

Voortgangsrapportage 2

Groot project RRAAM

Verslagperiode 1 juli 2011 - 31 december 2011

rraam

Rijk-regioprogramma

AMSTERDAM — ALMERE — MARKERMEER

Inhoudsopgave

1 Inleiding en leeswijzer—4

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

2 Op weg naar de Rijksstructuurvisie—6

- 2.1 Inleiding—6
- 2.2 Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen—6
- 2.3 Woningbehoefteonderzoek—6
- 2.4 Maatschappelijk proces, publieksparticipatie en communicatie—7
- 2.5 Doelstellingen RRAAM—8

3 Stand van zaken werkmaatschappijen en Hollandse Brug alternatief—10

- 3.1 Werkmaatschappij Amsterdam – Almere (WAA)—10
- 3.2 Werkmaatschappij Markermeer – IJmeer (WMIJ)—11
- 3.3 Werkmaatschappij Almere Oosterwold (WAO)—11
- 3.4 Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater (WACW)—12
- 3.5 Hollandse Brug Alternatief—13

4 Stand van zaken sociaal economische agenda—14

- 4.1 Algemeen—14
- 4.2 Groen-Blauw casco—14
- 4.3 Duurzaamheid—14
- 4.4 Economie—15
- 4.5 Onderwijs—15
- 4.6 Cultuur—16
- 4.7 Sport—16
- 4.8 Bestaande stad / Almere tafel—17
- 4.9 Stedelijke Bereikbaarheid Almere—17

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

6 Projectbeheersing en rapportage—20

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

7 Stand van zaken moties en toezeggingen—24

Lijst afkortingen—26

- Colofon—27

1 Inleiding en leeswijzer

1.1 Tweede 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 tweede Voortgangsrapportage beslaat de periode van 1 juli t/m 31 december 2011.

De rapportageverplichtingen van RRAAM zullen vooralsnog 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 21 december 2011 heeft in de Tweede Kamer 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 onderzoeken uitgevoerd, die hebben geleid tot optimalisatie en trechtering van alternatieven en maatregelen.

Het Bestuurlijk overleg RRAAM van 15 december 2012 heeft een keuze gemaakt voor nader te onderzoeken alternatieven en varianten. Op 15 december 2011 is de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) aan de Tweede Kamer aangeboden. In de NKO is een eerste selectie gemaakt van de verschillende onderzochte en geoptimaliseerde oplossingsrichtingen. Bij het opstellen van de NKO zijn onder meer de resultaten van het woningbehoefteonderzoek meegenomen. De actieve bijdrage vanuit het maatschappelijk proces aan RRAAM heeft onder meer geresulteerd in het 'Advies over kansrijke oplossingsrichtingen' van het RRAAM-werk, dat gelijktijdig met de NKO aan de Tweede Kamer is aangeboden.

De minister van IenM en de bestuurders van de provincie Flevoland en de gemeente Almere hebben op 15 december 2011 het convenant 1e fase Stedelijke Bereikbaarheid Almere getekend. Dit betreft de uitvoering en financiering van een maatregelenpakket van € 142,5 mln.

Ook is op 15 december 2011 het Tracébesluit OV SAAL voor het traject Weesp - Lelystad (onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor) ondertekend

door de minister van IenM. Het besluit omvat een pakket maatregelen voor de korte termijn dat de capaciteit en kwaliteit op het spoor verder verbeteren en verhoging van de frequentie mogelijk maken.

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 Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen

In december 2011 is de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) aan de Tweede Kamer aangeboden¹, inclusief drie deelrapporten². In de Notitie Kansrijke oplossingsrichtingen is een keuze gemaakt voor nader te onderzoeken alternatieven en varianten in het kader van de rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (de zogenaamde «zeef 1» conform de Sneller & Beter werkwijze). Deze keuzes zijn samen met de regionale partners gemaakt in het Bestuurlijk overleg RRAAM op 15 december 2011 en op 21 december 2011 besproken in de Tweede Kamer. Rijk en regio kiezen voor een gefaseerde, organische aanpak waarin wordt aangesloten op de reële vraag naar woningen en mobiliteit. In het vervolgonderzoek (MKBA, planMER) worden twee alternatieven meegenomen: een IJmeerverbinding (nieuwe verbinding) en een oplossing via de Hollandse brug. Voor de IJmeerverbinding wordt zowel een brug als een tunnel onderzocht. Het «IJland» (grootschalig buitendijks wonen) is een optie voor de toekomst en wordt nu niet verder onderzocht. Ten aanzien van het toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES) worden drie varianten verder onderzocht: ruimtelijke ingrepen zonder TBES, een minimumvariant (alleen fase 2 van TBES) en een maximumvariant (het indicatieve eindbeeld TBES) in combinatie met de ruimtelijke ingrepen.

In de tweede helft van 2011 heeft een aanbestedingstraject gelopen ten behoeve van de planMER en MKBA. Er is voor gekozen om deze onderzoeken integraal aan te besteden vanwege de sterke verwevenheid en afhankelijkheden. De opdracht is in december 2011 gegund aan een combinatie van DHV en Ecorys. Beide onderzoeken zullen in de eerste helft van 2012 worden uitgevoerd.

