

Vergaderjaar 2012–2013

**31 089**

## **Urgentieprogramma Randstad**

**Nr. 102**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 26 september 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 5 september 2013 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 april 2013 met de aanbieding van de ontwerpRijksstructuurvisie Amsterdam–Almere–Markermeer (Kamerstuk 31 089, nr. 100);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 juni 2013 met de beantwoording van de vragen van de commissie over de Ontwerpstructuurvisie Amsterdam–Almere–Markermeer (Kamerstuk 31 089, nr. 101);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 september 2012 met de derde voortgangsrapportage groot project RRAAM en de resultaten van de Marktvraag Ecologie (Kamerstuk 31 089, nr. 95);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 december 2012 met de lijst van vragen en antwoorden over de derde voortgangsrapportage van het groot project RRAAM en de resultaten van de Marktvraag Ecologie (Kamerstuk 31 089, nr. 97);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 februari 2013 met de vierde voortgangsrapportage groot project RRAAM (Kamerstuk 31 089, nr. 98);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 april 2013 met de antwoorden op vragen van de commissie inzake de vierde voortgangsrapportage groot project RRAAM (Kamerstuk 31 089, nr. 99);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 juni 2013 met de reactie op het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de uitkomsten van uitwerkingen van infrastructurale oplossingen voor OV SAAL (Kamerstuk 32 404, nr. 64);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 december 2012 over het uitstel van de besluitvorming rond OV SAAL en RRAAM (Kamerstuk 32 404, nr. 60);**

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 augustus 2013 over het besluit OV SAAL MT (Kamerstuk 32 404, nr. 66).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Paulus Jansen

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Tjindink

**Voorzitter: Paulus Jansen**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Gerven, Jacobi, Paulus Jansen, Litjens, De Rouwe, Van Veldhoven en De Vries,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

Aanvang 13.30 uur.

De **voorzitter**: Dames en heren, ik heet iedereen welkom die terug is bij deze eerste reguliere vergadering van de commissie voor Infrastructuur en Milieu na het reces, ook de bewindspersonen, de ambtelijke staf en de belangstellenden op de publieke tribune.

Vandaag is het in zoverre een bijzonder algemeen overleg dat wij een onderwerp hebben waarvoor een rapporteur is aangewezen door de Kamer, namelijk mevrouw Jacobi. Het lijkt mij goed om met haar inbreng te beginnen. Zij heeft ongeveer zes minuten nodig, maar ik zal haar niet aan die tijd houden, maar de overige Kamerleden uiteraard wel.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb nog een vraag, omdat het een bijzondere procedure is, met een speciale rapporteur. Kunnen de Kamerleden ook vragen stellen aan de rapporteur? Hoe ziet u dat voor zich?

De **voorzitter**: Het lijkt mij op zich prima als zij dat doen. Ik ben er wel voor om dat te inventariseren, direct na de inbreng van de rapporteur, en om daarna met de reguliere behandeling te beginnen. Ik stel vast dat de commissieleden hiermee instemmen. Het woord is aan mevrouw Jacobi.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Voorzitter. Het is een groot genoegen voor mij om het jaar samen met jullie allemaal te starten, want dit is het eerste debat dit jaar, met het project Rijk-regioprogramma Amsterdam–Almere–Markermeer (RRAAM), waarmee wij al vanaf 2009 aan de slag zijn. De toekomst van Nederland met betrekking tot bouwen, infrastructuur en ecologie, in onderlinge samenhang, of van onze metropool, is hier voor een deel aan gekoppeld, dus het is geen klein bier. Ik denk dat er vanmiddag een heel indringende discussie nodig is om de samenhang daartussen krachtig in beeld te houden.

Ik heb als rapporteur het genoegen gehad om hiervan een uitgebreide analyse te maken, waarbij ik heel erg ben gesteund door de griffie. In 2009 is afgesproken om bij de rijksstructuurvisie, waarover vandaag wordt besloten, ook te besluiten of wij hiermee doorgaan als groot project, maar de vraag is hoe.

Er is dus een uitgebreide analyse gemaakt in een notitie die wel bij de leden van de commissie, maar niet bij de Minister bekend is. Ik kan mij voorstellen dat de Minister vraagt of zij die notitie kan krijgen, zodat zij die vragen kan beantwoorden, en dat lijkt mij ook wel zo praktisch.

Als je altijd in het politieke spel hebt gezeten, is het wel een beetje moeilijk om als rapporteur geen politieke punten in te brengen, maar vooral overwegingen die belangrijk zijn voor de doelstelling van RRAAM als groot project, en om de samenhang tussen wonen, infrastructuur en ecologie heel goed tussen de oren te krijgen van de commissie. Ik denk dat wij op dit punt met de Minister en andere partners tot goede, concrete voortgang moeten komen. Dat even als aftrap.

De commissie heeft mij gevraagd om te adviseren. Dat heb ik op een aantal punten gedaan. De eerste vraag is of wij de status van groot project moeten behouden of heroverwegen. Het advies in de notitie is gebaseerd

op zes overwegingen. In de Kamer hebben we enkele criteria om te besluiten of iets een groot project is. Deze zijn naast elkaar gelegd, zie pag. 6. Om met de deur in huis te vallen, of om met de neus in de materie te gaan zitten, een van die criteria betreft de toepassing van nieuwe technologie of financieringsconstructies. Daaraan voldoet het niet volledig, maar wel aan alle andere criteria, zoals of er sprake is van routinematige, grootschalige, in tijd begrensde activiteiten. Dat is absoluut wel het geval, maar je weet niet hoe dit in de tijd wordt gezet. Je kunt ook tussentijds besluiten om de status van groot project te laten vervallen, dus je kunt die tijdsbegrenzing in feite zelf bepalen. Een ander criterium is dat het Rijk alleen of grotendeels alleen de verantwoordelijkheid draagt. Dat is absoluut zo. Een ander aspect is of het project belangrijke gevolgen heeft voor de samenleving en voor de rijksdiensten en of er sprake is van organisatorisch complexe bestuurlijke en uitvoeringsprincipes. Daar staan maar twee kruisjes, maar daar zouden wel zes kruisjes moeten staan, want het is wel complex om op lange termijn bij al die zaken synergie te houden en deze op elkaar te blijven afstemmen. Ik ben zo vrij geweest om te zeggen dat die criteria voor 99% van toepassing zijn. De leden gaan er verder zelf over om dit te bespreken met de Minister, maar ik adviseer om het de status van groot project te laten houden, of meer dan dat, zou ik bijna zeggen. Stel dat zij dit advies niet zouden volgen, dan voorzie ik dat het een grote dekapitalisatie zou zijn. Een afgeleid risico is dat het komt tot een ordinaire discussie over verbindingen of woningen, waarmee de samenhang tussen die dingen en de toekomst van dit deel van Nederland niet gediend zijn. Ik hoor graag wat de leden hiervan vinden, maar die overweging wil ik absoluut meegeven.

Een ander punt dat in de overwegingen meegenomen moet worden, is dat het gaat om een stip aan de horizon over misschien wel dertig of veertig jaar. Dat zijn we niet zo gewend in ons land. Ik zal een paar voorbeelden geven, ook naar aanleiding van de correspondentie hierover. Almere schrijft bijvoorbeeld dat er bij een doorstart van het project IJmeerverbinding een heel duidelijke stip aan de horizon moet zijn. Deze is nu nog niet heel erg scherp. De Hollandse Brug is het alternatief. Moeten we dat dan nog wel willen doen? Deze opmerking is niet politiek bedoeld, maar heeft betrekking op de procedure. Als de leden straks met de Minister in discussie gaan, doen we er heel verstandig aan om heel scherpe stippen aan de horizon te zetten. Ik denk dat dit beter werkt. Als je kijkt naar de hele organisatie die opgetuigd zal moeten worden door de regio's, de provincies, Almere, Amsterdam en het Rijk, denk ik dat het heel belangrijk is om een duidelijke visie te hebben.

Er moet ook procedureel opgelet worden bij de overgang van de rijksstructuurvisie naar de uitvoering. Ik heb al gesproken over de overlegstructuur, maar er moet ook een uitvoeringsprogramma komen dat zijn beslag krijgt. Het lijkt mij goed als de leden van gedachten wisselen met de Minister over hoe die uitvoeringsovereenkomst 2.0 moet worden uitgewerkt.

In de notitie heb ik ook het nodige geschreven over de financiën. Als je de intenties heel goed scherp hebt en de financiering goed regelt, dan nog bestaat het risico dat de panelen gaan schuiven, zeker in een tijd waarin overheden moeten gaan besparen. Daarom denk ik dat een adaptieve, organische aanpak, waarbij je zelf de termijnen kunt bepalen, heel goed is. Als rapporteur neem ik waar dat hierover veel schimmigheid bestaat en dat je dit heel goed scherp moet maken. Het gaat dan om vragen als wanneer je elkaar informeert, hoe je de informatievoorziening vormgeeft, wat de dekking is, hoeveel geld er moet zijn. Ik denk dat het moeilijk genoeg is om al die zaken bij elkaar te houden, dus daarover moeten we niet te makkelijk zijn. We mogen op dit terrein wel elkaars nieren gaan proeven, want dat zal leiden tot een betere toekomst.

Mijn laatste opmerking is dat wij tijdens het opstellen van de notitie nog zaten te wachten op OV SAAL, waarbij ook is gekozen voor een heel adaptieve aanpak. We zijn nu zo ver. Op het moment dat er weer 25.000 woningen bij zijn gekomen ten opzichte van 2010, gaan we kijken naar de stip aan de horizon, namelijk dat we van twee naar vier intercityverbindingen per uur gaan. Dat is een mooi voorbeeld van hoe zulk soort stappen worden gezet, waarbij deze ook echt worden gerealiseerd, zonder elkaar te voorzien van wazigheden. Dit zijn de overwegingen uit de notitie die ik mee wil geven door ze expliciet en publiek te maken.

De **voorzitter**: Dank u wel, mevrouw Jacobi. Voordat ik inventariseer of er nog vragen aan de rapporteur zijn, wil ik erop wijzen dat wij in de komende procedurevergadering besluiten of we doorgaan met RRAAM als groot project, dus daar mag u nog even over nadenken. U kunt uiteraard al voorsorteren op een bepaald standpunt. De Minister mag de Kamer adviseren door te zeggen wat haar positie is, maar we gaan daarover over twee weken besluiten. Zijn er vragen aan de rapporteur?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik dank de rapporteur zeer voor het feit dat zij er even heel scherp en diep naar gekeken heeft, ook met het BOR. Het is altijd goed om zo'n interne notitie te ontvangen. Dank daarvoor. Ik heb nog wel een vraagje. De rapporteur stelt dat het leidt tot dekapitalisering van een project, als het niet de status van groot project heeft. Kan zij dat nader duiden? Ik kan mij dat eigenlijk niet voorstellen. Over de kapitalisering worden afspraken gemaakt tussen overheden in conventanten en in het MIRT. Ik zie de relatie niet zozeer met de status van groot project.

Wat is het oordeel van de rapporteur over de informatievoorziening? Wordt de Kamer voldoende duidelijk en scherp geïnformeerd? Vindt de rapporteur dat de risico's inzichtelijk zijn gemaakt voor de Kamer? Zo ja, waar zitten die risico's precies de komende jaren?

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Dat waren mooie vragen van de heer De Rouwe. Als ik spreek over dekapitalisering, denk ik niet alleen aan de euro's, maar vooral aan alle energie die erin is gestopt in de afgelopen vier jaar, waardoor we in staat waren om een integrale aanpak te maken, niet alleen voor nu, maar ook langjarig, op een termijn van dertig of veertig jaar. Als wij nu zouden besluiten om er geen groot project van te maken, bestaat het risico dat het wegglijdt. Met dekapitalisering doel ik ook op alle energie die erin is gestopt, zodat je geen stukjes krijgt, maar de heel ingewikkelde samenhang tussen woningen, de infrastructuur, het spoor en de sociaaleconomische aspecten is geborgd, in een adaptieve aanpak voor de toekomst voor Nederland. Ik hoop dat de heer De Rouwe mijn opvatting deelt dat dit zonde zou zijn van alle energie die er in vier jaar in is gestoken. Ik pleit ervoor om dat zo integraal mogelijk voort te zetten. Dan de vraag over de informatievoorziening. We hebben open gekeken naar de vragen van Kamerleden. We zijn op werkbezoek geweest. We hebben met mensen gesproken van het project RRAAM. Ik denk dat er meer dan goede informatievoorziening is voor dit moment. Er wordt twee keer per jaar gekeken naar dit grote project. Als rapporteur beoordeel ik dat als voldoende en voor de rest moeten de commissieleden tot hun eigen oordeel komen. Als het gaat om grote projecten in de toekomst geef ik in overweging om de informatievoorziening een keer per jaar te laten zijn, als er goede uitvoeringsprogramma's zijn en er helderheid is over de voortgang en de planning. De commissie moet dat zelf bepalen. Het is goed dat de heer De Rouwe naar de risico's vraagt. Ik denk dat ik in ben gegaan op risico's zoals afglijden, dat de financiële dekking niet goed is of dat het uitvoeringsprogramma niet goed of niet realistisch is. Ik denk

dat hij voor de rest met de Minister moet bevechten om het zo concreet mogelijk te maken. Als rapporteur denk ik dat dit risicovolle stukjes zijn.

De **voorzitter**: Ik zie de heer De Rouwe kijken, maar ik denk dat we geen debat met de rapporteur moeten beginnen. Ik dank mevrouw Jacobi voor haar inspanningen en voor de antwoorden op de gestelde vragen. Dan begint nu de eerste termijn van de Kamer. Ik stel vast dat de spreektijd voor de leden in eerste termijn zes minuten is, met maximaal twee interrupties.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het is geen geheim dat mijn fractie de laatste tijd openlijk vraagtekens heeft gezet bij de status van groot project. Ik realiseer mij dat de discussie over deze status vooral aan de Kamer is. De Kamer heeft hiertoe zelf besloten en heeft daarvoor haar eigen criteria. Desalniettemin onderstreep ik de uitnodiging van de voorzitter aan de bewindspersoon om daarover een oordeel te vormen. Ik denk dat het goed is voor de beeldvorming om te zeggen dat het een proces van de Kamer zelf is. Het is bedoeld om beter inzicht te krijgen in wat er allemaal staat te gebeuren in het kader van RRAAM, en daar draagt dit debat ook aan bij.

Bij mijn rondgang langs de provincies heb ik de indruk gekregen dat het druk is en blijft rond RRAAM. Iedereen bemoeit zich ermee; iedereen doet wat. Het risico is dan dat mensen zeggen: wij doen wel wat, maar doet de rest ook wat? Wat is het oordeel van de Minister of de Staatssecretaris over het commitment van de andere ministeries? Zijn daarmee goede bestuurlijke afspraken gemaakt? Kunnen we daarvan een overzicht krijgen, zodat inzichtelijk is wie wanneer wat doet? Worden toezeggingen uit het verleden nageleefd? Wordt daaraan invulling gegeven? Naar mijn mening zijn er ook enkele open toezeggingen, zoals dat men zich er medeverantwoordelijk voor voelt of erover mee zal denken. Wanneer krijgt dat kleur? Kan de Kamer daarover worden geïnformeerd?

In de rapportages, ook de interne, heb ik eigenlijk niets gelezen over de risico's. Ik wil precies weten van de bewindspersonen waar het Rijk financiële risico's loopt met de toezeggingen die zijn gedaan, ook door andere partijen. Ik noem heel concreet het Fonds Verstedelijking Almere, dat de komende tijd een behoorlijke bijdrage zou leveren. Ik kan mij voorstellen dat gemeenten onder grote druk staan om de financiële toezeggingen die gedaan zijn, gestand te doen. Is er een analyse of risico-inventarisatie gemaakt? Wat is de stand van zaken? De risico's worden naar mijn gevoel in de projectbeschrijvingen onderbelicht of weggeschreven. Ik zou daar graag meer van willen weten.

Ik heb schriftelijke vragen gesteld over Icedome, omdat er in de rapportage voor de KNSB sprake is van een bijdrage, maar niet duidelijk is om wat voor bijdrage het gaat. Ik wil niets zeggen over het initiatief Icedome Almere, omdat ik vind dat de Kamer daar niet over gaat, maar ik wil wel weten of er rijks gelden uit RRAAM bij dit project betrokken zijn. Zijn er ontwikkelingen geweest nadat ik er vragen over had gesteld? Kan de desbetreffende bewindspersoon herbevestigen dat er geen RRAAM- of rijks gelden in dat project zitten, direct of indirect?

Ik vind het prima als er geen risico's zijn, maar dan wil ik dat ook wel weten, want dat is ook een signaal voor de Kamer om de status van RRAAM als groot project te heroverwegen. Aanvankelijk heeft de Kamer besloten tot een groot project, om extra toezicht te houden totdat de rijksstructuurvisie er is. Als wij bij die rijksstructuurvisie kennelijk geen grote risico's lopen, wat hier misschien bevestigd kan worden, dan is het de vraag of wij elkaar daarmee moeten bezighouden. Laten we eerlijk zijn, we zitten hier met een redelijk volle zaal. Ik zie een batterij aan ambtenaren. Iedereen is van harte welkom. Men hoeft zich niet persoonlijk aangesproken te voelen. Maar ik vraag mij echt af wat de toegevoegde waarde ervan is als wij ons er met z'n allen mee bemoeien.

Een andere vraag betreft de omgevingswetgeving waar wij mee bezig zijn. De ambitie van de Minister is om los te laten. Het adagium van Almere is om organische groei te ondersteunen. Mijn oprechte, open vraag is wat de meerwaarde ervan is als het Rijk zich er zo mee bemoeit, als wij bezig zijn met een fundamentele discussie over wie waarover gaat. Organische groei is volgens mij bottom-up en niet top-down, dus geen blauwdrukken. Ik heb sterk het idee dat de hele cultuur rond RRAAM, waar de Kamer zich dan mee bemoeit, uit een periode komt die wij aan het afsluiten zijn, als het gaat om de ambities van de Minister. Wij zijn bezig met een fundamentele heroriëntatie op ruimtelijk gebied. Ik wil hierop niet zozeer een politiek antwoord horen als wel een visie van de Minister over het ondersteunen van het omgevingsbeleid. Hoe verhoudt dit zich tot deze grote stoeptegel, die wij hier elk halfjaar of elk jaar weer bespreken? Als de reden hiervoor is dat provincies en gemeenten er onderling kennelijk niet goed uitkomen, wil ik dat ook graag horen, want dat hangt samen met de discussie over de provinciale en gemeentelijke schaal. Ik ben niet voor herindeling, maar als er een concreet probleem is dat zij zelf niet oplossen, moet dat ter tafel komen. Is het niet zo dat wij bij het MIRT een integrale afweging hebben die ook betrekking heeft op de ruimte? Dat kan ook een prima plaats zijn om elkaar te vinden en verantwoording af te leggen over heel Nederland en natuurlijk ook over RRAAM. Denken de bewindslieden dat zij de Kamer op die manier ook goed kunnen informeren? Hoeveel ambtelijke uren kost het als RRAAM een groot project blijft? Er zitten nu een aantal mensen. De organisatie moet flink interen. Bij de komende begroting wordt er vermoedelijk niet geïndexeerd. Er moeten nog heel veel ambtenaren uit. Is dit dan wel het belangrijkste project om heel veel ambtelijke uren op in te zetten?

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik rond af. We hebben net een grote brief gekregen over OV SAAL. Ik kan deze nu niet behandelen, want ik heb er geen totaalbeeld van. Ik vind dat dit meer op z'n plaats is bij de discussie over het spoor bij het MIRT. De reizigersorganisaties, zoals het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov), hebben zich er nog niet over uitgesproken. Ook andere reizigersorganisaties hebben hier vragen over. Ik vind het wel van belang om hun mening hierover te horen. Verder vind ik dat wij onvoldoende tijd hebben gehad om dit nu al te kunnen beoordelen. Het valt mij wel op dat er een behoorlijke uitgave wordt gereserveerd voor ERTMS voor dit stukje Nederland. Ik vind dat verwarrend, omdat we nog niet het totaalbeeld hebben van het project. Hoe kan er één puzzelstukje voorgelegd worden, terwijl de Kamer en het kabinet nog niet het hele verhaal hebben? Hoe verhoudt dat zich tot elkaar? Hoe kan het dat hier honderden miljoenen euro's aan worden besteed, en waar komen die vandaan, terwijl er nog geen afspraken zijn gemaakt over de invulling, de spreiding en de prioriteiten? Waarom wordt daarop vooruitgelopen? Hoe verhoudt dit zich tot eerdere uitspraken van de Staatssecretaris om een bepaalde volgorde te hanteren?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Het valt mij op dat het CDA zo'n instrumentele aanvliegroute kiest. Het zijn allemaal inputvragen over hoe het proces georganiseerd is; of het niet te duur, te ingewikkeld en te zwaar wordt. De Partij van de Arbeid heeft meer aandacht voor de uitkomst. Waar willen we met dit project naartoe? Daar hoor ik de heer De Rouwe niet over, terwijl er in 2009 visies zijn neergelegd op hoe de noordelijke Randstad Nederland weer sterk kan maken. Volgens mij kun je daar niet genoeg inzet voor plegen. Is dat bij de heer De Rouwe helemaal buiten beeld geraakt?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is precies mijn punt. Wij hebben met elkaar een aantal afspraken gemaakt over wie wanneer wat doet. Door de status van groot project krijg je steeds weer inhoudelijke discussies in de Kamer over wat er al is afgesproken, waarbij allerlei ambtenaren zich moeten voorbereiden op de vragen die de Kamer gaat stellen. De visie die er nu ligt, is volgens mij conform wat wij in het verleden hebben afgesproken. Ik zou zeggen dat we deze gewoon moeten uitvoeren en niet steeds in de Kamer moeten terugkomen op allerlei detailpunten. Die visie vind ik prima, maar ik vind dat het vooral van onderop moet komen en niet meer centraal vanuit Den Haag geleid moet worden. Met de status van groot project wordt de indruk gewekt dat het Rijk zich ermee wil bemoeien, en dat je daarbij inspraak moet hebben. Ik vind dat het van onderop moet komen. Provincies en gemeenten gaan aan de slag en doen gewoon hun werk, wat zij willen doen. Als er een rijksopgave is, zoals een rijksweg of een spoorlijn, dan melden zij zich bij de bewindspersonen, die zich op hun beurt weer melden bij het MIRT. Ik vind dat te veel landelijke bemoeienis niet strookt met de gedachten van het kabinet die ook door de PvdA worden ondersteund, over decentralisatie en de discussie over verantwoordelijkheden. Met andere woorden, laten wij ophouden met de bemoeizucht vanuit Den Haag bij dit project.

De **voorzitter**: Het mag wel iets compacter.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Dit is opnieuw een inputverhaal; over wat wij er allemaal in stoppen. Wij zijn meer benieuwd naar wat er uitkomt. We zien het als een heel groot orkest dat een heel moeilijk stuk moet spelen, dat eigenlijk nog niet eerder tot een goed einde is gebracht. Ik denk niet dat er veel orkesten zijn die zo'n opgave zonder dirigent doen. Ik denk dat er een taak voor de Kamer ligt om vast te houden aan dat doel dat wij hebben gesteld, zodat al die spelers – dat zijn er een heleboel – allemaal tegelijkertijd de goede dingen doen. De rapporteur heeft gesproken over samenhang en het veiligstellen van de financiering. Daar is echt een dirigent voor nodig en daar willen wij graag over meepraten.

De **voorzitter**: Ik hoor geen vraag, maar de heer De Rouwe kan nog nader reageren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Volgens mij is de bewindspersoon de dirigent en niet de Kamer, die de uitvoering van de eerder gemaakte afspraken controleert en deze niet steeds ter discussie moet stellen. Dat risico loop je toch bij dit soort bestuurlijk bemoeizuchtige operaties van de Tweede Kamer. Ik vind dat het ambtelijk apparaat hierdoor onnodig wordt belast. Er zitten hier allemaal mensen die wat mij betreft veel beter met de uitvoering bezig kunnen zijn dan hier allerlei dingen verantwoorden. Als er wordt afgeweken van de oorspronkelijke kaders of van de voorgelegde rijksstructuurvisie, waar ik geen problemen mee heb, dan hoor ik het wel. Laten we niet elk halfjaar vragen of het loopt, maar laten we het omdraaien en uitgaan van vertrouwen. Loopt het niet, dan horen we dat van de dirigent, en dat is de Minister. Als het wel loopt, hoeven we niet steeds een overleg te plannen. Ik vind dat overbodig.

De heer **Litjens** (VVD): Voorzitter. Als het goed is, maak ik sinds een uur deel uit van deze commissie.

De **voorzitter**: Ik was vergeten om u daarmee te feliciteren.

De heer **Litjens** (VVD): Waarvoor dank. Daar hengelde ik een beetje naar. Als inwoner van de stadsregio Amsterdam ondersteun ik de ambities bij dit project volledig. Wij zien de meerwaarde van sterke economische regio's. Dit is een omvangrijk project. De rapporteur gaf daarnet al aan dat



het niet gaat om ordinaire verbinding- of woningbouwdiscussies. In onze ogen zijn discussies over verbindingen waarbij het om meer dan 4 of 5 miljard gaat en woningbouwdiscussies waarbij het om bijna 60.000 woningen gaat, nooit ordinair.

Het klopt: het is een complex project, waarbij een samenstel aan maatregelen genomen moeten worden om ervoor te zorgen dat de Noordvleugelregio van wereldklasse blijft en op die manier een bijdrage levert aan de Nederlandse economie, of belangrijker nog: de Nederlandse welvaart. Er worden een hoop aparte besluiten genomen, waaronder het besluit over OV SAAL van afgelopen week. De VVD-fractie is daar zeer content mee. Wij zien dit als een besluit dat rekening houdt met die organische groei. Mocht er in de toekomst wat meer nodig zijn, dan is daar ongetwijfeld een mogelijkheid voor. Die fasering is voor ons van belang; eerst zien, dan geloven.

Over de bereikbaarheid hebben we gezegd bij 25.000 woningen te gaan nadenken over de verbindingen die nodig zijn. Volgens ons moet op dat moment duidelijk zijn welke maatregelen er genomen moeten worden om goede bereikbaarheid van de regio Almere te garanderen. Het denken daarover zou wat eerder moeten starten dan wanneer het lintje van die vijfentwintigduizendste woning wordt doorgeknipt. Volgens ons dient een variant van de IJmeerverbinding onderzocht te worden waar zowel het openbaar vervoer als het autoverkeer overheen kan, want anders vinden wij de toegevoegde waarde ervan onvoldoende. In het verleden is er ook veel gesproken over de Hollandse Brug als alternatief. Ik ben er niet op uit om op voorhand allerlei alternatieven af te schieten, maar ik denk dat een heleboel mensen, hetzij als dirigent, hetzij als orkestlid, met hun boerenverstand zullen constateren dat deze variant niet realistisch is, als de sprong naar 60.000 woningen wordt gemaakt, maar dat is nu nog niet aan de orde. Wij geven de voorkeur aan het onderzoeken van de IJmeerverbinding voor ov en autoverkeer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Litjens zegt dat er eerder moet worden gestart met een verkenning dan bij 25.000 woningen. Kan hij dat toelichten? Hoe ziet hij de kans op een succesvolle ontwikkeling van het hoogstedelijk deel van Almere wanneer onzeker is of die IJmeerverbinding met Amsterdam er komt? Hoe ziet hij die samenhang?

De heer **Litjens** (VVD): Het klopt dat er een soort kip-of-eidiscussie wordt gevoerd. Moet je al heel snel duidelijkheid geven zodat je door kunt groeien naar 60.000 woningen en de bereikbaarheid wordt gegarandeerd? Wij staan voor een stapsgewijze aanpak, waarbij er duidelijkheid moet ontstaan als er 25.000 woningen zijn. Die afspraak is al eerder gemaakt. Het zal inderdaad om een fors financieel beslag gaan. Ik hoorde de rapporteur zeggen dat we een duidelijke stip aan de horizon moeten zetten. Dat moeten we ook, maar ik heb ook weleens in een bootje gezeten. Het kenmerk van een stip aan de horizon is dat, als je bootje beweegt, die stip zich ook verplaatst. Dat merk je niet zo snel als je in dat bootje zit, maar het is wel iets waar je rekening mee moet houden. Ik ga ervan uit dat er voldoende alertheid is aan de overkant van de tafel om dat te zijner tijd te onderkennen.

Volgens de rapporteur is dit iets wat heel lang duurt en gaat het in Nederland meestal anders. Er waren inderdaad een heleboel projecten die erg lang duurden. Ik denk dat het verstandig is om tijdig na te denken over welke varianten haalbaar zijn. Als je bij de 25.000ste woning nog alle varianten moet laten onderzoeken en wellicht in een proces van second of third opinions komt, kan het heel lang gaan duren.

Ik kom op de financiering en de planning. Ik begrijp dat er wordt gewerkt aan een afsprakenkader. Wat is de stand van zaken? Is er naast een planning van wat er allemaal in het verschiet ligt, ook een planning van de financiële bijdragen? Collega De Rouwe is al ingegaan op de toezeg-

gingen die zijn gedaan en het commitment van allerlei partijen. Ik vraag concreet naar de toezeggingen van de Minister van Binnenlandse Zaken met betrekking tot het Gemeentefonds. Ik denk dat het goed is om daar duidelijkheid over te krijgen.

Ik denk dat de vraag naar de risico's ook deel uitmaakt van de informatieverstrekking aan de Kamer. Als die risico's marginaal zijn, horen we dat graag. Dan weten we dat we daar niet meer over hoeven te praten.

De toekomstbestendige ecologische structuur van de Marker Wadden is een project dat hier onlosmakelijk deel van uitmaakt. Aan het begin van het jaar is hiervoor geld vrijgemaakt door de departementen I en M en ELI, onder druk van de Postcodeloterij, die voor februari duidelijkheid wilde hebben of aan de eerste fase van dit project geld kon worden besteed.

Alle begrip daarvoor. Natuurmonumenten heeft de opdracht om privaat geld aan te trekken voor de tweede fase. Wat is de stand van zaken?

Wordt de eerste fase nu gestart zonder dat er zicht op is of de tweede fase voltooid kan worden? Er staat heel nadrukkelijk dat die tweede fase een noodzakelijke stap is voor het creëren van toekomstbestendige ecologie in die regio. Er is wat scepsis over, met name of de voorziene slibmotor wel goed werkt, maar daar zal ik in deze vergadering niet te veel op ingegaan.

Wij constateren dat het een gecompliceerd project is, waarbij verschillende departementen aan zet zijn. De vraag is dan of het de status van groot project moet hebben, zoals daarnet is gezegd. De VVD hecht aan goede coördinatie en goede informatievoorziening aan de Kamer. Het is niet gezegd dat deze meteen verdwijnen als de status van groot project ervan afgaat. Wij zien dat risico niet. Wij gaan ervan uit dat er ook zonder die formele status coördinatie zal blijven plaatsvinden en dat dit in de verschillende commissies aan de orde zal blijven komen. Mocht er een meerderheid zijn voor handhaving van de status van groot project, dan willen wij graag weten of de Minister iets ziet in de mogelijkheid om de frequentie van informatieverstrekking in de voortgangsrapportages te verlagen van twee naar een keer per jaar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb de heer Litjens van de VVD niets horen zeggen over de vertraging bij de wegverbredingen tussen Almere en Schiphol. Normaal was de VVD altijd wel alert bij dit soort projecten. Is dit hem ontgaan of stemt hij ermee in?

De heer **Litjens** (VVD): De VVD kiest prioriteiten in een debat. In het verleden hebt u heel veel VVD'ers ongetwijfeld van alles horen roepen over infrastructuur waar u mij niet over hoort. Mijn collega die zich bezighoudt met verkeer en vervoer, zal hier ongetwijfeld werk van maken op het moment dat het aan de orde is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan stel ik vast dat de VVD geen prioriteit geeft aan de vertragingen tussen Schiphol en Almere, terwijl deze onderdeel zijn van het RRAAM. Dat is goed om te weten, want dat is nieuw en fundamenteel. Ik vind het wel heel ouderwets om te zeggen dat een collega daarover gaat. Het punt is dat bij het RRAAM alles samenkomt. Als er in de inbreng van de VVD geen opmerking wordt gemaakt over de aangekondigde vertraging, weten we waar de VVD staat en dat zij daar niet meer tegen ageert. Voor dit project is de komende jaren 4 miljard gepland, grotendeels voor infrastructuur. Kan de VVD, als partij die voor de verkiezingen hiervoor opkwam, garanderen dat dit bedrag ook bij de komende bezuinigingen blijft staan? Duidelijkheid is belangrijk en gewenst. Kan de heer Litjens tegenover de regio aangeven dat de bedragen die hiervoor staan, ongeschonden blijven bij de komende bezuinigingen?

De heer **Litjens** (VVD): De woorden van de heer De Rouwe klinken strijdlustig, en dat kan ik mij goed voorstellen, maar wij hebben geleerd

dat wij ons druk moeten maken om dingen waar wij ook daadwerkelijk iets aan kunnen veranderen. Deze vertragingen worden niet zomaar aangekondigd, maar omdat bepaalde zaken niet kunnen zoals aanvankelijk gepland. Soms heb je met vertragingen te leven. Dat maakt het onderwerp van wegverbreding in regio's waar de druk hoog is, niet minder belangrijk. Om die reden heeft de VVD altijd gepleit voor verbreding van een heleboel wegvlakken, misschien wel meer dan het CDA in het verleden. Ook in deze regio vinden wij dat onverminderd belangrijk, maar het is niet altijd mogelijk om alles precies naar je hand te zetten, zoals de heer De Rouwe misschien ook weet uit het verleden. Er zullen ongetwijfeld nog meer vertragingen optreden. Dat is bij een groot project van deze orde wel vaker het geval. Wij zullen iedere keer naar bevind van zaken handelen en nagaan of wij er wel of niet iets aan kunnen veranderen door ons er druk over te maken.

De heer De Rouwe vraagt ook of wij kunnen toezeggen dat alles de komende jaren blijft zoals het is. Dat kan ik niet doen. Ik hoor graag bij Prinsjesdag hoe het begrotingsakkoord eruit ziet en wat er allemaal overeind blijft staan. Ik ga ervan uit dat er op een heleboel manieren kan worden gewerkt aan een verbetering van de bereikbaarheid in deze regio en dat het overgrote deel van de plannen overeind zal blijven. Net als de heer De Rouwe wacht ik af tot wij de volledige informatie op Prinsjesdag krijgen.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Voorzitter. Wij vinden RRAAM echt een voorbeeldproject. Er wordt misschien een klein beetje vergeten dat er keihard is gewerkt aan dit project. Er is geoptimaliseerd en veel aan kwaliteit gewonnen. Het bijzondere is dat er niet alleen kwaliteitswinst is, maar dat de kosten ook aanmerkelijk lager zijn geworden. Bij welke projecten tref je dat nog aan? Een ander punt is het hele proces om draagvlak te creëren, onder leiding van Guido van Woerkom. Ik vind dat echt mooie aspecten van dit project.

De Partij van de Arbeid is erg blij dat de eerste miljoenen beschikbaar zijn gesteld voor de Marker Wadden. Net als de heer Litjens vraag ik of zeker is dat er voortgang is met de rest van de financiering. Er zijn nog wel wat twijfels, vragen en verzet in Noord-Holland over de luwtmaatregelen bij het Hoornse Hop. Er wordt bijvoorbeeld een link gelegd met de dijkverzwaring die nog moet plaatsvinden. Wij zouden het wel goed vinden als de bewindspersonen hier nog even met de betrokkenen over willen praten.

Bij de stedelijke ontwikkeling wordt de focus heel erg gelegd op het bouwen van heel veel woningen. Daarmee is men een beetje weggeraakt van de aanvankelijke doelstelling van het project RRAAM, namelijk dat een van de speerpunten is het versterken van de internationale concurrentiepositie van de noordelijke Randstad. Wij missen in de structuurvisie een omvattende strategie die erop gericht is om de economische positie van deze regio, die tot de top vijf van Europese regio's behoort, te benutten en versterken. Om dat te kunnen bereiken is inzet nodig om de noordelijke Randstad van een verzameling steden – een bekend bezwaar van onze Randstad – te transformeren in een samenhangende metropool.

Er moet eigenlijk meer massa, dichtheid en samenhang komen. Dit heeft betrekking op meerdere domeinen. Het gaat niet alleen om ecologie, wonen en infrastructuur, maar ook om de samenhang tussen arbeidsmarkt, bedrijvigheid, kennisinfrastructuur en voorzieningen. Het is misschien ouderwets dat wij vinden dat regie van het Rijk op dit soort cruciale punten mogelijk moet blijven, maar die missen wij. Als er goede regie wordt gevoerd, kunnen wij ernaar streven om net als concurrerende regio's meer agglomeratiekracht te ontwikkelen die economische groei kan genereren. Het moet een samenhangend stedelijk systeem worden voor bewoners en bedrijven. In goed Nederlands wordt dat een «daily urban system» genoemd.

De voor Nederlandse begrippen forse instroom van nieuwe inwoners en bedrijven dient volgens ons veel meer vanuit dat perspectief gefaciliteerd te worden. Dat past bij de gekozen hoofdstructuur van Almere, die uitgaat van complementaire kernen. Daarbij wordt gegarandeerd dat waardevolle elementen zoals het landschap en historische aspecten behouden blijven. Dat vraagt om brede afstemming, meer aandacht voor de sociale en economische aspecten en meer regie dan in de structuurvisie is vastgelegd. Het Planbureau voor de Leefomgeving en de London School of Economics zijn ingeschakeld bij de procedures voor RRAAM en hebben daarover ook aanbevelingen gedaan. Waarom worden deze niet opgepakt? We zijn benieuwd naar de reactie van de Minister op de stelling dat het nodig is om een bredere visie op de noordelijke Randstad hierin terug te brengen.

Dan kom ik op de infrastructuur. In een metropool die internationaal kan concurreren, is uitstekende bereikbaarheid van alle vitale onderdelen van belang. Daarbij gaat het niet alleen om snelheid, maar ook om de frequentie, de toegankelijkheid en de beleving van ov-systemen. Die elementen zitten helaas niet in onze MKBA-modellen. Daarin is de reistijd dominant. Metropoolvorming vraagt volgens ons om netwerkontsluiting. De PvdA vindt dat dit veel meer onder ogen moet worden gezien.

Voor de korte en middellange termijn moet de Hollandse Brug zowel voor het spoor als voor de weg de verbinding vormen tussen Almere en Amsterdam. Er zijn forse investeringen voorzien en daar zijn wij positief over. Ik ben het met de heer De Rouwe eens dat vertragingen daarbij niet goed zijn, maar deze betreffen de korte en middellange termijn. Ik complimenteer de Staatssecretaris ermee dat zij vorige week heeft besloten om te investeren in het spoortraject van OV SAAL.

Wij snappen dat er in verband met de kosten en de positieve neveneffecten voor de Gooilijn is gekozen voor de oplossing in Weesp en niet voor partiële viersporigheid bij de twee stations in Almere. Om de kwetsbaarheid van de Hanzelijn en van het traject in Almere te beperken is er sprake van aanvullende maatregelen bij het station Almere Poort, om ingeval van calamiteiten de doorstroming te kunnen garanderen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat het daarvoor gereserveerde geld beschikbaar blijft? Nu de beslissing is genomen om in Weesp te investeren, moet de uitvoering ook heel snel worden opgepakt. Kan de Staatssecretaris dat ook toezeggen? De overheid moet echt laten zien dat de investering gereed is voordat het hele systeem dichtslibt.

Het is niet alleen nodig dat er infrastructuur komt, maar deze moet ook worden benut. In overleg met Rover en de NS kunnen er stapsgewijs meer treinen gaan rijden. Dan hoeft je in Almere niet af te vragen wanneer je naar Amsterdam moet, maar kun je gewoon naar het station gaan omdat er heel snel een trein komt. Verder doordenkend over metropoolvorming, er zouden op termijn misschien wat meer nachttreinen kunnen rijden. Dan gaat Almere er pas echt bij horen.

Dan kom ik op het perspectief voor de lange termijn. Wij vinden de Hollandse Brug voor de lange termijn geen goede variant. Als er ten minste 25.000 extra woningen in Almere zijn gerealiseerd, is volgens ons bewezen dat een ontwikkeling in de richting van een «daily urban system» een haalbare en realistische missie is.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ja, ik heb nog wat tekst, maar die zal ik samenvatten. Naar onze mening past de Hollandse Brug niet bij die missie. Als die 25.000 woningen er staan, moet de IJmeerverbinding het perspectief of de stip aan de horizon zijn waar expliciet naartoe wordt gewerkt. Dan is er een richting voor de koers. Vasthoudend aan de eerdere argumentatie ga je er dan naar kijken vanuit de metropoolge-

dachte en niet als een verbinding tussen twee steden; een slaapstad en een werkstad.

Wij vinden het een beetje raar dat wij nu een structuurvisie gaan vaststellen terwijl er nog onderhandeld moet worden over de uitvoering. Er moet nog zekerheid komen over de financiering, vooral bij Almere. Die onderhandelingen zijn cruciaal om uiteindelijk de uitvoering ter hand te kunnen nemen. Een betere volgorde is om eerst die uitvoeringsbesluiten te nemen en die neer te leggen in de structuurvisie, zodat er zekerheid is over de uitvoering.

De Partij van de Arbeid hecht ten slotte aan het handhaven van de status van groot project.

De heer **De Rouwe** (CDA): Stelt de PvdA dan voor om nu de rijksstructuurvisie niet vast te stellen? Dat is namelijk de enige conclusie die ik uit de woorden van de heer De Vries kan trekken.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Voorzien is dat in het najaar over de uitvoeringsovereenkomsten onderhandeld wordt. Wij kunnen ons voorstellen dat die onderhandelingen plaatsvinden, dat die financiële afspraken goed geborgd en vastgelegd worden en dat vervolgens, dus aan het eind van het jaar, de structuurvisie wordt vastgesteld.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. We voeren vandaag een overleg over de ruimtelijke ontwikkeling van de regio Amsterdam–Almere–Markermeer aan de hand van een dikke map met stukken en brieven. Wij kunnen in de structuurvisie lezen dat deze regio een van de belangrijkste economische motoren is die zich kan meten met topregio's als Parijs en Berlijn. Een stuk dat bijzondere aandacht verdient en centraal staat, is natuurlijk de ontwerpRijksstructuurvisie Amsterdam–Almere–Markermeer.

Het kabinet geeft in die visie aan wat het perspectief en de aanpak zijn voor die regio. De adaptieve, gefaseerde aanpak waar het kabinet voor kiest, vind ik verstandig. D66 kan zich ook vinden in het perspectief dat wordt geschetst. Het komt grotendeels overeen met wat al in 2009, bij de eerste RAAM-brief, werd geschetst. Maar als je dan volmondig kiest voor zo'n perspectief, horen daar ook bepaalde keuzes bij. Deze keuzes zijn eigenlijk onlosmakelijk verbonden met dat perspectief, ook als je afhankelijk van de conjunctuur toch kiest voor fasering of een stapsgewijze aanpak die we natuurlijk ook steunen. Dat doen we, omdat het gewoon rationeel is om dat zo te doen.

De keuze voor Almere als een satellietstad van hoofdstedelijk Amsterdam vraagt om een andere manier van bouwen en een andere manier van verbinden dan wanneer je Almere uiteindelijk toch grotendeels ziet als een stad voor mensen die een huis met een tuin zoeken. Bouwen, wonen, infrastructuur, recreatie en natuur; het zijn zaken die zowel ruimtelijk als conceptueel enorm met elkaar verknoopt zijn. Die keuzes moeten dus echt in samenhang worden genomen. Dat is het idee achter RRAAM. Dan is het ook niet onlogisch om Almere toch wat meer concreet zicht te geven op de infrastructurele keuzes die uiteindelijk gemaakt zullen worden, zodat Almere in samenhang daarmee Almere Pampus kan plannen.

De IJmeerverbinding wordt nu een stip op de horizon genoemd, maar er worden wel wezenlijke eisen gesteld aan de woningbouw voordat de MIRT-verkenning wordt gestart. Ergens is het toch een beetje dubbel. We zeggen: dit is onze visie en die IJmeerverbinding is een stip aan de horizon, die hoort er in ieder geval bij. Daarnaast zeggen we: we gaan pas starten met de verkenning of die IJmeerverbinding er komt als een deel gerealiseerd is. Belanden we zo niet in een kip-eisituatie? Kunnen we aangeven wat we op dit punt leren van het buitenland? We zijn natuurlijk niet het eerste land dat ooit met dit soort vraagstukken geworsteld heeft. Ik heb zelf enige tijd in Parijs gewoond. Het RER-netwerk breidt zich ook

steeds verder uit. Wat leer je daar nu van? Is het nu het plannen van een station dat uiteindelijk leidt tot het realiseren van een woningvoorraad met een bepaalde status op een bepaalde plek? Of is die woningvoorraad er eerst en leg je daarna de lijn erheen aan? Wat zijn de ervaringen met die kip-eisituatie, die natuurlijk niet uniek is voor Nederland? Het is daarnaast de vraag of die metroachtige directe verbinding tussen Almere en Amsterdam «organisch kan groeien». Ik ben benieuwd hoe de Minister hiertegen aankijkt.

Ik heb nog een paar concrete vragen. Ik heb allereerst een vraag over de grote behoefte aan een snelle verdubbeling van het spoor tussen Weesp en Almere. Pas per 2023 kunnen echte verbeterstappen worden gemaakt, zo lees ik in de brief. Is dat toch niet best wel laat? Ik ben onlangs op werkbezoek in de regio geweest en heb gemerkt dat daar echt zorgen zijn over de drukte. Men heeft de angst dat mensen zullen overstappen van het openbaar vervoer naar de weg, wat dan weer tot files zou kunnen leiden. Je zou die mensen dan ook kwijt zijn voor het openbaar vervoer, terwijl het meer verbinden van die twee steden via het openbaar vervoer eigenlijk onderdeel uitmaakt van de visie zoals die er ligt.

Kan de Minister voorts aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de ontwikkelruimte voor de Marker Wadden? Er zijn ook andere vragen gesteld over de Marker Wadden. Ik sluit me daar graag bij aan. Wat is de stand van zaken en hoeveel ontwikkelruimte levert het op? Ik ben ook benieuwd of het schrappen van de plannen met betrekking tot het Oostvaarderswold invloed heeft op RRAAM.

Ik zal het kabinet natuurlijk niet vragen om nog meer naar buiten te brengen voor Prinsjesdag, maar laten we dan een theoretisch perspectief schetsen. Zou een korting op de 300 miljoen of een verdere korting op het Infrastructuurfonds RRAAM kunnen raken of is dat, gezien de systematiek en de planning, uitgesloten?

De heer **Van Gerven** (SP): Voorzitter. Ik bied mijn excuses aan voor het feit dat ik iets te laat was. Ik wil allereerst een woord van dank uitspreken aan het adres van mevrouw Jacobi als rapporteur. Zij is hier aanwezig, dus ik doe dat, naar ik aanneem namens alle parlementsleden, bij dezen. Ik ben voor het eerst aanwezig bij een debat over RRAAM en constateer naar aanleiding van de stukken dat het kennelijk al lang geleden is dat we via een algemeen overleg over het onderwerp gesproken hebben. Volgens mij is dat ergens in 2011 geweest. Dat is opvallend voor een groot project, want ik heb begrepen dat de Kamer er in zo'n geval bovenop zit. Maar goed, dat gevoel kreeg ik bij dit project. Misschien kan het kabinet nog eens aangeven hoe het aankijkt tegen de status van een groot project? De SP-fractie heeft daar overigens geen duidelijk oordeel over. Ik heb begrepen dat sommige fracties zeggen dat die status er zeker aan gegeven moet worden, maar hoe ziet het kabinet een en ander? RRAAM bevat natuurlijk allerlei plannen die ernstig gedwarsboemd worden door de crisis. Er zijn heel veel ambities, maar als het allemaal wat minder gaat met het geld, sterven ideeën wellicht in schoonheid. De vraag is dus of alle geschetste plannen reëel en haalbaar zijn. Ik wijs bijvoorbeeld op de voorgenomen bouw van 60.000 woningen in Almere. Is dat een reële zaak? Nu kun je ook wel ergens woningen neerzetten. Maar ja, er moet ook werk zijn. Is daar nog iets over te zeggen? Dat zal dan toch gelijk op moeten gaan.

Ik heb nog een aantal punten. Ik wil allereerst iets zeggen over het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem Markermeer-IJmeer. Wij vinden het een goede zaak dat prioriteit wordt gegeven aan maatregelen die nodig zijn voor het halen van de Natura 2000-instandhoudingsdoelen. Ik heb begrepen dat het geld voor de eerste fase bij elkaar gebracht is. Dat vinden wij een positieve ontwikkeling.

De SP heeft nog wel een vraag over het openbaar vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad. De SP heeft daar toch de nodige reserves

bij. Ik heb begrepen dat het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer niet is geraadpleegd en niet heeft ingestemd met de plannen. Dat is toch wel vreemd. Je zou toch zeggen dat de vertegenwoordigers van de toekomstige gebruikers daar ook hun zegje over mogen doen. Ik heb signalen ontvangen dat het een suboptimale oplossing is. Ik hoor daarop graag een reactie van het kabinet.

De vergadering wordt van 14.26 uur tot 14.35 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen het algemeen overleg. We hebben afgesproken dat de Staatssecretaris de vragen en opmerkingen over OV SAAL zal behandelen. Als er op dat punt nog nadere vragen zijn, moeten die meteen gesteld worden omdat de Staatssecretaris daarna de vergadering zal verlaten.

Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik zal bij de beantwoording de volgorde van de sprekers hanteren en begin dus met de inbreng van de heer De Rouwe. Hij heeft gevraagd hoe het mogelijk is dat er voor OV SAAL nu veel geld aan ERTMS wordt besteed en dat er wordt vooruitgelopen op de bredere uitrol van ERTMS. Uit de onderzoeken blijkt dat we voor OV SAAL ERTMS nodig hebben. In het kader van de specifieke verkenning is een raming gemaakt die uitkomt op 225 miljoen. Die heb ik binnen de OV SAAL-middelen ook gereserveerd. Dat komt bovenop de 2 miljard die ik voor ERTMS had gereserveerd. Dit is ook al eerder in een algemeen overleg met de Kamer besproken en ik heb er op 5 april een brief aan de Kamer over gestuurd. Dat is aan de orde geweest tijdens het bespreken van de reservering van 2 miljard voor ERTMS. Die uitrol zal natuurlijk wel in nauwe samenhang met de Railmap ERTMS plaatsvinden. Het wordt ook door de sector onderschreven dat deze corridor als eerste moet worden aangepakt. Op die manier sluit dat dan weer aan op elkaar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Bij de 2 miljard die wij gereserveerd hebben voor dit grote project dat aanstaande is, hebben we met elkaar gewisseld dat we nog niet precies de kosten daarvan wisten. Dat was ook logisch. Hoe kan het dan zijn dat deze raming van 225 miljoen kennelijk wel betrouwbaar is? Of is hierin nog sprake van grote marges?

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is specifiek naar dit traject gekeken. Een onderdeel daarvan is het proefproject. Wij denken dat er bij deze raming sprake is van een kleine marge.

De heer **De Rouwe** (CDA): Welke marge?

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei, is dat een kleine marge. Er is nog niet vastgesteld dat die 225 miljoen de specifieke kosten zullen zijn, maar is er al wel een begroting gemaakt van de eventuele kosten. Dan komt men op 225 miljoen uit. Het kan dan ook bijvoorbeeld 210 of 230 miljoen worden. Ik denk aan dat soort marges.

De heer De Rouwe heeft gevraagd of de behandeling van dit onderwerp kan worden uitgesteld en in november in het kader van het MIRT kan plaatsvinden, omdat de Locov-partijen niet geraadpleegd zijn. Ik stel voorop dat ik niet ga over de behandeling van de onderwerpen in de Kamer, dat is geheel aan de Kamer, maar ik merk op dat wel is gesproken met Locov-partijen. In de zomer is het Locov niet bij elkaar geweest, maar is uiteraard met de NS en ProRail hierover gesproken. Er is ook gesproken met de Consumentenbond, maar die had geen belangstelling voor datgene wat voorlag. We hebben voorts gesproken met de ANWB en we hebben ook zeer uitgebreid gesproken met ROVER. Dat is geen bijeenkomst geweest van een halfuurtje, maar dat is een zeer uitgebreide

bijeenkomst geweest, ook met meerdere mensen van ROVER. Op die manier heb ik hun argumenten ook mee kunnen nemen in het besluit. Los daarvan zijn de planstudie en de hele studie uiteraard met het Locov in de reguliere overleggen doorgenomen. De partijen zijn dus geraadpleegd, en ook zeer uitgebreid, alleen niet in de samenhang van het Locov omdat dat niet bij elkaar kwam in de zomer.

De regio had ook aangedrongen op een snel besluit. En ik wilde zelf ook een snel besluit nemen, omdat we nu uiteindelijk zover zijn dat het besluit ook genomen kon worden. Het leek mij niet nodig om dat dan langer uit te stellen. Maar nogmaals, als de Kamer besluit om het in november bij het MIRT te bespreken, dan is dat natuurlijk aan haar.

Gevraagd is of aanvullende maatregelen worden genomen bij Almere Poort. We hebben in dat brede overleg inderdaad met de bestuurders van Almere gesproken over Almere Poort. In het verleden waren er in het kader van het Herstelplan Spoor middelen voorzien voor de partiële viersporigheid bij station Poort. Deze viersporigheid is bij het huidige besluit niet nodig. Eerder dit jaar is afgesproken dat deze middelen gereserveerd zouden blijven voor eventuele oplossingen met viersporigheid, maar voor de nu gekozen oplossing met Weesp en OV SAAL is dat budget niet nodig. Ik heb wel tegen de regio gezegd dat ik het belangrijk vind dat we in ieder geval duidelijk krijgen wat dan de problemen kunnen zijn bij Almere Poort. Wij zullen die informatie dus uitwisselen en daarover spreken. Ik wil dat echter wel zien in het kader van de Lange Termijn Spooragenda. We zijn nu aan het kijken welke projecten nodig zijn om aan de doelen van de Lange Termijn Spooragenda te voldoen, maar ik zal hier specifiek Almere Poort in meenemen. Als zich daar andere problemen of knelpunten voordoen, zal ik daar nadere afspraken over maken.

De heer De Vries heeft een vraag gesteld over de toezegging om snel uitvoering te geven aan het besluit. Het spoor moet ook zo snel mogelijk worden gebruikt. Hij noemde in dit kader de nachttrein, want dan hoor je er echt bij. De heer De Vries onderschrijft de behoefte van de regio, de sector en mijzelf om snel aan de slag te gaan. Ik heb al gezegd dat ik het besluit ook graag wilde nemen, omdat er nu gewoon gehandeld moet gaan worden. Ik hoop dan ook dat de Kamer het snel bespreekt. Ik kan de Kamer toezeggen dat wij nu direct aan de slag gaan met de planstudie en dat we het spoor zo snel mogelijk zullen gebruiken voor hoogfrequent spoor. Ik zal daarover afspraken maken met de sector en ik zal de mogelijkheden voor een nachttrein specifiek in mijn afweging meenemen. Mevrouw Van Veldhoven vroeg of 2023 niet te laat was en of de frequenties niet eerder omhoog zouden moeten. Met de dienstregeling die na het gereedkomen van de korte termijn OV SAAL-maatregelen is voorzien, hebben we tot ver na 2025 capaciteit. Maar met het huidige OV SAAL-besluit willen we al vroegtijdig, namelijk vanaf 2023, een zeer aantrekkelijk vervoersproduct mogelijk maken. Dan heb ik het dus over echt spoorboekloos rijden. Ik heb daarvoor al een aantal argumenten aangegeven. Het is zaak dat mensen niet overstappen op het vervoer per auto. Hiermee wordt dan ook een belangrijke impuls gegeven voor die ruimtelijke ontwikkeling. Zo past OV SAAL in een breder kader.

De heer Van Gerven heeft vragen gesteld over de raadpleging van het Locov. Ik heb daar zojuist al op geantwoord naar aanleiding van vragen van de heer De Rouwe. De heer Van Gerven heeft zich aan het eind van zijn betoog afgevraagd of de gekozen oplossing suboptimaal zou zijn. Wij hebben gekeken naar de oplossing. De oplossing Weesp is de beste keuze. Het alternatief met viersporigheid bij Almere vergt een infrastructuurinvestering van 300 miljoen en zorgt voor twee minuten minder reistijd. Dat is voor mij echt geen optie. Om invulling te geven aan de ambitie van het hoogfrequent spoor is aanvullend nog een investering nodig. Dat is een bedrag van 300 miljoen. Dan heb ik dus 300 miljoen aan infrastructuurkosten voor twee minuten plus voor het PHS 300 miljoen. Dat is samen



600 miljoen. Als je dan kijkt naar de MKBA ten opzichte van Weesp en dat vervolgens bij elkaar optelt, dan is de uitkomst van de MKBA en de investering echt bijzonder onrendabel. Als je dan kijkt hoe Weesp uit de MKBA komt en welke oplossing dat op lange termijn biedt, ook voor de vraagstukken die er liggen, met de opmerking dat we het vanaf 2023 een heel aantrekkelijk product willen maken, dan is de oplossing Weesp de meest flexibele en robuuste oplossing. We hebben daarvoor ook brede steun vanuit de regio. We hebben bij het overleg ook de regio Noord-Nederland en de regio Oost-Nederland betrokken. We hebben dus niet alleen gesproken met de wethouders van gemeenten binnen het RRAAM-traject. Dat gebeurde overigens mede op verzoek van die wethouders. Ik denk dat dit heel goed is. Al eerder werd opgemerkt dat het een centrale regio is waar veel gebeurt. Als je besluiten neemt over het spoor in die regio, is het belangrijk dat andere regio's die daarop aangesloten zijn, bij de besluitvorming betrokken worden. Immers, als je daar drukt, kan het ergens anders bewegen. Sterker nog, we hebben gezegd dat de spelers van OV SAAL ook zouden moeten worden betrokken bij de discussie over het goederenvervoer met Oost-Nederland. Dan kan worden bezien hoe een ander met elkaar kan worden verbonden.

De heer **Van Gerven** (SP): Die meerkosten van 300 miljoen vormen natuurlijk een enorm bedrag. Ik probeer me een en ander voor te stellen. Het gaat om een uitbreiding naar acht sporen in Weesp. Almere is tien of twintig keer groter. Moet je daar dan niet toch meer ondernemen? We zullen in de toekomst waarschijnlijk naar een snelheid van 200 km/u moeten gaan. Dan zit daar een boemeltreintje voor. Hoe lossen wij dat dan op? De Staatssecretaris zegt dat het maar twee minuten winst zou opleveren. Als het echt twee minuten is, dan zou zij gelijk hebben. Dan hebben we het immers nergens over. Mijn vraag is echter toch of de problemen niet veel groter zijn.

Er is ook veel discussie over Almere-Utrecht. Daar doet men nu 45 minuten over, want die intercity's zijn eigenlijk stoptreinen. Ik meen dat alleen Hollandsche Rading wordt overgeslagen. Moet daar ook niet iets gebeuren?

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Van Gerven spreekt over de viersporigheid in Almere ten opzichte van de achtsporigheid bij Weesp. Het is de bedoeling dat we in een totaalplaatje de reiziger optimaal bedienen en dat we kunnen opschalen naar meer treinen. Op het moment dat we voor viersporigheid bij Almere gaan, hebben we eerst 300 miljoen nodig voor het spoor en dan nog 300 miljoen om sneller te kunnen rijden. Dat is 600 miljoen. Voorts hebben we een MKBA met een slechte score van 0,2. Als je die investering neerzet ten opzichte van de MKBA en de langetermijnoplossing in relatie tot onder andere de groei en je kijkt dan naar Weesp, dan zie je dat Weesp een veel robuustere uitkomst heeft. De MKBA van Weesp heeft een veel hogere uitkomst. Die ligt tussen 1 en 2. We kunnen dan vanaf 2023 de ophoging van het aantal treinen en van het comfort voor de reiziger om sneller en spoorboekloos te kunnen reizen, garanderen. Als je die afwegingen naast elkaar zet, dan kan ik me heel goed voorstellen dat er nog steeds aanhangers zijn van de viersporigheid in Almere. De wijze waarop wij met de regionale bestuurders samenwerken en de afwegingen die we, gehoord hebbende alle partijen, maken, zijn voor mij dan echter heel belangrijk. Daarom is heel bewust voor de robuustheid van de lange termijn van Weesp gekozen.

Er is voorts een vraag gesteld over Almere-Utrecht. Daar heb ik op dit moment geen antwoord op. Ik vraag me af of dat wel binnen OV SAAL valt.

De heer **Van Gerven** (SP): Het valt er inderdaad buiten. Almere-Utrecht is wel een groot probleem. Wellicht kan Staatssecretaris die vraag

meenemen, zodat het een keer kan terugkomen bij een algemeen overleg over het spoor en dergelijke. Mij is namelijk ter ore gekomen dat dit wel een wezenlijk knelpunt is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daarop kan ik heel snel terugkomen, want we hebben volgende week een algemeen overleg over het spoor. Ik stel voor dat ik het antwoord tijdens dat overleg geef.

De **voorzitter**: Dat lijkt me een goed voorstel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het besluit over OV SAAL is natuurlijk recentelijk genomen. Mogen we daar ook uit afleiden dat eventuele verdere bezuinigingen op het Infrastructuurfonds gegarandeerd OV SAAL niet zullen raken?

Staatssecretaris **Mansveld**: De beslissing is genomen en de middelen zijn gereserveerd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik heb nog twee punten. Als het gaat om OV SAAL en Almere, heb ik niet zo veel zorgen over de lange termijn. De grote problemen spelen natuurlijk op dit moment. Ik noem de overvolle treinen en de files die daar ontstaan. Kan de Staatssecretaris toch iets meer zeggen over de komende jaren? Het gaat te veel over de jaren na 2020. Daar heb ik wel vertrouwen in. Mensen maken zich nu echter zorgen over de komende tien jaar. Het zou goed zijn om op dit punt een update te krijgen. Dat mag nu, maar die update kan eventueel ook tijdens het algemeen overleg over het spoor worden gegeven.

Een ander punt betreft Weesp. Ik hoor het pleidooi van de heer Van Gerven en ik zie ook de MKBA die gewoon niet goed uitpakt voor Almere. Is daarmee de kous echt helemaal af? De MKBA scoort immers net in de min. Zijn er nog andere quick wins mogelijk? Hoe intervenueert de forse uitbreiding van Weesp met de binnenvaart en de brugbediening? Ik hecht belang aan de uitbreiding van het spoor, maar ik maak me ook zorgen over de schonere en duurzame binnenvaart. Zou die het kind van de rekening kunnen worden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga ervan uit dat de heer De Rouwe op de Vechtbrug doelt. Wij kunnen voor 96% de problemen van de Vechtbrug oplossen. Die brug is namelijk grotendeels in gebruik op de momenten dat er minder treinen rijden. Dat is in de zomervakantie, et cetera. We kunnen 96% van de problemen daar dus elimineren. Dat hebben we ook met de regio zelf onderzocht.

De heer De Rouwe maakt zich zorgen over de komende tien jaar. We willen natuurlijk iedereen maximaal faciliteren als het gaat om het aantal treinen, het comfort van de treinen en de reistijden. Wat de korte termijn betreft, gaat die investering van 900 miljoen in OV SAAL gewoon door. De NS monitort momenteel wat er wel en niet gebeurt met de hoeveelheden reizigers. De NS kijkt of er extra treinen toegevoegd kunnen worden op de momenten dat dat nodig is. Dat gebeurt dus niet door de dag heen, maar op de piekmomenten. Die monitoring vindt plaats en daar wordt op dit moment naar gekeken.

De heer De Rouwe heeft voorts een vraag gesteld over de MKBA Weesp versus Almere.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het verschil is zo klein.

Staatssecretaris **Mansveld**: Nee, het verschil is heel groot.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is toch – 0,2?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is 0,2 versus een uitkomst tussen de 0,7 en 2. Dat is een heel groot verschil.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat begrijp ik.

De **voorzitter**: Misschien kunt u even toelichten hoe u de resultaten van de MKBA interpreteert?

De heer **De Rouwe** (CDA): De twee varianten liggen nu naast elkaar. Het is het een of het ander. Die afweging moet worden gemaakt. Dat hoeft echter helemaal niet. Weesp moet aangepakt worden. Dat is terecht. Er is sprake van een positieve uitkomst van de MKBA en er is echt sprake van problemen. Daarover bestaat geen discussie. Maar is het niet een valse tegenstelling om uitsluitend die twee varianten tegen elkaar af te wegen? Het probleem in Almere bestaat immers nog steeds. De uitkomst van de MKBA is inderdaad nogal negatief. Mijn vraag was echter: zijn er quick wins of zijn er andere mogelijkheden om het probleem dat daar nog steeds bestaat, op te lossen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is natuurlijk niet alleen een afweging naar aanleiding van de MKBA geweest. Er is ook gekeken naar de groei van de woningbouw en het aantal inwoners, dus naar het aantal potentiële reizigers. Toen er vervolgens vertraging optrad in de groei, leidde dat in combinatie met de MKBA en de benodigde financiële investering ertoe dat die viersporigheid uit beeld raakte, gewoon omdat Weesp veel robuuster was en omdat daarmee op de lange termijn de problemen worden opgelost. Dat is dus de afweging geweest. Het gaat dan dus om meerdere punten: de MKBA, de financiën en het probleem dat opgelost moet worden. Welke oplossing was er ook alweer voor welk probleem? Die afweging is grondig en breed gemaakt. Ik weet dat niet iedereen even gelukkig is met deze uitkomst, maar dat zou andersom wellicht ook het geval geweest zijn. Ik heb alleen de inhoudelijke argumenten gebruikt om tot een afweging te komen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Daarmee is de kous voor Almere echt af voor de Staatssecretaris? Daarmee sluit zij het dossier?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb gezegd dat de viersporigheid bij Almere niet aan de orde is. Ik heb daar echter ook bij gezegd: op dit moment. Dat betekent niet dat op lange termijn de viersporigheid bij Almere per definitie voor mij weer aan de orde is, maar je zult wel moeten kijken hoe een en ander zich ontwikkelt. Hoe ontwikkelt bijvoorbeeld de groei zich? Moet je dan op enig moment opnieuw naar andere oplossingen gaan kijken? Het is niet zo dat alles hiermee definitief is. Ik kan mij voorstellen dat we in 2018 of 2019 een trend zien, dat we nieuwe gegevens hebben en moeten kijken wat er moet worden gedaan om verdere ontwikkelingen mogelijk te maken.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik heb de Staatssecretaris horen zeggen dat aanvullende investeringen in Almere Poort weliswaar afgewogen worden in een breder verband, maar dat die niet van tafel zijn. Ik denk dat dit ook mede een antwoord is op de vraag van de heer De Rouwe. Ik heb er dus wel vertrouwen in dat met deze maatregel de capaciteit zodanig wordt dat de hoge frequentie die nodig is in Almere, uiteindelijk bereikt kan worden.

De **voorzitter**: Ik merk in de richting van de heer De Vries op dat we daar uiteraard altijd in geïnteresseerd zijn, maar dat dit overleg vooral bedoeld is voor de beantwoording van vragen.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik ben oud-bestuurder. Ik heb daar nog een beetje last van.

De **voorzitter**: Ja, dat merk ik! Maar toch, dank voor dit statement.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Terecht vroeg de heer De Rouwe wat er de komende tien jaar zal worden gedaan. Wat doen we nu met de overvolle treinen waar mensen in de regio zich echt zorgen over maken? Het is goed om te horen dat er al naar gekeken wordt. Wanneer horen we daar iets over? Kunnen we voor het eind van het jaar in ieder geval horen wat de analyse is en aan welke oplossingsmaatregelen gedacht wordt? Dan weten de mensen in de regio dat ook.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet op dit moment niet over welke periodes de NS aan het monitoren is. Als dat tot volgende zomer is, dan is dat tot volgende zomer. Op het moment dat de NS daar consequenties aan verbindt of er oplossingen voor heeft, dus op het moment dat de monitoring leidt tot daadwerkelijke stappen, zal ik dat aan de Kamer meedelen. Daar heb ik geen enkel probleem mee. Ik weet nu echter niet welke termijn de NS hanteert voor de monitoring.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we in een procedurevergadering even kijken wat een logisch moment zou zijn om die informatie van de Staatssecretaris te krijgen. Zij kan dan vervolgens ingaan op de haalbaarheid daarvan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Precies, want ik vind de houding van de Staatssecretaris iets te afwachtend. Ik kan me voorstellen dat de Staatssecretaris de informatie nu niet voorhanden heeft. Dat is ook geen enkel probleem. Misschien kan zij voor het algemeen overleg over het spoor van volgende week bij de NS navraag doen over die monitoring. Mocht dat niet lukken, dan neem ik graag het voorstel van de voorzitter over.

De **voorzitter**: Ik dank de Staatssecretaris voor haar bijdrage aan het debat. Ik verleen haar decharge om zich elders in te zetten voor het landsbelang.  
Het woord is aan de Minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik ben blij dat we het hierover kunnen hebben, want het is toch wel een heel mooi groot project. Terwijl de kranten gedomineerd worden door de vraag wie met wie over het strand wandelt, zijn dit toch zaken die voor de komende dertig jaar bepalen hoe ons land eruitziet. Maar ach, wellicht dat na deze commissievergadering de voorpagina's daar morgen alsnog vol mee staan.

Ik wil graag met de commissieleden over de inhoudelijke vraagstukken praten, over de verstedelijking, de bereikbaarheid, de natuur, en dat alles in samenhang, maar ik wil toch maar even starten met de vorm en de status van groot project, want daar zijn eigenlijk de meeste vragen over gesteld. Ik wil eerst even heel kort in herinnering brengen hoe het ook alweer allemaal zo gekomen is. Deze ontwerpprijsstructuurvisie is voortgekomen uit een discussie die al veel eerder heeft plaatsgevonden. Er moesten in de brede Randstad 440.000 woningen komen, wat betekende dat goed moest worden gekeken in welke gebieden wat zou moeten worden opgevangen. Daarbij kwam toen ook Almere in beeld. Toen kwam terecht ook de discussie los, waarbij mensen zeiden: laten we het nu niet meer zo doen als bij Leidsche Rijn is gebeurd, waar eerst gebouwd werd en pas daarna werd gekeken wat er allemaal nog meer nodig was. Er moest een integrale aanpak komen. Zo is het ook echt

gestart. Een van de woordvoerders merkte op dat het nu vooral gaat over de aantallen te bouwen woningen, maar dit project, dit integrale project, is nu juist opgezet om ook de bereikbaarheid, de stedelijke ontwikkeling en de gevolgen daarvan voor de economische ontwikkeling, de sociaal-economische vraagstukken en de natuur daarbij te betrekken. Daarom is voor een integrale aanpak gekozen.

De afgelopen jaren is echter gebleken dat de wereld er iets anders uit is gaan zien dan we in het verleden dachten. We kunnen niet zomaar met een bulldozer aan de gang gaan, ongeveer 60.000 woningen neerzetten en dan meteen ook de natuur daaromheen en de ontsluiting van dat gebied realiseren. De economie ontwikkelt zich iets rustiger. Dat betekent ook dat je met elkaar goed moet kijken hoe je een project zo kunt opzetten dat de stip op de horizon gehandhaafd blijft, dus dat de visie, het eindbeeld dat je voor ogen had, blijft bestaan, maar dat je dat tegelijkertijd op een zodanig manier inricht dat je dat stapsgewijs kunt doen als de vraag uit de markt er is en als de budgetten er zijn. Zo kan men dan gezamenlijk, stap voor stap, tot dat einddoel geraken.

Een aantal sprekers heeft het gehad over die stip op de horizon.

Sommigen zaten in een bootje waarbij de horizon steeds verder weg bleek te zijn. Ik vind het heel gevaarlijk om de horizon te fixeren, want dan val je vervolgens keihard met je bootje naar beneden als je daar aangekomen bent. Kortom, welk beeld je daar ook voor wilt kiezen, wij zeggen uiteindelijk met die ontwerprijsstructuurvisie: dit is waar wij naartoe willen. Als ik zeg «wij», dan bedoel ik niet alleen het Rijk. We hebben dat gedaan samen met de brede regio. We hebben allemaal aan tafel gezeten, ook samen met de omwonenden en het bedrijfsleven. Het is een heel interactief proces geweest. Wat mij betreft, is het een heel goed voorbeeld van de wijze waarop je dat soort dingen ook in de toekomst kunt doen. Vind ik dat dit ook voor altijd een groot project moet blijven? Ik denk daar genuanceerd over. Sterker nog, ik heb tijdens een vorig overleg met de commissie gezegd: de Kamer zou kunnen heroverwegen of zij het nog een groot project moet laten zijn. Aan het begin, bij de basisrapportage, hebben we met elkaar gedefinieerd dat de status van groot project eindigt met de rijksstructuurvisie. Die wordt nu ook geleverd aan de Kamer. Althans, we beginnen met een ontwerprijsstructuurvisie. Het vervolg bestaat uit een aantal projecten die soms kort in de tijd maar soms ook vrij lang in de tijd nog zijn beslag krijgen, waarbij het accent echt veel meer gaat verschuiven naar de regio. Bij de woningbouwopgave is het natuurlijk zeer belangrijk dat de regio heel specifiek inspeelt op de behoeftes en mogelijkheden die er zijn en op de afspraken die kunnen worden gemaakt met ontwikkelaars om gefaseerd uit te rollen. De ontwikkeling van Almere Oosterwold is daarvan een voorbeeld.

Er liggen voor deze Kamer, voor mij, maar ook voor de andere ministeries voor de komende jaren geen grote inhoudelijke of financiële besluiten waar wij met elkaar een rol in gaan spelen. Dat was natuurlijk wel de gedachte achter de basisregeling grote projecten en de procedures die erbij horen. Het is uiteindelijk aan de Kamer om een besluit te nemen. Ik ben ten volle bereid om informatie te leveren, maar ik denk ook dat dat op meer manieren kan. Daar is niet per se de status van groot project voor nodig. Als de Kamer daar wel voor kiest, dan vraag ik haar om een nieuwe uitgangspuntennotitie te maken. We moeten bepalen waarover we gaan communiceren.

De vraag van de heer De Rouwe over het MIRT was terecht. Het MIRT is natuurlijk de plek voor diverse investeringen, tegenwoordig niet meer alleen in bereikbaarheid maar ook in ruimte. Tegenwoordig zitten ook EZ en BZK veel meer aan tafel. We zijn bezig met gebiedsagenda's. Dat wordt dus al steeds meer een integrale aanpak. Zo zou je ook vanuit het MIRT natuurlijk heel goed over dit soort projecten kunnen praten. Voorts noem ik de SVIR, de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. We hebben vorig jaar met elkaar geconstateerd welke ruimtelijke bevoegdheden we bij de

provincies neerleggen. Wij hebben ook dertien nationale belangen benoemd. Een van die nationale belangen was de Noordvleugel. Dat betekent dus dat we ook van rijkswege, ook wanneer we weer praten over de uitvoering van de SVIR, een moment hebben waarop we dat integraal met elkaar kunnen bekijken.

Nogmaals, het is aan de Kamer om daarover een besluit te nemen. Ik voorzie haar graag van informatie. Ik heb even over de duim berekend dat dit drie tot vijf fte vanuit I en M betekent, maar er zijn ook nog enkele andere ministeries bij betrokken. Ik zet die fte ook graag op andere projecten in, want ook bij andere projecten zoals de SVIR en het MIRT is sprake van een soort integrale coördinatie. Ik geef de Kamer dat mee. Ik heb begrepen dat dit binnenkort intern aan de orde zal komen.

Er is gevraagd of niet het risico bestaat dat de coördinatie met de andere ministeries dan wegvalt. Hoe verloopt dat dan eigenlijk met de andere ministeries? Worden de afspraken dan wel goed ingevuld? Het Rijksvastgoedbedrijf wordt bijvoorbeeld betrokken bij de ontwikkeling van Oosterwold en Centrum Weerwater. EZ is betrokken bij de ondersteuning van de economische ontwikkeling en het verbeteren van de natuurkwaliteit. Mevrouw Dijkema was het Kamerlid dat zich voor mevrouw Jacobi bezighield met het toezicht op het grote project. Zij sloeg mij toentertijd regelmatig om de oren met de vraag of de sociaaleconomische en de economische effecten wel voldoende werden meegenomen. Het is toch prachtig dat zij nu heel dicht bij het vuur zit. Het zou toch in ieder geval moeten lukken op deze manier. Ik denk dan ook dat de status van groot project niet de belangrijkste factor is om het project te laten slagen. We zullen voor het vervolg afspraken maken met de verschillende ministeries, maar ook met de regio. Daarbij gaat het onder meer om de verantwoordelijkheden en de acties ten behoeve van de uitvoering. Deze zullen dan ook worden verwoord in de overeenkomst die de Kamer eind dit jaar zal ontvangen.

Er is gevraagd of we de rijksstructuurvisie nu wel zouden moeten vaststellen terwijl de uitvoeringsovereenkomst er nog niet ligt. Ik wijs erop dat dit de ontwerprijsstructuurvisie is. Die breng ik hier, omdat de Kamer daarover een oordeel moet geven. De Kamer kan tegen mij zeggen dat het goed is en dat er sprake is van een goede coördinatie. Zij kan ook aangeven dat zij iets heel anders voor ogen had, dat ik er dus niks van gebakken heb. Daarom ligt de ontwerprijsstructuurvisie nu voor. We gaan nu aan de slag met het maken van de uitvoeringsagenda en wij willen de rijksstructuurvisie, dus het definitieve ontwerp, en de uitvoeringsagenda tegelijkertijd vaststellen. Het bestuurlijk overleg zal op 13 november plaatsvinden. We zullen kijken of we daar vlot uitkomen of dat we nog wat dingen te doen hebben. Dan zullen we daarna naar de Kamer komen.

Tot zover mijn reactie op de vragen over de organisatie, de vormgeving en de status van groot project.

Ik wil vervolgens ingaan op de vragen over financiën. Daarna ga ik verder met de stedelijke ontwikkeling, de bereikbaarheid en natuur. Dat zijn volgens mij de belangrijkste andere onderwerpen.

De Kamer heeft terecht gevraagd of ik de Kamer kan informeren over de risico's. De Kamer ontvangt met regelmaat voortgangsrapportages. Daarin wordt informatie gegeven over de risico's. Wij maken daarbij steeds een onderscheid tussen de korte en de middellange termijn – dat is tot circa 2025 – en de periode daarna. Voor de korte en de middellange termijn hebben we budget gereserveerd. Voor de weg Schiphol–Amsterdam–Almere is dat circa 4 miljard. Voor het OV op de SAAL-corridor is dat 1,4 miljard. Voor de stedelijke bereikbaarheid van Almere is 142,5 miljoen gereserveerd en voor de natuurmaatregelen is dat zo'n 60 miljoen. Er is in totaal dus circa 5,7 miljard gereserveerd. Voor de lange termijn zijn natuurlijk andere maatregelen nodig. Wij voeren in dat verband ook discussies, bijvoorbeeld over de vraag of er wel

of geen IJmeerverbinding moet komen. Ook verdere natuurmaatregelen worden besproken. Dat zal ook in zo'n adaptief proces steeds verder vormgegeven moeten worden. We denken in ieder geval aan het opzetten van een financiële voorziening waarin de opbrengsten van bijvoorbeeld publieke grondopbrengsten voor zo'n 15.000 woningen gebracht kunnen worden. Dat zal ook deel moeten uitmaken van de uitvoeringsuitspraken. Er moeten ook andere discussies worden gevoerd. De heer Litjens heeft gevraagd hoe het staat met het ministerie van BZK. Daar speelt bijvoorbeeld dat steden op dit moment niet beloond worden voor areaalontwikkeling. Hoe ga je daarmee om? Moet je dan het hele Gemeentefonds anders inrichten of moet je daar een andere oplossing voor verzinnen? Daar is de Minister van BZK nu mee bezig. Hij zal de Kamer daar te zijner tijd een brief over sturen.

De heer De Rouwe heeft nog een vraag gesteld over het Fonds Stedelijke Vernieuwing. Je hebt met elkaar afspraken gemaakt over tempo, potjes en de wijze waarop dat geld besteed zal worden, maar als er uiteindelijk op termijn minder geld is, dan zullen ook de ontwikkelingen minder snel moeten gaan. Daarmee worden dan de risico's in de hand gehouden.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Almere vraagt al zeven jaar om die zekerheid. Ik hoorde de Minister net zeggen dat Minister Plasterk dat te zijner tijd zal regelen. Mijn pleidooi was er nu juist op gericht om die duidelijkheid te krijgen. Als we nu zo'n ambitie vastleggen, dan moeten we er toch echt zicht op hebben dat ook de uitvoering tot stand kan komen. Zegt de Minister hiermee nu dat die duidelijkheid over het Gemeentefonds er ook voor het einde van het jaar is, zodat er echt perspectief is op uitvoering? Of betekent te zijner tijd dat het ook nog langer kan duren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Bij mij aan tafel is dit nooit echt een issue geweest, hoewel wij altijd alles integraal aanpakken. Het zal ongetwijfeld al langer onderhuids gespeeld hebben. Ik hoor van mijn ambtenaar dat de Minister van BZK daar in ieder geval begin volgend jaar een oplossing voor wil hebben. Wat hij doet, betekent ook iets voor alle andere partijen. De heer De Vries moet de complexiteit van zijn vraag dus niet onderschatten.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Als je gemeentegriffier bent geweest, dan ken je dat waterbed.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, ik weet dat Minister Plasterk ermee bezig is. Hij heeft ook gezegd dat hij de Kamer daar graag zelf een brief over wil sturen. Hij heeft op het moment gewoon nog niet de oplossing voorhanden.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik hoor een bevestiging van mijn angst dat voor het vaststellen van de rijksstructuurvisie de financieringszekerheid voor Almere niet helemaal afgegrendeld is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer De Vries pakt er nu één klein onderdeel uit. Dat is de tegemoetkoming bij areaaluitbreiding. Volgens mij zijn de huizen waar de discussie over zal gaan, nog niet gebouwd voor de vaststelling van de rijksstructuurvisie. Ik maak me daar dus minder zorgen over. Het is volgens mij het belangrijkste voor Almere en de regio om te weten wat er uiteindelijk gaat gebeuren aan ontsluitingen en investeringen. Men moet weten of het ontsluiting via de weg of via het spoor is. Men moet weten of het investeringen in natuur zijn of dat het misschien bepaalde andere economische varianten betreft. Dat is volgens mij van belang, dat is meer voor het hier en nu. De vraag van Almere luidt: als wij nu in de toekomst gaan groeien, wat heeft dat

dan uiteindelijk voor consequenties voor onze bijdrage? Dat is een terechte vraag. In mijn optiek hoeft het niet opgelost te worden voordat we een besluit nemen over de rijksstructuurvisie. Misschien is die vraag dan beantwoord. Dat kan ik nu niet zeggen, want dan moet ik voor een ander praten. Dat moet echter niet het grootste issue zijn waarover we met elkaar zouden struikelen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit kopje gaat over de financiën en de risico's. Mijn fractie heeft daarover vragen gesteld, omdat de rapporteur daar eigenlijk niet zo veel over heeft gezegd. Er wordt ook niet zo veel over gezegd in de structuurvisie die voorligt. Ik heb het net even opgezocht. In de structuurvisie staat op pagina 58 zwart op wit dat de gemeente Almere erkent dat er risico's kleven aan de financiële ontwikkelingskant en dat de gemeente die niet wil dragen. Dat staat er letterlijk in: de gemeente wil die niet dragen. Mijn vraag is simpelweg: wie draagt die dan wel en om wat voor risico's gaat het dan? Ik zie de bui namelijk al hangen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik noemde net het voorbeeld van het Fonds Stedelijke Vernieuwing, dat de heer De Rouwe zelf ook heeft genoemd. Stel nu dat daar uiteindelijk minder in komt te zitten. Dan zul je ook je tempo misschien moeten aanpassen. Het mooie van dit programma is nu juist dat het een adaptief programma is. Volgens mij heeft de heer De Rouwe daar zelf in het verleden ook op aangedrongen. We gaan dat met elkaar realiseren en we gaan uiteindelijk ook met elkaar het tempo bepalen. Bij het tempo wordt de markt veel meer dan vroeger de sturende factor. Dus op het moment dat de ontwikkelaar zegt dat hij er heil in ziet, dat hij bereid is om te investeren omdat hij weet dat het afgenomen wordt, kun je weer een reeks woningen bouwen. De rol van de gemeente zal vaak liggen op het vlak van de ontsluitingsmogelijkheden, de riolering en dergelijke. Zelfs daar is de gemeente steeds creatiever in geworden. De heer De Rouwe is vast wel eens op werkbezoek geweest bij zo'n gemeente. Ik wijs op de plannen die er zijn voor sommige wijken om het echt integraal aan te pakken, waarbij ontwikkelaars en bewoners ook medeverantwoordelijkheid wordt gegeven voor ontsluiting en dat soort zaken. Daardoor kun je veel meer realiseren dan wanneer je alleen maar vanuit je eigen potje kijkt. Als het een artikel 12-gemeente gaat worden, zullen we te zijner tijd heel andere discussies hebben. Ik vind het niet zo gek dat gemeenten zeggen dat zij grote rijksvraagstukken niet op hun dak willen hebben en dat zij zich er daarom een beetje van afhouden. Wij zullen tegelijkertijd zeggen: als er aan onze zijde wel budget is maar aan jullie zijde niet, dan gaan wij dat niet automatisch opvullen. Dat zal ook duidelijk zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Laat ik de vraag dan anders stellen. Het staat erin. Er is kennelijk nog geen oplossing voor, anders zou de Minister dat nu gemeld hebben. Kan zij bevestigen dat de gemeente de ontwikkelingsrisico's, waarvoor zij wel verantwoordelijk is, niet wil dragen? Als dit met elkaar besproken is – ik neem immers aan dat je dit met elkaar bespreekt – kan de Minister dan aangeven om welke risico's het gaat, hoe groot die zijn en wie daarvoor op dit moment wel aan de lat staat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Je hebt een ontwikkelingsrisico als je in jaar X zoveel woningen gerealiseerd wilt hebben en daar al verplichtingen voor aangaat zonder te weten of de gemeente werkelijk het geld heeft om die dingen te regelen of dat het Rijk misschien in een heroverwegingsoperatie een belangrijke ontsluiting heeft wegbezuinigd. Dat zeg ik even als voorbeeld. Daarom is dit programma zo mooi opgezet. We doen het stap voor stap, we zeggen met elkaar dat we de volgende stap gaan zetten en bespreken hoe we dat gaan waarmaken. Op het moment dat je als stad meer geld beschikbaar hebt,



kun je misschien ook meer doen en sneller werken, als er behoefte is op de markt. Dan kun je het misschien ook nog iets fraaier vormgeven. Op het moment dat je minder ter beschikking hebt, kun je daar minder aan doen. Ik zie het probleem minder dan de heer De Rouwe, omdat ik denk dat wij aan de knoppen zitten. Wij zetten rijksgeld in om de gemeenten een beetje te helpen om de ontwikkeling te laten plaatsvinden, zoals het inbrengen van grond om woningbouw mogelijk te maken. Dat is voor zo'n stad heel aantrekkelijk. Ook dat begrenzen wij echter. Wij hebben namelijk gezegd dat dit voor 15.000 woningen is.

De heer **Litjens** (VVD): Op het gevaar af te lang te blijven hangen bij een onderwerp dat niet het grootste gedeelte van dit project behelst, het volgende. Inzake de afspraken waaraan ik zojuist refereerde, snap ik dat ik de Minister niet kan houden aan toezeggingen van een collega. Ik begrijp ook dat een structurele oplossing met de gemeente Almere in ieder geval voor een deel zal moeten worden gevonden in een herijkingsoperatie van het Gemeentefonds. Ik ga ervan uit dat wij die op niet al te lange termijn tegemoet kunnen zien van Binnenlandse Zaken. Ik begrijp echter ook dat er voor de kortere termijn, de komende twee jaar, afspraken zijn gemaakt en toezeggingen zijn gedaan. Ik zou het prettig vinden om daarover op niet al te lange termijn duidelijkheid te krijgen. Ook voor de gemeente Almere is het van belang om op kortere termijn voor die twee incidentele jaren duidelijkheid te krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij zijn daarover inderdaad procesafspraken gemaakt. De heer Plasterk heeft mij van tevoren gezegd dat hij graag een brief over de wijze waarop we dat doen naar de Kamer wil sturen. Dat heb ik al eerder aangeboden. Er waren nog andere punten over de financiën. De heer De Rouwe vroeg naar de bijdrages voor Icedome. Hij vroeg of daar RRAAM-gelden naartoe gaan. Sinds de vragen die hij mij gesteld heeft, gaan er op dit moment geen directe of indirecte gelden naar Icedome vanuit RRAAM of vanuit het Rijk. Ik zeg «op dit moment», want je weet nooit hoe het loopt. Ik weet echter dat er op dit moment geen bewegingen zijn die kant op. Ik weet niet of de heer De Rouwe ervoor pleit om dit soort ijsparadijzen nooit vanuit het Rijk een subsidie te geven. Ik neem aan dat dat zijn betoog was. Ik meende dat er wat provinciale voorkeuren in doorklonken. Hierbij is dat in ieder geval niet het geval.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter, ...

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer De Rouwe zijn enthousiasme een beetje tempert, want ik heb hem vrij veel interruptieruimte gegeven. De Minister heeft nog maar een deel van haar betoog gehad. Kunnen wij de resterende vragen en de open eindjes aan het einde doen? Voor de rest kunnen wij dan de vragen per blok doen. Ik zie dat de leden daarmee instemmen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom op stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid. Ik neem die onderwerpen maar even samen, want ze hangen ook erg met elkaar samen. Ik zal natuur wat specifiek behandelen, omdat daarover wat meer technische vragen zijn gesteld. Ook dat is natuurlijk een element van het totaalplaatje waarover wij het hebben. Er werd gevraagd of het programma nog wel uitgaat van de internationale concurrentiepositie en of het niet breder opgesteld moet worden. In mijn optiek is dat de reden waarom wij dit gestart zijn. Als je in Nederland met andere internationale regio's wilt concurreren, moet je je regio's echt versterken ten opzichte van de wijze waarop de huidige provincies er nu uitzien. Dat is ook terug te zien in het regeerakkoord. Daarin staan ook beelden hoe dat moet. De discussie over de grens is

altijd complex. Laten wij dan maar beginnen vanuit de inhoud. Dat doen wij hier. Wij zijn er hard mee bezig om agglomeratiekracht in samenhang te bewerkstelligen door te kijken naar de potentie van economische groei. Voorheen werd deze stad – ik durf het bijna niet te zeggen met de wethouder in de zaal – toch een beetje betiteld als slaapstad voor Amsterdam. Nu zeggen wij natuurlijk: als je zo groot bent en wordt, moet je je eigen economische activiteiten aantrekken. Je moet er dan wel goed over nadenken hoe je dat doet. Wij hebben in het verleden ooit weleens kantoorpanden naar Groningen verplaatst vanuit de gedachte dat Groningen daarmee een enorme economische boost zou krijgen. Tien jaar later zitten ze echter allemaal weer aan de Zuidas. Je moet er dus goed over nadenken welk type werkgelegenheid goed bij je past en wat voor type mensen je hebt. Ik heb begrepen dat er heel veel bèta's in die regio zitten. Wat ga je daarmee doen? Ook zitten er veel ICT'ers.

De **voorzitter**: Die moet je koesteren!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat sowieso. Maar hoe ga je ervoor zorgen dat je daarop inspeelt met je economische activiteiten? Wat doe je met het topsectorenbeleid? Wat valt er in zo'n regio te doen en wat niet? Ik weet dat EZ daarover nadent samen met de regio.

Hetzelfde geldt voor bereikbaarheidsvraagstukken. Ja, natuurlijk is het een ideale droom dat alles met alles verbonden is, althans voor Ministers van Infrastructuur en Milieu, maar het moet ook allemaal kunnen. Daarover hebben wij het straks als wij de bereikbaarheid bespreken. Ook daarover denk je met dit plaatje natuurlijk wel na. Wat moet er gebeuren als alles groter wordt? Hoe verbinden wij dan alles met alles?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik heb een vraag over de visioenen ten aanzien van economische kracht en agglomeratiekracht. Ik ben blij dat de Minister mijn woorden wat betreft ambitie overneemt. Wat dat betreft zitten wij op dezelfde lijn. In de discussie over het groot project en de gang van zaken rond de Omgevingswet, zei de Minister dat er steeds meer gedecentraliseerd wordt. Volgens mij past het helemaal overlaten van zo'n ambitie aan de regio niet bij het daaraan vasthouden. De Partij van de Arbeid ziet daarbij juist een taak voor het Rijk, namelijk om te stimuleren, te coördineren, de samenhang te bewaken en de agglomeratiekracht te bevorderen. Het heeft niet alleen een economische, maar ook een ruimtelijke component. Vindt de Minister dat daar ook in ruimtelijke zin op te sturen is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik had gehoopt in mijn eerdere betoog over de status van groot project duidelijk te maken dat wij deze regio van nationaal belang vinden. Sterker nog, dat geldt zelfs voor een regio iets groter dan dit gebied, namelijk de hele Noordvleugel. Het is niet voor niets dat wij bekijken hoe wij kunnen opschalen en inhoudelijk kunnen versterken. De Noordvleugel zit bij mij aan tafel bij het MIRT. Wij praten met elkaar over de samenhang en de ontwikkeling van de Noordvleugel. Het Rijk stuurt daar dus op. De vraag is alleen of je er bij MIRT, SVIR en ook nog eens apart bij een RRAAM-project op stuurt. Of doe je dat vanaf nu in de andere twee elementen? Wij bekijken met elkaar waar wij de woningen gaan bouwen en wat dit betekent voor de bereikbaarheid. Wij zien natuurlijk een grote verstedelijking in Nederland. Sommige gebieden worden steeds leger. Andere gebieden groeien steeds meer aan elkaar. Je krijgt dan ook een ander type bereikbaarheid dan je nu misschien hebt. Wij proberen juist om die samenhang goed in beeld te hebben.

Economie is iets complexer. Dat zul je meer lokaal en regionaal moeten doen. Ik probeerde dat net al te zeggen. Wij verplaatsen bedrijven niet,

maar wij creëren wel een goed klimaat. Wij zeggen niet waar zij mogen zitten of niet, maar wij proberen wel om bepaalde gebieden extra te stimuleren of om dingen niet weg te halen op een moment dat het heel erg lastig is. Daarmee doen wij het.

Wat betreft natuur zijn de uitgaven weliswaar gedecentraliseerd, maar het natuurbeleid zit natuurlijk nog voor een groot deel op rijksniveau. Daarbij spelen vragen als: wat wil ik waar ontwikkelen en hoe doe ik dat in samenhang? Ik doe dat en ik vind het van belang. Wij hebben echter al een paar plekken waar wij dit goed en efficiënt doen. Laten wij dat dan ook verder op die manier vormgeven. Het PBL zegt ook dat de bevolkingsomvang en -dichtheid van belang zijn voor de concurrentiepositie. Daaraan werken wij via dit verstedelijkingsprogramma. De bereikbaarheid is daarvoor ook van belang. Daaraan werken wij zowel met spoor als met wegen. Ook is de quality of life van belang. Daar werken wij in ieder geval via de natuurkant aan. Wij proberen dat ook met kennisinfrastructuur en arbeidsmarktfactoren te beïnvloeden waar wij kunnen. Wij hopen dat zich daarmee een heel aantrekkelijk gebied ontwikkelt. De heer Plasterk is ook bezig met de visie voor de hele Noordvleugel. Ook daarin zul je het allemaal zien terugkomen. Ik zeg de heer De Vries dus dat ik niet angstig zou zijn dat wij van rijkswege onze ogen sluiten en zeggen: nou, dit was het project dan, veel plezier ermee. Hij hoeft er ook niet bang voor te zijn dat wij dan over een aantal jaren constateren dat het allemaal uiteengevallen is.

Dat was ook een beetje een antwoord op de vraag over de kip-eidiscussie, al gaat die iets meer specifiek in op de ontsluiting. Ik kan daar heel helder over zijn. Toen wij in het verleden spraken over woningbouw en ontsluiting, dachten wij dat het allemaal veel sneller zou gaan. Dat is gewoon niet het geval geweest. Bij een ontsluiting gaat het, ook al is die in alle doorrekeningen goedkoper geworden, nog steeds om een ongelofelijk groot bedrag. Het is pas noodzakelijk als je zover bent dat je de westkant ook gaat ontwikkelen, het Pampusgebied dus. In de onderzoeken die hieraan ten grondslag liggen, onder andere van de London School of Economics, staat dat we eerst moeten verdichten langs de bestaande as, de A6 en het spoor dus, om zo meer dichtheid en daarmee meer agglomeratiekracht te verkrijgen, voordat we die andere gebieden ontwikkelen. Het duurt dus nog een hele tijd voordat wij die verbinding echt nodig hebben.

Daarbij weten wij ook nog niet of wij de 60.000 gaan halen. Dat is wel de verwachting. Wij maken voor de weg en voor de woningen natuurlijk allemaal capaciteitsanalyses. Afgelopen jaren is het echter anders gelopen dan wij dachten. Niet zo lang geleden dachten wij dat Amsterdam allang boven de 1 miljoen inwoners zou zitten. Ergens halverwege de jaren negentig is dat een heel andere kant opgegaan. Nu zie je daar weer een enorme groei komen. Het is soms gewoon lastig te voorspellen. Om die reden hebben wij niet gezegd dat de IJmeerverbinding er komt. Dat heeft ook een financiële kant. Ik zou niet weten waar ik het budget nu vandaan moet halen. Het heeft echter ook de kant van nut, noodzaak en doelmatigheid. Je moet de keuze pas maken als je ziet dat je haar echt nodig hebt. Het zou heel mooi zijn als dit in de toekomst allemaal verbonden is met elkaar. Daarom is er nu sprake van die ruimtelijke reservering, zodat duidelijk gemaakt wordt dat wij er serieus mee aan de slag gaan als wij zover zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik begrijp de redenering van de Minister heel goed. Zij zegt: pas als het noodzakelijk is, leg je het aan. Het gaat om te veel geld om te zeggen dat we de verbinding aanleggen, dat we dan bekijken of we die ooit weleens gaan gebruiken en dat we daarvan nog geen enkel idee hebben. Zo gaan we natuurlijk niet om met belastinggeld. De andere kant is dat je mensen een bepaald perspectief biedt op die plek. Is het een reële optie om mensen jarenlang te laten wachten tot die 60.000

woningen er zijn? Oké, bij 25.000 woningen wordt er dus een perspectief-ontwikkeling gedaan. Ik hoor graag reflectie van de Minister over de vraag of dat het juiste moment is.

Verder ben ik het helemaal eens met het eerst verdichten waar het kan. Daarvoor hebben wij eerder zelf al plannen ontwikkeld. Wat is de termijn die de Minister in ogenschouw neemt voor het realiseren van de 60.000 woningen, in aanmerking genomen de lagere groei die wij misschien mogen verwachten de komende jaren? Na die termijn kun je beginnen. Je kunt zeggen: we verwachten dat ze binnen tien jaar gerealiseerd zijn en daarom gaan wij het aanleggen. Of je kunt zeggen: we verwachten dat dit binnen twintig jaar het geval is. Nu zeggen we zelfs met de lagere economische groei dat wij, als ze binnen 30 jaar gerealiseerd zijn, toch al gaan beginnen om ervoor te zorgen dat het wel van de grond komt en die mensen perspectief krijgen. Het gaat dus niet om de kip of het ei, maar je kunt wel een soort vliegwielen in werking laten treden.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Het is goed voor het perspectief van mevrouw Van Veldhoven dat de discussie over de verbinding niet pas plaatsvindt als er 60.000 woningen zijn. Die vindt al eerder plaats. Ze is pas echt relevant op het moment dat je de Pampuslocatie ontwikkelt. Nu is dat niet het geval, want er wordt eerst gekeken naar Oosterwold, Weerwater, dat soort locaties, met het oog op de inhoud, de verdichting en de agglomeratiekracht. Die kunnen voorlopig heel goed door de Hollandse Brug ontsloten worden. De Pampuslocatie is natuurlijk een andersoortige locatie. Op het moment dat je die gaat ontwikkelen, worden dat mooie, aan het water gelegen woningen voor bepaalde doelgroepen die heel snel Amsterdam in en uit willen. Dan heb je een ander type ontsluiting nodig, maar voor de huidige ontwikkeling heb je deze nog niet zo nodig. De mensen die kiezen voor de plekken die nu ontwikkeld gaan worden, kiezen daar niet voor in afwachting van die verbinding. Op het moment dat je aan Pampus gaat denken, moet je dat duidelijk hebben. Almere zegt zelf ook dat het Pampus niet gaat ontwikkelen als het daarop geen zicht heeft. Of het nu een kip-eikwestie is of niet, wij houden elkaar daar nog wel mee bezig. Daarom is er sprake van die 25.000. Wij hebben als Rijk altijd gezegd dat je de keuze bij 35.000 woningen zou moeten maken. Dan komt het punt waarop je werkelijk een probleem gaat krijgen, als je niet handelt. In de onderhandelingen zijn wij er op uitgekomen dat wij die keuze gaan maken bij 25.000 woningen. Dat betekent niet dat wij de keus bij 25.000 woningen al klaar hebben, maar dat wij dan gaan verkennen wat de beste mogelijkheden zijn om het wel of niet te realiseren en of de verdere ontwikkeling er echt aankomt. Waarom doe je dat zo? Dat doe je zo, omdat je het met de geplande capaciteitsvergroting van rijkswegen en spoorlijnen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad ook op de langere termijn nog goed kunt opvangen. De definitieve keuze voor de IJmeerverbinding en de keuze om te bouwen in Almere Pampus hangen met elkaar samen. Je moet wel weten dat er gekozen gaat worden voor bouwen in Almere Pampus. Met de huidige woningmarkt is dat nog niet aan de orde. Dat is voor ons de reden om een moment te kiezen om te gaan kijken naar het perspectief van de IJmeerverbinding. Wij wilden iets later op de horizon en de regio wilde iets eerder op de horizon. Het is dus bij 25.000 woningen geworden.

**De voorzitter:** Voor ik doorga met nadere interrupties, zeg ik het volgende. Ik heb het gevoel dat het onderwerp in essentie aardig is uitgediscussieerd, afgezien van de tweede termijn. Als dat niet zo is, vraag ik de leden om vervolgvragen wat puntiger te formuleren.

**Mevrouw Van Veldhoven (D66):** Dat wilde ik net beloven. Ik hoorde de Minister zeggen dat Pampus een ander soort bouwproject is in een

hoogstedelijk milieu. Het gaat om mensen die snel in Amsterdam willen zijn. Dat is dus ook het uitgangspunt voor de verkenning van de Minister. Kan zij dat bevestigen? Dat betekent dan dus niet helemaal via een «loop» naar de andere kant.

De VVD gaf aan dat er niet alleen een spoor-, maar ook een wegverbinding moet komen. In haar antwoorden gaf de Minister aan dat de regio dat niet wil. Sluit zij zich aan bij de wensen van de regio op dat punt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is niet echt een «loop». Van beide kanten is het ongeveer even snel. Ik vind het zelf altijd prettig om robuust te ontsluiten, zodat je meer mogelijkheden hebt om mensen te verplaatsen van A naar B. Daarom denk ik als Minister dat wij die stip op de horizon daar zeker moeten houden. We moeten bekijken hoe wij daar de komende jaren een beetje vooruit kunnen werken. Moet het alleen een ov-verbinding zijn of ook een wegverbinding? Ik heb er zelf voor gepleit om beide open te laten. Nogmaals, het duurt echt nog wel een tijdje voordat wij met elkaar spreken over dit soort vervolgsluitingen. Je moet alle mogelijkheden op tafel hebben om dan te kiezen wat je door laat gaan en wat niet. Er is soms discussies over de vraag of ik de Hollandse Brug voor de toekomst wil schrappen. Ook daarvan ben ik geen voorstander. Pas op het moment dat je weet hoever je gaat komen en of de ontwikkeling echt gaat plaatsvinden zoals je die ooit bedacht hebt, kun je met elkaar de juiste keuzes maken. Door het nu zo op te zetten als wij doen, kunnen wij op verschillende momenten in de tijd deze keuzes maken, zowel in een kabinet of de opvolgende kabinetten als in de Kamer. Behalve de dingen die echt niet gerealiseerd kunnen worden, die irreëel zijn of die een ontzettende bedreiging zijn voor allerlei ontwikkelingen, moeten wij de rest echt op tafel laten.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik krijg bijna een bevestiging van wat ik vreesde. De Minister zegt eigenlijk dat we, als de 25.000 woningen er zijn, een afweging gaan maken tussen de IJmeerverbinding en de Hollandse Brug. Ik heb ervoor gepleit om Almere het perspectief te geven dat we, als die 25.000 woningen er komen, bekijken hoe we de IJmeerverbinding gaan aanleggen. Dat is echt een andere conclusie. Ik geloof erin dat Almere Pampus dan alleen in ontwikkeling zal komen op de manier die bedacht is. Als je het openhoudt, zul je het enorm vertragen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zou nooit langs kunnen komen bij mijn collegaminister van Financiën met de opmerking dat er sowieso een brugverbinding gaat komen in de toekomst. De heer De Vries weet wat de budgetten zijn die daaraan vastzitten. Vooral kan ik daarmee niet bij hem aankomen, omdat je onderbouwen moet wat je belooft. Als Rijk en regio willen wij dit gebied heel graag zodanig kunnen verstedelijken dat er 60.000 woningen gerealiseerd kunnen worden, dat het economisch aansterkt, dat het sociaaleconomisch versterkt, maar ook dat het bereikbaar is. Wij willen heel graag dat het op meer manieren ontsloten kan worden dan via één kant. Zeggen en beloven hoe de verbinding eruit gaat zien, als men bij de 25.000 is, terwijl je dan nog niet kunt zien of men er 25.001 gaat realiseren, kan ik niet. Ik belooft dat ik of mijn opvolger – dat zal pas over een hele tijd gebeuren – onmiddellijk aan tafel zit. Je gaat waarschijnlijk ook wel wat eerder met elkaar bekijken hoe de toekomstscenario's eruitzien. Gaat de woningbouw langzamer of sneller dan gepland? Gaat die op een zodanige manier dat wij er vertrouwen in hebben dat het noodzakelijk wordt om de tweede verbinding te realiseren? Gaan wij dat vervolgens als Rijk en als regio financieel waarmaken? Ik kan niet bij voorbaat zeggen: als u 25.000 huizen hebt gebouwd, krijgt u hem; wij zullen nog wel zien wat voor vorm en kleur hij krijgt. Dat kan ik natuurlijk niet doen. Wel belooft ik dat ze niet hoeven af te wachten of onze opvolgers er nog over beginnen en dat deze

niet zeggen: nou, we hebben het er niet meer over. Als er 25.000 woningen zijn, gaan wij meteen de discussie aan om te bekijken of en, zo ja, hoe het gerealiseerd gaat worden.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Het standpunt is helder, maar wij zijn het niet met elkaar eens.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb een kort feitelijk puntje. De Minister zei dat het even ver is. Feitelijk gezien klopt dat niet. Vanaf Almere Pampus is het via de Hollandse Brug een stuk om. De rechtstreekse verbinding is een andere en kortere verbinding.

De **voorzitter**: Nee, nee, mevrouw Van Veldhoven, u begint nu een nieuwe discussie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begrijp dat het verschil acht minuten is. Mevrouw Van Veldhoven heeft dus wel een punt, maar het is de vraag of je voor acht minuten minstens 2 miljard moet uittrekken. Volgens mij gaat het veel meer om het totaalplaatje en om de aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en stedelijke ontsluiting twee kanten op. Het gaat er niet alleen om zo snel mogelijk naar Amsterdam te kunnen komen, maar misschien gaat het er straks om hoe alle Amsterdammers zo snel mogelijk naar Almere kunnen komen. Dat zou best weleens mooier kunnen worden dan de andere kant. Dat was een goedmakertje voor de wethouder die hier ook aanwezig is!

Kun je een metroachtige verbinding tussen Almere en Amsterdam ook organisch laten groeien? Als je met de vervolgonderzoeken naar de ontsluiting van Amsterdam naar Almere kunt laten zien dat bijvoorbeeld de IJmeerverbinding de voorkeur heeft, dan kun je bekijken of je een deel van Diemen-Zuid en Amsterdam-IJburg eerst doet, dan een deel in Almere Pampus en dan pas de verbinding IJmeer. Dat is evenwel meer een toekomstperspectief.

Er was ook nog iets gevraagd over de MKBA. Die discussie is mij heel bekend, want de voorgaande wethouder, de heer Duivesteijn, had het hier met regelmaat over. Hij zei: als je hierbij MKBA's hanteert, ziet dat er anders uit dan als je allerlei andere aspecten mee zou nemen. Naar aanleiding daarvan zijn we aan het bekijken of we de MKBA breder kunnen maken. Dat weet de commissie ook. Die moet dan wel zodanig feitelijk blijven dat je er nog steeds mee kunt rekenen. Dat is op dit moment gaande.

Ik kom bij het laatste onderwerp, natuur. Er is gevraagd naar het project Marker Wadden. Daarbij bestaat een mooie samenwerking tussen Natuurmonumenten en het Rijk, namelijk EZ en I en M, die leidt tot de eerste fase van het project Marker Wadden. Er is nu 45 miljoen beschikbaar voor de uitvoering van de eerste fase. Volgens mij moet er nog in maximaal 30 miljoen worden voorzien door de regionale en private partijen. De heer Litjens vroeg daarnaar. Mogelijk komen er Europese subsidies. De primaire verantwoordelijkheid ligt bij Natuurmonumenten. Ik heb begrepen dat zij alvast kunnen starten, omdat je ook als je een iets kleiner deel binnenhaalt – zeg de helft – nog wel uit de voeten kunt. Dat is dan wel met een soberder versie. Ik pleit er niet voor om helemaal stil te gaan zitten tot alles er is. Binnenkort start in ieder geval een publieke campagne om externe financiers te werven voor dit project. Voor iedereen die met deze commissievergadering meeluistert: kijk naar dit project en kijk naar de vraag die Natuurmonumenten daarbij heeft. Ik vind het zelf een heel belangrijk signaal dat wij niet alleen compensatiemaatregelen treffen in gebieden, maar dat wij ook een ontwikkelperspectief zien. Als aantrekkelijke agglomeratie wil je ook af en toe een beetje groen tegenkomen en niet alleen maar wegen en woningen.

Er werd gevraagd of ik met anderen over de luwtemaatregelen wil praten. In het kader van de MIRT-verkenning vindt er intensieve afstemming met de regio plaats. Er wordt rekening gehouden met de gevoeligheden in de regio. Er is afstemming met de dijkversterking door het hoogheemraadschap. De afstemming is er dus, maar ik ken de gevoeligheden. Wij moeten even bekijken hoe wij met elkaar toch tot een gedragen oplossing komen.

Hoeveel ontwikkelruimte leveren de Marker Wadden op? De totale aanleg van de Marker Wadden, 10.000 hectare, als invulling van het programma levert ruimte op voor de woningbouw, recreatie en voor infrastructuur uit het RRAAM-programma. Aan die elementen hadden we dus gedacht. Wij zullen monitoren of er vervolgstappen nodig zijn in de toekomst. Voorzitter, dat was het wat mij betreft.

De **voorzitter**: Dank u. Ik stel voor dat de leden eventueel vergeten antwoorden gelijk in tweede termijn meenemen. Ik geef hen twee minuten per persoon. Ik verzoek hen wel om direct aan te geven of zij een VAO overwegen. Dan kan de Minister bekijken of zij dit nog kan voorkomen door middel van een toezegging.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Er komt in ieder geval een motie van de PvdA over de brug, de tweede verbinding. Dat is immers duidelijk uitgesproken. Ik ben benieuwd hoe die bekostigd gaat worden.

Ik ben het eigenlijk eens met de Minister. Ik vind het verstandig om op tijd te bekijken of, hoe en wat. De vraag is wel hoe het zit met de ruimtelijke reservering. Dit ligt in de tijd. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat wij het bewust openhouden en dat het straks ruimtelijk niet meer mogelijk is. Graag krijg ik daarop nog een reactie. Ik zie de motie van de PvdA – ik vrees dat zij ongedekt zal zijn – graag tegemoet.

Ten aanzien van Icedome ben ik inderdaad een beetje verdacht. Dat snap ik. Ik heb daarover nu geen inhoudelijke opvattingen, maar ik wil gewoon weten of er RRAAM-gelden bij betrokken zijn. Daarover spreken wij nu immers.

Ik heb de VVD niet gehoord over de wegverbreding, omdat die volgens de woordvoerder geen prioriteit had. Er is daarbij echter wel degelijk sprake van vertraging. Ik vrees dat dit tussen Schiphol, Amsterdam, Almere contraproductief gaat werken. Er was een heel slimme oplossing om gestapeld te werken en werk met werk te maken. Daar komt nu vertraging in. Kan de Minister aangeven hoeveel zij daarmee bespaart en hoeveel het haar kost? Het oorspronkelijke idee was om gronden te gebruiken voor het volgende project. Er is een groot projectbureau opgezet. Daar vallen nu een aantal jaren gaten tussen. Worden die mensen ontslagen? Hoe ziet dat eruit? Laat ik eerlijk zijn: ik vind het een verkeerde bezuiniging. Wij komen daar bij de bespreking van het MIRT nog op terug.

Mijn laatste opmerking is dat ik vaststel dat wij als Kamer bij dit grote project niet vaak hebben hoeven in te grijpen. Het is eigenlijk volgens afspraak gegaan. Dat wordt binnenkort vastgelegd. Daarmee is de kous af. Ik ben het met de Minister eens dat wij via MIRT, SVIR en allerhande middelen genoeg kunnen controleren. Ik vind het eigenlijk onthutsend dat het de komende jaren vijf fte gaat kosten, alleen omdat de Kamer hier nieuwsgierig naar is en zich er in detail mee wil bemoeien. Die fte heb ik liever voor spoor, het toezicht of voor verkeersveiligheid. We moeten ook reëel zijn: als wij dit ministerie vragen om fors in te krimpen, moet de Kamer consequent handelen. Dat is dus een opmerking aan de Kamer.

De heer **Litjens** (VVD): Voorzitter. Ik ben het helemaal eens met de heer De Rouwe over de stapsgewijze aanpak. Die steunen wij van harte. Ook ben ik helemaal eens ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, dit is belangrijk. Ik ben blij met de steun van de VVD voor de stapsgewijze aanpak. Kan ik dan ook op steun van de VVD rekenen als wij komen met een motie? Dan gaan we zaken doen.

De heer **Litjens** (VVD): Dat hangt er een beetje van af hoe de motie eruitziet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan vraag ik bij dezen een VAO aan.

De heer **Litjens** (VVD): Wij dienen niet zo gek veel moties in. Als wij een motie steunen, doen wij dat doorgaans als die ook echt zinvol lijkt. Dat is altijd afwachten bij de meeste moties die wij onder ogen krijgen. Dat zal ongetwijfeld ook gelden voor de motie van de heer De Rouwe. Ik ben het ook helemaal eens met de heer De Rouwe dat het verstandig is om ambtenaren niet bezig te houden met het bevredigen van wensen die alleen in de Kamer leven. Het is wel aan de Kamer om te bepalen of iets de status van groot project echt verdient. Ik begrijp de oproep van de heer De Rouwe heel goed. Ik adviseer hem om die oproep ook dringend uit te spreken in zijn eigen fractie, omdat ik weleens collega's van de heer De Rouwe tegenkom die bij het minder voldoen aan de criteria ook roepen om een groot project. Dat zou in de taakstelling, die de heer De Rouwe zo belangrijk vindt, kunnen helpen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik word aangesproken. Kan de heer Litjens voorbeelden noemen waarvan recentelijk bepleit is om die groot project te laten zijn?

De heer **Litjens** (VVD): Jazeker, mevrouw Van Toorenburg heeft dit bepleit voor de decentralisatieoperatie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als er nu één project is waarbij dit nodig is, dan is het wel dit project.

De heer **Litjens** (VVD): Natuurlijk! Ik had ook niet anders verwacht! Zo opportunistisch kan de politiek ook zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als het dus slechts één project is, zijn de grote woorden van zojuist direct ontkracht.

De **voorzitter**: Heren! Ik stel voor om deze discussie in het café voort te zetten!

De heer **Litjens** (VVD): Dat vind ik prima! Ik begrijp dat we toch nog even moeten blijven. Wat dat betreft ... Nee, de heer De Rouwe weet ook dat het hemd zo nu en dan nader is dan de rok. Er moeten keuzes worden gemaakt. De heer De Rouwe heeft mij zojuist een vraag gesteld en daar reageer ik op. Ik weet dat dit niet helemaal de bedoeling is, maar ook ik voel mij soms aangesproken. De heer De Rouwe heeft net gevraagd of wij kunnen garanderen dat alle investeringen en plannen in de toekomst overeind zullen blijven. Ik heb aangegeven dat wij in ieder geval tot Prinsjesdag wachten om de voornemens van het kabinet en het begrotingskader onder ogen te krijgen. Ik wacht met smart op een tegenbegroting van het CDA waarin zijn wensen en eisen zijn vastgelegd.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Voorzitter. Wij zijn het er natuurlijk ook mee eens dat er een stapsgewijze aanpak moet plaatsvinden. Wij stellen die 60.000 woningen niet aan de orde, maar wij wachten af in welk tempo die gerealiseerd kunnen worden. Er moet wel perspectief op zijn dat dit gebeurt. Die koers moet je vasthouden. Er zijn wel allerlei waarborgen, die de Minister noemde, maar voor dit project met al die spelers is het toch



verstandig dat de Kamer dit project blijft volgen. Het verwatert namelijk al een beetje naar alleen huisjes bouwen. Wij zullen er dus voor blijven pleiten om dit een groot project te laten zijn.

De Minister heeft begrepen dat er volgens de Partij van de Arbeid perspectief moet zijn op de IJmeerverbinding op het moment dat de 25.000 woningen gerealiseerd zijn. Natuurlijk moet dat niet met een blanco cheque maar door goede afspraken. Wij gaan ervan uit dat er in bestuursovereenkomsten ook een aantal voorwaarden worden vastgelegd. Er moet echter perspectief zijn op de IJmeerverbinding, als Almere Pampus van de grond wil komen zoals bedacht is. Dan kan ook het grootstedelijk milieu gerealiseerd worden zoals dat is voorzien. Wij overwegen om daarover een motie in te dienen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dacht bijna: ik stel nog een korte vraag en dan houd ik mijn tweede termijn voor gezien. Ik had echter zo veel tijd om nog iets op te schrijven dat ik toch nog op een paar andere vragen ben gekomen. Ik moet mij ook excuseren, want ik moet om 16.00 uur helaas de vergadering verlaten. Er wordt dan nog meegeluisterd door de collega's.

Allereerst kom ik op het punt dat het stapsgewijs moet. Daar zit natuurlijk een logica in die iedereen begrijpt. De vraag is wel of het uitgangspunt van de Minister is dat er bij de ontwikkeling van Pampus ook een verbinding komt die past bij het hoogstedelijke milieu dat daar ontwikkeld wordt. Dat betekent dus niet dat je met vier keer overstappen in Amsterdam-Zuid bent. Dan komt het soort mensen voor wie Pampus ontwikkeld zal worden, daar niet naartoe. Ik hoor daar graag nog iets meer over. Is dat het uitgangspunt van het kabinet? Dan zijn wij een stap verder. Ik heb nog de vraag gesteld of het schrappen van de plannen met betrekking tot het Oostvaarderswold invloed heeft op RRAAM. Misschien heeft de Minister het gezegd. Dan heb ik het gemist, maar anders herhaal ik die vraag graag.

Dan is er het punt van het groot project. Ik kan mij vinden in het volgen van dit integrale project binnen de andere fora die daarvoor zijn. De Minister zei terecht dat wij aan het begin met elkaar goed gedefinieerd hebben waarop dit grote project betrekking moet hebben. Het volgen via de andere bestaande kanalen is waarschijnlijk ook een efficiënte oplossing. Ik kijk daarbij even naar mijn collega's.

Op het punt van de Marker Wadden is er gesproken over meerdere fases. Lopen die fases op enige wijze synchroon met de fases in de bouw van de woningen? Is er een link of staat het los van elkaar? Je hebt immers ontwikkelruimte nodig als je woningen ontwikkelt. Hoe zorgen wij ervoor dat wij de ontwikkelruimte eerst creëren, voordat wij die invullen? Dan voorkomen wij dat wij straks wel de woningen hebben gebouwd, maar dat een deel van de ontwikkelruimte niet van de grond komt. Dat is een onwenselijke situatie.

De heer **Van Gerven** (SP): Voorzitter. Ik heb een punt over het Markermeer, het IJmeer, het toekomstbestendige ecologische systeem en de private middelen waar de Minister het over had. Stel dat dit niet lukt. De Minister zei dat ze met 15 miljoen wel vooruit kunnen, maar wat gaan wij dan doen? Wij leven in een tijd dat het geld niet voor het oprapen ligt. De vraag is hoe reëel het dan is. Verder hebben wij wel wat sympathie voor het betoog van de heer De Vries. Dat zal hem goed doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Hoe zit het precies met de ruimtelijke reservering? Wij maken afspraken met de regio over het ruimtelijk mogelijk houden van het tracé, bijvoorbeeld de afspraak dat er niet mag worden gebouwd op het tracé. Dat wordt

vastgelegd om te voorkomen dat je in de toekomst ineens ontdekt dat er dan een woonwijk staat. Dat zou het lastig maken. De vergraving Schiphol–Amsterdam–Almere werd nog even aan de orde gesteld. Dat hoort eigenlijk bij een ander traject. Dat hebben wij bij het MIRT besproken. Wij moeten bij alle projecten een pas op de plaats maken, omdat er een bezuiniging is. Dat is niet specifiek een keus vanuit RRAAM-overwegingen, maar dit geldt voor alle projecten. Ik weet niet hoeveel ik bespaar door het een jaar of op sommige punten twee jaar naar achter te verschuiven en hoeveel dat uiteindelijk kost. Daarop kan ik terugkomen tijdens de behandeling van het MIRT. Daarom kwam de heer Litjens de eerste keer dat hij bij deze commissie aanwezig is, daar niet op terug, naar ik aanneem. Het komt namelijk ook vaak terug bij de infrastructuurcommissie en het MIRT.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vraag de Minister om dit voor het VAO inzichtelijk te maken, want ik overweeg een motie op dit punt. Ik ben het met de Minister eens dat het bij de MIRT-systematiek hoort. Dat bevestigt weer eens dat de status van groot project geen toegevoegde waarde heeft. Het zit echter wel in de RRAAM-plannen. Om te voorkomen dat ik zestien moties bij het MIRT-overleg indien, wil ik ze liever spreiden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, ik zal dan tegen de heer De Rouwe zeggen dat je het binnen het totaalplaatje moet bekijken. Als je bij de ene weg iets naar voren trekt, moet je de andere weg misschien iets naar achteren doen. En de heer De Rouwe heeft ook nog zo van die regio's waar hij een voorkeur voor heeft! Soms is het toch handiger om het daar te doen. Ik zal bekijken wat ik voor die tijd aan informatie heb. Dan kan de heer De Rouwe zelf bekijken op welk moment hij dat in wil brengen.

De heer De Vries gaf aan dat hij geen blanco cheque wilde, maar hij wil wel perspectief hebben op de verbinding. Ik ben benieuwd hoe hij zo'n oproep vorm wil geven. Wij hebben dat perspectief enerzijds willen bieden door de reservering op te nemen en anderzijds door af te spreken dat wij bij 25.000 woningen weer het gesprek met elkaar aangaan. Dan is Pampus nog niet ontwikkeld maar alleen het andere gebied. Daarmee willen wij dat perspectief bieden aan de regio. Ik hoop dat uitvoeringsafspraken die wij maken, een gevoel van perspectief geven. Natuurlijk wil iedereen zeker weten dat de verbinding er komt. De heer De Vries heeft echter kunnen zien dat zelfs de wegen en spoorwegen die wij hadden toegezegd in de afgelopen periode, in een tijd van bezuinigingen, nog weleens teruggedraaid kunnen worden. Zekerheid is er wat dat betreft nooit te krijgen. Dat perspectief zit er volgens mij gewoon in door de 25.000, de ruimtelijke reservering en door het feit dat het deel uitmaakt van de rijksstructuurvisie. Ik hoop dat ik de heer De Vries daarvan in de tussentijd nog kan overtuigen. Wij zullen tot het einde der tijden nog om onze oren geslagen worden met de rijksstructuurvisie, als wij daarvan afstappen.

Ik heb nog geen antwoord gegeven op de vraag over de 300 miljoen. In de eerste ronde vroeg mevrouw Van Veldhoven wat het betekent als ik dat moet bezuinigen. Die had ik echter nog niet gekregen, want die kwam gewoon ergens in een maartpakket langs. Ik moet maar zien of die er straks wel of niet in zit. Ik had het niet gekregen. Het totaalplaatje is gewoon hetzelfde als mevrouw Van Veldhoven bij het MIRT gezien heeft. Zoals zij weet, is het maartpakket nooit een vastgesteld pakket geweest.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ja, maar als ik het mij goed herinner, was er wel een lijstje met projecten aan toegevoegd. Dat waren deels projecten die prioriteit hadden onder het MIRT. Die zouden dan onder dat lijstje gefinancierd kunnen worden. Ik kan mij voorstellen dat wij de projecten die prioriteit hadden, alsnog willen financieren zonder de

300 miljoen. Dan krijg je een soort reshuffling. Dat vraag ik de Minister dus. Mocht die 300 miljoen er niet meer of niet volledig meer zijn, wil de Minister dan alsnog een aantal van die projecten invullen of blijft de rest van het MIRT staan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben het nu over RRAAM. De projecten die er nu staan, hebben financiering en maken deel uit van het RRAAM. Wij hebben de Kamer in februari, maart verteld hoe dat totaalplaatje eruitziet. Daarna waren er bewegingen dat er misschien budget komt. Na Prinsjesdag zullen we zien of ik dat werkelijk krijg of toch niet. Ik heb een aantal projecten genoemd voor het geval dat ik toch moet nadenken over de vraag waaraan ik het uit kan geven. Dat waren echter niet projecten die in deze regio speelden. Het heeft dus geen invloed op dit project. Ik wil altijd graag meer hebben. Ik houd mij aanbevolen voor goede amendementen van mevrouw Van Veldhoven tijdens de begrotingsbehandeling, maar wij zullen even moeten afwachten tot Prinsjesdag of er extra budget komt of niet. Voor dit project maakt het dus niet uit.

Verder heb ik hier staan de ontwikkeling van Pampus. Dat moet goed worden verbonden.

Het schrappen van de Oostvaarderswold heeft geen effect op RRAAM. Volgens mij was dat mijn beantwoording.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Minister ging heel snel over één vraag heen, namelijk over het verbinden. Als een soort tussenstap in de discussie heb ik de Minister de volgende vraag gesteld. Kan zij bevestigen dat het uitgangspunt bij de vraag of wij al meteen besluiten tot de IJsselmeerverbinding of dat we wel zien – dat is de huidige status, namelijk bij de 25.000 – het soort verbinding is? Dat moet namelijk passen bij het hoogstedelijk milieu. Je moet dan niet drie keer hoeven overstappen, maar het moet een snelle, kwalitatief hoogwaardige, goede verbinding zijn, niet ergens helemaal aan de rand van Amsterdam, maar met een goed verkeersknooppunt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, als je daar een wijk gaat bouwen – ik zie dat als een gezamenlijke opgave – wil je dat die op de juiste manier ontsloten is. Dan heeft dat gebied de juiste aantrekkingskracht en dan is er een juiste aanlanding aan de kant van Amsterdam. Je kunt het aan de ene kant heel mooi maken, maar als je aan de andere kant aanlandt in een duister havengebied, is het de vraag wat je daar precies mee wilt. Er hoeft niet per se de IJmeerverbinding te zijn. Dat zeg ik er ook maar bij. Je kunt het ook op een andere manier invullen. Het staat voor mij echter als een paal boven water dat je het type wijk dat je gaat ontwikkelen en de ontsluiting goed op elkaar moet afstemmen.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik had nog een vraag over de private financiering bij Natuurmonumenten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: O ja. Ik dacht dat ik die vraag al had behandeld. Daarom had ik hem niet meer helemaal opgeschreven. Het is niet rond. Ik vind het onverstandig om te wachten tot de 30 miljoen – misschien wordt het een iets kleiner bedrag – ook beschikbaar is. Wij hebben nu de mooie gelegenheid om met behulp van de gelden van de Postcode Loterij, de bijdrage van Natuurmonumenten en de bijdrage van de ministeries een start te maken met natuur, nog voordat er enige woning ontwikkeld is.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg nog of dat wel gelijk met elkaar oploopt. Het gaat er nu zelfs even aan vooruit. Het zijn lastige en moeilijke tijden, maar het is goed om die stap te zetten. Wij weten dat dit een risico is,

maar wij hebben ons budget daarvoor beschikbaar gesteld. Dat zijn complexe vraagstukken. Die had je vroeg ook bij monumenten. Dan zeiden ze dat het monument nu wel gerestaureerd moest worden, maar dat het een meerjarenproject was en dat er nog vele jaren geld verworven moest worden. Soms moet je die keuze gewoon maken. Dat doen wij hierbij door alvast te starten. Nogmaals, het staat de leden vrij om alvast een donatie te doen aan het project.

De **voorzitter**: Dank u wel. Met deze oproep sluit ik de tweede termijn van de Minister af.

Er is een VAO aangekondigd door de heer De Rouwe, volgens mij mede namens de heer De Vries. Die twee fracties zullen met een motie komen. Ik begrijp dat de heer De Rouwe het de heer De Vries gunt om eerste spreker te zijn.

Er zijn de volgende toezeggingen genoteerd:

- de Staatssecretaris zal in het AO Spoor van 12 september, volgende week dus, terugkomen op de vraag van het lid Van Gerven over de spoorverbinding Almere–Utrecht;
- de Staatssecretaris zal de Kamer voor het AO Spoor van 12 september informeren over de monitoring en de aanpak op korte termijn door NS van de bezettingsgraad en de capaciteit van treinen op de verbinding Amsterdam–Almere;
- de definitieve structuurvisie, de bestuursovereenkomst daarover en de uitwerkingsovereenkomst Almere worden naar verwachting in november vastgesteld, waarna de Kamer deze zal ontvangen;
- de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zal de Kamer nader informeren over de financieringsafpraak in het kader van RRAAM en de herverdeling van het Gemeentefonds;
- de Minister zal de Kamer voor het VAO nader informeren over de vertraging van SAAL – dat ging volgens mij met name over asfalt – en de besparingen en kosten die daaraan verbonden zijn.

Sluiting 15.57 uur.