



Basisrapportage

rraam

Rijk-regioprogramma

AMSTERDAM — ALMERE — MARKERMEER

peildatum 22 maart 2011

Colofon

Uitgegeven door	: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Uitgevoerd door	: Rijksteam Amsterdam-Almere-Markermeer in het kader van Rijk-Regio programma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)
Informatie	: Rijk-Regio programma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)
Telefoon	: 070 – 4567050
E-mail	: info@rraam.nl
Internet	: www.rijksoverheid.nl/rraam
Opmaak	: Rijk-Regio programma Amsterdam-Almere-Markermeer
Datum	: 22 maart 2011
Status	: Definitief

Inhoudsopgave

Colofon—	2
Inhoudsopgave—	3
Samenvatting—	5

Deel A: Projectbeschrijving RRAAM en Projectbeheersing—9

1 Inleiding en leeswijzer—9

1.1	Inleiding—	9
1.2	Leeswijzer—	11

2 Doel en opzet RRAAM—12

2.1	Doelstellingen—	12
2.2	Probleemdefinitie en verantwoording drievoudige ambitie—	13
2.3	Deelprojecten—	18
2.4	Scope—	20
2.5	Gefaseerde aanpak—	22

3 Besluitvormingsproces en omgevingstraject—24

3.1	Besluitvormingsproces: terugblik—	24
3.2	Besluitvormingsproces en fasering: vooruitblik—	25
3.3	Juridische trajecten en procedures—	25
3.4	Maatschappelijk proces en burgerparticipatie—	26
3.5	Voortgang Moties en Toezeggingen—	27

4 Governance en Rijksrollen—30

4.1	Taken en verantwoordelijkheden—	30
4.2	Sturingslijn RRAAM—	32

5 Beheersing en rapportage—37

5.1	Projectbeheersing en organisatie—	37
5.2	Scopemanagement en borging—	37
5.3	Planningsmanagement en totaalplanning—	38
5.4	Risicomanagement, toprisiko's en beheersstrategie—	40
5.5	Kwaliteitsmanagement en borging—	44
5.6	Financiën en kostenramingen, programma-administratie—	45
5.7	Rapportages—	48

Deel B: Projectonderdelen—49

6 Rijksstructuurvisie en Financieel Kader—49

6.1	Rijksstructuurvisie—	49
6.2	Financieel kader—	52

7 Werkmaatschappijen—54

7.1	Werkmaatschappij Amsterdam-Almere—	54
7.2	Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer—	58
7.3	Werkmaatschappij Almere Oosterwold—	60
7.4	Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater—	61

8 Thematische projecten—64

9 Overige projecten—66

Lijst afkortingen—69

Samenvatting

Groot Project en Basisrapportage

Op voorstel van de commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft de Tweede Kamer op 18 februari 2010 besloten het Rijk-Regio programma Amsterdam – Almere – Markermeer (RRAAM) aan te wijzen als groot project. De Basisrapportage bevat de uitgangspunten, ijkpunten en basisgegevens voor de reguliere halfjaarrapportages die vanaf het najaar van 2011 zullen gaan verschijnen. Het kader voor het programma wordt gevormd door de Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markermeer (RAAM), zoals verwoord in de RAAM-brief van 6 november 2009.

Probleemomschrijving RRAAM

De probleemdefinitie van RRAAM bestaat uit drie onderdelen:

1. de Noordelijke Randstad kent een grote behoefte aan woningen, zowel kwalitatief als kwantitatief;
2. Almere is een eenzijdig georiënteerde stad, met capaciteitsknelpunten op de weg en op het spoor en een voorzieningenniveau dat achterblijft bij de groeiende omvang van de stad;
3. het Markermeer-IJmeer is een verslechterd ecologisch systeem met een lage kwaliteit en een geringe biodiversiteit. Daarnaast bestaat behoefte aan recreatiegebied in de Noordelijke Randstad.

Doelstellingen RRAAM

Lange termijn (2030 en verder):

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

Het uitgangspunt voor de lange termijn hangt af van de besluitvorming eind 2012. Dit komt te staan in de nog op te stellen Rijksstructuurvisie. Producten zijn vervolgstudies en het op onderdelen starten van de uitvoering.

Korte termijn (2012):

- 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.

Deelprojecten en scope RRAAM

Het ruimtelijk-fysieke deel van het RRAAM-programma wordt met name in een viertal werkmaatschappijen uitgevoerd:

- de Werkmaatschappij Amsterdam-Almere (WAA): opdracht is de IJmeerlijn en de westelijke ontwikkeling van Almere te optimaliseren;

- de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer (WMIJ): opdracht is te komen tot een optimalisatie van het maatregelenpakket voor de uitvoering van het toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES);
- de Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater (WCW): opdracht is om de integrale opgave Almere Centrum Weerwater – A6, overkluizing en gebiedsontwikkeling – uit te werken in een gebiedsontwikkelingsplan;
- de Werkmaatschappij Almere Oosterwold (WAO): opdracht is het opstellen van een ontwikkelingstrategie voor het gebied, uitgaande van organische stedenbouw in een landschappelijke setting.

Tevens wordt een aantal thematische acties uitgewerkt op het gebied van duurzaamheid, onderwijs, culturele voorzieningen, sport-infrastructuur, economie, bestaand stedelijk gebied, programma groenblauw en stedelijke bereikbaarheid Almere.

De uitvoering van deze sociaal-economische opgave is een gezamenlijke opgave van Rijk en regio, met de regio als verantwoordelijke. Vanuit de rol van coördinerend bewindspersoon draagt de minister van Infrastructuur en Milieu zorg voor een goede informatievoorziening richting de Kamer.

Gefaseerde aanpak

De huidige financieel-economische situatie en de inherente onzekerheden bij een planningsopgave voor een periode van 20 jaar dwingen tot een behoedzame en gefaseerde aanpak. Risico's worden zoveel mogelijk beperkt, besluiten worden pas genomen op het moment dat dit in de tijd noodzakelijk is.

Om tot een gedegen en complete afweging te komen in 2012 worden in de huidige verkenning de volgende onderwerpen onderzocht:

- een Hollandse Brug-alternatief in het onderzoek van het Rijk, zodat ook deze informatie in 2012 beschikbaar is (in plaats van pas na 2012, mocht een IJmeerverbinding niet haalbaar blijken);
- verzamelen van informatie over de feitelijke ontwikkelingen op de woningmarkt en de weerslag hiervan op de woningbouwprognoses en -fasering.

Proces

Eind 2012 wordt de concept-Rijksstructuurvisie Amsterdam – Almere – Markermeer (AAM) vastgesteld. In de (concept) Rijksstructuurvisie komen de resultaten van de optimalisatie terecht. De verschillende alternatieven worden met elkaar vergeleken in een planMER en MBKA. Op basis daarvan neemt het Kabinet een besluit over de drievoudige ambitie, inclusief financiering en vervolgstappen.

In lijn met de Sneller & Beter-werkwijze wordt bij de RRAAM-verkenning een maatschappelijk proces georganiseerd. Net als bij de totstandkoming van de RAAM-brief in 2009, zal dit maatschappelijke proces geleid worden door onafhankelijk voorzitter Guido van Woerkom. Het maatschappelijk proces bestaat uit twee onderdelen: gezamenlijke kennisvorming en gezamenlijke wilsvorming. Hieraan gekoppeld wordt ook burgerparticipatie georganiseerd.

Governance

RRAAM bevindt zich in de verkenningsfase en wordt afgesloten met het vaststellen van de Rijksstructuurvisie (RSV). In overeenstemming met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de Minister IenM, in overeenstemming met de staatssecretaris van EL&I, de Rijksstructuurvisie vast.

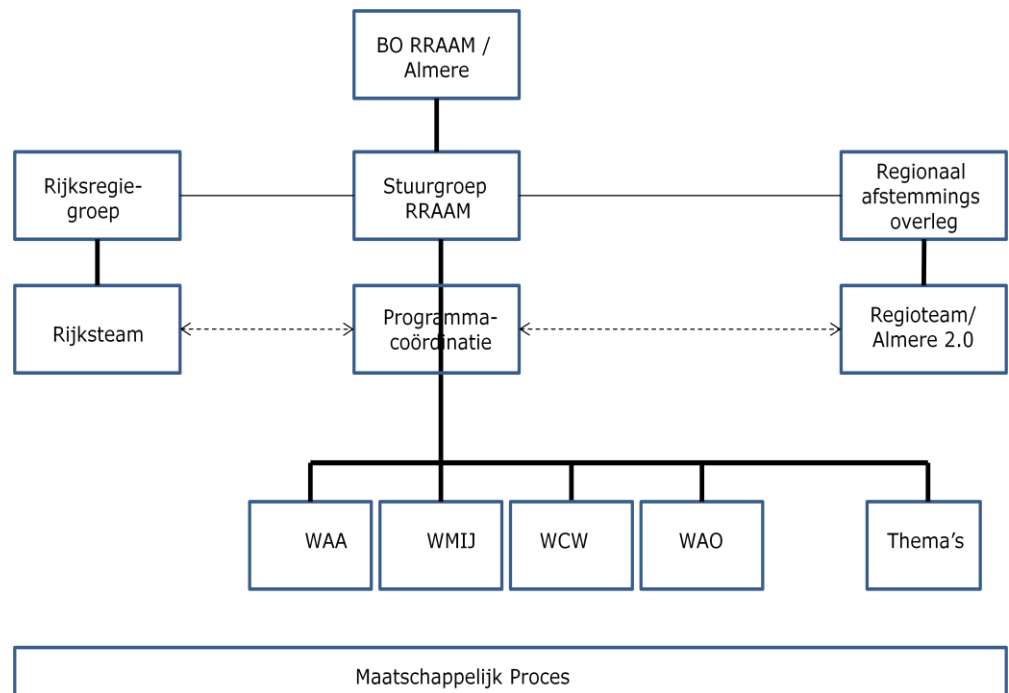
Voor deze fase kunnen de volgende taken en verantwoordelijkheden voor de minister van Infrastructuur en Milieu worden geformuleerd:

- de regievoering op de samenwerking tussen de partners en de nakoming van de door IenM aangegane verplichtingen in het IAK;
- het vaststellen van het mandaat (de opdracht) voor de Rijksvertegenwoordiging middels het goedkeuren van de plannen van aanpak, behorende bij de implementatie van de RAAMbrief;
- het aanspreken van de andere betrokken departementen op het nakomen van hun verplichtingen in het kader van het IAK en de afstemming binnen het Rijk;
- de totstandkoming en vaststelling van de RSV, inclusief de procesverantwoordelijkheid met betrekking tot de daaraan ten grondslag liggende afwegingen middels Plan-m.e.r, MKBA en de uitwerking en optimalisatie van het Hollandse Brug-alternatief;
- de regievoering voor het opstellen van het financieel kader dat ten grondslag ligt aan de uitvoeringsparagraaf van de RSV;
- regieverantwoordelijkheid voor de besluitvorming bij het Rijk ten aanzien van de RRAAM-opgave in 2012-2014, zoals beschreven in de RAAMbrief;
- regieverantwoordelijkheid voor de informatievoorziening richting de Tweede Kamer door middel van de Basisrapportage en Voortgangsrapportages, alsmede de kwaliteit van die informatie, dit vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een betrouwbare informatievoorziening richting de Kamer;
- regieverantwoordelijkheid voor het bewaken van de samenhang tussen de verschillende onderdelen van het RRAAM-programma.

In de volgende fase, na vaststelling van de RSV door de Minister, volgt verankering richting regionale partijen om de belangen van het Rijk te kunnen laten doorwerken naar derden. In deze vervolgfase is de coördinerend Minister verantwoordelijk voor:

- de voorbereiding en besluitvorming over het Rijksdeel in de actualisering van het IAK (IAK2);
- de voorbereiding van de besluitvorming in het kader van het MIRT.

De minister IenM is in deze verkenningsfase tezamen met de direct betrokken regiobestuurders verantwoordelijk voor kwaliteit van de producten van de werkmaatschappijen.



Figuur 1: Sturingslijnen RRAAM

Beheersing

De projectbeheersing van RRAAM is erop gericht de programmadoelen te behalen binnen de gestelde tijd, met de vereiste kwaliteit en binnen het afgesproken budget.

De uitgangspunten van de beheersorganisatie van RRAAM zijn terug te voeren op de door de Tweede Kamer vastgestelde Regeling Grote Projecten en meer specifiek op het Basismodel Beheersing Grote Projecten van het voormalig Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De beheersonderdelen betreffen: scopemanagement, planningsmanagement, risicomanagement, kwaliteitsmanagement en financiën/bedrijfsvoering.

Deel A: Projectbeschrijving RRAAM en Projectbeheersing

1 Inleiding en leeswijzer

1.1 Inleiding

De opgave

Rijk en regio willen dat de Noordelijke Randstad zich verder ontwikkelt als een internationaal concurrerende en duurzame Europese topregio. Dit vraagt om nieuwe, moderne woon- en werklocaties, goede bereikbaarheid en mogelijkheden voor recreatie en natuur. De vraag naar woningen is zo groot, dat meerdere bouwlocaties nodig zijn, zowel binnen bestaande steden als daarbuiten. Er is sprake van een drievoudige opgave: de groei van Almere met 60.000 woningen, gecombineerd met een verbetering van de bereikbaarheid en een kwaliteitsverbetering van het IJmeer en Markermeer. Samen met maatschappelijke organisaties, marktpartijen en betrokken bewoners onderzoeken Rijk en regio hoe deze veelomvattende ruimtelijke ordeningsopgave gerealiseerd kan worden, in samenhang met andere ruimtelijke ontwikkelingen in de noordelijke Randstad. Het motto: nu kansen creëren voor de nabije en verre toekomst.

Groot Project status

Het kader voor deze drievoudige opgave wordt gevormd door de Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markermeer (RAAM), zoals verwoord in de RAAM-brief van 6 november 2009 (31 089, nr. 57). Op voorstel van de commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft de Tweede Kamer op 18 februari 2010 besloten de Rijksbesluiten zoals verwoord in de RAAM-brief aan te wijzen als groot project, in de zin van de Regeling Grote Projecten (31 089, nr. 70). Met de aanwijzing tot een groot project benadrukt de Kamer het belang dat wordt gehecht aan de opgave en geeft de Kamer een signaal aan het kabinet en aan haarzelf dat, in aanvulling op de normale controle- en informatieprocedures, een verhoogd attentieniveau gewenst is, vanwege het belang van het project en de mogelijk te verwachten risico's en complicaties. De eerste formele stap in het kader van de Regeling Grote Projecten is het maken van een Basisrapportage, die hier voorligt. De Basisrapportage bevat de uitgangspunten, ijkpunten en basisgegevens voor de reguliere halfjaarrapportages die vanaf het najaar van 2011 zullen gaan verschijnen.

Terugblik

Conform de Regeling Grote Projecten heeft de Vaste Commissie Verkeer en Waterstaat op 12 mei 2010 een uitgangspuntennotitie vastgesteld (kamerstuk 2010D23446) en toegezonden aan de Ministers van VenW, VROM en LNV. In de uitgangspuntennotitie heeft de Kamer haar wensen omtrent de informatievoorziening over de RAAM-projecten geformuleerd, zodat de Kamer

haar controlerende taak goed kan vervullen. Deze uitgangspunten hebben betrekking op de kwaliteit van de informatievoorziening, de te volgen procedure en op de niet-financiële en financiële informatievoorziening.

Hierbij is benadrukt dat sprake is van een integrale gebiedsontwikkeling, waarover de Kamer ook integraal geïnformeerd wil worden.

Op 21 september 2010 heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de collega's van VROM en LNV, gereageerd op de uitgangspuntennotitie (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 31 089, nr. 76). In deze reactie heeft de minister aangegeven hoe de uitvoering van de RAAM-brief ter hand is genomen. De afspraken tussen het Rijk, de provincie Flevoland en gemeente Almere voor de Schaalsprong Almere zijn vastgelegd in het Integraal Afsprakenkader (IAK) dat op 29 januari 2010 is ondertekend. De uitvoering van de besluiten uit de RAAM-brief en het IAK vindt plaats in het Rijk-Regioprogramma Amsterdam – Almere – Markermeer. Daarnaast is de minister ingegaan op de verschillende aandachtsvelden uit de uitgangspuntennotitie. Daarbij is in het bijzonder aandacht geschonken aan de planning van de rapportages, afbakening van de informatiebehoefte en scope en hoe omgegaan zal worden met informatie over de sociaal-economische agenda.

In haar procedurevergadering van 29 september 2010 heeft de commissie voor Verkeer en Waterstaat mevr. Dijkzma benoemd als nieuwe rapporteur voor het groot project RRAAM (Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer).

Op 17 november 2010 heeft vervolgens een Algemeen Overleg plaatsgevonden tussen de nieuwe minister van Infrastructuur en Milieu en de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu. In dit Algemeen Overleg is een tweetal toezeggingen gedaan door de minister:

- de Minister zal in de basisrapportage over het groot project RRAAM en de voortgangsrapportages ook ingaan op de voortgang van de uitvoering van aangenomen moties omtrent RRAAM;
- in het geval van majeure ontwikkelingen of zaken van materieel belang die spelen in het kader van het Groot Project RRAAM, zal de minister – los van de reguliere rapportagelijijn – de Kamer informeren.

Aan de eerste toezegging is in deze Basisrapportage gevolg gegeven.

Op 18 januari heeft op verzoek van de PvdA-fractie een VAO plaatsgevonden, waarin twee moties zijn ingediend en aangenomen (zie paragraaf 3.5).

Vooruitblik

De eerste voortgangsrapportage over de eerste helft van 2011 zal uiterlijk 1 oktober 2011 verschijnen. Deze rapportage zal een kortere periode dan gebruikelijk beslaan en als startpunt de verschijningsdatum van de Basisrapportage hanteren.

Om geen gat te laten ontstaan in de informatievoorziening in de richting van de Kamer wordt een Voortgangsbrief gestuurd over alle actuele ontwikkelingen binnen RRAAM in de periode van 1 juli 2010 tot heden.

De rapportageverplichtingen van RRAAM zullen vooralsnog de periode beslaan tot aan het moment van oplevering van de conceptbesluiten die, zoals vastgelegd in RAAM-brief en 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.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de doelstellingen van het project geschetst. Behalve een korte voorgeschiedenis tot aan het kabinetsbesluit van 2009 worden de scope en deelprojecten weergegeven.

Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de besluitvorming tot op heden. Verder komt aan de orde het komende besluitvormingstraject, de juridische trajecten en procedures, het maatschappelijk proces en de voortgang van de moties en toezeggingen.

In hoofdstuk 4 worden de governance en de Rijksrollen beschreven. Governance staat voor het waarborgen van de onderlinge samenhang van de wijze van sturen, beheersen en toezicht houden van een organisatie.

Hoofdstuk 5 geeft inzicht in de beheersaspecten van dit project met informatie over de organisatie, planning, kosten (raming), kwaliteit en risicomanagement.

Hoofdstuk 6 gaat in op de Rijksstructuurvisie, met name op de doelstellingen en de scope. Tevens wordt ingegaan op het financieel kader.

Hoofdstuk 7 geeft een beschrijving van de diverse werkmaatschappijen, waarbij in iedere paragraaf de doelstellingen en scope van de werkmaatschappij worden behandeld.

In hoofdstuk 8 wordt een beschrijving gegeven van de thematische projecten zoals die zijn opgenomen in de sociaal-economische agenda van Almere.

Hoofdstuk 9 besluit met een overzicht van de projecten die een relatie hebben met RRAAM.

2 Doel en opzet RRAAM

2.1 Doelstellingen

Lange termijn (2030 en verder)

In de Noordvleugelbrief van augustus 2006 heeft het Kabinet het besluit genomen tot de schaa sprong van Almere. De Noordvleugelbrief is een besluit van het kabinet dat in nauwe samenspraak met de regio tot stand is gekomen. In de Noordvleugelbrief is aangegeven dat het voor de ontwikkeling van de Noordelijke Randstad van belang is om ca. 220.000 woningen te realiseren in de Noordvleugel en de NV-Utrecht. Het streven is om 40% van de nieuwe woningen in het bestaande bebouwde gebied te realiseren (o.a. in de steden Amsterdam en Utrecht). Daarnaast groeit Almere door met 60.000 woningen. Zowel het Rijk als de regio vindt het belangrijk dat Almere zich verder ontwikkelt tot een complete evenwichtige stad met grootstedelijke voorzieningen. Een stad die bijdraagt aan de economische versterking van de gehele Noordvleugel van de Randstad. In de structuurvisie Randstad 2040 van 2008 wordt deze schaa sprong nogmaals bevestigd.

In de RAAM-brief van november 2009 heeft het kabinet een principe besluit genomen over hoe de schaa sprong van Almere vorm zou moeten krijgen. In de RAAM-brief wordt gekozen voor de drievoudige schaa sprong: verstedelijking, groen/blauw en infrastructuur en ingezet op een primair westelijke ontwikkeling van Almere inclusief IJmeerverbinding en het ecologisch herstel van het Markermeer-IJmeer. In het IAK wordt dit nogmaals bevestigd en is het volgende opgenomen: "Partijen streven naar realisering van 60.000 woningen en 100.000 arbeidsplaatsen, inclusief de bijbehorende voorzieningen, infrastructuur, groen en water, in Almere in de periode 2010 – 2030 of zoveel later voor zover dat strookt met de nationale demografische en economische ontwikkeling van Nederland en de noordelijke Randstad in het bijzonder. Realisering kan alleen plaatsvinden op een voor alle partijen financieel verantwoorde wijze."

Dit leidt voor de lange termijn tot de volgende 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.

Korte termijn (2012)

In de RAAM-brief en het IAK (januari 2010) zijn afspraken gemaakt over de projecten in het gebied. Opdracht is om de projecten zo vorm te geven, dat de MKBA substantieel verbetert (ten opzichte van het oorspronkelijke alternatief West met IJmeerlijn) en de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt. De kosten-baten verhouding voor de IJmeerverbinding is berekend op 0,2. Met substantieel wordt bedoeld een kosten-batenratio die gebruikelijk is bij andere complexe ruimtelijke ontwikkelingsprojecten, waarover een positief besluit is genomen.

Tot 2012 zal gewerkt worden aan deze verdere uitwerking in de MIRT-verkenning. Dit leidt tot een concept-Rijksstructuurvisie eind 2012, inclusief concept-voorkeursbeslissing (conform het Sneller & Beter-gedachtegoed), waarin een keuze wordt gemaakt over de ontwikkelingsrichting voor de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. Na formele inspraak en behandeling in de Tweede Kamer wordt uiterlijk in 2014 de definitieve voorkeursbeslissing genomen in de Rijksstructuurvisie.

Dit leidt voor de korte termijn (2012) tot de volgende 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.**

Uitgangspunten hierbij zijn de RAAM-brief, het IAK en de Basisrapportage RRAAM. Hoofdproduct is de concept-Rijksstructuurvisie inclusief financiële paragraaf. Overige producten zijn:

- een nieuwe MKBA;
- planMER (inclusief passende beoordeling);
- geactualiseerd financieel kader;
- adviezen RRAAM-werk;
- vervoersconcept, ontwerp en businesscase IJmeerlijn, inclusief gebiedsontwikkelingsplan;
- vervoersconcept, ontwerp en businesscase Hollandse Brug;
- maatregelenpakketten en ruimtelijke reserveringen voor groen/blauwe maatregelen;
- integrale gebiedsontwikkelingsplannen en businesscase voor Almere Centrum Weerwater en Almere Oosterwold;
- sociaal-economische agenda en overige uitvoeringsafspraken.

2.2 Probleemdefinitie en verantwoording drievoudige ambitie

Probleemdefinitie

De probleemdefinitie van RRAAM bestaat uit drie onderdelen:

- 1) de Noordelijke Randstad kent een grote behoefte aan woningen, zowel kwalitatief als kwantitatief;
- 2) Almere is een eenzijdig georiënteerde stad, met capaciteitsknelpunten op de weg en op het spoor en een voorzieningenniveau dat achterblijft bij de groeiende omvang van de stad;

- 3) het Markermeer-IJmeer is een verslechterd ecologisch systeem met een lage kwaliteit en een geringe biodiversiteit. Daarnaast bestaat behoefte aan recreatiegebied in de Noordelijke Randstad.

Ad 1)

Tot 2040 zijn circa 500.000 nieuwe woningen nodig in de Randstad. De Noordelijke Randstad blijft de komende decennia een groeiregio waar 220.000 woningen bijgebouwd moeten worden in aantrekkelijke woonmilieus. De kwaliteit van de woningen en de woonomgeving is cruciaal om hooggekwalificeerd personeel uit binnen- en buitenland te kunnen aantrekken. In het huidige repertoire van woonmilieus in de noordelijke Randstad ontbreken vooral bijzondere stedelijke woonmilieus en bijzondere landelijke en suburbane woonmilieus.

Op dit moment is er geen aanleiding om te twijfelen aan de omvang van de woningbehoeften op lange termijn. Hoe de woningmarkt zich ook zal ontwikkelen, zeker is dat er voor de lange termijn meer woningen nodig zijn. Daarbij is de crisis van tijdelijke aard in vergelijking tot de lange termijn-horizon van RRAAM en de tijd die het kost om deze woningen te bouwen. Deze analyse wordt ook ondersteund door recent onderzoek van het CBS, namelijk de in december 2010 uitgebrachte bevolkings- en huishoudensprognose. Desalniettemin wordt onderzoek uitgevoerd om te toetsen of de woningbouwprognoses nog actueel zijn.

Ad 2)

Hoewel veel bewoners tevreden zijn over het wonen in Almere, is het imago van Almere buiten de stad minder goed. Op dit moment is het aanbod van woningen en het aanbod van arbeid en voorzieningen eenzijdig, waardoor ook de samenstelling van de bevolking eenzijdig is. Die eenzijdigheid leidt tot risico's voor de sociale en economische structuur van de stad. Meer diversiteit, vooral in opleidingsniveau en levensfase is nodig om de stad in sociaal opzicht duurzaam te laten zijn.

Bij de achterlopende voorzieningen speelt ook de financiële positie van de gemeente Almere en de provincie Flevoland een rol in het kader van de verdeling van het gemeente- respectievelijk provinciefonds (onderzoek Cebeon, 2008).

De ontsluiting van Almere is in de huidige situatie een probleem. De komende twintig jaar vraagt de verbinding tussen Amsterdam en Almere aandacht als drager van het netwerk en als ontwikkelas. Nu heeft deze route met capaciteitsknelpunten te kampen. Op korte termijn wordt de wegcapaciteit in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere sterk vergroot. De wegcapaciteit is daarmee toereikend, ook voor de lange termijn. Voor het openbaar vervoer ligt dat anders. Op de korte termijn worden maatregelen genomen om capaciteit en kwaliteit van de spoorverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL) aanzienlijk te verbeteren. Dat is echter met het oog op de verder toenemende vraag naar openbaar vervoer in deze corridor niet voldoende. Bovendien is ook de lokale ontsluiting van nieuwe woonwijken van groot belang.

Ad 3)

Het verslechterde ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer komt doordat de meren door de Houtribdijk afgesloten zijn en het slib niet bezinkt. Dit leidt tot troebel water. De voorgenomen ontwikkeling van woningbouw en infrastructuur in de Noordelijke Randstad legt extra druk op het ecologisch systeem. Bij de gekozen manier om om te gaan met de juridische vereisten van Natura 2000 is het noodzakelijk om een integraal plan te maken voor het hele gebied waarin ecologie, recreatie, economie en stedenbouw samenkomen.

De Noordelijke Randstad is een van de drukste gebieden van Europa. Miljoenen mensen wonen en werken in een relatief klein gebied en hebben behoefte aan ontspanning. Dit vraagt aantrekkelijke en toegankelijke landschappen en natuur.

De problemen zijn deels een verantwoordelijkheid van het Rijk (bijvoorbeeld de nationale ontsluiting) en deels een verantwoordelijkheid van de regio (bijvoorbeeld de kwaliteit van de woonomgeving). Door de samenhang van de opgaven is een gezamenlijke aanpak en een integrale Rijksstructuurvisie noodzakelijk. In de Rijksstructuurvisie wordt helder opgenomen wie verantwoordelijk is voor welk probleem en welke oplossing.

Verantwoording gemaakte keuzes

1) Woningbouw

In de "KKBA Verstedelijkingsalternatieven Randstad" (2003) en de "MIT Verkenning Haarlemmermeer-Almere" (2004) zijn verschillende verstedelijkingsmodellen onderzocht. Deze onderzoeken tonen aan dat er in de Randstad weinig mogelijkheden zijn voor grotere bouwlocaties waar een goede leefkwaliteit tot ontwikkeling kan komen en waar aansluiting op het huidige infrastructuurnetwerk mogelijk is. Dit als gevolg van de waarde die de samenleving hecht aan het beschermen van kwetsbare gebieden, zoals de nationale landschappen, het Groene Hart en Laag Holland.

De Nota Ruimte (2006) gaat uit van verdichting en herstructurering van het bestaande stedelijk gebied, om verrommeling en versnippering van het landschap te voorkomen. In Amsterdam is bijvoorbeeld gepland 70.000 woningen binnenstedelijk te realiseren (Structuurvisie Amsterdam 2040, februari 2011). Naast de binnenstedelijke transformatieopgave blijft er behoefte aan nieuwe woningbouwlocaties.

Het vorige kabinet heeft gekozen voor een beperkt aantal uitbreidingslocaties om de verstedelijkingsinvesteringen te concentreren. De ruimte voor nieuwe uitleglocaties moet vooral binnen de economische as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere gevonden worden. Maar ook daar is ruimte schaars. Rond Schiphol, in de 'greenport' Bollenstreek en in het Groene Hart zijn beperkte mogelijkheden voor woningbouw. De keuze in de Nota Ruimte voor het uitsluiten van nieuwe grootschalige inpolderingen (Markerwaard) betekent een grotere druk op andere locaties in de regio. Al met al is de conclusie in de Nota Ruimte dat een forse uitbreiding van Almere gewenst is. Ook de Structuurvisie Randstad 2040 bevestigt de grootschalige stedelijke ontwikkeling van Almere met 60.000 woningen. Van de 60.000 nieuw te bouwen woningen in Almere

zijn 25.000 woningen nodig om groei in de regio Amsterdam op te vangen en 15.000 voor groei in de regio Utrecht. De overige 20.000 zijn voor de natuurlijke groei van Almere.

Almere heeft niet alleen de ruimte voor de kwantitatieve verstedelijkingsopgave, maar kan ook kwaliteit bieden door de centrale positie en de ligging aan het IJmeer, het Markermeer en de Randmeren. Almere kan voor een belangrijk deel voorzien in de gewenste bijzondere stedelijke en landelijke en suburbane woonmilieus.

In de RAAM-brief zijn diverse verstedelijkingsvarianten onderzocht en tegen elkaar afgewogen (zie onderdelen B en C uit de RAAM-brief). In de RAAM-brief heeft het kabinet ingezet op een westelijke ontwikkeling van Almere en dus niet voor een dominante ontwikkeling in oostelijke richting (in combinatie met openbaar vervoer via de Hollandse Brug en de Stichtse Lijn). Dit alternatief zou onvoldoende nieuwe kwaliteiten toevoegen aan de bestaande stad Almere en aan de Noordelijke Randstad. Een stedelijk zwaartepunt in Oost biedt ook geen ondersteuning aan de gewenste ontwikkeling van de relaties tussen Amsterdam en Almere. Ten slotte vormt dit alternatief een belemmering voor de eventuele ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en de daarmee verbonden werkgelegenheid.

2) Bereikbaarheid en alzijdige ontwikkeling

De verdere groei biedt een kans om de jonge stad Almere gevarieerder en completer te maken, met onder meer extra werkgelegenheid en sociaal-culturele voorzieningen. Almere zal zich blijven onderscheiden met de meerkernige opzet, waarbij met een zorgvuldige en integrale aanpak Almere een duurzame en dynamische stad wordt en blijft. Daarmee verbetert de woon-werkbalans in de Noordelijke Randstad en wordt de relatie tussen Amsterdam, Utrecht en Almere evenwichtiger. Door een kwaliteitssprong in het bereikbaarheidssysteem neemt de interactie tussen de steden toe.

Als de connectiviteit tussen steden groot is, kunnen inwoners optimaal gebruik maken van de verschillende woon-, werk- en recreatiekernen in het noordelijk deel van de Randstad.

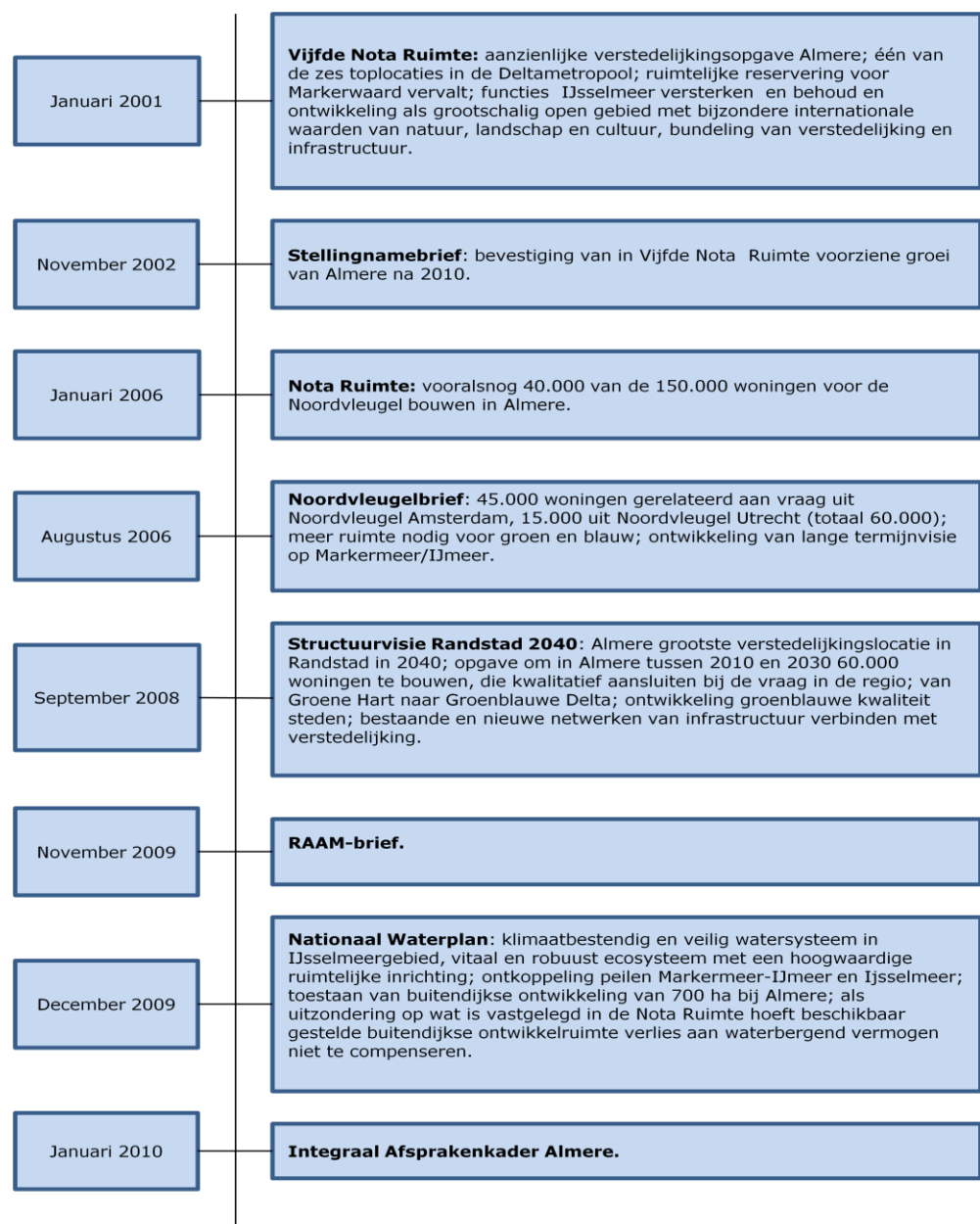
De schaalessprong in de bereikbaarheid is vooral nodig in de regionale verbindingen. Deze vragen extra investeringen in kwaliteit en capaciteit. Nu de wegcapaciteit op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere op korte termijn sterk wordt vergroot, geeft het kabinet de openbaar vervoerverbinding in de SAAL-corridor prioriteit.

3) Groen-blauw

In de RAAM-brief heeft het kabinet ingezet op een groenblauwe schaalessprong om de kwaliteit in en rond het Markermeer-IJmeer te verbeteren, zowel voor natuur en landschap als voor recreatie. Een kwaliteitssprong in de natuur is noodzakelijk om twee redenen: om de autonome neergaande trend in het gebied te keren en om de eventuele extra druk van nieuwe ontwikkelingen op te vangen. De benodigde omvang van de schaalessprong in het groenblauwe systeem is afhankelijk van de manier waarop de verstedelijkingsopgave en de ontsluiting vorm krijgen.

Het IJmeer-Markermeer wordt na ecologische versterking een aantrekkelijk natuur- en recreatiegebied. Dit maakt ook de omgeving van de woningen rond deze meren aantrekkelijk. De recreatieve en toeristische betekenis van de polderlandschappen en het water zijn onderscheidende concurrentiefactoren voor deze regio. Door uitvoering van natuurprojecten wordt niet alleen de ecologische kwaliteit van het Markermeer-IJmeer groter, maar neemt ook de leefkwaliteit van het gebied toe.

Historie besluitvorming



Figuur 2: Historie van de Rijksbesluitvorming over Almere in de laatste 10 jaar

Ook de provincies Noord-Holland en Flevoland hebben ieder een ruimtelijke visie op het gebied geformuleerd en hebben de Toekomstagenda Markermeer-IJmeer afgerond. Er is het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040, de ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2030 en de gemeente Almere heeft de Concept Structuurvisie Almere 2.0. uitgebracht. Deze regionale visies hebben evenzeer ten grondslag gelegen aan de doelstellingen van de RAAM-brief.

2.3 Deelprojecten

Uit de RAAM-brief vloeien voor Rijk en regio gezamenlijk werkzaamheden voort. In het Integraal Afsprakenkader (IAK) hebben Rijk, provincie Flevoland en de gemeente Almere de agenda van de ontwikkeling van Almere en de daaruit voortvloeiende werkafspraken vastgelegd. Ter uitwerking daarvan is een werkplan opgesteld dat bestuurlijk is vastgesteld tijdens het BO RRAAM van 10 mei 2010. Doel van dit werkplan is met Rijk en regio gezamenlijk en op basis van eigen verantwoordelijkheid, te komen tot uitvoering van de besluiten uit de RAAM-brief en de afspraken uit het IAK.

Het ruimtelijk-fysieke deel van het RRAAM-programma wordt met name in een viertal werkmaatschappijen uitgevoerd:

- de Werkmaatschappij Amsterdam-Almere (WAA): opdracht is de IJmeerlijn en de westelijke ontwikkeling zo te optimaliseren, dat de MKBA substantieel verbetert ten opzichte van het oorspronkelijke alternatief 'West met IJmeerlijn', zoals doorgerekend door de planbureaus, en dat de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt;
- de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer (WMIJ): opdracht is te komen tot een optimalisatie van het maatregelenpakket voor de uitvoering van het toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) met als twee belangrijkste actiepunten de financieringsstrategie en de relatie met Natura 2000;
- de Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater (WCW): opdracht is om de integrale opgave Almere Centrum Weerwater – A6, overkluizing en gebiedsontwikkeling – uit te werken in een gebiedsontwikkelingsplan, gebruik makend van de mogelijkheden die de Crisis- en Herstelwet daarvoor biedt, inclusief een sluitende businesscase;
- de Werkmaatschappij Almere Oosterwold (WAO): opdracht is het opstellen van een ontwikkelingstrategie voor het gebied, uitgaande van organische stedenbouw in een landschappelijke setting. De businesscase voor de gebiedsontwikkeling moet geoptimaliseerd worden, opdat met behoud van kwaliteit een positief saldo wordt verkregen. Dat saldo wordt ingezet voor de onrendabele top van de gebiedsontwikkeling aan de westzijde van de stad.

Tevens is in de RAAM-brief en het IAK een aantal thematische acties geagendeerd:

- duurzaamheid;
- onderwijs (aanbod en kwaliteit);
- culturele voorzieningen;
- sportinfrastructuur;
- de economische agenda (ambitie van 100.000 extra banen in Almere);
- aandacht voor het bestaand stedelijk gebied;
- het programma groen/blauw casco (bestaand en nieuw natuur- en recreatiegroen in en om Almere);
- stedelijke bereikbaarheid (gebaseerd op de Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere, VSBA).

Deze 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.

Diverse andere projecten zijn eveneens relevant voor het bereiken van de doelstellingen uit de RAAM-brief. Het gaat dan met name om:

- weg SAA: uitbreiding van de wegcapaciteit op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere (A6, A1, A9 en A10-oost);
- OV SAAL: onderzoek naar de benodigde maatregelen en oplossingen voor het openbaar vervoer in de corridor Schiphol; het project kent een korte, middellange en lange termijn. De korte en middellange termijn maakt deel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). De lange termijnmaatregelen maken deel uit van RRAAM;
- pre-verkenning Almere-'t Gooi-Utrecht (AGU): onderzoek naar de verbetering van de bereikbaarheid via de weg en het OV in de corridor Almere-'t Gooi-Utrecht;
- project Luchthaven Lelystad: de verdere ontwikkeling van de luchthaven tot business airport. Het project voorziet onder andere in de verlenging van de start- en landingsbaan naar 2.100 meter, meer vliegtuigbewegingen met o.a. grotere toestellen en de instelling van verkeersleiding.

Ontwikkelingen binnen deze projecten worden gevolgd en beoordeeld op relevantie voor RRAAM. In de Voortgangsrapportages wordt hierover gerapporteerd wanneer sprake is van gevolgen voor de projecten binnen de scope van RRAAM.

In een Rijksstructuurvisie zal het Rijksbeleid voor deze regio worden vastgelegd. Het is daarmee het ruimtelijke-, bestuurlijke en financiële kader voor de gebiedsontwikkeling. De Rijksstructuurvisie vormt zo het integrerend kader voor het programma RRAAM. Kansrijke oplossingsrichtingen worden beoordeeld. Tot het in te zetten instrumentarium bij het opstellen van de Rijksstructuurvisie behoort een ruimtelijk ontwerp, een MKBA, een planMER en een passende beoordeling in het kader van Natura 2000. Tevens wordt een financieel overzicht opgesteld.

Het Rijk onderzoekt ook de optie met verbetering van het OV via de Hollandse

Brug in de verkenningfase, zodat in 2012 alle informatie beschikbaar is voor een goed besluit.

Ten behoeve van de Rijksstructuurvisie onderzoeken Rijk en regio de huishoudenontwikkeling, de daaraan gekoppelde woningbehoefte en de fasering ervan in de Noordvleugel en Utrechtse regio, zodat ook deze informatie betrokken kan worden bij de besluitvorming in 2012. In dit onderzoek worden de eerdere gegevens en kennis over de woningbouwbehoefte uit de RAAM-brief tegen de actuele situatie aan gehouden. Dit zal in samenhang worden gedaan met de actualisatie van de gebiedsagenda Noordwest Nederland.

2.4 Scope

Afbakening van de scope van het groot project RRAAM kent meerdere dimensies. Het gaat om afbakening in de tijd, om het bepalen van de inhoudelijke kernprojecten (bijvoorbeeld plangebied) en om het komen tot een scherpe afbakening van de verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk en regio.

Scopeafbakening in de tijd

In de tijd gezien ligt de focus van RRAAM op het uitvoeren van de besluiten uit de RAAM-brief en de afspraken uit het IAK, gericht op besluitvorming in 2012, dus op de resultaten van de optimalisaties door de werkmaatschappijen, een besluit over de Schaalsprong en de vaststelling van een concept-Rijksstructuurvisie. De huidige verkenningfase is gericht op het doorlopen van een zorgvuldig besluitvormingsproces, met aandacht voor kwalitatief goede eindproducten, die op draagvlak kunnen rekenen van betrokken partijen. In 2012 wordt duidelijk welke concrete projecten nader uitgewerkt kunnen worden om uiteindelijk invulling te geven aan de lange termijn doelstelling van de drievoudige schaalsprong.

Kernprojecten en plangebied

Zoals in de reactie op de uitgangspuntennotitie reeds aangeduid wordt de scope van het groot project afgebakend tot die projecten die de basis vormen voor een optimalisatie van de plannen. Sturend daarin zijn de voortgang van de woningbouw in Almere, besluitvorming over de ontsluiting (wel of geen IJmeerlijn) en de aanleg en monitoring van ecologische projecten in Markermeer en IJmeer. De Rijksstructuurvisie vormt hiervoor het integrerend kader.

Tot de scope van het groot project RRAAM behoren dus die activiteiten die rechtstreeks hiermee verbonden zijn, dat wil zeggen de vier werkmaatschappijen, de Rijksstructuurvisie (inclusief MKBA en planMER), het financiële kader en het onderzoek naar het Hollandse Brug-alternatief. Daarnaast valt de sociaal-economische agenda onder de scope.

Sociaal-economische agenda

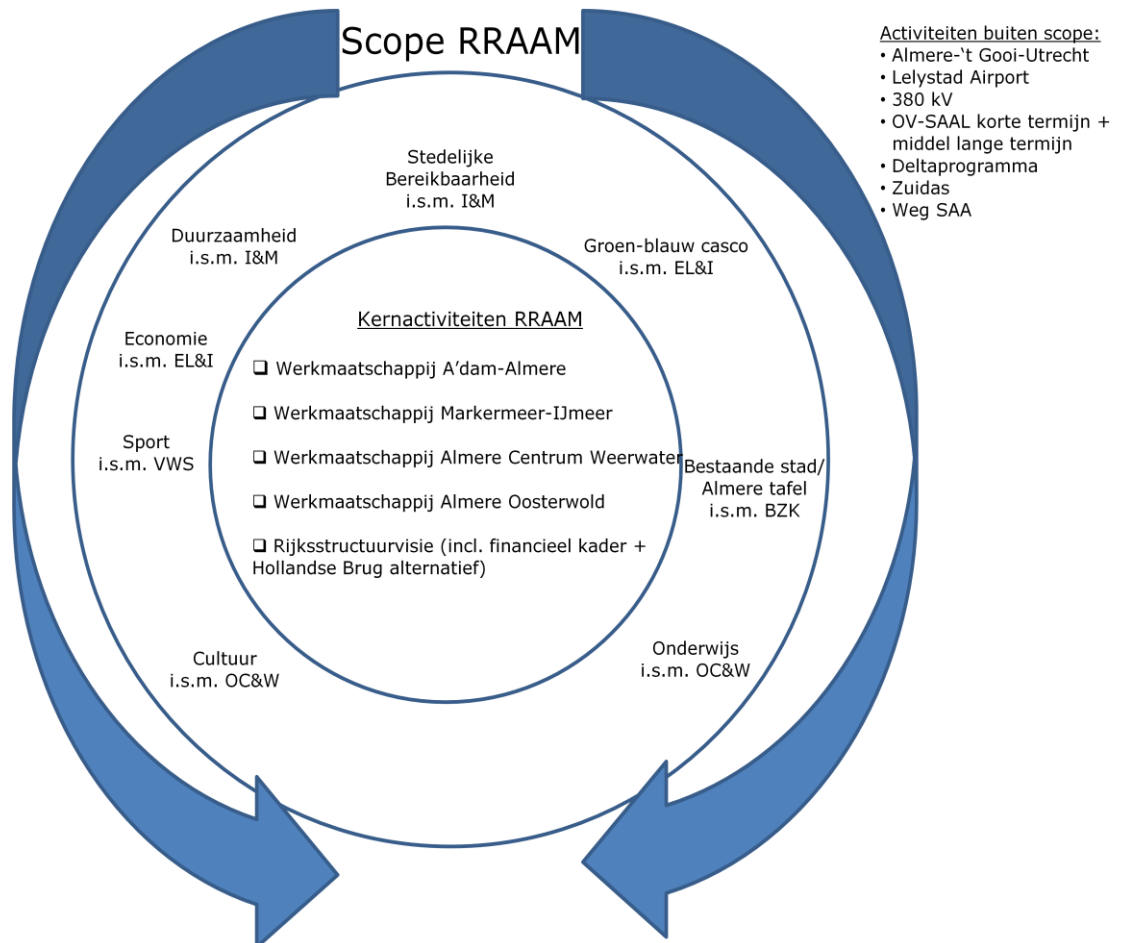
Realisatie van de sociaal-economische agenda speelt een belangrijke rol bij het succesvol tot uitvoering brengen van de drievoudige ambitie als randvoorwaarde, maar is echter niet bepalend voor het [komen tot een] voorkeursalternatief.

De uitvoering van de sociaal-economische opgave is een gezamenlijke opgave van Rijk en regio, met de regio als verantwoordelijke. Vanuit de rol van coördinerend bewindspersoon draagt de minister van Infrastructuur en Milieu zorg voor een goede informatievoorziening naar de Tweede Kamer zodat ook deze in staat is om het project over de volle breedte en integraal te kunnen volgen en beoordelen. Daartoe wordt ook integraal gerapporteerd over de resultaten ten aanzien van de uitvoering van de sociaal-economische agenda. Daarbij zal de minister uitgaan van de voortgangsrapportages die onder verantwoordelijkheid van de gemeente Almere periodiek worden opgesteld ten behoeve van verantwoording in de richting van de gemeenteraad van Almere.

De sociaal-economische thema's werken door in de gebiedsontwikkeling, zoals wordt uitgewerkt door de werkmaatschappijen. Voor een tweetal onderwerpen binnen de sociaal-economische agenda geldt dat er een directe relatie is met de kernprojecten van RRAAM, namelijk de thema's Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA) en groen-blauw casco. Voor het op termijn afhandelen van het verkeer dat voortkomt uit de bouw van extra woningen zijn namelijk extra maatregelen nodig in de bestaande stad. De ontwikkeling van een groenblauw netwerk speelt zich af aan de oostzijde van Almere en de bestaande stad. Maatregelen ten behoeve van de Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA) en het groen-blauw casco binnen de plangebieden worden door de betreffende werkmaatschappijen uitgewerkt.

Overige projecten

Voor de overige projecten uit de RAAM brief (met name AGU, OV SAAL KT en MLT en vliegveld Lelystad) geldt dat deze niet tot de scope van het groot project RRAAM worden gerekend, omdat besluiten over deze projecten door de focus op de westelijke ontwikkeling van Almere onafhankelijk van de besluiten in 2012 en op een ander tijdstip genomen kunnen worden. Over deze projecten wordt gerapporteerd indien en voor zover deze gevolgen hebben voor de centrale opgave van RRAAM die wordt opgepakt in de werkmaatschappijen en de Rijksstructuurvisie. Dat geldt ook voor andere relevante projecten, zoals met name Deltaprogramma, 380kV, Zuid-as en weg SAA.



Figuur 3: Activiteiten binnen en buiten de scope van RRAAM

Bovenstaande differentiatie in de mate van relevantie, c.q. de afstand tot wat behoort tot de directe scope van het groot project RRAAM, leidt ook tot differentiatie in de intensiteit waarin monitoring van voortgang plaats heeft vanuit RRAAM (en tot differentiatie van eisen en kaders vanuit het Rijk op het gebied van projectbeheersing).

Een nadere afbakening en uitwerking van de Rijksverantwoordelijkheid en de governance van RRAAM volgt in hoofdstuk vier.

2.5 Gefaseerde aanpak

In de RAAM-brief is voor een zorgvuldige, gefaseerde besluitvorming over de RAAM-projecten gekozen met als basis de voorkeur van het Rijk voor een westelijke ontwikkeling van Almere. Besluiten moeten op het juiste moment worden genomen, dus niet te laat (bereikbaarheidsproblemen), maar ook niet te vroeg (rente verliezen en exploitatietekorten).

De huidige economische crisis werkt door op de woningmarkt. Er worden in ons land minder woningen gebouwd dan was voorzien en dit effect is ook in Almere merkbaar. In 2010 zijn, ondanks de crisis, 1641 woningen gebouwd in Almere. Hoe de woningmarkt zich ook zal ontwikkelen, op de langere termijn

zijn er in de regio en Almere meer woningen nodig. De vraag naar woningen, de huishouden-verdunning en grotere ruimtebehoefte per individu leiden in de toekomst tot een aanhoudende behoefte naar nieuwe woningen. Het is nog wel onduidelijk wanneer de woningmarkt stabiliseert en weer echt op gang komt.

In Almere kunnen ongeveer 25.000 woningen gebouwd worden, zonder dat aanvullende besluiten nodig zijn. Er is dus nog tijd voor zorgvuldige voorbereiding van een definitieve beslissing. Het kabinet wil deze tijd benutten om met private en publieke partijen te analyseren welk ontwikkelingsconcept de beste combinatie biedt van een kosteneffectieve aanpak en hoge kwaliteit. Indien het onverhoopt niet mogelijk blijkt om de plannen voor Almere haalbaar te maken, dan komt een ander verstedelijkingsmodel in beeld waarbij bijvoorbeeld wordt uitgegaan van een gewenste westelijke oriëntatie en met verbetering van het openbaar vervoer via de Hollandse Brug.

De huidige financieel-economische situatie en de inherente onzekerheden bij een planningsopgave voor een periode van 20 jaar dwingen tot een behoedzame en gefaseerde aanpak. Risico's worden zoveel mogelijk beperkt, besluiten worden pas genomen op het moment dat dit in de tijd noodzakelijk is. Een lange termijnvisie biedt houvast, maar is ook dynamisch; onderdelen kunnen in de tijd aangepast worden aan voortschrijdend inzicht. Voor de realisatie van de lange termijnvisie kan het kabinet een aantal voorwaarden scheppen, maar essentieel is dat de visie breed maatschappelijk wordt gedragen. Dat betekent dat het kabinet ook voor de bekostiging van de hoge investeringen een beroep zal doen op investerende en beleggende private partijen en regionale overheden. Het kabinet wil de kansen én de risico's delen met private en publieke actoren.

Om tot een gedegen en complete afweging te komen in 2012 worden in de huidige verkenning de volgende onderwerpen onderzocht:

- een Hollandse Brug-alternatief in het onderzoek van het Rijk, zodat ook deze informatie in 2012 al beschikbaar is;
- verzamelen van informatie over de feitelijke ontwikkelingen op de woningmarkt en de weerslag hiervan op de woningbouwprognoses en -fasering.

Ten tijde van de RAAM-brief (2009) is uitgegaan van een woningbouwprognose van gemiddeld 3.000 woningen per jaar. Dit wordt niet als blauwdruk gehanteerd maar op basis van de ontwikkelingen in de markt aangepast. Dit kan leiden tot een verschuiving van de planhorizon van 2030. In 2012 wordt in de concept-Rijksstructuurvisie een geactualiseerde dienstregeling opgenomen, gebaseerd op de dan beschikbare gegevens over de ontwikkelingen.

3 Besluitvormingsproces en omgevingstraject

3.1 Besluitvormingsproces: terugblik

In deze paragraaf wordt een chronologisch overzicht gegeven van de besluitvorming tot op heden. Geselecteerd zijn de belangrijkste besluitvormingsmomenten.

2001	Vijfde Nota Ruimte	Verstedelijkingsopgave voor Almere benoemd. Een van de zes toplocaties in Deltametropool.
2002	Stellingnamebrief	Bevestiging van in Vijfde Nota voorziene groei van Almere na 2010.
2004	Nota Ruimte	40.000 woningen van de benodigde 150.000 voor de Noordvleugel bouwen in Almere.
2006	Noordvleugelbrief	Kabinet bevestigt afspraak met regio voor bouw van 150.000 woningen in Noordvleugel Amsterdam, waarvan 45.000 in Almere.
2008	Structuurvisie Randstad 2040	Almere grootste verstedelijkingslocatie in de Randstad tot 2040. Opgave is nu om 60.000 woningen te bouwen (25.000 van Metropoolregio Amsterdam, 15.000 van de regio Utrecht, 20.000 voor eigen groei-behoefte).
2009	RAAM-brief	Kabinet besluit tot de ambitie voor drievoudige schaa sprong en de optimalisatie van het westelijke verstedelijkingsmodel met IJmeerverbinding.
2009	Algemeen Overleg RAAM-brief met de Tweede Kamer	Tijdens het Algemeen Overleg in november bevestigt het kabinet de ambitie van de RAAM-brief.
2010	Integraal Afspraken Kader Almere	Werkafspraken tussen Rijk en regio voor de (bestuurlijke) samenwerking om tot besluitvorming te komen over de drievoudige schaa sprong in 2012 en 2014.
2010	Groot Project	De Tweede Kamer wijst het Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer aan als Groot Project; start parlementaire controle.
2010	Algemeen Overleg RRAAM met de Tweede Kamer	Tijdens het Algemeen Overleg in november herbevestigt de minister de verdere verkenning van de RAAM-opgave. De minister heeft aangegeven de Hollandse Brugvariant bij de besluitvorming te betrekken.
2011	Tracébesluit A6-A9	Maart: tracébesluit over de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere betreffende het traject A6-A1-A9-A10 Oost.

3.2 Besluitvormingsproces en fasering: vooruitblik

In deze paragraaf wordt aangegeven op welke besluitvormingsmomenten RRAAM zich de komende periode richt.

2011	Start MIRT-verkenning	Publieke aankondiging van de Rijksstructuurvisie, de m.e.r.-procedure en het publieke participatietraject. Tevens wordt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld.
2011	Besluit gemeente- en provinciefonds	In 2011/begin 2012 worden besluiten genomen over aanpassingen van het gemeente- en provinciefonds, relevant voor de financiële armslag van de gemeente Almere en de betrokken provincies (Flevoland, Noord-Holland en Utrecht).
2011	Thema's	Besluitvormingsinformatie opgeleverd voor besluitvorming over: <ul style="list-style-type: none"> - programma sportinfrastructuur; - economisch programma; - duurzaamheidsagenda; - visie culturele voorzieningen; - groen-blauw; - Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA).
2012	Vaststelling Concept Rijksstructuurvisie	Resultaten van de optimalisatie zijn neergelegd in de concept-Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer. De daarin meegenomen alternatieven worden met elkaar vergeleken. Op basis daarvan neemt het Kabinet een besluit over de drievoudige ambitie, inclusief financiering en vervolgstappen.
2012	Richting uitvoering	Actualisatie Integraal Afspraken Kader Almere II.
2014	Vaststelling Rijksstructuurvisie	Inclusief voorkeursbesluit en nieuwe 'dienstregeling'.

3.3 Juridische trajecten en procedures

In deze paragraaf wordt een bondig overzicht gegeven van de juridische trajecten en procedures die in het kader van de MIRT-verkenning doorlopen dienen te worden. Het gaat hier om:

- Rijksstructuurvisie en de Wet ruimtelijke ordening (Wro): de Wro stelt als eis dat het Rijk in de Rijksstructuurvisie aannemelijk moet maken dat de visie financieel haalbaar en uitvoerbaar is. Nadat het bevoegd gezag (de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie) de Rijksstructuurvisie in 2012 in concept heeft vastgesteld, biedt het deze aan de beide Kamers aan. Deze kunnen kenbaar maken of zij de visie willen behandelen. Het kabinet dient vervolgens bij het vaststellen van de visie aan te geven, hoe het rekening heeft gehouden met de uitkomst van het debat in de Kamer(s);
- plan-m.e.r.: De Rijksstructuurvisie is een kaderstellend plan voor m.e.r.-plichtige en m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten en daarom plan-m.e.r.-plichtig. In de verschillende werkmaatschappijen zullen ook milieu-effecten worden geanalyseerd. De feitelijke planMER zal in het kader van de Rijksstructuurvisie plaatsvinden over de integrale alternatieven. Aan de plan-m.e.r. is ook een inspraakprocedure gekoppeld;

- Natura 2000: Het Markermeer-IJmeergebied maakt deel uit van het Natura2000-netwerk en valt daarmee onder de Natuurbeschermingswet (Nbwet). Gedeputeerde Staten van provincies en het ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I) zijn bevoegd gezag voor de toepassing van deze wet. Uit hoofde van de Nbwet moeten in meerdere stadia van de planvorming 'passende beoordelingen' plaatshebben. Ten behoeve van de Rijksstructuurvisie wordt ook een Passende Beoordeling gedaan, die wordt gecombineerd met de planMER.

3.4 Maatschappelijk proces en burgerparticipatie

In lijn met de Sneller & Beter werkwijze wordt bij de RRAAM-verkenning een maatschappelijk proces georganiseerd. Net als bij de totstandkoming van de RAAM-brief in 2009, zal dit maatschappelijke proces geleid worden door onafhankelijk voorzitter Guido van Woerkom. Het maatschappelijk proces bestaat uit twee onderdelen: gezamenlijke kennisvorming en gezamenlijke wilsvorming.

Voor RRAAM is de participatie van andere (ongeorganiseerde) belanghebbenden en breed publiek ook relevant. Een koppeling van het maatschappelijke proces aan burgerparticipatie levert meerwaarde op, zoals duidelijkheid voor de omgeving en een wisselwerking tussen de verschillende participanten.

Het doel van het maatschappelijk proces en burgerparticipatie is betere besluitvorming, doordat in het ambtelijk en bestuurlijk proces inbreng vanuit de samenleving wordt meegenomen.

De opdracht van de Minister van I&M aan Van Woerkom bestaat uit vier onderdelen:

1. het betrekken van een divers samengestelde groep van maatschappelijke partijen, die een belangrijke rol willen spelen bij de drievoudige schaalsprong, het delen van de informatie en het toezien op het naleven van de op te stellen spelregels door zowel publieke als maatschappelijke partijen;
2. het toezien op het organiseren van de expertise uit de achterbannen en de aansluiting van het maatschappelijk proces op het werkproces;
3. het toezien op het borgen van het draagvlak in de achterbannen en de aansluiting van het maatschappelijk proces op het besluitvormingsproces;
4. het verbinden van de opgedane inzichten en verschillende belangen en geleidelijk toewerken naar een gezamenlijke integrale bijdrage, die bij de besluitvorming in 2012 kan worden betrokken.

In het maatschappelijk proces zal ook de inbreng van burgers meegenomen worden.

Participatie zal in 2011 en 2012 op verschillende momenten plaatsvinden:

- aankondiging Rijksstructuurvisie/Plan MER (= formeel zienswijze-moment), gekoppeld aan publicatie participatieplan (1^e helft 2011);
- inbreng in Notitie Reikwijdte en Detailniveau, incl. Beoordelingskader (1^e helft 2011);
- inbreng in diverse activiteiten van werkmaatschappijen (2011);
- inbreng t.b.v. samengestelde integrale alternatieven (2^e helft 2011);
- meedenken met en toetsen van compleetheid beschikbare informatie (2012);
- mening over concept-Rijksstructuurvisie (alternatieven) (2^e helft 2012).

3.5 Voortgang Moties en Toezeggingen

Moties

- 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 reguliere Voortgangsrapportages.
- 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 31089/64. (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 reguliere Voortgangsrapportages.
- 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 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.
- 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 inmiddels 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 tolweg voor auto's niet zinvol te vinden. Daarom wordt 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).
- 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 lange termijn woningbehoefte 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). Zie paragraaf 2.5 (woningbehoeften) en hoofdstuk 8 (duurzaamheid) voor de uitwerking. Daarmee wordt deze motie als afgehandeld beschouwd.

Toezeggingen

- De minister zal in de Basisrapportage over het Groot Project RRAAM en de voortgangsrapportages ook ingaan op de voortgang van de uitvoering van aangenomen moties omtrent RRAAM. (AO RRAAM 17 november 2010).
Aan deze toezegging is invulling gegeven middels deze paragraaf 3.5 uit de Basisrapportage.
- In het geval van majeure ontwikkelingen of zaken van materieel belang die spelen in het kader van het Groot Project RRAAM, zal de minister - los van de reguliere rapportagelijijn - de Kamer informeren. (AO RRAAM 17 november 2010).

4 Governance en Rijksrollen

Governance is het waarborgen van de onderlinge samenhang van de wijze van sturen, beheersen en toezicht houden van een organisatie, gericht op een efficiënte en effectieve realisatie van doelstellingen, alsmede het daarover op een open wijze communiceren en verantwoording afleggen ten behoeve van belanghebbenden.

4.1 Taken en verantwoordelijkheden

Taken en verantwoordelijkheden coördinerende minister

RRAAM bevindt zich in de verkenningsfase. In deze fase worden op diverse aspecten onderzoeken gedaan en worden alternatieven afgewogen. De verkenningsfase zal worden afgesloten met het vaststellen van de Rijksstructuurvisie (RSV). In overeenstemming met de Wro stelt de Minister IenM, in overeenstemming met de staatssecretaris van EL&I, de Rijksstructuurvisie vast.

Voor deze fase kunnen gelet op de Wro en de afspraken in het IAK de volgende taken en verantwoordelijkheden voor de minister van Infrastructuur en Milieu worden geformuleerd:

- de regievoering op de samenwerking tussen de partners en de nakoming van de door IenM aangegane verplichtingen in het IAK;
- het vaststellen van het mandaat (de opdracht) voor de Rijksvertegenwoordiging middels het goedkeuren van de plannen van aanpak, behorende bij de implementatie van de RAAMbrief;
- het aanspreken van de andere betrokken departementen op het nakomen van hun verplichtingen in het kader van het IAK en de afstemming binnen het Rijk;
- de totstandkoming en vaststelling van de RSV, inclusief de procesverantwoordelijkheid met betrekking tot de daaraan ten grondslag liggende afwegingen middels plan-m.e.r, MKBA en de uitwerking en optimalisatie van het Hollandse Brug-alternatief;
- de regievoering voor het opstellen van het financieel kader dat ten grondslag ligt aan de uitvoeringsparagraaf van de RSV;
- regieverantwoordelijkheid voor de besluitvorming bij het Rijk ten aanzien van de RRAAM-opgave in 2012-2014, zoals beschreven in de RAAMbrief;
- regieverantwoordelijkheid voor de informatievoorziening richting de Tweede Kamer door middel van de Basisrapportage en Voortgangsrapportages, alsmede de kwaliteit van die informatie, dit vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een betrouwbare informatievoorziening richting de Kamer;
- regieverantwoordelijkheid voor het bewaken van de samenhang tussen de verschillende onderdelen van het RRAAM-programma.

In de volgende fase, na vaststelling van de RSV door de Minister, volgt verankering richting regionale partijen (in de vorm van bijvoorbeeld een AMvB of bestuursovereenkomst) om de belangen van het Rijk te kunnen laten doorwerken naar derden. In deze vervolgfase is de coördinerend Minister verantwoordelijk voor:

- de voorbereiding en besluitvorming over het Rijksdeel in de actualisering van het IAK (IAK2);
- de voorbereiding van de besluitvorming in het kader van het MIRT.

De minister IenM is in deze verkenningsfase tezamen met de direct betrokken regiobestuurders verantwoordelijk voor de kwaliteit van de producten van de werkmaatschappijen:

- voor wat betreft de werkmaatschappij Amsterdam - Almere, tezamen met de regionale bestuurders van Almere, Amsterdam, Flevoland en Noord-Holland;
- voor wat betreft de werkmaatschappij Centrum/Weerwater tezamen met de regiobestuurder van Almere;
- voor wat betreft de werkmaatschappij Oosterwold tezamen met de regiobestuurders van Almere en Flevoland.

De staatssecretaris EL&I is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de producten van de werkmaatschappij Markermeer - IJmeer, tezamen met Flevoland en Noord-Holland.

De bewindslieden zijn niet eindverantwoordelijk voor de uitwerking van de sociaal economische thema's.

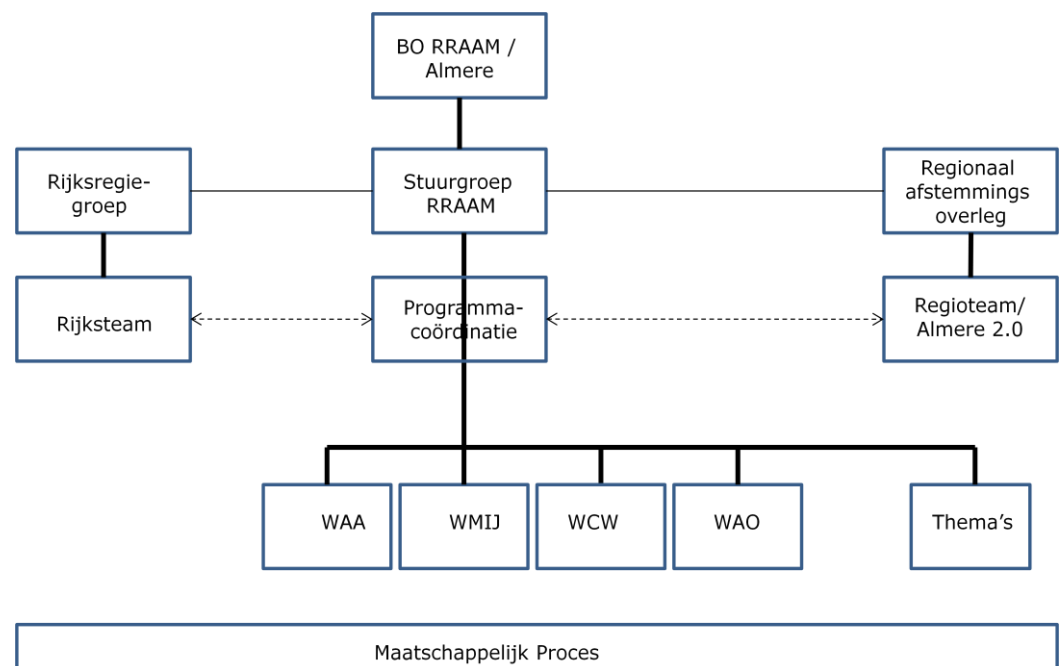
Taken en verantwoordelijkheden van de betrokken departementen

In het IAK worden de meeste verantwoordelijkheden toegeschreven naar het Bestuurlijk Overleg RRAAM en Almere. Binnen deze samenwerking zijn verantwoordelijkheden te onderkennen die specifiek het Rijk betreffen. Voor de afzonderlijke departementen geldt, dat zij in het kader van de samenwerking en tevens vanuit hun departementale taken verantwoordelijk zijn voor het:

- nakomen van hun deel van de afspraken uit het IAK;
- inbrengen van kennis- en expertise;
- loyaal meewerken aan het verwezenlijken van de doelstellingen (zie paragraaf 2.1 en hoofdstukken 6-8) en invulling geven aan de samenwerkingsafspraken;
- signaleren waar Rijksbeleid, wet- en regelgeving in het geding zijn en het aandragen van oplossingen.

4.2 Sturingslijn RRAAM

In deze paragraaf wordt de aansturing van de verschillende onderdelen beschreven. Het accent ligt op de sturing aan Rijkszijde op hoofdlijnen. Een meer gedetailleerde beschrijving van zowel Rijks- als regiosturing wordt opgenomen in het Beheerplan RRAAM. Inclusief een beschrijving van de verantwoordelijkheden per produkt en escalatieprocedure bij geschilpunten. Onderstaand schema geeft een visuele weergave van de sturingslijnen van RRAAM aan Rijkszijde en regionale zijde.



Figuur 4: Sturingslijnen RRAAM

De primaire sturingslijn voor de werkmaatschappijen en thema's loopt van het Bestuurlijk Overleg RRAAM / Almere, via de Stuurgroep (SG) RRAAM naar de directeuren van de werkmaatschappijen.

Daarnaast lopen sturingslijnen van de Rijksregiegroep naar het Rijksteam ten behoeve van de Rijksstructuurvisie, het Rijksdeel Financieel kader, de uitwerking van de Hollandse Brug-variant, het faciliteren van het maatschappelijk proces en het opstellen van de Voortgangsrapportages Groot Project. Daarnaast loopt een sturingslijn van het Regionaal afstemmingsoverleg naar het Regioteam. In de Rijksregiegroep en het Regionaal afstemmingsoverleg worden de mandaten voorbereid van de respectievelijke vertegenwoordigers in de Stuurgroep.

De programmacoördinatie is de staforganisatie van de Stuurgroep RRAAM. Personele inbreng wordt geleverd vanuit het Rijksteam en het Regioteam. De Rijksregiegroep heeft een gemandateerde vertegenwoordiging in de Stuurgroep RRAAM, net zoals het Regionaal afstemmingsoverleg daarin vertegenwoordigd is.

Het maatschappelijk proces vormt een onafhankelijke entiteit onder onafhankelijke leiding.

Het bestuurlijke deel van de structuur wordt gevormd door het BO RRAAM/Almere. De overige onderdelen maken deel uit van de ambtelijke structuur.

Bestuurlijk overleg (BO) RRAAM / Almere

Het IAK regelt de samenwerking van Rijk, gemeente Almere en provincie Flevoland met betrekking tot het gebied waarop de verdere ontwikkeling van Almere gaat plaatsvinden. De samenwerking betreft voorbereiding en realisatie van de geformuleerde doelen in de bepaalde periode en op een financieel verantwoorde wijze. Het IAK onderscheidt twee bestuurlijke gremia: het Bestuurlijk Overleg Almere, specifiek gericht op Almere (met voorheen de minister van VROM en Almere) en het Bestuurlijk Overleg RRAAM (met meerdere regio- en Rijksbestuurders). Om praktische redenen (samenvoeging departementen, beslag op agenda's) is besloten deze bestuurlijke overleggen te combineren tot één overleg op één moment. Daarbij kan de samenstelling van de deelnemers eventueel variëren, afhankelijk van de agenda. In de praktijk betekent dit een koppeling van de data van het BO MIRT Noordvleugel/Utrecht aan het BO RRAAM. Het MIRT proces volgt het normale spelregelkader MIRT.

Het bestuurlijk overleg wordt voorgezeten door de minister IenM. Aan het overleg nemen voorts deel de bewindslieden van de ministeries IenM, EL&I, BZK en zo nodig Financiën. Namens het Regionaal afstemmingsoverleg nemen de gedeputeerden Flevoland, Noord-Holland en Utrecht, de wethouders Almere en Amsterdam deel aan het overleg.

In deze verkenningsfase staan de optimalisatie en uitwerkingen van de werkmaatschappijen, thema's en andere projecten centraal. Het BO beoordeelt de resultaten hiervan en stelt de daaruit voortvloeiende hoofdbesluiten vast. In het BO wordt tevens vastgesteld of en in welke mate de RSV fungeert als basis voor gezamenlijk handelen. Tussentijdse mijlpalen van het RSV worden in het BO besproken. In het BO worden daarbij tevens de resultaten van het maatschappelijk proces betrokken.

In het BO worden nadere afspraken gemaakt (IAK2) op basis van het RSV en de resultaten van de werkmaatschappijen, thema's en projecten. In de afspraken komen de onderlinge samenwerking op inhoud, proces en financiën aan de orde en de verantwoordelijkheden van de afzonderlijke overheden daarbij. Tevens zullen afspraken kunnen worden gemaakt met andere investerende partijen, zoals die in het maatschappelijk proces naar voren zijn gekomen. Aangezien het gaat om afspraken die de overheden verplichten en kaderstellend zijn, zullen de afspraken onderwerp zijn van verdere bestuurlijke besluitvorming door de betreffende overheden zelf.

De afwegingen en keuzen die ten grondslag liggen aan de gezamenlijke beleidskeuzen en afspraken door het BO zullen ten behoeve van het maatschappelijk proces transparant gemaakt en gemotiveerd worden.

Stuurgroep RRAAM

De Stuurgroep RRAAM is als entiteit collectief verantwoordelijk voor de aansturing binnen het mandaat van de RAAM-brief en het IAK. De voorzitter van de Stuurgroep heeft een coördinerende verantwoordelijkheid ten aanzien van het proces van besluitvorming en de uitvoering hiervan. Bij knelpunten kan, afhankelijk van inhoud en gewicht, worden opgeschaald naar het bestuurlijke niveau, dan wel vanuit de eigen regionale of Rijksverantwoordelijkheid gehandeld worden. In de Stuurgroep zit namens het Rijk een vertegenwoordiger van de Rijksregiegroep. Namens het Regionaal afstemmingsoverleg hebben vertegenwoordigers uit de regio zitting in de Stuurgroep. Het mandaat van de Stuurgroep reikt tot de inhoud van de in het IAK en RAAM-brief geformuleerde doelen. Wanneer die doelen niet realiseerbaar blijken, dienen nieuwe afspraken gemaakt te worden tussen partijen en dit gebeurt in het BO. De Stuurgroep stuurt de directeuren van de werkmaatschappijen en de thema's aan. De Stuurgroep formuleert de opdrachten aan de directeuren van de werkmaatschappijen (incl. eisen en randvoorwaarden waaraan hun producten moeten voldoen), stelt de werkplannen vast en besluit over wijzigingen daarin. De Stuurgroep stuurt de gezamenlijke programmacoördinatie aan, bereidt de besluitvorming in het BO voor en borgt ook de inbreng van het maatschappelijk proces in de besluitvorming en het beschikbaar stellen van informatie.

Directeuren werkmaatschappijen en thematische projecten

De directeuren worden aangestuurd door de Stuurgroep RRAAM. Zij ontlene hun mandaat aan het op bestuurlijk niveau vastgestelde werkplan. Zij rapporteren aan de Stuurgroep en hebben daarbij een actieve informatieplicht. Zij leveren (deel-)producten ter vaststelling aan bij de Stuurgroep. Indien door de Stuurgroep een afwijking wordt geconstateerd van het vastgestelde mandaat wordt zo nodig naar het bestuurlijk niveau geëscaleerd. Voor de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer geldt dat de voortgang van werkzaamheden ook wordt besproken in het Opdrachtgeversoverleg Ecologie IJsselmeergebied (OEIJ). Daarin komt met name de afstemming met andere relevante ontwikkelingen op water- en natuurgebied aan de orde.

Programmacoördinatie

De algehele programmacoördinatie wordt in onderlinge samenwerking verzorgd door de directeuren van respectievelijk het Rijksteam en het Regioteam. De programmadirecteuren hebben de taak om in opdracht van de Stuurgroep rapportages te bundelen, de kwaliteit en integraliteit van de producten te bewaken en de Stuurgroepagenda voor te bereiden. Binnen de programmacoördinatie vindt het programmabeheer plaats en wordt de communicatie over het programma en de -onderdelen verzorgd. Het programmabeheer betreft het opstellen van de planning, de bewaking en control van de realisatie van de programmadoelen, van de voortgang van de projecten, van de integraliteit van de diverse beleidsonderdelen, van de financiën, van het risicomanagement, van het scopemanagement, van het kwaliteitsmanagement, het signaleren en rapporteren van afwijkingen van de opdracht van de werkmaatschappijen en de coördinatie van het maatschappelijk proces. De feitelijke uitvoering van de programmacoördinatie vindt plaats door leden van het Rijks- en regioteam onder verantwoordelijkheid van de programmadirecteuren. De programmacoördinatie

heeft dus zowel een lijnfunctie (projectbeheersing) als een staffunctie (voorbereiding en ondersteuning van Stuurgroep).
De Rijks- en Regioteams zijn binnen de eigen bedrijfskolom verantwoordelijk voor advisering en het voorbereiden van politiek/bestuurlijke besluitvorming.

De programmacoördinatie heeft nadrukkelijk geen bevoegdheid tot het vaststellen van de opdracht aan de werkmaatschappijen en betreffende thema's. Dit is voorbehouden aan de Stuurgroep RRAAM.

Rijksregiegroep

De DG Ruimte zit de Rijksregiegroep voor. Partijen die zitting hebben zijn IenM, EL&I, FIN, RVOB, BZK, OCW en VWS (waarvan de laatste twee als agendalid).

De Rijksregiegroep verzorgt de interne afstemming binnen het Rijk, besluit over de rapportages Groot Project en bereidt de Rijksinbreng via de Rijksvertegenwoordiger in de Stuurgroepvergadering voor.

De Rijksregiegroep is verantwoordelijk voor de producten die onder verantwoordelijkheid van Ministers worden gemaakt, namelijk de Rijksstructuurvisie, het Rijksdeel Financieel Kader RRAAM, het faciliteren van het maatschappelijk proces, uitwerking van de Hollandse Brugvariant en het proces van totstandkoming van de Voortgangsrapportages Groot Project en de kwaliteit van de inhoud hiervan (juistheid, tijdigheid, volledigheid, transparantie). De Rijksregiegroep wordt daarbij ondersteund door het Rijksteam.

Rijksteam

Het Rijksteam is het uitvoeringsorgaan van de Rijksregiegroep. De directeur van het Rijksteam is belast met het opstellen van de Rijksstructuurvisie (RSV), inclusief de daarin opgenomen plan-m.e.r., MKBA en passende beoordeling Natura 2000. De eisen, randvoorwaarden en beoordelingscriteria voor de RSV worden opgenomen in de notitie Reikwijdte en Detailniveau. Voorts is de directeur van het Rijksteam verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van het Financieel Kader, het daadwerkelijk opstellen van het Rijksdeel financieel kader, het doen opstellen van de voortgangsrapportages Groot Project en het faciliteren van het Maatschappelijk Proces. De opdrachten hiertoe zijn vastgelegd in de plannen van aanpak. Deze zijn vastgesteld door de Rijksregiegroep. Wijzigingen en aanpassingen daarvan worden door de Rijksregiegroep ter besluitvorming en accordering door de Minister voorbereid. De RSV en benoemde mijlpalen gedurende het werkproces RSV worden besproken in de Stuurgroep.

Bijzondere aandacht is er voor de onderlinge relatie tussen de plan-m.e.r., MKBA en passende beoordeling Natura 2000. Zoveel mogelijk worden de resultaten bijeengebracht in eenzelfde beoordelingskader. Het beoordelingskader wordt vastgelegd in de notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Regionaal afstemmingsoverleg en Regioteam/Almere 2.0

De deelnemers en de taken en verantwoordelijkheden van het Regionaal afstemmingsoverleg worden door de Regio zelf bepaald. Het gaat hier om het voorbereiden en uitvoeren van ontwikkelingen die deels specifiek Almere en voorts ook de bredere regio (Amsterdam, Noord-Holland, Flevoland en Utrecht) raken. Het regionale afstemmingsoverleg wordt ondersteund door de programmadirectie Almere 2.0/het Regioteam. Van hieruit vindt de voorbereiding plaats van de regionale afstemming ten behoeve van de Stuurgroep RRAAM.

Maatschappelijk proces

Het maatschappelijk proces vormt een onafhankelijke entiteit onder onafhankelijke leiding. Dit proces staat onder leiding van de heer Van Woerkom. Hij heeft daartoe opdracht gekregen van de Minister en hij legt ook verantwoording af aan de Minister. Het maatschappelijk proces heeft relaties met alle onderdelen van het werkproces en heeft toegang op alle niveaus van de besluitvorming.

5 Beheersing en rapportage

5.1 Projectbeheersing en organisatie

De projectbeheersing van RRAAM is erop gericht de programmadoelen te behalen binnen de gestelde tijd, voor de vereiste kwaliteit en binnen het afgesproken budget.

De uitgangspunten van de beheersorganisatie van RRAAM zijn terug te voeren op de door de Tweede Kamer vastgestelde Regeling Grote Projecten en specifiek het Basismodel Beheersing Grote Projecten van het voormalig Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Achtereenvolgens zullen in dit hoofdstuk de volgende beheersonderdelen aan de orde komen: scopemanagement, planningsmanagement, risicomangement, kwaliteitsmanagement en financiën.

Projectbeheersing is primair de verantwoordelijkheid van de uitvoerende gremia (de werkmaatschappijen, de thema's en het Rijksteam voor wat betreft de RSV, Financieel kader, uitwerking Hollandse Brug) binnen de uitgangspunten zoals vastgesteld door de stuurgroep RRAAM. Namens de stuurgroep RRAAM formuleert de Programmacoördinatie RRAAM uitgangspunten en randvoorwaarden met betrekking tot de projectbeheersing en houdt zij toezicht daarop. Er wordt een programmacontroller aangesteld.

5.2 Scopemanagement en borging

De scope van RRAAM is behandeld in paragraaf 2.4 (algemeen) en in hoofdstuk 6 (structuurvisie en financieel kader), 7 (werkmaatschappijen) en 8 (thematische projecten).

Het scopemanagement kent verschillende dimensies. De inhoudelijk en geografische scope zal veel aandacht opeisen, evenals de fasering van RRAAM. Ook ten aanzien van bijvoorbeeld de verdeling van verantwoordelijkheden (governance) en de planning kunnen scopewijzigingen voorkomen.

De verantwoordelijkheid voor het scopemanagement ligt bij de Stuurgroep RRAAM die zich hiervoor laat bijstaan door de programmacoördinatie RRAAM. De scopemanager is verantwoordelijk voor het vastleggen en continu monitoren van de scope. Tevens organiseert de scopemanager de besluitvorming over en het draagvlak voor de scope. De scope wordt zo nodig periodiek geactualiseerd. De scopemanager overlegt daarover met de relevante vertegenwoordigers van de werkmaatschappijen.

Voorstellen voor eventuele scopewijzigingen kunnen vanuit de verschillende programma- en projectonderdelen worden ingebracht. Daarbij moet concreet worden aangegeven wat de gevolgen zijn voor planning, kosten en eventuele interactie met andere projectonderdelen. Toetsing van de impact van de wijzigingen vindt in eerste instantie plaats binnen de programmacoördinatie RRAAM, waarin ook de interacties met andere beheersaspecten (zoals planning, kosten, governance en besluitvorming) worden geborgd. Eventuele

wijzigingsvoorstellen worden door de programmadirecteuren, na bespreking in de Rijksregiegroep en het Regionaal afstemmingsoverleg, ingebracht in de Stuurgroep en afhankelijk van de reikwijdte, zo nodig in het Bestuurlijk Overleg. De processtappen en verantwoordelijkheden worden vastgelegd in een wijzigingsprocedure, waarin ook de escalatieprocedure wordt opgenomen. De scopemanager zorgt ervoor dat de gewijzigde scope wordt doorgegeven aan alle sleutelspelers in RRAAM en is verantwoordelijk voor het versiebeheer.

5.3 Planningsmanagement en totaalplanning

Planningssystematiek

Er wordt onderscheid gemaakt naar de korte termijn planning voor het opleveren van de afgesproken producten in 2012 en de lange termijn planning voor de realisatie van RRAAM. In deze paragraaf wordt op de korte termijn planning tot en met 2012 ingegaan. De lange termijn planning van de realisatie van RRAAM in de periode van 2012 tot 2030 en verder maakt onderdeel uit van de conceptversie van de Rijksstructuurvisie in 2012.

In aansluiting op de organisatie van RRAAM, zoals weergegeven in het schema in paragraaf 4.2, wordt voor de korte termijn planning tot 2012 gewerkt met een overkoepelende programmaplanning en deelplanningen voor de werkmaatschappijen en thema's. Op basis van op te leveren deelproducten en andere afhankelijkheden wordt het kritieke pad van de planning bepaald. Primair wordt gestuurd op het behalen van de gestelde doelen voor 2012, waarbij het effect op de lange termijn doelen mede in beschouwing genomen wordt.

Ten tijde van het tot stand komen van de basisrapportage is de planning deterministisch van aard. Er wordt daarin dus nog niet expliciet rekening gehouden met het risico op langere doorlooptijden. Deze planning wordt omgezet naar een probabilistische planning, waarin rekening wordt gehouden met de belangrijkste (plannings)risico's. Er zal worden bepaald wat de kans (waarschijnlijkheidswaarde) is dat de gestelde mijlpalen worden gehaald, hoe de risico's kunnen worden beheerst en waar eventueel bijgestuurd moet worden.

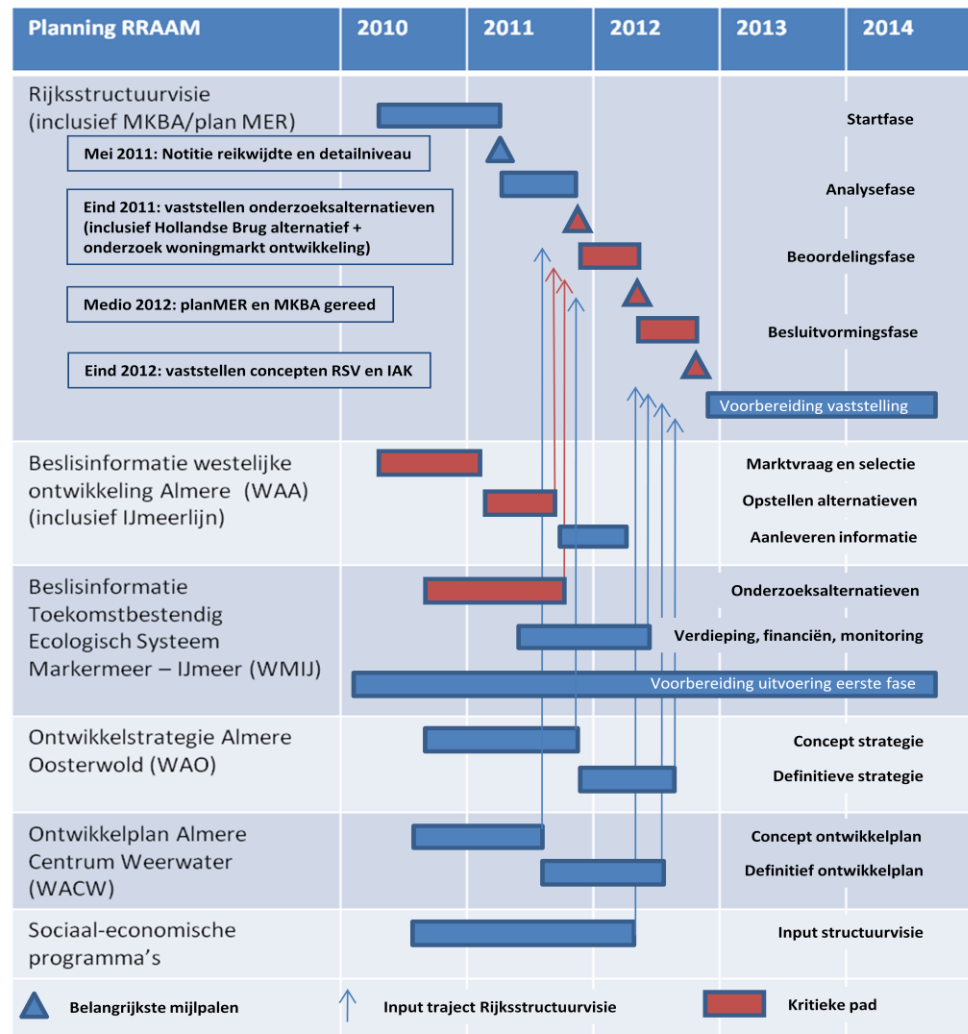
Programmaplanning en mijlpalen

In de overkoepelende programmaplanning wordt aangegeven op welke momenten deelproducten van de werkmaatschappijen en thema's worden aangeleverd. Vanuit de werkmaatschappijen en thema's worden deelplanningen aangeleverd waarin wordt aangegeven welke activiteiten worden ondernomen om op tijd de juiste input te kunnen aanleveren. Figuur 5 geeft een samenvatting van de programmaplanning voor RRAAM tot 2012.

De ruggengraat van de programmaplanning RRAAM wordt gevormd door de planning van de Rijksstructuurvisie. Het vaststellen van een conceptversie eind 2012 is de belangrijkste mijlpaal voor RRAAM in de komende twee jaar. Daarnaast is een tweede belangrijke mijlpaal eind 2011, namelijk het vaststellen van de onderzoeksalternatieven voor de Rijksstructuurvisie. Begin 2012 zal vervolgens voor elk alternatief een ruimtelijk ontwerp worden gemaakt en worden de onderzoeken gestart voor de MKBA en de PlanMER

(inclusief passende beoordeling). Deze onderzoeken zijn 3^e kwartaal 2012 klaar. Andere belangrijke mijlpalen zijn het opleveren van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de Rijksstructuurvisie en de selectie van marktpartijen voor de Werkmaatschappij Amsterdam – Almere. In de notitie Reikwijdte en Detailniveau worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de Rijksstructuurvisie bepaald. Tevens wordt een beoordelingskader opgesteld, waarin de samenwerkende organisaties gezamenlijk de criteria vastleggen, waarop de alternatieven worden beoordeeld.

Het kritieke pad in de planning wordt gevormd door achtereenvolgens: de werkzaamheden ten behoeve van het aanleveren van de onderzoeksalternatieven door de werkmaatschappijen Amsterdam – Almere en Markermeer-IJmeer, het opstellen van de MKBA/planMER en het opstellen van de concept-Rijksstructuurvisie. De concept-Rijksstructuurvisie wordt eind 2012/ begin 2013 aan de Tweede Kamer aangeboden.



Figuur 5: Programmaplaning RRAAM korte termijn 2012 (samenvatting)

Planningsmanagement en besluitvorming

Naast de monitoring van inhoudelijke ontwikkelingen binnen en tussen de projectonderdelen, zijn communicatie en draagvlak belangrijke succesfactoren voor het halen van de planning van RRAAM. De verantwoordelijkheid voor de integratie van de deelplanningen en het continu monitoren van de programmaplanning ligt bij de programmacoördinatie RRAAM. Zij stelt daarvoor een planningsmanager aan.

De planning wordt zo nodig periodiek geactualiseerd. De planningsmanager krijgt van de relevante vertegenwoordigers van de werkmaatschappijen input over de voortgang en een actuele versie van de deelplanningen. Verantwoordelijkheid voor de deelplanningen ligt bij werkmaatschappijen, projecten en thematische activiteiten.

Eventuele wijzigingsvoorstellen voor de programmaplanning worden in eerste instantie getoetst binnen de programmacoördinatie RRAAM (Rijk en regio gezamenlijk), waarin ook de interacties met andere beheersaspecten (zoals kosten, human resources, governance en besluitvorming) worden geborgd. Eventuele wijzigingsvoorstellen worden door de programmadirecteuren, na bespreking in de Rijksregiegroep en het Regionaal afstemmingsoverleg, ingebracht in de Stuurgroep en afhankelijk van de impact zo nodig op bestuurlijk niveau. De processtappen en verantwoordelijkheden worden vastgelegd in een wijzigingsprocedure, waarin ook de escalatieprocedure wordt opgenomen. De planningsmanager zorgt ervoor dat de geactualiseerde planning wordt doorgegeven aan alle sleutelspelers in het project RRAAM. De planningsmanager is verantwoordelijk voor het versiebeheer van de planning.

5.4 Risicomanagement, toprisiko's en beheersstrategie

In het risicomanagementplan van RRAAM staat het cyclische proces van risicomanagement beschreven dat op verschillende niveaus en in samenhang binnen RRAAM plaats dient te vinden:

- binnen de werkmaatschappijen;
- vanuit de programmacoördinatie RRAAM;
- tussen de werkmaatschappijen en programmacoördinatie, om zo de overkoepelende risico's in beeld te brengen en te kunnen beheersen.

De programmacoördinatie RRAAM en alle werkmaatschappijen en projecten onderhouden actief een risicodatabase. De programmacoördinatie benoemt een risicomanager, die verantwoordelijkheid draagt voor het monitoren van de risico's en beheren van de risicodatabase op programmaniveau. De toprisiko's en de bijbehorende beheersmaatregelen worden opgenomen in de Voortgangsrapportages. In het vervolg van deze paragraaf zijn de toprisiko's aangegeven, inclusief beheersmaatregelen.

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 in 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.

Beheersmaatregelen:

- door op adaptieve wijze te plannen, is het mogelijk om de planning aan te passen aan een veranderende omgeving, in te gaan op kansen in de markt en pas op de plaats te houden bij recessie/tegevallers of wanneer deze kansen zich niet voordoen; Hierdoor ontstaat een serie aan beslismomenten. De besluitvorming over deze kleinere "enveloppen" vindt gefaseerd plaats vanaf 2012;
- de opgaven als benoemd in de RAAM-brief worden door de gezamenlijke overheden op basis van nieuwe kennis, huidige stand van de markt en aanvullende onderzoeken getoetst op kwantiteit en kwaliteit en zo nodig herijkt;
- de informatie waarop de opgaven zijn gebaseerd wordt overzichtelijk gepresenteerd, zodat deze als basis dient voor communicatie hierover. Ook de resultaten van deze toetsing worden gedeeld en gecommuniceerd. Voor de verstedelijking, de economie en de daarbij horende voorzieningen wordt een organische werkwijze gehanteerd waarbij een nauwe aansluiting op de marktvraag, door een grote invloed van de eindgebruikers, en een gefaseerde aanpak essentiële kenmerken zijn;
- streven om de besluitvorming over de noodzakelijke infrastructuur zoveel mogelijk in gelijke tred te laten lopen met het feitelijke ontwikkeltempo;
- ook voor de natuur wordt een organische werkwijze gehanteerd waarbij de feitelijke ontwikkelingen goed worden gemonitord;
- mochten onvoorziene omstandigheden nopen tot politieke besluitvorming, dan worden daar in dat geval extra besluitvormingsmomenten voor ingericht.

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.

Beheersmaatregelen:

- werkgroep financieel kader, waarin de consequenties van besluiten voor alle overheden inzichtelijk worden gemaakt en gezamenlijke overeenstemming ontstaat over de financiële onderbouwing van besluiten;
- optimaliseren van uitgewerkte plannen binnen de werkmaatschappijen en thema's;

- managementrapportages over de financiële situatie agenderen in Stuurgroep RRAAM;
- Rijk en regio spreken helder verwachtingen over en weer uit. Door verwachtingen helder uit te blijven spreken behouden partijen een transparant en eerlijk perspectief op elkaars belangen en de te nemen financiële risico's;
- het Rijk kijkt naar optimalisering van alle bij de besluitvorming betrokken alternatieven.

Risico besluitvorming IJmeerlijn

Het kabinet heeft de voorkeur gegeven aan een ontwikkeling van Almere "West met IJmeerlijn". De opdracht daarbij is om het project zo vorm te geven dat de MKBA substantieel verbetert en de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt ten opzichte van het oorspronkelijke alternatief. Het risico is dat de verbetering die gerealiseerd kan worden niet substantieel genoeg is. 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 gerealiseerd kan worden.

Beheersmaatregelen:

- optimalisatie door inzet expertise van (inter)nationale marktpartijen binnen de WAA;
- mogelijkheid onderzoeken om besluit en realisatie IJmeerlijn te faseren, waardoor kans op positief besluit toeneemt (investeringen worden over grotere tijdsperiode uitgesmeerd).

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.

Belangrijke pijler onder de drievoudige ambitie is de ontwikkeling van de natuur in het IJmeer en het Markermeer. Daarbij is gekozen voor de realisatie van een toekomstbestendig ecologisch systeem voor het gehele gebied van het Markermeer en IJmeer. Ontwikkelingen zijn slechts mogelijk wanneer er geen significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000 zijn. Deze instandhoudingsdoelen zijn vastgelegd in het aanwijzingsbesluit Natura 2000 Markermeer-IJmeer. De verwachte effecten zijn in kaart gebracht in de effectbeoordelingen ten behoeve van de RAAM-brief en het onderzoek Toekomstbeeld Markermeer-IJmeer.

Beheersmaatregelen:

- om het toekomstbestendig ecologisch systeem te realiseren wordt in de werkmaatschappij Markermeer IJmeer bepaald welke noodzakelijke ecologische doelen gehaald moeten worden, welke effecten bereikt moeten worden en welke maatregelen hierop moeten worden ingezet en wat de kosten daarvan zijn;
- monitoren van de natuurkwaliteit;
- tijdig overleg met Brussel voeren;
- uitvoering van Natuurlijk(er) Markermeer IJmeer, in deze pilot wordt de effectiviteit van de verschillende natuurmaatregelen bepaald;
- uitvoering van Autonome Neergaande trend-'studie (ANT-studie), om inzicht te krijgen in de oorzaken en oplossingen van de achteruitgang van het ecologisch systeem.

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. Dit betekent dat besluiten voorwaarden creëren voor daarop volgende besluiten. Daarnaast zijn de opgaven en daarmee de besluiten integraal aan elkaar verbonden. Om tijdige besluiten te realiseren is een tijdspad afgesproken in het IAK om over de gebieden, thema's en Gemeente- en Provinciefonds in de loop van de periode 2010-2012 tot besluitvorming te komen. Risico is dat dit spoorboekje 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.

Beheersmaatregelen

- fasen van VSBA en Groenblauwe opgave en onderbouwen van eerstefase bereikbaarheidsmaatregelen op basis van de MIRT verkenning;
- plannen en agenderen besluitvorming in het kader van de thema's in Stuurgroep RRAAM;
- de werkgroep Financieel Kader ondersteunt middels rapportage financiële consequenties;
- de werkgroep Rijksstructuurvisie wordt gebruikt voor het verbinden van de integrale opgaven;
- Almere 2.0 zorgt voor aansluiting van de sociaal-economische agenda op de gebiedsontwikkelingsplannen van de Werkmaatschappijen;

Risico vanuit samenhang met andere ontwikkelingen

RRAAM hangt samen met andere ruimtelijke ontwikkelingen in het kader van infrastructuur en verstedelijking in de regio. Risico is dat door deze nieuwe ontwikkelingen de condities en effecten van maatregelen in de ruimtelijke programmering kunnen veranderen. De uitstraling hiervan op de realisatiekansen van RRAAM kan groot zijn.

Beheersmaatregelen:

- binnen de werkmaatschappijen informeren de partners elkaar op relevante ontwikkelingen;
- in kaart brengen van de afhankelijkheden en impact van met name IJburg II, Zuidas en OV-SAAL Middellange Termijn (deze lijst is niet

uitputtend) in de werkmaatschappijen. Indien de impact/ afhankelijkheden de werkmaatschappijen overstijgen worden deze tevens onder de aandacht van de programmadirecteuren RRAAM/Almere 2.0 gebracht.

5.5 Kwaliteitsmanagement en borging

Kwaliteitsborging

Het systeem van kwaliteitsborging is gericht op het opleveren van kwalitatief hoogwaardige producten. Daartoe is het cruciaal om gezamenlijk vast te leggen aan welke kwaliteitseisen de op te leveren producten moeten voldoen. Voor het belangrijkste eindproduct van RRAAM, de Rijksstructuurvisie, zal daarom een beoordelingskader worden opgesteld, waarin de samenwerkende organisaties gezamenlijk de criteria vastleggen waarop de alternatieven worden beoordeeld.

Ten behoeve van de kwaliteitsborging van RRAAM wordt een intern en extern toetsingsprogramma opgesteld.

Voor de belangrijkste eindproducten van RRAAM wordt een externe kwaliteitstoets uitgevoerd. Zo zal de MKBA door het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving worden getoetst en de plan-MER door de Commissie MER. Ten aanzien van de woningbouwopgave en ruimtelijke kwaliteit wordt het College van Rijksadviseurs gevraagd om een kwaliteitstoets uit te voeren. In de aanloop naar de besluitvorming laat het Rijksteam van RRAAM een gateway review uitvoeren onder auspiciën van BZK. Tevens zal een externe toets op de kostenramingen worden uitgevoerd. Een volledig overzicht van het gehele stelsel van toetsen en toetsmomenten wordt opgenomen in een te ontwikkelen kwaliteitsmanagementplan.

Naast de externe toetsing wordt een intern toetsingsprogramma uitgevoerd. Een belangrijk element hiervan is het organiseren van een interne tegenlezer voor alle op te leveren producten. De hoofddirectie Financiën, Management en Control (FMC) heeft in de interne (IenM) kwaliteitsborging zowel een adviserende als een toetsende rol. Daarbij gaat het om het houden van toezicht op procedures, scopewijzigingen, risicobeheersing en de naleving van het beheersmodel. Conform het binnen IenM gehanteerde Basismodel Grote Projecten is een Projectbeheersingsoverleg in het leven geroepen waarin dit aan de orde komt.

Organisatie en verantwoordelijkheden

De basis van het kwaliteitsmanagementsysteem van RRAAM ligt in een goede opbouw van de governance van het project. In de governance structuur worden de verantwoordelijkheden voor eindproducten vastgelegd en zijn 'checks and balances' voorzien. In het kwaliteitsmanagementsysteem zal worden aangegeven welke procedures (paraferen e.d.) de op te leveren producten doorlopen voordat daarover besluitvorming plaatsvindt en hoe besluiten formeel worden bekrachtigd en vastgelegd.

De verantwoordelijkheid voor het kwaliteitsmanagement op programmaniveau ligt bij de programmacoördinatie RRAAM, onder verantwoordelijkheid van de directeuren van het Rijks- en regioteam. Zij benoemen een kwaliteitsmanager.

De kwaliteitsmanager is verantwoordelijk voor de uitvoering van het toetsingsprogramma en het opstellen van kwaliteitsrapportages. Kwaliteitsrapportages worden in eerste instantie getoetst binnen de programmacoördinatie RRAAM, waarbinnen de interacties met andere beheersaspecten (zoals governance en besluitvorming) wordt geborgd. Voor zover het hun eigen activiteiten en producten betreft, ligt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van kwaliteitsmanagement bij werkmaatschappijen en thematische activiteiten. De kwaliteitsmanager monitort de naleving van het kwaliteitsmanagementplan en beheert het informatiesysteem.

5.6 Financiën en kostenramingen, programma-administratie

Kostenramingen

Voor de drievoudige schaalessprong op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid en ecologie zijn in de RAAM-brief ramingen opgenomen. De totale kosten voor de schaalessprong met een westelijke oriëntatie en IJmeerlijn komen volgens de nog niet geoptimaliseerde berekeningen uit op circa € 8 miljard. Hiervan heeft € 1 miljard betrekking op de gefaseerde ecologische schaalessprong van Markermeer en IJmeer. De diverse maatregelen in het kader van de IJmeerlijn worden geraamd op € 5,3 miljard. De investeringen in de (binnen-)stedelijke bereikbaarheid van Almere (SBA) werden in de RAAM-brief geraamd op € 1,4 miljard. In het kader van de nu lopende verkenningen wordt voor alle onderdelen gezocht naar optimalisatie van kosten en opbrengsten.

Nulmeting verstedelijking Almere

In aanvulling op de bovengenoemde ramingen is informatie beschikbaar over kosten en opbrengsten van verstedelijking. Deze zijn niet in de RAAM-brief opgenomen. Een indicatie van de kosten en opbrengsten is opgenomen in de maatschappelijke kostenbatenanalyse RAAM van CPB/PBL (2009). Deze getallen zijn gebaseerd op de variant 'Waterstad' uit de MKBA.

Indicatie kosten en opbrengsten verstedelijking Almere (x 1.000)

Posten in MKBA	in € mln. (NCW, prijspeil 2008)
Opbrengsten grondexploitaties	+ 2.460
Kosten grondexploitaties	- 2.730
<i>Saldo excl. VSBA*</i>	- 270
Kosten thema bereikbaarheid: VSBA	- 1.180
<i>Saldo incl. VSBA*</i>	- 1.450

* Saldo is exclusief maatschappelijke effecten verstedelijking, IJmeerlijn, TBES en sociaal-economische thematische opgaven

De planbureaus hebben verstedelijking onderzocht in combinaties met diverse infrastructuurpakketten. Daarbij gaat het om nieuwe en aangepaste lokale en regionale infrastructuur (onderzocht in de MIRT Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere) en interregionale OV-alternatieven, waaronder de IJmeerlijn. In de bovenstaande tabel zijn de kosten en baten van de verstedelijking gepresenteerd van het model Waterstad. De kosten voor groen/blauwe maatregelen in de plangebieden zijn hierbij inbegrepen. Inclusief

de kosten VSBA is het saldo van het onderzochte verstedelijkingsmodel negatief (- € 1.450 mln.). Als VSBA net als de IJmeerlijn uit de opstelling wordt weggelaten, dan is het saldo van het onderzochte verstedelijkingsmodel licht negatief (- € 270 mln.).

De werkmaatschappijen optimaliseren de samenstellende onderdelen van het verstedelijkingsmodel, waaronder de grondexploitaties. Met behulp van het rekenmodel Gebiedsontwikkelaar Almere 2.0 worden de directe kosten en opbrengsten hiervan in beeld gebracht en periodiek gemonitord. De toe te rekenen maatschappelijke effecten worden in een volgende fase berekend.

Aangetekend dient te worden dat in de MKBA RAAM de sociaal-economische thematische opgaven en de structurele effecten op de gemeente- en provinciale financiën van de verstedelijking Almere niet zijn meegenomen. Dat komt omdat het onderzoek van de verstedelijking door de planbureau qua methode een kosteneffectiviteitsvergelijking is tussen verschillende verstedelijkingsvarianten. Naar het oordeel van de planbureaus differentiëren deze elementen onvoldoende tussen de verstedelijkingsalternatieven. Deze onderwerpen vallen daarom ook buiten de scope van de nulmeting. Voor wat betreft de structurele effecten op de gemeentefinanciën biedt het onderzoek van bureau Cebeon in opdracht van de ministeries van VROM en BZK en de gemeente Almere informatie. Een soortgelijk rapport heeft Cebeon opgesteld voor de effecten van de groei van Almere voor de provincie Flevoland. Voor de economische en sociaal-culturele thema's worden nog investeringsagenda's uitgewerkt.

Overige kosten	in € mln. (nominaal)
Kosten thema economie	Pm
Kosten thema's sociaal-cultureel	Pm
Exogeen tekort Gemeentefonds 2010-2030 (op basis van onderzoek Cebeon)	Ca. 18 – 33 per jaar

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.

De totale dekking voor de proceskosten tot en met 2012 van € 15,755 mln is als volgt opgebouwd:

Proceskosten RRAAM	X € 1 mln
Rijk	
Nota Ruimtebudget	4,00
OV SAAL	4,00
RVOB	1,50
Regio	
Gemeente Almere	4,23
Gemeente Amsterdam	0,30
Provincie Utrecht	0,13
Stadsregio Amsterdam	0,30
Provincie Flevoland	1,00
Provincie Noord-Holland	0,30
Totaal	15,75

Van de begroting van de proceskosten voor RRAAM wordt een deel via Almere en een deel via het Rijk besteed. De verantwoording over het Rijksdeel (€4.18 miljoen) ligt bij het Rijk, voor het regiodeel (€11.57 miljoen) ligt de verantwoordelijkheid bij Almere. Daarnaast zijn de proceskosten van de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer afzonderlijk begroot op €990.000. Deze worden gedragen door de provincies Flevoland en Noord Holland (tezamen €495.000) en de ministeries EL&I (€420.000) en IenM (€75.000). Beheer van de middelen is in handen van de regio. In de halfjaarlijkse voortgangsrapportages zal over de uitputting van het totale bedrag worden gerapporteerd. De regio levert daarvoor aan het Rijksteam de meest actuele informatie aan.

Programma-administratie

Het gaat hierbij ondermeer om de inzet van personele capaciteit, de informatiestromen, de organisatie, de financiën, de afspraken die zijn gemaakt rond administratieve afhandeling en automatisering en de wijze waarop het RRAAM-team is gehuisvest.

Het Rijksteam omvat 11,2 fte aan capaciteit waarbij is gestreefd naar een evenwichtige verdeling tussen medewerkers van voormalig V&W en voormalig VROM. Op de door het Rijk beheerde deel van de procesbegroting zijn de binnen I&M geldende procedures en werkinstructies op het gebied van financieel beheer van toepassing met het oog op rechtmatigheid en doelmatigheid van de verplichtingen en uitgaven. Eveneens van toepassing zijn de binnen I&M geldende procedures en werkinstructies op het gebied van documentenbeheer en informatiebeveiliging.

5.7 Rapportages

Voortgangsrapportages Groot Project

De voortgangsrapportage (VGR) wordt conform de Regeling Grote Projecten onder verantwoordelijkheid van de Rijksregiegroep opgesteld voor de Tweede Kamer. De rapportages worden uiterlijk drie maanden na afloop van ieder half jaar aan de Tweede Kamer aangeboden. Uitgangspunt is dat deze rapportage uitsluitend een (beknopte) verantwoording biedt over het afgelopen halfjaar op basis van het principe management by exception. Dat wil zeggen dat in de VGR alleen gerapporteerd wordt over afwijkingen ten opzichte van de referentiewaarden zoals vastgelegd in deze Basisrapportage. De rapportage over elke laatste helft van het kalenderjaar wordt vergezeld van een rapport van de Departementale Auditdienst. De verantwoordingscyclus start na acceptatie door de Tweede Kamer van deze basisrapportage. Belangrijke nieuwe tussentijdse ontwikkelingen worden zo nodig via afzonderlijke brieven aan de Tweede Kamer gecommuniceerd.

Informatiemanagement en kwartaalrapportages

In het kader van het informatiemanagement voor RRAAM wordt gewerkt aan het standaardiseren van informatiestromen. Naast de halfjaarlijkse voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer wordt een interne periodieke rapportagecyclus met de werkmaatschappijen en thematische activiteiten afgesproken. Ieder kwartaal wordt een interne Rapportage Projectbeheersing opgesteld waarin de voortgang en wijzigingen ten aanzien van de verschillende beheersaspecten (scope, planning, risico's, kwaliteit, financiën, kostenramingen en bedrijfsvoering) aan de orde komen. De kwartaalrapportages worden opgesteld door de programmacoördinatie RRAAM, onder verantwoordelijkheid van de directeuren van het Rijks- en regioteam. Er wordt een standaardformat en escalatieprocedure ontwikkeld.

Daarnaast is een administratief systeem opgebouwd, waarin onder andere de opbouw, toegankelijkheid, vertrouwelijkheid, versiebeheer en autorisatiestructuur van het projectarchief wordt vastgelegd.

Deel B: Projectonderdelen

6 Rijksstructuurvisie en Financieel Kader

6.1 Rijksstructuurvisie

Doelstellingen

Het doel van de Rijksstructuurvisie is meerledig:

- borging van het Rijksbeleid voor de regio Amsterdam-Almere-Markermeer-IJmeer; basis is de drievoudige ontwikkeling, zoals geformuleerd in de structuurvisie Randstad 2040 en de RAAM-brief;
- borging van de samenhang van het ruimtelijk beleid voor de regio Amsterdam-Almere-Markermeer en daarmee het borgen van een natuurinclusief ontwerp in het kader van de juridische toets voor de Natuurbeschermingswet;
- het bieden van een planologisch en financieel kader voor de realisatie van de drievoudige ambitie.

Het opstellen van de Rijksstructuurvisie wordt zoveel mogelijk in samenwerking met regionale partijen gedaan om te komen tot een door alle partijen gedragen Rijksstructuurvisie voor dit gebied.

Scope

Geografisch

Het plangebied van de Rijksstructuurvisie is het geografische gebied waar de voorgestelde maatregelen daadwerkelijk plaatsvinden (zie figuur 7). Het studiegebied omvat de bredere omgeving waar de effecten van de alternatieven waarneembaar kunnen zijn. De omvang van het studiegebied is afhankelijk van de reikwijdte van de effecten waar deze zich nog significant van de referentiesituatie onderscheiden. De omvang van het studiegebied kan zodoende per te beschouwen effect verschillen. In de Rijksstructuurvisie worden de ontwikkelingen in het plangebied in de context gezet van de opgave voor de gehele regio: de Noordelijke Randstad. De opgave die er immers in bovenstaand plangebied ligt, is een uitwerking van de opgave voor de gehele Noordelijke Randstad.

Inhoudelijk

De Rijksstructuurvisie beschrijft de gewenste ontwikkeling van het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer. Hierbij gaat het om de drievoudige ambitie die in de vier werkmaatschappijen wordt uitgewerkt. Omdat het sociaal-economische vraagstuk zo'n belangrijk onderdeel van de opgave voor Almere is, beperkt de Rijksstructuurvisie zich niet tot deze ruimtelijk-fysieke onderwerpen. Ook relevante sociaal-economische thema's zullen worden behandeld op een redelijk hoog abstractieniveau. Hierbij wordt gedacht aan de Rijksvisie op het voorzieningenniveau (onderwijs, gezondheidszorg en cultuur) en het economisch programma voor Almere. Ook zullen de projecten die

belangrijke interfaces hebben met de drievoudige schaalsporg (zoals AGU) worden beschreven. De verdeling van verantwoordelijkheden tussen Rijk en regio wordt in de Rijksstructuurvisie duidelijk gemaakt.



Figuur 6: Kaart met het plangebied van de Rijksstructuurvisie

In de Rijksstructuurvisie komen de relevante resultaten uit de volgende (deel)projecten terecht:

- werkmatschappij Amsterdam-Almere (1);
- werkmatschappij Markermeer-IJmeer (1);
- werkmatschappij Almere Centrum Weerwater (2);
- werkmatschappij Almere Oosterwold (2) inclusief verevening (1);
- hollandsse Brug optimalisatie (1);
- verbinding Almere-Gooi-Utrecht (AGU) (2);
- vliegveld Lelystad (2);
- sociaal-economische thema's (2);
- openbaar vervoertraject Schiphol-Amsterdam-Almere- Lelystad (OV-SAAL) korte en middellange termijn (2);
- deltaprogramma (2);
- hoogspanningsverbinding Noord-West 380 kV (2);
- beheerplan Natura 2000 (2).

Bij bovenstaande projecten wordt onderscheid gemaakt tussen (1) onderwerpen of projecten waarover in de Rijksstructuurvisie in ieder geval richtinggevend besluiten worden genomen en (2) de met de ontwikkeling samenhangende onderwerpen of projecten waarvan de besluiten in een ander

kader worden genomen of waarvan de ruimtelijke besluiten al zijn genomen. Mocht blijken dat de besluitvorming van AGU op een effectieve manier gecombineerd kan worden met de Rijksstructuurvisie, dan kan dit hierin worden meegenomen.

Het onderscheid tussen 1 en 2 komt duidelijk naar voren bij het opstellen van de alternatieven. De alternatieven zullen van elkaar verschillen op die onderwerpen waarover besluiten moeten worden genomen (1). De onderwerpen en projecten die daarmee samenhangen zijn belangrijk, maar niet onderscheidend voor de alternatieven.

Producten

In 2012 wordt een integrale plan-m.e.r. (inclusief Passende Beoordeling) en MKBA uitgevoerd. Het beoordelingskader wordt in 2011 uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

De integrale alternatieven, die beschikbaar komen eind 2011, bestaan uit combinaties van geoptimaliseerde:

- varianten voor IJmeerverbinding (tunnel/brug);
- varianten voor ontwerp West (wel/niet buitendijks);
- varianten voor Markermeer-IJmeer (type maatregelen TBES).

Daarnaast wordt een Hollandse Brug-alternatief onderzocht. Hier zal een bijpassende ruimtelijke vulling van Almere bij worden uitgewerkt, hetgeen ook consequenties zal hebben voor de invulling van de verschillende onderdelen van het integrale alternatief (zoals TBES, groen blauw casco en SBA).

Voor de ruimtelijke invulling Oosterwold en Centrum Weerwater en de thema's (inclusief SBA en groen blauw casco) geldt dat er met een bij het alternatief passende variant wordt gewerkt.

Uitgangspunt voor de integrale alternatieven is de RAAM-brief en de opgave voor 60.000 woningen in Almere. Tegelijkertijd wordt 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. Op dit moment geven de woningbouwprognoses overigens geen aanleiding om van een gewijzigde opgave uit te gaan. Dit wordt ondersteund door recent onderzoek van het CBS uit december 2010.

Het Bestuurlijk Overleg RRAAM besluit eind 2011 over de samenstelling van bovenstaande geoptimaliseerde alternatieven en hun inpassing.

6.2 Financieel kader

Doelstellingen

- het Rijk streeft ernaar om met de gemeente Almere tot sluitende afspraken te komen, die de financieringsproblematiek van de gemeente oplossen. Het is daarbij de inzet om een oplossing te bieden die substantieel en structureel bijdraagt aan de financiële positie van de gemeente;
- het Rijk wil daarom een bestendige bestuurlijke en zakelijke samenwerking opzetten met de gemeente en de provincie, om de programmering en financiering van Almere Oosterwold, Almere Centrum Weerwater en Almere Pampus / IJland in onderlinge samenhang te kunnen aanpakken en om positieve en negatieve exploitatiesaldi met elkaar te kunnen verevenen.

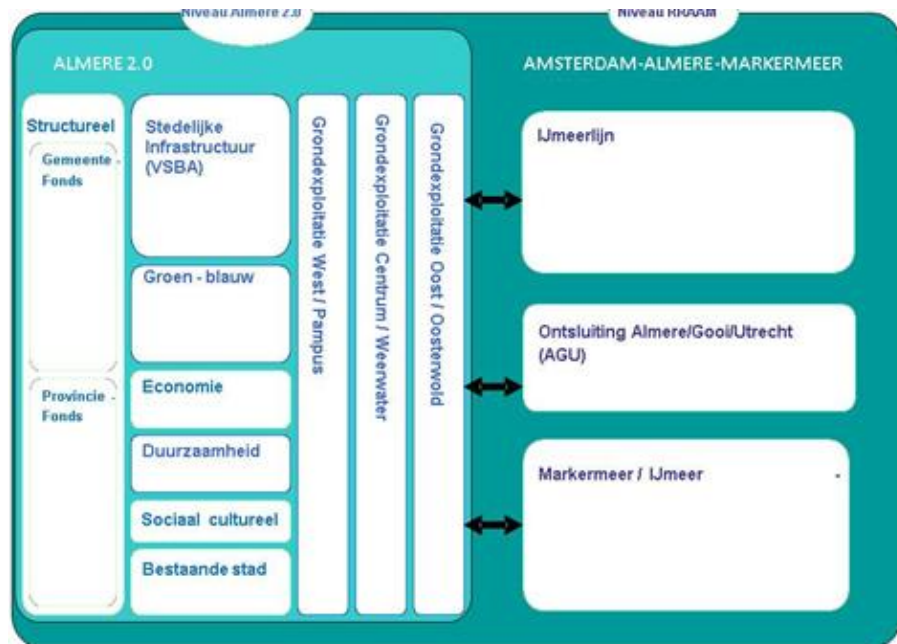
Het ministerie van IenM stelt in samenspraak met het RVOB, de andere betrokken departementen, de gemeente Almere en provincie Flevoland een geactualiseerd financieel kader op in 2012 op basis van de uitkomsten van de werkmaatschappijen, de thematische programma's zoals genoemd in het IAK, de eventuele aanpassingen van gemeentefonds en provinciefonds. Dit kader levert een integraal financieel overzicht van de gehele opgave op en wordt ingebracht ter besluitvorming in het bestuurlijk overleg RRAAM.

Scope

Het ministerie van IenM heeft in samenspraak met bovengenoemde partijen een plan van aanpak opgesteld (werkgroep financieel kader) voor het financieel kader met de volgende ingrediënten:

- gezamenlijk referentiekader voor besluitvorming over financiële dekking tot aan 2012;
- de bronnen van financiering (gemeentefonds, provinciefonds, volumesprong, grondexploitaties);
- een gedeelde visie over de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de businesscase voor de plangebieden;
- een herziene gebiedsexploitatie op hoofdlijnen per plangebied;
- de mogelijke bijstellingen van gemeentefonds en provinciefonds.

De samenhang tussen deze sporen is van groot belang om te waarborgen dat de schaa sprong in zijn geheel (rendabele en deels onrendabele delen) kan worden gerealiseerd op een voor alle partijen financieel verantwoorde wijze. De verschillende bronnen van financiering fungeren als communicerende vaten in de 'lange termijn businesscase schaa sprong'. Nieuwe bronnen van financiering zijn uiteraard niet op voorhand uitgesloten. Planuitwerkingen en planoptimalisaties binnen de sporen vinden plaats in de werkmaatschappijen en/of werkgroepen.



Figuur 7: De onderdelen en hun onderlinge relaties van het financieel kader RRAAM

7 Werkmaatschappijen

7.1 Werkmaatschappij Amsterdam-Almere

Doelstellingen

Rijk en regio hebben de Werkmaatschappij Amsterdam-Almere (WAA) opgericht om de financiële optimalisatiemogelijkheden van een westelijke ontwikkeling van Almere en de aanleg van een IJmeerverbinding in beeld te brengen. De opdracht voor de werkmaatschappij is het project zo vorm te geven, dat de Maatschappelijk Kosten-Batenanalyse (MKBA) substantieel verbetert en de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt. Bij deze opdracht zijn via een openbare Europese aanbestedingsprocedure marktpartijen ingeschakeld, die beschikken over de nodige innovatiekracht en expertise. Drie marktpartijen hebben de opdracht gegund gekregen voor het maken van een vervoersconcept, ontwerp en een business case in de periode maart – september 2011. Na de uitvoering van de opdracht haalt de WAA in de periode september – november 2011 het beste idee eruit of komt tot combinaties van de ideeën (WAA-alternatieven). De WAA levert beslissing-informatie op voor de Rijksstructuurvisie (inclusief bijbehorende planMER en MKBA).

Scope

Geografisch

Het plangebied bestaat uit de zone, waarin is gelegen:

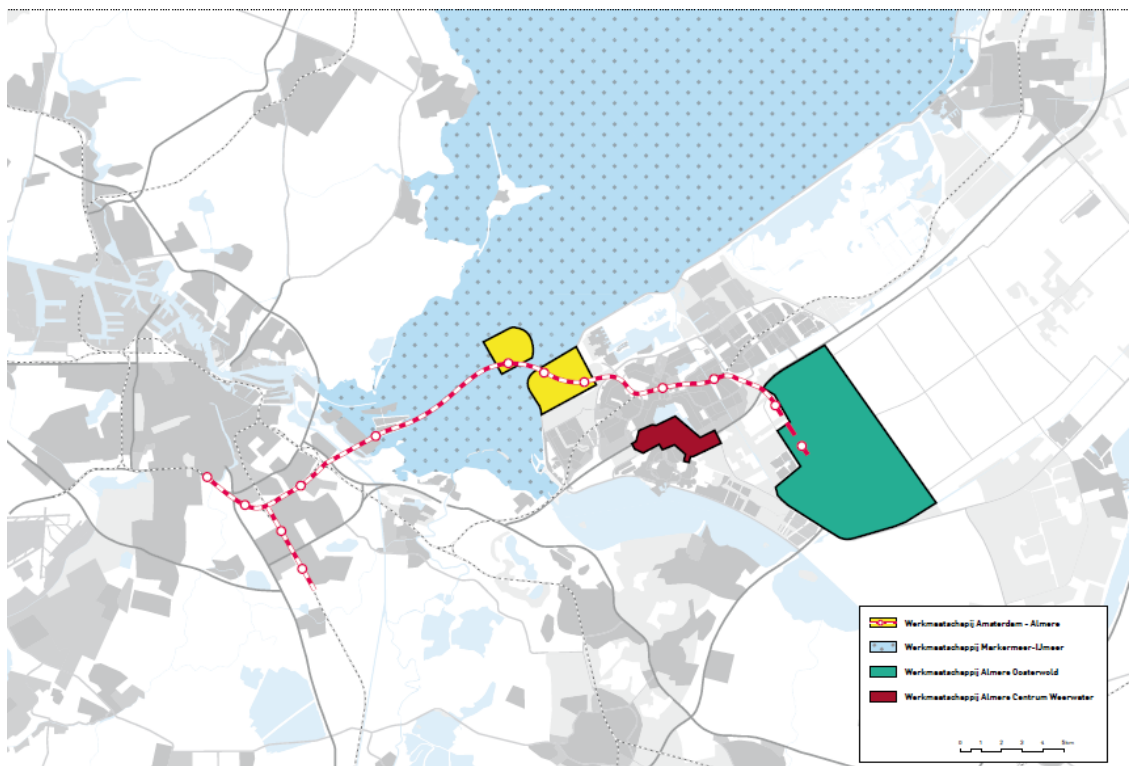
- de IJmeerverbinding; OV-verbinding van Almere naar Amsterdam Zuid door het IJmeer inclusief integratie daarvan in het netwerk tot een functionerend OV-netwerk. De verbinding moet daarbij een overstap bieden op de Flevolijn in Almere;
- de gebiedsontwikkelingen van Almere Pampus buitendijks/Almere IJland en/of Almere Pampus binnendijks, inclusief programmaopties langs de IJmeerverbinding in bestaand stedelijk gebied van Almere. Hierbij worden ook thematische opgaven zoals stedelijke bereikbaarheid en groen-blauw casco geïntegreerd;
- de gebiedsontwikkeling van Amsterdam IJburg 1^e en 2^e fase;
- het aanliggende deel van het IJmeer en Markermeer, dat uit ecologisch en civieltechnisch oogpunt een directe relatie heeft met de IJmeerverbinding en de gebiedsontwikkelingen;
- de potentiële gebiedsontwikkeling van Overdiem en Diemen-Zuid;
- optimalisatierelevante relaties die gelegen zijn in de belendende gebieden in de regio.

Het vervoersconcept en het ontwerp hebben betrekking op de ruimtelijke, technische en vervoerskundige aspecten van aanleg, beheer en exploitatie van de IJmeerverbinding. De business case betreft een financiële vertaling hiervan (kosten en opbrengsten, zowel de initiële investering als gedurende exploitatie).

Naast aanleg, beheer en exploitatie vallen ook de effecten op een aantal inhoudelijke aspecten binnen de scope van de opdracht, namelijk:

- de effecten op het netwerk voor nationaal en regionaal openbaar vervoer;
- de effecten op de geplande gebiedsontwikkelingen in de omgeving als gevolg van realisatie van de IJmeerlijn en vice versa;
- de effecten op de ruimtelijke kwaliteit (met name de inpassing van de infrastructuur in het stedelijk en landelijk gebied) en vice versa;
- de effecten op de ecologie in het omliggende gebied als gevolg van realisatie van de IJmeerlijn en vice versa.

Aan de marktpartijen is gevraagd de motie Aptroot/De Mos mee te nemen (zie paragraaf 3.5). Een fietsverbinding en private financiering wordt door hen uitgewerkt. De consortia hebben aangegeven het toevoegen van een tolweg voor auto's niet zinvol te vinden. Daarom wordt parallel aan de marktuitvraag een studie uitgezet naar een gecombineerde weg-OV-verbinding via het IJmeer.



Figuur 8: Geografische scope van de optimalisatie-uitvraag IJmeerverbinding (indicatief tracé en ontwerp)

Inhoudelijk

Onderstaande tabel geeft het Functioneel Programma van Eisen behorende bij de opdracht weer:

Thema	Essentiële eis	Flexibele eis	Aanvullende wensen
Verbinding en haltes	<p>1.1 Een directe OV-verbinding tussen Amsterdam-Zuid en Almere door het IJmeer met minimaal de haltes Amsterdam Zuid, Amsterdam IJburg en Almere Pampus (essentiële haltes). Een directe overstap bieden van de IJmeerverbinding op de Flevolijn.</p> <p>1.6 Uitvoeringseis: Het IJmeer oevergedeelte uitwerken in een bovengrondse en ondergrondse variant</p>	<p>1.2 Halte Almere Centrum.</p>	<p>1.3 Het halteren op tussengelegen haltes.</p> <p>1.4 Mogelijkheid tot uitbreiding naar Stichtse Lijn.</p> <p>1.5 Het bieden van een rechtstreekse verbinding tussen Almere en Amsterdam Zuid-Oost.</p>
Vervoer-kwaliteit	<p>2.1. De nieuwe IJmeerverbinding moet een vervoer-kwaliteit en capaciteit hebben die resulteert in minimaal 10.000 reizigers in een spitsuur per richting en minimaal 40.000 reizigers per etmaal (beide richtingen samen).</p> <p>2.2. De nieuwe IJmeerverbinding dient onderdeel te zijn van een functionerend OV-netwerk in de corridor Almere-Amsterdam.</p> <p>2.3. Een minimale frequentie van 4 maal per uur gedurende de periode 06.00 – 22.00 uur voor de essentiële haltes.</p> <p>2.4. Het IC-treinproduct over bestaand spoor moet worden gehandhaafd.</p>	<p>2.5. Het regionale treinproduct over de Hollandse Brug dient te worden gehandhaafd.</p>	<p>2.6. Ruimere Bedieningsperiode dan bij 2.3 is opgenomen.</p> <p>2.7. Hogere frequentie dan vier maal per uur.</p> <p>2.8 Flexibiliteit van het vervoerconcept.</p>

Thema	Essentiële eis	Flexibele eis	Aanvullende wensen
Ruimtelijke programma	<p>3.1 Realiseren van het programma van Pampus/IJland (2010-2030) met tussen de 25.000 en 35.000 woningen, waarvan maximaal 17.000 buitendijks en maximaal 25.000 binnendijk. Het voorstel dient onderbouwd te zijn in termen van afzetbaarheid en betaalbaarheid.</p> <p>3.2 Realiseren van voorzieningen voor minimaal 14.500 arbeidsplaatsen in Almere Pampus/IJland, waarvan 8.500 abp. qua locatie vastliggen. Er mogen meer centrum-kantoorlocaties worden toegevoegd dan de voorziene 3.000 abp. Het voorstel dient onderbouwd te zijn in termen van afzetbaarheid en betaalbaarheid.</p>	<p>3.3. De essentiële haltes IJburg, Pampus en de flexibele halte op de Flevolijn in Almere (zie eis 1.1) fungeren als stedelijk knooppunt, ontwikkeling van programma concentreren rond deze knopen.</p>	<p>3.4. Ruimtelijk: een gemengd programma rond de knopen.</p> <p>3.5. Deel programma Pampus op IJland.</p>
Ecologie	<p>4.1. Voldoen aan de gebiedsspecifieke Natura 2000 instandhoudingsdoelen, waarbij het TBES als uitgangspunt geldt.</p> <p>4.2 Voldoen aan wettelijke voorwaarden indien EHS (zowel in kwaliteit als kwantiteit) wordt aangetast.</p>	<p>4.3 Bijdrage aan kwaliteit van de ecologie volgens TBES.</p>	
Gezonde systemen	n.v.t.	<p>5.1 Bijdragen aan duurzaamheid en gezonde systemen.</p>	
Infrastructuur	<p>6.1 De infrastructuur dient ruimtelijk te worden ingepast (in nieuwe en bestaande gebieden).</p> <p>6.2 De huidige beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur mag niet verslechteren.</p>	<p>6.3 Ongelijkvloerse uitvoering van de infrastructuur in stedelijke gebieden</p>	

7.2 Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer

Doelstellingen

De Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer zet zich in om het Toekomstbeeld Markermeer-IJmeer in de context van de RAAM-brief nader uit te werken, te concretiseren en haalbaar te maken, zodat het na besluitvorming in uitvoering genomen kan worden, steunend op een breed draagvlak in het perspectief van de duurzame ontwikkeling van de gehele regio.

De WMIJ brengt de optimalisatie tot stand langs drie lijnen:

- ecologische optimalisatie: kunnen de maatregelen effectiever, goedkoper, slimmer?;
- optimalisatie van economie en gebruik: hoe kan het financieel en maatschappelijk rendement worden verhoogd?;
- optimalisatie van financiering: welke financieringsbronnen zijn te benutten, publiek en privaat?

Naast de optimalisatie wordt er ook gewerkt aan de voorbereiding van besluitvorming ten behoeve van de uitvoering van de 1^e fase maatregelen Toekomstbestendig Ecologisch Systeem en de juridische strategie.

Scope

In de ecologische optimalisatie onderzoekt de WMIJ hoe het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem effectiever, goedkoper en slimmer kan worden bereikt, teneinde het investeringsbedrag van € 1 miljard fors te verlagen. Daarbij wordt ondermeer gebruik gemaakt van de kennis uit de veldexperimenten, die in het kader van Natuurlijk(er) Markermeer IJmeer (natuurpilot NMIJ) worden uitgevoerd.

Naast de ecologische optimalisatie is de optimalisatie van het gebruik essentieel: het creëren van (extra) maatschappelijk en financieel rendement op een manier die recht doet aan het Toekomstbeeld en die de kwaliteiten van het gebied versterkt. Ook hier ligt de rol van de WMIJ niet in het doen van (nieuwe) onderzoeken, maar juist in het verzamelen en met elkaar in overeenstemming brengen van bestaande plannen, het plaatsen ervan in het totale ruimtelijke concept en gedachtegoed van het Toekomstbeeld, het in beeld brengen van kosten en baten, en het meenemen van de financierbaarheid van het gehele plan. De WMIJ zet de perspectieven op een rij voor recreatie, duurzame energiewinning, scheepvaart en visserij. Onderdeel van de duurzame economische optimalisatie is het opdoen van praktijkervaring in tijdelijke of no regret maatregelen die de kwaliteit van het gebied versterken.

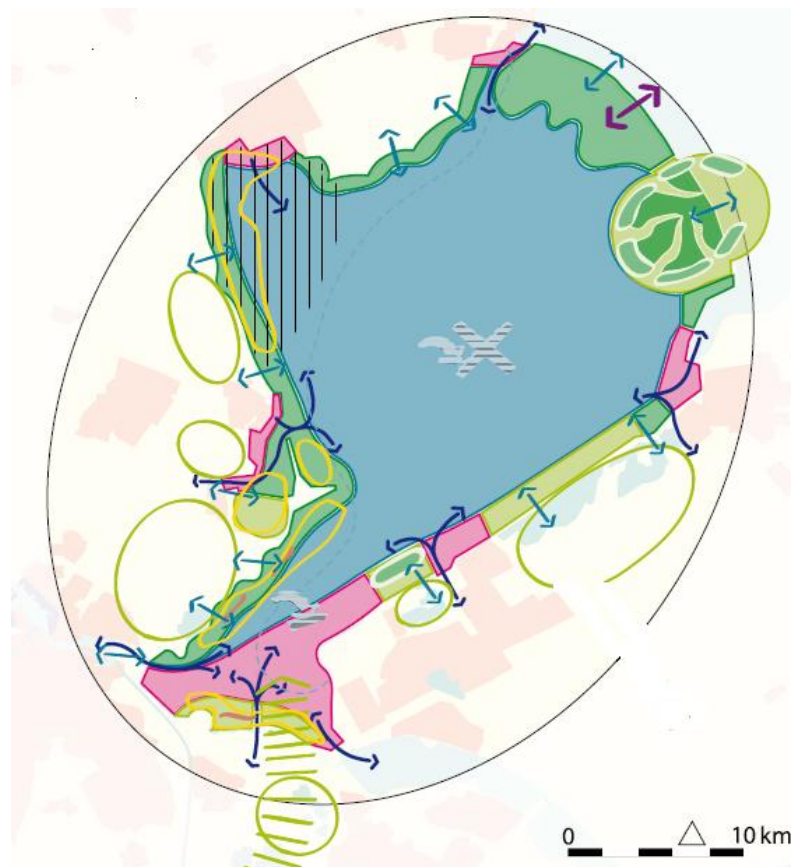
Verder richt de optimalisatie zich op de financierbaarheid: het vinden van investeerders en de middelen, publiek en privaat. Hierbij geeft de WMIJ een vervolg aan de reeds geformuleerde globale financiële strategie, die komt tot de oproep tot nuancering, fasering en combinering.

Dit door middel van:

- ontwikkeling van (nieuwe) financiële instrumenten en concepten die passen bij de sterk gewijzigde marktomstandigheden en de uitzonderlijke schaal van het Markermeer-IJmeer;
- in kaart brengen en analyseren van de financieringsbronnen met publieke en/of private achtergrond;
- het bijeenbrengen van financiële partijen met de bedoeling commitment te verkrijgen op de voorgenomen investeringen in de context van de integrale ontwikkeling van de noordelijke Randstad en Almere.

De juridische strategie van omgaan met Natura 2000, die is opgesteld ten behoeve van de RAAM-brief, wordt nader getoetst en uitgewerkt tot aanbevelingen voor de opstelling van de Rijksstructuurvisie. Daarmee wordt beoogd dat juridische risico's geminimaliseerd worden.

De voorbereiding van de besluitvorming ten behoeve van uitvoering 1^e fase TBES wordt volgens de systematiek van Sneller & Beter aangepakt. Die staat voor verbeterde, versnelde en maatschappelijk gedragen besluitvorming. Voor uitvoering van de 1^e fase TBES is €30 miljoen (voorbereidings- en uitvoeringsgeld) geprogrammeerd, mits de provincies hiermee akkoord gaan.



Figuur 9: Geografische scope en indicatie van maatregelen van de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer

7.3 Werkmaatschappij Almere Oosterwold

Doelstellingen

De Werkmaatschappij Almere Oosterwold stelt voor eind 2012 een ontwikkelingsstrategie op met in ieder geval de volgende elementen:

- een grondstrategie gericht op het belang van de publieke doelen van de gebiedsontwikkeling;
- optimalisatie van de businesscase voor de gebiedsontwikkeling, opdat met behoud van kwaliteit een positief saldo wordt verkregen, dat wordt ingezet voor de onrendabele top van de gebiedsontwikkeling aan de westzijde van de stad;
- de afstemming met het programma groenblauw en stedelijke bereikbaarheid.

Scope

Het plangebied van de Werkmaatschappij Almere Oosterwold bestrijkt een deel van Almere Hout (met uitzondering van de reeds ontwikkelde of in ontwikkeling zijnde delen daarvan: Hout Noord, Vogelhorst I en II, Almeerderhout en het bedrijventerrein Stichtsekant) en het gebied in de gemeente Zeewolde, dat wordt begrensd door de A6, de A27 en de Goiseweg.

De inhoudelijke scope en functionele eisen van de Werkmaatschappij Almere Oosterwold staan beschreven in onderstaande tabel (indicatief programma):

Functie	
Wonen	ca. 13.000-17.000 woningen (5 woningen per hectare)
Werken	ca. 26.000 arbeidsplaatsen 200.000m ² bvo kantoren 135 ha. bedrijventerreinen
Voorzieningen	Stedelijke voorzieningen ten behoeve van 35.000 tot 40.000 inwoners 18 ha. grootstedelijke voorzieningen ca. 300 ha. reserveringen voor grote toeristische recreatieve en of economische concepten
Infra	SBA – lokale infrastructuur voor auto, OV en fiets Verbreding Waterlandseweg, relatie AGU: verbreding A27, opschaalbare HOV-verbinding naar Utrecht/Amersfoort
Systemen	Duurzame systemen voor water, energie, afval, mobiliteit en infrastructuur
Hoofd groenstructuur	400 ha. nieuwe hoofd-groenstructuur; doorontwikkeling 370 ha. bestaande hoofd-groenstructuur



Figuur 10: Plangebied van de Werkmaatschappij Almere Oosterwold

7.4 Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater

Doelstellingen

Hoofddoelstelling: Het opleveren van een financieel haalbaar Gebiedsontwikkelingsplan (in kader van de Crisis- en Herstelwet) voor de ontwikkeling van de Weerwaterzone, met concrete, integrale en duurzame inpassingsmaatregelen voor de A6, als 'podium' voor de ontwikkelingsstrategie op lange termijn.

Afgeleide doelstellingen:

- het benutten van de kernkwaliteiten en potentie van de plek;
- integratie van de gebiedsontwikkeling en de inpassing van de A6, gebaseerd op het ontwerp-tracébesluit voor de A6 in het kader van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere;
- de aanbestedingsprocedure van Rijkswaterstaat m.b.t. de verbreding, verlaging en inpassing van de A6;
- optimalisatie van de inpassingsmaatregelen binnen de gestelde financiële kaders, gebruik makend van innovatieve technieken in integraliteit, duurzaamheid en faseerbaarheid, gebruikmakend van de Crisis- en Herstelwet;
- realisatie van een eerste fase, die een overtuigende en zichtbare verbetering oplevert voor de inpassing van de A6 en de stad als totaal en een exponent vormt van de ambitie Almere 2.0;

- het beleidsmatig mogelijk maken van een bovenregionaal thematisch concept en bijbehorend programma, onderscheidend ten opzichte van de andere knooppunten in de stad en de regio, en ondersteunend aan de identiteitsontwikkeling van Almere.

Scope

Het plangebied Almere Weerwater bevat de A6-zone vanaf de aansluitingen Havendreef tot en met Veluwedreef en is 413 ha groot. Het betreft hier een bijzonder binnenstedelijk gebied, centraal in de stad Almere, ingeklemd tussen het bestaande Centrum Almere-Stad, Stedenwijk, Filmwijk en Almere Haven met bedrijventerrein De Steiger.

De werkmaatschappij levert een integraal gebiedsontwikkelingsplan met uitwerking van de 1^e fase, tevens als aanzet voor een gemengd bestemmingsplan en ontwikkelt hiervoor een sluitende businesscase. Hierbij worden ook thematische opgaven zoals stedelijke bereikbaarheid en groen-blauw casco geïntegreerd.

De inhoudelijke scope en functionele eisen van de Werkmaatschappij Almere Centrum-Weerwater staan beschreven in onderstaande tabel (indicatief programma):

Programma	Fasering (cumulatief)		
	<2020 (fase 1)	<2030 (fase 2)	Totaal >2030 (fase 3)
Infra	Inpassing Dreven en lokale infra	Boulevard Weerwater	Rondje Weerwater
Aantal woningen	(0-500)	(500-2000)	4000
Commerciële voorzieningen (in m2 bvo)	Steigerdreef	50.000	100.000
Horeca (in m2 bvo)	(250-750)	(750-2000)	3000
Transitie Bedrijventerrein De Steiger	langs dreven	pm	pm
Voorzieningen (in ha)	5 ha – ontplooiing bestaande voorzieningen. – OV transferium – activiteiten-programma – infopunt	10 ha – regionale trekker – doorontwikkeling steiger – kasteel	(10-20 ha) – bovenregionaal trekker – eiland – kasteelgebied Almere Haven



Figuur 11: Fasering Almere Centrum Weerwater



Figuur 12: Plangebied van de Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater

8 Thematische projecten

In het IAK zijn naast de gebiedsontwikkelingen onderwerpen benoemd, waarin bij de groei van Almere geïnvesteerd zal worden. Zij zijn erop gericht om de kwaliteit van de stad op een niveau te brengen die passend is bij de toekomstige vijfde stad van Nederland. Deze onderwerpen worden de IAK thema's of wel de sociaal-economische agenda genoemd.

Duurzaamheid

Gemeente Almere, provincie Flevoland en het ministerie van IenM stellen een duurzaamheidsagenda voor Almere op, inclusief een financiële paragraaf, opdat Almere zich kan ontwikkelen tot een nationaal icoon van duurzaamheid. In dit kader wordt een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de vestiging van een Nationaal Centrum voor Duurzame Gebiedsontwikkeling.

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. Ook wordt door de gemeente Almere gewerkt aan de achterblijvende resultaten in het primair onderwijs. Voor de aanpak zijn afspraken gemaakt in het kader van de Lokale Educatieve Agenda.

Culturele voorzieningen

Op basis van de motie Linhard (d.d. 1 december 2009) en het cultuurconvenant (d.d. 8 april 2009) formuleert de gemeente Almere met partners een visie op de cultuurvoorzieningen. Deze visie is erop gericht dat Almere in het kader van de groeiopgave haar positie als grote stad in het nationaal cultuur bestel zo snel mogelijk kan innemen. Op basis van deze visie maken de gemeente Almere, de provincie Flevoland en het ministerie van OCW afspraken over de realisatie.

Sportieve infrastructuur

Het opstellen van een programma sportieve infrastructuur, dat een relatie legt tussen de maatschappelijke voorzieningen, de werkmaatschappijen en de sportieve voorzieningen. Inzet is het verkennen van de haalbaarheid en opzet van een innovatieve sportieve infrastructuur, die onder meer geïmplementeerd kan worden in de nieuwe gebieden.

Economie

Het opstellen van een economisch programma gericht op 100.000 arbeidsplaatsen, dat bestaat uit:

- een maatregelenpakket voor het excellent gastheerschap;
- een investeringsprogramma voor de ontwikkeling van economische clusters (logistiek en handel, health, ICT en media, luchthaven Lelystad, duurzaam bouwen);
- het uitwerken van een economisch samenwerkingsmodel voor overheid, onderwijs, ondernemers en onderzoek.

Daarnaast wordt nagegaan op welke wijze kan worden gekomen tot verdergaande regionale economische samenwerking op de as Schiphol – Amsterdam – Almere – 't Gooi – Utrecht.

Almere Tafel

Ter voorkoming van mogelijke negatieve effecten op de sociaal-economische situatie in de bestaande stad – als gevolg van de groei van Almere – zal de ontwikkeling van de bestaande stad actief worden gevolgd en gemonitord. De wethouder van de gemeente Almere en de minister van BZK overleggen jaarlijks in de vorm van een Almere Tafel structureel over de actuele diagnose van de concurrentiekracht van bestaande woon- en werkmilieus en de eventuele gewenste c.q. noodzakelijke preventieve acties.

Programma Groenblauw

Uitbreiding en ontwikkeling van een nieuw groen-blauw raamwerk aan de oostzijde van Almere (700 ha) is noodzakelijk om het woon-, werk-, en leefmilieu in de Noordelijke Randstad bijzondere kwaliteit te kunnen blijven geven en noodzakelijk om de toenemende recreatieve druk op te kunnen vangen bij een groeiende stad. Er is een investeringsprogramma ontwikkeld voor de realisatie van het groen-blauwe raamwerk. Dit bestaat uit versterking van het bestaande groen-blauwe casco met circa 600 hectare (doorontwikkeling van bestaande natuur-, bos- en kustzones) en aanleg van 700 hectare nieuwe groen-blauwe gebieden.

Stedelijke Bereikbaarheid Almere

De ontwikkeling van Almere leidt ertoe dat het verkeer in Almere zal toenemen. Het wegennet en de infrastructuur voor het openbaar vervoer zijn hierop niet berekend. In de Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere (VSBA) is het maatregelenpakket opgesteld voor een goede binnenstedelijke bereikbaarheid van Almere. De maatregelen hebben betrekking op de bestaande infrastructuur en op de ontwikkelingsgebieden. Daarbij is het uitgangspunt dat nieuwe infrastructuur, gelegen in de nieuwe plangebieden (woningbouwlocaties in Almere) betaald kan worden uit de grondexploitatie. Als de feitelijke grondexploitaties daardoor een negatief saldo krijgen, zoeken gemeente, provincie en Rijk samen naar optimalisaties en/of alternatieve financieringsbronnen. In de bestaande stad zullen ook investeringen in de infrastructuur noodzakelijk zijn (met name Hoge Ring, Tussenring). Door deze investeringen in dit onderliggende wegennet (de ringstructuur) wordt het hoofdwegennet (A6) ontlast.

9 Overige projecten

Pré-Verkenning Almere-'t Gooi-Utrecht (AGU)

De inmiddels afgeronde préverkenning AGU richt zich op de wegen tussen Almere, 't Gooi en Utrecht, te weten de A1, de A27 en de A30, alsmede een eventuele HOV-verbinding tussen de drie regio's. De scope van een eventuele toekomstige MIRT-verkenning is het 2x3 maken van de A27 tussen de knooppunten Almere en Eemnes en het realiseren van HOV tussen Almere, Huizen en Hilversum.

AGU is onderdeel van de RAAM-brief en heeft samenhang met het Groot Project RRAAM. In de RAAM-brief wordt de problematiek van AGU erkend. In het BO-RRAAM van november 2010 is met de regio afgesproken dat met een MIRT-verkenning gestart kan worden als er zicht is op de financiering. Dit ontbreekt momenteel. Er is daarom besloten toen geen besluit te nemen over het starten van een verkenning. Mogelijk kan dat al in 2011, als er dan meer duidelijkheid is over de financiële kaders, en anders uiterlijk in 2012.

Luchthaven Lelystad

Lelystad Airport ligt op 15 tot 20 kilometer van Almere. De luchthaven heeft één start- en landingsbaan die noordoost-zuidwest georiënteerd is. De baan wijst daarmee in de richting van Almere. De luchthaven wordt momenteel voor met name klein- en museaalverkeer gebruikt.

Voor de verdere ontwikkeling van Lelystad zijn momenteel twee trajecten relevant:

- de huidige aanwijzing voor het realiseren van een gefaseerde groei van onder andere 5.000 vliegtuigbewegingen groter verkeer (B737);
- het voor de lange termijn (2020 e.v.) accommoderen van niet- mainport gebonden verkeer (ca. 30.000) van Schiphol, conform het Aldersadvies d.d. oktober 2008. Dit wordt uitgewerkt aan de regionale Alderstafel Lelystad.

De relatie met de bouwopgave van Almere speelt bij de volgende punten:

- door de noordoost-zuidwest georiënteerde ligging van de baan, ligt er sowieso één van de aanvliegroutes over Almere, waaronder Oosterwold. Dit is conform ICAO-voorschriften noodzakelijk;
- hoewel dit in Almere niet resulteert in een geluidbelasting waarbij planologische maatregelen (bouwbeperkingen) nodig zijn, kan ook niet worden uitgesloten dat de huidige en nieuwe bewoners van Almere daar toch enige hinder van zullen ondervinden. Dit speelt met name aan de oostkant van Almere, waar woonmilieus zijn gepland die uitgaan van open en landelijk wonen. Hinderbeleving kan hierbij een rol gaan spelen;
- onder de aanwijzing uit 2009 blijft het aantal vliegtuigbewegingen relatief beperkt. Met het Aldersadvies groeit de luchthaven substantieel;
- er zijn weinig mogelijkheden om van deze vliegroute af te wijken. Mogelijk kan er in de toekomst met nieuwe technieken anders en stiller worden gevlogen.

OV SAAL korte termijn / 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 andere deel betreft de Flevolijn, waarvoor naar verwachting in het tweede kwartaal van dit jaar het Ontwerp Tracébesluit kan worden vastgesteld. Met het korte termijnpakket kan de treindienst op deze corridor worden uitgebreid tot 14 treinen per uur over de Hollandse Brug.

De planstudie voor de middellange termijn (2020) gaat over de verdere uitbreiding van het aantal treinen op deze corridor om verdere groei van het aantal reizigers te kunnen accommoderen. In november 2010 zijn met de decentrale overheden de uitkomsten van deze planstudie besproken. Geconstateerd is dat aanvullend onderzoek naar onder meer optimalisatiemogelijkheden wenselijk is. Het aanvullend onderzoek is inmiddels afgerond en onderwerp van Bestuurlijk Overleg. Besluitvorming over verdere uitbreiding van de frequenties op deze corridor en de bijbehorende maatregelen kan naar verwachting in het voorjaar van 2011 plaatsvinden.

Totaal budget OV-SAAL is ca. €1,6 mld, daarvan is ca. €900 mln. voor de korte termijn en (plan)studiekosten en maximaal ca. €700 mln. voor de middellange termijn.

Deltaprogramma

In het Deltaprogramma gaat het om het op orde krijgen van de huidige veiligheid en om de voorbereiding op de toekomst. En daarbij de juiste maatregelen te nemen voor een veilig en aantrekkelijk Nederland met voldoende zoetwater.

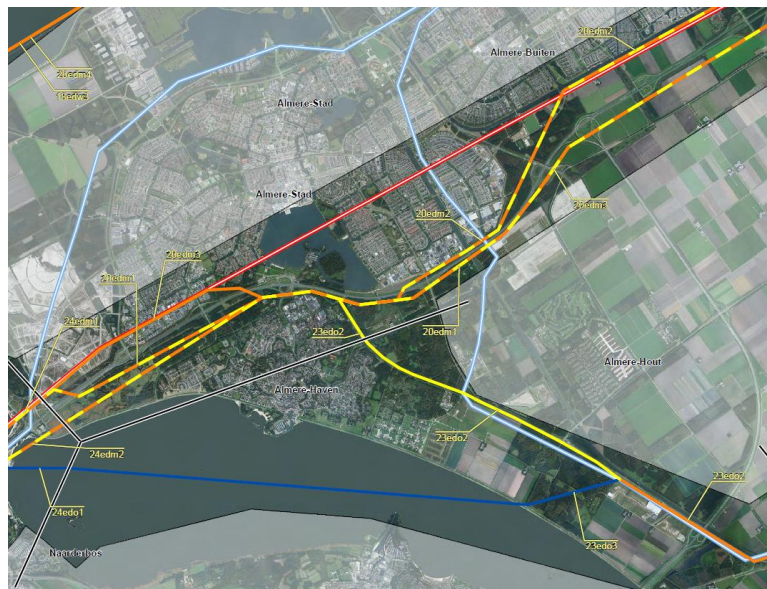
Er worden vijf deltabeslissingen voorbereid, die voor 2015 worden voorgelegd aan het kabinet. Deze beslissingen gaan over de normen van onze belangrijkste dijken en andere waterkeringen, over de beschikbaarheid en verdeling van zoetwater, over het peil van het IJsselmeer, over de manier waarop het Rijnmond- en Drechtstedengebied veilig kan blijven, zonder aan economische waarde in te boeten en over hoe bij het bouwen van buurten en wijken rekening kan worden gehouden met water. Hier komen 'de Deltawerken van de toekomst' uit voort.

380 kV

Er wordt een nieuwe 380 kV hoogspanningsverbinding aangelegd van Eemshaven via Ens naar Diemen (de Noord-West 380 kV). Hoofddoel van deze verbinding is het transporteren van de op de locatie Eemshaven opgewekte elektriciteit naar de grote verbruikscentra van elektriciteit in het westen van Nederland. De bestaande transportcapaciteit van het elektriciteitsnet van Noord naar West Nederland is onvoldoende om in het transport van de toegenomen elektriciteitsproductie op Eemshaven te kunnen voorzien. De voorgenomen verbinding zal ook langs of door Almere lopen. In/langs Almere zijn vijf tracé-alternatieven ontwikkeld. De tracé-alternatieven langs de A6 lopen door het plangebied van de Weerwaterzone. Hierover vindt goede afstemming tussen beide projecten plaats. De Minister van EL&I en de Minister van IenM zijn het bevoegd gezag voor het Rijksinpassingsplan.

Er zijn vijf mogelijke tracés naar voren gekomen:

1. midden door het Markermeer-IJmeer;
2. langs de kust van Flevoland in het Markermeer-IJmeer;
3. langs de A6 en de Weerwaterzone;
4. vanuit het oosten, langs de Waterlandseweg naar de A6, langs de Weerwaterzone;
5. vanuit het oosten door het Gooimeer.



Figuur 13: Tracés 380kV in Flevoland

Zuidas

De inpassing van de infrastructuur van de IJmeerverbinding op de Zuidas vergt bijzondere aandacht. Amsterdam bereidt samen met het Rijk besluitvorming voor over de Zuidas. Alle alternatieven gaan uit van een dokmodel, waarbij de weg onder de grond gaat. Voor de OV-infrastructuur (trein en metro) zijn er verschillende varianten waarbij de OV-infrastructuur geheel of deels ondergronds wordt aangelegd. De drie marktpartijen (WAA) dienen zich van dit mogelijke knelpunt in de oplossingsrichtingen bewust te zijn. De besluitvorming over de Zuidas is voorzien in het najaar van 2011.

Lijst afkortingen

AGU OV/wegverbinding Almere – 't Gooi - Utrecht
BO RRAAM Bestuurlijk Overleg Rijk-regioprogramma Almere- Amsterdam – Markermeer
BVO Bruto Vloer Oppervlak
CPB Centraal Planbureau
EL&I Ministerie van Economie, Landbouw & Innovatie
FMC Directie Financiën, Management en Control (VenW)
HOV-verbinding Hoogwaardig Openbaar Vervoer Verbinding
IAK Integraal Afsprakenkader
ICAO Internationale Burgerluchtvaartorganisatie
IenM Ministerie van Infrastructuur en Milieu
MIRT Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKBA Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
NMIJ Natuurlijk(er) Markermeer IJmeer (natuurpilots)
OEIJ Opdrachtgeversoverleg Ecologie IJsselmeergebied
OV SAAL Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere - Lelystad
PHS Programma Hoogfrequent Spoor
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
RVOB Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf
SG Stuurgroep RRAAM
TBES Toekomstbestendig ecologisch systeem
VSBA Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere
WAA Werkmaatschappij Amsterdam -Almere
WAO Werkmaatschappij Almere Oosterwold
WCW Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater
Weg SAA Weg Schiphol Amsterdam Almere
WMIJ Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer
Wro Wet ruimtelijke ordening