2.3 Woningbehoefteonderzoek

In de periode die de Tweede Voortgangsrapportage bestrijkt is in opdracht van IenM en BZK/WWI en in overleg met de regio een woningbehoefteonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek 'Houdbaarheid Woningbehoefteprognoses Noordvleugel' zijn in oktober 2011 aan de Tweede Kamer toegezonden als bijlage bij de Eerste Voortgangsrapportage³. De resultaten van dit onderzoek zijn betrokken bij het opstellen van kansrijke oplossingsrichtingen voor RRAAM. Daarnaast zijn de resultaten van dit

1 TK 31089 nr. 89

2 'Naar een toekomstbestendig ecologisch systeem' – Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer; 'Een metro van Amsterdam naar Almere' – Werkmaatschappij Amsterdam-Almere; 'Onderzoek alternatieven Hollandse brug' – Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

3 TK 31089 nr. 88

onderzoek bij de werkmaatschappijen ingebracht.

Hoofdconclusie is dat de langetermijnwoningbehoefte-prognose voor de Noordvleugel in relatie tot de opgave voor Almere houdbaar is. Op basis daarvan is door de bestuurders in de regio geconcludeerd dat de omvang van de gereserveerde woningbouwlocatiecapaciteit als totaal gehandhaafd moet blijven ten opzichte van wat het Rijk en de regio in de Gebiedsagenda's hebben afgesproken.

Met een onderzoekshorizon tot 2040 speelt onzekerheid altijd een rol. De behoefte in 2040 kan lager of hoger uitvallen. In de besluitvorming wordt daarmee rekening gehouden door de opgave zoveel mogelijk vraaggeoriënteerd op te pakken en worden de mogelijkheden voor organische groei en een adaptieve planning onderzocht.

Echter, het uitwerken en voorbereiden van een dergelijke opgave vraagt om een versterking van de regio, fasering en dosering binnen de regio. De regio voelt zich hier ook verantwoordelijk voor en wil dit in samenspraak met potentiële investeerders en initiatiefnemers oppakken.

In het BO MIRT najaar 2011 is afgesproken dat Rijk en regio samen, in het verlengde van het afgeronde onderzoek, een meer kwalitatieve analyse van de woningvraag uitvoeren, in relatie tot locaties en fasering. De regio is hiervan trekker vanuit haar verantwoordelijkheid voor een goede afstemming van verstedelijking en het Rijk is betrokken middels WWI en RRAAM, gelet op medeverantwoordelijkheid in de bestuursafspraken voor de programmering van woningbouw in dit kerngebied.

2.4 Maatschappelijk proces, publieksparticipatie en communicatie

De participanten die in maart 2011 aangaven actief te willen meedenken zijn in de tweede helft van 2011 via het maatschappelijk proces betrokken bij RRAAM. In het kader van de kennisvorming vonden twee kennisateliers plaats. Thema's waren de identiteit van Almere en het metropolitane infrastructuurnetwerk.

In november 2011 organiseerde het RRAAM-werk, de kerngroep in het maatschappelijk proces onder leiding van Guido van Woerkom, samen met RRAAM een integratiebijeenkomst. Hierin werden de resultaten gepresenteerd die in het kader van RRAAM in het najaar van 2011 zijn opgeleverd. Centraal stonden de maatschappelijke organisaties, bedrijven en burgers, die deel uitmaken van het RRAAM-netwerk (bestaande uit 120 vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, betrokken particulieren en andere geïnteresseerden in de ontwikkelingen in de Noordelijke Randstad) en de spiegelgroep. Daarnaast waren ook betrokken ambtenaren en een aantal vakmensen en wetenschappers aanwezig. Hierdoor ontstond een levendige uitwisseling van de tot nu toe verzamelde kennis.

Zowel de kennisateliers als de integratiebijeenkomst leverden input op voor

het advies over kansrijke oplossingsrichtingen, dat het RRAAM-werk 5 december 2011 aan de minister van IenM aanbod. De hoofdconclusie van het advies is dat er meerwaarde voor de metropoolregio bereikt kan worden door de drie fysiek-ruimtelijke netwerken (stedelijk, infrastructuur en blauw-groen) als netwerken te beschouwen en daarbij te sturen op het versterken van de samenhang zowel binnen als tussen de netwerken. Bij het in samenhang ontwikkelen van deze netwerken is het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem een noodzakelijk onderdeel van de strategie.

Over de IJmeerverbinding adviseert het RRAAM-werk onder andere om het idee van de Stichting Almere Bereikbaar voor een zuidelijke ligging van de IJmeerverbinding verder te onderzoeken, te kiezen voor light-rail, gekoppeld met het Amsterdamse OV-net, zowel een brug als een tunnel te onderzoeken en ook naar multimodaliteit te kijken. In plaats van grootschalige buitendijkse verstedelijking (IJland) adviseert het RRAAM-werk te kijken naar kleinschalige buitendijkse ontwikkeling. Het advies is benut bij de besluitvorming over de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen in het BO RRAAM van 15 december.

Gemeenten en waterschappen hebben meegedaan in werkmaatschappijen: sessies waarin resultaten en keuzes zijn besproken. Voor alle regionale en lokale overheden gezamenlijk heeft op 1 juli en 12 oktober 2011 een bijeenkomst plaatsgevonden. Bestuurders werden door de Stuurgroep RRAAM bijgepraat en uitgenodigd hun ideeën over RRAAM mee te geven.

