

Vergaderjaar 2011–2012

**31 089**

## **Urgentieprogramma Randstad**

**Nr. 90**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 16 december 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over de brief 14 oktober 2011 inzake de eerste Voortgangsrapportage Groot Project RRAAM, Studie IJmeerweg, Notitie Reikwijdte en Detailniveau, onderzoek Woningbehoefteprognoses Noordvleugel en Primos Prognose (Kamerstuk 31 089, nr. 88).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 15 december 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouweland, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. Leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

1

*Wanneer ontvangt de Kamer de ontwikkelingsagenda maatschappelijke kosten-batenanalyse, die de Kamer na de zomer zou ontvangen?*

In de brief «Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT, najaar 2011» d.d. 25 november j.l. bent u inmiddels geïnformeerd over de inhoud van de ontwikkelagenda maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

2

*Wat is de precieze inhoud van de deelafspraken in het position paper «Almere werkt»?*

In het position paper wordt de gezamenlijke ambitie van Rijk, provincie Flevoland en gemeente Almere om 100 000 arbeidsplaatsen te realiseren in het kader van de groei van Almere herbevestigd. Afgesproken is dat Almere samen met de provincie Flevoland een programma voor een economisch offensief «Almere Werkt!» opstelt. In het programma staat het optimaal ruimte bieden aan ondernemerschap centraal. Het programma richt zich op excellent gastheerschap en de ontwikkeling van de clusters creatieve industrie, financiële en zakelijke dienstverlening, ICT en nieuwe media, transport en logistiek en life sciences. Ook wordt de samenwerking in de Noordvleugel en de samenwerking tussen overheden, ondernemers en onderzoek- en onderwijsinstellingen uitgewerkt. In het position paper is vastgelegd dat de gemeente Almere, provincie Flevoland en Rijk de ambities voor het economisch offensief van Almere willen realiseren door een structurele samenwerking op te zetten, zodat vanuit een gecoördineerde inzet van overheidsmiddelen het bedrijfsleven en het ondernemingsklimaat zo goed mogelijk worden gefaciliteerd. Dit vergt een gezamenlijke inspanning waar de drie overheden, ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheden en mogelijkheden, aan zullen bijdragen. In het Periodiek Overleg Economie Almere dat thans wordt opgericht, wordt een inhoudelijke agenda opgesteld om onderdelen van «Almere Werkt!» te realiseren. Jaarlijks wordt de voortgang gemonitord in de Stuurgroep RRAAM.

3

*Welke vertragingen dreigen zich voor te doen bij realisatie van het RAAM-project? Op welke wijze wordt er voor gezorgd dat deelprojecten wel doorgang kunnen vinden?*

Het RRAAM-project bevindt zich thans in de verkenningfase welke zal uitmonden in het vaststellen van een concept-Rijksstructuurvisie in 2012. De planning in deze fase is gericht op besluitvorming binnen de gestelde tijd, met de vereiste kwaliteit en binnen het afgesproken budget. De realisatiefase is voorzien voor de periode 2012 tot 2030 en verder. De lange termijn planning wordt onderdeel van de concept-Rijksstructuurvisie.

4

*Kunt u aangeven welke kwaliteitseisen worden bedoeld in de paragraaf Kwaliteitsmanagement?*

Er wordt hier bedoeld op de kwaliteitseisen ten aanzien van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen die ik op 15 december met de regionale bestuurders heb vastgesteld. Het betreft hier voornamelijk eisen aan het proces en de onderbouwing van de voorgestelde keuzes. Het laten afvallen van varianten en het benoemen van kansrijke oplossingsrichtingen dient transparant en navolgbaar te gebeuren.

5

*Heeft de tijdelijke stagnatie van gebiedsontwikkelingen invloed gehad op de in de Basisrapportage (Kamerstuk 31 089, nr. 83) opgenomen beheersmaatregelen, die blijkens pagina 22 van de eerste voortgangsrapportage nog steeds van toepassing zijn?*

De tijdelijke stagnatie van gebiedsontwikkelingen is een in de Basisrapportage onderkend risico (eerste top risico: risico ten aanzien van de omvang en aard van de opgaven). De bij dit top risico benoemde beheersmaatregelen worden ook daadwerkelijk toegepast in de praktijk. Afspraak met de regio is dat gefaseerd, stap-voor-stap en vraaggestuurd wordt ontwikkeld. De vraag naar woningen is bepalend voor het tempo van de ontwikkelingen en daaraan gekoppelde investeringen.

6

*Is het correct om te concluderen dat de kans, dat wordt opgetreden indien de op pagina 22 en 23 genoemde risico's zich voordoen, enkel gelijk is gebleven dan wel is afgenomen?*

Ja, dat klopt.

7

*Wordt de uitbreiding van de luchthaven Lelystad opgenomen in de Rijksstructuurvisies? Zo nee, waarom niet?*

De ontwikkeling van Lelystad Airport wordt als één van de verschillende omgevingsprojecten van RRAAM meegenomen waarvan ontwikkelingen en beslissingen op elkaar worden afgestemd. Dit betreft bijvoorbeeld de bijdrage van de luchthaven aan de versterking van de werkgelegenheid en de afstemming tussen het vliegen vanaf Lelystad en het wonen in Almere. Voor de ontwikkeling van Lelystad Airport is een regionale overlegtafel onder leiding van de heer Alders ingesteld. Aan deze tafel wordt verkend of Lelystad Airport een deel van het niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol kan overnemen. Dit moet uitmonden in een advies dat zo nodig in een nieuw luchthavenbesluit wordt vervat. Zoals in de Basisrapportage aangegeven, is de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad geen onderdeel van de scope van RRAAM en de Rijksstructuurvisie RRAAM, omdat besluiten hierover onafhankelijk van de RRAAM-besluiten in 2012 en op een ander tijdstip genomen kunnen worden.

8

*Op welke wijze zal de «markt» nu verder worden betrokken bij de uitwerking van de IJmeerlijn?*

De Werkmaatschappij Amsterdam-Almere (WAA) heeft de sterke elementen van de marktvoorstellen gecombineerd tot een geïntegreerd alternatief met enkele te onderzoeken varianten en opties voor de toekomst. Dit alternatief en deze varianten en opties vormen bouwstenen voor de Notitie Kansrijke Oplossing-richtingen, die in het Bestuurlijk Overleg Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (BO-RRAAM) van 15 december is vastgesteld. In opdracht van de WAA zal de markt het ontwerp en de businesscase van dit alternatief en deze varianten op een dusdanige manier uitwerken dat voldoende informatie voor de Rijksstructuurvisie RRAAM en bijbehorende planMER en de MKBA kan worden opgeleverd. Of verdere inzet van de markt aan de orde is, is afhankelijk van het besluit dat het kabinet eind 2012 zal nemen over de haalbaarheid van de IJmeerlijn met westelijke gebiedsontwikkeling van Almere.

9

*Indien u besluit tot realisatie van de IJmeerlijn, overweegt u dan een innovatieve aanbesteding? Zo ja, aan welke aanbestedingsvormen denkt u dan?*

Het is op dit moment nog te vroeg om over aanbestedingsvormen van de IJmeerverbinding te spreken. Dit is pas aan de orde na het besluit dat het kabinet eind 2012 zal nemen over de haalbaarheid van de IJmeerlijn met westelijke gebiedsontwikkeling van Almere.

10

*Kan, op basis van de bevindingen van het bureau Ecorys met betrekking tot de kansrijkheid van een tolverbinding en op basis van andere adviezen, worden geconcludeerd dat een IJmeerverbinding met tol geen optie meer in de plannen is en dat tol definitief is uitgesloten?*

Uit de kosteneffectiviteitsanalyse van het bureau Ecorys blijkt dat de kosten van een tolverbinding hoger zijn dan de baten, mede doordat de alternatieve route via de Hollandse Brug sterk wordt verbeterd (planstudie SAA).

11

*Wordt er bij de uitwerking van het Hollandse Brug alternatief rekening gehouden met de afzetbaarheid van de woningen, de positie van Almere in de Noordelijke Randstad, een duurzame sociaaleconomische structuur van Almere en de invloed op de internationale concurrentiepositie? Zo ja, op welke wijze?*

*Zo nee, op welke wijze wordt hier alsnog invulling aan gegeven?*

Ja, de ambities op basis van de RAAM-brief (Almere als sociaal, economisch en ecologische duurzame stad en met 60 000 woningen gegroeid, realiseren bijbehorende ontsluiting en realiseren van een Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem) liggen aan de uitwerkingen van het Hollandse Brug alternatief ten grondslag. Er wordt momenteel een bij het Hollandse brug alternatief passend OVov-concept en verstedelijkingsmodel uitgewerkt dat vervolgens ten behoeve van de Rijksstructuurvisie wordt beoordeeld op de criteria zoals opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau RRAAM (Vergaderjaar 2011–2012, bijlage 134953 bij kamerstuk 31 089 nr. 88). Hierin zijn de door uw genoemde aspecten, zoals bijvoorbeeld de internationale concurrentiepositie en de afzetbaarheid van de woningen, geoperationaliseerd. Belangrijke instrumenten voor het inzichtelijk maken van de effecten van de alternatieven zijn planMER en MKBA.

12

*Hoe denken regionale bestuurders over de vraag of een wegverbinding deel moet uitmaken van het vervolgonderzoek, met het oog op het feit dat deze vraag met hen wordt afgestemd?*

Ik heb met de regionale bestuurders op 15 december in het BO RAAM afgesproken dat een wegverbinding als variant verder onderzocht wordt.

13

*Kunt u, met het oog op het feit dat de Werkmaatschappij Markermeer IJmeer heeft gemeld dat de kosten van dit project tussen de 200 en 630 miljoen zullen bedragen, aangeven hoe deze kosten zijn opgebouwd?*

Gelijktijdig ontvangt u de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen die ik op 15 december op bestuurlijk niveau heb besproken. Een van de deelrap-

porten gaat over de resultaten van de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer. Uw vraag wordt daarin beantwoord.

14

*Welke concrete afspraken zijn er gemaakt voor het ontwikkelen van «groenblauw»?*

In het Integraal Afspraken Kader is vastgelegd dat met de groei van Almere ook een doorontwikkeling van het groenblauwe raamwerk nodig is. Hierin worden 14 deelgebieden onderscheiden. De ontwikkelingsperiode is 20–30 jaar. Thans wordt gewerkt aan financiële arrangementen voor de eerste drie deelgebieden: Poorthout, Almeerderhout en Eemvallei.

15

*Kan het nationaal groenfonds, indien dit tot stand komt, ingezet worden voor het project RRAAM? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?*

Het Nationaal Groenfonds, tot stand gekomen in 1994, biedt financiële faciliteiten voor natuur, landschap en openluchtrecreatie, binnen de kaders van het overheidsbeleid. Gegeven deze doelstelling wordt onderzocht of het Nationaal Groenfonds binnen RRAAM een rol kan spelen, bijvoorbeeld bij de totstandbrenging van een toekomstbestendig ecologisch systeem voor Markermeer en IJmeer, en bij de ontwikkeling van «groenblauw».

16

*Wordt het halen van de na te streven natuurwaarden in het Markermeer onafhankelijk van het project RRAAM gerealiseerd? Zo nee, waarom niet?*

Ja, in het kader van Natura 2000 wordt voor het Markermeer-IJmeer een beheerplan opgesteld. In het beheerplan worden maatregelen genomen om de instandhoudingsdoelen voor de betreffende soorten te behalen. Er is geen termijn gesteld aan het behalen van deze doelstellingen. Achteruitgang is echter niet toegestaan.

De verschillende instandhoudingsdoelstellingen zullen echter door de beoogde «RRAAM-ontwikkelingen» verder onder druk komen te staan. Daarom is binnen de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer een systeemaanpak uitgewerkt, waarbij door een verbetering van het ecosysteem als geheel de instandhoudingsdoelen op lange termijn worden geborgd. Het systeem is dan dusdanig veerkrachtig dat ook ruimtelijke en economische ontwikkelingen kunnen worden opgevangen. Daarnaast wordt onderzocht of er juridisch vanuit Natura 2000 voor de ruimtelijke ingrepen ook met mitigerende maatregelen kan worden volstaan.

17

*Hoe zal, met het oog op het feit dat er nu al sprake is van een capaciteitsknelpunt op de infrastructuur tussen Almere en Utrecht, deze problematiek zich ontwikkelen bij de groei van Almere? Vanaf welk moment komt uitbreiding van die infrastructuur aan de orde? Wordt deze problematiek opgenomen in de Rijksstructuurvisie? Zo nee, waarom niet?*

Het capaciteitsknelpunt tussen Utrecht en Almere wordt aangepakt met het project A27/A1, deeltraject A27 Utrecht Noord – knooppunt Eemnes. Realisatie is gepland vanaf 2013. Uitbreiding van de capaciteit van de A27 tussen knooppunt Eemnes en Almere door de realisatie van spitsstroken is bekeken in het kader van het programma Beter Benutten. Tijdens het BO MIRT op 9 november heb ik met de regio afspraken gemaakt over de invulling van het programma Beter Benutten. Uit het onderzoek blijkt dat er andere wegen zijn waar de problemen groter zijn en kosteneffectiever

kunnen worden aangepakt. Daar komt bij dat deze spitsstroken vanuit de inhoud van de problematiek voor het Rijk een zeer lage prioriteit hebben. Het traject komt niet voor in de «file top 50» en het komt niet als knelpunt naar voren in het 2020-scenario van de NMCA. Daarmee zijn spitsstroken langs dit deel van de A27 tot 2020 niet meer aan de orde. Wel start een pilotproject en gaat er een snelbus over de A27 rijden tussen Almere – Utrecht de Uithof. De pilot van 3 jaar is met name bedoeld om het effect van de snelwegbus op (de afname van) de file te onderzoeken. In de Basisrapportage RRAAM is aangegeven dat het project Almere-Gooi-Utrecht (AGU) niet tot de scope van het project RRAAM behoort, omdat besluiten over dit project onafhankelijk van de RRAAM-besluiten eind 2012 en op een ander tijdstip genomen kunnen worden.

18

*Welke belemmerende factoren hebben geleid tot uitstel van het project Almere-Gooi-Utrecht?*

Zie het antwoord op vraag 17.

19

*Wat is de stand van zaken met betrekking tot het financieel kader voor Almere 2.0/RRAAM?*

De werkmaatschappijen hebben de projecten geoptimaliseerd, waardoor de geraamde kosten afnemen. De werkgroep financieel kader rekent deze geoptimaliseerde voorstellen door. Daarbij zullen de grondexploitaties met één uniforme methodiek worden berekend. Ook zal een audit van de kosten plaatsvinden. Er zal een overzicht van de benodigde omvang van investeringen per kansrijke oplossingsrichting worden opgesteld. Dit overzicht zal volgend jaar worden gebruikt als vulling voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse.

20

*Is er een overzicht beschikbaar van de verwachte benodigde omvang van investeringen, investeringsritme en de wijze van dekking voor het RRAAM-project als geheel?*

In de Basisrapportage RRAAM is aangegeven: «Het ministerie van IenM stelt in samenspraak met het RVOB, de andere betrokken departementen, de gemeente Almere en provincie Flevoland een geactualiseerd financieel kader op in 2012 op basis van de uitkomsten van de werkmaatschappijen, de thematische programma's zoals genoemd in het IAK, de eventuele aanpassingen van gemeentefonds en provinciefonds. Dit kader levert een integraal financieel overzicht van de gehele opgave op en wordt ingebracht ter besluitvorming in het bestuurlijk overleg RRAAM.» Het is nu nog te vroeg voor een overzicht van investeringen, investeringsritme en dekking. Zie verder ook antwoord op vraag 19 over het overzicht van investeringen.

21

*Op welke wijze draagt het Rijk nu precies bij aan het verwezenlijken van de 100 000 arbeidsplaatsen? Op welke termijn moeten die worden gerealiseerd? Heeft het realisatietempo invloed op de realisatie van de woningbouw? Op welke wijze wordt de totstandkoming van de 100 000 banen gemonitord?*

Zie ook het antwoord op vraag 2. Rijk, provincie en gemeente zetten zich gezamenlijk in om de groei van Almere met 60 000 woningen te combineren met de ambitie van 100 000 extra banen in Almere. Met deze substantiële groei van de werkgelegenheid is in het eindbeeld sprake van

een evenwichtige regionale arbeidsmarkt. Dat kan 2030 zijn, maar ook 2040. Voor zowel woningbouw als werkgelegenheid is sprake van een lange termijn ambitie, waarvan de realisatie door marktomstandigheden en conjunctuur niet op elk moment gelijk op zal lopen. Over de precieze bijdragen van de verschillende overheidspartners worden jaarlijks nadere afspraken gemaakt, evenals over de monitoring. Vanuit het Rijk is daarbij in ieder geval leidend de Bedrijfslevenbrief, in het bijzonder de uitwerking van de Economische visie op de Noordvleugel en de koppeling tussen de clusterontwikkeling in Almere in relatie tot de topsectoren.

22

*Wanneer ontvangt de Kamer het programmaplan economie?*

Het programma «Almere Werkt!» is in wording en wordt u voorjaar 2012 aangeboden.

23

*Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de afspraken uit het Integraal Afsprakenkader aangaande het onderwijs in Almere? Kunt u in uw antwoord ook het onderzoek naar de onderwijsachterstanden en het bijbehorende actieplan betrekken?*

In het Integraal Afsprakenkader was de duurzame realisatie van een hbo-voorziening in Almere en Lelystad een belangrijke ambitie. In september 2011 is Windesheim Flevoland verhuisd naar een nieuw schoolgebouw in het centrum van Almere. Het aantal studenten is nu ruim 1 150, de huidige instroom (cohort 2011) overstijgt de prognoses met circa 20%. Ook de Christelijke Agrarische Hogeschool heeft in 2010 een vestiging in Almere geopend. Voorts zal de internationale universiteit BES La Salle vanaf 2012 opleidingen in Almere gaan verzorgen. Hierbij wordt overigens opgemerkt dat het hier gaat om onderwijs dat niet graadverlenend is in de zin van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek.

Zoals is afgesproken in het IAK is er een onderzoek uitgezet naar de causale relaties tussen de versnelde groei van Almere en de kwaliteit van het primair onderwijs. Het SCO Kohnstamm Instituut voert het onderzoek uit en maakt daarbij gebruik van gegevens van de Inspectie van het Onderwijs. De onderzoeksresultaten worden betrokken bij de Almere Tafel in de eerste helft van 2012. Dit moet resulteren in adviezen over het versterken van de kwaliteit van het primair onderwijs in relatie tot de verdere groei van Almere.

Dat dit nog steeds nodig is blijkt uit het feit dat het percentage zwakke en zeer zwakke scholen in het primair onderwijs in de gemeente Almere, ondanks een daling van 14% in 2011, nog steeds ruim boven het landelijk gemiddelde ligt. Ook de taalprestaties blijven achter. Het is positief dat de gemeente en de schoolbesturen gezamenlijk in de Lokale Educatieve Agenda het doel hebben geformuleerd dat de kwaliteit van het primair onderwijs binnen vijf jaar tenminste op het landelijk gemiddelde ligt. In dat kader wordt er nu extra geïnvesteerd door in het schooljaar 2011–2012 te starten met een stedelijke «Brede Leesimpuls» (activeren van lezen).

24

*Worden, met het oog op de toename van het aantal leerlingen en opleidingen, deze opleidingen ook afgestemd op de kansrijke economische clusters? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?*

Er zijn inmiddels drie instellingen met hoger onderwijs in Almere: Windesheim, Christelijke Agrarische Hoge School (CAH) en Bes la Salle. Zowel Windesheim als CAH zijn betrokken bij de Economic Development Board Almere, die gericht is op de ontwikkeling van economische clusters

in Almere. Hiernaast initiëren de drie hogescholen allerlei relaties met het bedrijfsleven in Almere en de Noordelijke Randstad. Voor een hechte afstemming tussen opleiding en arbeidsmarkt hebben de drie opleidingen innovatieve concepten in ontwikkeling te weten: stelsel van doorlopend co-makership tijdens de opleiding bij Windesheim, implementatie van incubatorship conform internationale ervaringen bij Bes la Salle en een biosphere campus van ondernemers bij de CAH.

25

*Wat wordt er precies bedoeld met de «rode functies» in de plannen van het consortium van Staatsbosbeheer, het Wereld Natuur Fonds en het Flevolandschap aangaande de robuuste ecologische verbindingszone Oostervaarderswold? Zijn deze rode functies bedoeld om de financiering mogelijk te maken? Wat is de relatie hiervan met de (woningbouw-) plannen voor Oosterswold? Dragen de gepresenteerde plannen voor Oostervaarderswold bij aan de groenambitie voor Oosterswold? Zo ja, op welke wijze?*

Het door u genoemde onderwerp staat geheel los van RRAAM.

26

*Wat wordt precies bedoeld met organische groei en een adaptieve planning? Op welke wijze is deze organische ontwikkeling van Almere nu precies uitgewerkt?*

Organische groei is stadsontwikkeling die tot stand komt op basis van initiatieven «van onderop». De bewoner of het bedrijf dat zich wil vestigen staat centraal. Almere heeft in de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan met particulier opdrachtgeverschap voor woningbouw. In de toekomst wordt deze werkwijze doorgetrokken naar gebiedsontwikkeling met onder meer de lokale infrastructuur, waterberging, energievoorziening, stadslandbouw en de openbare ruimte. Er is dan alleen nog een globaal plan, het gebied krijgt vorm door de initiatieven. Dit leidt tot een andere wijze van grondexploitatie, die zich laat typeren als «just in time» investeringen doen. Hiermee wordt voorkomen dat er – in afwijking tot de gebruikelijke aanpak – omvangrijke publieke voorinvesteringen worden gedaan, die mogelijk voor langere tijd ongebruikt blijven. Deze uitgangspunten worden vertaald in een adaptieve planning. Er worden geen blauwdrukken of eindbeelden gemaakt, maar plannen waarmee continu kan worden ingespeeld op wijzigende omstandigheden en wensen. Binnen een collectief raamwerk is ruimte voor een veelheid aan kavelvormen en -typen, die samen met de initiatiefnemers worden ingevuld.

27

*Hoe verenigt u organische groei van Almere met de genoemde woningbouwopgave van 60 000 woningen?*

De berekende woningbouwopgave is gebaseerd op de te verwachten woningvraag in de komende decennia. De bouw van 60 000 woningen wordt planologisch mogelijk gemaakt. Daarbij wordt ingezet op stapsgewijze ontwikkeling op basis van concrete marktvraag. Zodra zich vanuit de markt initiatieven aandienen wordt de mogelijkheid geboden tot ontwikkeling over te gaan (organische ontwikkeling). De daadwerkelijke ontwikkeling van het aantal woningen in de verdere toekomst zal daarmee afhangen van de effectieve vraag. Deze is afhankelijk van vele factoren, zoals de ontwikkeling van de bevolking, economie en aantal huishoudens en de toekomstige positie van Almere in de regionale woningmarkt.



28

*Wat vindt u van de bandbreedte in de woningbehoefte van 37 000 tot 111 000 woningen? Op welke manier houdt u hiermee rekening in de Rijksstructuurvisie?*

In mijn brief aan uw Kamer heb ik geschreven: «De maximale bandbreedte die de op de scenario's geënte varianten voor Almere laten zien loopt van 37 000 tot 111 000 woningen in de periode 2010–2040. De meest waarschijnlijke ontwikkeling volgens de Primos-trendprognoses uit de periode 2003 tot 2011 is 52 000 tot 72 000 woningen.»

De eerst genoemde en grootste bandbreedte betreft de uiterste behoefte-waardes die in het ABF-onderzoek gevonden zijn. De woningbehoefte bevindt zich volgens dat onderzoek naar alle verwachting tussen deze twee waardes. De bandbreedte van 52 tot 72 000 woningen gaat uit van de meest waarschijnlijke verwachting voor de woningbehoefte tot 2040.

Lange termijn onderzoek zoals dit wordt altijd omgeven met onzekerheid. Daarom moet rekening worden gehouden met verschillende toekomstscenario's ofwel een bandbreedte van reëel denkbare toekomst. In de Rijksstructuurvisie hou ik met deze onzekerheid rekening door de opgave vraaggeoriënteerd op te pakken; stapsgewijs en volgend aan de markt-vraag. Ik kijk samen met de regio expliciet naar de mogelijkheden van fasering van de bouwopgave middels een adaptieve en organische planning en zal dit opnemen in de Rijksstructuurvisie.

29

*Wat is het budget dat beschikbaar is voor de RRAAM-projecten en hoe is dat terug te vinden in de begroting I&M?*

Op de begroting van I&M is geen budget gereserveerd voor RRAAM. Een uitzondering hierop vormt de Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere. Voor de eerste fase hebben het Rijk, de gemeente Almere en de provincie elk een bijdrage toegezegd van € 47,5 mln.

30

*Wie bepaalt wat een vraaggeoriënteerd ontwikkeling is en waarop wordt die vraag gebaseerd?*

Een vraaggeoriënteerde ontwikkeling is in essentie een ontwikkeling door de vragers zelf. Dit varieert van individuen tot en met projectontwikkelaars en beleggers. Binnen de door de overheden aangegeven kaders bepalen zij daarbij wat er wanneer wordt gerealiseerd (zie ook vraag 26). In Almere Poort bijvoorbeeld blijkt dat op dit moment de grootste vraag is gericht op zelfbouw. Dat leidt tot een ontwikkeling met een grote diversiteit, zowel naar prijsklasse als naar verschijningsvorm.

31

*Welke concrete maatregelen worden op korte termijn genomen om het tekort aan woningen te verkleinen?*

Op het niveau van de Metropoolregio Amsterdam wordt momenteel gewerkt aan het uitvoeren van het actieprogramma 2011 – 2014 voor de Stadsregio woningmarkt. Hier volgen acties uit voort op onder andere het gebied van monitoring (van plancapaciteit), onderzoek naar onder andere de effectieve vraag (wat mensen werkelijk huren/kopen) en naar de woonbehoefte/woonwensen en verder de samenwerking met marktpartijen.

De ontwikkelingsstrategie in en van de gemeente Almere is gebaseerd op een adaptieve en organische planning. Dit stelt de gemeente in staat om snel bij te schakelen als het tekort aan woningen toeneemt en bouwers

en/of particulieren ook concrete plannen hebben om te bouwen. Dit laatste is natuurlijk ook afhankelijk van de conjuncturele situatie en de daarmee samenhangende financieringsmogelijkheden.

32

*Wat kunnen, met het oog op de constatering van regionale bestuurders dat een versterking van de regio, fasering en dosering binnen de regio nodig is om het lage vertrouwen in de woningmarkt te bestrijden, bestuurders van de verschillende bestuurslagen doen om het vertrouwen in de woningmarkt te herstellen? Welke rol kunnen potentiële investeerders en initiatiefnemers hierin spelen?*

Het vertrouwen in de woningmarkt wordt door veel verschillende factoren bepaald. Het is een samenspel tussen consumenten, bouwers, financiers, conjuncturele ontwikkelingen en ook bestuurders. Al deze partijen beïnvloeden elkaar. Zij dragen dus ook allemaal bij aan de mogelijkheden om het vertrouwen te herstellen.

De regionale bestuurders kunnen er vanuit hun verantwoordelijkheid voor een goede ruimtelijke ordening zorg voor dragen dat er gebouwd kan worden als de marktvraag zich voordoet en de ontwikkeling van bouwlocaties binnen de regio goed is afgestemd. Dit is een belangrijke basis voorwaarde voor een stabiele vraag-aanbod situatie op de (regionale) woningmarkt.

In het vervolg op het woningbehoefteonderzoek heb ik met de regiobestuurders uit Noordwest Nederland en Utrecht afgesproken dat de regio samen met het Rijk, in het verlengde van het woningbehoefteonderzoek, een meer kwalitatieve studie uitvoert in relatie tot locaties en fasering. De regio is trekker vanuit haar verantwoordelijkheid voor een goede afstemming van verstedelijking en het Rijk is betrokken gelet op medeverantwoordelijkheid in de bestuursafspraken voor de programmering van woningbouw in dit kerngebied.

Potentiële investeerders en initiatiefnemers kunnen hun ideeën ten aanzien van gewenste plankwaliteiten en prijssegmenten daarbij inbrengen. Er zijn al verschillende voorbeelden van deelplannen waarbij gebruik is gemaakt van de expertise uit de markt. Een goed voorbeeld daarvan is de planvorming en ontwikkeling van Almere Hout Noord.

33

*Welke rol speelt de regio bij het opstellen van de ontwerp Rijksstructuurvisie?*

De Rijksstructuurvisie wordt opgesteld en vastgesteld door het rijk in het kader van het programma RRAAM. In dit programma wordt actief door Rijk en regio samengewerkt. Voorts zal de Rijksstructuurvisie worden voorgelegd aan de Stuurgroep en het Bestuurlijk overleg voor RRAAM. Hierin hebben de bestuurders uit de regio zitting. Daarnaast zijn en worden er ook in een breder regionaal verband informatie- en gespreksrondes gehouden over resp. het verloop van en de keuzes in het RRAAM-traject.

34

*Draagt de regio bij aan de proces- en uitvoeringskosten met betrekking tot de ontwerp Rijksstructuurvisie?*

Ja, de regio draagt hieraan bij. Het programmabudget voor RRAAM is opgebouwd uit middelen van zowel het Rijk als de regio. Zie ook paragraaf 5.6 van de Basisrapportage.

*In hoeverre sluit het bestuurlijke proces van RRAAM aan bij het streven dat slechts twee bestuurslagen over een ruimtelijke en infrastructurele kwestie gaan?*

Het twee-bestuurslagenprincipe als bestuurlijk uitgangspunt kan goed helpen om bestuurlijke drukte tegen te gaan. Dit sluit echter niet uit dat er beleidsonderwerpen zijn, waar wel meer dan twee bestuurslagen zijn betrokken. In het geval van RRAAM zijn Rijk, Provincies en Gemeenten vanuit verschillende verantwoordelijkheden betrokken en is dit om inhoudelijke redenen gewenst.

In RRAAM wordt de haalbaarheid onderzocht van de drievoudige ambitie voor de noordelijke Randstad: verstedelijking, bereikbaarheid en natuur/landschap.

Het betreft een lange termijn ontwikkeling van een economisch belangrijk deel van Nederland en overstijgt daarmee niet alleen het lokale, maar ook het regionale schaalniveau. De invalshoeken van de drie onderwerpen zijn divers en vragen om inhoudelijke betrokkenheid van zowel Rijk, Provincie als Gemeente. Omdat de verantwoordelijkheden voor deze onderwerpen over de drie bestuurslagen zijn verdeeld, is het in deze verkenning juist nuttig dat alle drie samenwerken. RRAAM is een gezamenlijk programma van Rijk, Provincies en Gemeenten, met ieder daarin duidelijk afgebakende taken en verantwoordelijkheden. De bestuurlijke drukte wordt tot een minimum beperkt door een efficiënte organisatie van de besluitvorming in Stuurgroep en (jaarlijks) Bestuurlijk Overleg.