

Vergaderjaar 2010–2011

31 089

Urgentieprogramma Randstad

Nr. 86

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 juli 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 7 juni 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 maart 2011 over de ondertekening van het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (TB SAA) (31 089, nr. 82);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 maart 2011 over de selectie van drie marktpartijen in het kader van de aanbestedingsprocedure ten behoeve van de optimalisatie van de IJmeerverbinding en de westelijke ontwikkeling van Almere (31 089, nr. 81);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 april 2011 met basisrapportage en voortgangsbrief Groot Project RRAAM (31 089, nr. 83);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 mei 2011 ter aanbieding van het accountantsrapport bij de basisrapportage RRAAM (31 089, nr. 84);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 juni 2011 met een lijst van vragen en antwoorden inzake de basisrapportage en voortgangsbrief Groot Project RRAAM (31 089, nr. 85).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

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

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Ulenbelt (SP), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Snijder-Hazelhoff, Dijkma, De Rouwe, Van Bommel, Van Dekken, Aptroot, Bashir en Van Gent,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg en dank iedereen voor het geduld. De helft van de ingeplande tijd is nog beschikbaar.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter. Ik heb vandaag een volstrekt onafhankelijke rol als rapporteur. Ik zal een aantal opmerkingen maken over het proces en vooral over de rol van de Tweede Kamer tijdens dit grote project. Op vijf punten heb ik een aantal vragen voor de minister. De eerste vraag is gesplitst in twee onderwerpen. Hoe komt het inhoudelijk commitment vanuit het Rijk en de regio tot uitdrukking bij dit project en hoe zit dit financieel? In de brief van de heer Meijer, die ook bekend is bij de minister, staat een aantal opmerkingen. Ik hecht eraan om daar een aantal zaken over te vragen. De minister heeft tijdens het overleg dat wij als Kamer met haar hadden helder aangegeven dat zij bij haar aantreden opnieuw voor de afweging stond om wel of niet door te gaan met het project. Zij heeft aangegeven bewust te hebben gekozen om door te gaan met het RRAAM-programma. Dat blijkt ook uit het feit dat zij heeft aangegeven dat er een rijksstructuurvisie komt waarmee op lange termijn procesmatig het commitment wordt getoond. Uit de basisrapportage blijkt echter dat het moeilijk zal zijn de oorspronkelijke agenda breed te houden. Ik vraag de minister om haar ervaringen daarin. Het is verleidelijk om voorrang te geven aan de infrastructurele dossiers, die vooral de aandacht van de Kamer hebben, maar er zijn meer onderwerpen zoals de sociaal-economische agenda. Hoe kan de minister ervoor zorgen dat regio en Rijk ook op dat terrein leveren wat ze beloven en hoe wordt dat beheersbaar gemaakt vanuit het departement? Naast dit inhoudelijk commitment moet er een investeringsagenda komen. De vraag is wie bepaalt op welk moment wat waaraan wordt uitgegeven? De rijksstructuurvisie wordt voorzien van een financiële paragraaf maar wordt daarin opgenomen welke reserveringen er worden gemaakt? Is er inmiddels geld gereserveerd door het Rijk voor deze opgave?

Mijn volgende vraag heeft te maken met de huidige economische omstandigheden. De Kamer heeft een motie van het lid De Rouwe aangenomen. Deze motie vraagt naar de consequenties van de economische dip voor bijvoorbeeld de woningbouwprognose. De doelstelling is 60 000 extra woningen. Wat gebeurt er als dit er minder zijn? Welk beeld heeft de minister over de haalbaarheid van het oorspronkelijke plan? Voor de Kamer is het van belang te weten om men nog «on track» is. Heeft de minister voldoende informatie om dit in de gaten te houden en wat is haar beeld daarbij?

Mijn derde en vierde punt hebben te maken met de inhoudelijke en politieke regie. Tijdens de hoorzitting die wij hadden over het onderwerp bleek dat het ingewikkeld is om vanuit de regio met een eensluidend geluid te komen. Voor sommige kleinere gemeenten blijkt het lastig om gehoord te worden. We hebben met vertegenwoordigers van Muideren Weesp gesproken die dat nadrukkelijk aangaven. Tegelijkertijd kwam er een signaal van de heer Meijer dat er zorg is over de vraag of in de regio voldoende verankerd is waar het besluit valt. Hoewel dat deels vanuit de regio zelf zou moeten gebeuren hoor ik graag de visie hierop van de minister mede omdat zij regieverantwoordelijk is op tal van onderwerpen die vanuit de regering zijn aangegeven. Dit is lastig omdat zij aan de ene kant onderhandelaar is en aan de andere kant het hele proces in de gaten

moet houden. Ik zou de minister en de Kamer voorzichtig willen voorstellen om een rijkscommissaris toe te wijzen aan dit project. Dit kan in de regio dwingend werken inzake onderhandelingen met gemeenten waaronder kleinere gemeenten en vanuit de positie van de minister levert het «relational distance» op die wellicht goed is voor de uitvoering van het project. Zij blijft regieverantwoordelijk maar in de uitvoering van dit grote project met zo'n scope, zoveel consequenties en ambtelijke inzet van verschillende departementen zou het een idee zijn. Ten slotte zou ik iets willen vragen over de scope van de maatschappelijke kosten-batenanalyse. In de hoorzitting is vanuit de regio naar voren gebracht dat als gekeken wordt naar de maatschappelijke kosten-batenanalyse op het gebied van de infrastructuur, niet alleen de factor tijdbepalend zou moeten zijn. Op een traject dat maximaal 20 minuten duurt valt niet zoveel tijdwinst te boeken. Dan moeten andere elementen een rol spelen in de vraag of een project maatschappelijke relevantie heeft. De Kamer heeft al eerder een motie van mevrouw Wiegman hierover aangenomen en de minister daarin gevraagd om een bredere visie. Ik zou de minister willen vragen om dat te doen.

De voorzitter: De Tweede Kamer heeft besloten om RRAAM als een groot project te behandelen. Daarbij is mevrouw Dijkstra als rapporteur aangewezen. De rol van een rapporteur bij een groot project is dat zij de naleving van de afspraken met de minister over de informatievoorziening volgt en dat zij een inhoudelijke reactie geeft op de rapportages. De Kamerleden kunnen daar het nodige mee doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Dank aan mevrouw Dijkstra dat zij namens ons in de stukken heeft gespit. Het is prettig dat een Kamerlid wat meer werk verzet in dit soort dossiers, waarvoor mijn oprechte dank. In de hoorzitting die vorige week is gehouden kwamen verschillende zorgelijke signalen naar voren over de organisatiestructuur en de regio. Dit lijkt een steeds terugkerend onderwerp te zijn. Dit kan duiden op twee zaken. Er wordt niets gedaan met de signalen of er zijn nieuwe situaties. Mijn fractie heeft de indruk dat beide aan de orde zijn. De kleinere gemeenten blijven aangeven dat zij het idee hebben niet gehoord te worden. Ik wil dit keer expliciet de gemeenten Weesp en Muiden noemen. Ook van deze gemeenten kwam het signaal dat zij onvoldoende gehoord worden. Als kleinere gemeenten kunnen zij wellicht niet bij elk overleg aanwezig zijn, maar als er moeilijke besluiten genomen moeten worden zijn deze gemeenten en hun inwoners wel nodig. Deelt de minister deze kritiek en ziet zij het als haar taak om deze gemeenten erbij te betrekken of ziet zij dat als taak van de regio? En hoe worden deze gemeenten erbij betrokken? De ambassadeur van Almere 2.0, de heer Meijer, heeft op 4 maart jl. een stevige brief geschreven waarin hij zijn grote zorg uitspreekt over de fragiele regionale organisatie van RRAAM. Zo schrijft hij dat gezamenlijk langetermijndenken door de huidige financiële situatie plaats kan gaan maken voor kortetermijngewin en onderlinge concurrentie in tijden van financiële schaarste. Volgens hem ontbreekt het mechanisme om gelijktijdige samenwerking en concurrentie adequaat samen te managen. Dit zijn enkele passages uit de brief, maar ik vind ze stevig genoeg om een reactie van de minister te vragen. Mijn fractie heeft zorgen over de onderlinge verhoudingen bij de overheden en de samenwerking voor de toekomst. Ook de ondernemers van almerevandaag.nl hebben hun zorgen geuit. Zij stellen dat de gemeente Almere en de provincie Flevoland onderling andere doelen nastreven. De een streeft een oeververbinding na en de ander een oost-westverbinding. Volgens de ondernemers houden beide overheden er een niet onderling afgestemde agenda op na. Kent de minister deze zorg, voelt zij zich erbij betrokken en wat kan zij eraan doen? De vorige keer heeft de minister toegezegd onze motie te betrekken bij de beantwoording aan de Kamer. Ik

zie dat goed terug en dank de minister daarvoor. Ik wil graag stilstaan bij de motie van mijn fractie over de twijfels die wij hebben over de enorme groeiopgave rond Almere. Wij twijfelen niet aan een betere bereikbaarheid en een inzet op duurzame organische groei maar wel aan de oude tekentafelpolitiek die van bovenaf bepaalt waar wat moet komen. Mijn fractie voelde zich enigszins aangesproken door de heer Van der Hoek die daar ook kritische opmerkingen over maakte. Het is goed om te lezen dat onze motie leidt tot een onderzoeksvoorstel, maar de minister voegde er in haar brief aan de Kamer aan toe dat zij zonder de uitkomsten van dit onderzoek te kennen geen reden heeft tot twijfel over de omvang op de lange termijn. Ik proef daar toch wat vooringenomenheid uit. Er wordt een onderzoek naar prognoses uitgevoerd en de minister voegt daar direct aan toe niet te twijfelen aan de uitkomsten. Ik wil haar vragen deze vooringenomenheid te nuanceren. Mijn collega Aptroot heeft een motie ingediend over de IJmeerverbinding met tolweg. In de brief van 14 maart jl. geeft de minister aan dat er onder marktpartijen niet veel draagvlak voor is. Toch gaat zij nu extern advies inhuren om te bekijken of er wel draagvlak voor is. Ik zou hier graag een reactie op ontvangen van de minister. Het is goed dat er een besluit is genomen over het tracé Schiphol-Amsterdam-Almere, het is goed dat er 4 mld. in de Randstad gestoken wordt. Mijn fractie is van mening dat we niet alleen in de regio maar ook in de Randstad moeten investeren. De motie Haverkamp/Vermeij is pas afgerond als er een goede inpassing plaats heeft gevonden. Amstelveen heeft aangegeven te weigeren wat er is afgesproken. Het ging hier om maatregelen voor een goede inpassing. Kan de minister aangeven wat er geweigerd wordt en welke consequenties dit heeft?

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Ook ik bedank mevrouw Dijkstra voor haar inleiding in dit dossier. De noordelijke Randstad is een van de weinige plekken in Nederland waar we nog over groei spreken. Door heel Nederland springen de krimpgebieden als paddenstoelen uit de grond, maar vandaag hebben we het gelukkig over een verschijnsel dat vooral in de negentiger jaren voorkwam, namelijk economische groei en een stijging van het woningaanbod. Toch zetten we vraagtekens bij de groeioprognose voor Almere: 25 000 woningen om de groei van Amsterdam op te vangen, 15 000 woningen om de groei van Utrecht op te vangen en 20 000 woningen vanwege de groei van Almere zelf. Tijdens het rondetafelgesprek noemde de heer Van der Hoek dit aantal een politiek wensbeeld dat niets met de markt te maken heeft. De markt geeft wat anders aan en de vraag is waar dit naartoe gaat. Ik zei onlangs dat starters als eerste woning een aanleunwoning krijgen omdat ze zolang moeten sparen voordat ze het huis van hun ouders kunnen verlaten. De plannen inzake de aflossingsvrije hypotheek doen daar ook geen goed aan. De minister heeft aangegeven dat er vraaggestuurd gebouwd gaat worden. Wethouder Peeters van Almere heeft aangegeven van Almere een studentenstad te willen maken. De vraag is of Almere bij dit soort ambities ook een bijbehorend voorzieningenniveau in gedachten heeft. Steden als Eindhoven en Tilburg hebben dit ook gedaan. Het resultaat is dat studenten snel in tijdelijke onderkomens aan de buitenkant van de stad worden ondergebracht omdat er niet echt plaats is voor ze. Ik hoor graag de reactie van de minister hierop.

De economische ontwikkeling van de regio heeft nogal wat haken en ogen. Amsterdam kampt met een enorme leegstand van kantoren. Toch wil de minister investeren in extra economische ontwikkelingen. Wij zetten vraagtekens bij het winkelvoorzieningenniveau en de werkgelegenheid in de regio. Uiteraard hopen we dat de economie snel gaat aantrekken maar de vraag blijft vooralsnog achter. Betekent dit dat de voorzieningen ook achterblijven of worden de winkelvoorzieningen sowieso aangelegd? Er zijn ook steeds meer onheilspellende berichten

over leegstand bij winkels, ook op A-locaties. Daar moet goed naar worden gekeken.

Mijn fractie is blij dat het tracébesluit is getekend. De regio heeft te maken met veel verkeer en de wegverbreding is een stap in de goede richting en noodzakelijk. We hebben wel vragen omtrent de metroverbinding vanuit Almere naar de Zuidas. Het feit dat deze vorm van openbaar vervoer het goedkoopst is wil niet zeggen dat het de beste optie is voor de reiziger. We zetten vraagtekens bij het comfort van een reiziger die 's ochtends in een bomvolle metro moet staan tussen Almere en Amsterdam. Mijn fractie zal deze ontwikkelingen nauwkeurig in de gaten houden temeer vanwege de ontwikkelingen omtrent de Noord/Zuidlijn in Amsterdam. Wij horen graag van de minister waarom dit de beste optie zou zijn naast het kostenplaatje. Volgens mijn fractie is de verbreding van de snelweg het beste wat we hierin kunnen doen.

Zoals de basisrapportage vermeldt zijn de ecologische en recreatieve waarden van de Noordvleugel van de Randstad ondermaats. Natuurorganisaties zien het liefst een green belt zoals om Londen. We moeten wel realistisch zijn. Is dit idee niet onbetaalbaar? De PVV zal daarom initiatieven aangaande groene en blauwe recreatie de kosten scherp in de gaten houden. Wij willen de zogenaamde groen-blauwe schaa sprong zo laat mogelijk realiseren. Op welke manier is de groen-blauwe schaa sprong gefaseerd en komt dit overeen met de doelstelling dat de opbrengsten zo snel mogelijk en de kostenkant zo laat mogelijk gereali seerd dienen te worden zonder daarbij de leefbaarheid van het gebied aan te tasten?

De heer **Van Dekken** (PvdA): Voorzitter. Dank aan de rapporteur voor haar verhaal en voor het stellen van de vragen. Overigens ook dank aan andere collega's, zij stelden reeds een aantal vragen die ik ook had. De PvdA steunt het grote project RRAAM omdat de opgave van circa 220 000 woningen in de Noordelijke Randstad op een goede manier verdeeld moet worden. Om te voorkomen dat Almere, zoals de critici vaak aanhalen, tot een groot getto uitgroeit moet de bereikbaarheid snel worden verbeterd. Dat kan, zoals mijn fractie al vaker heeft betoogd, door op het volledige traject Amsterdam-Almere vier sporen aan te leggen. Het is belangrijk dat er ingezet wordt op een differentiatie van woonmilieus. De voorzieningen in de stad moeten tegelijkertijd worden verbeterd zodat scholen, banen en ook het winkelaanbod even snel meegroeien. Het is goed om te zien dat aan deze onderwerpen in de voortgangsrapportage de nodige aandacht wordt besteed. Mijn fractie zal er zeer alert op zijn. Om in 2012 de juiste beslissing te kunnen nemen over een nieuwe verbinding met Amsterdam en omstreken heb ik een aantal vragen. Wat is de stand van zaken van de motie-De Rouwe inzake de nieuwe woningbouwprognoses en wanneer worden deze prognoses naar de Kamer gestuurd?

Als we daadwerkelijk een schaa sprong willen maken dan moet er vanuit de overheid één persoon verantwoordelijk worden voor de sturing in het proces zoals dat ook bij de Betuweroute is gebeurd. Een rijkscommissaris is een mogelijkheid maar de PvdA zou graag zien dat deze minister de regie zou nemen. Een andere vraag is in hoeverre de bewoners betrokken worden bij het proces. Ik las daarover het nodige in de voortgangsrap portage maar heb toch het gevoel dat de beroepsinsprekers op de bijeenkomsten afkomen in plaats van de zogenaamde zwiigende meerderheid. Veel mensen willen weten wat hun sociaal economisch perspectief gaat worden en bij dit soort grote plannen is ieders betrok kenheid hard nodig. Ik refereer in dat verband aan 22 500 handtekeningen van Stichting De Kwade Zwaan. De vraag over de bestuurlijke betrok kenheid met de gemeenten is al gesteld. Ik begreep dat het moeite kostte om sommige bestuurders bij de minister aan tafel te krijgen. Dat zou natuurlijk niet moeten. Mijn laatste vraag is of de prijsvraag om een

ontwerp te maken voor een goedkopere weg of een ov-verbinding iets heeft opgeleverd.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij vinden RRAAM een mooi project. In feite is het nauwelijks een project maar een veelomvattend en complex geheel. We hebben ook wel wat zorgen vanwege een aantal onzekerheden. Ik dank onze rapporteur en mijn collega's want een aantal van mijn vragen zijn al gesteld en kan ik daardoor overslaan. Ik wil toch de besluitvorming noemen. Het is duidelijk dat de minister van Infrastructuur en Milieu de coördinerend minister is. Ook andere ministeries en andere overheden zijn erbij betrokken. Het is ons niet duidelijk wie echt verantwoordelijk is. Het is met name niet duidelijk wie de probleemeigenaar is en het uiteindelijke besluit neemt. Dat willen we weten. Daarbij vinden we het belangrijk dat de Elverdingmethode wordt gebruikt. Dat betekent dat iedereen erbij wordt betrokken. Een aantal collega's noemde Weesp en Muiden. Kleinere gemeenten waar niet direct gebouwd wordt maar die wel te maken hebben met de gevolgen ervan moeten ook meepren. Naarmate er besluiten worden genomen moet het gepraat afgelopen zijn. Het tweede punt dat ik wil noemen zijn de financiën. Het financieel overzicht beslaat slechts een deel van een pagina binnen een zeer uitgebreide rapportage. Dat begrijp ik omdat het nog maar een begin is. Maar bij de grondexploitatie is te zien dat van de totale kosten van ruim 2,7 mld. een bedrag van 270 mln. niet gedekt kan worden uit de opbrengsten van de woningen. Dat vind ik vreemd. Een woning zou dan niet meer opleveren dan € 41 000. Ik zou graag willen weten hoe er gerekend is naar grondopbrengsten. Er wordt ook geïnvesteerd in openbaar vervoer, wegen, ecologie en dergelijke. Wij vinden dat het deel dat voor woningen wordt gedaan ook door woningen moet worden gedragen. Ze moeten een bijdrage leveren in de exploitatie van het geheel.

Inzake de woningbehoefte vinden wij de motie van de heer De Rouwe over actualisatie belangrijk maar ik wil toch ook een ander geluid laten horen. Als we spreken over ruimtelijke ordening en mogelijke groei in het drukke Nederland en met name de drukke Randstad, vinden wij het belangrijk een plan te maken waarin de meest geschikte ruimte om nog in de Randstad te bouwen wordt bepaald. Los van de woningbehoefte en de economische dip. Het is goed om plannen uit te werken zodat als de aantallen nodig zijn duidelijk is waar we die woningen de komende jaren het beste kunnen bouwen zodat er een optimaal ingevuld Nederland ontstaat.

De infrastructuur is ons zorgpunt. Wij zijn bang dat we in een fuik aan het zwemmen zijn. Dit is mede veroorzaakt door de motie-Aptroot/De Mos.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Aptroot stelt dat we de raming nog niet kennen maar hij wil wel vast voorbereidingen treffen. Het is toch niet de bedoeling dat we het tracé gaan volgen van de leegstaande kantoren die we nu zien in Nederland?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, dat is absoluut niet de bedoeling. Het is heel verstandig om mogelijkheden onder handbereik te hebben. Het is helemaal niet verkeerd om eens een plan te maken om te bekijken waar de extra woningen in de Randstad het beste gebouwd kunnen worden. Het daadwerkelijk besluiten nemen om te gaan bouwen, de locaties vrijgeven en er geld in stoppen moet alleen worden gedaan als echt blijkt dat de behoefte aan woningen er is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dus ook niet bouwrijp maken of extra wegen aanleggen en dat soort zaken om daarop voor te sorteren? Het zijn puur papieren plannen?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb ook gezegd dat het in het kader van de ruimtelijke ordening, de planologie is. Dat je niet iets doet voor een paar jaar vooruit maar voor de langere termijn. Als je een optimale inrichting van Nederland wilt dan moet je dit soort mogelijkheden inbouwen. Je gaat uiteraard niet wegen aanleggen nog voordat duidelijk is of de woningen inderdaad gebouwd worden.

Inzake de IJmeerbrug heb ik gelezen dat een aantal marktpartijen het niet als rendabel zien om dat op private basis, dus met tol, te doen. Ik kan de redenatie volgen als men zegt dat er genoeg andere capaciteit zou zijn. Ik vind het heel positief dat uit de rapportage blijkt dat middels private partijen er 1 mld. tot 3 mld. besparingen mogelijk zijn. Een dubbeldeksbrug kost slechts 20% meer dan een enkeldeksbrug. Ik geef dan ook de gedachte dat wij een dure brug gaan aanleggen niet op. We vinden het onverstandig om alleen in te zetten op een openbaar vervoerverbinding omdat in de toekomst goede ontsluitingen noodzakelijk zijn voor Almere en de Flevopolder. Uit veiligheidsoverwegingen is het niet verantwoord om de pijlen slechts te richten op de Hollandse Brug aan de westkant. De scenario's dienen dan ook verder te worden uitgewerkt. We hechten erg aan een rechtstreekse verbinding voor openbaar vervoer, fietsen en autoverkeer. De overige punten zoals minimaal drie halteplaatsen vinden wij verstandig. De fractie vindt het prima dat de metroverbinding verder wordt uitgewerkt. Een verbinding op de kortere afstanden tussen steden pakt vaak beter uit dan treinen. De capaciteit kan worden uitgebreid en het gaat snel. Als het kan worden aangesloten op het Amsterdamse metronet en dit in de toekomst doorgetrokken wordt naar Huizen en Utrecht dan krijgen we echt goed openbaar vervoer in de Randstad.

Inzake het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere ben ik blij dat de minister het besluit heeft genomen. Het is goed dat zij met Amstelveen gaat praten. Het is echter niet mogelijk dat een gemeente zich eenzijdig terugtrekt uit de reeds gemaakte afspraken.

De heer **Bashir** (SP): We hoorden de heer Aptroot spreken over door private partijen betaalde wegen, de zogenaamde elitewegen. Straks moet er flink betaald worden om over die weg te mogen rijden om vervolgens weer in de file op de A1 en de A9 aan te sluiten. Hoe ziet de heer Aptroot dit?

De heer **Aptroot** (VVD): Dit is een oude discussie. Elke keer spreekt de heer Bashir over elitewegen. Een weg extra ontlast de andere wegen dus degenen die niet willen betalen krijgt op de andere wegen meer ruimte. Waarschijnlijk wordt het geen tolweg maar gaat de VVD zich inzetten voor een extra weg erbij zonder tol. Als de SP verstandig is en luistert naar de automobilist dan steunen ze ook nu de VVD.

De heer **Bashir** (SP): Het is niet echt een antwoord op mijn vraag. Op het moment dat de weg die je daar wilt geen problemen oplost maar problemen verschuift dan heb je er niet veel aan. Als de automobilisten van de tolweg voorrang krijgen belast je daarmee de overige automobilisten. Als zij geen voorrang krijgen sluiten ze achter aan in de file. Hoe ziet de heer Aptroot dit voor zich?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zie met die extra weg slechts een mogelijkheid om meer autocapaciteit te krijgen. Dat is gewoon nodig, de files zijn lang. En dan komen ze inderdaad op de Ring Amsterdam maar dit geweldige kabinet zal ook de A10 Ring Amsterdam fors uitbreiden net zoals bijvoorbeeld de A6 en de A9. Met deze plannen komt Nederland weer in beweging. Dat zien we reeds bij Den Bosch en Eindhoven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil eerst mevrouw Dijkema hartelijk danken voor haar werk. Het stelt mij gerust dat zij een

vinger aan de pols zal houden. Ik begin met het asfalt. Het Tracébesluit A6/A9 moet hierbij goed worden bekeken. Deze minister straalt uit dat er flinke plakken asfalt neergelegd worden. Daarin doet zij nauwelijks onder voor haar voorganger. De enorme wegwitbreiding tussen Schiphol, Amsterdam en Almere wordt een soort Amerikaanse highway om de steeds grotere stroom autoverkeer te verwerken. In een stad als Los Angeles blijkt dit echter niet te werken. Vanwege een soort trechtereffect loopt het verkeer toch vast. Dit gebeurt helemaal als er beknibbeld blijft worden op het alternatief op het autoverkeer, namelijk een fatsoenlijke treinverbinding. Ik heb met deze minister al een aantal keren gedebatteerd over mijn zorg over de uitgestelde extra sporen bij Almere waardoor een treinenflessenhals ontstaat. De minister geeft wel 4,4 mld. uit aan asfalt maar beknibbelt 250 mln. op het spoor. Mensen zullen hierdoor meer dan nu het geval is voor de auto kiezen. Denkt de minister dat ook en is zij bereid dit de komende jaren te laten monitoren? De minister is door de Tweede Kamer gevraagd jaarlijks 5% reizigerswinst op het spoor te boeken. Dat moet gevolgen hebben voor haar beleidskeuzes. Bij een groot project als dit zijn dit zeer relevante vragen en de monitoring is van groot belang.

De plannen voor de bouw van 60 000 woningen tot 2020 in Almere dateren van vóór de crisis op de woningmarkt die helaas nog altijd voortduurt. Allerlei bestaande woningbouwplannen worden momenteel geschrapt of in de ijskast gezet, een voorbeeld is IJburg II. GroenLinks heeft altijd erkend dat er woningen gebouwd moeten worden maar de vraag is waar en hoeveel, nu de omstandigheden zo sterk zijn gewijzigd. De minister heeft beloofd in 2012 met een voorstel voor de schaalprong te komen en de maat hiervan in een concept-rijksstructuurvisie. Mijn fractie is zeer benieuwd naar de prognose van de woningbehoefte die daarbij betrokken zal worden en de fasering. Alle ontwikkelingen in Almere inzake het particulier opdrachtgeverschap, ook voor de minder hoge inkomens, volgen wij met grote belangstelling. Het lijkt mij heel aardig als meer studenten naar Almere komen en het studentenleven meer tot bloeit komt. Het zal wat meer leven in de brouwerij geven. Dat soort zaken vind ik heel interessant.

Mijn fractie heeft grote zorgen over het bezwaar dat Almere heeft gemaakt tegen het besluit van staatssecretaris Bleker om het Markermeer en IJmeer te benoemen als Natura 2000-gebied. Deze aanwijzing is een Europese verplichting die al in 2010 had moeten plaatsvinden. Wethouder Duivesteijn spreekt steeds over de zorgelijke ecologische toestand van het Markermeer en het IJmeer en verbindt de verbetering van de natuurkwaliteit graag met woningbouw in het gebied in het water. De Natura 2000-verplichtingen voor het gebied zijn zelfstandige verplichtingen, ook als er niet gebouwd gaat worden in het water. Het bezwaar maken tegen aanwijzing als Natura 2000-gebied getuigt van een tunnelvisie met maar één doel voor ogen namelijk uitbreiding van Almere in het water. Dat is niet onze optie. Ik wil daar graag een reactie op van de minister.

Bij RRAAM is er vanaf het begin gekeken naar drie onderdelen die in samenhang moeten worden besloten: 1. woningbouw, 2. vervoer en 3. natuur. GroenLinks zal niet akkoord gaan met het nemen van een beslissing op een deelonderwerp terwijl de andere deelonderwerpen op de lange baan worden geschoven. Kies niet alvast voor een IJmeerverbinding zonder dat bekend is waar en hoeveel woningen er gebouwd worden. En niet wel geld reserveren voor woningbouw en niet voor natuur.

Mijn laatste opmerking gaat over het bestuurlijk draagvlak. Voor plannen van deze omvang is bestuurlijk draagvlak essentieel. Niet iedereen in de regio is blij met de plannen die gemaakt worden voor Almere. Dat betreft vooral het buitendijks bouwen en een IJmeerverbinding over het water. Noord-Holland en vele randgemeenten rond het IJmeer en het Markermeer zijn tegen. Is de minister het met mij eens dat er draagvlak

zou moeten zijn op alle bestuurlijke niveaus? Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van mijn collega's op deze punten.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik wil ook de rapporteur bedanken voor het verrichte werk en het werk dat zij nog zal uitvoeren. Vorige week hadden wij een hoorzitting over RRAAM. Het was een bijzondere hoorzitting want waar iedereen enkele jaren geleden nog sprak over haast die noodzakelijk was bij dit grote project voor Almere, werd er nu enkel gesproken over faseren en temporiseren. Grote projectontwikkelaars kijken niet langer met eurotekens in hun ogen naar dit gebied. Hiermee lijkt ook de maatschappelijke noodzaak ervan ten einde te zijn gekomen. De SP vindt dit vreemd omdat de woningbehoefte in dit gebied onverminderd groot is. Juist in tijden van crisis zou er geïnvesteerd moeten worden. Hoe ziet de minister dit? Is er maatschappelijke noodzaak voor deze woningen, op welke termijn zijn ze nodig en wat is hieraan veranderd sinds de start van het project? Uit de stukken blijkt dat er inmiddels een preverkenning gestart is voor het gebied tussen Almere en Het Gooi. Als Almere goedkoper wil bouwen en een centrale positie in de Randstad wil krijgen, zal het in oostelijke richting moeten ontwikkelen. Het is vreemd dat de westelijke en oostelijke ontwikkeling niet samen opgaan. Is het niet beter om de preverkenning van Het Gooi volwaardig te integreren in de plannen voor de ontwikkelingen richting Amsterdam? Het project Amsterdam-Almere biedt enorme kansen voor het openbaar vervoer. Met name de verbinding door het IJmeer kan het openbaar vervoer op een grote voorsprong zetten ten opzichte van de auto. In dit gebied is dat zeer wenselijk. Het onderzoek naar een wegverbinding door het IJmeer mag wat de SP betreft meteen gestaakt worden. De gemeenten gaven tijdens de hoorzitting aan dat met name de IJmeerbrug, de A1, A9 en A10 het extra autoverkeer niet zullen kunnen verwerken. Deze weg zal ervoor zorgen dat de bestaande wegen verder vastlopen. Graag een reactie van de minister hierop. Hoe wil de minister deze weg betalen? Wordt dit een tolexperiment, de elitewegen van de VVD en PVV waardoor degenen die het niet kunnen betalen achteraan sluiten in de file? Bovendien betekent het flink betalen om een stukje te kunnen rijden en vervolgens alsnog aansluiten in de file op de A1 of de A9. Of is het idee om de betalende weggebruikers vooraan in de file te zetten door ze voorrang te geven? In dat geval zal de situatie op het huidige wegennet verslechteren. Kan de minister hier duidelijkheid over verstrekken? De gemeenten Muiden en Weesp klagen nu al over een slechte inpassing. Dit zal met de aanleg van deze weg nog verder verslechteren. Ik stel voor de wegen te ondertunnelen. Er zijn duidelijke afspraken gemaakt over het door middel van ondertunneling verbeteren van de A9. Deze VVD-minister zou VVD-stad Almere niet moeten laten vallen. De wegen rondom Amsterdam kunnen de vele auto's niet meer aan. Via goede en grote P+R-voorzieningen is het idee om automobilisten bij het bereiken van de regio over te laten stappen op het openbaar vervoer zeer kansrijk in dit gebied. Is de minister bereid om samen met provincie en gemeenten het P+R-beleid verder te ontwikkelen in deze regio? Te denken valt aan een forse uitbreiding van de P+R in Weesp, een locatie waar veel treinen stoppen richting zowel Amsterdam Centraal als Amsterdam Zuid. Het station ligt dichtbij de snelweg en dit creëert een prachtige kans die benut zou moeten worden.

De **voorzitter**: De minister antwoordt in eerste termijn. Zij doet dit in een aantal blokken: bestuurlijke organisatie, financiën, woningbouw, infrastructuur en overige onderwerpen, zoals economievoorzieningen en ecologische kwaliteit dus natuur. U krijgt ieder de gelegenheid voor één interruptie. Op een later te bepalen tijdstip volgt een volwaardige tweede termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Wellicht kan ik zo veel duidelijkheid bieden dat dit zelfs niet nodig is. Als het wel nodig is ben ik altijd bereid om te komen. Het is belangrijk om te kijken naar de status van het project op dit moment. Er zijn veel vragen gesteld die onderdeel zijn van het onderzoek dat we nu aan het uitvoeren zijn. Sommige antwoorden zijn de trajecten die we momenteel aan het bekijken zijn. Ik zal proberen zoveel mogelijk helderheid te geven. Op het moment van mijn aantreden was inderdaad de vraag of het project door zou gaan of niet. De markt was totaal anders dan toen het gestart is. Ik heb toen aangegeven het juist van belang te vinden dat er niet alleen naar de korte termijn maar ook naar de lange termijn wordt gekeken. Er zijn gedegen onderzoeken en verschillende scenario's nodig om met elkaar te kunnen beslissen wat er haalbaar is en wat de gewenste situatie is. Ik wil dat vastleggen in een rijksstructuurvisie. Het RRAAM bevindt zich nu nog in de verkenningsfase. Het is belangrijk om niet alleen op basis van de huidige stand van zaken een doortrek te maken maar ook op basis van nader onderzoek. In deze fase kijken we naar alle aspecten en worden alternatieven afgewogen. De uiteindelijke afsluiting is de rijksstructuurvisie. De verantwoordelijkheden die ik als minister heb zijn de volgende: ik ben verantwoordelijk voor de totstandkoming en de vaststelling van de rijksstructuurvisie inclusief de bijbehorende procesverantwoordelijkheid en de genomen afwegingen middels een plan MER, middels een MKBA-uitwerking en de optimalisatie van bijvoorbeeld het Hollandse Brug-alternatief. Ik ben verantwoordelijk voor het opstellen van het financieel kader dat ten grondslag ligt aan de uitvoeringsparagraaf van de rijksstructuurvisie. Dat betekent niet dat ik alle financiën ga bijdragen maar ik ben wel verantwoordelijk voor het financieel kader, dus zal ik ervoor moeten zorgen dat andere partijen uitsluitel geven over hun bijdragen aan het project naast de rijksbijdrage. Voor de besluitvorming bij het Rijk ten aanzien van de RRAAM-opgave in 2012 en de daaropvolgende jaren. Van 2012 tot 2014 is tijd ingepland om op rijksniveau de ontwerpstructuur goed in te vullen. Ik ben verantwoordelijk voor de informatievoorziening richting de Tweede Kamer door middel van de basisrapportage en de voortgangsrapportages. Daar kijkt de Tweede Kamer uitvoerig naar. Overigens ben ik zeer nieuwsgierig naar het rapport van mevrouw Dijkma waar zij veel complimenten voor gekregen heeft. Ik houd van transparantie en kan wellicht leren van de verslagen die door de Kamer zelf gemaakt worden. Ik heb ook de regieverantwoordelijkheid voor het bewaken van de samenhang tussen de verschillende onderdelen van het RRAAM-programma. Ik kom daar later op terug want daar zijn specifieke vragen over gesteld. Ik voer de regie over de samenwerking tussen de partners en de nakoming van de door I&M aangegane verplichtingen in het IAK. Als de rijksstructuurvisie is vastgesteld worden de verantwoordelijkheden anders belegd. Mijn verantwoordelijkheid is dan de voorbereiding en de besluitvorming over het rijksdeel in het actualiseren van het IAK en de voorbereiding van de besluitvorming in het kader van MIRT. Maar vooralsnog is het een heel brede verantwoordelijkheid die op mijn schouders rust.

Ben ik in staat om het breed te houden? Ik vind dat erg belangrijk, want ik ben weliswaar minister van Infrastructuur en Milieu maar ik zit hier toch in een andere rol, namelijk om een gebiedsprogramma te ontwikkelen. Er zijn ook andere afspraken aan de orde. Het gaat ook om scholing, het gaat om werkgelegenheid, het gaat om groen en daarover is met de andere ministeries ook contact. Minister Donner heeft bijvoorbeeld aangegeven dat hij gaat monitoren wat de effecten zijn op de reeds bestaande wijken als de stad heel erg gaat groeien. In het verleden hebben we bij andere steden gezien dat bij het ontwikkelen van aantrekkelijke nieuwe locaties, de meer gefortuneerde bewoners vertrekken naar deze nieuwe locaties. De discussie om de Hogeschool naar Almere te krijgen is via Onderwijs gegaan. Zo proberen we stap voor stap alle elementen erbij te betrekken.

Ook via EL&I is er contact geweest over werkgelegenheid. Dat is lastig, want je kunt bedrijven niet dwingen zich daar te vestigen. We proberen op alle vlakken een stimulerende rol te vervullen. Hoe moet dat worden gezien in relatie tot de zorgen van de heer Meijer inzake de onderlinge samenwerking en de zorgen van de Almeerse ondernemers? Ik kan me de zorgen die de heer Meijer heeft goed voorstellen en neem zijn signaal serieus. De regio werkt samen met het Rijk aan RRAAM. De regio heeft ook een eigen samenwerking. Zo heeft men de regionale stuurgroep die een eenduidige inbreng heeft naar de gezamenlijke stuurgroep van Rijk en regio. Er straalt eensgezindheid vanuit maar het is belangrijk om in een volgend overleg dit onderwerp nadrukkelijk aan de orde te hebben om te zien hoe de problemen die er zijn opgelost kunnen worden. Het blijft een continu punt om op te letten. Het zal niet lukken om alle neuzen 100% dezelfde kant op te krijgen maar wel dat iedereen zich committeert aan een proces om daar op tijd in te participeren en ook op tijd te laten zien welke kant men op wil gaan. Ook de ondernemers hebben daar wat over gezegd. Dat heb ik gelezen in de krant. Ik heb toch een andere waarneming, want ik heb gezien dat de standpunten van Almere en de provincie Flevoland altijd goed zijn afgestemd. Ik zal proberen te achterhalen waar hun specifieke zorg zit en ik zal het probleem bespreken in de regio om te zien hoe het ervaren wordt. Enkele gemeenten geven aan dat zij zich niet betrokken voelen. Ik zal eerst aangeven wat er geregeld is en vervolgens zullen we kijken hoe we aan het gevoel tegemoet kunnen komen door meer te doen op dat terrein. Nu is geregeld dat de gemeenten en de waterschappen betrokken worden bij de planvorming van RRAAM. Aan hen is gevraagd om te participeren via het participatieproces dat op 14 maart jl. is gestart. De heer Van Woerkom is bereid gevonden om zoveel mogelijk draagvlak voor het project te realiseren. Ook hebben de gemeenten kunnen reageren op de notitie Reikwijdte, en Detailniveau ten behoeve van de rijksstructuurvisie RRAAM. Diverse gemeenten, zoals Edam- Volendam en Hoorn, hebben met een brief op het participatieproces gereageerd. Op de notitie Reikwijdte en Detailniveau hebben Diemen, Gooi en Vechtstreek, intergemeentelijk samenwerkingsverband Waterland, Hoorn, Lelystad, Amsterdam, Almere en Waterschap Amstel Gooi en Vecht gereageerd. Dan zijn er nog diverse werkmaatschappijen waarin ook de gemeenten die het aangaan betrokken zijn. De gemeente Diemen is betrokken bij Werkmaatschappij Amsterdam-Almere, gemeente Stede Broec, Hoorn, Drechterland, Koggeland en Edam-Volendam zijn betrokken in de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer en in de Werkmaatschappij Almere-Oosterwold is Zeewolde betrokken. Er is zelfs een LinkedIn-discussieplatform en een nieuwsbrief. Daar kunnen gemeenten op de hoogte blijven en meediscussiëren. Wij hebben ook presentaties over het programma gegeven bij wethouders van Stede Broec, Drechterland, Hoorn, Koggeland en Edam-Volendam. Bij de portefeuillehouders van de stadsregio Amsterdam waaronder ook weer een aantal kleine gemeenten en bij de portefeuillehouders van Gooi en Vechtstreek waaronder Naarden, Muiden en Huizen. Op 1 juli a.s. is er een bijeenkomst voor alle gemeenten en waterschappen om hen te informeren over RRAAM en de ontwikkelingen sinds de RRAAM-brief en om de wijze te bespreken waarop ze verder worden betrokken. Die bijeenkomst moet goed worden aangegrepen om de gemeenten die de Kamerleden noemen te informeren. De gemeente Muiden is via de presentaties geïnformeerd maar de gemeente Weesp zie ik niet op de lijst staan. We zullen hen expliciet uitnodigen voor de bijeenkomst op 1 juli a.s. om te kijken hoe we dit extra kunnen verstevigen. Het staat open voor iedereen en veel andere, kleinere gemeenten participeren.

Voor de participatie van burgers vinden wij het belangrijk dat er een maatschappelijk proces is waarbij burgers niet alleen door maatschappelijke organisaties op de hoogte worden gehouden maar ook op twee

momenten rechtstreeks gevraagd wordt om mee te denken over de toekomst van de Noordelijke Randstad. Dat is gebeurd bij de formele aankondiging van het opstellen van de rijksstructuurvisie plan MER in maart jl. en het zal ook gedaan worden na oplevering van alle onderzoeksresultaten en plannen voor concept-rijksstructuurvisie in de tweede helft van 2012. Tussen deze twee momenten worden alle burgers die in maart jl. hebben aangegeven betrokken te willen zijn, uitgenodigd om aan te haken bij het maatschappelijk proces en binnen de werkmaatschappijen wordt direct met burgers gesproken. Toen ik in het verleden als wethouder parkeren in mijn portefeuille had en vele avonden organiseerde om mijn nieuwe beleid af te stemmen kwam er niemand opdagen. Toen de Parkeernota vervolgens was aangenomen, waren de discussies volop aan de gang. Dat is een van de moeilijkheden van participatie. Mensen moeten een drempel over. We zullen proberen zoveel mogelijk de drempel te verlagen voor de burger om daadwerkelijk te participeren. Mevrouw Dijkema heeft voorgesteld een rijkscommissaris aan te stellen. Dit is de verkenningsfase, laten we eerst besluiten hoe Almere zal gaan groeien en wat daar allemaal bij gaat horen. Er is een ambassadeur, de heer Meijer, en er is een draagvlakambassadeur, de heer Van Woerkom. Ik zou er nu niet voor kiezen om hier een extra persoon op te zetten. Uiteindelijk wil de Kamer met mij het debat voeren over het verloop, en dan ben ik liever geheel verantwoordelijk. We kunnen nadat de rijksstructuurvisie is vastgesteld kijken of een dergelijke constructie noodzakelijk is om de uitvoering vorm te geven.

Wat betreft de financiering is de vraag of er voldoende geld is. Een onderdeel van het proces is het uitzoeken van alle kosten. Bij het onderdeel infrastructuur zijn de eerste schattingen gedaan inzake de IJmeerverbinding. Die kosten bleken veel te hoog en daar is in de Kamer al eens over gesproken. Daarom zoeken we naar kostenoptimalisaties. Als bekend is wat de kosten zijn en wie verantwoordelijk is voor de kosten, want niet alle kosten worden gedragen door het Rijk, kunnen we de financiële paragraaf bij de rijksstructuurvisie opstellen. De Kamer moet zich realiseren dat het gaat om kosten over 30 jaar. Het is belangrijk om dat in pakketten op te knippen. Pas als een bepaald aantal woningen inclusief ontsluiting is opgeleverd spreek je pas over een volgend pakket. We maken nog geen budgetten vrij voor de komende 30 jaar. Het is wel noodzakelijk om te weten wat er op korte termijn wordt geïnvesteerd. Onlangs heb ik de regio toegezegd voornemens te zijn om in de binnenstedelijke bereikbaarheid van Almere te willen investeren. De Kamer ontvangt zeer binnenkort de MIRT-brief. Dat maakt duidelijk dat wij proberen te regelen wat er nu moet gebeuren. Wanneer we een besluit nemen over de rijksstructuurvisie moeten we aangeven of er budget beschikbaar is. De investeringen komen van het Rijk maar ook van de regio, de steden en de marktpartijen. Dat besluit wil ik volgend jaar bij de rijksstructuurvisie nemen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind dit een interessant onderdeel. Inzake financiën heb ik aandacht gevraagd voor integrale besluitvorming. Ik vind de integrale benadering zeer essentieel hierin en dat is ook de afspraak geweest bij RRAAM. Drie onderdelen: woningbouw, vervoer, natuur. Gaat de minister dat in samenhang bekijken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik noemde al de integraliteit voor woningbouw en infrastructuur. Hetzelfde geldt natuurlijk voor het natuurdeel. Op het moment dat je woningbouw realiseert en infrastructuur realiseert moet je ook aangeven of het een Natura 2000-gebied is of een ehs-gebied en wat je gaat doen om de compensatie te realiseren en wat je gaat doen om een aantrekkelijk woonniveau te realiseren. Die keuzes worden integraal gemaakt. Afhankelijk van de

beschikbare budgetten maken we inzichtelijk wat mogelijk is. De Kamer besluit dan of het voldoende is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het venijn zit in de staart. De minister noemt een integrale benadering op deelonderwerpen. Vervolgens is het een budgettaire keuze. Dat is mijn punt. Waar ik niet akkoord mee kan gaan – dat was ook niet de afspraak bij RRAAM – dat er gezegd wordt dat we op deelonderwerpen sommige zaken op de langere baan schuiven en we starten met woningbouw of asfalt. Als de financiële middelen beschikbaar zijn, gaan we later nog iets doen aan de natuur. Ik wil niet dat het op die manier gebeurt. Ik wil daarover een toezegging van de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De keuzes die wij maken zijn integrale keuzes. We geven aan wat er zou kunnen gebeuren op het gebied van woningbouw, ontsluiting en natuur. Ik houd een slag om de arm vanwege de bekende discussies over de natuurbudgetten. De discussie is vervolgens aan de Kamer. Ik zal samen met alle betrokken overheden en maatschappelijke organisaties een verstandige invulling van het gebied voorleggen. Maar dat betekent niet dat alles wat wij willen gerealiseerd kan worden. Hetzelfde geldt voor infrastructuur en woningbouw.

Diverse commissieleden vragen naar de consequenties van een tegenvallende woningbouw voor dit project. Is de minister niet vooringenomen als zij denkt dat dit op de lange termijn wel mee zal vallen? Het onderzoek is voor mij zeer belangrijk en de uitkomst daarvan is medeleidend maar het is niet het enige. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft recentelijk onderzoek uitgevoerd en het Centraal Bureau voor de Statistiek heeft in 2010 nog onderzoek gedaan. Beide onderzoeken geven aan dat de groei op de lange termijn in de Noordvleugel groot zal blijven. Op de korte termijn zie ik inderdaad dat de markt heel anders is geworden dan we verwacht hadden maar voor de lange termijn verwacht ik daar een groei. Uit regionale bevolkingsprognoses van PBL blijkt dat de bevolking in Nederland tot 2 040 zal groeien met circa 1 miljoen mensen. Het aantal huishoudens zal groeien van 7,2 miljoen in 2008 naar 8,1 in 2025 en dat concentreert zich in de Randstad met de vier grote steden en Almere als de koplopers. We zijn heel specifieke woningbouwprognoses aan het uitvoeren. Als daar andere ontwikkelingen uit voortkomen, dan zijn die voor mij leidend. De nieuwste inzichten zijn het belangrijkste. Als de woningbouwprognose tegenvalt, moet het project zo ingericht worden dat het gefaseerd kan worden uitgevoerd zodat niet het tekentafeleffect ontstaat dat wij bepalen dat er 60 000 woningen worden gerealiseerd waar vervolgens geen afname voor is. Op de langere termijn lijkt de opgave er nog te liggen. Woningbouwonderzoek zal aangeven of dat nog klopt. Ik verwacht het onderzoek in september a.s. Het is goed om daar snel zicht op te krijgen. Ik ben niet vooringenomen, ik sta open voor alle nieuwe ontwikkelingen maar richtte me nog op redelijk recent onderzoek van PBL en CBS dat aangeeft dat er op de langere termijn nog veel behoeftes liggen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb een vraag over wat er in dat onderzoek wordt meegenomen. Ook onder economen is er geen discussie over de vraag of er nog groei in de Noordvleugel is. De discussie in de hoorzitting ging over de vraag op welke plek in de Noordvleugel deze groei exact gaat plaatsvinden. Toen werd gesuggereerd dat er alternatieven zouden zijn voor Almere meer richting Het Gooi. Mijn vraag is of het onderzoek ook kwalitatief ingaat op de vraag waar die groei verwacht wordt en of eventuele alternatieven een optie zijn. Dan kunnen we zien of het een terechte verwachting is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ken de geluiden. Ik had niet Het Gooi als geluid gehoord, maar ik weet dat Noord-Holland ook wel eens op andere plekken kijkt. Ook hier geldt dat ik niet het tekentafel-effect wil dat wij gaan zeggen waar iedereen in de toekomst moet gaan wonen. Tegelijkertijd is het project gestart omdat Noord-Holland en Utrecht aangaven dat het bij hen niet meer op fatsoenlijke wijze gerealiseerd kon worden. Het Rijk heeft toen aangegeven dit te zullen coördineren omdat ook de infrastructuur, werkgelegenheid en dergelijke ermee samenhangen. In het onderzoek komen ook de alternatieven aan de orde. Het wordt een gedegen onderzoek met scenario's waarover we in 2012 zullen discussiëren. We bespreken dan of mensen inderdaad op die locatie willen wonen, of de groei reëel is en, zo niet, wat de concurrentie van de andere gebieden is. Misschien moeten we besluiten of het grote project ten einde komt. Vooralsnog heb ik niet voor niets ervoor gekozen om deze weg in te zetten.

De VVD vroeg of de woningbouwopbrengsten niet te laag geraamd waren. Ik ben onlangs op bezoek geweest om te zien hoe die organische wijken en het particuliere opdrachtgeverschap tot stand komen. Sommige woningen hebben een zeer lage prijs om diverse partijen met een dergelijk type woning te kunnen bedienen, en niet alleen degenen die een eigen particuliere woning kunnen bouwen. Ik kan me daarom voorstellen dat er verschillen in opbrengsten zullen zijn. Uiteindelijk zal de woningbouwopbrengst worden meegenomen in de opbrengsten. Woningbouw in Oost zal bijvoorbeeld extra geld opbrengen, maar woningbouw in West en zeker als gekozen wordt voor een eilandvariant dan kost dat geld. Dat zijn dure varianten. In het bedrag dat de heer Aptroot noemt zitten woningen met en zonder baten. Het is een keuze om het gebied kwalitatief goed in te richten. Als er alleen gekozen wordt voor woningen met baten dan ontstaat er een ander bestand.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben het met de differentiatie zeer eens. Ik vind het geweldig dat Almere het particulier opdrachtgeverschap heeft in verschillende prijsklassen. Ik vind wel dat in totaliteit het uitgangspunt moet zijn dat het geld opbrengt en het een deel van de kosten voor infrastructuur kan dekken. Als dat niet het geval is twijfelen wij aan de kans voor het hele project.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal erop toezien dat ze niet gratis worden weggegeven en dat er een goede prijs bij hoort. Het zal niet mogelijk zijn om alle natuur en infrastructuur in Almere te financieren door die grondexploitatie. We zijn aan het uitzoeken wat op de verschillende bordjes kan komen te liggen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ga ervan uit dat er niets gratis wordt weggegeven en ook dat niet alle infrastructuur door de woningbouw betaald wordt, maar de wethouder van Almere gaat haast te vrolijk kijken, dus ik wil graag dat de minister goed bewaakt dat er een behoorlijke opbrengst vanuit de woningen komt. Er klopt iets niet als deze niet een forse bijdrage levert aan de voorzieningen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het eens met de heer Aptroot dat de opbrengsten zoveel mogelijk moeten bijdragen aan het ontwikkelen van een gebied. Daar zullen we in het team naar kijken.

Ik wil overgaan naar de wegen, de IJmeerverbinding en daarna de A1, de A6 en de A9. Wat betreft de IJmeerverbinding is er een uitvraag geweest. Drie consortia hebben voorstellen ingediend die gunstiger zijn dan de constructie die eerder berekend was. Ik heb substantiële kostenreducties gezien en wacht de uitkomsten van het proces dan ook gespannen af. Aan het eind van dit jaar leveren de bedrijven hun resultaten op. De besluit-

vorming hierover vindt plaats in het kader van de rijksstructuurvisie. De drie consortia hebben ervoor gekozen om alleen ov-verbindingen te realiseren omdat het in hun ogen de beste kosten-batenverhouding oplevert. Tegelijkertijd lag er van de Kamer een verzoek voor het realiseren van een wegverbinding middels een motie van de heer Aptroot. Om deze reden hebben we aan een van de partijen die niet tot de geselecteerde consortia behoorde, maar wel geïnteresseerd was in het realiseren van een weg, gevraagd om aan te geven hoe zij dit zou willen doen. De partij is bezig met een rapport hierover, en zodra dit gereed is wordt dit aan de Kamer gepresenteerd. Tegelijkertijd wordt er een «MKBA-light» voor dat traject gemaakt. Uiteindelijk zal ik terugkomen op de vraag uit de motie-Aptroot/De Mos om de Kamer hierover te berichten. In het totaalpakket moet gekeken worden of het de moeite waard is om de investering te doen. Daarnaast kijken we naar de mogelijkheden van de Hollandse Brug. De heer Aptroot vraagt of het in een dubbeldeksvariant kan worden gedaan. Dat is aan de orde geweest bij de drie consortia. Zij gaven aan niet de synergie-effecten te zien in die dubbele aanleg en zeggen dat het niet kansrijk is. Ik gaf dat al aan in de brief. We hebben ook gekeken of de Hollandse Brug in een dubbeldeks variant kon worden uitgevoerd. Ook dat bleek niet erg kansrijk ten opzichte van andere alternatieven. Ik heb wel een markt nodig die er een rendabele kans voorziet. Er is gevraagd waarom de IJmeerweg niet rendabel is vanwege het openbaar vervoer Hollandse Brug. Dat is omdat de IJmeerverbinding aansluit op de A9/A10 en daarmee is er redelijk dichtbij een alternatief waar niet voor betaald hoeft te worden. Boven de € 2 rijdt de gemiddelde Nederlander liever om dan gebruik te maken van de tolweg. Dit is niet elitair maar door alle prijsklassen heen wordt dit principe gehanteerd. Bij de uitwerking van de metroverbinding wordt een capaciteitsanalyse uitgevoerd die inzicht biedt in hoeveel reizigers gebruik gaan maken van de verbinding en hoe druk het in de metro wordt. Het is een goede zaak dat het druk wordt want dit betekent dat er ook daadwerkelijk gebruik van wordt gemaakt en als een aantrekkelijke verbinding wordt gezien. Er is gevraagd of de investeringen in de wegen A1, A6 en A9 niet te veel mensen uit het openbaar vervoer halen. Ik heb cijfers gezien van het gebruik van de auto en het openbaar vervoer in de periode 1997–2007. Gedurende die jaren zijn de cijfers stabiel gebleven. De hoeveelheid autogebruikers zit rond de 75% en de spoorgebruikers zit rond de 10–12%. De elasticiteit tussen die groepen is niet erg groot. We moeten ervoor zorgen dat de regio's multimodaal bereikbaar zijn. We moeten inspelen op de reden waarom iemand gebruik maakt van een weg of van openbaar vervoer. In drukbevolkte steden heeft het openbaar vervoer de voorkeur. Bij verplaatsing van het ene stedelijk gebied naar het andere wordt veel meer gebruik gemaakt van de weg. Alle varianten spelen een rol. Inzake de A1, de A6 en A9 werd specifiek gevraagd naar de rol van Amstelveen. Amstelveen heeft inderdaad tegen de afspraken die in het verleden zijn gemaakt, aangegeven hun bijdrage voor de ondertunneling niet meer waar te kunnen maken. Ik heb hen gewezen op de afspraken die we hebben gemaakt en het belang dat zij altijd gehecht hebben aan ondertunneling. Op mijn verzoek zijn zij bezig de businesscase in kaart te brengen en te onderbouwen. Op basis van deze uitkomsten zal ik samen met de andere betrokken partijen bespreken of wij ons aan de gemaakte afspraken houden of een andere oplossing gaan zoeken. Ik wil eerst echt inzicht hebben want nog niet heel lang geleden is dit met elkaar afgesproken. Wat mij betreft is het tracé zoals het is getekend het tracé dat wordt uitgevoerd.

Dan zal ik nog een aantal vragen over andere onderwerpen beantwoorden. De MKBA-discussie ken ik. In januari jl. hebben we met een groot aantal partijen waaronder Almere een bijeenkomst gehad over de toekomst van de MKBA. We hebben vastgesteld dat verbetering nodig is en we zijn bezig om een ontwikkelagenda op te stellen om zachtere

waarden mee te kunnen nemen zoals natuur en openheid. Uiteindelijk moeten dit meetbare zaken zijn die de Kamer kan vaststellen. Ik sta open voor vernieuwing van het MKBA. Het instrument dat we nu hebben is goed tot er een beter alternatief is.

PVV heeft gevraagd of groen-blauw betaalbaar en faseerbaar is. We kijken nu naar kostenoptimalisaties. We kijken bijvoorbeeld naar minder oermeeras maar wel met een betere kwaliteit. Die discussie wordt bij ehs gevoerd. Fasering is zeker aan de orde. Niet alles wordt meteen aangelegd. Het is Natura 2000 en ehs-gebied. Dit betekent dat bij aanleg van infrastructuur en de ontwikkeling van woningen we aan de kwaliteit van de natuur moeten werken. Het is zeer belangrijk om rekening te houden met het feit dat het om een Natura 2000-gebied gaat. Wij zijn nog niet zover dat wij tegen het bouwen in water zijn. Wij kijken naar het totaalplaatje waarin verschillende varianten aan de orde komen. Uiteindelijk kiezen we of daar een bouwen in het water variant bij zit. Daarmee zijn hoge kosten gemoeid. Dat aspect wordt meegewogen. We zitten nu in de verkenningsfase en ik wil daar bij voorbaat nog geen onderdelen uithalen.

De P+R-terreinen ben ik zojuist vergeten bij de discussie over de weg. Op dit moment zijn we bezig met het Programma Beter Benutten waarmee ik te zijner tijd naar de Kamer kom. In dat programma kijken we vooral naar de bereikbaarheid van de regio en ook P+R-ideeën van de ANWB zullen daarin een rol vervullen. Maar ik heb niet de illusie dat het mogelijk is om grote getale over te krijgen van de auto naar het openbaar vervoer. Je moet vooral de mensen die wel willen faciliteren zodat zij goed bediend worden.

De heer **Bashir** (SP): Kan ik dat opvatten als een toezegging aan de Kamer om de P+R-uitbreiding bij Weesp verder uit te zoeken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, ik kom bij de Kamer met een programma over benutten. Daarbij zal per regio bekeken worden wat we het beste kunnen doen om de mobiliteit te vergroten. De regio's moeten zelf hun prioriteiten aangeven. Ik hecht wel belang aan het rapport van de ANWB en we gaan kijken welke rol het rapport gaat spelen.

De **voorzitter**: Ik heb begrepen dat daar binnenkort een brief over volgt. We hebben op 23 juni a.s. een AO over het onderwerp benutten belegd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, maar dat is niet een brief over P+R bij Weesp maar een breder programma. Hoe gaan we naast woningbouw investeren in de natuur? Een van de vier werkmaatschappijen heeft als opdracht om de natuur- en watermaatregelen goed te onderzoeken. Daar is expliciet een werkmaatschappij voor opgericht om te tonen dat het niet alleen om asfalt en woningbouw gaat. Een goed leefklimaat is zeer belangrijk om investeerders te trekken.

De heer **Van Bommel** (PVV): Zou het niet interessant zijn om ondernemende types naar de natuur te laten kijken? Ik heb de indruk dat het vaak milieufanaten zijn. Zo is er onlangs in Gelderland € 300 000 uitgegeven om twee dassen te verplaatsen om ruimte te maken voor woningbouw. In Almere moeten we niet die kant opgaan. Kunnen we daar zakelijk naar kijken? Ik vind groen ook belangrijk maar laten we wel reëel blijven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U hebt gelijk dat er ook met een ondernemende blik naar gekeken moet worden maar natuur is een heel breed begrip. Aan de ene kant is dit Natura 2000 en ehs-gebied. Daar zitten specifieke spelregels aan vast met betrekking tot biodiversiteit en het in stand houden van soorten. Daar moet je op een zo

goed mogelijke manier mee omgaan zodat je niet in extremen vervalt. Natuur is veel breder dan biodiversiteit. De gemiddelde Nederlander wil een groene omgeving om lekker te kunnen wandelen of een mooi watergebied om over uit te kijken. Naar dat deel van de natuur kun je goed met een ondernemende blik kijken. Om een beter investeringsklimaat te krijgen plant Eindhoven bijvoorbeeld hele rijen Platanen zodat de stad groener wordt.

De laatste vraag was of de natuurpilots in het Markermeer onderdeel uitmaken van het toekomstbestendig ecologisch systeem. Het project heeft als doel om meer kennis te krijgen van de effectieve maatregelen voor het bereiken van een robuust ecosysteem en ook om bij te dragen in het versterken van de natuurkwaliteiten in het Markermeer IJmeer. Dit proefproject vormt een eerste stap in het uitwerken van een perspectief op een duurzaam ecologisch systeem en wordt onder verantwoordelijkheid van dit kabinet uitgevoerd door Rijkswaterstaat in overleg met de provincies en de maatschappelijke organisaties.

Ik ben nieuwsgierig naar het zijn van een groot project waarin de Tweede Kamer een specifieke rol speelt. Voor mij is het de eerste keer dat wij op deze manier daarover rapporteren. Ik moet volgens mij van de Kamer op een gegeven moment toestemming krijgen voor een volgende stap en ik ben benieuwd hoe de Kamer dit organiseert.

De voorzitter: Ik bedankt de minister voor de beantwoording in de eerste termijn. Voor de tweede termijn gaan we zo snel mogelijk een uur inplannen.