De nieuwsbrief, de RRAAM Update verschenen in 2011 regelmatig en de leden van de RRAAM-netwerkgroep zijn geïnformeerd via LinkedIn. Op www.rraam.nl is alle relevante informatie beschikbaar, zowel over RRAAM als over het maatschappelijk proces.

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. Bij het uitvoeren van de opdracht zijn marktpartijen uit binnen- en buitenland ingeschakeld, die beschikken over de nodige innovatiekracht en expertise.

Op 5 september 2011 hebben de drie (consortia van) marktpartijen Jacobs/ APPM/ Posad, Movares en MottMacDonald/ MNO Vervat BV hun opdracht tot het maken van een vervoersconcept, ontwerp en businesscase aan de WAA opgeleverd. Uit de ramingen blijkt dat de marktpartijen de kosten van de investeringen hebben gehalveerd. Ook hebben zij de vervoerswaarde van de IJmeerverbinding verbeterd en de stedenbouw geoptimaliseerd.

Tevens heeft de WAA onderzoek laten doen naar de mogelijkheden om naast de openbaar vervoersverbinding ook een autoweg via het IJmeer aan te leggen. Het resultaat van het onderzoek is in oktober 2011 naar de Tweede Kamer gestuurd, zoals toegezegd tijdens het AO d.d. 7 juni 2011.

De WAA heeft de voorstellen van de marktpartijen inhoudelijk beoordeeld en besproken met deskundigen en overheden in het plangebied. Tevens heeft de WAA een second opinion op de voorstellen van de marktpartijen laten verrichten. De sterke en zwakke elementen van de voorstellen van de marktpartijen zijn geïdentificeerd ten behoeve van de selectie van kansrijke oplossingen. Dit heeft geresulteerd in het rapport 'Een metro van Amsterdam naar Almere'. Dit rapport is als bijlage bij de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen RRAAM aan de Tweede Kamer gestuurd in december 2011.

In het Bestuurlijk Overleg RRAAM van 15 december 2011 is besloten dat in het vervolgonderzoek (planMER en MKBA) ten behoeve van de Rijksstructuurvisie AAM een IJmeeralternatief met brug en met tunnel wordt meegenomen. Daarnaast zullen de varianten IJmeerweg (regionale weg met 2x1 rijstroken), Bijlmertak en IJburg ondergronds worden onderzocht. De WAA heeft aan Mott MacDonalld en Movares de opdracht gegeven om respectievelijk het ontwerp en de businesscase van het geïntegreerde IJmeeralternatief en de varianten uit te werken. Verder is in het Bestuurlijk Overleg RRAAM afgesproken het zuidelijke tracé van de Stichting Almere Bereikbaar te optimaliseren en nader te onderzoeken op kosten en vervoerswaarde.

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 heeft deze optimalisatie opgepakt langs drie pijlers:

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

Daarnaast heeft de WMIJ de juridische aspecten rond RRAAM verder in beeld gebracht en de gebiedsgerichte systeemaanpak nader uitgewerkt. Het deelrapport 'Naar een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem' van de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer is op 21 november gepresenteerd, en als bijlage bij de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen aan de Tweede Kamer gestuurd in december 2011. Verschillende onderzoeken hebben als basis gediend voor het rapport.

De WMIJ concludeert dat een kostenbesparing van € 350 miljoen haalbaar is op het indicatieve eindbeeld van TBES. De optimalisatie brengt de geraamde kosten voor een totaalpakket terug van ruim € 1 miljard naar circa € 630 miljoen (prijsspeil 2011, inclusief BTW). De belangrijkste kostenbesparingen in dit indicatieve eindbeeld komen binnen bereik door een optimalisering van de grondstromen (lagere aanlegkosten moeras, vervallen noodzaak aparte aanleg diepe putten), beperktere omvang van luwtemaatregelen, een geringere omvang van de vooroever Lepelaarplassen, en het vervallen van aanleg extra binnendijkse natuur. Met een eerste stap van € 200 mln. kan de neergaande trend mogelijk al worden gekeerd en een opgaande lijn worden ingezet.

In het Bestuurlijk Overleg RRAAM op 15 december 2011 is besloten de volgende drie situaties in de Plan MER en MKBA nader te onderzoeken:

- Ruimtelijke ingrepen zonder TBES. In de passende beoordeling (plantoets) zal getoetst worden wat de negatieve effecten zijn en worden eventuele mitigerende maatregelen voorgesteld.
- Ingrepen in combinatie met ecologische fase 2 van het TBES (het minimum om de neergaande trend te keren en de opgaande lijn tot stand te brengen).
- Ingrepen in combinatie met het indicatieve maximum eindbeeld TBES.

De Tweede Kamer heeft de minister in het Algemeen Overleg op 21 december 2011 verzocht om een marktuitvraag uit te zetten. Deze marktuitvraag zal parallel aan de andere werkzaamheden en het MER traject worden uitgevoerd.

3.3 Werkmaatschappij Almere Oosterveld (WAO)

Door de WAO is een concept Ontwikkelstrategie Almere Oosterveld opgesteld in samenwerking met het architectenbureau MVRDV, de Grontmij, de Universiteit van Wageningen en de Dienst Landelijk Gebied. 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.

In augustus en september was de ontwikkelstrategie in concept gereed. In de periode oktober – december is de Ontwikkelstrategie aangescherpt op de punten juridische zekerheid, markthaalbaarheid en operationaliteit. In december 2011 is de gewijzigde Ontwikkelstrategie opgeleverd. Deze zal in 2012 bestuurlijk worden besproken en vastgesteld.

In de concept Ontwikkelstrategie Almere Oosterwold wordt uitgegaan van maximale vrijheid in kavelvorm en –grootte, programmering en bebouwing en ruimte voor particuliere initiatieven en ondernemerschap. Organische stedenbouw en particulier opdrachtgeverschap zijn hierbij uitgangsprincipes. Dit moet op termijn (2030 en verder) leiden tot een gebied met verschillende levensstijlen, beelden, activiteiten in een overwegend groen, blauw en duurzaam landschap.

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.

Nadat de gemeenteraad van Almere en de Stuurgroep RRAAM in juni 2011 instemden met de Nota van Uitgangspunten Almere Centrum Weerwater, is het Gebiedsontwikkelingsplan opgesteld in een gezamenlijk atelier van de werkmaatschappij en het Franse architectenbureau Atelier Christian de Portzamparc (ACDP). Ondernemers en inwoners zijn betrokken via de stadsdialoog. Het plan wordt in 2012 bestuurlijk besproken en vastgesteld.

Het gebiedsontwikkelingsplan gaat uit van een tweefasestrategie, met de oplevering van de vernieuwde A6 (rond 2020) als kantelpunt. In de eerste fase (tot 2020) wordt het gebied van een basiskwaliteit voorzien door de realisatie van een sterk landschap, een geoptimaliseerde inpassing van de Steigerdreef en een optimalisatie in de uitwerking van het Tracébesluit. De tweede fase (2020 – 2040) gaat uit van een 'kansenstrategie', waarbij de kracht van bestaand en nieuw ondernemerschap in het gebied wordt benut. Hiertoe zijn verschillende ontwikkelpakketten met voorstelbare programma's en mogelijke ruimtelijke inpassingen geschetst.

De werkmaatschappij heeft onderzocht in hoeverre de Floriade in 2022 mogelijk inpasbaar is in het plangebied. Ook is, in een extra opdracht van de Stuurgroep RRAAM, de eventuele inpassing van de nieuwe 380kV hoogspanningslijn onderzocht (zie ook hoofdstuk 5).

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 heeft uitgewerkt.

Uit de probleemanalyse is naar voren gekomen dat met de middellange termijn varianten C en E' van OV-SAAL voldoende capaciteit kan worden geboden om de vervoervraag, die hoort bij een nulsituatie met 60.000 extra woningen in Almere, te kunnen faciliteren. Verschillende oplossingsrichtingen zijn ontwikkeld en beoordeeld. Dit is gerapporteerd in de notitie 'Onderzoek alternatieven via de Hollandse Brug' en als bijlage bij de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen naar de Tweede Kamer gestuurd in december 2011.

Van de verschillende onderzochte denkmodellen sluit het model 'Ontwikkel-as' (HOV+ verbinding Pampus- Centrum – Oost en Pampus – Poort) het meest aan bij de ambities. In het Bestuurlijk Overleg RRAAM van 15 december 2011 is besloten de OV-verbinding Hollandse brug, met het ruimtelijk denkmodel 'Ontwikkel-as', met 20.000 woningen binnendijks in Pampus, nader te onderzoeken.

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).

Op 19 december 2011 is de Intentieovereenkomst IAK Groenblauw ondertekend door Staatsbosbeheer (SBB), Stichting Flevolandschap (SFL), ministerie van EL&I en gemeente Almere. Dit vormt de start van de voorbereidingsfase van drie prioritaire deelgebieden Poorthout, Almeerderhout en Eemvallei. Hierbij worden vernieuwende financierings- en ontwikkelstrategieën onderzocht. De omvang van de businesscase voor deze drie deelgebieden bedraagt circa 61 miljoen euro.

4.3 Duurzaamheid

De gemeente Almere, provincie Flevoland en het ministerie van Infrastructuur en Milieu werken aan een duurzaamheidsagenda voor Almere. Om Almere te kunnen ontwikkelen tot een nationaal icoon van duurzaamheid wordt een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de vestiging van een nationaal centrum voor duurzame gebiedsontwikkeling.

Het Masterplan Energiehuishouding Almere 2.0 (MEA 2.0) is opgeleverd. Dit masterplan legt de basis voor de energieneutrale stad in 2025 met nieuwe gebieden, die op onderdelen energieproducerend kunnen zijn. Samen met Amsterdam en RWS is een quick scan naar verduurzaming van de automobilititeit op de woonwerk corridor Schiphol-Amsterdam-Almere afgerond. Dit resulteert in mogelijke kansrijke projecten.

De Werkmaatschappij Almere Oosterwold werkt een aantal opties uit voor activering van landschap ten behoeve van een meer zelfvoorzienende stad (energie, voedsel, sanitatie). De Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater richt zich o.a. op toepassing van wind en zonnepanelen in combinatie met de verbreding van de A6.

Het Landelijk Platform voor Duurzame Gebiedsontwikkeling ondersteunt de agenda voor Almere 2.0 voor een periode van drie jaar. Daarbij zet het platform in op: verduurzaming van bestaande wijken, specifieke financiële en organisatorische regimes, de verkenning naar een oppervlakte-ontwikkelings-

maatschappij en de doorstart van de winkel DuurzaamAlmere.nl naar een nationaal centrum voor duurzame gebiedsontwikkeling.

4.4 Economie

Tijdens het BO MIRT van 9 november 2011 is het position paper 'Almere Werkt', tot stand gekomen door overleg tussen de provincie Flevoland, de gemeente Almere en het ministerie van EL&I, vastgesteld. Hierin wordt de ambitie om 100.000 banen te creëren herbevestigd. Jaarlijks wordt door de drie overheden een agenda opgesteld van acties waarop de drie overheden hun inzet gaan concentreren. Het position paper vormt het startpunt voor deze samenwerking van de drie overheden op het thema economie.

Eind november 2011 hebben de colleges van Almere en Flevoland ingestemd met het programma voor het economisch offensief 'Almere Werkt!' Het geeft een aanzet om het lange termijn perspectief voor de economische ontwikkeling van Almere in te vullen. Centraal in de aanpak staat het optimaal ruimte bieden aan initiatieven van ondernemers. Het programma richt zich in eerste instantie op de periode 2012-2015. Het gaat in op excellent gastheerschap, kansrijke clusterontwikkeling en governance.

4.5 Onderwijs

Lager onderwijs

Op basis van het op 20 april 2011 ondertekende Convenant Onderwijsimpuls 2011 – 2014 is het onderzoek naar achterblijvende onderwijsresultaten in Almere van start gegaan. Onderzocht wordt wat de causale relaties zijn tussen de versnelde groei van Almere en de kwaliteit van het primair onderwijs. Het SCO Kohnstamm Instituut voert het onderzoek uit en maakt daarbij gebruik van gegevens van de Inspectie van het Onderwijs. De onderzoeksresultaten worden betrokken bij de 2^e Almere Tafel in de eerste helft van 2012. Dit moet resulteren in adviezen en afspraken over het versterken van de kwaliteit van het primair onderwijs in relatie tot de verdere groei van Almere. De gemeente en de schoolbesturen hanteren in de Lokale Educatieve Agenda het doel dat de kwaliteit van het primair onderwijs binnen vijf jaar tenminste op het landelijk gemiddelde ligt.

Hoger onderwijs

In september 2011 is Windesheim Flevoland verhuisd naar een nieuw schoolgebouw in het centrum van Almere. Het aantal HBO-studenten is nu ruim 1.150, de huidige instroom (cohort 2011) overstijgt de prognoses met circa 20%. Ook de Christelijke Agrarische Hogeschool heeft in 2010 een vestiging in Almere geopend. Voorts zal de internationale universiteit Business Engineering School (BES) La Salle vanaf februari 2012 kortlopende cursussen in Almere gaan verzorgen. Dit zal spoedig worden gevolgd met enkele Masterprogramma's voor Business Administration (MBA) en Program Management.

4.6 Cultuur

De gemeente Almere stelt met partners een visie voor cultuurvoorzieningen op. Deze visie is erop gericht dat Almere haar positie als grote stad in het nationaal cultuur bestel zo snel mogelijk kan innemen. Op basis van deze visie maken Almere, de provincie Flevoland en het ministerie van OCW afspraken over de realisatie.

Om invulling aan de cultuurvisie te geven zijn in de maanden mei t/m augustus 2011 werksessies over cultuur georganiseerd. Na de bijeenkomsten met ongebonden creatieve ondernemers in de stad (het creatieve MKB) hebben gesprekken plaatsgevonden met de directies van een groot aantal maatschappelijke organisaties. Dat betrof niet alleen culturele instellingen, maar ook het welzijnswerk, citymarketing, onderwijs, natuureducatie, Kamer van Koophandel en corporaties. Op grond van deze inbreng zijn de hoofdlijnen van de visie opgesteld. De hoofdlijnen bestaan uit:

- organische groei culturele infrastructuur (optimaal faciliteren cultureel ondernemerschap);
- inzet voor behoud van de huidige infrastructuur;
- nieuwe landelijke cultuurorganisaties (ambitie voor langere termijn c.q. als zich kansen voordoen);
- onderscheidende positie Almere in de regio door inzet op de combinatie natuur en cultuur.

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. De visie heeft een samenhang met het Olympisch Plan 2028 van VWS en NOC*NSF.

De resultaten van de onderzoeksfase zijn in concept gereed. Uit deze analyse blijkt een aantal knelpunten in de huidige sportinfrastructuur (verenigingsstructuur en afname sportparticipatie bij jeugd), trends die invloed krijgen op de opbouw van de sportinfrastructuur (individualisering, vergrijzing) en de kansen die de groei van Almere bieden.

Op basis van deze inzichten is door VWS, Flevoland, Almere en het NOC*NSF een visie opgezet om in Almere een innovatieve sportieve infrastructuur op te stellen. Centraal in de visie staat een piramide met aan de basis breedtesport (o.a. beweegvriendelijke wijken, behoud van sportparticipatie, open verenigingen). Deze wordt gevolgd door talentontwikkeling (regionale trainingscentra) en in de top een selectief aantal topvoorzieningen (inclusief topevenementen). Bij deze topvoorzieningen wordt gekeken welke sporten passend zijn bij de identiteit van Almere (ruimte en water).

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.

De voorbereiding van de 2e Almere Tafel (planning maart 2012) is opgestart. Op deze tafel worden de tweede Staat van de Stad en het prototype van het Early Warning System gepresenteerd. Het Early Warning System gaat over trends, ontwikkelingen en effecten van de doorstroom op wijken. Voor de 2e Almere Tafel wordt ook het onderwerp kwaliteit van het primair onderwijs in relatie tot de groei van de stad voorbereid. Deze problematiek is in het IAK geagendeerd en de gemeente heeft inmiddels hiervoor een onderzoek opgestart (zie paragraaf 4.5).

4.9 Stedelijke Bereikbaarheid Almere

De minister van IenM en de bestuurders van de provincie Flevoland en de gemeente Almere hebben op 15 december 2011 het convenant 1^e fase Stedelijke Bereikbaarheid Almere getekend. Dit betreft de uitvoering en financiering van een maatregelenpakket van € 142,5 mln., gekoppeld aan de woningbouwlocaties Almere Poort en Almere Hout Noord (Nobelhorst), waar nu reeds wordt gebouwd. Rijk, provincie Flevoland en gemeente Almere dragen ieder 1/3 van de kosten. Het betreft onder meer fietsonderdoorgangen (A6 en Hogering), verbreding van de Waterlandseweg en van een deel van de Hogering, ontsluitingsmaatregelen Almere Hout en benuttingsmaatregelen. Op deze wijze worden stap voor stap afspraken gemaakt over de interne bereikbaarheid, die aansluiten op het groeitempo van de stad.

De rijksbijdrage wordt deels gefinancierd uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) (fietsonderdoorgangen) en deels uit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) (capaciteitsuitbreiding Hogering). De bijdragen van provincie en gemeente passen binnen de regionale bijdrage aan de VSBA en lopen niet vooruit op een verantwoordelijkheid- of financieringsverdeling rijk – regio voor toekomstige afspraken over de vervolgfases. Het betreft een eerste pakket no-regret maatregelen, welke deels voortkomen uit het al eerder genomen tracébesluit SAA (Schiphol-Amsterdam-Almere). Deze maatregelen zijn gericht op het op peil houden van de kwaliteit van de bereikbaarheid die Almere nu heeft en is dus niet bedoeld als een verhoging van de ambitie. Met dit eerste pakket VSBA kan de bereikbaarheid een aantal jaar op het huidige peil worden gehouden, ondanks de groei van het aantal woningen. Afhankelijk van de groei van woningmarkt komt een 2e fase VSBA in beeld, besluitvorming hierover zal integraal onderdeel worden van de RRAAM-besluitvorming.

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

Naar aanleiding van de motie 32500A-96 Aptroot c.s. heeft het Rijk samen met de regio de mogelijkheid van spitsstroken onderzocht; inclusief onderzoek naar de financiering van deze aanpassingen uit regionale/lokale infrastructuur of uit het programma Beter Benutten, naast een bijdrage van de regio. De uitkomst van dit onderzoek is dat de A27 minder goed scoort dan andere projecten. Hiervoor is een landelijke vergelijking gemaakt op basis van kosteneffectiviteit (waarbij de investeringssom is afgewogen tegen de reductie aan file). Het traject komt niet voor in de «file top 50» en het komt niet als knelpunt naar voren in het 2020-scenario van de NMCA. Daarmee is dit trajectdeel voor 2020 onvoldoende urgent om in te investeren. In het BO MIRT van november 2011 is afgesproken dat de provincies in overleg met Rijkswaterstaat de maatregel bus op vluchtstrook uitwerken, om zo het HOV ongehinderde doorgang te geven in de spits.

Lelystad Airport

De Raad van State heeft op 7 december 2011 het besluit (d.d. 16 oktober 2009) van de toenmalige ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM vernietigd, dat de verdere ontwikkeling van luchthaven Lelystad mogelijk moet maken. Hierdoor zal vooralsnog de start- en landingsbaan niet verlengd worden van 1.250 naar 2.100 meter. Op dit moment wordt onder verantwoordelijkheid van het Rijk onderzocht hoe de luchthaven zich alsnog kan ontwikkelen tot een zakelijke luchthaven. Dit heeft geen invloed op de besluitvorming over RRAAM.

OV SAAL (korte en middellange termijn)

Op 15 december 2011 is het Tracébesluit OV SAAL voor het traject Weesp - Lelystad (onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor) ondertekend door de minister van IenM. Het besluit omvat een pakket maatregelen voor de korte termijn dat de capaciteit en kwaliteit op het spoor verder verbetert en verhoging van de frequentie mogelijk maakt. Zo kan het aantal treinen tussen Almere en Amsterdam groeien van acht treinen per uur naar twaalf treinen per uur. De maatregelen omvatten onder meer de aanleg van keerspooren bij station Almere Centrum en bij station Almere Oostvaarders. Ook worden langs het

spoor geluidschermen geplaatst. Met de maatregelen is circa 260 miljoen euro gemoeid. De ondertekening volgt op het in 2010 genomen Tracebesluit OV SAAL voor het traject Hoofddorp - Diemen. Over de maatregelen op de Middellange Termijn (de periode tussen 2016 - 2020) wordt eind 2012 besloten, vanwege de samenhang met de oplossing voor de Lange Termijn. Voor de Middellange Termijn is een bedrag van ca. 650 miljoen euro gereserveerd.

380 kV

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. Op 30 september 2011 heeft de Stuurgroep RRAAM op basis van bespreking van de eerste rapportage verzocht om vervolgonderzoek naar twee varianten (tracé langs de A6 door Centrum/Weerwater tracé Markermeer door het IJmeer).

Voor het vervolgonderzoek zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

- Werk de elementen uit die nodig zijn voor een aanpak gericht op inpassing van de NW380kV gecombineerd met de aanpak voor het Toekomstbestendig Ecologische Systeem (variant Markermeer IJmeer).
- Zoek naar mogelijkheden voor inpassing van de NW380kV binnen wet- en regelgeving voor N2000 gebieden en betrek daarbij de landsadvocaat (variant Markermeer IJmeer).
- Geef aan hoe de elementen voor de aanpak en de eventuele mogelijkheden zich verhouden tot de timing voor de NW380kV en RRAAM (beide varianten).
- Werk uit hoe inpassing van de lijn in een breder gebied plaats heeft: op welke wijze de aanlanding van dit alternatief vorm krijgt in Noord-Holland (hoe wordt dit ingepast bij aanlanding op de kust van Noord-Holland tot station Diemen) en inpassing in het gebied van Almere (beide varianten).

Het onderzoek wordt begeleid door een onafhankelijk procesbegeleider. Om antwoord te krijgen op de onderzoeksvragen zijn in oktober en november verschillende expertsessies georganiseerd om de inpassingscondities van de beide varianten in Almere nader, en meer in detail, te beschouwen. In de expertsessies is gesproken over ecologie, combinatie IJmeerverbinding en 380kV, de Weerwaterzone en over de aanlanding in Noord-Holland. Daarnaast heeft de landsadvocaat advies uitgebracht over de mogelijkheden voor de aanleg van de 380kV verbinding door het N2000-gebied Markermeer en IJmeer en vindt toetsing van de resultaten plaats bij alle stakeholders. De resultaten van het onderzoek zijn in februari 2012 gereed en worden besproken in de Stuurgroep RRAAM van februari 2012.

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.

Scopemanagement

Essentie van een verkenningfase 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 eindresultaat hiervan is uitgebreid aan de orde gekomen in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen die op bestuurlijk niveau is bekrachtigd in de het Bestuurlijk Overleg RRAAM van 15 december 2011.

Voor de WMIJ geldt dat er sprake is van een scopewijziging in die zin dat ten opzichte van de scope uit de Basisrapportage de scope is verruimd omdat in de natuuropgave ook wordt gekeken naar een optie met eventuele mitigerende maatregelen zonder Toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES).

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. Ten behoeve van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen die op 15 december 2011 bestuurlijk is vastgesteld, zijn eisen gesteld aan het proces en de onderbouwing van de voorgestelde keuzes. Voor de diverse producten die ten grondslag liggen aan de keuzes die zijn gemaakt in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen heeft op velerlei manieren kwaliteitsborging plaatsgevonden. Voorbeelden daarvan zijn het inschakelen van expertise van externe opdrachtnemers, het inschakelen van marktpartijen, het installeren van klankbordgroepen of 'dwarskijkers', betrokkenheid van het maatschappelijk proces en het uitvoeren van audits.

In 2012 wordt de concept Rijksstructuurvisie opgesteld. Voor de producten en onderzoekstrajecten die daarvoor nodig zijn, worden eveneens producteisen opgesteld ten behoeve van de kwaliteitsborging. Daarbij zullen ook onafhankelijke externe partijen zoals het Centraal Planbureau, het Planbureau voor de Leefomgeving en de Commissie voor de milieueffectrapportage worden ingeschakeld.

Hieronder wordt uitvoeriger ingegaan op drie aspecten van projectbeheersing: financiën, planning en risicomanagement.

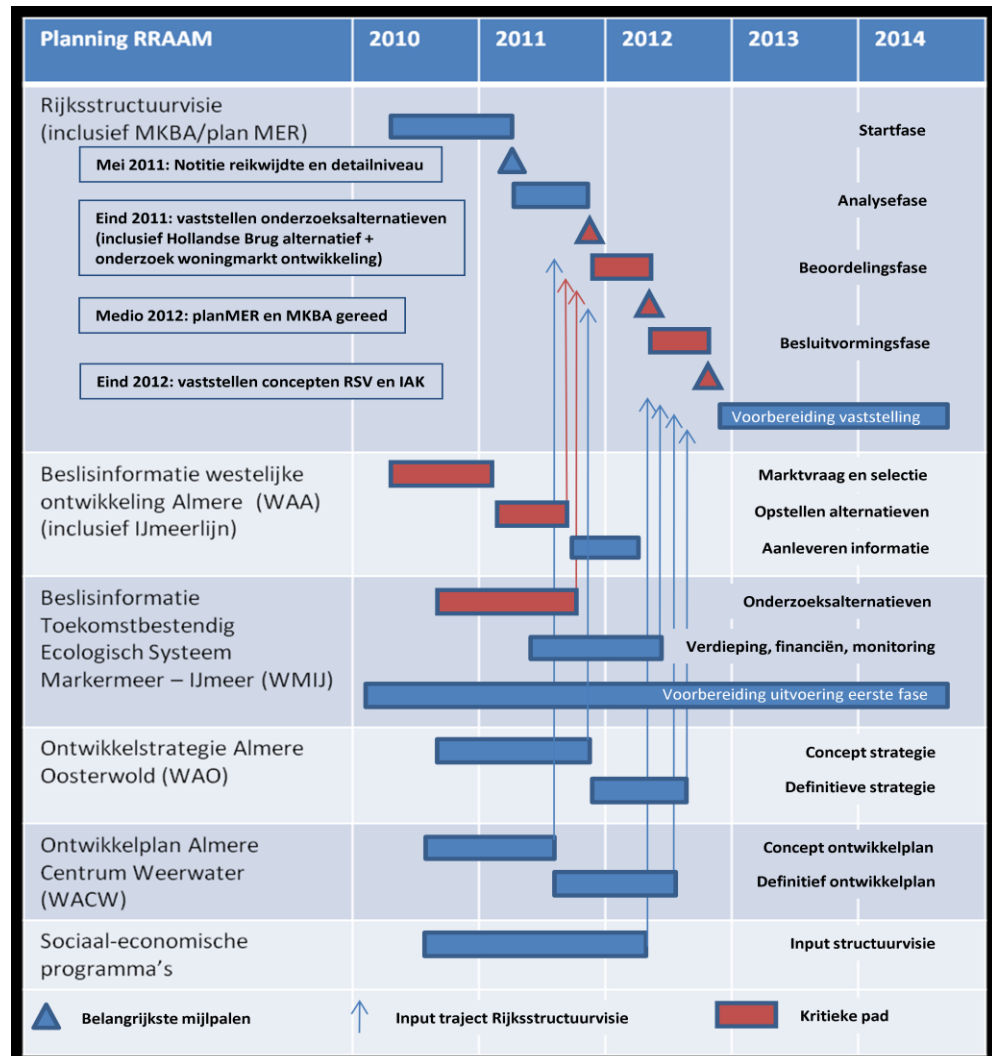
6.2 Financiën

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. € 13 mln. belegd zodat derhalve nog ca. € 3 mln. resteert voor de periode waarin de concept-Rijksstructuurvisie zijn beslag moet krijgen. Daarnaast is nog een bedrag van € 1.15 mln. gereserveerd, voornamelijk om de inzet van rijk en regio in 2013 (traject richting definitieve Rijksstructuurvisie) mee te financieren.

6.3 Planning

De planning zoals in onderstaande tabel is weergegeven, is opgenomen in de Basisrapportage. In de periode van juli t/m december 2011 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 2012 worden doorgezet.



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. In de tweede helft van 2011 is continue gewerkt aan beheersmaatregelen voor de in de basisrapportage genoemde toprisico's. Regelmatig vindt monitoring plaats. In 2011 is de voortgang volgens planning verlopen.

Ten aanzien van de in de basisrapportage benoemde toprisico's (risico's ten aanzien van de aard van de opgaven, onvoldoende middelen, besluitvorming IJmeerlijn, niet voldoen aan risico's Natura 2000, uitstel of niet integrale besluitvorming en risico's vanuit samenhang met andere ontwikkelingen) is in de tweede helft van 2011 aan diverse beheersmatige aspecten van deze risico's gewerkt. Belangrijke werkzaamheden die hieraan hebben bijgedragen

zijn bijvoorbeeld het betrekken van de markt ten behoeve van optimalisatie, het uitvoeren van een woningbehoefteonderzoek om de opgave te evalueren, het uitwerken van een organische aanpak, nader onderzoek naar de samenhang tussen RRAAM en andere ontwikkelingen door bijvoorbeeld de relatie met de Zuidas te onderzoeken, beperking van de financiële risico's door forse kostenoptimaliseringen en het werken aan faseringsmogelijkheden.

De top risico's zijn inmiddels geactualiseerd en gespecificeerd:

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.

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.

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 uitkomsten van de verschillende onderzoeken als wel door divergerende politieke opvattingen, zowel tussen regionale partijen als tussen rijk en regio.

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.

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. Een ander voorbeeld is de tracékeuze voor de Noord-west 380 kV.

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.

7 Stand van zaken moties en toezeggingen

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 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 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- 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' wordt 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 tweetal producten zal opleveren: een overzicht zijn van algemeen toe te passen meet- en waarderingsmethoden voor veel voorkomende effecten en een reeks goede voorbeelden van de toepassing van MKBA.

Tijdens het Algemeen Overleg met de Tweede Kamer op 21 december 2011 heeft de minister van IenM aangegeven dat de nieuwe meet- en waarderingsmethoden die nodig zijn voor de MKBA van RRAAM al in 2012 binnen RRAAM zullen worden meegenomen. Ook zullen waar mogelijk binnen de huidige systematiek al veranderingen worden toegepast.

Toezeggingen

- Toezegging de Tweede Kamer extra informatie toe te zenden ten aanzien van het Kruisstation Diemen (21-12-2012): de Tweede Kamer één of meerder kaartbeelden te doen toekomen inzake de aansluiting van een OV-verbinding vanuit Almere op het Amsterdamse net door middel van een kruisstation ter hoogte van Diemen, en daarbij tevens informatie op te nemen over de vervoerswaarden.

- Stand van zaken: Als bijlage bij deze Voortgangsrapportage wordt deze informatie aan de Tweede Kamer gestuurd, waarmee invulling is gegeven aan deze toezegging.

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
NKO Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen
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
Internet : www.rraam.nl