

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/74585

Uw kenmerk:
31089-98/2013D14057

Bijlage(n) :

Datum 25 april 2013

Betreft: Beantwoording Kamervragen VGR4 Groot Project RRAAM

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken, de vragen die de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft gesteld over de vierde voortgangsrapportage van het Groot Project RRAAM.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Vraag 1

Bestaat er voldoende draagvlak bij alle betrokken overheden voor de verdere doorontwikkeling van RRAAM volgens de lijn die bestuurlijk is gekozen?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/74585

Antwoord 1

Ja. De ontwerp-Rijksstructuurvisie voor Amsterdam-Almere-Markermeer geeft de toekomstvisie op de opgaven in dit gebied en de daaraan gekoppelde keuzes en aanpak. Deze structuurvisie is het resultaat van een gezamenlijk door het Rijk en de overheden van de Noordvleugel doorlopen verkenningsprocedure in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Op 25 maart jl. heeft hiervoor een bestuurlijk overleg plaatsgevonden met de Provincies Flevoland, Noord-Holland en Utrecht, de gemeenten Almere en Amsterdam en de Stadregio Amsterdam. Uit dit overleg kwam naar voren dat er draagvlak is voor de ontwerp-Rijksstructuurvisie. Tevens zijn bestuurlijke afspraken vastgesteld. Beide documenten heeft u gelijktijdig met deze Kamervragen ontvangen.

Vraag 2

Is het aannemelijk om te veronderstellen dat de ontwerp Rijksstructuurvisie voor het RRAAM-gebied op korte termijn ruimte biedt voor opwaardering van de bestaande Hollandse Brug en een definitief besluit over aanleg van de IJmeerverbinding op de lange baan schuift? Zal de ontwerp structuurvisie op de lange termijn wel de mogelijkheid bieden voor de aanleg van een IJmeerverbinding?

Antwoord 2

Het toekomstperspectief voor Almere, zoals beschreven in de ontwerp-Rijksstructuurvisie, is een westelijk georiënteerde stad. Een IJmeerverbinding is hierbij de stip op de horizon, gekoppeld aan de ontwikkeling van Almere Pampus. In het vervolgonderzoek worden meerdere alternatieven meegenomen (zowel een alternatief met als zonder IJmeerverbinding). Ter verbetering van de bereikbaarheid binnen de Noordvleugel wordt de komende jaren gewerkt aan de capaciteitsvergroting van de bestaande rijkswegen en spoorlijnen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, waarin de Hollandse Brug een belangrijke schakel is.

Vraag 3

Hebben alle betrokken overheden een voorkeur voor het op de lange baan schuiven van het besluit over de IJmeerverbinding?

Antwoord 3

Het Rijk en de regio hebben gezamenlijk gekozen voor een organische ontwikkeling met een gefaseerde aanpak. Dit betekent dat er geen vaststaand eindbeeld of einddatum voor de ontwikkeling wordt vastgelegd, maar dat op adaptieve wijze, stap na stap, naar het toekomstperspectief wordt toegewerkt. Indachtig deze strategie ben ik samen met de regio tot de conclusie gekomen dat een definitieve keuze voor een IJmeerverbinding nu niet aan de orde is.

Vraag 4

Op welke wijze zal de onzekerheid over de besluitvorming over de IJmeerverbinding, die optreedt doordat deze wordt gekoppeld aan de feitelijke groei van Almere, invloed hebben op de realisatie van de groei-doelstelling van Almere?

Antwoord 4

Om goed om te kunnen gaan met de onzekerheden van de toekomst kies ik samen met de regio voor een gefaseerde aanpak. Daarbij groeit Almere in fases aansluitend op de markt vraag. Allereerst op de locaties langs de bestaande vervoersassen (A6, A27 en Flevolijn) volgens het bestaande meerkernige stadsconcept. De locaties Almere Poort, Nobelhorst, Centrum Weerwater en Oosterwold bieden ruimte aan een aanzienlijk aantal woningen, voorzieningen en aan bedrijvigheid. Op het moment dat deze locaties zijn benut kan worden gestart met de locatie Almere Pampus en is een besluit over de IJmeerverbinding nodig. Ik verwijs u hiervoor ook naar het spoorboekje dat in Hoofdstuk 4 van de Rijksstructuurvisie is opgenomen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/74585

Vraag 5

Op welke termijn komt het moment in beeld dat tot besluitvorming inzake de aanleg van een IJmeerverbinding kan worden overgegaan en aan welke factoren moet worden voldaan om tot positieve besluitvorming over de IJmeerverbinding te komen?

Antwoord 5

Vervolgonderzoek (MIRT-verkenning) naar verdere infrastructuurmaatregelen tussen Amsterdam en Almere ten behoeve van de ontsluiting van Almere Pampus wordt gestart als er in Almere ten opzichte van 2010 circa 25.000 woningen zijn gebouwd en er zicht is op afronding van de realisatie van Amsterdam IJburg tweede fase. Naar verwachting is dit op zijn vroegst rond het jaar 2025. Bij de uiteindelijke keuze over de ontsluiting spelen naast de budgettaire inpasbaarheid en regionaal draagvlak, bereikbaarheids-, ruimtelijke, economische (waaronder maatschappelijke kosten-batenanalyse) en leefbaarheidsargumenten een rol.

Vraag 6

Wat zouden de maatschappelijke kosten batenverhoudingen van de vier infrastructuuralternatieven zijn als het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer geen onderdeel van het Hollandse Brugalternatief is, uitgaande van de scenario's *Global Economy* en *Regional Communities*?

Antwoord 6

Dat is niet bekend. In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) RRAAM is voor alle alternatieven uitgegaan van hoogfrequent spoorvervoer. Op het moment van uitvoering van de MKBA waren voor de invulling van het project Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) twee kansrijke varianten geïdentificeerd voor de invulling van een hoogfrequente dienstregeling. Voor de invulling van het pakket OV SAAL zijn in de MKBA daarom twee situaties onderzocht.

Vraag 7

Wat is de waarde van andere factoren dan reistijd (zoals comfort en integratie van Amsterdam en Almere) in de maatschappelijke kostenbatenanalyse voor de IJmeerverbinding?

Antwoord 7

In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) RRAAM zijn de welvaartseffecten van circa 30 factoren op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid en natuur in beeld gebracht. Waar mogelijk zijn deze effecten in geld uitgedrukt. De effecten die niet in geld zijn uit te drukken, zijn kwalitatief

gescoord. De waarden van de verschillende factoren zijn terug te vinden in de tabel op pagina 11 van de samenvatting van het MKBA-eindrapport (bijlage bij Kamerstuk 31089 nr. 97).

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/74585

Vraag 8

Welke andere kanttekeningen, naast de drie belangrijkste die in de voortgangsrapportage worden genoemd, heeft het Centraal Planbureau geplaatst?

Antwoord 8

Indien de alternatieven in de MKBA zouden zijn afgezet tegen het nulalternatief "Geen Schaalsprong Almere", dan zouden volgens het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving daarmee ook de effecten van de Schaalsprong Almere zelf in beeld zijn gekomen. Hier is niet voor gekozen, omdat het besluit over grootschalige woningbouw in Almere eerder al is genomen en uitgangspunt is van de MIRT-verkenning RRAAM (zie Basisrapportage Groot Project RRAAM, bijlage bij Kamerstuk 31089 nr. 83). Ook geven de planbureaus in hun Second Opinion op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) RRAAM aan dat de welvaartseffecten van het realiseren van een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem nauwelijks kwantitatief zijn onderzocht. Verder heeft het CPB/PBL nog enkele kleine technische opmerkingen gemaakt (zie de bijlage bij Kamerstuk 31089 nr. 97). Overigens stellen de planbureaus in hun Second Opinion dat de MKBA in grote lijnen adequaat is uitgevoerd en onderschrijven zij op hoofdlijnen de conclusies over de welvaartseffecten van de projectalternatieven.

Vraag 9

Wat wordt gedaan met de adviezen, opmerkingen en aanbevelingen van het Advies College van Rijksadviseurs?

Antwoord 9

Het College van Rijksadviseurs heeft op 19 december 2012 een advies uitgebracht op de Consultatienotitie van RRAAM. Het advies is net als alle andere adviezen en reacties meegewogen in de besluitvorming en sluit goed aan bij de visie en strategie die in de Rijksstructuurvisie is verwoord. Gelet op de onzekerheden over de toekomst is ook het College van mening dat de ontwikkelingen gefaseerd moeten worden waarbij eerst de locaties rondom bestaande vervoersassen worden benut. Net als ik geven zij aan dat de plannen zodanig flexibel moeten zijn dat er later een goede keuze gemaakt kan worden over een nieuwe verbinding. De relatie tussen het tempo van de woningbouw en de toename van werkgelegenheid vindt het College daarbij cruciaal. Op deze punten is het advies van het CRA dan ook overgenomen.

Vraag 10

Kan worden verondersteld dat in de ontwerp Rijksstructuurvisie voor het RRAAM-gebied de bouw van 60.000 woningen wordt opgenomen en dat die opgave zal worden gerealiseerd door middel van een organische en op vraag gerichte aanpak?

Antwoord 10

Ja. In de ontwerp-Rijksstructuurvisie kunt u lezen dat het toekomstperspectief voor Almere een westelijk georiënteerde stad is met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 als richtpunt. Hiervoor wordt uitgegaan van een organische ontwikkeling met een gefaseerde aanpak. Er wordt op adaptieve wijze, stap na stap, naar dit toekomstperspectief toegewerkt. De markt vraagt naar

woningen is hierbij leidend.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Vraag 11

Kan worden verondersteld dat er wordt begonnen met het ontwikkelen vanuit het centrum van Almere en in de bestaande gebieden rondom de vervoers-as (A6 en spoor), alvorens nieuwe gebieden worden ontwikkeld? Zo ja, kan de gemeente Almere instemmen met deze keuze?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/74585

Antwoord 11

Ja (zie ook het antwoord op vraag 4). De gemeente Almere heeft in het bestuurlijk overleg van 25 maart 2013 ingestemd met deze keuze.

Vraag 12

Welke woningbouwprojecten zullen deel uitmaken van de eerste fase van RRAAM en welke woningbouwprojecten zullen pas op lange termijn (na 2025) worden gerealiseerd?

Antwoord 12

Almere groeit in fases, waarbij de vraag het tempo bepaalt. Allereerst op locaties langs de bestaande vervoersassen (A6, A27 en Flevo-spoorlijn). De locaties Almere Poort, Nobelhorst, Centrum Weerwater en Oosterwold bieden ruimte aan een aanzienlijk aantal woningen, voorzieningen en aan bedrijvigheid. Op het moment dat deze locaties zijn benut kan worden gestart met de locatie Almere Pampus.

Vraag 13

Is het uw uitgangspunt dat Amsterdam en Almere dienen te integreren tot een samenhangend stedelijk gebied?

Antwoord 13

Ja. Met de ontwerp-Rijksstructuurvisie wordt ingezet op versterking van de agglomeratiekracht van de Noordvleugel en daarmee op verbetering van de internationale concurrentiepositie van de Randstad als geheel. De ontwikkeling van Almere draagt hieraan bij. Almere wordt een volwaardig onderdeel van het regionale (mobiliteits)netwerk van de Noordvleugel.

Vraag 14

Wanneer wordt door het RRAAM-werk een voorkeur uitgesproken voor één van de onderzochte alternatieven?

Antwoord 14

Het RRAAM-werk heeft op 12 maart 2013 hun meest recente advies uitgebracht. Dit advies is als bijlage opgenomen bij de Rijksstructuurvisie. De maatschappelijke partijen hebben er in deze fase bewust voor gekozen om geen voorkeur uit te spreken voor één van de alternatieven. Dit past naar hun mening niet bij een organische strategie en een adaptieve aanpak.

Vraag 15

- a. Kan, gezien het vermelde dat de nadruk op 'het publieke' van publiek-private samenwerking zou moeten liggen omdat er geen positieve business case te maken valt én dat het niet verstandig is de infra- en projectontwikkeling in één contract te combineren, er wel een positieve business case worden gemaakt als die contracten wel worden gecombineerd?

- b. Waarom is het niet verstandig om de infra- en projectontwikkeling in één contract te combineren?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Antwoord 15

- a. Nee, zie het antwoord op vraag b.
b. Uit de marktscan IJmeerverbinding is naar voren gekomen dat de aanlegkosten van de IJmeerverbinding niet kunnen worden betaald uit de opbrengsten van de exploitaties en/of baatbelastingen. Zonder dekking van de kosten door de overheid zullen marktpartijen niet zelf tot aanleg van de IJmeerverbinding overgaan. De marktsector ziet wel mogelijkheden om de exploitatie van het openbaar vervoer en de projectontwikkeling op te pakken.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/74585

Vraag 16

Is het mogelijk om vooruitlopend op een getemporiseerd besluit over een IJmeerverbinding, met de aanleg te starten van een nieuwe OV-verbinding naar IJburg die later kan worden doorgetrokken naar Almere?

Antwoord 16

Fasering van de aanleg van een IJmeerverbinding is technisch mogelijk. In het eindrapport van de Werkmaatschappij Amsterdam-Almere "Het IJmeer alternatief" (juli 2012) is aangegeven dat de IJmeerverbinding kan worden aangelegd in twee of drie verschillende fases:

- Fase 1: deeltracé Diemen Zuid –Amsterdam IJburg;
- Fase 2: deeltracé IJmeer brug of tunnel (al dan niet gecombineerd met fase 3);
- Fase 3: deeltracé Almere Pampus – Almere Centrum.

Een andere optie is het doortrekken van de IJtram tussen Amsterdam Centraal en IJburg naar Almere.

In de ontwerp-Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer worden geen definitieve keuzes gemaakt voor de toekomstige ontsluiting van Almere met Amsterdam. Een vervolgonderzoek naar verdere infrastructuurmaatregelen tussen Almere en Amsterdam wordt gestart als er in Almere ten opzichte van 2010 circa 25.000 woningen zijn gebouwd en er zicht is op afronding van de tweede fase van IJburg. Na het vervolgonderzoek wordt een go/no go-besluit genomen over de volledige aanleg van een eventuele IJmeerverbinding.

Na een eventueel go-besluit kan met de gefaseerde aanleg worden gestart.

Vraag 17

- a. Zijn er stappen genomen op het gebied van de Marker Wadden?
b. Zo ja, welke stappen zijn dat?
c. Zo nee, wanneer worden stappen hierin verwacht en hoe wordt de Kamer daarin betrokken?

Antwoord 17

- a. Ja
b. De staatssecretaris van Economische Zaken en ik hebben, onder voorwaarden, € 30 miljoen toegezegd aan het project Marker Wadden (Kamerstuk TK30825 Nr. 189). Vervolgens is er een intentieovereenkomst opgesteld tussen mijn Ministerie, het Rijksvastgoed- en ontwikkelbedrijf en Natuurmonumenten. Deze heeft als doel het vastleggen van afspraken tussen partijen over hoe op korte termijn te komen tot een samenwerkingsoverkomst gericht op het ontwikkelen en beheren van de eerste fase Marker Wadden en het vastleggen van afspraken over hoe op korte

termijn te komen tot een afdoende regeling met betrekking tot de zeggenschap van Natuurmonumenten en Rijkswaterstaat over het projectgebied Marker Wadden. Deze intentieovereenkomst wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Op dit moment wordt door mijn Ministerie, het ministerie van Economische Zaken, het Rijksvastgoed- en ontwikkelbedrijf en Natuurmonumenten uitwerking gegeven aan de intentie-overeenkomst ter voorbereiding van een vast te stellen samenwerkingsovereenkomst.

c. Niet van toepassing

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/74585

Vraag 18

Kan er een meer concrete onderbouwing worden gegeven van de wijze waarop de organische groeistrategie gecombineerd kan worden met de ambitie van een gezonde, duurzame en evenwichtige groei?

Antwoord 18

Voor RRAAM staat een adaptieve aanpak centraal omdat niet zeker is hoe de toekomst er uit zal komen te zien, mede in het licht van de huidige crisis. De aanpak is gericht op de toekomst, flexibel, duurzaam en robuust. Op deze manier wordt een ontwikkeling in gang gezet die rekening houdt met onzekerheden, mogelijke kansen en risico's in de toekomst. Daarbij is de marktvrage naar woningen en bedrijfslocaties leidend. In de ontwerp-Rijksstructuurvisie ga ik hier in de hoofdstukken 2 en 3 verder op in.

Vraag 19

Wat zijn de implicaties van de keus voor de aanleg van de Marker Wadden voor de drie verschillende alternatieven voor de oplossing van de ecologische problemen in het Markermeer en IJmeer?

Antwoord 19

De Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer heeft in haar eindrapport drie mogelijke oplossingsrichtingen gepresenteerd voor de inrichting van het Markermeer-IJmeer. De oplossingsrichting Behoedzaam Marker Wadden past inhoudelijk goed bij de ambitie en kent regionaal groot draagvlak. Daarom heb ik samen met mijn collega van EZ onder voorwaarden € 30 miljoen ter beschikking gesteld voor de eerste fase. Dit wil niet zeggen dat nu is besloten tot de aanleg van de gehele Marker Wadden. Welke natuurmaatregelen wanneer noodzakelijk zijn, wordt bepaald op basis van monitoring en de resultaten van de onderzoeken. De vervolgstappen richting het robuuste systeem in het Markermeer-IJmeer zijn gekoppeld aan Natura 2000/KaderRichtlijn Water (KRW), aan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld recreatie en een eventuele IJmeerverbinding en aan de budgettaire mogelijkheden.

Vraag 20

Wat zijn de voor- en nadelen van de verschillende varianten voor de ecologische kwaliteitsimpuls en aan de hand van welke criteria worden deze afgewogen?

Antwoord 20

Voor een uitgebreid overzicht van de voor- en nadelen van de verschillende varianten verwijs ik naar het eindrapport van de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer, dat als bijlage bij de vierde voortgangsrapportage is aangeboden (zie TK 31089 nr. 98). In dit rapport zijn de marktvisies getoetst en zijn drie kansrijke oplossingsrichtingen gepresenteerd. In de stuurgroep RRAAM is op basis van de geschetste voor- en nadelen door de regio de voorkeur uitgesproken voor de

variant Behoedzaam Marker Wadden. Met name de criteria draagvlak, kosten en innovatie in zowel aanleg als in organisatie waren doorslaggevend criteria. Daarnaast is het voor het kabinet van belang dat Marker Wadden een voorbeeldfunctie vervult: het is een project waarbij Rijk en regio gezamenlijke doelstellingen hebben bepaald, waarbij de markt is ingeschakeld en waarbij zowel publieke als private middelen worden aangewend.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/74585

Vraag 21

Is er inmiddels al zicht op de aanvullende financiering door regionale en private partijen die nodig is om de ontwikkeling van de Marker Wadden mogelijk te maken?

Antwoord 21

De primaire verantwoordelijkheid voor het aantrekken van de aanvullende financiering ligt bij Natuurmonumenten. Natuurmonumenten is in overleg met regionale overheden en bedrijfsleven over aanvullende financiering. Over de stand van zaken van dit traject voor aanvullende financiering kan ik geen uitspraken doen.

Vraag 22

Kan er worden verondersteld dat ook het aspect recreatie een integraal onderdeel vormt van de structuurvisie RRAAM?

Antwoord 22

Ja. Het toekomstperspectief voor de Noordvleugel is een sterke internationaal concurrerende regio, waarin naast een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een goede bereikbaarheid ook natuur- en recreatiegebieden in en rond het Markermeer-IJmeer worden gecreëerd. Door te investeren in de natuur van het Markermeer-IJmeer wordt ontwikkelruimte gecreëerd voor onder andere recreatieve ontwikkelingen. In de projecten luwtmaatregelen Hoornse Hop en Marker Wadden wordt waar mogelijk synergie tussen natuur en recreatie nagestreefd. Ook voor de stad Almere gaat het perspectief uit van een stad waar men prettig kan wonen, werken én recreëren. Daarmee vormt recreatie een integraal onderdeel van de Rijksstructuurvisie.

Vraag 23

Welke gevolgen heeft de toewijzing van de Floriade aan Almere exact voor RRAAM?

Antwoord 23

Het houden van de Floriade in 2022 en het voorbereidingstraject daar naartoe is een belangrijke kans voor Almere en de regio om het imago van de stad als aantrekkelijke suburbane stad een internationale impuls te geven. Deze kans sluit goed aan bij de strategie die voor de locatie Centrum Weerwater is ontwikkeld en ertoe moet leiden dat dit een locatie wordt met (boven-) regionale centrumfuncties. Almere doet dat door de agenda's van de Nederlandse tuinbouwsector – Growing Green – en haar eigen agenda – Green City – samen te voegen. Met "Growing Green Cities" als leidend thema nodigt Almere de tuinbouwsector, bestuurders, bedrijven en bewoners uit voor een tien jaar durende samenwerking om te komen tot een ideale Green City als inspiratiebron voor de verdere stedelijke ontwikkeling van Almere. Uiteindelijk zal de locatie Centrum Weerwater zich ontwikkelen tot een hoogwaardig stedelijk woon- en werkmilieu. De Floriade is ook een belangrijke publiekstrekker. Dit vraag ook een goede

bereikbaarheid. Daarom zal de benodigde hoofdinfrastructuur, de rijksweg A6, gereed zijn bij aanvang van de Floriade in 2022.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Vraag 24

Wat zijn de implicaties van het temporiseren van het project Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad middellange termijn op het project RRAAM?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/74585

Antwoord 24

Uit de recente actualisatie van het onderzoek naar de SAAL-corridor voor de middellange termijn is gebleken dat de vervoersgroei in de SAAL-corridor, die gekoppeld is aan onder meer het woningbouwtempo in Almere, vertraagd is ten opzichte van de inzichten uit 2010/2011. Derhalve wordt voor de middellange termijn ingezet op een kwalitatief goede kwartierdienst met 12 treinen per uur tussen Almere en Amsterdam. De ambitie voor hogere frequenties in de toekomst blijft gehandhaafd. Het moment waarop dit aan de orde komt, is echter gekoppeld aan de werkelijke ontwikkeling van de vervoersvraag en de beschikbaarheid van budgetten. Met de binnen SAAL reeds in uitvoering zijnde en nog te nemen maatregelen kan voldoende capaciteit worden geboden om de vervoervraag te faciliteren. Het temporiseren van OV SAAL middellange termijn heeft dan ook geen effect op het project RRAAM.

Vraag 25

Is het mogelijk om een koppeling te realiseren tussen de departementale begroting en het project RRAAM, zodat de financiële implicaties van het project inzichtelijk worden?

Antwoord 25

Voor de in de ontwerp-Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer beschreven korte en middellange termijnmaatregelen, waarvoor het ministerie van Infrastructuur en Milieu (mede) verantwoordelijkheid draagt, zijn in de begroting middelen gereserveerd. Op de begroting is geen budget gereserveerd voor maatregelen op de lange termijn. Bijgaand het financieel overzicht van de rijksbijdragen aan korte en middellange termijnmaatregelen, zoals opgenomen in de ontwerp-Rijksstructuurvisie:

Rijksbijdrage maatregelen in € mln. (prijsspeil 2012)	
Verstedelijking	
Almere Weerwaterzone	met rijksbijdrage van € 46,1 mln. ¹⁾
Bereikbaarheid	
Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA)	€ 4.118 mln.
Openbaar vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad korte en middellange termijn	€1.425 mln.
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	met rijksbijdrage van €47,5 mln.
Natuur	
Luwtemaatregelen Hoornse Hop	met rijksbijdrage van € 6 mln.
Pilot Moeras	€ 6 mln.
Vispassages	€ 1,2 mln.
Marker Wadden	met rijksbijdrage van € 30 mln onder voorwaarden (Ministeries EZ en IenM)

1) Onderdeel wegutbreiding SAA (€ 4.118 mln.)

In het MIRT projectblad van RRAAM wordt een totaal overzicht opgenomen van de beschikbare budgetten.

Vraag 26

In welke maand van 2013 kan Kamer de ontwerp Rijksstructuurvisie voor het RRAAM-gebied verwachten?

Antwoord 26

De ontwerp-Rijksstructuurvisie is tegelijkertijd met de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer aangeboden.

Vraag 27

Zijn de toprisico's ook in kosten uit te drukken, zowel voor het nemen van beheersmaatregelen als na het nemen van beheersmaatregelen?

Antwoord 27

De in de vierde voortgangsrapportage Groot Project RRAAM benoemde toprisico's betreffen met name risico's van politiek-bestuurlijke aard, gerelateerd aan de totstandkoming van de ontwerp-Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer. Deze risico's zijn gekoppeld aan de korte termijn doelstelling van het programma RRAAM en uitgedrukt in mogelijke vertraging voor de besluitvorming. De kosten van deze planningsrisico's op de korte termijn zijn beperkt.

Vraag 28

Wat zijn de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling en woningbouwontwikkeling in gemeenten direct rond het RRAAM-gebied?

Antwoord 28

Woningbehoefteonderzoek (Kamerstukken 31089 nr. 88) laat zien dat, ondanks de huidige situatie op de woningmarkt, de vraag naar woningen in de Noordvleugel tot 2040 zeer groot zal zijn: circa 440.000 extra woningen. Om deze groeiende behoefte te faciliteren zullen de (bouw)locaties uit de gebiedsagenda's zoveel mogelijk benut moeten worden, inclusief de ambities voor Almere. Hiermee wordt een oplopende krapte op de woningmarkt voorkomen. Ook met de ontwikkeling in Almere blijft het voor de omliggende gemeenten van belang om bij te dragen aan het accommoderen van de woningbehoefte. De vraag naar woningen blijft op termijn namelijk groot.