

Vergaderjaar 2008–2009

**31 089**

**Urgentieprogramma Randstad**

**Nr. 25**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 december 2008

Mede namens de ministers van VROM, LNV, en EZ en de staatssecretaris van VenW informeer ik u middels deze brief over de wijze waarop wordt gewerkt aan de besluitvorming van het rijk over een vijftal projecten in de regio Amsterdam–Almere.

#### *Aanleiding*

In het gebied «Amsterdam–Almere» wordt thans de (strategische) besluitvorming voorbereid over vijf sterk samenhangende projecten, te weten:

- de Schaalsprong Almere 2030;
- de openbaar vervoersverbinding Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad, (OV-SAAL);
- de toekomstagenda Markermeer–IJmeer (TMIJ);
- de lange termijnverkenning Schiphol (in relatie tot vliegveld Lelystad);
- een (pré-)verkenning naar het verkeer- en vervoersysteem in het gebied ten oosten van Almere, op de corridor naar 't Gooi en Utrecht (AGU).

Deze vijf projecten hebben sterke onderlinge verbanden, maar hangen ook samen met andere projecten in het gebied (bijvoorbeeld de wegverbinding tussen Amsterdam en Almere). De eerste vier genoemde projecten maken deel uit van Randstad Urgent; ze hebben een strategisch karakter, zijn van nationaal belang en hebben een sterke functionele samenhang. Bovendien leveren ze een wezenlijke bijdrage aan de ontwikkeling van het noordelijk deel van de Randstad tot een duurzame en internationaal concurrerende topregio. De préverkenning naar het verkeer- en vervoersysteem in het gebied ten oosten van Almere is eveneens van groot belang. De besluitvorming over deze projecten is inhoudelijk en bestuurlijk sterk met elkaar verweven. De vijf projecten bevinden zich echter in verschillende fasen van besluitvorming.

### *Raambrief*

Om gecoördineerde besluitvorming te organiseren over de vijf projecten stelt het Kabinet een RAAM-brief (**R**ijksbesluiten-**A**msterdam-**A**lmere-**M**arkermeer) aan de Tweede Kamer op, zoveel als mogelijk ondersteund door regionale overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen. In de RAAM-brief worden richtinggevende besluiten van het rijk over (onderdelen van) de vijf hierboven genoemde projecten opgenomen, met de daarbij gehanteerde overwegingen, argumenten en (financiële) onderbouwing. Het gaat daarbij om besluiten voor fase 1 (2010–2020) en besluiten voor fase 2 (2020–2030). De planning is om de RAAM-brief in oktober 2009 aan de Tweede Kamer te verzenden.

De aanpak voor de RAAM-brief is geïnspireerd op de Noordvleugelbrief van augustus 2006. In deze brief werden samenhangende rijksbesluiten gepresenteerd voor de Noordvleugel met de daarbij behorende overwegingen.

Om tot richtinggevende besluiten te komen, worden de alternatieven en varianten van de vijf projecten op een gebiedsniveau afgewogen. Door de alternatieven en varianten logisch te combineren ontstaan samengestelde alternatieven. Om te beoordelen welk samengesteld alternatief een voorkeur verdient, gebruiken we een integraal beoordelingskader.

Centraal in dit beoordelingskader staat de vraag in hoeverre de samengestelde alternatieven bijdragen aan versterking van het woon-, werk- en leefklimaat van de Randstad. De resultaten van MKBA's, plannen MER en andere effectstudies die binnen de afzonderlijke projecten zijn uitgevoerd worden in het kader meegenomen. Momenteel worden gesprekken met het CPB en PBL gevoerd over de rol die zij bij dit traject kunnen vervullen. Het kader zal verder aansluiten bij geldende wet- en regelgeving, eerder uitgesproken ambities van het kabinet en het draagvlak bij maatschappelijke organisaties, burgers en marktpartijen. Een voorbeeld van relevante wet- en regelgeving is de Europese Vogelen Habitatrichtlijn, bekend als Natura 2000. Voorbeelden van relevante ambities zijn de structuurvisie Randstad 2040, Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Nationaal Waterplan en de Noordvleugelbrief.

### *Relatie bestaande projecten en Randstad Urgent contracten*

Over de totstandkoming van de Rijksbesluiten bestaat overeenstemming tussen de betrokken bestuurlijke duo's van de Randstad Urgent-projecten. De RAAM-brief laat de bestaande verdeling van verantwoordelijkheden en de gemaakte afspraken over de Randstad Urgent-projecten ongemoeid. In de RAAM-brief wordt aandacht besteed aan de toepassing van de regelgeving die voortvloeit uit Natura 2000, waar het gaat om eventuele buitendijkse verstedelijking (mogelijk voortvloeiend uit de Schaalsprong) en een eventuele IJmeerverbinding (mogelijk voortvloeiend uit OV-SAAL).

De besluiten in de RAAM-brief vormen de basis voor de afspraken die het rijk met de gemeente Almere maakt over de Schaalsprong Almere in het zogeheten Integraal Afsprakenkader (IAK Almere 2030). De RAAM-brief verschaft daarmee eveneens helderheid voor de regionale overheden bij de uitwerking van hun plannen (onder meer de Structuurvisie Almere).

### *Elverding*

De voorbereiding van de RAAM-brief geeft op hoofdlijnen uitvoering aan de aanbevelingen van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten («Commissie Elverding»). Door de Tweede Kamer

hierbij tijdig te informeren over de voorgenomen besluitvorming geven wij reeds uitvoering aan het advies van de commissie. Voorts wordt op hoofdlijnen uitwerking gegeven aan de «vijf dragende elementen», die de commissie adviseert voor de verkenningsfase te weten:

- eerdere en ruimere participatie van betrokkenen;
  - aansluitend op mogelijkheden tot participatie, die bij de vijf projecten worden geboden zal bij de opstelling van de RAAM-brief overleg worden gevoerd met de betrokken stakeholders
- gebiedsgewijze benadering;
  - het formuleren van samenhangende strategische besluiten voor de regio Amsterdam-Almere is bij uitstek een gebiedsgerichte benadering
- geen vrijblijvende termijnen;
  - zowel de besluitvorming over de vijf projecten (via het Randstad Urgent-afsprakenkader) als over de RAAM-brief is aan termijnen gebonden; er zijn heldere mijlpalen
- afsluiting van de verkenning met een helder politiek besluit: het voorkeursbesluit, voorzien van financiële dekking;
  - de besluiten in de RAAM-brief gelden als principebesluit(en) die richting geven aan de verdere besluitvorming (op projectniveau). In een vervolgproces kan worden gekomen tot een voorkeursbesluit voorzien van financiële dekking.
- afweging van effecten.
  - afweging van effecten vindt plaats door middel van een op te stellen beoordelingskader. De invulling ervan gebeurt op basis van integrale MKBA's, milieu-effectenonderzoek en aanvullend effectenonderzoek

Naar mijn mening leidt deze aanpak tot snelle en goede besluitvorming op rijksniveau.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings