

# Voortgangsrapportage 1

## Groot project RRAAM

Verslagperiode 23 maart 2011 - 30 juni 2011

rraam

Rijk-regioprogramma

AMSTERDAM — ALMERE — MARKERMEER



## **Inhoudsopgave**

### **1 Inleiding en leeswijzer—4**

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

### **2 Op weg naar de Rijksstructuurvisie—6**

- 2.1 Inleiding—6
- 2.2 Notitie Reikwijdte en Detailniveau—6
- 2.3 Woningbehoefteonderzoek—6
- 2.4 Maatschappelijk proces—7
- 2.5 Doelstellingen RRAAM—8

### **3 Stand van zaken werkmaatschappijen en Hollandse Brug alternatief—9**

- 3.1 Werkmaatschappij Amsterdam – Almere (WAA)—9
- 3.2 Werkmaatschappij Markermeer – IJmeer (WMIJ)—10
- 3.3 Werkmaatschappij Almere Oosterwold (WAO)—10
- 3.4 Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater (WACW)—11
- 3.5 Hollandse Brug Alternatief—11

### **4 Stand van zaken sociaal economische agenda—13**

- 4.1 Algemeen—13
- 4.2 Groen-Blauw casco—13
- 4.3 Duurzaamheid—13
- 4.4 Economie—14
- 4.5 Onderwijs—14
- 4.6 Cultuur—15
- 4.7 Sport—15
- 4.8 Bestaande stad / Almere tafel—16
- 4.9 Stedelijke Bereikbaarheid Almere—16

### **5 Stand van zaken andere projecten in relatie tot RRAAM—18**

### **6 Projectbeheersing en rapportage—20**

- 6.1 Algemeen—20
- 6.2 Financiën—20
- 6.3 Planning—21
- 6.4 Toprisico's—22

### **7. Stand van zaken moties—24**

### **Lijst afkortingen—27**

- Colofon—28

# 1 Inleiding en leeswijzer

## 1.1 Eerste 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 eerste voortgangsrapportage bestrijkt een kortere periode dan gebruikelijk omdat het startpunt de verschijningsdatum van de Basisrapportage is. De Basisrapportage is op 1 april 2011 aan de Tweede Kamer gestuurd en heeft als peildatum 22 maart 2011. Deze rapportage bestrijkt dus de periode van 22 maart t/m 30 juni 2011. De tweede rapportage zal een halfjaar bestrijken, dus juli t/m december 2011.

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 dan 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.

Op 7 juni en 15 juni 2011 heeft het Algemeen Overleg met de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu plaatsgevonden en zijn voorafgaand aan het Algemeen Overleg Kamervragen beantwoord.

## 1.2 Samenvatting

In de afgelopen periode zijn een aantal stappen gezet op weg naar de totstandkoming van de concept Rijksstructuurvisie, die voorzien is voor eind 2012.

Eind mei 2011 heeft het Bestuurlijk Overleg RRAAM ingestemd met de notitie Reikwijdte en Detailniveau. In deze notitie zijn de uitgangspunten en de kaders voor het effectenonderzoek in 2012 geschetst en is het beoordelingskader ten behoeve van de uiteindelijke afweging vastgelegd.

Besloten is om een woningbehoefteonderzoek uit te voeren naar de (her)ijking van de woningbouwcijfers voor de Noordvleugel. Het resultaat is bijgevoegd.

Vanuit het maatschappelijk proces is een actieve bijdrage geleverd aan RRAAM via ondermeer kennisateliers.

Onderzoek is gedaan naar de kansrijkheid van een IJmeerweg in combinatie met een OV-verbinding en optimalisatiemogelijkheden. De resultaten zijn

bijgevoegd.

Ook is in opdracht van de Stuurgroep RRAAM, gezamenlijk met betrokken regionale partners en de werkmaatschappijen, een onderzoek gestart om de effecten in beeld te brengen van de tracéalternatieven van de Noord-West 380 kV op de ambities van RRAAM.

In april 2011 is in overleg met de regionale bestuurders besloten om de exacte invulling voor OV SAAL middellange termijn te koppelen aan het besluit over de lange termijn. Het besluit over OV SAAL middellange termijn wordt dus in samenhang met de besluiten over de Verkenning RRAAM genomen.

Tot slot hebben de drie betrokken partners (het ministerie van IenM, de provincie Flevoland en de gemeente Almere) in het Bestuurlijke Overleg van eind mei 2011 afspraken gemaakt over de bekostiging (onder voorwaarden) van een eerste maatregelenpakket van € 142,5 miljoen voor de Stedelijke Bereikbaarheid Almere.

### **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 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 Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Op 30 mei 2011 heeft het Bestuurlijk Overleg RRAAM ingestemd met de notitie Reikwijdte en Detailniveau. In deze notitie zijn de uitgangspunten en de kaders voor het effectenonderzoek in 2012 geschetst en is het beoordelingskader ten behoeve van de uiteindelijke afweging vastgelegd. De notitie is aan de wettelijke adviseurs voor advies en de betrokken bestuursorganen ter reactie voorgelegd. Commentaar is waar mogelijk verwerkt. Ook binnen het Rijk heeft brede afstemming plaatsgevonden. Deze notitie is de opmaat voor de concept Rijksstructuurvisie die volgens planning eind 2012 wordt opgeleverd. Volgende stap is de notitie Kansrijke oplossingsrichtingen (zeef 1 in de Sneller&Beter terminologie) waarin de eerste trechtering plaatsvindt van kansrijke oplossingsrichtingen. Voor de notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt verwezen naar de bijlage.

### 2.3 Woningbehoefteonderzoek

Besloten is om een onderzoek uit te voeren naar de (her)ijking van de woningbouwcijfers voor de Noordvleugel. Onderzocht is of de Gebiedsagenda Noordwest NL nog steeds actueel is als basis voor de planning van de woningbouw in de MRA/NV Utrecht en in het bijzonder Almere.

Het onderzoek had een tweeledig doel:

- Een gedeelde basis van woningmarktgegevens creëren tussen betrokken partijen, en daarmee huidige en toekomstige trends te duiden, inclusief onzekerheden en bandbreedtes.
- De invloed van deze trends en prognoses op de verstedelijkingsopgave in de MRA en NV Utrecht en in het bijzonder Almere (gevoeligheidsanalyse).

Concreet ging het om twee onderzoeksvragen:

1. Wat zijn de meest actuele cijfers voor vraag en aanbod in de woningmarkt gefaseerd in de tijd tot 2030 e.v.?
2. In hoeverre hebben ontwikkelingen in de economie, veranderingen in de woningbehoefte en aanbod, het beleid voor het Groene Hart en de (bouw)ruimte op andere locaties, invloed op de woningbouwprognoses? Op welke punten is een nadere analyse noodzakelijk?

Het woningbehoefteonderzoek is uitgevoerd in opdracht van IenM en BZK/WWI in overleg met de regio. De resultaten van het onderzoek zijn als bijlage toegevoegd bij deze rapportage. In de aanbiedingsbrief wordt ingegaan op de

resultaten.

## **2.4 Maatschappelijk proces**

Na de startbijeenkomst van het maatschappelijk proces in maart 2011 is het RRAAM-werk voortvarend verder gegaan. Het RRAAM-werk speelt in het maatschappelijk proces een belangrijke rol. Het is een actieve groep van 13 betrokken maatschappelijke organisaties, die onder leiding van Guido van Woerkom actief meedenken over de aanpak en inhoud van RRAAM. Het RRAAM-werk heeft een aantal bijeenkomsten georganiseerd, gericht op het verzamelen van kennis. Hierin stonden onder meer de activiteiten van de werkmaatschappijen, de woningbouwopgave voor de Metropoolregio Amsterdam, de waarde van het 'Blauwe Hart' (Markermeer/IJmeer) en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau centraal.

Ook is van gedachten gewisseld over het nulalternatief. Over dit onderwerp heeft het RRAAM-werk in juni 2011 een briefadvies uitgebracht aan de voorzitter van de Stuurgroep RRAAM. Het RRAAM-werk concludeert, dat de kwantitatieve opgave van RRAAM niet is gewijzigd en dat er behoefte blijft aan de bouw van 60.000 woningen op verschillende locaties in Almere. De aandacht van het RRAAM-werk richt zich vooral op de kwalitatieve dimensie van de opgave. Zij wil vasthouden aan de hoge ambitie en adviseert daarbij een stapsgewijze ontwikkeling te hanteren, met de marktvrage als uitgangspunt en een goede afstemming binnen de Metropoolregio Amsterdam. Met het oog op de nader te onderzoeken alternatieven, stelt het RRAAM-werk voor om een alternatief met een laag ambitieniveau als referentiesituatie te kiezen, waartegen andere alternatieven kunnen worden afgezet. Dit referentiealternatief bevat wel de kwantitatieve opgave, maar niet de kwalitatieve ambitie. Het RRAAM-werk verwacht, dat op deze manier de focus in het ontwerpen van alternatieven maximaal op de kwalitatieve ambitie wordt gericht. De Stuurgroep RRAAM heeft het advies vanuit het maatschappelijk proces meegenomen in de besluitvorming over het nulalternatief. Het briefadvies is beschikbaar op [www.rijksoverheid.nl/rraam](http://www.rijksoverheid.nl/rraam).

In juli 2011 heeft een delegatie van het RRAAM-werk een gesprek met de minister van IenM gevoerd, waarin de voortgang in het maatschappelijk proces werd besproken.

## **Publieksparticipatie**

Het Centrum Publieksparticipatie ontving in maart 2011 38 reacties op het participatieplan RRAAM. In dat plan staat wanneer en bij welke onderwerpen het brede publiek kan meedenken over de toekomst van de noordelijke Randstad. De reacties kwamen van particulieren, maatschappelijke organisaties, bedrijven, een kennisinstituut en gemeenten. De participanten gaven aan hoe zij betrokken willen worden bij het programma. Dat varieert van aanmeldingen voor de nieuwsbrief en de RRAAM-netwerkgroep op LinkedIn, tot actief meedenken op specifieke onderdelen.

Alle participanten ontvingen in mei 2011 een brief van de programmadirecteur RRAAM met daarbij een samenvatting en analyse van de binnengekomen zienswijzen. Daarnaast worden participanten die aangegeven hebben actief te willen meedenken via het maatschappelijk proces betrokken bij RRAAM.

Op 1 juli 2011 werd voor regionale en lokale overheden een bijeenkomst georganiseerd, waarin bestuurders door de Stuurgroep RRAAM over de laatste ontwikkelingen werden bijgepraat. Zij hebben kunnen reageren op plannen die weliswaar onder de noemer Amsterdam-Almere-Markermeer worden verkend, maar die ook hún gemeente raken.

Daarnaast is vanuit RRAAM het aanbod gedaan om actief informatie te geven aan de regio in de vorm van presentaties door leden van het programmateam. De Gooi & Vechtstreek en het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Waterland hebben daar bijvoorbeeld gebruik van gemaakt.

Iedere maand verschijnt een nieuwsbrief, de RRAAM Update. Leden van de RRAAM-netwerkgroep worden daarnaast regelmatig via LinkedIn geïnformeerd. Op [www.rraam.nl](http://www.rraam.nl) staat algemene informatie over RRAAM en worden de belangrijkste documenten en Kamerstukken over het RRAAM-programma gepubliceerd.

## **2.5 Doelstellingen RRAAM**

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

De lange termijn doelstelling:

**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.



## 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. Daarbij zijn via een openbare Europese aanbestedingsprocedure drie marktpartijen ingeschakeld, die beschikken over de nodige innovatiekracht en expertise.

De drie marktpartijen (Jacobs/ APPM/ Posad, Movares en MottMacDonald/ MNO Vervat) werken hun visie op de westelijke ontwikkeling van Almere inclusief de IJmeerverbinding uit tot een vervoersconcept, ontwerp en business case. Jacobs/ APPM/ Posad werkt een brug uit en MottMacDonald/ MNO Vervat werkt een tunnel uit. Movares werkt zowel een brug als een korte tunnel uit. De plannen worden onder andere door middel van een verkeers- en vervoersmodel, grondexploitatiemodel, Kosteneffectiviteitsanalyse (KEA) light en een team van externe deskundigen getoetst. In september 2011 leveren de drie partijen hun plannen op aan de WAA.

In de brief van 14 maart 2011 (TK 2010-2011 31 089 nr. 81) is aangegeven dat drie marktpartijen zijn geselecteerd om de optimalisatie van de IJmeerverbinding en een westelijke ontwikkeling van Almere verder uit te werken. Ook is gemeld dat de Werkmaatschappij Amsterdam – Almere naar aanleiding van de motie Aptroot/De Mos met de drie marktpartijen in gesprek is gegaan of een van deze partijen een verkenning kan uitvoeren naar het toevoegen van een tolgeweg. De partijen hebben aangegeven dit niet zinvol te vinden, met als belangrijkste argumenten dat de haalbaarheid van een IJmeerverbinding vermindert door de combinatie met een weg (hogere kosten) en tolheffing onvoldoende oplevert. Daarom is besloten parallel aan de markttuitvraag een studie naar de IJmeerweg uit te zetten.

Het bureau Goudappel Coffeng heeft onderzoek uitgevoerd naar de kansrijkheid van een IJmeerweg in combinatie met een OV-verbinding en daarbij gezocht naar optimalisatie. Het bureau Ecorys heeft vervolgens een KBA light (quick scan) uitgevoerd. Uit de studie is naar voren gekomen dat de aanleg en de exploitatie van een IJmeerweg met tol financieel niet haalbaar wordt geacht. Het is niet mogelijk om uit de tolopbrengsten een IJmeerweg te bekostigen. Daarnaast is er slechts sprake van een beperkte kostenreductie van de wegaanleg door de combinatie met de aanleg van een openbaar vervoer verbinding.

Voor de conclusies uit de studie wordt verwezen naar de bijlagen.

### **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. De WMIJ pakt de optimalisatie op langs drie pijlers:

- Ecologische optimalisatie,
- Optimalisatie van economie en gebruik,
- Optimalisatie van financiering.

Het Markermeer en IJmeer zijn beschermde natuurgebieden. Sinds de jaren negentig is er echter sprake van een neergaande ontwikkeling van de natuur in het Markermeer en IJmeer. Er zijn maatregelen nodig om het natuurlijke systeem weer veerkrachtig en “toekomstbestendig” te maken. Gelijktijdig dienen zich langs en in het IJmeer en Markermeer ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen aan. Het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) is in staat veranderingen als gevolg van menselijke ingrepen (denk aan ruimtelijke ontwikkelingen) en natuurlijk processen (zoals de klimaatverandering) op te vangen.

De WMIJ wil samen met overheden, betrokken organisaties en marktpartijen komen tot een aanpak die de aanleg van het TBES tegen redelijke kosten mogelijk maakt. Inzet is om het in de RAAM-brief geraamde investeringsbedrag voor het TBES aanzienlijk te verlagen, en daarnaast de baten te verhogen. Ook onderzoekt de WMIJ welke andere mogelijkheden er zijn voor de financiering van het TBES.

In de afgelopen maanden is langs de hierboven genoemde drie pijlers een aantal acties uitgevoerd. In het kader van de ecologische optimalisatie wordt onderzocht of in de uitvoering van het TBES een kostenreductie te realiseren is door bijvoorbeeld de natuurmaatregelen effectiever in te zetten, door grenzen op te zoeken van de minimaal vereiste omvang van ecologische maatregelen en door mee te koppelen met andere investeringsopgaven in het gebied. In de economische pijler wordt onderzocht in hoeverre de realisatie van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem een impuls kan geven aan de voorzieningen op het gebied van toerisme en recreatie, duurzame energie en visserij en daarmee (extra) maatschappelijk en financieel rendement kan opleveren. In de pijler financiering wordt onderzocht of er publiek/private arrangementen mogelijk zijn door combinaties van grondstromen voor natuurontwikkeling en stedelijke ontwikkeling. Verder wordt de juridische strategie uitgewerkt waarbij een aanzet tot fasering van het TBES ontwikkeld wordt.

Bovenstaande acties vinden plaats in overleg met lokale en regionale partijen, waarbij ook bijdrages en input geleverd worden vanuit het Maatschappelijk Proces. In september en oktober zullen de resultaten van bovenstaande onderzoeken opgeleverd worden.

### **3.3 Werkmaatschappij Almere Oosterveld (WAO)**

Door deze werkmaatschappij wordt een concept Ontwikkelstrategie Almere Oosterwold opgesteld. 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.

Er wordt een ontwikkelstrategie geformuleerd waarbij de initiatiefnemers in het gebied een maximale invloed hebben op de inrichting ervan en daarmee op hun toekomstige woon- en werkomgeving. Die strategie moet erin voorzien dat de essentiële voorwaarden worden gecreëerd om initiatief uit te lokken en ontwikkeling mogelijk te maken, met een optimale vrijheid voor de initiatiefnemers. Oosterwold wordt op deze manier een streek met veel groen en ruimte voor uiteenlopende functies. Aan de oostkant van Almere is er ruimte voor een stadsdeel dat wordt gekenmerkt door een landschappelijke setting. Het biedt ruimte aan circa 15.000 woningen.

Er vindt regelmatig overleg plaats met een ambtelijke begeleidingscommissie. Vanuit het RRAAM-netwerk is een werkgroep betrokken bij de ontwikkeling van nieuwe dragers voor groene structuren.

Op 2 juli 2011 was er een inloop- en informatiedag over Almere Oosterwold. Daarnaast zijn er diverse krantenartikelen geplaatst in de plaatselijke krant van Almere.

### **3.4 Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater (WACW)**

De WACW heeft de opdracht om de integrale opgave Almere Centrum Weerwater uit te werken in een gebiedsontwikkelingsplan, gebruik makend van de mogelijkheden die de Crisis- en Herstelwet daarvoor biedt, inclusief een sluitende businesscase.

De eerste drie maanden van 2011 stonden in het teken van de stads- en marktdialoog waarbij gesprekken zijn gevoerd met bewoners en ondernemers en kleine en grote ideeën voor de doorontwikkeling van het plangebied zijn verzameld. De resultaten van de stads- en marktdialoog zijn gebundeld in een Stalenwaaier. Vertegenwoordigers van de stads- en marktdialoog hebben deze op 14 april j.l. aangeboden aan het college van B&W, de gemeenteraad en het RVOB. De stalenwaaier vormde samen met enkele inhoudelijke verkenningen de input voor de Nota van Uitgangspunten. De Nota van Uitgangspunten geeft kaders mee voor het Gebiedsontwikkelingsplan. Het Gebiedsontwikkelingsplan wordt opgesteld door de werkmaatschappij in samenwerking met een architectenbureau.

### **3.5 Hollandse Brug Alternatief**

In de RAAM-brief (nov 2009) is het alternatief via de Hollandse brug benoemd als mogelijke alternatief voor een situatie wanneer de optimalisatie van de westelijke ontwikkeling met IJmeerverbinding onverhoopt niet tot het gewenste resultaat leidt. In dat geval is mogelijk ook een andere verstedelijkingsoptie aan de orde. Onder verantwoording van het Rijk is een projectteam samengesteld die de optimalisatie van het Hollandse brug

alternatief uitwerkt. Hiertoe is een concept Plan van Aanpak opgesteld.

Het Plan van Aanpak kent ten behoeve van zeef 1 een viertal stappen, namelijk: 1) probleemanalyse, 2) ontwikkelen oplossingsrichtingen, 3) quickscan, 4) overzicht mogelijke kansrijke alternatieven. Het projectteam heeft als doel te komen tot een of meerdere kansrijke integrale alternatieven via de Hollandse brug.

De minister heeft in overleg met de regionale bestuurders op 13 april 2011 besloten de exacte invulling voor OV SAAL middellange termijn te koppelen aan het besluit over de lange termijn, dat uiterlijk eind 2012 genomen zal worden. Het besluit over OV SAAL middellange termijn wordt dus in samenhang met de besluiten over de Verkenning RRAAM genomen. Dit past bij de gewenste planning om de maatregelen voor de middellange termijn in 2020 op te kunnen leveren. Zowel de middellange termijn variant C(1) als E'(2) worden doorontwikkeld voor de lange termijn (zie ook rapportage OV SAAL 2020 'Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011 bijlage bij Kamerstuk 32404 nr. 38).

---

1 Variant C is een corridormodel met een 10-minuten-dienst op alle verbindingen van Almere resp. Gooi richting Amsterdam v.v. waarbij voor een deel van de relaties in Weesp moet worden overgestapt. Ook is kort volgen hier verondersteld.

2 Variant E' is een alternierend model met op de meeste relaties een 10-minutendienst aangevuld met kort volgen.

## 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. De gemeente Almere brengt periodiek de feitelijke sociale en economische ontwikkelingen in de stad in beeld. Onderstaand een overzicht van de stand van zaken en voortgang bij de diverse thema's die vallen onder de sociaal-economische agenda. De voortgangsrapportage over de sociaal-economische agenda is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de gemeente Almere.

### 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). Er wordt een groene kennis- en innovatieagenda opgesteld, opdat groene kennis- en onderzoeksinstituten kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van Almere 2.0.

Gezien de totaalomvang van het groenblauw raamwerk (1300 hectare) en de relatief beperkte middelen voor (voor-)investeringen, wordt ingezet op een gefaseerde aanpak. De eerste tranche van deelgebieden waarvoor een sluitende businesscase wordt opgezet bestaat uit het landschapspark Eemvallei, Almeerderhout en Poorthout. De omvang van deze businesscase bedraagt circa €55 miljoen. Voor de dekkingsbronnen voor de businesscase wordt gedacht aan inzet van natuurcompensatie, windenergie, boswonen voor bos en een aantal additionele fondsen.

### 4.3 Duurzaamheid

Het regieteam duurzaamheid heeft na vaststelling van het plan van aanpak vier thema's geprioriteerd: duurzame mobiliteit, energie, productief landschap en decentrale sanitatie en hergebruik. Thema's die in deze fase van het planproces relevant zijn en mogelijk consequenties hebben voor de grondexploitatie en het financieel kader. Voor deze onderwerpen wordt in samenhang met de werkmaatschappijen toegewerkt naar businesscases. De business cases worden getrokken door regionale partijen.

Als inspiratiekader voor de systeeminnovaties 2.0 is de rapportage 'urban development- the state of the sustainable art' opgeleverd. Dit is een internationale benchmark van bewezen systeeminnovaties op het gebied van duurzame gebiedsontwikkeling. Een virtuele kennis- en leeromgeving wordt opgezet. Hier is de aanwezige kennis en kunde over de Duurzaamheidsagenda Almere 2.0 terug te vinden. Voor de vestiging van een nationaal centrum voor duurzame gebiedsontwikkeling in Almere is een verkenning gestart naar

positionering, verschijningsvorm en locatie en worden oriënterende gesprekken gevoerd met potentiële aandeelhouders.

#### **4.4 Economie**

Binnen het thema Economie zijn kansrijke economische clusters geformuleerd (logistiek en handel, health, ICT en media, luchthaven Lelystad, duurzaam bouwen), welke met ondernemers worden uitgewerkt in businesscases. Ook wordt het 'excellent gastheerschap' uitgewerkt. Het Ministerie van EL&I heeft het in het IAK afgesproken onderzoek naar versterkte regionale samenwerking op de as Amsterdam-Almere-Utrecht uitgevoerd. Geïnterviewd wordt hoe aanbevelingen kunnen worden opgepakt.

In de stuurgroep RRAAM van 10 mei 2011 is geconstateerd dat er onduidelijkheid is over de rollen van overheden bij de uitwerking van het IAK door het nieuwe bedrijfslevenbeleid en de decentralisatie (beëindiging van het rijksrol) van het regionaal economisch beleid. De stuurgroep RRAAM heeft op 17 juni 2011 daarom besloten het IAK-thema economie uit te werken en een werkwijze met in de kern een Periodiek Overleg Economie (POE) onder leiding van de gemeente Almere met de provincie Flevoland en het ministerie van EL&I. Uitgegaan wordt van de gezamenlijke opgave om 100.000 banen te creëren en de kansen die dit biedt voor de versterking van de concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad. Deze opgave is opnieuw bevestigd in de "Visie op de Noodvleugel", zoals in september 2011 door de Minister van EL&I aan de Tweede Kamer aangeboden als bijlage bij de Bedrijfslevenbrief.

#### **4.5 Onderwijs**

##### *Lager onderwijs*

In Almere zijn achterblijvende onderwijsresultaten en een hoog percentage (zeer) zwakke scholen in het primair onderwijs. Dit is één van de speerpunten van het College van B&W. Almere ziet zichzelf als eerstverantwoordelijke. Inzet is om de kwaliteit binnen vijf jaar tenminste op het landelijk gemiddelde te brengen. Hierbij wordt gezien hoe gedurende de groei de onderwijskwaliteit op aanvaardbaar niveau wordt gehouden. Met betrekking tot de onderwijskwaliteit in het primaire onderwijs heeft de gemeente met de onderwijssector een Lokale Educatieve Agenda LEA opgesteld. Op 20 april 2011 is het Convenant Onderwijsimpuls 2011 – 2014 ondertekend door gemeente, de schoolbesturen en namens de Pabo Almere, de Hogeschool Windesheim. In het plan is een voorlopige eerste analyse gemaakt van de achterliggende oorzaken van de problematiek. Diepgaander onderzoek wordt uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in de factoren, die bepalend zijn voor de lage onderwijsopbrengsten in Almere. Om ervan te leren en ervoor te zorgen dat dergelijke effecten, gezien de groeiopgave van Almere, voor de toekomst voorkomen kunnen worden.

##### *Hoger onderwijs*

Het ministerie van OCW (met financiële bijdrage van IenM), de provincie Flevoland, de Hogeschool Windesheim en de gemeenten Almere en Lelystad werken samen aan de duurzame realisatie van een hbo-instelling in Almere en

Lelystad.

De partners hebben een intentieovereenkomst afgesloten over de vestiging van Windesheim in Almere. De uitvoering hiervan is in gang gezet en met ingang van 1 september 2010 zijn de bestaande hbo-opleidingen van de Hogeschool van Amsterdam overgegaan naar Windesheim. Met ingang van 1 september 2011 zal het aanbod van Windesheim in Almere worden uitgebreid met nieuwe onderwijsrichtingen. Het aantal nieuwe aanmeldingen blijkt bij Windesheim in de zomer van 2011 goed te lopen: bijna 600 nieuwe leerlingen. In totaal zijn er nu ca. 1.300. Het aantal nieuwe inschrijvingen ligt circa 20% hoger dan de oorspronkelijke prognoses. De investering in deze hbo-instelling is een goed voorbeeld dat investeringen in het voorzieningenniveau in Almere in een behoefte voorzien.

#### **4.6 Cultuur**

Het plan van aanpak is door de provincie Flevoland, het ministerie van OC&W en de gemeente Almere afgerond. Gezamenlijk wordt een door Almere vast te stellen visie voorbereid op de culturele infrastructuur voor Almere, die past bij een stad van de 21e eeuw en is afgestemd op de specifieke regionale inbedding tussen Amsterdam en Utrecht. De provincie Flevoland concentreert haar bijdrage op de realisatie van de regionale topvoorzieningen, passend binnen de middelen.

Om invulling aan de cultuurvisie te geven zijn in de maanden mei t/m augustus 2011 werksessies over cultuur georganiseerd. De thema's zijn 'Groen en Stedelijk', 'Jeugd nu en straks' en 'Het Karakter van Almere'. Deze thema's zijn ontleend aan de Verkenning Almere Europese Culturele Hoofdstad. In de sessies zijn niet alleen scenario's voor 2030 doordacht, maar identificeren de deelnemers ook de concrete stappen op de korte en middellange termijn. Genodigden voor deze sessies zijn ongebonden creatieve ondernemers uit Almere, met daarnaast uiteraard ook vertegenwoordigers van de culturele instellingen en een aantal landelijke experts. Om zoveel mogelijk input te krijgen zijn accounts op Twitter, Linked In en Facebook geopend. Als resultaat wordt een veelheid van plannen en ideeën verwacht die samen met het cultuurparticipatieonderzoek 2011 input vormen voor de visie op een cultureel aanbod in Almere dat past bij de stad en zijn bevolking: innovatief en ondernemend. De resultaten van de sessies en de opzet van cultuurvisie worden in de 2de helft van 2011 met de gemeenteraad van Almere besproken.

#### **4.7 Sport**

Inzet is het ontwikkelen van een visie op een innovatieve sportieve infrastructuur, die onder meer geïmplementeerd kan worden in de nieuwe gebieden.

Op 15 juni 2011 is een expertmeeting georganiseerd met als onderwerpen: Talent, Water, Bewegen en Ruimte, Bewegen en Sociale Infrastructuur. Ook wordt onderzoek gedaan naar Sport en Citymarketing en nationale en internationale innovatieve sportconcepten. Op basis van de inzichten van de expertmeeting en de onderzoeken wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld.

Naast de visie op de innovatieve sportieve infrastructuur is van belang dat wordt gewerkt aan het Olympisch Plan 2028 van VWS en NOC\*NSF. Het Olympisch Plan 2028 is de ambitie om met sport in de volle breedte een bijdrage te leveren aan Nederland, met veel positieve effecten nú en in de toekomst.

#### **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 7 maart 2011 hebben Rijk, gemeente Almere en de maatschappelijke partners besloten te starten met de bouw van een Early Warning System. Almere heeft voor de monitoring van de effecten van Almere 2.0 een verfijnder monitoringssysteem nodig om stedelijke problematiek eerder op het spoor te komen. Bestaande monitors en daarin opgenomen gegevens zijn (te) statisch, meten op het verkeerde schaalniveau, kijken terug en geven gemiddelden weer. Eerst wordt een prototype gebouwd dat vervolgens kan worden uitgebouwd naar een werkend product/systeem. Bij het opzetten van het systeem zijn diverse organisaties betrokken of geconsulteerd zoals COS in Rotterdam, de gemeenten Utrecht en Amsterdam. Er is een inspiratielab georganiseerd waarbij diverse experts hebben meegedacht over de vraag hoe Almere dit concept via een prototype eind dit jaar kan uitbouwen naar een landelijke pilot.

#### **4.9 Stedelijke Bereikbaarheid Almere**

Eind 2010 is de Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid (VSBA) vastgesteld. De drie betrokken partners (ministerie van IenM, provincie Flevoland en gemeente Almere) hebben in het Bestuurlijk Overleg van 30 mei 2011 de intentie uitgesproken om te zoeken naar bekostiging van een eerste maatregelenpakket van € 142,5 mln. In de Stuurgroep RRAAM van 17 juni 2011 hebben de provincie Flevoland en de gemeente Almere beide aangegeven akkoord te kunnen gaan met de bijdrage van ieder € 47,5 mln onder de voorwaarde dat Provinciale Staten en Raad hier goedkeuring aan verlenen. Voor de bijdrage van IenM geldt dat deze gereserveerd is, maar pas beschikbaar komt nadat de Tweede Kamer heeft ingestemd met de begroting (begrotingsbehandeling najaar 2011). Voor het vervolgtraject is afgesproken dat de bijdragen van de drie partijen zo goed mogelijk worden gekoppeld aan concrete projectonderdelen zodat er een heldere verantwoordelijkheidsverdeling is. In het pakket zijn de meest urgente maatregelen opgenomen, gekoppeld aan de ontwikkeling van bouwlocaties en de uitvoering van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6). Het betreft onder meer twee onderdoorgangen A6, uitbreiding Waterlandseweg en een deeltraject van de Hogering, ontsluitingsmaatregelen Almere-Hout en benuttingsmaatregelen. Met dit pakket kunnen de bouwlocaties Almere -Poort (11.000 woningen), Hout-Noord (4.200 woningen)



en Hout-Midden (3.000 woningen) goed worden ontsloten.

## 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.

### **Almere – 't Gooi – Utrecht**

In het bestuurlijk overleg RRAAM op 30 mei 2011 is geconstateerd dat er op dit moment onvoldoende zicht is op financiering om een verkenning te starten voor het project AGU. Ook komt de A27 niet als prioriteit uit de NMCA. Volgens de NMCA zal de A27 in 2020 over het tracédeel Utrecht-Almere voldoen aan de normen voor congestie. De A27 wordt door middel van het MIRT-project A27/A1 verbreed tussen Utrecht en knooppunt Eemnes. Wel blijkt uit een voorjaar 2011 uitgevoerde verkeersstudie dat op het traject Eemnes – Waterlandseweg de reistijdnorm ruim wordt overschreden. Gezien deze problematiek hebben de provincies Noord-Holland en Utrecht gesuggereerd zelf een onderzoek naar innovatieve financieringsvormen (waaronder voorfinanciering) te starten. Tevens is besloten te onderzoeken of financiering van maatregelen gevonden kan worden door een combinatie met gepland onderhoud.

Vervolgens is tijdens het AO MIRT van 29 juni 2011 de motie 32500A-96 Aptroot c.s. aangenomen waarin de regering wordt verzocht om samen met de regio de mogelijkheid van spitsstroken te onderzoeken; de regering voorts wordt verzocht om te onderzoeken of deze aanpassingen gefinancierd kunnen worden uit regionale/lokale infrastructuur of uit het programma Beter Benutten, naast een bijdrage van de regio; en de regering tot slot wordt verzocht de Kamer over de uitkomsten van deze onderzoeken te informeren voor de behandeling van het MIRT in het najaar van 2011.

Op dit moment worden beide onderzoeken (combinatie met onderhoud en spitsstroken) uitgevoerd, waarbij expliciet wordt gekeken naar mogelijkheden binnen het kader van het programma Beter Benutten.

Verbetering van de bereikbaarheid op de corridor AGU zal een positief effect hebben op de verkoopbaarheid van de woningen in Almere Oosterwold. Tevens mag een positief economisch effect worden verwacht omdat werklocaties in 't Gooi en Utrecht sneller te bereiken zijn vanuit Almere en viceversa.

### **Lelystad Airport**

De Startnota Luchtruimvisie is verschenen en 18 maart 2011 op de Alderstafel Lelystad ingebracht. Doel van deze visie is het maken van richtinggevend keuzes bij mogelijk conflicterende luchtruim claims. In regionaal verband

(Flevoland, Lelystad, Almere e.a.) is op de Startnota gereageerd richting Rijk. Zo pleit de regio onder meer voor een eenduidig standpunt over de locatie van de luchthaven en wordt verzocht om duidelijkheid over de uitgangspunten voor de luchthavenontwikkeling van Lelystad na 2015. De Tweede Kamer is in juni 2011 over het actieplan, om te komen tot luchtverkeersleiding bij luchthaven Lelystad, geïnformeerd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 31 936, nr. 79). De inzet van de regio is dat Luchthaven Lelystad uiterlijk 1 januari 2013 beschikt over volwaardige luchtverkeersleiding. Hierdoor kan de gewenste (economische) ontwikkeling van de luchthaven invulling krijgen.

### **OV SAAL (korte en middellange termijn)**

Voor OV SAAL korte termijn (2015) is een deel van het traject overgegaan naar de realisatiefase. Dit betreft het traject Hoofddorp-Diemen. Het ontwerp Tracébesluit voor de maatregelen op de korte termijn op de Flevolijn is op 29 maart 2011 getekend. Volgens planning wordt nog eind dit jaar het uiteindelijke Tracébesluit getekend. De minister heeft op 14 april 2011 aan de Tweede Kamer laten weten het besluit over de middellange termijn van OV SAAL te koppelen aan het besluit over de lange termijn. De minister heeft aangegeven dat de twee kansrijke varianten die nu voorliggen voor hoogfrequent spoorvervoer niet los te zien zijn van de lange termijn (onderzoek naar o.a. de IJmeerlijn). Over de lange termijn worden in 2012 besluiten genomen. Dit is nog op tijd voor de middellange termijn.

### **380 kV**

De tracéalternatieven voor de Noord-West 380 kV verbinding lopen allen langs of door Almere. Om de samenhang met RRAAM te waarborgen, worden in opdracht van de Stuurgroep RRAAM gezamenlijk met betrokken regionale partners en de werkmaatschappijen de effecten van de tracéalternatieven van de Noord-West 380 kV op de ambities van RRAAM in beeld gebracht. Het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie heeft de regie bij het uitvoeren van deze opdracht. Op basis van de resultaten adviseert de Stuurgroep RRAAM het bevoegd gezag over de tracékeuze voor de Noord-West 380 kV. De resultaten en het advies van de stuurgroep RRAAM zullen bij de integrale besluitvorming over de Noord-West 380 kV worden betrokken.

Het doel van het onderzoek is inzicht verkrijgen in de effecten van de ruimtelijke inpassingsmogelijkheden van de verschillende tracéalternatieven voor de 380 kV verbinding tussen Ens en Diemen op de ambities van RRAAM en overige ontwikkelingen in de regio. Het onderzoek doet geen uitspraken over de meest optimale keuze, maar biedt inzicht in de inpassingsmogelijkheden en de effecten daarvan.

## 6 Projectbeheersing en rapportage

### 6.1 Algemeen

In de Basisrapportage is uitvoerig ingegaan op de governance (taken en verantwoordelijkheden, organisatieopbouw, sturingslijnen) en op alle projectbeheersingsaspecten.

De hoofdlijnen zoals neergelegd in de Basisrapportage, zijn inmiddels verder uitgewerkt in het Beheersplan Groot Project RRAAM. Dit is eind juni 2011 gereed gekomen en geaccordeerd door de Stuurgroep RRAAM.

In het Beheersplan zijn alle sturingslijnen van RRAAM verder uitgewerkt en zijn taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden verder uitgeschreven. Er is een stevige beheersorganisatie opgezet en tevens is een programmacontroller benoemd. Deze is het eerste aanspreekpunt voor alle beheersaspecten en bewaakt de samenhang. Tevens heeft de controller een onafhankelijke toetsende rol ten aanzien van de voortgang, productkwaliteit en eventuele consequenties voor de programmadoelen.

#### **Scopemanagement**

Ten behoeve van een goed scopemanagement is een procedure uitgewerkt. Tot op heden zijn geen scopewijzigingen doorgevoerd ten opzichte van de scope zoals vastgesteld in de Basisrapportage. De scope van RRAAM is bekrachtigd op bestuurlijk niveau in het Bestuurlijk Overleg RRAAM van 30 mei 2011.

#### **Kwaliteitsmanagement**

Kwaliteitsmanagement is een continu aandachtspunt. Voor het traject richting de notitie Kansrijke oplossingsrichtingen zijn kwaliteitseisen opgesteld.

### 6.2 Financiën

#### **Uitvoeringskosten**

Zoals in paragraaf 4.9 is aangegeven zijn inmiddels afspraken gemaakt over een eerste bijdrage voor van RRAAM, namelijk ten behoeve van de Stedelijke Bereikbaarheid Almere. De drie betrokken partners (IenM, Flevoland en Almere) hebben in het Bestuurlijk Overleg van 30 mei 2011 de intentie uitgesproken om te zoeken naar financiering van een eerste maatregelenpakket van € 142,5 mln. In de Stuurgroep RRAAM van 17 juni 2011 hebben Flevoland en Almere beide aangegeven akkoord te kunnen gaan met de bijdrage van ieder € 47,5 mln onder de voorwaarde dat Provinciale Staten en Raad hier goedkeuring aan verlenen. Voor de bijdrage van IenM geldt dat deze gereserveerd is, maar pas beschikbaar komt nadat de Tweede Kamer heeft ingestemd met de begroting (begrotingsbehandeling najaar 2011).

#### **Proceskosten**

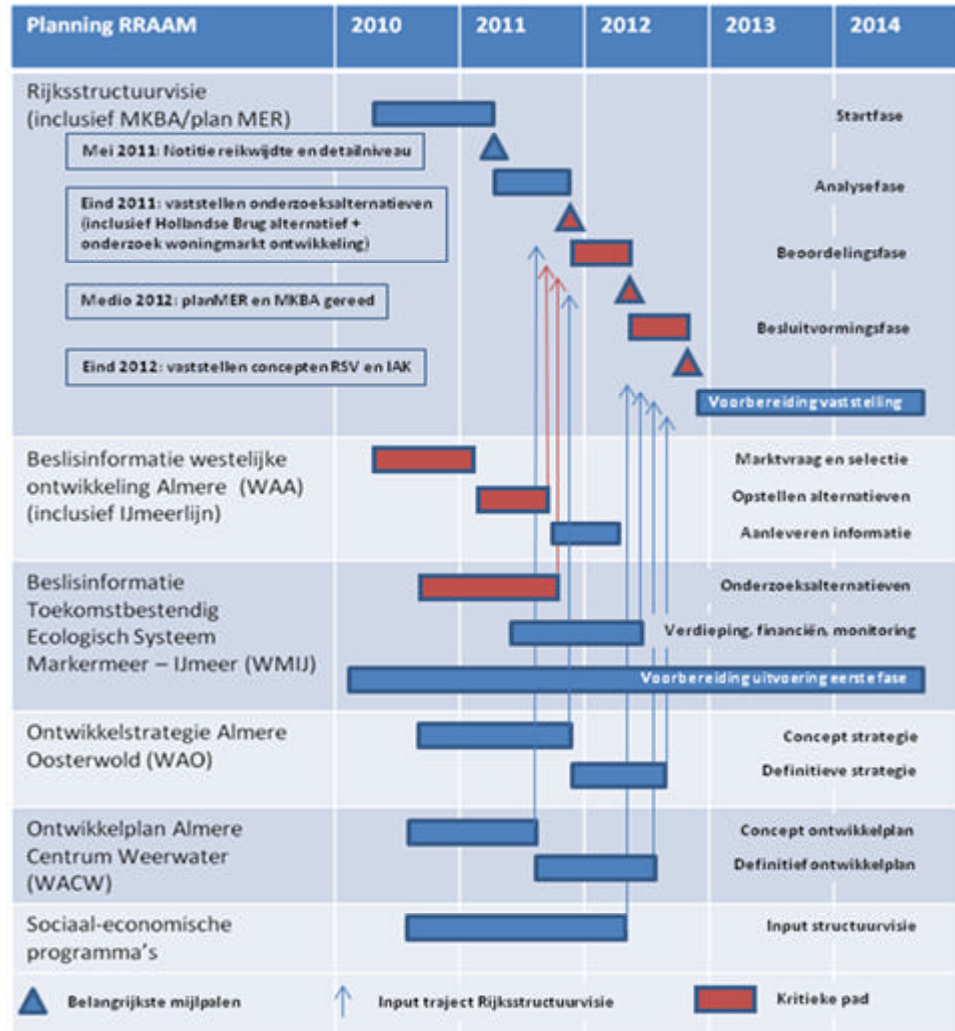
Conform de afspraken in het Integraal Afspraken Kader is door de Stuurgroep RRAAM een begroting van de proceskosten voor de periode 2010 tot en met

2012 van € 15.755.000 vastgesteld. Deze begroting is in het BO RRAAM in november 2010 goedgekeurd.

Besteding van middelen ten behoeve van de proceskosten vindt plaats conform de lijnen van de begroting zoals opgenomen in de Basisrapportage. Tot op heden wordt binnen de begroting gewerkt.

### **6.3 Planning**

De planning zoals in onderstaande tabel is weergegeven, is opgenomen in de Basisrapportage. Ten aanzien van de planning is in het Beheersplan RRAAM een procedure opgenomen hoe omgegaan dient te worden met aanpassingen of afwijkingen. Tevens is een analyse gemaakt van de belangrijkste planningrisico's en is bepaald wat de kans is dat de gestelde mijlpalen worden gehaald, waarmee de eerste stap is gezet in de richting van een probabilistische planning. Daarnaast is de planning meer in detail uitgewerkt. Er zijn geen afwijkingen ten opzichte van de deterministische planning zoals opgenomen in de Basisrapportage. De eerste inzichten vanuit de probabilistische risicoanalyse geven aan dat indien alle vertragingen tezamen zouden optreden de besluitvorming pas na de zomer van 2013 zou kunnen plaatsvinden. Op elk afzonderlijk planningsrisico wordt gestuurd om de kans op optreden tot een minimum te beperken.



#### 6.4 Toprisico's

Op basis van het risicomanagementplan wordt actief gestuurd op potentiële risico's, zijn beheersmaatregelen genomen en zijn risico's in een database verankerd. Voor alle genoemde top risico's geldt dat de in de Basisrapportage opgenomen beheersmaatregelen nog steeds van toepassing zijn. Regelmatig vindt monitoring plaats, zowel op programmaniveau als op de werkvloer.

In de Basisrapportage zijn de volgende top risico's benoemd:

##### Risico ten aanzien van de omvang en aard van de opgaven

De drievoudige ambitie van Almere is een integrale opgave. In het IAK is aangegeven dat dit een opgave is die gefaseerd wordt ontwikkeld afhankelijk van de concrete marktvraag. Afspraken over de drievoudige ambitie zijn het IAK vastgelegd. Het risico is dat er in 2012 een besluit over een programma in Almere wordt genomen terwijl de feitelijke situatie in de toekomst anders zal zijn waardoor de omvang en de kwaliteit van de opgave niet op tijd aan de

ontwikkeling wordt aangepast. Het risico is dat besluiten worden genomen op basis van op dat moment verouderde uitgangspunten.

#### Risico onvoldoende middelen

Het risico is dat onvoldoende middelen beschikbaar komen. Hierdoor kan de schaa sprong niet evenwichtig op drie fronten tegelijk (woningbouw, natuurontwikkeling, bereikbaarheid) plaatsvinden. Dit brengt de besluitvorming over de drievoudige ambitie in 2012 in gevaar.

#### Risico besluitvorming IJmeerlijn

Het risico is dat de verbetering die gerealiseerd kan worden niet substantieel genoeg is (substantiële verbetering van de MKBA en aanzienlijke beperking van de budgettaire consequenties). Het langdurig uitblijven van een besluit of een negatief besluit voor de aanleg IJmeerlijn, betekent dat er volgens de regio geen basis is voor de ontwikkeling van het westelijk deel van de schaa sprong. Dit betekent dat de verstedelijkingsopgave Almere zoals afgesproken in de RAAM-brief en het IAK niet op die wijze gerealiseerd kan worden.

#### Risico niet voldoen aan condities Natura 2000

Het risico is dat niet wordt voldaan aan de condities van Natura 2000. Direct gevolg hiervan kan zijn dat niet buitendijks kan worden gebouwd en er geen vervoersverbinding door het IJmeer mogelijk is.

#### Risico uitstel of niet integrale besluitvorming

De drievoudige ambitie die ten grondslag ligt aan de afspraken in de RRAAM brief en het IAK vergt een integrale benadering van de opgave. Het risico is dat het afgesproken spoorboekje (het tijdspad zoals afgesproken in het IAK) niet gevolgd wordt of (deel) besluiten niet tot stand komen of onvoldoende integraal gewogen worden. Gevolg is vertraging in de voorbereiding van belangrijk geachte maatregelen.

#### 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.

Voor de meeste top risico's geldt dat de kans op optreden gelijk is gebleven. Er wordt sterk gestuurd op alle mogelijke beheersmaatregelen. Voor enkele top risico's geldt dat de kans op optreden wat is afgenomen. Zo geldt bijvoorbeeld voor het risico ten aanzien van omvang en aard van de opgaven dat het gestarte woningbehoefteonderzoek een bijdrage zal leveren aan het verminderen van het risico. Door OV SAAL middellange termijn direct te koppelen aan de lange termijn binnen RRAAM vermindert de kans op het risico vanuit samenhang met andere ontwikkelingen. Tot slot ligt RRAAM nog steeds op schema wat betreft het tijdspad en de daarbij behorende besluitvormingsmomenten.

## 7. Stand van zaken moties

### **Afgehandelde moties (zie ook hoofdstuk 3.5 van de Basisrapportage)**

- *Motie 31089/63 (Linhard, 25-11-2009)*: Verzoek om in overleg met Almere na te gaan op welke wijze de regering Almere kan ondersteunen om een goed voorzieningenpakket op het gebied van sport, cultuur en welzijn gerealiseerd kan worden.  
*Stand van zaken*: Deze motie heeft zijn uitwerking gekregen in paragraaf 6 (Voorzieningen) van het Integraal Afsprakenkader Almere (IAK) van 29 januari 2010 en wordt daarmee als afgehandeld beschouwd. Voortgang wordt gemeld in hoofdstuk 4.6 en 4.7.
  
- *Motie 31089/65. (Linhard (25-11-2009))*: Verzoek om binnen een half jaar met een plan te komen waarmee de robuustheid van de natuur kan worden gerealiseerd.  
*Stand van zaken*: Op 25 augustus 2010 is een brief uitgegaan (31089 nr. 74) waarin de minister van Verkeer en Waterstaat is ingegaan op de stand van zaken bij de pilots. Deze pilots waren reeds aangekondigd in reactie op deze motie. De pilots zijn nu verder gedefinieerd en de uitvoering is gestart. In het kader van het Groot Project RRAAM zal nader over TBES worden gerapporteerd. Daarmee wordt deze motie als afgehandeld beschouwd.
  
- *Motie 31089/61. (Linhard/Koopmans, 25-11-2009)*: Verzoek voor de MIRT-periode 2020–2028 in elk geval geld te reserveren voor de minimale variant, te weten de verbetering van de Hollandse Brug en de Stichtse Lijn.  
*Stand van zaken*: In de reactie heeft de minister aangegeven de motie te zien als ondersteuning van het beleid, als wordt bedoeld 'op het moment dat het plan wordt vastgesteld.'
  
- *Motie 32500 XII/19. (Aptroot/De Mos, 6-12-2010)*: Verzoek om voor een IJmeerbrug Almere-Amsterdam, marktpartijen in een prijsvraag uit te nodigen voorstellen te doen voor ontwerp, aanleg, financiering en exploitatie; en om deze meervoudige studieopdracht onder te brengen in een werkmaatschappij Almere-Amsterdam en de uitkomst uiterlijk voor 1 mei 2011 aan de Kamer voor te leggen.
  
- *Stand van zaken*: De optimalisatie van een IJmeerverbinding en de westelijke ontwikkeling van Almere is in 2010 Europees aanbesteed, waarbij de marktpartijen is geadviseerd om de motie Aptroot/De Mos mee te nemen in hun visies en plannen van aanpak. De meeste partijen hebben aangegeven een combinatie met een IJmeerweg geen zinvol idee te vinden. Vervolgens is de WAA met de drie geselecteerde marktpartijen hierover in gesprek gegaan. Een fietsverbinding en private financiering wordt uitgewerkt in de marktuitvraag. De consortia hebben aangegeven het toevoegen van een tolgeweg voor auto's niet zinvol te vinden. Daarom is parallel aan de marktuitvraag een studie uitgezet naar een gecombineerde weg-OV-verbinding via het IJmeer. Hierover is de Tweede Kamer op 14 maart 2011



geïnformeerd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 31089 nr.81). Rapportages zijn inmiddels gereed (zie 3.1) en bijgevoegd.

- Motie 31089/79. (van Dekken, 25-01-2011): Verzoek om in de rapportages integraal te rapporteren over de sociaaleconomische agenda.  
Stand van zaken: Toegezegd is dat in de rapportages in het kader van het Groot Project RRAAM ook informatie over de sociaal-economische agenda van Almere wordt mee gestuurd (verslag VAO van 18 januari 2011). Zie paragraaf 2.4 en hoofdstuk 8 uit de Basisrapportage voor de uitwerking. Daarmee wordt deze motie als afgehandeld beschouwd.
- Motie 31089/80. (De Rouwe, 25-01-2011): Verzoekt de betrokken partijen in de Noordvleugel van de Randstad, de houdbaarheid van de prognoses voor de langetermijnwoningbehoefte te evalueren en de uitkomsten van deze evaluatie in te brengen bij werkmaatschappijen ter uitvoering van het bestuursakkoord; verzoekt de gelden voor de infrastructuur voor Almere op lange termijn in stand te houden en bij alle uitwerkingen van het bestuursakkoord maximaal in te zetten op duurzaamheid.
- Stand van zaken: Beschouwing over aantal te bouwen woningen past binnen de uitwerking van het project tot 2012. Daarbij zijn 60.000 woningen in Almere het uitgangspunt conform de RAAM-brief. Tegelijkertijd wordt er actuele informatie verzameld over de feitelijke ontwikkeling op de woningmarkt en de weerslag hiervan op de woningbouwprognoses en de fasering, zodat deze informatie ook beschikbaar is voorafgaand aan de besluitvorming. De benodigde gelden voor infrastructuur tot 2020 voor OV SAAL en de wegbreiding tussen Schiphol, Amsterdam en Almere blijven beschikbaar. Aandacht voor duurzaamheid in projecten wordt toegezegd (verslag VAO van 18 januari 2011). De resultaten van het woningbehoefteonderzoek zijn inmiddels beschikbaar en als bijlage toegevoegd bij deze rapportage. In de aanbiedingsbrief wordt ingegaan op de resultaten. Daarmee wordt deze motie als afgehandeld beschouwd.

Over bovengenoemde moties zal in de volgende rapportages niet meer gerapporteerd worden.

#### **Nog niet geheel afgehandelde moties**

- 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 schaa sprong 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 wordt thans door de regio, in samenwerking met betrokken Rijkspartijen, gewerkt aan een economisch programma. Dit zal in 2012 aan de Kamer worden aangeboden. Voortgang wordt gemeld in hoofdstuk 4.4.
- Motie 32123 A/27. (Wiegman/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' wordt een aantal methodologische verbeteringen voorgesteld die in deze kabinetsperiode worden doorgevoerd. Daarnaast heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu op 27 januari 2011 samen met de Gemeente Almere een congres georganiseerd over de rol van MKBA bij besluitvorming over integrale projecten. Mede naar aanleiding hiervan wordt een ontwikkelagenda opgesteld. In de brief over de Spelregels MIRT zal nadere informatie worden verschaft over de inhoud van de ontwikkelagenda. De koppeling tussen de ontwikkelagenda en de Spelregels MIRT is een logische, omdat de Spelregels de voorschriften inzake MKBA bevatten. De verwachting is dat de brief over de Spelregels in oktober 2011 zal uitgaan. De Kamer zal in elk geval vóór de behandeling van het MIRT in december a.s. van de inhoud van de ontwikkelagenda op de hoogte worden gesteld.

## Lijst afkortingen

AGU OV/wegverbinding Almere – 't Gooi – Utrecht  
BZK/WWI Binnenlandse Zaken/Wonen, Wijken, Integratie  
BO RRAAM Bestuurlijk Overleg Rijk-regioprogramma Almere- Amsterdam – Markermeer  
EDBA Economic Development Board Almere  
EL&I Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie  
FMC Directie Financiën, Management en Control (IenM)  
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  
NMCA Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse  
NMIJ Natuurlijk(er) Markermeer IJmeer (natuurpilots)  
Notitie RenD Notitie Reikwijdte en Detailniveau  
OV SAAL Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere - Lelystad  
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  
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](mailto:info@rraam.nl)  
Internet : [www.rraam.nl](http://www.rraam.nl)

