

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan
de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/73750

Datum 1 juni 2011
Betreft: Kamervragen Basisrapportage en voortgangsbrief Groot
Project RRAAM

Geachte Voorzitter,

U zond mij op 29 april 2011 een lijst van vragen naar aanleiding van de Basisrapportage en voortgangsbrief Groot Project RRAAM d.d. 1 april 2011. De antwoorden, mede namens de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, treft u onderstaand aan.

1. In welke mate wordt in het kader van reeds lopende water- en natuurprogramma's al gewerkt aan verbetering van de ecologische kwaliteit van het Markermeer-IJmeer? Waarom is een aanvullend programma via RRAAM noodzakelijk?

In het kader van de samenwerkingsafspraken Veiligheid en Natte Natuur is één natuurontwikkelingsproject uitgevoerd en is er één in voorbereiding in het Markermeer-IJmeer. Daarnaast wordt er een beheerplan Natura2000 en Kader Richtlijn Water (KRW) opgesteld. Hierin staan beheermaatregelen om de doelen (Natura2000 en KRW) voor dit gebied te halen. Aanvullend onderzoek via RRAAM is noodzakelijk om ontwikkelingen, zoals een infra-verbinding en eventuele buitendijkse woningbouw, goed in samenhang met natuur- en waterontwikkeling te kunnen beschouwen.

2. Wanneer wordt duidelijk of er met het groot project RRAAM wordt voldaan aan de condities die gelden voor het Europese ecologisch netwerk Natura 2000? Is het mogelijk om voldoende bij te sturen of alternatieven te bedenken indien niet wordt voldaan aan deze condities?

Met het opstellen van de passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 wordt duidelijk of aan de condities kan worden voldaan. In de Rijksstructuurvisie worden integrale alternatieven uitgewerkt. Sowieso zullen woningbouw en de aanleg van infrastructuur gefaseerd worden aangelegd. Hierbij worden de effecten gemonitord.

3. Wanneer ontvangt de Kamer de ontwikkelagenda, die is aangekondigd op pagina 28 van de basisrapportage, zodat de aangekondigde herijking geconcretiseerd kan worden?

Het ministerie van IenM werkt aan een programma, samen met planbureaus en andere ministeries, dat de voorgestelde ontwikkelpunten van het symposium van 27 januari uitwerkt. Het gaat onder meer om inhoudelijke verbeterpunten van de MKBA systematiek, leren door middel van ex post evaluaties, heldere communicatie van resultaten en het positioneren van de MKBA in het besluitvormingsproces met bestuurders en stakeholders. Dit programma zal naar verwachting voor de zomer aan de Tweede Kamer worden verstuurd.

4. Op welke manier wordt de leefbaarheid en de veiligheid van het plangebied van het groot project RRAAM gewaarborgd in de sociaaleconomische agenda?

Ter voorkoming van mogelijke negatieve effecten op de sociaaleconomische situatie in de bestaande stad, als gevolg van de groei van Almere, wordt de ontwikkeling van de bestaande stad actief gemonitord. De gemeente Almere en de minister van BZK overleggen in de vorm van een Almere-tafel structureel over de huidige diagnose van de concurrentiekracht van de bestaande stad en over de resultaten van de monitoring. Dit is in het IAK afgesproken. In maart 2011 is de eerste Almere-tafel gehouden en is de 1e 'staat van de stad' gepresenteerd. De gemeente en de minister van BZK hebben in dit kader een afspraak gemaakt om een early warning system voor de leefbaarheid van de bestaande stad op te zetten om potentiële leefbaarheidsproblemen in een vroegtijdig stadium te onderkennen. Hierdoor worden overheden en partners van de stad in staat gesteld om vroegtijdig preventief te handelen. Het is een landelijke pilot.

5. Hoeveel nieuwe kantoorpanden zijn er gepland in het groot project RRAAM en hoeveel vierkante meter verhuurbaar vloeroppervlak leveren deze panden op? Op basis van welk groeiscenario is dit geformuleerd?

Realisatie van kantoorpanden maakt geen onderdeel uit van het Groot Project RRAAM. Almere maakt onderdeel uit van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Op dat regionale niveau is de planning van bedrijventerreinen en kantoorcapaciteit ter hand genomen in het Platform Bedrijventerreinen en Kantoren (Plabeka). Plabeka hanteert het Global Gateway Scenario, omdat dit scenario het best aansluit bij de Economische Agenda MRA 2010-2040 en het niveau van de markt vraag in de afgelopen jaren. In Plabeka-verband worden afspraken gemaakt over het schrappen van plancapaciteit aan kantoren en over transformatie van leegstaande kantoren. De MRA hanteert bij Plabeka marktconformiteit en vraaggerichtheid als uitgangspunt. Voor Almere is een plancapaciteit opgenomen van 457.000 m² BVO tot 2020 en 508.000 m² BVO voor de periode 2020-2030. Deze plancapaciteit is conform de concept structuurvisie van Almere 2.0.

6. Bent u het eens met de conclusie van het artikel van Geurs in het tijdschrift Rooilijn (nr. 2, 20 11), dat de synergie tussen openbaar vervoerinvesteringen en verstedelijkingsalternatieven in verhouding tot de investeringskosten beperkt is?

De informatie is nog niet beschikbaar om te kunnen zeggen of de conclusie in dit specifieke geval van toepassing is. In het artikel staat over de synergie een andere formulering dan verwoord in de vraagstelling: "De conclusie uit de MKBA is dat er substantiële projectbaten zijn door synergie-effecten. Echter, de investeringskosten van de onderzochte openbaar vervoerprojecten blijken vele malen groter dan de maatschappelijke baten van de projecten."

In de RAAM-brief is mede op basis van de MKBA geconstateerd dat het project Almere 2.0 met een IJmeerlijn nader geoptimaliseerd moet worden. De werkmaatschappijen zijn daarmee aan de slag. Wanneer volgend jaar de nieuwe MKBA gereed is, zal blijken hoe bij de alternatieven de kosten zich tot de baten verhouden.

7. Waar ligt, gelet op de opmerking dat indien de huidige ambitie niet realistisch blijkt een ander model in beeld komt waaronder aanpassing van de Hollandse Brug, het break even point? Met andere woorden: wanneer is de huidige ambitie niet meer realistisch?

De werkmaatschappijen optimaliseren de plannen. In de Rijksstructuurvisie zal een alternatief met de IJmeerlijn en westelijke ontwikkeling van Almere worden opgenomen, alsook een alternatief met de Hollandse Brug met een aangepast woningbouwprogramma. Het zal een afweging zijn tussen de baten van de oplossingen versus de kosten ervan. Deze afweging zal gefaciliteerd worden met een integraal beoordelingskader/MKBA. Het is op voorhand niet mogelijk te zeggen wat het 'break even point' zal zijn, dat is net voorwerp van studie in deze verkenningsfase. Wel is in de RAAM-brief afgesproken dat een kosten-baten ratio bedoeld wordt die gebruikelijk is bij andere complexe ruimtelijke ontwikkelingsprojecten, waarover een positief besluit is genomen.

8. Wie heeft op welke wijze vastgesteld dat, zoals wordt gesteld in de Basisrapportage, de realisatie van het project Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, op de lange termijn niet voldoende is?

In de Basisrapportage staat dat na het uitvoeren van de maatregelen van OV SAAL voor de korte termijn bij verder toenemen van de vraag naar openbaar vervoer de capaciteit en kwaliteit op de lange termijn niet voldoende zijn. Dit is in de RAAM-brief van november 2009 vastgesteld. Vanaf de start van het project OV SAAL in 2008 is het project opgedeeld in tranches, waarmee stapsgewijs capaciteit en kwaliteit van het openbaar vervoer op de corridor wordt verbeterd. De realisatie van de korte termijnmaatregelen, die gefaseerd worden opgeleverd en geheel gereed zijn in 2016, is altijd beschouwd als een eerste, belangrijke stap. Inmiddels is de rapportage OV SAAL 2020 beschikbaar, waarin twee varianten worden beschreven die ieder een mogelijke verdere stap kunnen betekenen voor de verbetering van vervoer op de corridor. De onderliggende analyses geven aan dat ook deze stap nodig is om na 2020, afhankelijk van het tempo van de groei van de Zuidas, Schiphol en Almere, een kwalitatief goede dienstregeling met hoogfrequent spoorvervoer op deze corridor te kunnen aanbieden. In het project OV SAAL werken rijk, regio en spoorsector samen. De besluitvorming over het

project OV SAAL heeft dan ook plaatsgevonden in overleg en afstemming met deze partijen. De Tweede Kamer is op diverse momenten geïnformeerd over de voortgang van het project.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

9. Wanneer kan de Kamer het rapport van de departementale auditdienst of van een openbaar accountantskantoor verwachten, dat conform de Regeling Grote Projecten wordt meegestuurd met de basisrapportage? Waarom is dit niet, conform de toezegging in uw brief d.d. 1 april 2011 inzake de basisrapportage en voortgang van het groot project RRAAM (Kamerstuk 31089 nr. 83), halverwege april aan de Kamer verstuurt?

Het accountantsrapport is inmiddels naar de Kamer gestuurd. Doordat het schrijven van de Basisrapportage en de accountantscontrole nagenoeg gelijk met elkaar opliepen was het praktisch gezien niet mogelijk om het rapport binnen de gestelde termijn van twee weken na oplevering van de Basisrapportage af te ronden.

10. Wordt er bij de aanleg van het Noord-West 380 kV hoogspanningstracé ook voor gezorgd dat minimaal hetzelfde aantal kilometers van minder zware netten (bijv. 150 kV) ondergronds wordt gebracht? Zo nee, waarom niet?

Conform het zogenaamde uitrustingsbeginsel (II, 2008–2009, 31 410 nr. 15) wordt de aanleg van nieuwe bovengrondse hoogspanningsverbindingen met een spanning van 220 kV en hoger, die niet gecombineerd worden aangelegd met bestaande hoogspanningsleidingen, gecompenseerd door bestaande bovengrondse verbindingen met een spanning van 110 kV of 150 kV ondergronds aan te leggen. Dit geldt ook voor de Noord-West 380 kV. Het uitgangspunt van het Rijksbeleid bij nieuwe 220- en 380 kV verbindingen is dat deze bovengronds worden aangelegd en dat deze daar waar mogelijk en zinvol op één nieuwe mastopstelling gecombineerd worden aangelegd met een bestaande hoogspanningsverbinding. Dit voorkomt een extra doorsnijding, de oude verbinding wordt verwijderd. Voor de aanleg van de Noord-West 380 kV worden zowel gecombineerde tracéalternatieven, waarbij oude verbindingen verdwijnen, als gebundelde tracéalternatieven, waarbij de oude verbinding blijven staan, in de milieueffectrapportage onderzocht. In SEV III is bepaald dat besluitvorming over de eventueel ondergronds te brengen verbindingen met een spanning van 110 kV en 150 kV los staat van de besluitvorming over de tracékeuze voor bijvoorbeeld de Noord-West 380 kV. Bij de tracékeuze zal het aantal ondergronds te brengen kilometers bekend worden, over de locatiekeuze zal separaat worden besloten. De minister van Economische Zaken heeft de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over de stand van zaken rondom het uitrustingsbeginsel (II, 2009-2010, 31 410, nr. 18).

11. Waarom worden er alternatieven voor de hoogspanningsverbinding Noord-West 380 kV in overweging genomen die Almere direct doorsnijden? Waarom worden deze alternatieven niet direct van tafel geveegd?

Volgens de vereisten van behoorlijk openbaar bestuur en de Wet milieubeheer is het bevoegd gezag voor de Noord-West 380 kV gehouden om een goede afweging tussen alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven te maken. Daarom worden de door het bevoegd gezag vastgestelde tracéalternatieven betrokken in het onderzoek voor de milieueffectrapportage. Gezien het nationale belang van de

energievoorzieningszekerheid en de urgentie van dit project is de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie projectminister en vormt deze tezamen met de minister van IenM het bevoegd gezag voor de Noord-West 380 kV.

Ook tracéalternatieven voor de Noord-West 380 kV verbinding langs de A6 tussen Almere Stad en Almere Haven zijn redelijkerwijs te beschouwen tracéalternatieven. Om de samenhang met het Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) te waarborgen, worden in opdracht van de Stuurgroep RRAAM gezamenlijk met betrokken regionale partners en de werkmaatschappijen de effecten van de tracéalternatieven van de Noord-West 380 kV op de ambities van RRAAM in beeld gebracht. Het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie heeft de regie bij het uitvoeren van deze opdracht. Op basis van de resultaten adviseert de Stuurgroep RRAAM het bevoegd gezag over de tracékeuze voor de Noord-West 380 kV. De resultaten en het advies van de stuurgroep RRAAM zullen bij de integrale besluitvorming over de Noord-West 380 kV worden betrokken.

12. Welke mijlpalen, tussenstappen en termijnen zijn van toepassing op elk afzonderlijk product uit de RAAM-brief (Kamerstuk 31 089 nr. 57) en het Integraal Afsprakenkader (hierna: IAK)?

De belangrijkste mijlpalen en tussenstappen om te komen tot een concept Rijksstructuurvisie, zoals aangekondigd in de RAAM-brief en het IAK zijn:

Oprichting werkmaatschappijen	2010
Plan van aanpak Rijksstructuurvisie	2010
Notitie Reikwijdte en Detailniveau	mei 2011
Voorstel onderzoeksalternatieven werkmaatschappijen Amsterdam-Almere en Markermeer-IJmeer	nov. 2011
Notitie Kansrijke oplossingsrichtingen/ vaststellen onderzoeksalternatieven	dec. 2011
Resultaten werkmaatschappijen	medio 2012
PlanMER en MKBA	medio 2012
Concept Rijksstructuurvisie, incl. besluit	dec. 2012
Definitieve vaststelling Rijksstructuurvisie	uiterlijk 2014

13. Zijn de risico's van alle onderdelen van het groot project RRAAM voldoende in kaart gebracht? Kunt u nader ingaan op de eventuele financiële risico's in het algemeen en op het niet of onvoldoende deelnemen van private partijen aan het project in het bijzonder?

De risico's zijn in kaart gebracht en worden steeds geactualiseerd. Financiële risico's zijn daar een onderdeel van. Voor de gebiedsontwikkeling kiest Almere voor een adaptieve strategie gericht op de vraag naar woningen. Hiermee is het mogelijk om de planning aan te passen aan een veranderende omgeving, in te gaan op kansen in de markt en pas op de plaats te houden bij recessie/tegenvallers of wanneer deze kansen zich niet voordoen. Hierdoor ontstaat een serie aan beslismomenten. De besluitvorming over deze kleinere "enveloppen" vindt gefaseerd plaats vanaf 2012. Als private partijen onverhoopt niet of onvoldoende meedoen of particulier opdrachtgeverschap onvoldoende van de grond komt, dan is het zaak dit signaal tijdig te ontvangen en de fasering aan te passen. Vooralnog is er in vergelijking met andere projecten in het land voldoende

animo bij marktpartijen. Voor de IJmeerlijn in combinatie met gebiedsontwikkeling zijn drie marktpartijen aan de slag. Zij werken creatieve oplossingen uit om zo tot haalbare plannen te kunnen komen. Voor de maatregelen voor de natuur (TMIJ) wordt gezocht naar kosteneffectieve varianten, inclusief fasering. Over financiële constructies, waaronder PPS worden workshops gehouden met marktpartijen.

14. Wordt, gelet op het feit dat er voornamelijk wordt uitgegaan van de kansen van de groei van Almere, ook rekening gehouden met een doemscenario? Met andere woorden: zijn naast de kansen ook de bedreigingen, de mogelijkheden en de zwaktes van het project RRAAM onderzocht? Zo ja, wat zijn die? Zo nee, om welke reden niet?

Ja, dit wordt ook onderzocht. Een doemscenario is een veel tragere groei dan verwacht. Om dit voor te zijn wordt een behoedzame en gefaseerde aanpak gevolgd. Woningen worden pas gebouwd als er vraag naar is en besluiten worden pas genomen op het moment dat dit in de tijd noodzakelijk is. Hiertoe wordt ook het onderzoek naar de woningbehoeften uitgevoerd en worden de risico's regelmatig in kaart gebracht. Daarnaast kan de groei van de stad potentieel ook negatieve effecten hebben op de sociaal-economische situatie in de bestaande stad. Ter voorkoming van mogelijke negatieve effecten volgt en monitort de gemeente Almere de ontwikkeling van de bestaande stad. De wethouder van de gemeente Almere en de minister van BZK overleggen jaarlijks in de vorm van een Almere Tafel structureel over de actuele diagnose van de concurrentiekracht van bestaande woon- en werkmilieus en de eventueel gewenste c.q. noodzakelijke preventieve acties.

15. Welke mijlpalen en termijnen gelden voor de sociaaleconomische agenda van de schaa sprong Almere? Kunt u de Kamer voorzien van een overzicht van de financiering van deze sociaaleconomische agenda?

Rijk, regio en Almere werken in gezamenlijkheid aan de uitwerking van de afspraken uit het Integraal Afspraken Kader. Het betreft de onderwerpen duurzaamheid, groenblauw, economie, onderwijs, sport, cultuur, bestaande stad (Almere Tafel) en stedelijke bereikbaarheid. Deze coproducties leiden in de periode tot begin 2012 per onderwerp tot besluitvorming tussen het betreffende departement, provincie Flevoland en Almere. De sociaaleconomische agenda is in 2012 compleet. Dan is ook duidelijk welke kosten ermee gemoeid zijn en wie daaraan bijdragen. Het streven is erop gericht in de actualisatie van het Integraal Afspraken Kader de gezamenlijke ambitie vast te leggen, inclusief de daarover gemaakte afspraken en aanvullende procesafspraken voor de komende periode.

16. Wat wordt er precies bedoeld met culturele infrastructuur? Hoe concreet zijn deze plannen op dit gebied en op welke manier is er afstemming met de regio geweest?

De gemeente Almere bereidt in overleg met de provincie Flevoland en het ministerie van OCW in 2011/2012 een visie voor waarin wordt beschreven wat er in Almere richting 2030-2040 aan uitbreiding van culturele voorzieningen nodig is conform de afspraak uit het IAK. Hierbij wordt het beoogde culturele profiel van Almere bepaald en wordt gekeken naar cultuurparticipatie van de bevolking en de trends en ontwikkelingen van de komende decennia. Dit geheel is in de voortgangsbrief 'culturele infrastructuur' genoemd. Deze visie wordt vastgesteld door Almere.

