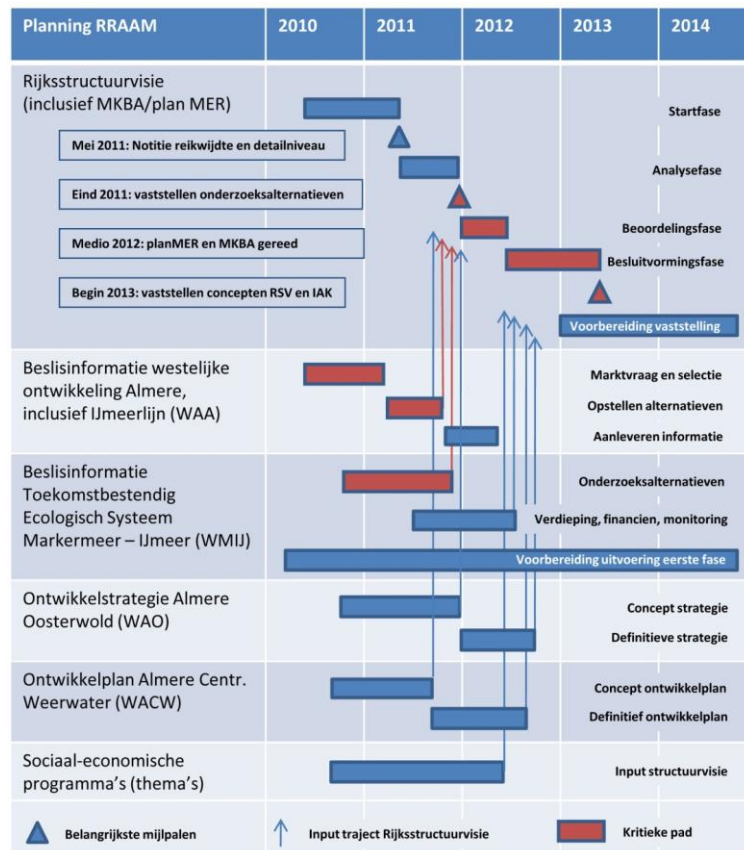
De proceskosten voor RRAAM zijn voor een deel via de gemeente Almere en een deel via het Rijk besteed. De verantwoording over het Rijksdeel ligt bij het Rijk, voor het regiodeel ligt de verantwoordelijkheid bij de gemeente. Daarnaast zijn de proceskosten van de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer besteed en verantwoord door de provincie Flevoland.

10.2 Planning

Vanaf de start van het grootproject RRAAM tot aan december 2012 is conform de vastgestelde planning in de Basisrapportage Groot Project RRAAM¹⁷ gewerkt door actief te sturen op de planning en de risico's voor de planning te beheersen. Als gevolg van de forse taakstelling op de budgetten van IenM eind 2012 heeft een brede heroverweging van projecten plaatsgevonden. Deze brede heroverweging is afgerond alvorens tot de besluitvorming over OV SAAL middellange termijn en RRAAM is overgegaan. Dit maakte dat het RRAAM-programma de ontwerp-Rijkstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer op een later moment heeft uitgebracht dan eerder voorzien was. Deze is op 25 april 2013 gepresenteerd in plaats van in december 2012, zoals in de Basisrapportage is aangegeven. De definitieve Rijkstructuurvisie is in november 2013 gepubliceerd (eerder dan gepland).

¹⁶ Tweede Kamer 32500-A nr. 12, Den Haag 2010.

¹⁷ Tweede Kamer 31 089, nr. 83, Den Haag 2011



10.3 Risicomanagement

Vanaf de start van het programma RRAAM heeft er risicomanagement plaatsgevonden. Dit proces was ingericht met de volgende doelen:

- Beheersen van risico's
Door gestructureerd risico's en beheersmaatregelen te inventariseren, expliciet te maken en te bespreken, zijn risico's structureel beheerst;
- Ondersteunen van besluitvorming en draagvlak voor voorstellen
Door het identificeren en benoemen van risico's van mogelijke besluitvormingsalternatieven en processtappen is relevante informatie aangeleverd voor een afgewogen, onderbouwde en succesvolle besluitvorming.
- Onderbouwen van raming en planning
Door risico's te inventariseren die van invloed zijn op de raming of de planning van RRAAM, is inzicht verkregen in de haalbaarheid van de raming, de planning en in de bijzondere gebeurtenissen en onzekerheden van invloed op de raming en de planning.

Voor het risicomanagement is gebruik gemaakt van een systeem dat het mogelijk maakt om op een uniforme wijze onzekerheden te registreren, te analyseren, te rapporteren en te beheersen. Hiermee is gewaarborgd dat systematisch, volledig en effectief risico's zijn geïnventariseerd, beheerst en gemonitord.

Toprisico's

Tijdens de duur van het RRAAM-programma zijn de volgende categorieën toprisico's geïdentificeerd:

- Risico's ten aanzien van de omvang en aard van de opgaven;
- Risico's op onvoldoende middelen ten behoeve van de besluitvorming;
- Risico's t.a.v. uitstel of niet integrale besluitvorming;
- Risico's t.a.v. de optimalisatiemogelijkheden en haalbaarheid;
- Risico's op niet voldoen aan de randvoorwaarden van Natura 2000;
- Risico's voortkomend uit de samenhang met andere ontwikkelingen in de regio waarmee RRAAM raakvlakken heeft;
- Risico's t.a.v. draagvlak en (regionale) politieke steun en/of de urgentie van de drievoudige ambitie.

Lijst afkortingen

BZK Binnenlandse Zaken
CieMER Commissie Milieu Effect Rapportage
CPB Centraal Planbureau
CPP Centrum voor Publieksparticipatie
CRA College van Rijksadviseurs
ERTMS European Railway Traffic Management System
EZ Ministerie van Economische Zaken
IAK Integraal Afsprakenkader
IenM Ministerie van Infrastructuur en Milieu
MIRT Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKBA maatschappelijk kosten-batenanalyse
OV SAAL Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
PBL Planbureau voor de Leefomgeving
MER milieueffectrapportage (het product)
RAAM-brief Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markermeer
RRAAM Rijk-regioprogramma Almere-Amsterdam-Markermeer
RVOB Rijksvastgoed Ontwikkelingsbedrijf
RWS Rijkswaterstaat
TBES Toekomstbestendig Ecologisch Systeem
WAA Werkmaatschappij Amsterdam-Almere
WACW Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater
WAO Werkmaatschappij Almere Oosterwold
WMIJ Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer

Achtergronddocumenten programma RRAAM

Overeenkomsten

1. *Bestuursovereenkomst RRAAM*, RRAAM, november 2013
2. *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0.*, RRAAM, november 2013

Consultatie, participatie en zienswijzen

3. *Nota van Antwoord Zienswijzen op de ontwerp-Rijksstructuurvisie*, RRAAM, november 2013
4. *Brief van het maatschappelijk proces, RRAAM maatschappelijk proces*, november 2013
5. *Reactiedocument Consultatie 2012*, RRAAM, april 2013
6. *Advies RRAAM-werk over de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer*, RRAAM maatschappelijk proces, 12 maart 2013
7. *Oogst Consultatie 2012*, RRAAM, 7 november 2012
8. *Hoofdpijnenadvies RRAAM-werk over de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer*, RRAAM maatschappelijk proces, oktober 2012
9. *Consultatienotitie*, RRAAM, juli 2012
10. *Voorstel IJmeerlijn(en)*, Rover, 21 juni 2012
11. *Advies uitwerking alternatief Stichting Almere Bereikbaar en resultaten werkmaatschappijen Weerwater en Oosterwold*, RRAAM maatschappelijk proces, 20 februari 2012
12. *IJmeerverbinding. Een brug voor iedereen, Stichting Almere Bereikbaar*, januari 2012
13. *Advies over kansrijke oplossingsrichtingen, RRAAM maatschappelijk proces*, december 2011
14. *Briefadvies scope van de RRAAM-opgave, RRAAM maatschappelijk proces*, 14 juni 2011
15. *Meedenken over de toekomst van de Noordelijke Randstad. Participatieplan 2011-2012*, RRAAM, maart 2011

Externe adviezen

16. *Reactie van het CRA op de ontwerp-Rijkstructuurvisie*, College van Rijksadviseurs, 11 september 2013
17. *Definitief toetsingsadvies over het milieueffectrapport RRAAM*, Commissie voor de milieueffectrapportage, 28 mei 2013
18. *CRA Advies consultatienotitie RRAAM*, College van Rijksadviseurs, 19 december 2012
19. *Oplegger en oordeel gevoeligheidsanalyses verkeersberekeningen RRAAM*, RRAAM, 16 november 2012
20. *International Review Panel Report RRAAM*, LSE Cities, november 2012
21. *Second Opinion MKBA RRAAM*, Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, 30 oktober 2012
22. *Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport RRAAM*, Commissie voor de milieueffectrapportage, 3 september 2012

(Effect)onderzoek en doelbereik

23. *Beoordelingskader RRAAM*, Ecorys en DHV, 13 november 2012
24. *PlanMER RRAAM (inclusief bijlagen)*, DHV, november 2012

25. *MKBA RRAAM*, Ecorys, 22 oktober 2012
26. *Notitie Fasering*, RRAAM, 3 augustus 2012
27. *Aanvullend effectenonderzoek RRAAM*, Ecorys en DHV, 29 juni 2012
28. *RRAAM benchmark studie. Quick scan van vergelijkbare complexe ruimtelijke projecten*, RIGO, juni 2012
29. *Optimalisatie en onderzoek alternatief Stichting Almere Bereikbaar*, RRAAM, februari 2012
30. *Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen*, RRAAM, december 2011
31. *Houdbaarheid Woningbehoefteprognoses Noordvleugel*, ABF Research, 10 oktober 2011
32. *Notitie Reikwijdte en Detailniveau*, RRAAM, mei 2011

Werkmaatschappij Amsterdam-Almere (WAA)

33. *Marktscan IJmeerverbinding*, WAA, december 2012
34. *IJmetrotram alternatief Rover*, RRAAM, WAA, december 2012
35. *Het IJmeer alternatief. Eindrapport WAA*, WAA, 29 juni 2012
36. *Quick Scan optimalisatiemogelijkheden IJmeerlijn & IJmeertram*, WAA, 26 juni 2012
37. *Rapportage faseringsvariant IJtram-IJmeerlijn Rover Vervoerwaardestudie en kostenraming*, Oranjewoud, 28 juni 2012
38. *Ruimtelijk Ontwerp IJ Venster*, Gemeenten Amsterdam, Almere en Bureau Planmaat in opdracht van de WAA, 16 maart 2012
39. *Optimalisatierapport WAA. Een metro van Amsterdam naar Almere*, WAA, december 2011
40. *De Nieuwe Lijn. The Integration of Amsterdam en Almere*, Jacobs Engineering Group in samenwerking met APPM en Posad, september 2011
41. *Regiometro Amsterdam Almere. Verbinding in de blauwe metropool*, Movares in samenwerking met Allianz, Rebel Group, Stichting Natnl en Strukton, 23 september 2011
42. *M55 IJmeerlijn*, Mott MacDonald ondersteund door BACA Architects, Balancia, EconoVision, HTM Consultancy, MNO Vervat, Project & Proces Consultancy en Zwarts & Jansma Architecten, 23 september 2011
43. *Quick scan KKBA. Tolverbinding Almere-Amsterdam*, Ecorys, 1 juli 2011
44. *Een verkenning naar de kansrijkheid. Tolverbinding Almere-Amsterdam*, Goudappel Coffeng, juni 2011

Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer (WMIJ)

45. *Een goede vangst! Ontwikkelingsperspectief sportvisserij voor het Markermeer-IJmeer*, Tauw en LAGroup, 4 februari 2013
46. *Een toekomstbestendig Markermeer-IJmeer. Eindrapport WMIJ*, WMIJ, 27 september 2012
47. *Marker Wadden. Sleutel voor een natuurlijk en toekomstbestendig Markermeer*, Natuurmonumenten, 13 juli 2012
48. *Kunstmatige structuren als katalysator voor ecologie in het Markermeer-IJmeer*, Consortium Kransmeer (Tauw in samenwerking met LAGroup, Posad, Robusta en Tebezo), 13 juli 2012
49. *Ecologie en veiligheid Markermeer: twee halen één betalen*, Grontmij in samenwerking met de Vries & van de Wiel, 12 juli 2012
50. *Luwtestructuren, de essentie van het TBES. Naar een stapsgewijze realisatie van doelen*, Witteveen + Bos, ondersteund door Altenburg en

- Wymenga, Boskalis, B-WARE, HOSPER en Radboud Universiteit Nijmegen, 12 juli 2012
51. *Economische baten en financieringsinstrumenten, (Kans)rijk in natura en harde baten*, Triple E, mei 2012
 52. *Quickscan slibeffecten verbreding gedeelte vaargeul Markermeer*, Deltares, december 2011
 53. *Optimalisatierapport WMIJ. Naar een toekomstbestendig ecologisch systeem*, WMIJ, 17 november 2011
 54. *Grondstromen en natuur, Kansen voor optimalisatie*, Ecorys, november 2011
 55. *Onderbouwing ecologische optimalisaties TBES*, Arcadis, 31 oktober 2011
 56. *Uitwerking vooroever Lepelaarsplassen*, Arcadis, 31 oktober 2011
 57. *Onderzoek naar financiële potenties voor duurzame energie*, Arcadis, 7 oktober 2011
 58. *Grondstromen RRAAM en WMIJ. Oriëntatie op realisatie en economie van het TBES met de achtergrond en potenties van marktinzorg*, J.J. de With, 13 september 2011
 59. *Juridische strategie realisatie Structuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer*, AKD, 31 augustus 2011
 60. *Eindrapportage Markttoets en economische impact toerisme & recreatie Markermeer-IJmeer*, LAgrou, 30 augustus 2011
 61. *Initiële Haalbaarheidsstudie Financiële aspecten Windpark Markermeer*, MECAL, 15 juli 2011

Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater (WACW)

62. *Bestuursconvenant Almere Centrum Weerwater*, RRAAM, 20 maart 2013
63. *Concept Gebiedsontwikkelingsplan Almere Centrum Weerwater*, WACW, april 2012

Werkmaatschappij Almere Oosterwold(WAO)

64. *Bestuurlijk advies Oosterwold*, mw L. Spies, mei 2013
65. *Bestuursconvenant ter uitwerking van Oosterwold*, gemeenten Almere, Zeewolde en ministerie van Financiën, 18 september 2012
66. *Ontwikkelstrategie Almere Oosterwold: Land-Goed voor initiatieven*, WAO, maart 2012

Hollandse Brugteam

67. *Rapportage Hollandse Brug. Resultaten van het onderzoek naar alternatieven met een OV-ontsluiting via de Hollandse Brug in het kader van RRAAM*, ministerie van IenM, juli 2012
68. *Onderzoek alternatieven via de Hollandse Brug*, ministerie van Infrastructuur en Milieu, 1 december 2011

Sociaal-economische agenda (thema's IAK)

69. *Afspraken duurzaamheid Almere 2012-2014*, RRAAM, 18 september 2012
70. *Visie Cultuur 2.0*, Almere 2.0, RRAAM, juni 2012
71. *Almere, stad van talent*, Almere 2.0, RRAAM, juni 2012
72. *Almere Werkt! Programma voor het economisch offensief Almere, gemeente Almere en provincie Flevoland*, RRAAM, januari 2012

73. *Intentieovereenkomst Uitwerking IAK-programma Groenblauw*, gemeente Almere, Staatsbosbeheer, Stichting Flevolandschap, ministerie van EL&I, december 2011
74. *Themabericht Het groenblauwe raamwerk van Almere 2.0*, ministerie van EL&I, RVOB, Staatsbosbeheer, Stichting Flevo-landschap, gemeente Almere en Dienst Landelijk Gebied, in afstemming met provincie Flevoland, december 2011
75. *Convenant Stedelijke Bereikbaarheid Almere fase 1a*, ministerie van IenM, provincie Flevoland en gemeente Almere, 15 december 2011
76. *Staat van de Stad 2011*. Doorstroming en Early Warning, IAK partners, gemeente Almere, ministerie van BZK, 3 mei 2011
77. *Urban Development: The State of the Sustainable Art. International benchmark of sustainable urban development*, Dutch Research Institute for Transitions (DRIFT), Urgenda, TUDelft, International Newtown Institute, mei 2011
78. *Groei door samenwerking in Almere*, Dr. Jan Peter van den Toren, Inge van Bussel MSc., met medewerking van prof. dr. Marius Meeus, in opdracht van ministerie van EL&I in samenwerking met gemeente Almere en provincie Flevoland, januari 2011
79. *Samenvatting Stedelijke Bereikbaarheid Almere*, Almere 2.0, november 2010

Rapportages Groot Project RRAAM

80. *Vijfde voortgangsrapportage Groot Project RRAAM*, ministerie van IenM, RRAAM, 2 oktober 2013
81. *Vierde voortgangsrapportage Groot Project RRAAM*, ministerie van IenM, RRAAM, februari 2013
82. *Derde voortgangsrapportage Groot Project RRAAM*, ministerie van IenM, RRAAM, september 2012
83. *Tweede voortgangsrapportage Groot Project RRAAM*, ministerie van IenM, RRAAM, maart 2012
84. *Eerste voortgangsrapportage Groot Project RRAAM*, ministerie van IenM, RRAAM, oktober 2011
85. *Basisrapportage Groot Project RRAAM*, ministerie van IenM, RRAAM, maart 2011

RAAM-brief en IAK

86. *Integraal Afsprakenkader Almere*, ministerie van Verkeer en Waterstaat, Randstad Urgent project, 29 januari 2010
87. *Randstad-besluiten: Amsterdam-Almere-Markermeer (RAAM-brief)*, ministerie van Verkeer en Waterstaat, Randstad Urgent project, november 2009

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