

Vergaderjaar 2012–2013

31 089

Urgentieprogramma Randstad

Nr. 97

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 december 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 19 september 2012 inzake de Derde Voortgangsrapportage Groot Project RRAAM en resultaten Markttuitvraag Ecologie (Kamerstuk 31 089, nr. 95).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 10 december 2012. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

De griffier van de commissie,
Sneep

Inleiding

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 derde voortgangsrapportage van het Groot Project RRAAM en de resultaten van de marktuitvraag ecologie (Kamerstuk 31 089, nr. 95). Tevens maak ik van de gelegenheid gebruik om een aantal recent opgeleverde onderzoeksresultaten aan u toe te zenden. Als bijlagen treft u aan:

- LSE-advies over bijdrage van RRAAM aan de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad¹
- Second opinion planbureaus op MKBA¹
- Samenvatting van de nieuwe versie van de MKBA¹

Het Beoordelingskader, de planMER, het definitief advies CieMER, de Passende Beoordeling en alle overige onderliggende onderzoeken zijn terug te vinden op de site van RRAAM, www.rraam.nl.

Vraag 1

Is er sprake van een nieuwe ontwikkelingsfilosofie voor RRAAM? Kunt u deze toelichten? Wat betekent deze filosofie in termen van risico's voor het Rijk?

Antwoord 1

Ja, RRAAM gaat uit van een behoedzame en gefaseerde aanpak. Besluiten worden genomen op het moment dat dit in de tijd noodzakelijk is. De opgaven krijgen stap voor stap invulling, gestuurd door de vraag. Organische groei en adaptieve planning zijn het uitgangspunt. Deze aanpak zorgt ervoor dat risico's voor de overheid zoveel mogelijk worden beperkt. Voorkomen wordt dat omvangrijke publieke voorinvesteringen voor langere tijd ongebruikt blijven. Huizen worden pas gebouwd als er kopers zijn, infrastructuur aangelegd als daar gebruik van wordt gemaakt. Er wordt geen gefixeerd eindbeeld vastgesteld, maar een ontwikkelingsvisie als een stip op de horizon, waarbinnen nieuwe ontwikkelingen vorm kunnen krijgen. De planning en de plannen zijn aan te passen aan gewijzigde omstandigheden en wensen. Bij het vaststellen van de Rijksstructuurvisie zal tevens een besluit worden genomen over het vervolg van het project RRAAM.

Vraag 2

Wat zijn de consequenties van toekenning van organisatie van de Floriade aan Almere voor de verbreding van de A6 en voor RRAAM? Is het mogelijk de aanleg te versnellen?

Antwoord 2

Het project A1/A6/A9 SAA streeft er naar om de verbreding van de A6 conform de eerder afgegeven planning, in 2020 gereed te hebben. Deze planning biedt voldoende ruimte voor de gemeente Almere om de Floriade te kunnen voorbereiden.

Vraag 3

Klopt het dat de toekenning van de organisatie van de Floriade aan Almere consequenties kan hebben voor de Hollandse Brugvariant, met name de hoeveelheden te bouwen woningen aan het Weerwater? Zo ja, welke gevolgen? Is het juist dat de ontwikkeling rond het Weerwater nu juist de basis voor de genoemde variant is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

De alternatieven voor de ontwikkelingen rond het Weerwater zijn opgesteld voordat bekend werd dat hier de Floriade zal komen. Het belang

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

van het opbouwen van stedelijke druk in het hart van de stad zal met de Floriade een concrete invulling krijgen. Door de komst van de Floriade wordt een sterke aantrekkingskracht voor (nieuwe) economische activiteiten in of nabij het gebied gecreëerd. Dit sluit in beginsel aan bij de gedachten die ten grondslag liggen aan de uitwerking van het Hollandse Brug alternatief. Uitvoering van de Floriade-plannen kan gevolgen hebben voor het aantal te bouwen woningen in Weerwater. Bij de nadere uitwerking van de gebiedsontwikkeling wordt gezien hoe de Floriade zich het beste met het creëren van stedelijke druk laat combineren.

Vraag 4

Wat wordt bedoeld met de zinsnede dat de besteding van de procesbudgetten voor RRAAM in grote lijnen binnen de begrotingen blijft?

Antwoord 4

Met deze zinsnede wordt bedoeld dat er geen grote overschrijdingen zijn binnen de deelbegrotingen. Voor zover daar sprake van is, wordt dit binnen de bestaande (deel) begrotingen opgevangen die hiervoor zijn opgesteld en geaccordeerd in de Stuurgroep RRAAM. Er is dus geen sprake van overschrijding van de totaalbegroting van RRAAM.

Vraag 5

- Waarom zijn bij de uitgewerkte top-risico's geen kosten genoemd?
- Kunt u per top-risico deze kosten in een schema vermelden?

Antwoord 5

De huidige risico inventarisatie beperkt zich tot de verkenningsfase waarin de in de Voortgangsrapportage benoemde top-risico's met name risico's van politiek-bestuurlijke aard zijn en gerelateerd aan de totstandkoming van de ontwerp-Rijksstructuurvisie. Deze zijn veelal van kwalitatieve aard.

Vraag 6

Kunt u per onderzocht alternatief voor de infrastructuur de verwachte kosten-batenverhouding weergeven en daarbij de uitgangspunten aangeven op basis waarvan deze beoordeling tot stand is gekomen?

Antwoord 6

Ja, zie onderstaande tabel.

Vier alternatieven kunnen worden onderscheiden:

- o **HB:** Hollandse Brug alternatief
- o **IJB:** IJmeeralternatief brug
- o **IJT:** IJmeeralternatief tram
- o **ZT:** Zuidelijk Tracée alternatief

In onderstaande tabel zijn voor de vier onderzochte alternatieven de saldi van de baten en de kosten en de baten-kostenverhoudingen voor infrastructuur weergegeven. Alle genoemde getallen zijn dus exclusief mitigerende maatregelen en exclusief kosten/baten van de verstedelijking.

<i>in NCW mln.</i>	HB	IJB	IJT	ZT
kosten	- 124	- 1134	- 1341	- 1012
baten	+ 240	+ 447	+ 447	+ 419
saldi	+ 116	- 687	- 894	- 593
Ratio GE	1,9	0,4	0,3	0,4
Ratio RC	1,0	0,15	0,12	0,19

Bron: MKBA RRAAM, oktober 2012, uit tabel 5.25.

De baten-kostenverhouding van de IJmeerverbinding (brug) is 0,4 uitgaande van het GE-scenario. Deze middenraming kent een bandbreedte van 0,15–0,6 op basis van gevoeligheidsanalyses waarbij met andere aannames is gerekend. Uitgaande van het RC-scenario in combinatie met 30 000 woningen is de baten-kostenverhouding van een IJmeerbrug 0,15 (overigens is met de regio overeengekomen dat de IJmeerverbinding niet wordt gebouwd als de woningbouw in Almere beperkt blijft tot 30 000 woningen). Het welvaartssaldo blijft daarmee dus negatief. Het alternatief Hollandse brug met HOV*plus* kent een positief welvaartssaldo.

De uitgangspunten van de MKBA zijn opgenomen in paragraaf 2.4 van de MKBA. De belangrijkste hiervan zijn hieronder samengevat:

- De twee gehanteerde scenario's waarmee gerekend is zijn het scenario Global Economy en het scenario Regional Communities.
- 100 jaar zichtperiode waarbij alle kosten en baten van de toekomst netto contant zijn gemaakt naar 2012.
- Eindbeeld in 2 035 gereed (woningen en infrastructuur).
- Verkeersmodel NRM, geen verdere groei mobiliteit na 2035.
- Consistente prijzen, kosten en baten inclusief BTW.

Vraag 7

Wat waren de kosten die gepaard gingen met de ambtelijke voorbereiding en afhandeling van de marktuitvraag ecologie?

Antwoord 7

De marktuitvraag is georganiseerd door de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer. De uitvoering is gedaan door ambtelijke inzet van IenM, EZ en de provincie Flevoland. De ambtelijke voorbereiding en afhandelingskosten van de marktuitvraag ecologie zijn onderdeel van de ambtelijke kosten van deze organisaties. De marktuitvraag ecologie heeft 250 000 euro gekost. Het grootste deel daarvan betreft de vergoeding aan de marktpartijen voor de uitwerking van hun voorstel.

Vraag 8

Is het correct dat de gebiedsexploitaties door de gezamenlijke werkmaatschappijen zijn geoptimaliseerd met ca € 1 miljard?

Antwoord 8

Ja, de optimalisatie van de gebiedsexploitaties, inclusief aanpassingen van de maatregelen voor stedelijke bereikbaarheid en de groen-blauwe structuur, is ca. € 1 mld.

De belangrijkste optimalisaties zijn het afzien van buitendijkse ontwikkeling bij Pampus (IJland), optimalisatie in woonmilieus (en woningdichtheid), selectiever omgaan met extra zand voor verhoging tot dijkniveau en bewuster omgaan met kostbare elementen in woonmilieus. Ook is het pakket maatregelen voor stedelijke bereikbaarheid en de groen-blauwe structuur aangepast.

Vraag 9

Bent u bereid om inzicht te geven in het verloop van de kosten van de werkmaatschappijen?

Antwoord 9

Ja, zie onderstaande tabel.

	2010 Besteed/ uitgaven	2011 Besteed/ uitgaven	2012 Besteed/ uitgaven
	* 1 000 EUR	* 1 000 EUR	* 1 000 EUR
Werkmaatschappij Markermeer – IJmeer (WMIJ)	0	643	347
Werkmaatschappij Amsterdam – Almere (WAA)	310	2 443	553
Werkmaatschappij Almere Oosterwold (WAO)	31	1 094	249
Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater (WACW)	290	750	0

Vraag 10

Klopt het dat de door Almere gekozen organische groei met een gefaseerde realisatie van de plannen op gespannen voet staat met de bestaande MIRT-systematiek, waarbij direct aan de voorkant van het project de financiën gereserveerd moeten worden? Zo ja, welke mogelijkheden zijn er om dit op te lossen?

Antwoord 10

Nee, een gefaseerde aanpak staat niet op gespannen voet met de bestaande MIRT-systematiek. Ook bijvoorbeeld de fasering in het project Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA) past binnen de MIRT systematiek. December 2011 heb ik samen met de provincie Flevoland en gemeente Almere afspraken gemaakt over een eerste fase pakket maatregelen, behorende bij de gebieden die nu en op korte termijn worden ontwikkeld (Poort, Nobelhorst en Hout-Midden). Een eventueel volgend pakket maatregelen kan, mits hier een besluit over is genomen en de financiering rond is, worden ingezet op het moment dat het nodig is, gebaseerd op de daadwerkelijke woningbouw.

Daarnaast verken ik binnen het kader van het MIRT de mogelijkheden om tot een meer «adaptieve aanpak» te komen, zodat bij het opstellen van beleid en bij de uitvoering (en investeringen) meer ruimte kan worden gehouden om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en gewijzigde omstandigheden. Ik wissel hierover van gedachten met de regio tijdens het BO MIRT.

Vraag 11

Is het correct dat de kosten voor de IJmeerlijn zijn geoptimaliseerd van ca € 4,5 mld. – € 5,5 mld. naar € 1,9 – € 2,2 mld. voor respectievelijk de brug- en tunnelvariant?

Antwoord 11

Ja dat is correct voor wat betreft de brug. Voor de tunnel geldt dat de huidige raming € 2,3 mld. (metro) is en dat is de helft van de oorspronkelijke kosten van € 5,1 – 5,6 mld. (trein).

De belangrijkste besparing is het voorkomen van aanleg van nieuwe infrastructuur door het meerijden op het Amsterdamse metronet en het afzien van extra vertakkingen. Daarnaast kan de nieuwe infrastructuur, waaronder de viaducten en brug, voor een metro lichter worden geconstrueerd dan bij een trein. Ook de jaarlijkse kosten van beheer en onderhoud zijn aanzienlijk lager dan de referentie.

Vraag 12

- a. Worden alle gedetailleerde plannings, die op het niveau van de verschillende werkmaatschappijen en deelprojecten worden gebruikt, ook nog gehaald?
- b. Kunt u per werkmaatschappij en deelproject aangeven of dit het geval is?

Antwoord 12

Alle gedetailleerde plannings van de verschillende werkmaatschappijen en deelprojecten, welke allemaal input geven aan de in voorbereiding zijnde ontwerp-Rijksstructuurvisie, zijn en worden gehaald. In de overall-planning was voorzien in het opleveren van de ontwerp-Rijksstructuurvisie eind 2012 en de definitieve Rijksstructuurvisie in 2014. Inmiddels is de planning beperkt aangepast. Voordat ik de ontwerp-Rijksstructuurvisie in de eerste helft van 2013 uitbreng treed ik in overleg met de regio. Inschatting is nu dat de definitieve Rijksstructuurvisie in 2013 al gerealiseerd kan worden, waarmee dus ruimschoots binnen de bandbreedte gebleven wordt.

Vraag 13

Wat is uw tijdsplanning ten aanzien van de uitvoering van de voorgestelde plannen voor de kwaliteitsimpuls van het IJmeer en het Markermeer?

Antwoord 13

Als eerste fase van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem is in september 2012 gestart met de MIRT-verkenning Hoornse Hop. Op dit moment wordt uitgegaan van een gefaseerde aanpak. Dit betekent dat niet op voorhand wordt gepland welke maatregel wanneer wordt uitgevoerd. Voor natuur wordt op basis van de monitoring van de natuurkwaliteit en op basis van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen besloten welke maatregel wanneer moet plaatsvinden.

Vraag 14

Heeft u door het uitvoeren van een marktuitvraag ecologie vertraging opgelopen met de opstelling van de concept rijksstructuurvisie voor RRAAM? Zo ja, hoeveel?

Antwoord 14

Door extra ambtelijke inzet en verlegging van prioriteiten heeft de marktuitvraag ecologie uiteindelijk niet geleid tot vertraging van de concept-Rijksstructuurvisie.

Vraag 15

Wanneer kan de Kamer het overzicht tegemoet zien van de planning van besluitvormingsmomenten en de wijze van betrokkenheid van de Kamer daarbij?

Antwoord 15

De Kamer wordt halfjaarlijks op de hoogte gehouden van de voortgang binnen RRAAM via de Voortgangsrapportages Groot Project RRAAM. Wanneer tussentijds belangrijke stappen worden gezet en/of belangrijke onderzoeksresultaten beschikbaar komen wordt de Kamer daar zo nodig afzonderlijk over geïnformeerd.

In de eerste helft van 2013 verwacht ik u de ontwerp Rijksstructuurvisie voor te leggen.

Vraag 16

Is het, ondanks dat het waarschijnlijke moment van aanleg nog ver in de toekomst ligt, nu al noodzakelijk om in de Rijksstructuurvisie een definitief besluit op te nemen ten aanzien van de infrastructurele varianten?

Antwoord 16

Met de regio bespreek ik op welk moment besluitvorming nodig is over de verschillende infrastructurele alternatieven. Ik informeer u over de resultaten.

Vraag 17

Leidt de Hollandse Brugvariant niet tot een te grote kwetsbaarheid van de verbinding van Almere met de metropoolregio? Deelt u de mening dat voor een robuuste ontsluiting een tweede verbinding cruciaal is? Hoe waardeert u de beide hoofdvarianten in termen van robuustheid, mede gelet op onzekerheden ten aanzien van «kort volgen»?

Antwoord 17

In het Hollandse brugalternatief is Almere met één spoorverbinding ontsloten met Amsterdam. Onverlet dat dit zeker niet uitzonderlijk is zal een tweede verbinding bijdragen aan een verbetering van de robuustheid van de OV-verbindingen richting Amsterdam. Het effect moet echter ook weer niet worden overschat. Grote verstoringen waarbij het kiezen van een alternatieve reisroute tot significante voordelen leidt, treden beperkt op. En los daarvan zal de tweede verbinding er niet op gedimensioneerd zijn alle reizigers ineens op te kunnen nemen. In de definitieve versie van de MKBA is, uitgaande van de verstoringkansen van vandaag de dag, hiervoor een kwantificatie in termen van maatschappelijke baten uitgewerkt. Uit het resultaat blijkt dat het beschikbaar zijn van een extra verbinding in de praktijk tot beperkte maatschappelijke baten zal leiden.

Vraag 18

Ziet u, aansluitend bij de organische aanpak, mogelijkheden de IJmeerverbinding gefaseerd te realiseren zodat IJburg zo snel mogelijk wordt aangesloten op het Amsterdamse metronet? Kan dit leiden tot risicoreductie en kan dit voor dezelfde kosten of leidt het faseren tot hogere kosten?

Antwoord 18

Het moment van de aanleg van de IJmeerlijn hangt samen met de vervoerswaarde. Deze wordt weer bepaald door het starten of gereedkomen van nieuwe woningbouwlocaties. Als wordt besloten tot aanleg van de IJmeerlijn, dan kan deze gefaseerd worden aangelegd. De eerste fase zou het doortrekken van de Amsterdamse metro van Diemen Zuid naar IJburg kunnen zijn. Het realiseren van de woningbouw van IJburg 2 is randvoorwaardelijk, evenals een uiteindelijke doortrekking van de metro naar Almere. Hoewel de kosten van de aanleg in twee fasen naar verwachting beperkt hoger zijn dan in één fase, is de baten-kostenratio van een metro die eindigt op IJburg 2 lager dan de baten-kostenratio voor de gehele verbinding.

Vraag 19

Waarom wordt door het projectteam voorgesteld om voor het project Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (OV SAAL) lange termijn geen aanvullende maatregelen te nemen terwijl in de RRAAM-brief (31 089, nr.57) nog wordt uitgegaan van een lange termijn investering van € 2,9 mld. bovenop de maatregelen voor de korte en middel-lange termijn van OV SAAL (€ 1,4 mld.)? Is dit een verantwoorde keuze nu kort volgen nog in ontwikkeling is en een onbewezen concept is en zelfs het meest recente onderzoek nog geen uitsluitsel heeft gegeven? Acht u de keuze om de lange termijnmaatregelen te schrappen geloofwaardig? Zo ja, waarom?

Antwoord 19

Net als in de RAAM-brief wordt ook in de huidige studies voor RRAAM uitgegaan van aanvullende maatregelen ten opzichte van de korte termijn. In de huidige studies is echter verondersteld dat die maatregelen al op de middellange termijn en niet pas op de lange termijn worden genomen. In de RAAM-brief uit 2009 is een hoogfrequente spooroplossing als projectalternatief opgenomen en de kosten daarvan bedroegen ca. € 1,8 mld boven op de kosten van de referentiesituatie met daarin onder meer de korte termijnoplossingen voor SAAL. Een besluit over hoogfrequent spoorvervoer maakt nu echter onderdeel uit van de besluitvorming over de middellange termijn maatregelen. Zoals in de rapportage OV SAAL 2020 van april 2011 na te lezen valt, konden de kosten voor hoogfrequent spoorvervoer door het loslaten van uitgangspunten en toepassing van innovaties afhankelijk van de variant worden teruggebracht tot ca. € 350 resp. ca. 730 mln. Beide middellange termijnoplossingen voor hoogfrequent spoorvervoer zijn in de vorm van twee scenario's vertrekpunt geweest voor de studies die ten behoeve van RRAAM zijn uitgevoerd.

Vraag 20

- a. Klopt het dat in de infrastructuurvarianten alleen nog maar wordt uitgegaan van openbaar vervoerverbindingen?
- b. Worden de mogelijkheden voor een wegverbinding ook nog onderzocht?
- c. Zo nee, waarom niet?
- d. Zo ja, hoe is die opgenomen in de huidige varianten?

Antwoord 20

- a. Nee, op verzoek van de Tweede Kamer (motie Aptroot/De Mos, 32 500 X11/19, 06-12-2010) is ook een gecombineerde weg- fietsverbinding voor het IJmeertracé onderzocht. De variant IJmeerweg is uitgewerkt als een variant op het IJmeeralternatief met brug en het alternatief Zuidelijk Tracé.
- b. Zie a.
- c. Zie a.
- d. Zie a.

Vraag 21

Kunt u in een tabel weergeven hoe de verschillende alternatieven voor de infrastructuur, inclusief de varianten daarbinnen, scoorden in de milieueffectrapportage?

Antwoord 21

Ja. In zowel de samenvatting van het rapport van de planMER als verderop in deze onderzoeksrapportage worden de gevonden effecten van de verschillende alternatieven en varianten in de vorm van een tabel weergegeven. Deze tabellen zijn evenwel niet los te zien van de bijbehorende toelichtende teksten.

Vraag 22

Kunt u per onderzocht alternatief de verwachte kosten-batenverhouding weergeven en toelichten wat precies de uitgangspunten waren bij het opstellen van de maatschappelijke kosten-batenanalyse?

Antwoord 22

Voor de infrastructuur zie het antwoord op vraag 6.

Vraag 23

Kunt u aangeven wat in hoofdlijnen de uitkomsten zijn van de *second opinion*, die het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de leefomgeving in september 2012 hebben opgesteld?

Antwoord 23

De planbureaus zijn van mening dat de MKBA RRAAM adequate informatie biedt voor het nemen van besluiten rondom de toekomstige ontsluiting van Almere. De conclusies van deze MKBA onderschrijven de planbureaus in grote lijnen.

Er zijn op het verzoek van de planbureaus aanvullende berekeningen gemaakt met een ander welvaartsscenario (met minder woningen) om zo de gevoeligheid van de uitkomsten te bepalen. Het CPB plaatst meerdere kanttekeningen. Het volgende drietal wordt als belangrijkst gezien.

- Door het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) in het nulalternatief op te nemen wordt het nulalternatief erg ruim gedefinieerd en treedt er een vertekening van uitkomsten op.
- Er zijn 30% lagere vastgoedkosten t.o.v. de MKBA RAAM 2009, die lijken te kunnen worden verklaard door het schrappen van de (kostbare) buitendijkse ontwikkelingen en de fasering en de optimalisaties van de woningbouw. Desondanks blijven er echter ook vraagtekens over de haalbaarheid van de rendementen.
- Consumentensurplus sociale woningen lijkt overschat, maar gevolgen voor de berekende welvaartsaldi van de alternatieven zijn beperkt.

Vraag 24

Kunt u aangeven wat de kosten-batenverhoudingen per alternatief waren geweest indien niet was uitgegaan van het hoogste economische groeiscenario *global economy*, maar van het meer gemiddelde scenario *strong Europe*?

Antwoord 24

Nee, dat is niet mogelijk. In het gebruikte verkeersmodel is het scenario Strong Europe niet opgenomen. Op voorhand mag verwacht worden dat de uitkomsten zich bevinden tussen het scenario Global Economy en Regional Communities. Zie ook het antwoord op vraag 6.

Vraag 25

Kunt u aangeven wat, per alternatief, de verwachte werkgelegenheidseffecten zijn uitgedrukt in banen?

Antwoord 25

Nee, dit is niet onderzocht. Hierbij moet overigens bedacht worden dat de belangrijkste groei van de werkgelegenheid direct samenhangt met de groei van het aantal inwoners van Almere zelf. Deze werkgelegenheid is in alle alternatieven, inclusief het nulalternatief gelijk.

Vraag 26

Op welke wijze vindt de trechtering in de besluitvorming ten aanzien van de infrastructuuralternatieven plaats, indien blijkt dat er geen overeenstemming bestaat over het voorkeursalternatief?

Antwoord 26

Met de regio bespreek ik onder meer de besluitvorming ten aanzien van de infrastructurele alternatieven. Ik informeer u over de resultaten.

Vraag 27

Welke rapportages vormen, naast de rapportage Hollandse Brug, nog meer een bouwsteen voor de concept rijksstructuurvisie voor RRAAM?

Antwoord 27

Alle onderzoeken van de werkmaatschappijen, evenals alle resultaten van de overige (deel)projecten van het RRAAM-programma, de adviezen en de reacties op de Consultatienotitie, zijn bouwstenen voor de concept Rijksstructuurvisie.

Vraag 28

Kan worden aangegeven hoe de verschillende infrastructurele varianten bijdragen aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad?

Antwoord 28

Het verbeteren van de internationale concurrentiepositie is afhankelijk van een aantal factoren, te weten de mate van verstedelijking en concentratie, kennis en innovatie, infrastructuur, de situatie op de arbeidsmarkt en het vestigingsklimaat («quality of life»).

RRAAM heeft als doelstelling het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad door het uitvoeren van de drievoudige ambitie op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid en natuur en het creëren van een goed voorzieningenniveau op het gebied van onderwijs, economie en cultuur.

Ik heb de London School of Economics (LSE)¹ gevraagd om de bijdrage van RRAAM aan de concurrentiepositie handen en voeten te geven. De LSE adviseert om eerst in te zetten op verdichting van het bestaand stedelijk gebied van Almere langs de as Schiphol-Lelystad (met ontsluiting via de Hollandse Brug). Dit alternatief draagt het best bij aan de groei van bedrijvigheid op de as Schiphol-Lelystad. De LSE geeft aan dat verdichting van de bestaande stad en het benutten van de al aanwezige natuurlijke kwaliteiten als vestigingsplaatsfactor voor wonen en werken en voor recreatie en toerisme op korte termijn de belangrijkste factoren zijn voor het versterken van de concurrentiepositie. Op de lange termijn kan een IJmeerverbinding bijdragen aan een verbetering van de concurrentiepositie, vanwege de intensivering van verbindingen tussen Amsterdam en Almere binnen de Metropoolregio Amsterdam en daarmee de wederzijdse uitwisseling tussen woon- werk en recreatielocaties, aldus de LSE. Een belangrijke randvoorwaarde daarbij is dat er voldoende verstedelijkingsdruk is en dat Almere Pampus een gemengde bestemming krijgt voor zowel wonen als werken, zodat bedrijven en clusters kunnen profiteren van de IJmeerverbinding. Het LSE-rapport is ter informatie toegevoegd aan deze brief.

Vraag 29

- a. Wat zijn de voor- en nadelen van de IJmeerlijn op het schaalniveau van de Noordelijke Randstad en met name Amsterdam?
- b. Wat zijn de voor- en nadelen van de HOVplus (Hoogwaardig Openbaar Vervoer plus) op het schaalniveau van de Noordelijke Randstad en met name Amsterdam?

Antwoord 29

- a. Een IJmeerlijn heeft een regionaal en lokaal ontsluitende functie, aanvullend op de verbindende functie van de bestaande Hollandse Brug corridor. Een combinatie van beide functies draagt bij aan de robuustheid van het netwerk. De IJmeerlijn heeft met name voordelen voor de (toekomstige) inwoners van Almere Pampus en Amsterdam IJburg, die een snellere reistijd krijgen, waardoor arbeidsplaatsen en voorzieningen (o.a. Amsterdam Zuid) sneller bereikbaar worden. Een IJmeerlijn draagt bij aan een betere verbinding tussen de regionale economische markten en stimuleert de uitwisseling van wonen, werken en cultuur in de regio. Enkele nadelen van de IJmeerlijn zijn de omvangrijke kosten van aanleg en exploitatie en de (milieu-)effecten die een nieuwe doorsnijding heeft.
- b. Met het HOVplus netwerk krijgen de nieuwe gebieden in Almere een verbinding met elkaar en het centrum van Almere via een hoogwaardig OV-systeem. Dit OV-systeem wordt optimaal aangesloten op de spoorlijn (Flevolijn) via de bestaande NS-stations. Hierdoor wordt de bestaande spoorcapaciteit beter benut en leidt dit tot een betere

¹ International Review Panel Report, London School of Economics, October 2012

bereikbaarheid van de gebieden in Almere in relatie tot grote werkgebieden in Amsterdam zoals Zuid en Zuidoost. Het accent ligt op versterking van de verbindingen, woonmilieus en voorzieningen in Almere zelf, waardoor naar verwachting de stad als hechte eenheid gaat functioneren. De kosten van dit alternatief zijn aanzienlijk lager dan de alternatieven met een IJmeerlijn. Een nadeel van HOVplus is dat de bereikbaarheid van Almere Pampus minder sterk en in IJburg niet toeneemt ten opzichte van de alternatieven met een IJmeerlijn.

Vraag 30

- a. Acht u de ontwerpsnelheid, waarmee het projectteam Hollandse Brug rekent ten behoeve van de HOVplus ter ontsluiting van nieuwe stadsdelen, realistisch. Zo ja, waarom?
- b. Wat betekent een hoge ontwerpsnelheid van de HOVplus voor de uitkomsten van een maatschappelijke kosten-batenanalyse?
- c. Is het juist dat een dergelijk HOVplus concept wettelijk als kruisingsvrije baan moet worden aangelegd? Dit is een barrière voor de stad. Bij de IJmeerlijn heeft de werkmaatschappij Amsterdam Almere dit effect voorkomen met een constructie op palen. Waarom is bij de HOVplus niet gekozen voor een constructie op palen, zodat barrièrewerking wordt voorkomen?

Antwoord 30

- a. Ja, ik acht deze realistisch en haalbaar. De uitwerkingen zijn door een deskundig bureau gedaan en geven aan op welke wijze de snelheid kan worden behaald. Ook geven de diverse checks en balances, die zijn uitgevoerd en waarbij onafhankelijke deskundigheid betrokken is geweest, geen aanleiding te veronderstellen dat de snelheden niet haalbaar zouden zijn.
- b. De MKBA voor alle RRAAM-alternatieven is integraal uitgewerkt. Zo ook voor het Hollandse brugalternatief. Er zijn geen detailanalyses gemaakt op onderdelen van de alternatieven in de MKBA. Dit is ook niet eenduidig vast te stellen aangezien er een reeks van effecten is die op de eindscore van de MKBA van invloed is. In zijn algemeenheid kan echter worden gesteld dat een hogere ontwerpsnelheid een kosten- en batenverhogend effect zal hebben. Over het saldo kan zonder nadere analyses geen uitspraak worden gedaan.
- c. Nee, een HOVplus concept hoeft niet per se gerealiseerd te worden op een kruisingsvrije baan. Het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen via een aarden wal zorgt ervoor dat de exploitatiesnelheid van het HOVplus systeem wordt verhoogd en daardoor aantrekkelijker wordt voor de reizigers. In het ontwerp van de HOVplus infrastructuur zijn een groot aantal dwarsverbindingen voorzien. Hierdoor wordt de barrièrewerking van de infrastructuur sterk gereduceerd.

Vraag 31

Wat is de uitkomst van de kosten-batenanalyse bij een woningaantal van 72 000, conform het middenscenario?

Antwoord 31

Dit is niet bekend. Onderzocht is het scenario *global economy* met 60 000 woningen en *regional communities* met 30 000 woningen. Ook het aantal arbeidsplaatsen is in een bandbreedte onderzocht, namelijk 50 000 en 75 000. Zie ook de antwoorden op vraag 6 en 24.

Vraag 32

Klopt het dat er bij de gemeente Almere geen draagvlak is voor het Hollandse Brug alternatief? Zo ja, wat is daarvan de reden? Wat zijn hiervan de consequenties voor het project RRAAM?

Antwoord 32

Ja dat klopt. De gemeente Almere heeft in het kader van de consultatiefase aangegeven het Hollandse Brug alternatief een onwenselijk toekomstperspectief te vinden. Hiervoor draagt Almere als argumenten aan:

- de integrale ontwikkeling van de stad wordt verengd tot een infrastructureel vervoersvraagstuk;
- de veronderstelde 20 000 woningen kunnen in de visie van Almere niet in Almere Pampus worden gerealiseerd; een realistisch bouwprogramma met het Hollandse brug alternatief zou 13 500 woningen in Pampus bevatten (Masterplan Pampus, gemeente Almere, 2008). Dit leidt tot een kettingeffect: het leidt tot een suburbaan woonmilieu in Pampus (meer van hetzelfde) en verschuiving van programma (6 500 woningen) naar andere stadsdelen;
- het Hoogwaardig Openbaarvervoer plus (HOV*plus*) concept voegt volgens Almere weinig nieuws toe en vereist de aanleg van een kruisingsvrije baan. In concreto: een fysieke barrière dwars door de stad;
- ook op regionaal niveau leidt het Hollandse Brug alternatief niet tot de gewenste ontwikkeling. Almere wordt niet ontwikkeld als onderdeel van de regio. Het Hollandse Brug alternatief draagt niet bij aan het vergroten van de diversiteit van Almere.

Het programma RRAAM maakt de voor- en nadelen van de alternatieven inzichtelijk voor de besluitvorming. Naast bovenstaande door Almere ervaren nadelen zijn er ook voordelen aan het Hollandse Brug alternatief verbonden. In de Consultatienotitie RRAAM en de onderzoeksrapportages zijn alle effecten van het Hollandse Brug alternatief aangegeven. Daaruit blijkt onder meer dat het HOV*plus* leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid, de kosten met circa € 223 miljoen veel lager zijn en het welvaartssaldo positief is.

Met de regio bespreek ik de besluitvorming ten aanzien van de infrastructurele alternatieven en de consequenties daarvan. Ik informeer u over de resultaten.

Vraag 33

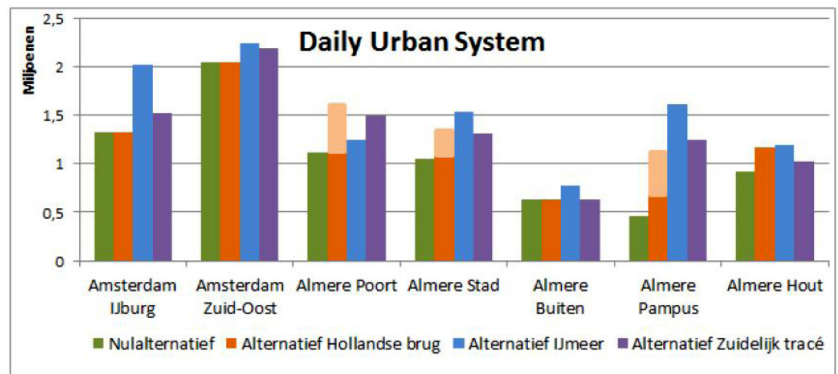
Is het, gezien de verdere doelstelling om van de noordelijke Randstad -inclusief Almere- een samenhangend «*daily urban system*» te vormen, juist dat een IJmeerlijn hieraan meer bijdraagt dan de Hollandse Brugvariant? Wat zijn de verschillen?

Antwoord 33

Ten behoeve van de planMER zijn verschillende verkeersanalyses uitgevoerd op basis waarvan een beschrijving van de verkeerskundige effecten van de verschillende alternatieven en varianten heeft plaatsgevonden. Eén ervan is het *daily urban system*. Het *daily urban system* wordt uitgedrukt in het aantal inwoners en arbeidsplaatsen dat vanuit een bepaalde plaats binnen 45 minuten te bereiken is.

Uit deze analyse blijkt dat alle alternatieven zorgen voor een betere bereikbaarheid en functionele samenhang binnen de noordelijke Randstad. Concreet betekent dit dat de bereikbaarheid van inwoners en arbeidsplaatsen in dit gebied verbetert. Er zijn wel verschillen tussen alternatieven (zie figuur 1). Het alternatief Hollandse Brug heeft vooral effect op de bereikbaarheid van Almere; met name Almere-Pampus en Almere-Hout. Het alternatief IJmeerverbinding heeft een groter invloedsgebied (zowel Almere als Amsterdam IJburg, centrum en Zuid) en verhoogd de bereikbaarheid meer. Het alternatief Zuidelijk Tracé scoort vergelijkbaar met de IJmeerverbinding, alleen zijn de effecten ervan kleiner omdat dit tracé Amsterdam IJburg niet aan doet.

Figuur 1: Het aantal arbeidsplaatsen en inwoners dat binnen 45 minuten per OV te bereiken is vanuit verschillende deelgebieden (pag. 36 Consultatienotitie).



Vraag 34

Is het juist dat de berekeningen voor de vervoerswaarde in de maatschappelijke kosten-batenanalyse zijn uitgevoerd met een IJmeerlijn als trein? Zo ja, wat zijn hiervan de consequenties? En welke invloed zou het rekenen met een metrovariant hebben op de maatschappelijke kosten-batenanalyse?

Antwoord 34

De effecten voor reizigers zijn bepaald met behulp van het verkeersmodel NRM Randstad 2.3. In het bepalen van deze effecten is in de hoofdanalyse de nieuwe OV-verbinding (IJmeeralternatief, Zuidelijk Tracé), vanwege het middellange-afstands-karakter, als treinverbinding gemodelleerd. In een alternatieve analyse is onderzocht hoe de baten zouden zijn indien de nieuwe OV-verbinding als stedelijke vervoersverbinding (Bus-Tram-Metro, «BTM») zou zijn gemodelleerd. In dat geval blijkt het model een hoger aantal reizigers te voorspellen en zijn ook de daaraan gekoppelde reistijdbaten hoger.

Een expertgroep heeft nader onderzoek gedaan naar deze analyses. Deze expertgroep is unaniem tot het oordeel gekomen dat de modellering van de IJmeerverbinding als modaliteit «trein» het beste de werkelijkheid benadert.

Door modellering als BTM in plaats van trein stijgen de baten van de IJmeerlijn brugalternatief met € 81 mln., waardoor het saldo van de MKBA verbetert van een tekort van € 687 mln. naar een tekort van € 606 mln.

Vraag 35

Kunt u aangeven welke invloed de parameter reistijd heeft op de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse?

Antwoord 35

In een MKBA wordt een analyse gemaakt van het verschil van een alternatief t.o.v. een nulalternatief. Doordat de bereikbaarheid in de alternatieven verbetert, kunnen reizigers sneller op de plaats van hun bestemming zijn. Deze reistijdwinst heeft een belangrijke positief effect op de welvaart. Een werknemer kan door reistijdwinst langer doorwerken en zo productiever zijn of een baan aanvaarden die wat verder weg ligt, maar waar zijn talenten beter worden benut. In de MKBA RRAAM zijn er verschillende baten geanalyseerd. Reistijdwinst is daarbij het belangrijkste criterium, naast ritkosten, comfort, betrouwbaarheid, exploitatiesaldo OV en indirecte effecten voor de welvaart (o.a. arbeidsmarkt). Reistijdwinst bepaalt ca 50% (Hollandse Brug) tot 70% (IJmeerlijn) van de baten.

Vraag 36

- a. Kunt u exact aangeven wat de problematiek is rond het Markermeer?
- b. Kunt u aangeven of het plan Marker Wadden een oplossing biedt voor deze problematiek?
- c. Hoe is de financiering geregeld rond het oplossen van deze problematiek en kunt u in uw antwoord aangeven welke departementen en overige overheidslagen hierbij betrokken zijn en hoeveel zij financieel bijdragen?

Antwoord 36

- a. Het Markermeer en IJmeer is Natura 2000 gebied en (inter)nationaal gezien van groot ecologisch belang. In de jaren negentig is de ecologische kwaliteit van het Markermeer en IJmeer echter achteruit gegaan. Dit is een gevolg van de afname van de voedselrijkdom, van de aanleg van de Houtribdijk waardoor er veel slib in het Markermeer blijft rondzweven en door stijging van de watertemperatuur. Door deze samenloop van omstandigheden heeft dit in de jaren negentig een negatieve omslag veroorzaakt. Hierdoor verkeert het systeem in slechte staat van instandhouding en worden enkele Natura2000-doelen niet gehaald. Dit betekent dat het op dit moment moeilijk is om ruimtelijke ontwikkelingen te vergunnen die een negatief effect hebben op deze soorten.
- b. Natuurmonumenten heeft een inschatting gemaakt van wat er nodig is om het Markermeer-IJmeer weer een robuust systeem te creëren. Naar de inschatting van Natuurmonumenten biedt Marker Wadden hiervoor de oplossing. De Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer heeft de plannen ook beoordeeld en deelt deze inschatting. Mocht worden besloten tot aanleg van Marker Wadden, dan zal Natuurmonumenten met behulp van een ecologische toets nader aannemelijk moeten maken dat de Marker Wadden inderdaad de oplossing biedt voor de problematiek.
- c. Op dit moment zijn er afspraken over de eerste fase Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES): de luwtmaatregelen Hoornse Hop. Deze luwtmaatregelen worden gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (€ 3 mln.), het ministerie van Economische Zaken (€ 3 mln.) en de provincies Noord-Holland (€ 1,5 mln.) en Flevoland (€ 1,5 mln.). Met de regio bespreek ik een eventuele volgende stap. Het resultaat daarvan wordt vastgelegd in de ontwerp-Rijksstructuurvisie en een nadere overeenkomst.

Vraag 37

Heeft u reeds in dit stadium een voorkeur voor één van de drie mogelijkheden van de drie consortia, die in het kader van de marktuitvraag ecologie plannen hebben opgesteld?

Antwoord 37

Nee, in dit stadium heb ik geen voorkeur voor één van de drie varianten. Over de voor- en nadelen van de onderscheiden varianten voer ik nauw overleg met de regionale overheden alsmede andere betrokkenen.

Vraag 38

Kunt u aangeven in hoeverre de planning voor 2015 van art. 12 «Waterkwaliteit» van de begroting 2013 van IenM overeenkomt met die van RRAAM?

Antwoord 38

Het onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer-IJmeer loopt tot 2015 en rapporteert jaarlijks over de resultaten van de onderzoeken. Deze zijn gebruikt bij de uitwerking van de werkmaatschappij, de marktuitvraag en de Marker Wadden. Binnen RRAAM wordt op dit moment uitgegaan van

een gefaseerde aanpak. Op die manier kan maximaal worden ingespeeld op nieuwe inzichten uit het onderzoeksprogramma.

Vraag 39

Wat zijn de optimalisaties van de werkmaatschappij Markermeer IJmeer als gevolg van de marktvraag?

Antwoord 39

De belangrijkste optimalisaties als gevolg van de marktvraag zijn:

- Technische variëteit en innovaties m.b.t. de aanleg, bijvoorbeeld de introductie van een «slibmotor» bij de aanleg van het beoogde grootschalige wetland;
- Variëteit in locatie waar de maatregelen kunnen plaatsvinden. Naast een brede variant zijn er nu varianten beschikbaar waarbij de maatregelen geconcentreerd zijn op het gebied aan de Noord-Hollandse kustzijde, respectievelijk aan de zijde van Flevoland / Lelystad, waarbij de Noord-Hollandse kust juist wordt ontzien;
- Nader inzicht op mogelijkheden om synergie te bereiken tussen ecologie en dijkversterking;
- Optimalisatie van de kosten.

Vraag 40

Welke mogelijke besparingen zijn er te realiseren naar aanleiding van de op 27 september 2012 gepresenteerde plannen van de Werkmaatschappij Markermeer IJmeer over de toekomst van het Markermeer-IJmeer?

Antwoord 40

De kosten van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem dat door de Werkmaatschappij is ontworpen zijn 630–880 miljoen euro. Door gebruik te maken van de inbreng van de marktpartijen en Natuurmonumenten kan een besparing worden gerealiseerd op de totale kosten oplopend tot maximaal € 360 miljoen, aldus betrokken partijen.

Vraag 41

In hoeverre is er bij de ontwikkeling van Almere Oosterwold ook ruimte voor huurwoningen?

Antwoord 41

Oosterwold wordt van «binnenuit» ontwikkeld door initiatiefnemers in het gebied zelf. Dat kunnen bewoners zijn, ondernemers, instellingen en organisaties die als gebruiker of investeerder optreden. Het gaat daarbij zowel om individuele initiatieven als collectieve initiatieven. Het gaat dus niet om een vooraf en geheel vastomlijnde planontwikkeling zoals dat vroeger met bijvoorbeeld Vinex gebeurde. Dit type van nieuw en vraaggestuurd ontwikkelen biedt ruimte aan alle segmenten van de woningmarkt; waaronder huren, zowel in de sociale huur als de vrije sector.

Vraag 42

Op welke manier wordt er bij Almere Oosterwold zodanig gestuurd dat de benodigde infrastructuur meegroeit met de bebouwing? En welke waarborgen hebben bewoners als hier vertraging optreedt?

Antwoord 42

Zoals in het antwoord op vraag 41 aangegeven vervullen de initiatiefnemers die er plannen zullen gaan ontwikkelen een sleutelrol. De overheid heeft een terughoudende en vooral ondersteunende rol. Daarbij richt de overheid (gemeenten, provincie en Rijk) zich op het scheppen van de voorwaarden die initiatiefnemers in staat stelt om hun plannen uit te voeren. Voor de infrastructuur wordt er daarbij vanuit gegaan dat iedere

initiatiefnemer zelf verantwoordelijk is voor de aanleg van de eigen ontsluitingsweg van zijn of haar kavel naar gebiedsontsluitingswegen. Voor de gebiedsontsluitende infrastructuur blijft de overheid verantwoordelijk. Sommige toekomstige ingrepen liggen al vast, zoals in het kader van de eerste fase Stedelijke Bereikbaarheid Almere is afgesproken en voor andere is dat nog niet het geval, maar zijn ze wel al geïdentificeerd. Het is (mede) de taak van de gebiedsregisseur voor dit gebied om ervoor te zorgen dat het realiseren van deze basis(infra)structuren goede tred houdt met de bouw in Oosterveld, uiteraard binnen de budgettaire randvoorwaarden.

Vraag 43

Is er al meer informatie beschikbaar over de kwalitatieve woningbehoefte in Almere?

Antwoord 43

Ik heb uw Kamer vorig jaar het onderzoek «Houdbaarheid Woningbehoefteprognoses Noordvleugel» (Kamerstukken II 2011/12 31 089 nr. 88) toegezonden. Dit onderzoek geeft vooral een kwantitatieve analyse van de woningbehoefte. Naar aanleiding van dit onderzoek heb ik met de regio de afspraak gemaakt dat zij het meer kwalitatieve vervolg op dit onderzoek vormgeven. Inmiddels hebben de Stadsregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland hier onderzoek naar uitgevoerd en gepubliceerd.

Vraag 44

Aan welk type woningen en welke woon- en leefmilieus is in Almere de meeste behoefte en hoe verhoudt de keuze voor gedifferentieerde woonmilieus zich tot een organische aanpak van de woningbouw in Almere?

Antwoord 44

Uit de in het antwoord op vraag 43 beschreven onderzoeken naar de kwalitatieve woningbehoefte komt naar voren dat er op de lange termijn (2040) vooral behoefte is aan plannen voor centrumwoonmilieus en milieus die tegen het centrum aanliggen. Er wordt minder vraag verwacht naar woonmilieus die buiten de centra in de Noordvleugel liggen. Het gaat hier om de suburbane woonmilieus. In de groei van de vraag naar de categorieën dorps- en groen-stedelijk wonen wordt een evenwicht verwacht.

Omdat in de organische aanpak van de woningbouw niet wordt uit gegaan van een aanbodgerichte woningmarkt, maar juist een vraaggerichte markt, biedt deze strategie de ruimte om op elk gewenst moment goed in te kunnen spelen op elke gewenste ontwikkeling in de woningmarkt. Het primaat ligt daardoor bij de eindgebruikers, of dat nu particuliere opdrachtgevers, beleggers of corporaties zijn. Dit betekent dat er alleen wordt gebouwd door partijen die bereid zijn zich voor langere termijn aan de stad te committeren, op het moment dat er sprake is van een concrete marktvaart naar bepaalde woonmilieus en type woningen.

Vraag 45

Voorziet het stedenbouwkundig vlekkenplan voor Almere Pampus, het IJ Venster, zowel in de bouw van hoogstedelijke woonmilieus als in landelijke suburbane woonmilieus?

Antwoord 45

Voor Almere Pampus zijn er ten behoeve van de RRAAM-onderzoeken enkele ruimtelijke ontwerpen gemaakt. In één ervan, het IJ Venster, zijn voor Almere Pampus meerder woonmilieus voorzien. Er zijn hoogstedelijke milieus voorzien in Pampus West. De woningdichtheid is vergelijkbaar met Almere Poort of bijvoorbeeld het Amsterdamse Steigereiland

(IJburg). Pampus Oost is een voortzetting van Noorderplassen West. Daar is een menging van watergangen, plassen, groen en huizen op ruime kavels een succesvol en voor Almere kenmerkend milieu. Dit is suburbaan milieu, maar kan niet als landelijk worden bestempeld. De meer landelijke milieus zijn voorzien in Almere Oosterwold.

Vraag 46

Kunt u de Kamer voorzien van een procentuele verdeling van de woningbouw over de verschillende prijsklassen?

Antwoord 46

Ja, zie onderstaande tabel.

Vier prijsklassen kunnen worden onderscheiden:

o Sociaal

o **Goedkoop**: met een VON prijs tot circa € 220 000

o **Middenduur**: met een VON prijs van circa € 220 000 tot circa € 320 000

o **Duur**: met een VON prijs hoger dan € 320 000

	Sociaal	goedkoop	middenduur	duur
Nulalternatief	30,6%	31,7%	23,7%	14,1%
IJmeeralternatief (brug en tunnel)	29,6%	27,0%	30,0%	13,4%
Hollandse Brugalternatief	30,4%	24,3%	30,3%	15,0%
Zuidelijk Tracé alternatief	30,0%	29,3%	30,8%	9,9%

Bron: Fakton: Audit Stedelijke Ontwikkeling Almere 2.0

Vraag 47

Kunt u aangeven welke afspraken er zijn gemaakt met betrekking tot de ontwikkeling van Almere Oosterwold?

Antwoord 47

Op 18 september 2012 is een Bestuursconvenant voor de verdere uitwerking van Oosterwold ondertekend door het rijk, de gemeente Zeewolde en de gemeente Almere. Hierin is afgesproken dat voor 1 juli 2013 de volgende activiteiten worden gerealiseerd:

- Het opstellen van een intergemeentelijke structuurvisie voor Oosterwold door de gemeenten Almere en Zeewolde.
 - Het oprichten van een gemeenschappelijke werkorganisatie, die de uitvoering van de ontwikkelingsstrategie aan publieke zijde zal coördineren.
 - Het uitwerken van een gezamenlijke grondstrategie voor Oosterwold.
- Verder is overeengekomen dat de betrokken partijen in 2014 een overeenkomst sluiten, waarin nadere afspraken worden vastgelegd met betrekking tot de uitvoering van de gebiedsontwikkeling in Oosterwold.

Vraag 48

Met welke benodigde woningaantallen voor de Noordelijke Randstad wordt er momenteel gerekend?

Antwoord 48

Uit het woningbehoefte-onderzoek (Kamerstukken II 2011/12 31 089 nr. 88) dat ik eerder aan uw Kamer heb aangeboden komt naar voren dat de groei van het aantal huishoudens in de Noordelijke Randstad een toename van de woningbehoefte met zich mee brengt. In termen van aantallen woningen op basis van deze behoefte komt dat naar aanleiding van de trendprognose neer op een toevoeging van bijna 440 0000

woningen aan de huidige woningvoorraad in de Noordelijke Randstad (inclusief NV-Utrecht) tot 2040.

Deze omvang van de woningbehoefte wordt momenteel zowel binnen het Rijk als door vele instanties en organisaties daarbuiten gebruikt als richtinggevend voor de woningbouw aantallen.

Vraag 49

Klopt het dat uit marktonderzoeken blijkt dat met de Hollandse Brug variant geen 20 000 woningen kunnen worden gerealiseerd in Almere Pampus? Zo ja, op basis waarvan rekent het projectteam Hollandse Brug nu met 20 000 woningen in Almere Pampus?

Antwoord 49

Mij zijn geen marktonderzoeken bekend waaruit dit blijkt. Het gehanteerde aantal van 20 000 is intern binnen RRAAM getoetst en is na overleg met de regio en het RVOB vastgelegd in de notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen RRAAM. Alle onderzoeksresultaten van RRAAM zijn ook allemaal gevalideerd door externe audits. Zoals uit de uitkomsten van de RRAAM-studies te zien valt, draagt ook het Hollandse Brug-alternatief, met als integraal onderdeel het HOV*plus* concept, bij aan een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid van Almere Pampus. Dit effect wordt nog versterkt wanneer op het station Almere Poort intercity's halteren. Bij de uitwerking van de grondexploitatie is rekening gehouden met de specifieke kenmerken van de alternatieven. Daarmee is de uitwerking van de integrale alternatieven consistent.

Vraag 50

Is er naar aanleiding van de motie Wiegman-van Meppelen Scheppink over de MKBA-systematiek (32 123, nr A-27) getracht de maatschappelijke kosten-batenanalyse te verbreden? Zo ja, welke stappen zijn er nu precies gezet? Zo nee, waarom niet? Wanneer kan de Kamer de nieuwe systematiek bespreken?

Antwoord 50

Naar aanleiding van deze motie is de Ontwikkelagenda opgestart. Deze heeft tot doel om bredere en politiek meer relevante beslisinformatie te leveren. Daarbij wordt langs drie lijnen gewerkt: ontwikkelen van nieuwe en standaardiseren van bestaande MKBA methoden, stimuleren van ex post evaluatie en investeren in mensen, kennisnetwerken en nieuwe vormen van presentatie.

De onderzoeken in het kader van de Ontwikkelagenda MKBA laten zien dat een aanpassing van de MKBA-systematiek mogelijk niet de beste aanpak is om ook andere maatschappelijke en regionale overwegingen in de besluitvorming te betrekken.

In 2012 zijn twee producten verschenen. In het rapport «Omgevingskwaliteiten bij MIRT-projecten» is voor de tien meest voorkomende omgevingskwaliteiten op een gestandaardiseerde manier beschreven welke welvaarteffecten, waaronder verschillende natuurwaarderingmethoden bij MIRT-projecten, een rol spelen en op welke wijze deze kunnen worden meegenomen in een MKBA.

Eveneens is verschenen de werkinstructie «van GREX naar MKBA» om de kwaliteit van de bedrijfseconomische gegevens te verbeteren bij MKBA's over gebiedsontwikkelingsprojecten door standaardisatie. Daarnaast verschijnt binnenkort het rapport van het PBL en het CBP over de studie «Plannen voor de Stad». In dit rapport worden twee nieuwe analyse-instrumenten geïntroduceerd: planobjectivering en de agglomeratie-exploitatie. Met deze instrumenten kan de relatie tussen verstedelijkingsprojecten en doelen van het Rijk geobjectiveerd worden en kan een brug geslagen worden tussen plan en MKBA door meer te focussen op de

effecten van een plan. Deze methoden en nieuwe inzichten zijn al zoveel mogelijk toegepast bij de MKBA RRAAM.

Voorts is het Kennis- en leerprogramma opgezet met als doel om beter en gemakkelijker met de MKBA te werken. Daarvoor zijn dit jaar cursussen MKBA georganiseerd voor betrokkenen bij provincies, gemeenten en waterschappen. Verder worden «best practices» in beeld gebracht en nieuwe werkwijzen ontwikkeld. Voorts wordt gewerkt aan een betere grafische presentatiemethode van de resultaten van de MKBA. Dit is toegepast bij het project RRAAM. Ten slotte wordt nog onderzocht op welke wijze de MKBA een betere rol kan hebben in het besluitvormingsproces van grote projecten.

Het resultaat van de Ontwikkelagenda MKBA zal medio 2013 aan de Tweede Kamer aangeboden worden.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus