

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

Uw kenmerk
31089-100

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/111494

Bijlage(n)

- Toetsingsadvies
PlanMER RRAAM

Datum: 11 juni 2013

Betreft: Beantwoording vragen over ontwerp-Rijksstructuurvisie
Amsterdam-Almere-Markermeer

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken, de vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de ontwerp-Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Vraag 1

Zijn bij de Sneller en Beter-aanpak alle aanbevelingen van de commissie Elverding overgenomen?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/111494

Antwoord 1

Binnen de MIRT-verkenning RRAAM is gewerkt volgens het procesontwerp Sneller & Beter, waarin de adviezen van de Commissie Elverding zijn doorvertaald in concrete processtappen om te komen tot een snellere en betere besluitvorming van infrastructuurprojecten.

Zo heeft er een vroege en ruime participatie van betrokkenen plaatsgevonden. Ook was er sprake van een gebiedsgerichte benadering. Daarnaast is een trechteringsproces doorlopen, waarbij elke belangrijke beslissing ook politiek is verankerd. Verder hebben alle activiteiten plaatsgevonden binnen de vooraf opgestelde planning. De MIRT-verkenning RRAAM wordt afgesloten met een besluit in de vorm van een Rijksstructuurvisie.

Naast deze principes voor een richtinggevende verkenningfase heeft de commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten in haar advies aangegeven dat zij van mening is dat er gedurende de verkenningfase al zicht moet zijn op voldoende financiële middelen voor de planuitwerkingsfase (studiekosten) en de uitvoeringsfase (realisatie van het project).

Omdat de optimalisatie van de plannen uit de RAAM-brief (Kamerstuk 31089 nr. 57) in de MIRT-verkenning RRAAM centraal stond en het dus niet duidelijk was welke financiële middelen benodigd zouden zijn om de opgave te kunnen realiseren, was er voorafgaande aan de verkenning geen sprake van zicht op deze middelen.

Vraag 2

Wat houdt de juridische ruimte in waarmee de gewenste ruimtelijke en recreatieve ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt?

Antwoord 2

De juridische ruimte heeft betrekking op de mogelijkheden van initiatiefnemers om ruimtelijke ingrepen te doen, zonder dat daarmee de Natura 2000-doelstellingen in het Markermeer-IJmeer negatief worden beïnvloed. Door de ontwikkeling van een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) ontstaat een robuust ecologisch systeem dat in de eerste plaats een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden oplevert. In de tweede plaats zorgt de aanleg voor een versterking van de instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000. Hierdoor ontstaat er voldoende juridische ruimte om ruimtelijke en recreatieve ontwikkelingen mogelijk te maken.

Vraag 3

Hoe is gewaarborgd dat bij de adaptieve aanpak de geld kostende aspecten (aanleg natuur) tijdig worden gerealiseerd? Dat wil zeggen: gelijke tred houdend met stedelijke ontwikkelingen?

Antwoord 3

Onderdeel van de adaptieve aanpak is een monitoringsprogramma. Door middel van het monitoringsprogramma wordt inzicht gekregen in de daadwerkelijke ontwikkeling van de verstedelijking, de bereikbaarheid en de natuur. Op deze manier kunnen zonodig tijdig maatregelen worden genomen. Daarnaast wordt voor de natuur de mogelijkheid van een boekhouding voor de ontwikkelruimte uitgewerkt. In deze natuurboekhouding wordt naast de natuurmonitoring de activiteiten met een positieve en een negatieve bijdrage aan de natuur bijgehouden. Initiatiefnemers van deze ruimtelijke ingrepen met (negatief) effect op het ecologisch systeem moeten naar rato bijdragen aan de realisatie van het TBES om gebruik te kunnen maken van de gerealiseerde ontwikkelruimte. Inmiddels zijn de voorbereidingen voor de projecten Luwtmaatregelen Hoornse Hop en Marker Wadden gestart. Met deze projecten worden belangrijke stappen gezet ter verbetering van de ecologische kwaliteit en de recreatieve gebruiksmogelijkheden.

Vraag 4

Op welke wijze is gelijke tred van stedelijke ontwikkelingen en infrastructuur gewaarborgd?

Antwoord 4

Om de stedelijke ontwikkelingen te faciliteren wordt de komende jaren flink geïnvesteerd in de uitbreiding van de weg- en spoorcapaciteit tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad. Daarnaast voorziet de realisatieparagraaf van de ontwerp-Rijksstructuurvisie in het instellen van regionale monitors voor verstedelijking en bereikbaarheid. Op deze wijze is een goede afstemming mogelijk tussen het tempo van de stedelijke ontwikkeling en de besluitvorming voor infrastructuur.

Vraag 5

Waarom is voor het huidige plangebied gekozen (het eiland Marken wel, infrastructuur naar Amsterdam ook, maar infrastructuur naar Lelystad niet)?

Antwoord 5

Er is gekozen voor het huidige plangebied omdat RRAAM zich richt op de te optimaliseren plannen uit de RAAM-brief (Kamerstuk 31089 nr. 57). Dit betreft de woningbouw in Almere, de ontsluiting Amsterdam-Almere (wel of geen IJmeerverbinding) en de ecologische projecten in Markermeer en IJmeer. Deze scope en het plangebied zijn vastgelegd in de in maart 2011 uitgebrachte Basisrapportage Groot Project RRAAM (Kamerstuk 31089 nr. 83) en in de in mei 2011 uitgebrachte Notitie Reikwijdte en detailniveau (Kamerstuk 31089 nr. 88). Daarbij moet worden opgemerkt dat in de ontwerp-Rijksstructuurvisie de ontwikkelingen in het plangebied in de context worden gezet van de opgave voor de gehele regio: de Noordvleugel van de Randstad. Daarnaast wordt er met het project OV SAAL ook naar de ontwikkeling van de infrastructuur naar Lelystad gekeken.

Vraag 6

Wat zijn de te verwachten effecten van het ontbreken van een zeker perspectief op een nieuwe verbinding tussen Almere en Amsterdam op de snelheid van de ontwikkeling van Almere, tegen de achtergrond dat Almere een volwaardig onderdeel van het regionale (mobiliteits)netwerk van de Noordvleugel wordt maar dat op korte en middellange termijn geen nieuwe verbindingen worden toegevoegd?

Antwoord 6

Er zijn geen effecten te verwachten. De komende jaren wordt flink geïnvesteerd in de uitbreiding van de weg- en spoorcapaciteit op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Met deze projecten en de eerste fase van het project Stedelijke Bereikbaarheid Almere kan de mobiliteitsgroei en de ontwikkeling van Almere goed worden gefaciliteerd. De snelheid van de ontwikkeling van Almere wordt bepaald door de marktvraag naar woningen en bedrijfslocaties. Op het moment dat de bouwlocaties in het bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande infrastructuurassen zijn benut, kan worden gestart met de ontwikkeling van de locatie Almere Pampus. Een vervolgonderzoek (MIRT-verkenning) naar verdere infrastructuurmaatregelen voor 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 tweede fase van Amsterdam IJburg.

Vraag 7

Welke decentrale overheden hebben uitgesproken geen voorstander van de IJmeerweg te zijn, aangezien in de bestuursovereenkomst is opgenomen dat een IJmeerweg in combinatie met een OV-verbinding voor het Rijk een optie blijft?

Antwoord 7

Gedurende de consultatieronde in 2012 hebben de gemeenten Amsterdam, Diemen en de Stadsregio Amsterdam aangegeven tegen een wegverbinding door het IJmeer te zijn. De regio heeft mij in het Bestuurlijk Overleg van 25 maart 2013 laten weten geen voorstander van de IJmeerweg te zijn.

Vraag 8

Wordt het zuidelijke tracé in de toekomst opnieuw in de besluitvorming betrokken, aangezien het op basis van de onderzoeksresultaten en het ontbreken van draagvlak bij de regionale overheden nu geen kansrijk alternatief blijkt?

Antwoord 8

Nee, in principe niet. Zie het antwoord op vraag 14b.

Vraag 9

Welke kaders worden opgesteld door de overheden waarbinnen initiatiefnemers bepalen wat op welk moment gebouwd wordt?

Antwoord 9

Er worden voor de verschillende locaties door de overheid kaders ontwikkeld. Het kader voor de locatie Oosterwold betreft de door de gemeenten Almere en Zeewolde opgestelde intergemeentelijke ontwerp-structuurvisie. De gemeenten hebben een stimulerende en faciliterende rol, waarbij de initiatiefnemers de werkelijke makers van het gebied zijn. Daarnaast is door de gemeente Almere voor de locatie Centrum Weerwater een concept-gebiedsontwikkelingsplan opgesteld. Dit plan laat zich het best omschrijven als een kansenstrategie en vormt het kader voor initiatiefnemers.

Vraag 10

Zijn de investeringen op het gebied van bereikbaarheid en infrastructuur gebaseerd op het uiteindelijk realiseren van het gewenste eindbeeld?

Antwoord 10

De huidige investeringen op het gebied van bereikbaarheid en infrastructuur zijn te zien als eerste stappen richting het toekomstperspectief uit de ontwerp-Rijksstructuurvisie. Daarbij wordt eerst geïnvesteerd en ontwikkeld in bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande infrastructuursassen (Flevolijn en A6/A27). Zie verder het antwoord op vraag 11.

Vraag 11

- a. Hoe gaat de ontwikkeling van capaciteitsvergroting door het aanleggen van infrastructuur hand in hand met de organische ontwikkeling van het totaalproject RRAAM?
- b. Wanneer worden welke keuzes gemaakt op het gebied van infrastructuur? Welke mijlpalen in de organische ontwikkeling zijn leidend voor de aanleg van infrastructuur?

Antwoord 11 a en b

Ter verbetering van de bereikbaarheid binnen de Noordvleugel van de Randstad wordt de komende jaren gewerkt aan de capaciteitsvergroting van de bestaande rijkswegen en spoorlijnen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Ook wordt de stedelijke bereikbaarheid van Almere op peil gehouden. Deze investeringen in de fysieke infrastructuur accommoderen een gefaseerde groei van Almere. Op het moment dat de locaties in bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande infrastructuurcorridors zijn benut, kan worden begonnen met de ontwikkeling van Almere Pampus. De bouw van Almere Pampus hangt samen met een besluit over de ontsluiting tussen Amsterdam en Almere. Een vervolgonderzoek naar verdere infrastructuurmaatregelen (MIRT-verkenning) gekoppeld aan de ontwikkeling 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 Amsterdam IJburg tweede fase.

Vraag 12

Is er inmiddels helderheid over de realisatie van partiële viersporigheid in Almere in het kader van het project OV SAAL (Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad)?

Antwoord 12

Per brief van 5 april 2013 (Kamerstuk 32 404, nr. 63) bent u geïnformeerd over de afspraken die zijn gemaakt met de regionale overheden en de sectorpartijen NS en ProRail ten aanzien van de besluiten voor de middellange termijn maatregelen van het project OV SAAL. Hierin is aangegeven dat gezamenlijk met de regio en de sector wordt bezien óf en zo ja welke maatregelen nodig zijn voor een kwalitatief goede dienstregeling, waarbij het zogenaamde 4/4/4-model (4 IC's van Almere naar Amsterdam Centraal, 4 IC's naar Amsterdam Zuid en 4 Sprinters tussen Almere en Amsterdam Zuid/Centraal) het uitgangspunt is. Daarvoor is nog beperkt aanvullend onderzoek nodig, waarin partiële viersporigheid wordt meegenomen.

De uitkomsten van de uitwerking van eventuele aanvullende maatregelen/oplossingen ten behoeve van een kwalitatief goede kwartierdienstregeling zijn naar verwachting nog in juli beschikbaar. Daarna zal de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in overleg met de regio, NS en ProRail hierover besluiten. U wordt vervolgens over de uitkomsten geïnformeerd.

Vraag 13

- a. Vindt het vervolgonderzoek naar de ontsluiting Amsterdam - Almere plaats als het aantal van 25.000 woningen gerealiseerd is of als daar concreet zicht op is?
- b. Hoe voorkomt de regering dat de woningbouwontwikkelingen vooruit lopen op de capaciteitsvergroting in de infrastructuur?

Antwoord 13

- a. Het vervolgonderzoek vindt plaats als het aantal van 25.000 woningen is gerealiseerd en er zicht is op afronding van de tweede fase van Amsterdam IJburg.
- b. Zie het antwoord op vraag 4.

Vraag 14

- a. Welke alternatieven worden nu exact meegenomen in het vervolgonderzoek naar de ontsluiting Amsterdam - Almere?
- b. Welke alternatieven zijn uiteindelijk om welke redenen afgevalen?

Antwoord 14

- a. Er is geen limitatieve opsomming van alternatieven. In de ontwerp-Rijkstructuurvisie is aangegeven dat er meerdere alternatieven voor de ontsluiting en de verstedelijking van Almere Pampus worden onderzocht: zowel een alternatief met als zonder IJmeerverbinding (waaronder een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in Almere aansluitend op de bestaande spoorcorridor via de Hollandse Brug). De optie van een IJmeerverbinding naar Amsterdam Centraal blijft open. Ook een IJmeerweg in combinatie met een openbaar vervoerverbinding blijft voor het Rijk een optie.

- b. In de ontwerp-Rijksstructuurvisie is aangegeven dat het alternatief Zuidelijk Tracé (via Muiden in plaats van via Amsterdam IJburg) geen kansrijk perspectief is op basis van de onderzoeksresultaten (het alternatief veroorzaakt de meeste milieueffecten), het niet rechtstreeks aandoen van Amsterdam IJburg en het beperkte draagvlak bij de overheden in de Noordvleugel van de Randstad. De Commissie voor de Milieueffectrapportage heeft in haar toetsingsadvies d.d. 28 mei 2013 aangegeven dat op basis van de beschikbare informatie afdoende kon worden onderbouwd waarom het alternatief zuidelijk tracé als mogelijke optie is afgefallen (zie bijlage).

Vraag 15

Kan er wel een wenselijke planning worden gegeven ongeacht de organische ontwikkeling?

Antwoord 15

Nee. De vraag naar woningen en bedrijfslocaties is leidend voor de afgesproken organische ontwikkeling en gefaseerde aanpak. Dit is de reden waarom in de ontwerp-Rijksstructuurvisie geen vaststaand eindbeeld of vaste einddatum is vastgelegd. In het spoorboekje van de ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn de diverse projecten en ontwikkelingen wel in samenhang en in de tijd uitgezet, zonder een hard jaartal te noemen.

Vraag 16

Hoe zijn de gereserveerde bedragen voor natuur en recreatie, zowel kwalitatief als kwantitatief, onderverdeeld onder de ministeries I&M en EZ?

Antwoord 16

In het project Luwtmaatregelen Hoornse Hop wordt € 9 miljoen geïnvesteerd, waarvan € 6 miljoen vanuit de Rijksoverheid. Deze € 6 miljoen is deels afkomstig van het Ministerie van Economische Zaken en deels van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast levert het ministerie van Infrastructuur en Milieu een bijdrage van € 1,2 miljoen aan de aanleg van vispassages. Verder heeft het onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer IJmeer (NMIJ) een budget van €25 miljoen dat is gefinancierd door het Ministerie van Economische Zaken. De in de ontwerp-Rijksstructuurvisie genoemde pilot moeras maakt onderdeel uit van NMIJ en kost € 6 miljoen. Ten slotte investeert het Rijk onder voorwaarden €30 miljoen in het project Marker Wadden. Hiervan is €15 miljoen afkomstig van het Ministerie van Economische Zaken en €15 miljoen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Vraag 17

- a. Hoe is de financiering van Marker Wadden exact geregeld?
- b. Klopt het dat nog niet alles hiervoor gedekt is?
- a. Het project Marker Wadden is door Natuurmonumenten geïnitieerd. Natuurmonumenten heeft daarbij aangegeven dat €45 miljoen startkapitaal voldoende is om te starten met de voorbereidingen van de uitvoering van de eerste fase van het project. Van de Nationale Postcode Loterij heeft Natuurmonumenten een bijdrage van € 15 miljoen gekregen. In januari 2013

heb ik samen met de Staatssecretaris van Economische Zaken € 30 miljoen toegezegd aan de eerste fase van het project Marker Wadden. Voorwaarde hiervoor is dat de financiering van de eerste fase van het project Marker Wadden rond is. Met de € 15 miljoen van de Nationale Postcode Loterij is het startkapitaal van € 45 miljoen bij elkaar. De overige financiële middelen worden voorzien vanuit regionale en private partijen en mogelijk Europese subsidies. Ook worden de mogelijkheden onderzocht van innovatieve aanbesteding en de optimalisatie van grondstromen. De primaire verantwoordelijkheid voor het verwerven van de aanvullende financiering ligt bij Natuurmonumenten.

b. Ja, dat klopt.

Vraag 18

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 18

De primaire verantwoordelijkheid voor het verwerven van de aanvullende financiering ligt bij Natuurmonumenten. Natuurmonumenten is met partijen hierover in gesprek.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/111494