

Voortgangsrapportage 3

Groot project RRAAM

Verslagperiode 1 januari 2012 – 30 juni 2012

rraam

Rijk-regioprogramma

AMSTERDAM — ALMERE — MARKERMEER

Definitieve versie 3.0 – 24 augustus 2012

Inhoudsopgave

1 Inleiding en leeswijzer—4

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

2 Op weg naar de Rijksstructuurvisie—6

- 2.1 Inleiding—6
- 2.2 Kansrijke Oplossingsrichtingen—6
- 2.3 Beoordeling kansrijke oplossingsrichtingen—8
- 2.4 Consultatienotitie—11
- 2.5 Maatschappelijk proces, publieksparticipatie en communicatie—11
- 2.6 Doelstellingen RRAAM—12

3 Stand van zaken werkmaatschappijen en Hollandse Brug alternatief—14

- 3.1 Werkmaatschappij Amsterdam - Almere (WAA)—14
- 3.2 Werkmaatschappij Markermeer - IJmeer (WMIJ)—15
- 3.3 Werkmaatschappij Almere Oosterwold (WAO)—15
- 3.4 Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater (WACW)—16
- 3.5 Hollandse Brug Alternatief—16

4 Stand van zaken sociaal economische agenda—17

- 4.1 Algemeen—17
- 4.2 Groen-Blauw casco—17
- 4.3 Duurzaamheid—17
- 4.4 Economie—17
- 4.5 Onderwijs—18
- 4.6 Cultuur—18
- 4.7 Sport—18
- 4.8 Bestaande stad / Almere tafel—19
- 4.9 Stedelijke Bereikbaarheid Almere—19

5 Stand van zaken andere projecten in relatie tot RRAAM—20

6 Projectbeheersing en rapportage—23

- 6.1 Algemeen—23
- 6.2 Financiën—24
- 6.3 Planning—24
- 6.4 Toprisico's—25

7 Stand van zaken moties en toezeggingen—29

Bijlagen bij de derde voortgangsrapportage Groot project RRAAM—31

Lijst afkortingen—32

Colofon—33

1 Inleiding en leeswijzer

1.1 Derde 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 Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, de Tweede Kamer over de voortgang van RRAAM.

Deze derde Voortgangsrapportage beslaat de periode van 1 januari t/m 30 juni 2012.

De rapportageverplichtingen van RRAAM zullen voorsnog de periode beslaan tot aan het moment van oplevering van de conceptbesluiten die, zoals vastgelegd in de RAAM-brief en het Integraal Afsprakenkader Almere (IAK), eind 2012 verwacht worden. De verkenningsfase waarin RRAAM zich nu bevindt, wordt vervolgens afgerond met onder meer een concept-Rijksstructuurvisie. De Kamer heeft aangegeven op dat moment de groot project status en de afspraken over informatievoorziening opnieuw te bezien.

1.2 Samenvatting

In de afgelopen maanden zijn de kansrijke oplossingsrichtingen nader uitgewerkt en zijn de effecten ervan in beeld gebracht.

In juni 2012 zijn een aantal onderzoeken gereed gekomen, in het bijzonder een Milieueffectrapportage, inclusief Passende Beoordeling op natuur en een Maatschappelijke Kostenbatenanalyse. Hierin is het Zuidelijk tracé, ingebracht door de Stichting Almere Bereikbaar, als extra alternatief meegenomen. Naast het onderzoeken van de effecten van een IJmeerverbinding die uitgaat van een metroverbinding tussen Almere en Amsterdam Zuid, is op verzoek van reizigersorganisatie Rover in overleg met maatschappelijke partijen in de afgelopen periode ook gekeken naar de verkeerskundige effecten en kosten van een sneltram van Almere naar Amsterdam CS.

Onderdeel van de beoordelingsfase is de consultatie van overheden, maatschappelijke organisaties, bewoners en andere belanghebbenden. Om alle beschikbare informatie zo overzichtelijk mogelijk te presenteren ten behoeve van de consultatiefase is een *consultatienotitie* opgesteld.

Op verzoek van de Tweede Kamer is begin 2012 de marktvraag ecologie RRAAM georganiseerd. Gevraagd is om alternatieve plannen voor het realiseren van een Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem die goedkoper kunnen worden uitgevoerd dan het huidige plan. De resultaten zijn sinds 13 juli 2012 beschikbaar.

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 en de uitwerking van het Hollandse Brug alternatief.

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 Basisrapportage 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. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste activiteiten in de betreffende rapportageperiode weergegeven.

2.2 Kansrijke Oplossingsrichtingen

In 2009 heeft het kabinet in principe gekozen voor uitbreiding van Almere aan met name de westkant en een verbinding via het IJmeer. Voorwaarde voor deze keuze was dat het programma RRAAM tot optimalisatie van de 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 wordt met andere complexe ruimtelijke projecten waarover positief besloten is.

De afgelopen periode is gewerkt aan de nadere uitwerking en detaillering van de maatregelen en alternatieven. Na selectie van de kansrijke oplossingsrichtingen in de Notitie Kansrijke oplossingsrichtingen¹ (NKO) in december 2011 is in 2012 de beoordelingsfase gestart met verschillende effectonderzoeken. Onder andere met behulp van een planMER en MKBA zijn de effecten van de eindbeelden van vier alternatieven onderzocht:

- Alternatief Hollandse Brug: OV-verbinding via de Hollandse brug, met upgraden van het onderliggend OV in Almere (HOV+), uitgevoerd als snelbus op de assen Almere Pampus-Centrum-Oost en Pampus-Poort, met 20.000 woningen binnendijs in Pampus en 3000 extra woningen in Centrum Weerwater en 2000 extra in Oosterwold (t.o.v. de IJmeeralternatieven).
Nader onderzochte varianten zijn een HOV als tram, IC-stop Almere Poort, toevoegen van extra hogesnelheidstreinen en een landtong.
- Alternatief IJmeerverbinding – met brug: IJmeerverbinding als metro, de route volgend van Almere Centrum-Muziekdreef-Amsterdam IJburg-Zuid-Isolatorweg, met 25.000 woningen in Pampus, met een brug over het IJmeer. Nader onderzochte varianten zijn een brug met de combinatie van een metrolijn en een IJmeerweg, en een Bijlmertak.
- Alternatief IJmeerverbinding – met tunnel: IJmeerverbinding als metro, de route volgend van Almere Centrum-Muziekdreef-Amsterdam IJburg-Zuid-Isolatorweg, met 25.000 woningen in Pampus, met een tunnel onder het IJmeer. Nader onderzochte variant is een tunnel onder IJburg.
- Alternatief zuidelijk tracé IJmeerverbinding: IJmeerverbinding als metro, de route volgend tussen Fort Pampus en de Hollandse Brug. Het traject over het IJmeer bestaat deels uit een korte brug over een ondiep deel van het IJmeer en deels uit een tunnel onder de kustzone van Muiden. De brug komt uit op een landtong waar circa 5.000 woningen in hoge dichtheden komen te staan. In totaal wordt in dit alternatief uitgegaan van 30.000 woningen in Pampus en op de landtong tezamen en 5000 woningen minder

in Oosterwold. Een nader onderzochte variant is een variant met naast een metrolijn ook een IJmeerweg. Het alternatief Zuidelijk tracé is ingebracht door de Stichting Almere Bereikbaar en is in het voorjaar van 2012 toegevoegd aan de selectie van alternatieven en varianten uit de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen RRAAM van december 2011².

De alternatieven geven op verschillende manieren invulling aan de drievoudige ambitie voor de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. Alle alternatieven gaan uit van 60.000 woningen in Almere. De verschillen zitten vooral in de maatregelen voor bereikbaarheid. Deze maatregelen leiden tot verschillen in de wijze waarop Almere onderdeel wordt van het regionale netwerk. De alternatieven zijn bij het bepalen van de effecten vergeleken met een zogeheten Nulalternatief.

In het Nulalternatief is de bouw van 60.000 woningen en de realisatie van 75.000 extra arbeidsplaatsen opgenomen. Ook is in het Nulalternatief de capaciteit van de weg- en spoorverbinding tussen Almere en het oude land en binnen Almere sterk verbeterd, door al geplande investeringen in de weg en het spoor op korte en middellange termijn (OV SAAL en weg SAA) en de ingebruikname van de Hanzelijn. Voor het Markermeer-IJmeer zit een beperkt aantal maatregelen in het Nulalternatief, waaronder de luwtmaatregelen Hoornse Hop. Daarmee levert het Nulalternatief al een bijdrage aan de drievoudige ambitie voor het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer.

In het effectenonderzoek zijn de alternatieven voor bereikbaarheid gecombineerd met drie pakketten voor natuur, die op verschillende manieren invulling geven aan de ecologische ambitie. Het is de ambitie om te komen tot een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES), enerzijds voor het keren van de autonome neergaande trend en anderzijds voor het opvangen van de eventuele extra druk van nieuwe ontwikkelingen:

1. Fase 1 TBES: maatregelen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden.
2. Fase 2 TBES: het minimale pakket om de ecologische neergaande trend te keren en een opgaande lijn tot stand te brengen;
3. Indicatief eindbeeld TBES: maximale invulling van het maatregelenpakket.

IJtram

Naast het onderzoeken van de effecten van een IJmeerverbinding die uitgaat van een metroverbinding tussen Almere en Amsterdam Zuid, zijn op verzoek van reizigersorganisatie Rover en in overleg met maatschappelijke partijen in de afgelopen periode ook de effecten van een sneltram van Almere naar Amsterdam CS, de IJtram, onderzocht. In het onderzoek is bekeken of de IJtram qua vervoerwaarde en kosten een mogelijke faseringsoptie voor het IJmeeralternatief is.

Een sneltram heeft een meer ontsluitende functie dan een metro; een metro heeft een snellere reistijd dan een sneltram. De IJtram leidt tot verbetering van de al bestaande verbinding van Almere met Amsterdam CS. Het IJmeeralternatief voegt (conform het oorspronkelijke Programma van

Eisen) een nieuwe verbinding toe naar Amsterdam Zuid. Hier zal naar verwachting in de komende periode nieuwe werkgelegenheid ontstaan. Op basis van het onderzoek naar de vervoerswaarde en de kosten van de IJtram worden in het najaar van 2012 de kosten en de baten van de IJtram doorgerekend, conform een MKBA-light aanpak. De uitkomst hiervan zal worden meegenomen in de besluitvorming over de Rijksstructuurvisie.

2.3 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.

Beoordelingskader

Het beoordelingskader (BOK) is het kader waarin vooraf de criteria zijn vastgelegd³ waarop de alternatieven ten opzichte van elkaar worden vergeleken. Het beoordelingskader is daarmee een belangrijk hulpmiddel om de gevolgen en effecten van de plannen op een transparante wijze te beoordelen. In het BOK zijn de verschillende doelen, effecten en criteria opgenomen, ingedeeld in vier hoofdthema's: people (effecten op mensen zoals woonwensen, sociale diversiteit, leefbaarheid), profit (effecten op werkgelegenheid en bereikbaarheid), planet (effecten op natuur en landschap) en haalbaarheid (kosten). De door de combinatie DHV/Ecorys uitgevoerde planMER en MKBA hebben de input gevormd voor het BOK, evenals de andere effectenstudies zoals de ruimtelijk ontwerpen, grondexploitaties, verkeersanalyses en kostenramingen.

PlanMER, Passende Beoordeling en MKBA

Middels een Milieu effect rapportage (MER), een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en een Passende Beoordeling op natuureffecten is onderzocht wat de milieu- en welvaartseffecten van de alternatieve pakketten van maatregelen zijn om de drievoudige ambitie voor de regio te realiseren, en hoe deze alternatieven zich tot elkaar verhouden. Voor elk van de alternatieven zijn de kosten en opbrengsten in beeld gebracht (integraal Financieel Kader).

Uit het onderzoek blijkt dat de verschillende alternatieven ruimtelijk anders uitwerken. Het Hollandse Brugalternatief is meer gericht op het versterken van Almere. De alternatieven met een nieuwe tweede verbinding via het IJmeer hebben als gevolg dat Almere zich sterker zal oriënteren op de regio Amsterdam.

De belangrijkste conclusies uit het effectonderzoek RRAAM zijn:

- Het Hollandse Brugalternatief heeft een positief effect op de welvaart. In de andere 3 alternatieven wegen de baten per saldo niet op tegen de kosten.
- Het Hollandse Brugalternatief kent de minst negatieve effecten op het milieu. Belangrijkste verklaring is dat in het Hollandse Brugalternatief geen nieuwe infrastructuur tussen Almere en Amsterdam wordt aangelegd.
- Naast het onderzoeken van de effecten van de alternatieven is de haalbaarheid van de plannen binnen de kaders van de

Natuurbeschermingswet (Nbw) in beeld gebracht. Alle vier de alternatieven zijn mogelijk in het licht van de Nbw, mits aan specifieke voorwaarden wordt voldaan. Het Hollandsebrug-alternatief is haalbaar met alleen mitigerende maatregelen, evenals het alternatief IJmeerverbinding met tunnel, aanvullend op fase 1 TBES. Voor de variant IJmeerverbinding met brug en het Zuidelijk tracé geldt dat de versturende aanwezigheid van de brug niet volledig kan worden gemitigeerd, en dat hierbij zowel de maatregelen uit fase 1 (voorafgaand aan de aanleg) en fase 2 (voorafgaand of gelijktijdig met de woningbouw en infrastructuur) van het Toekomstbestendig Ecologisch systeem moeten worden gerealiseerd.

Het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geven gezamenlijk een second opinion op de MKBA. De commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) adviseert op basis van het milieueffectrapport. Zowel de second opinion van de planbureaus als het advies van de Commissie m.e.r. zijn september 2012 gereed.

Vergelijking met MKBA van 2009

In 2009 hebben CPB en PBL de maatschappelijke kosten en baten van de verstedelijkings en bereikbaarheidsalternatieven voor Almere geanalyseerd. Ondanks enkele verschillen in uitgangspunten zijn de uitkomsten van de MKBA 2012 en de studie uit 2009 op hoofdlijnen vergelijkbaar. De verschillen betreffen met name een ander toekomstscenario (Global Economy in plaats van European Coordination), andere (lagere) ramingen voor het aantal bewoners en arbeidsplaatsen in Almere in 2035 en een verbeterde bereikbaarheid van Almere in het nulalternatief.

Een vergelijking van de twee studies laat zien dat er omvangrijke optimalisaties hebben plaatsgevonden tussen 2009 en 2012. Dit is met name terug te vinden in lagere kosten voor aanleg (en beheer) van nieuwe OV infrastructuur en lagere exploitatiekosten van het OV. De investeringen zijn meer dan gehalveerd. Het alternatief met een IJmeerverbinding met een brug kost nu € 1,9 miljard tegen € 4,55 miljard in 2009 (exclusief mitigerende maatregelen). Een IJmeerverbinding met een tunnel komt nu uit op € 2,3 miljard, aanzienlijk minder dan de € 5,1-5,6 miljard die in 2009 geraamd was (eveneens exclusief mitigerende maatregelen).

De baten voor de reizigers in het IJmeeralternatief zijn lager dan in de studie van 2009. Echter, de verandering in de kosten is groter dan de afname qua baten voor de reiziger, waardoor het effect op de welvaart minder negatief is dan in de studie uit 2009 (echter nog steeds negatief). Het alternatief IJmeerbrug laat in deze KBA voor de bereikbaarheidsmaatregelen een verbetering van +€ 1,7 miljard zien (maar scoort ook nog negatief). Ook de verstedelijkingscomponent is geoptimaliseerd. De baten-kostenverhouding van de bereikbaarheidsmaatregelen bedraagt in deze studie 0,4 met het Global Economy (hoge economische groei) scenario. In 2009 was dit 0,2 met het European Coordination (oude middelste economische groei) scenario. Deze twee ratio's zijn daarom niet direct een-op-een te vergelijken.

Toekomstscenario's

De berekeningen voor RRAAM hebben het scenario Global Economy (GE) als uitgangspunt. Dit is het scenario met de grootste groei van de bevolking en de economie. Het scenario Regional Communities (RC) gaat uit van een lagere groei van de bevolking en de economie. In dit toekomstscenario zijn waarschijnlijk geen 60.000 extra woningen in Almere nodig. In dat geval blijft de bouw van nieuwe woningen beperkt tot bijvoorbeeld 30.000 woningen en is geen IJmeerverbinding of HOVplus-as nodig in aanvulling op de geplande infrastructurele maatregelen. Als toch wordt uitgegaan van de bouw van 60.000 woningen in Almere in combinatie met het RC-scenario veranderen de effecten van de maatregelen. Voor het alternatief Hollandse Brug zijn deze effecten berekend. De aanname daarbij is dat de 60.000 woningen in een langere periode tot stand komen: 30.000 woningen in de periode tot 2035 en 30.000 woningen in de periode tot 2060. Ook gaan de berekeningen uit van een lagere prijs van de nieuwe woningen en lagere inkomens dan in het GE-scenario. Het resultaat is dat het alternatief Hollandse Brug in het RC-scenario een negatief welvaartssaldo kent. Met name de woningopbrengsten nemen sterk af. Ook de baten door reistijdwinst zijn in het RC-scenario 35% lager dan in het GE-scenario. Bij vergelijkbare verlaging van de baten verslechtert het welvaartssaldo van de alternatieven met een IJmeerverbinding verder ten opzichte van het GE-scenario.

Een andere stad

Uit de onderzoeken blijkt dat er meerdere argumenten zijn die bij een afweging kunnen worden betrokken. Zo zorgt een nieuwe verbinding voor een andere stedelijke ontwikkeling van Almere die beter aansluit bij de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Almere wordt meer onderdeel van de MRA. Met de IJmeerverbinding ontstaat een tweede verbinding tussen Amsterdam en Almere, waarmee de robuustheid van de verbinding tussen Almere en Amsterdam verbetert. Door de IJmeerlijn worden met name de gebieden IJburg en Pampus beter ontsloten. Hierdoor zal Almere meer verknoopt worden aan de Amsterdamse regio. In het HB-alternatief wordt in de bestaande stad meer ontwikkeld en Almere met Amsterdam verbonden via bestaande stations met de knooppunten in de MRA. Omdat de huidige onderzoeken hier deels maar niet volledig antwoord op geven, heeft de Stuurgroep een vraag gesteld over de betekenis én de effecten van de verschillende bereikbaarheids-/verstedelijkingsmodellen voor de stad en de positie van Almere in de regio. Mede naar aanleiding hiervan is een onderzoek uitgezet bij de London School of Economics (LSE). Dit onderzoek levert een onafhankelijke internationale review op, waarbij deels gebruik wordt gemaakt van de kennis die LSE heeft opgedaan met projecten in London en Hamburg. Het onderzoek zal in oktober 2012 worden afgerond.

2.4 Consultatienotitie

De onderzoeken zijn onderdeel van de beoordelingsfase. Onderdeel van de beoordelingsfase is tevens de consultatie van overheden, maatschappelijke organisaties, bewoners en andere belanghebbenden. Om alle beschikbare informatie zo overzichtelijk mogelijk te presenteren is ten behoeve van de consultatiefase een *consultatienotitie* opgesteld. Met deze notitie krijgen belanghebbenden inzicht in de plannen van RRAAM. De consultatienotitie geeft op neutrale wijze samenvattende informatie over de ambitie, het proces, de vraag naar woningen en de strategie van organische ontwikkeling en een gefaseerde aanpak. Daarnaast beschrijft het de alternatieven voor de lange termijn en de effecten op hoofdlijnen.

2.5 Maatschappelijk proces, publieksparticipatie en communicatie

Het advies dat het maatschappelijk RRAAM-werk, onder leiding van Guido van Woerkom, in december 2011 uitbracht met het oog op de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen, is de basis geweest voor verdere afstemming en samenwerking tussen het maatschappelijk en ambtelijk proces RRAAM.

Door het gezamenlijk organiseren van een optimalisatiebijeenkomst en andere overleggen met experts is bereikt, dat het voorstel voor een zuidelijk tracé van de IJmeerverbinding, ingebracht door de Stichting Almere Bereikbaar, verder is geoptimaliseerd. Hierdoor werd het mogelijk het zuidelijk tracé mee te nemen in de PlanMER/MKBA.

De maatschappelijke partijen hebben ook het IJtram-voorstel van de vereniging Rover (Reizigers Openbaar Vervoer) ingebracht. Naast de metroverbinding van Almere naar Amsterdam-Zuid is nu ook een variant met een sneltram (ook wel metrotram genoemd) naar Amsterdam CS onderzocht.

In maart 2012 organiseerde het maatschappelijk proces samen met RRAAM een ontwerpatelier Organisch Ontwikkelen. Maatschappelijke organisaties en ambtenaren constateerden, dat het zowel gewenst als onvermijdelijk is, om voor de RRAAM-opgave te streven naar een combinatie van 'planmatig' en 'organisch' ontwikkelen. Dat vraagt om een bijzondere, 'adaptieve' strategie. Kern daarvan is een stapsgewijze aanpak, die voldoende ruimte laat om in te spelen op onverwachte ontwikkelingen en waarin (definitieve) keuzen pas worden gemaakt op het moment dat onzekerheden zo klein mogelijk zijn. Deze strategie wordt door het RRAAM-werk en door RRAAM zelf verder uitgewerkt.

Daarnaast heeft het RRAAM-werk een checklist met zeven criteria opgesteld, als aanvulling op het beoordelingskader RRAAM, om scherper te kunnen toetsen in hoeverre de plannen tegemoet komen aan de brede ambitie voor het gebied. Het gaat daarbij om een inschatting van de kansen voor gewenste ontwikkelingen en om moeilijk in objectieve criteria te vangen aspecten die verbonden zijn met de belevingswaarden in de regio. Het RRAAM-werk heeft aan de hand van de checklist inzicht gekregen in de sterke punten van de

verschillende onderzochte alternatieven en zal dit combineren in en benutten voor de adaptieve strategie.

In samenhang met het maatschappelijk proces, zijn ook de voorbereidingen gestart voor de consultatiefase (2 juli-7 september), waarin het brede publiek uitgenodigd wordt via het Centrum Publiekparticipatie te reageren op de onderzoeksresultaten van RRAAM.

Op 15 maart 2012 vond de halfjaarlijkse bijeenkomst met regionale en lokale overheden plaats, waarin bestuurders door de Stuurgroep RRAAM werden bijgepraat.

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

2.6 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 eind 2012. Dit komt te staan in de nog op te stellen concept-Rijksstructuurvisie. Producten zijn vervolgstudies en het op onderdelen starten van de uitvoering.

De korte termijn (2012) 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.

Op basis van cijfers van de gemeente Almere blijkt in 2011, ondanks de crisis op de woningmarkt, 921 woningen te zijn gebouwd (in 2010 ging het om 1641 woningen). Uit het bij de tweede Voortgangsrapportage gevoegde Woningbehoefteonderzoek uit 2011 is gebleken dat de

langetermijnwoningbehoefte-prognose houdbaar blijft.
Eind 2012 zal in de concept-Rijksstructuurvisie, conform de uitspraken daarover in de Basisrapportage, een geactualiseerde dienstregeling worden opgenomen, gebaseerd op de dan beschikbare gegevens over de ontwikkelingen.

3 Stand van zaken werkmaatschappijen en Hollandse Brug alternatief

3.1 Werkmaatschappij Amsterdam – Almere (WAA)

De WAA heeft de opdracht om de financiële optimalisatiemogelijkheden van een westelijke ontwikkeling van Almere en de aanleg van een IJmeerverbinding in beeld te brengen.

Het in december 2011 geformuleerde integrale IJmeeralternatief (met brug en tunnel) en de bijbehorende varianten (IJmeerweg, tunnel onder IJburg en Bijlmertak) is door marktpartijen in 2012 verder uitgewerkt. Het IJmeeralternatief loopt via de ringlijn van het bestaande metronet in Amsterdam van Diemen Zuid, via IJburg en het IJmeer naar Almere Pampus en dan naar het station Almere Centrum.

De kosten van het IJmeeralternatief zijn geraamd op € 1,9 mld. met een brug over het IJmeer. Dat is aanzienlijk minder dan de referentie met een trein van € 4,5 mld. (prijsspeil 2011). Het IJmeeralternatief met een tunnel is geraamd op € 2,3 mld. De belangrijkste besparing is het voorkomen van aanleg van nieuwe infrastructuur door het meerijden op het Amsterdamse metronet. Daarnaast kan de nieuwe infrastructuur, waaronder de viaducten en brug, voor een metro lichter worden geconstrueerd dan bij een trein. Ook de jaarlijkse kosten van beheer en onderhoud zijn aanzienlijk lager dan de referentie.

Daarnaast is het stedenbouwkundig vlekkenplan voor Almere Pampus, het IJ Venster, gereed gekomen. Dit is door een team bestaande uit medewerkers van de gemeenten Amsterdam en Almere opgesteld. Er worden in het IJ Venster woningen in gedifferentieerde milieus aangeboden om zo ook nieuwe doelgroepen aan te trekken om in Almere te wonen of werken. Dit plan is ook tot stand gekomen met het oog op goede afzetbaarheid van de woonmilieus op de markt door slim met dichtheden en ruimtelijke kwaliteit te spelen. De grondexploitatie is fors verbeterd t.o.v. de referentie en is bijna sluitend. In het plan zijn 25.000 woningen binnendijks gesitueerd en is afgezien van een IJland of een landtong. Tot slot heeft de WAA een voorstel voor de fasering van het IJmeeralternatief en de varianten uitgewerkt en in een marktscan slimme financieringsconstructies verkend.

Al deze resultaten zijn gevat in het eindrapport van de WAA "Het IJmeeralternatief" dat op 21 juni 2012 in de Stuurgroep RRAAM is vastgesteld. Dit rapport is een bouwsteen voor de concept Rijkstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer.

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 ligt de nadruk in 2012 op de marktvraag en de financiering. De Stuurgroep RRAAM heeft in april 2012 ingestemd met een door Rijkswaterstaat uit te voeren verkenning naar optimalisatie van zand- en grondstromen binnen het Markermeer.

Marktvraag

Op verzoek van de Tweede Kamer is begin 2012 de marktvraag Ecologie RRAAM georganiseerd. In maart 2012 is de aanbesteding gepubliceerd. 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. Er zijn 10 inzendingen ontvangen in de aanbestedingsprocedure. De inzendingen vertegenwoordigden samen ca 35 marktpartijen.

Op 18 april zijn op voordracht van een Beoordelingscommissie drie consortia geselecteerd om hun ingediende ideeën verder uit te werken. De hoofdinstituten van deze consortia zijn Witteveen+Bos, Grontmij en Tauw.

De resultaten van de marktvraag zijn sinds 13 juli 2012 beschikbaar. De resultaten zijn onderdeel van de consultatiefase RRAAM en worden, evenals het plan Marker Wadden van Natuurmonumenten, meegenomen in de besluitvorming in het kader van de concept-Rijksstructuurvisie.

Rapport Triple E

In opdracht van de WMIJ is het rapport “(Kans)rijk in Natura en harde baten” door Triple E opgeleverd over de baten van de ecologie in en rond Markermeer-IJmeer.

3.3 Werkmaatschappij Almere Oosterwold (WAO)

De ontwikkelstrategie Almere Oosterwold, Land-Goed voor Initiatieven, is in het voorjaar van 2012 gereedgekomen en 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.

Momenteel worden afspraken gemaakt tussen de gemeente Almere, de gemeente Zeewolde, het RVOB, het Waterschap Zuiderzeeland en de provincie Flevoland over de voorbereidende werkzaamheden om tot uitvoering te komen van Almere Oosterwold.

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. Onder de titel *'Growing Green Cities - a call to action'* hebben Almere en Flevoland in samenwerking met verschillende partners waaronder het RVOB en Rijkswaterstaat, een bidboek uitgebracht voor het organiseren van de Floriade 2022 in het hart van de stad, namelijk het werkgebied van de WACW. De Floriade is een van de kanskaarten, die in het Concept Gebiedsontwikkelingsplan Almere Centrum Weerwater zijn beschreven. Meer informatie: www.floriadealmere.nl

3.5 Hollandse Brug Alternatief

Onder verantwoordelijkheid van het Rijk heeft het projectteam Hollandse brug gewerkt aan de uitwerking en optimalisatie van het Hollandse brug alternatief.

Het in december 2011 geformuleerde alternatief voor een OV-verbinding via de Hollandse brug, met het ruimtelijk ontwikkelmodel 'Ontwikkel-as', met 20.000 woningen binnendijs in Pampus, is in de afgelopen periode nader onderzocht en uitgewerkt. Het alternatief bestaat uit het realiseren van een goede externe en interne OV-ontsluiting. De interactie met andere steden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt na de invoering van hoogfrequent spoorvervoer (6 Intercity's en 6 Sprinters per uur richting Amsterdam middels OV SAAL MLT) verder vergroot door het HOVplus concept in Almere. Door het HOVplus concept worden de nieuwe gebieden (Pampus, Weerwater en Oosterwold) goed met elkaar, met het centrum en met bestaande treinstations verbonden.

Binnen het alternatief zijn vier varianten uitgewerkt: Intercity stop in Almere Poort, het doortrekken van Hogesnelheidstreinen van Amsterdam Zuid naar Almere, introductie van een tramconcept in Almere en het creëren van een landtong.

Het ruimtelijk model laat mogelijkheden zien voor gebiedsontwikkeling voor Almere, passend bij een OV-ontsluiting via de Hollandse brug. Er kan mede door de verbetering van de bereikbaarheid diversiteit worden geboden in woon- en leefmilieus. Het HOVplus biedt een verbetering van de bereikbaarheid voor de nieuwe gebiedsontwikkelingen Pampus en Hout en leidt tot een toename van het aantal OV-reizen over de Hollandse brug. Een Intercitystop op Almere Poort leidt tot een verdere verbetering van de bereikbaarheid voor de gebieden Poort en Pampus.

In de rapportage Hollandse brug zijn de resultaten van het onderzoek naar alternatieven met een OV-ontsluiting via de Hollandse Brug weergegeven. Dit rapport is een bouwsteen voor de concept Rijksstructuurvisie.

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 gebiedsdoelstellingen. Onderstaand een overzicht van de stand van zaken en voortgang bij de diverse thema's die vallen onder de sociaal-economische agenda.

4.2 Groen-Blauw casco

Dit betreft de uitbreiding en ontwikkeling van een nieuw groenblauw raamwerk (700 ha) en versterking van het bestaande groenblauwe casco van Almere (600 ha).

In december 2011 is de intentieovereenkomst Groen Blauw ondertekend. Daarin is de intentie vastgelegd om binnen twee jaar te komen tot een start van de uitvoering van de eerste drie deelgebieden van de totaal 14 deelgebieden van het groenblauwe raamwerk. Voor elk van de drie prioritaire gebieden wordt toegewerkt naar een samenwerkingsovereenkomst.

4.3 Duurzaamheid

Er is door het Rijk, de provincie Flevoland, het Waterschap Zuiderzee-land en de gemeente Almere gewerkt aan het opstellen van een afsprakenkader „Afspraken Duurzaam Almere 2012-2014“, met daarin zowel doelstellingen voor de lange termijn als een aantal uitwerkingen voor de korte termijn. De essentie van deze afspraken zullen in de Rijksstructuurvisie worden meegenomen.

4.4 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 het economisch programma wordt een jaarprogramma economie opgesteld op basis waarvan periodiek overleg zal plaatsvinden tussen de gemeente Almere, de provincie Flevoland en het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I).

4.5 Onderwijs

Het thema onderwijs beslaat zowel het primair als het hoger onderwijs. De gemeente Almere en de onderwijsbesturen hebben door het Kohnstamm Instituut onderzoek laten doen naar achterblijvende onderwijsresultaten in het basisonderwijs in Almere. Daaruit komt geen eenduidige oorzaak voor de achterblijvende resultaten. De verklaring zit voornamelijk in het samenspel van de snelle groei van de stad en interne onderwijsfactoren.

De snelle groei van het aantal leerlingen in de afgelopen decennia, sub-optimale huisvesting ten gevolge van de groei en relatief grote tussentijdse in- en uitstroom van leerlingen zijn factoren die een rol spelen bij de achterblijvende kwaliteit van het onderwijs. Daarnaast spelen een aanzienlijke vernieuwingsdrang en een geringe gerichtheid op opbrengstgericht werken een rol.

Het onderzoek heeft input gegeven voor de gespreksonderwerpen tussen Rijk en regio tijdens de Almere Tafel van 14 juni 2012. Tijdens dit overleg is afgesproken dat de gemeente Almere, de Almeerse onderwijsinstellingen en het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) verder bespreken hoe de kwaliteit van het Almeerse primair onderwijs geborgd kan worden bij de volgende groeiopgave van de stad.

Wat betreft het hoger onderwijs geldt dat Windesheim Flevoland inmiddels is gerealiseerd. Windesheim Flevoland wordt in de komende jaren – in samenwerking met regiopartijen en overige betrokkenen – verder uitgebouwd.

4.6 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: Nationale voorzieningen koppelen aan Almeerse kwaliteiten; Versterking van het cultureel middenveld; „Ik maak mijn eigen cultuur in Almere“; en Cultuureducatie en talent-ontwikkeling.

Op basis van deze visie maken Almere, de provincie Flevoland en het ministerie van OCW afspraken over de realisatie.

4.7 Sport

De gemeente Almere, provincie Flevoland, ministerie van VWS en NOC*NSF hebben de visie 'Sport 2.0' ontwikkeld, waarin een integrale sportinfrastructuur en de bijdrage van sport aan sociale cohesie en integratie in Almere nader is uitgewerkt.

Centraal in deze visie staat een 'piramide', bestaande uit drie samenhangende niveaus. Aan de basis staat 'de stad als sportveld'. Samenwerking tussen de terreinen sport, welzijn, onderwijs en gezondheidszorg wordt zodanig georganiseerd dat iedereen in staat wordt gesteld verschillende sporten te beoefenen en een leven lang te sporten binnen de sport die bij hem of haar past. De middelste laag wordt gevormd door de 'stad voor talent'. Almere is de stad waar jeugd en jongeren hun talent ontdekken. Verdere ontwikkeling

wordt gestimuleerd en professioneel begeleid. Aan de top staat 'de stad die uitblinkt'. In Almere zijn topsporters, topsportvoorzieningen en evenementen die de inwoners motiveren om te sporten en inspireren tot het behalen van hun eigen top(sport)prestaties.

Op basis van de visie zijn partijen (conform IAK afspraak) in overleg om tot concrete afspraken te komen voor een eerste fase van implementatie van de visie.

4.8 Bestaande stad / Almere tafel

Ter voorkoming van mogelijke negatieve effecten op de sociaal-economische situatie in de bestaande stad, als gevolg van de groei van Almere, wordt de ontwikkeling van de bestaande stad actief gemonitord. De wethouder van Almere en de minister van BZK overleggen jaarlijks over de ontwikkeling van de concurrentiekracht van bestaande woon- en werkmilieus en de eventuele gewenste c.q. noodzakelijke preventieve acties.

Op 14 juni 2012 heeft de 2e Almere Tafel plaatsgevonden. Er is gesproken over de tweede Staat van de Stad en het prototype van het Early Warning System. Het Early Warning System brengt trends, ontwikkelingen en effecten van de doorstroom op wijken in kaart. Ook het onderwerp kwaliteit van het primair onderwijs in relatie tot de groei van de stad is besproken (zie paragraaf 4.5).

Begin 2011 is door de gemeente Almere, lokale partners en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) afgesproken om een prototype van een Early Warning Systeem (EWS) te ontwikkelen. Het Early Warning System gaat over trends, ontwikkelingen en effecten van de doorstroom op wijken en moet helpen voorkomen dat buurten ongemerkt in de greep komen van een proces van achteruitgang.

Afgelopen maanden is het prototype Early Warning Systeem gebouwd. Op 14 juni hebben Almere en het ministerie BZK samen een besluit genomen om het EWS verder te ontwikkelen. Onderdeel van een principebesluit voor de bouw van het EWS is een investeringsplan en exploitatieopzet. De gemeente en BZK werken aan een voorstel voor een investeringsplan, exploitatieopzet en mogelijke cofinanciering.

4.9 Stedelijke Bereikbaarheid Almere

De uitvoering van het convenant 1^e fase Stedelijke Bereikbaarheid, dat eind 2011 is getekend, wordt voorbereid. Het betreft een maatregelenpakket met onder meer fietsonderdoorgangen (A6 en Hogering), verbreding van de Waterlandseweg en van een deel van de Hogering, ontsluitingsmaatregelen Almere Hout en benuttingsmaatregelen.

5 Stand van zaken andere projecten in relatie tot RRAAM

Algemeen

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

Op 30 maart 2012 heeft de heer Alders, in aanwezigheid van de leden van de regionale Alderstafel Lelystad, advies uitgebracht. Het kabinet had de heer Alders in 2009 verzocht advies uit te brengen over de ontwikkeling van de burgerluchtvaart op de luchthavens Eindhoven en Lelystad en de nationale capaciteitsvraag naar luchtvaart als vervolg op zijn advies over Schiphol.

De heer Alders heeft de afgelopen jaren overleg gevoerd met omwonenden, lokale en regionale bestuurders, het Rijk, werkgevers, de milieubeweging en de luchtvaartsector. Hieruit is een advies tot stand gekomen dat ruimte biedt voor de duurzame ontwikkeling van commercieel luchtverkeer op vliegveld Lelystad. Een ontwikkeling die de regionale economie in de provincie Flevoland stimuleert. Het advies is een belangrijke stap in het invullen van een selectieve ontwikkeling, samen met de luchthaven Eindhoven, waarbij Lelystad als regionale luchthaven een rol krijgt in de opvang van het niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol. Daarbij draagt de groei van de luchthaven bij aan de economische ontwikkeling van de regio; waaronder een groeiende werkgelegenheid. Het advies gaat uit van een gefaseerde uitbreiding van het aantal vliegbewegingen. In de eerste fase vanaf 2015 mogen circa 25.000 extra vliegtuigbewegingen plaatsvinden. Daarna zal door middel van een evaluatie worden getoetst of de voorwaarden waaraan de ontwikkeling is verbonden, zijn nagekomen. Als dat het geval is, wordt de tweede fase van de overeengekomen groei vrijgegeven die vanaf 2020 ruimte biedt om door te groeien naar 45.000 vliegtuigbewegingen. Deze ontwikkeling moet het rijk vastleggen in een nieuw luchthavenbesluit.

T.b.v. het advies heeft de heer Alders ook gekeken naar de effecten van de groei op Lelystad Airport op andere regionaal-ruimtevrage functies; zoals woningbouw, natuur en windenergie. Daaruit is gebleken dat bij deze ontwikkeling er geen wettelijke geluidscontouren over Oosterwold komen te liggen die de ambitie voor Almere planologisch belemmeren. Evenwel kan niet uitgesloten worden dat er in dit gebied overlast ervaren kan worden door het toenemende luchtvaartverkeer. Omdat de ontwikkeling van Oosterwold een relatief groot ontwikkelingsgebied beslaat, hoeft deze hinderbeleving niet direct een belemmering voor de ontwikkelingsmogelijkheden van Oosterwold te zijn.

Naar alle verwachting zal het kabinet in september een reactie op dit advies

uitbrengen en aan uw Kamer aanbieden.

OV SAAL (korte en middellange termijn)

Ten aanzien van de korte termijn maatregelen voor OV SAAL zijn in 2010 en 2011 twee tracébesluiten genomen. De besluiten omvatten een pakket maatregelen waarmee de capaciteit en kwaliteit op het spoor wordt verbeterd en een verhoging van de frequentie mogelijk wordt. Zo kan het aantal treinen tussen Almere en Amsterdam in de periode tot 2016 groeien naar twaalf treinen per uur per richting. Met de korte termijn maatregelen is in totaal een investering van ca. € 900 mln. gemeoid.

Op basis van het onderzoek naar de middellange termijn is in april 2011 geconstateerd dat er twee kansrijke varianten beschikbaar zijn waarmee hoogfrequent spoorvervoer in de SAAL-corridor kan worden gerealiseerd. 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, die voorzien zijn voor eind 2012. Momenteel worden de resultaten van de kansrijke varianten nog geactualiseerd ten aanzien van een aantal actuele ontwikkelingen. Voor de Middellange Termijn is een bedrag van ca. 650 miljoen euro gereserveerd.

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

380 kV

Het onderzoek naar de inpassing van de Noord-West 380 kV verbinding in het RRAAM-gebied is begin 2012 afgerond. Tijdens het afronden van dit vervolgonderzoek is vanuit TenneT het signaal afgegeven dat de benodigde uitbreiding van de transportcapaciteit in deelgebied 4 van Ens naar Diemen (en daarmee ook het traject Lelystad-Diemen) wellicht minder omvangrijk zou hoeven te zijn dan eerder werd gedacht. Het bouwen van een geheel nieuwe verbinding zou in dat geval niet op korte termijn noodzakelijk zijn om te voorzien in de benodigde uitbreiding van transportcapaciteit. In april 2012 is dit door TenneT schriftelijk bevestigd door middel van een brief aan het ministerie van EL&I.

In deze brief informeert TenneT EL&I over een wijziging van de scope van het project Noord-West 380 kV. TenneT geeft aan dat uit de analyse die is uitgevoerd in het kader van het Kwaliteits- en Capaciteitsdocument 2011, is gebleken dat slechts een beperkte vergroting van de capaciteit benodigd is tussen Lelystad en Diemen. Deze beperkte vergroting van de capaciteit kan plaatsvinden zonder fysieke ingrepen aan masten of geleiders. De huidige masten en geleiders kunnen in gebruik blijven. Daardoor is het niet langer noodzakelijk om een nieuwe inpassing te vinden voor de verbinding tussen het station bij Lelystad en het station bij Diemen. Het project in dit deelgebied is daarmee beëindigd. De Noord-West 380kV-verbinding zal daarmee geen onderdeel uitmaken van de Rijksstructuurvisie Amsterdam Almere Markermeer.

Hoornse hop

In het bestuurlijk overleg RRAAM van 15 december 2011 is afgesproken te starten met een MIRT-verkenning naar mogelijke luwtemaatregelen in het Hoornse Hop als onderdeel van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) Markermeer/IJmeer. Dit is de meest geschikte locatie gezien de ondiepte en de ecologische situatie waar goed op aangesloten kan worden. Voor uitvoering van deze maatregel(en) maakt het rijk € 6 miljoen vrij (zie ook kamerstuk 33 000 XII, Vaststelling van de begrotingsstaten van IenM (XII) voor het jaar 2012 en kamerstuk 32500-A nr. 83 Afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011). Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 7 mei 2012 besloten om € 1,5 miljoen beschikbaar te stellen. Provinciale Staten van Flevoland hebben hetzelfde gedaan op 11 juli 2012. Er is nu een totaalbudget van € 9 miljoen euro beschikbaar. De MIRT-verkenning zal na de zomer van 2012 van start gaan, in nauwe samenwerking met regionale en lokale overheden en belanghebbende partijen.

IJburg

Het college van B&W van Amsterdam heeft op 7 juni 2012 besloten land te maken voor het toekomstige Centru-meiland van IJburg II. Het college maakt hiermee verdere ontwikkeling van IJburg II mogelijk. De investering in het nieuwe land is beperkt tot € 8,9 miljoen. Verdere investeringen in IJburg II zijn afhankelijk van het tempo waarin de bouwgrond wordt afgenomen.

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. Taken, verantwoordelijkheden en sturingslijnen zijn helder en zijn niet veranderd.

Scopemanagement

Essentie van een verkenningsfase is dat wordt toegewerkt naar uitwerking van de verschillende oplossingsrichtingen en dat er trechtering plaats vindt. Dat betekent dat logischerwijze de scope van de onderliggende onderzoeken die in het programma worden uitgevoerd in veel gevallen is bijgesteld.

Het onderzoek naar een IJmeerverbinding is in overleg met maatschappelijke organisaties uitgebreid met een alternatief via het Zuidelijk Tracé en een IJtramvariant naar Amsterdam centraal. Het alternatief Zuidelijk Tracé is als volwaardig alternatief meegenomen in het planMER/MKBA-traject. De IJtramvariant is bekeken als mogelijke faseringsoptie voor het IJmeeralternatief en wordt in het najaar van 2012 voorzien van een zogenaamde MKBA-light.

Dit alles past binnen de algemene bandbreedtes van het RRAAM-programma.

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. Meerdere audits zijn uitgevoerd door onafhankelijke bureaus. Het financieel kader en alle daarin opgenomen financiële beslisinformatie is van een audit voorzien door FAKTON. Haskoning heeft een audit uitgevoerd op de effectiviteit van de in het WMIJ-rapport opgenomen maatregelen en de kosten daarvan. Arcadis heeft een audit uitgevoerd naar de plausibiliteit van het vervoersontwerp en kosten van de infrastructuur van alle hoofdalternatieven.

Het beeld wat hier overall uit naar voren komt is dat de beslisinformatie over het geheel een financieel deugdelijk beeld van de opgave geeft en de

gehanteerde prijzen, technische oplossingen en andere gegevens binnen redelijke bandbreedtes blijven, behorende bij een verkenningsfase. Zo nodig zijn aanbevelingen verwerkt in de eindrapporten. Veel aanbevelingen hebben vooral een functie in een vervolgtraject.

Het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geven gezamenlijk een second opinion over de MKBA. De commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) adviseert op basis van het milieueffectrapport.

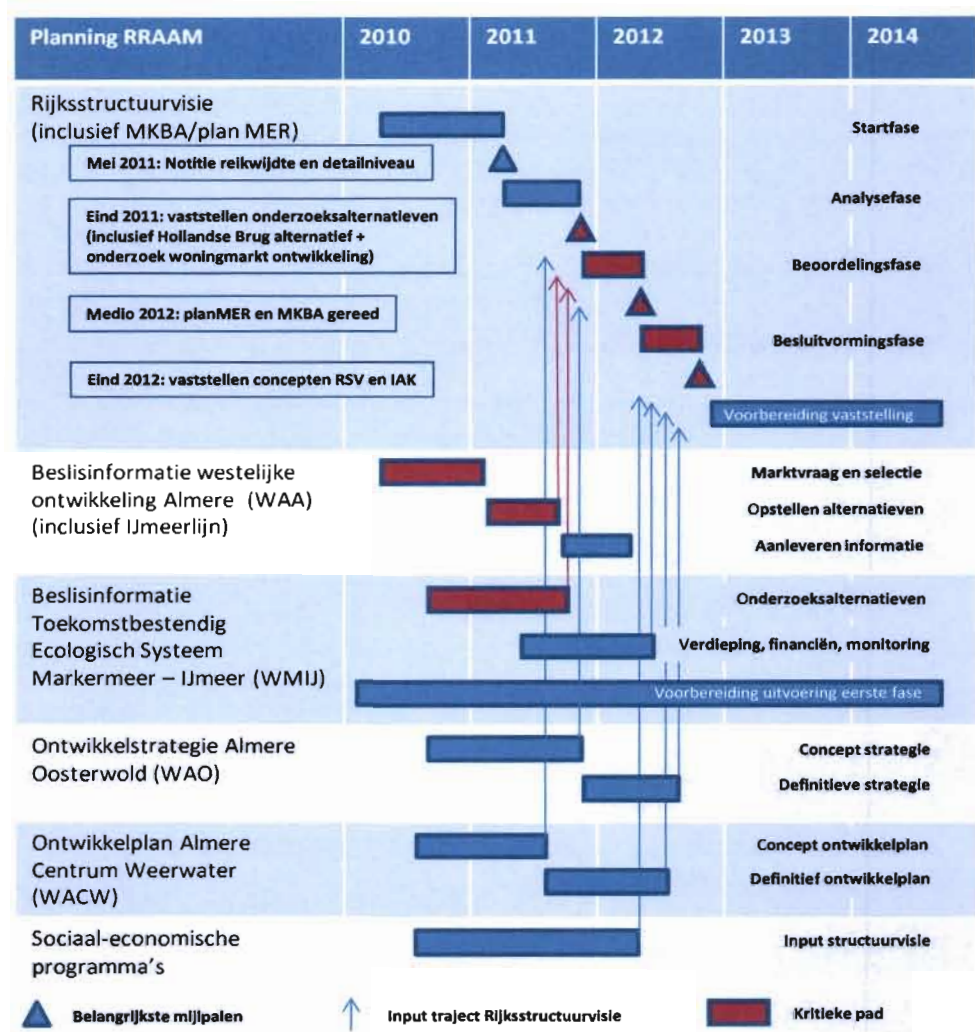
6.2 Financiën

Proceskosten

De besteding van de procesbudgetten voor RRAAM (incl. de WMIJ) blijft in grote lijnen binnen de begrotingen die hiervoor zijn opgesteld en geaccordeerd in de Stuurgroep RRAAM. Van het totaal beschikbare budget van ruim € 16 mln. is nu ca. € 15 mln. belegd zodat derhalve nog ca. € 1 mln. resteert voor de periode waarin de concept-Rijksstructuurvisie zijn beslag moet krijgen. Daarnaast is nog een bedrag van € 0.95 mln. gereserveerd, voornamelijk om de inzet van rijk en regio in 2013 (traject richting definitieve Rijksstructuurvisie) mee te financieren.

6.3 Planning

De planning met betrekking tot de korte termijn doelstelling van RRAAM zoals in onderstaande tabel is weergegeven, is opgenomen in de Basisrapportage. In de periode van januari t/m juni 2012 zijn geen afwijkingen te constateren ten opzichte van deze eerder vastgestelde planning. Alle deadlines zijn gehaald en hoofdproducten zijn op tijd opgeleverd. Op het niveau van de verschillende werkmaatschappijen en deelprojecten is gewerkt met gedetailleerde plannings. 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 besluitvormingsfase worden doorgezet.



6.4 Toprisico's

Ten aanzien van de in de basisrapportage benoemde top risico'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 actualisatie plaatsgevonden. Net als in de tweede helft van 2011 zijn ook in de eerste helft van 2012 veel activiteiten ontplooid om de risico's zo veel mogelijk te beheersen en te minimaliseren. Veel van de risico's worden in algemene zin afgedekt en beheerst door de hoofdactiviteiten van RRAAM, zoals het onderzoekstrajet van MKBA en planMER, het doorvoeren van forse kostenoptimaliseringen, het betrekken van de markt, het werken aan faseringsmogelijkheden en het uitwerken van een organische aanpak. Binnen de diverse deelprojecten van RRAAM, als ook op managementniveau hebben regelmatig risicosessies plaatsgevonden en heeft

actieve monitoring plaatsgevonden.

In een Kamervraag naar aanleiding van de behandeling van de Tweede Voortgangsrapportage tijdens het AO MIRT van 28 juni 2012 is gevraagd om per top risico aan te geven wat de beheersmaatregelen zijn en wat het rest risico is in tijd, kosten en kans. Toegezegd is hier in deze nieuwste Voortgangsrapportage op in te gaan.

Hieronder treft u de lijst van actuele top risico's aan, inclusief de belangrijkste beheersmaatregelen. Het rest risico voor de planning is uitgedrukt in mogelijke vertraging van de beoogde besluitvorming in december 2012 en dus gekoppeld aan de korte termijn doelstelling van RRAAM voor 2012 en niet aan de lange termijn doelstelling.

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 en natuur. Op moment dat het politiek 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 2012 in gevaar.

Beheersmaatregelen

Zoeken naar andere externe financieringsbronnen (een voorbeeld hiervan is de marktuitvraag ecologie).

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).

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 de gevolgen groot zijn.

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.

Continue zoeken en benadrukken van synergie tussen belangen.

Het opstellen van gezamenlijke documenten waarin het integrale verhaal wordt verteld (zoals bijvoorbeeld het gezamenlijk opgestelde 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 levert groot inzicht 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 volgt eind augustus 2012).

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.

Beheersmaatregelen

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

Kans van optreden en mogelijke gevolgen voor planning:

Dit risico is sterk afgenomen. Ten aanzien van de 380kV is het risico inmiddels weggevallen omdat er geen probleem meer speelt, aangezien er geen nieuwe verbinding meer nodig is die het RRAAM-gebied zou doorsnijden. Mogelijke gevolgen voor de planning: < 1 maand.

Risico ten aanzien van onderzoeksresultaten

Het risico is dat laat in het proces nog nieuwe onderzoeksgegevens worden gewenst, bijvoorbeeld met het inbrengen van extra alternatieven en verzoeken tot meer (detail-) informatie. De vraag van de Tweede Kamer om te komen met een Markttuitvraag voor de natuurontwikkeling Markermeer- IJmeer is een ander voorbeeld. Omdat de tijdsdruk hoog is, bestaat het risico dat fouten worden gemaakt in de afstemming tussen de onderzoeken.

Beheersmaatregelen

Input (aannames, uitgangspunten) helder documenteren.

Focus op hoofdlijnen behouden en op detailniveau dat behoort bij een verkenningsfase.

Scherp oog houden voor kwaliteit in samenhang met de planning

Voortdurende kwaliteitscontrole, zowel intern als door externe onafhankelijke partijen (zoals Commissie MER en de planbureaus) en het uitvoeren van audits.

Kans van optreden en mogelijke gevolgen voor planning:

Dit risico is met het gereedkomen van de onderzoeken reeds flink afgenomen, maar blijft aandacht vragen. Mogelijke gevolgen voor de planning: 1 tot 3 maanden.

7 Stand van zaken moties en toezeggingen

Afgehandelde moties (zie ook hoofdstuk 3.5 van de Basisrapportage)

- Motie 31089/64. (Linhard, 25-11-2009): Verzoek om ervoor te zorgen dat een toereikend economische programma om 100.000 arbeidsplaatsen te creëren, wordt opgezet om de toekomstige schaalessprong te dragen en dit programma in 2012 aan de Kamer te sturen.
Stand van zaken: Deze motie heeft op hoofdlijnen zijn uitwerking gekregen in paragraaf 7 (Economie) van het Integraal Afsprakenkader Almere (IAK) van 29 januari 2010. Daarnaast heeft de regio, in samenwerking met betrokken Rijkspartijen, een economisch programma opgesteld. Dit programma is op 20 juni 2012 aan de Tweede Kamer toegestuurd (TK 31089 nr. 93).

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: Bij brief van 29 november 2010 (29435 nr. 262) is ingegaan op deze motie. Onder de kop 'De maatschappelijke kosten-batenanalyses van gebiedsontwikkelingsprojecten' is een aantal methodologische verbeteringen voorgesteld die in deze kabinetsperiode worden doorgevoerd. In de brief over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT, najaar 2011 die op 25 november 2011 aan de Tweede Kamer is toegezonden (TK 33000-A nr. 20) is nadere informatie gegeven over de stand van zaken met betrekking tot de ontwikkelagenda. Daarin is aangegeven dat de uitvoering van de ontwikkelagenda eind 2012 een aantal producten zal opleveren.
 1. Het rapport "Omgevingskwaliteiten bij MIRT-projecten" waarin een overzicht van methoden voor het meten en waarderen van welvaartseffecten in een MKBA wordt gegeven. In dit rapport is voor de tien meest voorkomende omgevingskwaliteiten op een gestandaardiseerde manier beschreven welke welvaartseffecten een rol spelen en op welke wijze deze kunnen worden meegenomen in een MKBA. Zo zijn afspraken opgenomen over de toepassing van de verschillende natuurwaarderingsmethoden bij MIRT-projecten. Het rapport is inmiddels verschenen.
 2. De werkinstructie 'van GREX naar MKBA' geeft aan welke stappen gezet moeten worden om van een grondexploitatie naar een bedrijfseconomische analyse te komen en van een bedrijfseconomische analyse naar geschikte input voor de MKBA. Doel van de werkinstructie is het verbeteren van de kwaliteit van de bedrijfseconomische gegevens bij MKBA's over gebiedsontwikkelingsprojecten. De

werkinstructie is gehanteerd bij RRAAM wat heeft geleid tot een positieve beoordeling.

3. Gestart is met een Kennis- en leerprogramma, dat tot doel heeft betrokkenen in staat te stellen beter en gemakkelijker met de MKBA te werken door kennis en ervaringen maximaal te delen. Het kennis- en leerprogramma omvat cursussen over MKBA bij gebiedsontwikkeling, het plaatsen van informatie over MKBA op Rijksoverheid.nl en het bieden van goed inzicht door 'best practices' en door het ontwikkelen van nieuwe werkpraktijken.

Zoals in het debat met de Kamer over het MIRT van 28 juni 2012 al is aangegeven, is binnen de MKBA RRAAM gebruik gemaakt van de laatste inzichten uit de ontwikkelagenda zoals hiervoor geschetst. Daarnaast is een integraal beoordelingskader (BOK) opgesteld, dat ook ingaat op andere overwegingen dan kosten en baten. RRAAM levert zelf ook nieuwe inzichten op en maakt in die zin dus ook deel uit van het kennis- en leerprogramma.

Bijlagen bij de derde 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. Ten behoeve van de consultatiefase is een Consultatienotitie opgesteld. Omdat deze notitie een goede samenvatting bevat van alle relevante informatie is deze notitie als aparte bijlage bijgevoegd. Daarnaast zijn de rapporten van de resultaten van de Marktvraag Ecologie bijgevoegd:

- a. Grontmij met De Vries & van de Wiel
- b. Consortium Kransmeer, bestaande uit Tauw, Posad, Robusta, Tebezo en LAgrouP.
- c. Witteveen+Bos, met onderzoekscentrum B-ware, Radboud Universiteit Nijmegen, Altenburg & Wymenga, HOSPER en Boskalis.

Lijst afkortingen

AGU OV/wegverbinding Almere – 't Gooi – Utrecht
BOK Beoordelingskader
BZK/WWI Binnenlandse Zaken/Wonen, Wijken, Integratie
BO RRAAM Bestuurlijk Overleg Rijk-regioprogramma Almere- Amsterdam – Markermeer
CPB Centraal Planbureau
EC-scenario European Coordination scenario
EDBA Economic Development Board Almere
EL&I Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie
FMC Directie Financiën, Management en Control (IenM)
GE-scenario Global Economy scenario
RC-scenario Regional Communities scenario
HOV-verbinding Hoogwaardig Openbaar Vervoer Verbinding
IAK Integraal Afsprakenkader
IenM Ministerie van Infrastructuur en Milieu
KBA Kostenbatenanalyse
KEA Kosteneffectiviteitsanalyse
MKBA Maatschappelijke Kostenbatenanalyse
LEA Lokale Educatieve Agenda
MIRT Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKBA Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
MRA Metropoolregio Amsterdam
NKO Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen
NMCA Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NMIJ Natuurlijk(er) Markermeer IJmeer (natuurpilots)
Notitie RenD Notitie Reikwijdte en Detailniveau
OCW Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OV SAAL Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad
PB Passende Beoordeling
PBL Planbureau voor de Leemomgeving
PlanMER Milieu Effect Rapport (het product)
Plan-m.e.r. milieu effect rapportage (de procedure)
RAAM-brief Rijksbesluiten Amsterdam – Almere - Markermeer
RRAAM Rijk- en regioprogramma Almere – Amsterdam – Markermeer
RSV Rijksstructuurvisie
Rijksvastgoed Ontwikkelingsbedrijf
RWS Rijkswaterstaat
TBES Toekomstbestendig Ecologisch Systeem
VSBA Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere
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