Vervolgens worden waar mogelijk afspraken gemaakt over de (gefaseerde) wijze waarop deze culturele infrastructuur gerealiseerd kan worden, de budgetten die hiermee gemoeid zijn en hoe de verschillende partners hieraan bijdragen.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

17. Wie is, gelet op het feit dat u in de beschrijving van de zeer uitgebreide sociaaleconomische agenda in de basisrapportage de gemeente, provincie, regieteam en het Rijk noemt, (eind)verantwoordelijk voor deze agenda? Op welk niveau zal hierover gerapporteerd worden?

Het Rijk is verantwoordelijk dat er een integraal beeld komt van RRAAM en zorgt er in die hoedanigheid ook voor dat er over de volle breedte en integraal gerapporteerd wordt aan uw Kamer. Het totaalbeeld bestaat uit verschillende onderdelen en per onderdeel is toegewezen wie verantwoordelijkheid draagt. Zoals in de basisrapportage is beschreven, is de sociaal-economische opgave een gezamenlijke opgave van Rijk en regio, maar is de regio eindverantwoordelijk. In het Integraal Afspraken Kader is per afzonderlijk thema nader omschreven wie eindverantwoordelijk is. Wat betreft de informatievoorziening over de voortgang van de thema's zal ik uitgaan van de voortgangsrapportages die door de gemeente Almere periodiek worden opgesteld ten behoeve van verantwoording aan de gemeenteraad van Almere. De voortgangsbrief zoals u 1 april jongstleden heeft ontvangen geeft het niveau van rapportage aan.

18. Met welke frequentie brengt de gemeente Almere de feitelijke sociale en economische ontwikkelingen in de stad in beeld en met welke frequentie wordt de Kamer daarover geïnformeerd?

In haar 'sociale atlas' brengt Almere jaarlijks de feitelijke sociale en economische ontwikkelingen in beeld. Tevens stellen Almere en BZK in het kader van de Almere Tafel jaarlijks de notitie 'de staat van de stad' op, waarin de sociaal economische ontwikkeling van de bestaande stad nauwgezet wordt gevolgd. Op basis van de gegevens van Almere zal ik de Kamer informeren over de sociale en economische ontwikkelingen via de reguliere Voortgangsrapportages in het kader van het Groot Project RRAAM.

19. Zal de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap in de beleidsbrief inzake cultuur, die rond juni wordt verwacht, rekening houden met de afspraken genoemd in artikel 6.3 van het IAK, die erop gericht zijn dat Almere haar positie als grote stad in het cultuurbestel zo snel mogelijk kan innemen? Op welke wijze zal dit plaatsvinden? Heeft u hierover overleg met de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap?

In de beleidsbrief inzake cultuur zal niet op specifieke regio's ingegaan worden. Er is een aantal criteria leidend om in aanmerking te komen voor subsidie. Naast kwaliteit zijn dat publiek, ondernemerschap, participatie en educatie en focus op hoogwaardige kernpunten in het land, om te zorgen voor zowel kwaliteit als spreiding. In een situatie waar 200 miljoen euro op cultuur moet worden bezuinigd en er dus scherpe keuzen moeten worden gemaakt, is het niet mogelijk om het ambitieniveau van Almere met extra financiële middelen te ondersteunen. Overigens is in het Integraal Afspraken Kader een inspanningsverplichting voor de minister van OCW opgenomen om het culturele voorzieningenniveau mee te laten groeien met de groei van de gemeente Almere. Afstemming hierover vindt zo nodig plaats binnen de Rijksregiegroep.

20. Hoe wordt, mede gelet op de aangenomen moties inzake de sociaaleconomische opgave als integraal onderdeel van de groei van Almere (zoals de motie Linhard 31 089 nr. 63, de motie Linhard 31 089 nr. 64 en de motie Van Dekken 31 089 nr. 79), invulling gegeven aan de gemeenschappelijke opgave van Rijk en regio in het kader van deze sociaaleconomische agenda? Welk tijdsplan wordt hierbij gevolgd?

Rijk, regio en Almere werken in gezamenlijkheid aan de uitwerking van de afspraken uit het Integraal Afspraken Kader. Het betreft de onderwerpen duurzaamheid, groenblauw, economie, onderwijs, sport, cultuur, bestaande stad (Almere Tafel) en stedelijke bereikbaarheid. Deze coproducties leiden in de periode tot begin 2012 per onderwerp tot besluitvorming tussen het betreffende departement, provincie Flevoland en Almere. Vanuit mijn coördinerende rol zie ik toe op een zo goed mogelijke uitvoering van de afspraken uit het Integraal Afspraken Kader.

21. Op welke manier wordt invulling gegeven aan de motie Van Dekken over de sociaaleconomische agenda (31089 nr. 79) aangaande de 'software' van de stad Almere? Op welke wijze wordt invulling gegeven aan de paragrafen 5 t/m 10 van het IAK, waaraan deze motie refereert?

Zie antwoord op vraag 20.

22. In hoeverre kan worden voorkomen dat bepaalde tegenvallers in het project verdere neergang in het geheel veroorzaken? Met andere woorden: hoe is het gesteld met de onderlinge afhankelijkheid van de projectonderdelen, waarbij tegenvallende resultaten met betrekking tot financiën en doorlooptijd bij een project een ander project binnen RRAAM negatief kunnen beïnvloeden?

Er is inderdaad samenhang tussen de diverse projecten. Dit was ook juist de reden om in de RAAM-brief de besluitvorming over deze projecten in samenhang te doen. Ook in de Rijksstructuurvisie zullen integrale alternatieven worden samengesteld, waarbij diverse projectvarianten worden gecombineerd. Mocht een project onverhoopt niet doorgaan of in de uitvoering in de tijd erg uitlopen, dan kan dit repercussies hebben voor de overige projecten. Deze afhankelijkheden zullen in de Rijksstructuurvisie worden beschreven. Overigens is het uitdrukkelijk de bedoeling om de uitbreiding van Almere organisch te laten verlopen en goed faseerbaar te maken.

23. Wordt, mede gelet op het feit dat de verschillende onderdelen van RRAAM op diverse punten juridisch onderling afhankelijk zijn, onderzocht of er mogelijkheden zijn voor een integrale inzet van de Crisis- en herstelwet voor RRAAM? Zo ja, wanneer komt hier duidelijkheid over?

Binnen RRAAM wordt al gebruik gemaakt van de procedurele mogelijkheden die de Crisis- en Herstelwet (CHW) biedt. Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage A1/A6 ter hoogte van de Weerwaterzone. Bij Amvb 2^e tranche is Weerwaterzone onder toepassing van hoofdstuk 2, afdeling 1 van de CHW gebracht. Naast de vereenvoudigde procedures van het bestuursprocesrecht kan daardoor gebruik worden gemaakt van extra mogelijkheden om de beschikbare milieuruimte opnieuw te verdelen én om tijdelijk af te wijken van milieunormen. In het Regeerakkoord is afgesproken om de CHW permanent te maken. In

het najaar wordt het wetsvoorstel ingediend. Nadat deze tot wet verheven is en in werking is getreden, kan geheel RRAAM hier gebruik van maken.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

24. Kunt u de Kamer voorzien van een compleet financieel overzicht, inclusief duidelijkheid over wie welke kosten dekt?

In de basisrapportage zijn in paragraaf 5.6 kostenramingen van de verschillende projectonderdelen opgenomen. RRAAM is aan de slag om de kosten te verlagen en de baten te verhogen. Het is om die reden nu niet mogelijk om aan te geven welke partij de kosten dekt. In de Rijksstructuurvisie zullen nieuwe kostenramingen worden opgenomen en komt er een voorstel voor de dekking ervan.

25. Kan de Kamer in de komende begroting van het ministerie van Infrastructuur & Milieu het budget voor de RRAAM-projecten samenhangend en herkenbaar gepresenteerd krijgen door middel van een heldere meerjarige budgettaire overzichtstabel, conform de vereisten van de Regeling Grote Projecten?

Het budget betreft voornamelijk enkel een bijdrage aan de proceskosten RRAAM voor alle activiteiten om te komen tot een Rijksstructuurvisie. Eerst in 2012 zal op grond van een nog op te stellen Rijksstructuurvisie een besluit kunnen worden genomen of en zo ja in welke omvang invulling kan worden gegeven aan een verdere planuitwerking RRAAM. Een sluitend financierings- en bekostigingsvoorstel maakt integraal onderdeel uit van deze Rijksstructuurvisie. Op dat moment zal uw Kamer dan ook ter besluitvorming een nader voorstel worden voorgelegd.

26. In hoeverre is er sprake van een verschil tussen de budgetten die door de regio zijn gereserveerd voor het groot project RRAAM en reservering die voor dit groot project wordt gemaakt in de begroting van het ministerie van Infrastructuur & Milieu?

Het procesbudget voor de verkenningsfase van RRAAM is geregeld (zie par. 5.6 Basisrapportage). Voor programmabudgetten, noodzakelijk voor de Uitvoeringsfase, is het te vroeg omdat we nu nog niet weten wat de drievoudige ambitie zal gaan kosten. In begrotingen van zowel rijk als regio zijn hiervoor nog geen bedragen opgenomen. In de Rijksstructuurvisie zal uiteindelijk het totale financiële overzicht in beeld worden gebracht.

27. Wat is, mede gelet op de nieuwe verdeling van het provinciefonds waarin de provincie Flevoland jaarlijks acht miljoen euro extra ontvangt vanwege de groeiopgave van Almere, de stand van zaken van de afspraak genoemd in artikel 11.2 van het IAK, dat de provincie Flevoland in samenspraak met u en de gemeente Almere tot een investeringsfonds en een investeringsstrategie komt?

De genoemde 8 miljoen euro is de resultante van de herverdeling van het provinciefonds, waarbij diverse factoren een rol hebben gespeeld, waaronder uitgaven voor de stedelijke bereikbaarheid van de Schaalsprong Almere. In het nieuwe coalitieakkoord van de provincie Flevoland is bevestigd dat de provincie in samenspraak met Rijk en gemeente Almere een investeringsprogramma voor de ontwikkeling van Almere 2.0 zal opstellen. In de actualisatie van het Integraal Afspraken Kader zullen afspraken vastgelegd moeten worden over de bijdragen van de diverse partijen aan de realisatie van RRAAM.

28. Wanneer worden, gelet op het feit dat de opgaven in het kader van de verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere (VSBA) als één van de eerste opgaven zullen leiden noodzaak van beschikbaarheid van investeringsbudget. middelen gereserveerd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)?

Op het Bestuurlijk Overleg dit voorjaar in het kader van MIRT/RRAAM staat de financiering van VSBA geagendeerd.

29. Welke reductie van aanloopkosten c.q. kosten als gevolg van de doorlooptijd is te verwachten door de opbrengsten in het kader van de werkmaatschappij Markermeer-IJmeer naar voren te halen, zoals deze werkmaatschappij onderzoekt?

Daar is nu nog geen antwoord op te geven. Het antwoord op deze vraag is onderdeel van de opdracht voor de werkmaatschappij Markermeer-IJmeer.

30. In hoeverre kunt u, gelet op de huidige druk op de begroting van het ministerie voor Infrastructuur & Milieu, voldoende middelen vrijmaken voor het groot project RRAAM?

Hierbij dient onderscheid te worden gemaakt tussen de korte en lange termijn in het kader van RRAAM en daarmee samenhangende projecten. Voor de korte termijnacties is reeds budget gereserveerd, bijvoorbeeld OV SAAL KT en MLT, onderzoeksproject Natuurlijker Markermeer-IJmeer en de onderzoeksmiddelen voor de werkmaatschappijen. In het BO MIRT/RRAAM van dit voorjaar wordt gesproken over een mogelijk korte termijnpakket voor de Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA). Hierover moeten Rijk en regio nog overeenstemming bereiken. Voor de lange termijn is nu onduidelijk wat de kosten zijn, wanneer de investeringen nodig zijn en welk deel door het ministerie van IenM zal worden betaald. Dit zal eind 2012 bij het concept van de Rijksstructuurvisie beschreven worden.

31. Welke kosten zijn verbonden aan de werkzaamheden van de werkmaatschappijen? Zijn er met het oog op de werkzaamheden van de vier werkmaatschappijen risicoanalyses gemaakt?

Voor de Werkmaatschappijen zijn, binnen het totale budget van € 15,75 miljoen voor het Groot Project RRAAM, op basis van vastgestelde werkplannen, proceskosten begroot. Dat is voor:

Werkmaatschappij Almere-Amsterdam	€ 3,40 miljoen
Werkmaatschappij Almere Centrum-Weerwater	€ 1,10 miljoen
Werkmaatschappij Almere Oosterwold	€ 1,50 miljoen

Daarnaast zijn de proceskosten van de werkmaatschappij Markermeer – IJmeer afzonderlijk begroot op € 0,99 milj. (zie par 5.6 van de Basisrapportage). Dit is inclusief de inzet van gemeente- en provinciale ambtenaren.

Door de werkmaatschappijen zijn begin dit jaar risicoanalyses uitgevoerd die hebben geleid tot de toprisiko's zoals deze uiteindelijk in de Basisrapportage (par. 5.4) zijn opgenomen. Conform de regeling Grote Projecten zal er een actief risicomanagement plaatsvinden waarover in de Voortgangsrapportages aan de Kamer zal worden gerapporteerd.

32. Kunt u -in lijn met het advies van de commissie Elverding - overzichtelijk weergeven welke personele capaciteit, middelen en tijd benodigd is om de verkenningsfase te doorlopen?

In paragraaf 4.2 van de Basisrapportage zijn taken en verantwoordelijkheden beschreven van het samenwerkingsverband tussen Rijk en de Regio ten behoeve van RRAAM. Op rijksniveau werken de ministeries IenM en EL&I samen met betrokken gemeenten en provincies. Vanuit het ministerie van IenM is ca. 11 fte bij het Groot Project RRAAM betrokken.

Voor de verkenningsfase is door betrokken partijen op rijks- en regioniveau een budget bijeen gebracht van € 15,75 milj. (zie Basisrapportage par. 5.6).

De (brede) verkenningsfase die thans wordt doorlopen kent een fasering conform de Sneller en Beter aanpak bij complexe gebiedsontwikkelingen waarbij wordt toegewerkt naar de Rijksstructuurvisie en een daaruit voortvloeiende politiek gedragen Voorkeursbeslissing. Deze fase zal resulteren in een concept Rijksstructuurvisie eind 2012 en een definitieve Rijksstructuurvisie uiterlijk 2014.

33. Op welke wijze vindt, mede gelet op de constatering dat centrale sturing op de financiële kant van de opgave ontbreekt, samenhangende besluitvorming plaats over de inhoud van het financiële kader zoals omschreven in paragraaf 6.2 van de basisrapportage?

In de werkmaatschappijen, het Rijksteam (o.a. Hollandse brug) en bij de thema's worden de plannen uitgewerkt. De genoemde werkgroep Financieel Kader stelt een geactualiseerd financieel kader op, waarbij alle resultaten worden betrokken. De Stuurgroep RRAAM bespreekt dit financieel kader en bereidt besluitvorming voor het bestuurlijk overleg voor.

34. Heeft u ook de regieverantwoordelijkheid over het financiële kader? Is dat inclusief de verantwoordelijkheid voor de financiering zelf, dus voor bijvoorbeeld de toereikendheid, het zekerstellen van financiering door andere partijen, etcetera?

In de Basisrapportage staat dat de minister van IenM de regievoering heeft voor het opstellen van het financieel kader dat ten grondslag ligt aan de uitvoeringsparagraaf van de Rijksstructuurvisie. Over de bijdragen van de diverse partijen worden afspraken gemaakt. Deze partijen hebben een eigen verantwoordelijkheid om die afspraken gestand te doen. Deze afspraken worden vastgelegd in de actualisatie van het Integraal Afsprakenkader.

35. Op welke manier geeft u concreet gestalte aan de interdepartementale samenwerking als coördinerend bewindspersoon?

Interdepartementale afstemming vindt plaats in de Rijksregiegroep. Hierin hebben de meest betrokken departementen zitting, te weten IenM, EL&I, Financiën en BZK, waarbij OCW en VWS agendalid zijn. Het voorzitterschap is in handen van IenM. Voor zover er sprake is van specifieke betrokkenheid van bovengenoemde departementen bij bepaalde onderdelen van RRAAM vindt daarnaast bilaterale afstemming en overleg plaats, onder meer ter voorbereiding van het Bestuurlijk Overleg RRAAM. Met name voor de thema's in de sociaal-economische agenda geldt dat naast EL&I ook BZK, OCW en VWS in beeld zijn.

36. Op welke manier geeft u concreet invulling aan een bestendige regionale bestuurlijke organisatie voor het groot project RRAAM?

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

In het Bestuurlijk overleg en de Stuurgroep RRAAM zijn Rijk en regio vertegenwoordigd. Elke stuurgroepvergadering bereidt de regio voor in een Regionaal Bestuurlijk Afstemmingsoverleg. Ik heb met de regio afgesproken dat zij daarbij alle provincies, gemeenten, waterschappen en samenwerkingsverbanden in het gebied betrekken. Voorafgaand aan cruciale momenten organiseert de Stuurgroep RRAAM een grote bijeenkomst met alle (ca. 35) regionale partners. De eerste bijeenkomst is gepland op 1 juli 2011. Een groot aantal partners is rechtstreeks betrokken bij de werkzaamheden van één van de vier werkmaatschappijen.

37. Wat zijn de succes- en faalfactoren van uw regieverantwoordelijkheid? Welke mogelijkheden heeft u bij het bewaken van de samenhang als de planning van de verschillende onderdelen uit de pas loopt?

Succesfactoren zijn een gezamenlijk doel, heldere uitgangspunten en een transparant proces. Faalfactoren zijn onduidelijke rollen en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen en overleggremia. Als de planning van een onderdeel uit de pas loopt wordt nagegaan welke consequenties dit heeft voor de andere onderdelen. Afhankelijk hiervan wordt ofwel het werkproces aangepast (en de planning gehandhaafd) ofwel de planning aangepast.

38. Is de gekozen bestuurlijke structuur, waarbij in feite alle betrokkenen verantwoordelijk zijn, de meest efficiënte keuze?

RRAAM betreft een integrale drievoudige opgave (stedelijke ontwikkeling, ontsluiting en natuurontwikkeling), betrekking hebbend op verschillende schaalniveaus (lokaal, regionaal en nationaal). Rijk, provincies en gemeenten hebben daarbij ieder hun eigen verantwoordelijkheid voor een deel van de opgave. De overheden met een eigen verantwoordelijkheid binnen RRAAM sturen gezamenlijk het proces aan, waarbij ik als minister van IenM optreed als regieverantwoordelijke. Gezien de huidige bestuurlijke constellatie acht ik deze structuur de meest efficiënte keuze.

39. In hoeverre is er in het kader van het groot project RRAAM sprake van bestuurlijke drukte en op welke wijze is de bestuurlijke slagkracht geborgd?

De integraliteit en de geografische reikwijdte van de RRAAM-opgave maken deelname van veel overheden en andere organisaties nodig en is belangrijk voor het draagvlak. Via de Stuurgroep en tweejaarlijks Bestuurlijk Overleg wordt bestuurlijke slagkracht nagestreefd. Binnen het rijk treed ik daartoe op als coördinerend minister. Binnen de regio wordt dat gedaan door de regionale bestuurlijke deelnemers aan het Bestuurlijk Overleg RRAAM.

40. Welke bestuurder is in het kader van het groot project RRAAM aangewezen als projecteigenaar in de zin van het advies Sneller en Beter van de commissie Elverding?

De minister van IenM is projecteigenaar en doet dit in zorgvuldige afstemming met betrokken regionale bestuurders en betrokken collegabewindslieden. Voor de precieze verantwoordelijkheidsverdeling wordt

verwezen naar paragraaf 4.2 van het hoofdstuk over governance in de Basisrapportage.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

41. Kunt u voorzien in een overzicht van 'go/no go' -momenten ten aanzien van het groot project RRAAM en daarbij tevens aangeven wie op welk moment bestuurlijk en politiek verantwoordelijk is?

Het eerstvolgende formele go/no go moment is eind 2012 voorzien in het kader van de vaststelling van de concept Rijksstructuurvisie. Op basis van de dan beschikbare informatie vindt na overleg met de regio kabinetsbesluitvorming plaats, waarbij ook wordt aangegeven hoe het vervolgtraject eruit ziet (met eventueel nieuwe 'go/no go'-momenten na 2012). Bestuurlijk verantwoordelijk is het bevoegd gezag voor de Rijksstructuurvisie, de minister van IenM samen met de staatssecretaris van EL&I. Vervolgens vindt parlementaire behandeling plaats in uw Kamer.

42. Wat is de officiële status van de Stadsdialoog die in januari 2011 is gestart? Hoe groot is het draagvlak voor het groot project RRAAM als u zich baseert op deze Stadsdialoog? Wat wordt er concreet gedaan met de aangedragen ideeën van de bewoners en andere actoren en op welke manier wordt gewaarborgd dat goede ideeën van bewoners ook echt een kans krijgen in de praktijk?

De Stadsdialoog heeft uitsluitend betrekking op de plannen voor Almere Weerwater. Het is de invulling van het maatschappelijk debat met de stad en de markt over de in de RAAM-brief en de concept structuurvisie Almere 2.0 voor dit gebied gestelde ambities. Aanleiding om de dialoog nu te voeren is de taakstellende planning van de werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater, alsmede het tekenen van het Tracébesluit van SAA door de minister van IenM. Het resultaat van de dialoog is, gebundeld in een stalenwaaier van initiatieven, kansen en ook zorgen, op 14 april door de deelnemers van de dialoog aangeboden aan de stad en de rijkspartners in de werkmaatschappij. In de planontwikkeling zullen op gezette momenten via de site en in enkele bijeenkomsten tussenresultaten worden teruggelegd bij de deelnemers aan de dialoog. De belangrijkste elementen uit de waaier worden tevens opgenomen in de Nota van Uitgangspunten van de Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater.

De Stadsdialoog heeft niet tot doel het maatschappelijk draagvlak voor het gehele groot project RRAAM te peilen. Dat vindt plaats in het 'maatschappelijk proces' onder leiding van de heer Van Woerkom. Zie daarover ook de beantwoording van vraag 43. Tussentijds vindt uitwisseling plaats tussen beide processen.

43. Op welke wijze zal de heer Van Woerkom invulling geven aan de vier doelen die zijn geformuleerd in de opdracht aan hem om het maatschappelijk proces te organiseren? Met welke uitkomst is het maatschappelijk proces geslaagd?

Het maatschappelijk proces RRAAM, dat op persoonlijke titel geleid wordt door Guido van Woerkom, is georganiseerd rondom twee netwerken. Het eerste netwerk is het zogenaamde RRAAM-werk, een actieve groep van 13 maatschappelijke organisaties uit diverse sectoren. Deelnemers vertegenwoordigen reizigers en waterrecreanten, de natuur- en milieusector, het bedrijfsleven vanuit werkgeversorganisaties en de bouw- en vervoersector. Het RRAAM-werk komt regelmatig bijeen om kennis en ervaring in te brengen en adviezen aan de minister van IenM voor te bereiden. Het tweede netwerk bestaat uit een bredere kring van

maatschappelijke organisaties, burgers en bedrijven, die kunnen mee discussiëren over specifieke onderwerpen via LinkedIn, in een spiegelgroep of een bijeenkomst. Dit RRAAM-netwerk wordt op verschillende momenten bijgepraat over de stand van zaken en bovendien gevraagd om reacties en inbreng op de in het RRAAM-werk geformuleerde adviezen. De adviezen vanuit het maatschappelijk proces worden op strategische momenten ingebracht in het ambtelijk en bestuurlijk proces, zodat deze goed meegenomen kunnen worden in de activiteiten en besluitvorming. Het maatschappelijk proces is geslaagd, wanneer de volgende resultaten zijn bereikt:

- Zicht op hoe vanuit de samenleving aangekeken wordt tegen de driedoude ambitie van RRAAM
- Kennis en expertise van de betrokken organisaties en burgers hebben het werkproces verrijkt
- Adviezen en integrale eindbijdrage vanuit maatschappelijk proces worden meegenomen bij de besluitvorming.

44. In hoeverre zijn marktpartijen in staat om de geplande 60.000 woningen te realiseren? En in hoeverre is dit met die partijen afgestemd en nog in afstemming?

Marktpartijen zijn qua capaciteit in staat om 60.000 woningen in 20 jaar te realiseren. In het verleden is de bouwcapaciteit van 3.000 woningen per jaar gehaald. De markt kan de 60.000 huizen realiseren, als hier voldoende vraag naar is. Het is een kwestie van een goede fasering op basis van de vraag, waarbij de gemeente bepaalt wanneer een nieuwe locatie ontwikkeld kan worden. Er is een uitgebreide marktconsultatie met private partijen geweest. De plannen van de werkmaatschappijen worden samen met marktpartijen ontwikkeld en afgestemd. Daarnaast wordt in het woningbehoefteonderzoek ten behoeve van de haalbaarheid van de woningprognoses onderzocht hoe marktpartijen en gemeenten aankijken tegen de fasering van deze opgave.

45. Wat is de omvang van de woningbehoefte op lange termijn?

De Noordelijke Randstad blijft de komende decennia een groeiregio waar tot 2020-2030 220.000 woningen bijgebouwd moeten worden. Conform de motie De Rouwe wordt de houdbaarheid van deze inschatting van de behoefte onderzocht. Het is daarbij belangrijk de conjuncturele korte termijn aspecten goed te onderscheiden van lange termijn trends. Zo geeft het Planbureau voor de leefomgeving aan, in een studie over de demografische krimp in Nederland (2010), dat de bevolking in de (grote steden) van de Randstad op de lange termijn blijft doorgroeien. "De bevolkingsgroei concentreert zich in de Randstad: de vier grote steden en Almere zijn koplopers." Dit beeld schetst het CBS ook voor de huishoudensontwikkeling. Het eerder genoemde onderzoek zal hier meer inzicht in bieden.

46. In hoeverre bent u op de hoogte van signalen van criticasters, die alternatieve bouwlocaties willen benutten voor extra woningbouw, waardoor een belangrijke pijler onder het project (geheel of gedeeltelijk) kan wegvallen en financiële problemen zijn te verwachten?

Naast vele andere signalen over de woningbehoefte op de lange termijn, bereiken ook mij via de media en in maatschappelijke discussies signalen van mensen die van mening zijn dat de opgave voor Almere ook elders gebouwd zou kunnen worden. Het Rijk gaat uit van de afspraken zoals

vastgelegd in de RAAM-brief. Conform de motie De Rouwe wordt nieuw onderzoek verricht naar de woningbouwbehoefte. Overigens is mijn uitgangspunt steeds dat de woningbouwvraag leidend moet zijn voor de te ontwikkelen locaties.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

47. Wordt de actualisatie van het Integraal Afspraken Kader benut om reeds gemaakte afspraken nader uit te werken, of vormt deze actualisatie ook aanleiding om eerder gemaakte afspraken te herzien?

In het geactualiseerde Integraal Afspraken Kader zal de gezamenlijke ambitie voor Almere worden vastgelegd, inclusief de daarover gemaakte afspraken die in het kader van de uitwerking van het huidige IAK overeen zijn gekomen en aanvullende procesafspraken voor de komende periode (2012/2015). Afhankelijk van de besluitvorming zoals voorzien voor eind 2012 zal de inhoud van het te actualiseren IAK worden bepaald.

48. Wie doet het onderzoek naar woningbouwprognoses en wanneer is dat onderzoek gereed?

Het onderzoek zal, onder de verantwoordelijkheid van het rijk en met intensieve betrokkenheid van de regio, worden uitgevoerd door een onafhankelijk bureau. Het onderzoek is naar verwachting dit najaar gereed.

49. Wat zijn de mogelijke gevolgen van een herziening of actualisering van de woningbouwprognose voor het groot project RRAAM en voor het werk van de vier werkmaatschappijen daarbinnen?

De woningbehoefte wordt geëvalueerd, zoals is verzocht in de motie De Rouwe. Als de nieuwe prognoses aangeven dat op de lange termijn de druk op de woningmarkt onveranderd groot blijft, is er geen reden om de opdracht aan de werkmaatschappijen te wijzigen. Mocht de vraag naar woningen veel lager uitpakken, dan ontstaat de vraag of alle locaties in Almere gerealiseerd kunnen worden. De meest actuele informatie over de woningbehoefte wordt betrokken bij de besluitvorming over de drie RRAAM-opgaven in het kader van de Rijksstructuurvisie.

50. Wordt het groot project RRAAM ook opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en zo ja, hoe verhoudt dit zich tot de Rijksstructuurvisie?

Ja, in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de RRAAM-opgave (inclusief de Rijksstructuurvisie RRAAM) benoemd als integrale opgave van nationaal belang. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is een integrale landsdekkende Structuurvisie en geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en daarmee de hoofdlijn van de nationale belangen. De Rijksstructuurvisie RRAAM bevat een verdere gebiedsgerichte uitwerking van het beleid verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte voor het specifieke gebied Amsterdam-Almere-Markermeer.

51. Wanneer verwacht u de Rijksstructuurvisie voor RRAAM op te leveren? Als dit niet in 2012 is, waarom dan niet?

Het tijdsplan van het RRAAM-project is ambitieus maar verloopt vooralsnog conform de planning zoals opgenomen in de Basisrapportage. De concept Rijksstructuurvisie zal naar verwachting eind 2012 door het kabinet

worden vastgesteld. Er zit geen 'lucht' in de planning, dus als deelonderzoeken niet goed worden uitgevoerd of extra onderzoek wordt gewenst zou dit gevolgen kunnen hebben voor de opleverdatum.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

52. Wie is integraal verantwoordelijk voor de totstandkoming van de Rijksstructuurvisie voor RRAAM en wie bepaalt of er voldoende inspanningen worden geleverd om deze bijtijds te voltooien? Welke regiemogelijkheden liggen bij de eindverantwoordelijke? Zijn deze voldoende om in te kunnen grijpen wanneer dat nodig is?

De minister van IenM is als coördinerend bewindspersoon verantwoordelijk voor de totstandkoming van de concept Rijksstructuurvisie. De Stuurgroep RRAAM is daarbij mede verantwoordelijk voor de meer operationele aspecten van het proces om conform de planning tot de concept Rijksstructuurvisie te komen. Daarbij beschikt de Stuurgroep zowel over procesmatige, inhoudelijke als op draagvlak gerichte regiemogelijkheden. Deze worden voldoende geacht om op tijd tot goede besluitvorming te komen. Mocht dit onverhoopt toch niet het geval zijn, dan kan het bevoegd gezag eenzijdig knopen doorhakken. Dit heeft echter niet de voorkeur.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen