

Vergaderjaar 2009–2010

31 089

Urgentieprogramma Randstad

## Nr. 67

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).  
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Kant (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Ferrier (CDA), ondervoorzitter, Joldersma (CDA), Jan de Vries (CDA), Smeets (PvdA), voorzitter, Van Miltenburg (VVD), Schippers (VVD), Smilde (CDA), Timmer (PvdA), Koşer Kaya (D66), Willemse-van der Ploeg (CDA), Van der Veen (PvdA), Schermers (CDA), Van Gerven (SP), Wolbert (PvdA), Zijlstra (VVD), Ouwehand (PvdD), Agema (PVV), Leijten (SP), Bouwmeester (PvdA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Sap (GroenLinks) en De Roos-Consemulder (SP).  
Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Van Velzen (SP), Neppérus (VVD), Atsma (CDA), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Ormel (CDA), Van Dijken (PvdA), Verdonk (Verdonk), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Vietsch (CDA), Arib (PvdA), Van der Ham (D66), Uitslag (CDA), Gill'ard (PvdA), Omtzigt (CDA), Langkamp (SP), Vermeij (PvdA), De Krom (VVD), Thieme (PvdD), De Mos (PVV), Luijben (SP), Heerts (PvdA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Halsema (GroenLinks) en De Wit (SP).

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 december 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>2</sup> hebben op 18 november 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 november 2009 betreffende Randstadbesluiten: Amsterdam–Almere–Markermeer (31 089, nr. 57).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
Koopmans

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Aptroot, Van der Ham, Jager, Koopmans, Van Leeuwen, Linhard en Vendrik,

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, die zijn vergezeld van enkele ambtenaren van hun ministerie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering en heet een ieder, en de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in het bijzonder van harte welkom.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Voorzitter. Inmiddels is bekend dat ik tot mei dit jaar mede-eigenaar was van een damesmodewinkel in Amsterdam. Toen wij meer dan dertig jaar geleden de winkel overnamen, putten wij uit het leerlingenbestand van de streekschool. Monica was een van de eerste jonge meisjes die twee dagen in de week bij ons kwam werken en twee dagen in de week naar school ging. Dat was in 1976. Toen Monica een vriend en een dochter kreeg, besloot het gezin in 1989 naar het nieuwe Almere te verhuizen. Zij kwamen in aanmerking voor een premie A-woning van 140 000 gulden met 36 000 gulden subsidie. Monica heeft ruim dertig jaar bij ons gewerkt. Ik heb haar eergisteravond gebeld om bevestigd te krijgen wat twee jaar geleden haar beweegredenen waren om te stoppen. Ik citeer: «Ik was er klaar mee, met dat reizen. Met trein of auto was ik bijna altijd van kwart voor acht in de ochtend tot kwart over zeven in de avond van huis. Dat was bijna twaalf uur voor acht uur betaald werk. Zo dicht bij Amsterdam.» Voor de PvdA telt iedereen mee. De RAAM-brief van 6 november 2009 stemt tot optimisme. In Almere 2.0 biedt Almere zichzelf en de Randstad een gezamenlijke kans om een kwantitatieve woonopgave te verbinden aan een kwalitatieve schaal-sprong. Land, Randstad en Almere kunnen aan kracht winnen als de economische en sociale agenda en de vestiging van hoog onderwijs hand in hand gaan met het bouwen van woningen. In de komende twintig jaar zijn in de Randstad 500 000 woningen nodig om te voorkomen dat de wachtlijsten groter worden. Mensen worden gedwongen ver weg van het werk te gaan wonen met alle sociale en verkeersgevolgen van dien. De Randstad heeft 7 miljoen inwoners. Meer dan de helft van het bruto binnenlands product wordt in deze stedelijke regio verdiend. Het Rijk heeft Almere verzocht 60 000 woningen voor haar rekening te nemen. Dit voorkomt noodzakelijke bouw in natuurgebieden die wij voor Nederland willen behouden. Ik noem het Groene Hart, de Utrechtse Heuvelrug, het Waterland en het schoon en mooi Markermeer en IJmeer. Dit zijn prachtige natuurplekken die wij koesteren en nodig hebben om behalve te werken ook te kunnen ontspannen. De toekomstvisie Markermeer en IJmeer is een integraal onderdeel van de schaal-sprong.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij zitten hier om de regering te controleren. Hoe weet mevrouw Linhard zeker dat de getallen die zij voorleest vandaag, volgend jaar en over tien jaar kloppen?

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Dit zijn cijfers die door het Centraal Planbureau regelmatig zijn doorgerekend en voorlopig staan als een huis. De Metropoolregio is een krachtgebied en een ontwikkelingsgebied met internationale aantrekkingskracht. Deze regio zal zeker blijven groeien. In de rest van Nederland is sprake van een teruggang in de bevolking. Dit heeft tot gevolg dat in de Metropoolregio de bevolking verder gaat groeien. Wij baseren ons op de cijfers die wij hebben gekregen.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij moeten niets. Wij maken onze eigen keuzes. Het kabinet baseert zich op de Nota Ruimte die een paar jaar oud is. De diepe crisis heeft voor een deel zijn basis in een woningmarkt die continu is gegroeid. De crisis brengt een verandering in 16 miljoen koppen in Nederland mee. Brengt dit ook een geweldige verandering op de woningbouwmarkt mee?

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Ik deel die mening nog niet. Ik denk dat de noordelijke regio gaat groeien omdat wij de economische kracht daarvan moeten halen om heel Nederland te laten groeien. De komende twee jaar gaat een werkmaatschappij verder aan de slag. Ik denk dat wij ons gezichtsveld daarop verder kunnen bepalen.

De PvdA steunt het plan Almere 2.0 met de realisatie van meer differentiatie in woonmilieu en daarmee in bevolkingssamenstelling: luxe woningen en sociale huurwoningen aan en op het water met als doel om werken, wonen en natuur op een goede manier met elkaar te combineren. Met de westwaartse uitbreiding groeien Almere en Amsterdam als zustersteden naar elkaar toe. Wij vinden dat de IJmeerverbinding er moet komen. Dagelijks zullen 50 000 mensen gebruik maken van deze verbinding. Zij zullen letterlijk en gevoelsmatig verbonden zijn met die grootste stedelijke regio die zich kan meten met andere sterke stedelijke regio's in West-Europa zoals Kopenhagen en Malmö waar een prachtige verbinding is ontstaan.

De door het kabinet genoemde terugvaloptie Hollandse Brug vinden wij geen goed alternatief. Zo'n grote schaalessprong is alleen verantwoord als wij een leefbare stad maken. Zonder de kracht die de IJmeerverbinding vertegenwoordigt, dreigt een stad te ontstaan waar de sociale problemen te groot worden. Wij willen onze bewoners dat niet aandoen. Wij onderschrijven de door het kabinet voorgestelde inzet van de grote stakeholders verenigd in een werkmaatschappij. De werkmaatschappij gaat onderzoeken hoe de IJmeerverbinding een positieve businesscase kan worden. Het optimaliseren van de MKBA is een mooie uitdaging. Wij vragen los van kostenbesparing aandacht voor de kwalitatieve en sociaaleconomische effecten. De innovatieve watertechnologie, duurzame woningbouw, de hightech ov kunnen voor talrijke en kansrijke economische spin-offs zorgen. Dit project biedt buitengewone mogelijkheden voor kennisontwikkeling. Wij plaatsen kritische kanttekeningen bij de wijze waarop de doelen uit de Nota Ruimte volgens de MKBA-systematiek zijn ondergebracht bij de indirecte effecten. De minister heeft tijdens de persconferentie zijn commitment gegeven aan de inrichting van en de deelname aan de werkmaatschappij. Hiermee wordt de gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, regio en gemeente in samenspraak met ondernemers, onderwijsinstelling en onderzoeksinstituut geborgd. Wij dringen erop aan om zo snel mogelijk doch uiterlijk januari 2010 aan de slag te gaan en als Kamer halfjaarlijks te worden geïnformeerd over de voortgang. Kan de minister dit toezeggen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): In de IJmeerverbinding zitten een aantal varianten. Kiest de PvdA voor een tunnel, brug, openbaar vervoer of snelweg? Mijn keuze is geen brug en geen snelweg.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): De PvdA staat voor een openbaarvervoerverbinding.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Onder water?

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Dat is afhankelijk van de MKBA. Wij kiezen voor een verbinding met de voorkeur voor een tunnel.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vrees dat de verbinding een brug kan zijn, of liever niet?

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Liever niet, maar dat sluit uw eerste vraag niet uit.

De heer **Koopmans** (CDA): Hoe ziet in de ogen van mevrouw Linhard de MKBA er uit? Op grond van welke uitkomst komt zij tot welke keuze?

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Wij moeten op dit moment niet ingaan op de techniek van de MKBA.

De heer **Koopmans** (CDA): In de brief van de regering staat dat wij kunnen reiken naar wat wij willen maar er komt altijd iets vreselijks negatiefs uit. De minister van Verkeer en Waterstaat zegt dat het erger is dan de Zuiderzeelijn. Mevrouw Linhard zegt dat het afhankelijk is van de MKBA maar geeft geen duidelijkheid over de vraag welke uitkomst tot welke keuze leidt.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Ik deel het standpunt van het kabinet dat de komende twee jaar wordt gewerkt aan de cijfers. Ik wil dit afwachten en vervolgens wegen.

De PvdA vindt dat de integrale benadering van de RAAM verder kan en moet worden verstevigd door de vijf projecten de status van een groot project te geven. Wij staan voor de kansen die de integrale gebiedsontwikkeling biedt. De bundeling van de kennisagenda's van de verschillende ministeries kan voor bijzondere effecten zorgen. De PvdA vindt dat de vijf projecten voldoen aan de criteria zoals opgenomen in de Regeling Grote Projecten en zal daartoe een motie indienen. Wij onderschrijven met het kabinet de ecologische schaa sprong, maar constateren dat de financiële invulling sterker zou moeten zijn. De eerste fase van het TMIJ-plan is begroot op 115 mln. Daarvoor is 20 mln. vrijgemaakt. Hoe ziet de meerjarenplanning eruit? Is het Rijk bereid de ter beschikking staande kennis op het gebied van ecologie bij het Planbureau voor de Leefomgeving in te zetten bij de werkmaatschappij? Deelt de minister de mening dat het essentieel is om eerst te investeren in groen en blauw? De PvdA vraagt extra aandacht voor de grootstedelijke voorzieningen. Almere heeft met een achterstand te maken. Sport, cultuur, welzijn en zorg zijn alle cruciaal voor een evenwichtige doorontwikkeling. De PvdA verzoekt de ministers de mogelijkheden te onderzoeken, te verwoorden en op te nemen in het IAK. Zijn de ministers daartoe bereid?

Visie, commitment, wettelijk kader en verantwoording zijn allemaal kernwoorden voor dit enorme project. Ik besluit met het belangrijkste kernwoord «betrokkenheid», want iedereen telt mee.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Als wij het goed met elkaar regelen, gaat het in de toekomst gebeuren in Almere. Wij scheppen deze mogelijkheid in Flevoland. In de praktijk zal blijken in welk tempo dit zal worden gerealiseerd. In 60 000 nieuwe woningen vinden 150 000 mensen hun plek. Er komen 100 000 arbeidsplaatsen. Een beter openbaar vervoer tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad wordt gerealiseerd. De kwaliteit van het Markermeer en IJmeer moet verbeteren want waterrecreanten vinden dat dood water. Ik noem ook de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en het verbeteren van de bereikbaarheid van Almere richting het Gooi en Utrecht. Het is een interessante gedachte om hiervan een groot project te maken. De Kamer krijgt dan regelmatig informatie, kan de vinger aan de pols houden en kan de regering goed controleren. Wij vinden het advies van het maatschappelijk platform RAAM onder leiding van de heer Van Woerkom interessant en nuttig. De VVD steunt deze vijf projecten. Het is niet alleen voor Almere en Flevoland belangrijk maar van

nationaal belang om de woningen en arbeidsplaatsen daar voor elkaar te krijgen. De druk op het Groene Hart wordt weggehaald en de steden worden niet onredelijk verdicht. Het is dus voor het woon- en leefmilieu elders in de Randstad van groot belang. Almere is ambitieus. Almere heeft met volle steun van provincie Flevoland mooie plannen gemaakt. Almere 2.0 is een uitbreiding van de stad op het land en het water. Het wordt een aantrekkelijk woon- en leefmilieu. Het is prettig dat op een ruimere manier kan worden gebouwd met een variatie die in veel steden niet mogelijk is. De VVD wil eerst zekerheid over het vervoer per auto en openbaar vervoer. Als dat niet is geregeld, dan kan niet grootschalig worden gebouwd. Wij willen niet dat er plannen worden gemaakt voor eerst 10 000 woningen en vervolgens 20 000 woningen in de hoop dat het gebied in de toekomst wordt ontsloten. Wij hebben deze rampen in andere delen van het land gezien. Het is nuttig om een gezamenlijke werkmaatschappij op te richten. Provincie, Rijk, de gemeente Almere, de gemeente Amsterdam en private partijen zitten bij elkaar. De private partijen dienen vanaf het begin mee te praten over en te kijken naar de mogelijkheden, oplossingen en de manier waarop wij later gaan investeren. Ik zei net dat de ontsluitingen voor openbaar vervoer en auto moeten verbeteren. De VVD vindt net als de PvdA het absoluut geen optie om steeds meer verkeer over de Hollandse Brug te willen jagen. De Hollandse Brug is op dit moment ontoereikend. Wij moeten al bij een beperkte bouw in Flevoland over een extra ontsluiting praten. Dat was tientallen jaren geleden al de bedoeling. Zonder een tweede westelijke IJmeerverbinding kan het grootschalige niet doorgaan. Alle mensen die daar wonen en werken hebben recht op een behoorlijke ontsluiting via autowegen en openbaar vervoer. Wij vinden het prima dat aan een tunnel wordt gerekend, maar wij denken dat het te duur zal worden. Wij kiezen voor een IJmeerbrug. Dat is het minimale dat moet gebeuren. Wij kiezen voor een dubbeldeks IJmeerbrug omdat wij vinden dat het openbaar vervoer en autoverkeer daaroverheen moeten kunnen gaan. Een dubbeldeksbrug is niet veel duurder dan een brug met een enkeldek. Wij hebben gisteren met een aantal vooraanstaande Nederlandse bedrijven en ingenieurs gesproken. Zij maken duidelijk dat een dubbeldeksbrug goed kan. De meerkosten zijn beperkt. De druk op de Hollandse Brug en de aan- en afrijroutes wordt weggenomen met twee goede ontsluitingen voor Almere. De tijdsschema's zijn weinig ambitieus. Het bouwen start eerder. Een IJmeerverbinding kan pas in 2025. Wij moeten proberen dat een paar jaar eerder voor elkaar te krijgen. Een dubbeldeks IJmeerbrug voor autoverkeer en openbaar vervoer is een absolute voorwaarde en onze eerste prioriteit.

De heer **Van Leeuwen** (SP): De ontsluiting moet zijn geregeld voordat wordt gebouwd. Wij moeten niet wachten op eerst 10 000 woningen en dan 20 000 woningen, want dat heeft rampen veroorzaakt elders in het land. Ik ben het daar helemaal mee eens. Ons standpunt is: eerst bewegen en dan bouwen. Pas in 2025 bekijken wij of er een brug komt. Op welke wijze verhoudt zich dit tot elkaar?

De heer **Aptroot** (VVD): Dit is een misverstand. Het schema van het kabinet toont een IJmeerverbinding in 2025. Het is flauwekul om te stellen dat de verbinding er over drie of vijf jaar moet zijn. Er moet veel worden gerekend, getekend en gesproken. De kosten-batenanalyse moet opnieuw worden gemaakt. De planologische procedures moeten worden gevolgd. Ik vind 2025 te laat. Het kabinet moet een ambitieuzer plan hebben. Ik denk dat wij het daarover eens zijn. Naast de eerste prioriteit, namelijk een dubbeldeks IJmeerbrug, vinden wij dat niet valt te ontkomen aan de verbetering van de verbinding van de Flevopolder naar het zuiden richting Utrecht. Wij vinden dat de A27 moet worden verbreed. De minister vindt dat ook. Wij willen dat serieus wordt gekeken naar de Stichtse Lijn, de

openbaar vervoer verbinding van Almere, Huizen en Utrecht. Wij vinden dat op beide zou moeten worden gemikt. Ik wil extra asfalt. Het lekker verbreden van de weg. Dat wil GroenLinks nooit want die zijn anti-auto. Wij zijn niet anti-auto of anti-openbaar vervoer. Wij willen dat mensen zich kunnen bewegen en zelf de beste keuze kunnen maken tussen auto en openbaar vervoer. Wij willen een nieuwe openbaarvervoerverbinding. Onze keuzes zijn duidelijk, dus niet dralen, meer ambitie van het kabinet en geen halve oplossingen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voor mij ligt een recente brief van de gemeente Almere. De brief is ondertekend door mevrouw Jorritsma. Zij is partijgenoot van de heer Aptroot. Het is een interessante brief. In de brief wordt gesproken over de noodzaak van de IJmeerlijn. Mevrouw Jorritsma, partijgenoot van de heer Aptroot, heeft het niet over een snelweg. Dat lijkt mij terecht want een snelweg onder of boven het IJmeer is een drama. Ik begrijp dat mevrouw Jorritsma, partijgenoot van de heer Aptroot, daar niet over spreekt. Wat vindt de heer Aptroot van deze brief van mevrouw Jorritsma, zijn partijgenoot?

De heer **Aptroot** (VVD): Wij steunen de brief van mevrouw Jorritsma. De IJmeerverbinding die zij wenst, wensen wij ook. Wij steunen de burgemeester, het gemeentebestuur, de inwoners van Almere en de inwoners van Flevoland in de verbinding die zij wensen. Het aardige is dat zij wat ons betreft meer krijgen. Een dubbeldeksbrug kost maar enige tientallen procenten meer dan een enkeldeksbrug. Omdat het nauwelijks extra geld kost, krijgen ze een extra autoverbinding. Dat betekent dat de auto's die tussen Amsterdam en Almere pendelen twaalf kilometer minder rijden en enorm veel tijd winnen en dat de files zijn verdwenen. Dat is goed voor het milieu. Burgemeester Jorritsma vraagt iets en van de VVD krijgt ze meer. Geweldig. Je zult toch zulke partijgenoten in de Kamer hebben.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De heer Aptroot gedraagt zich als Sinterklaas maar het schoentje is niet gezet. Mevrouw Jorritsma, partijgenoot, zegt laat maar zitten tegen de heer Aptroot, partijgenoot. Deze brug creëert een enorme partij asfalt dwars over het IJmeer en een rotzooi in Amsterdam. Niet doen, zegt mevrouw Jorritsma tegen de heer Aptroot. Wat zegt de heer Aptroot tegen mevrouw Jorritsma, zijn partijgenoot?

De heer **Aptroot** (VVD): Het is jammer dat de heer Vendrik op hol of op tilt slaat als hij een brief leest van een echte burgemeester, een VVD-burgemeester. In de brief staat wat zij in ieder geval wil hebben. Er staat niet geschreven dat zij geen extra autoverbinding zou willen. De brug wordt niet breder want de dekken liggen bovenop elkaar. Dat kan heel goed. Zij vraagt iets en krijgt veel meer. Je krijgt meer waar bij de VVD. Dat is niet het geval bij GroenLinks. Alle autobezitters worden gepest en kunnen eeuwig in de file staan. De medewerkster van mevrouw Linhard is gestopt. Zij had graag met het autootje naar de winkel willen rijden of met een goede nieuwe openbaarvervoerverbinding naar haar werk willen gaan. Mevrouw Jorritsma weet nu meer dan ooit dat zij lid is van de goede partij.

De **voorzitter**: Het is aan de Kamer om een groot project aan te wijzen. De procedure daartoe is als volgt. De commissie neemt een besluit tot aanwijzing grote projecten in een procedurevergadering. Daarna gaat het voorstel tot aanwijzen van grote projecten voor advies naar de vaste commissie voor de Rijksuitgaven. Het van advies voorziene voorstel gaat naar de Kamervoorzitter. De Kamer neemt plenair het besluit over de aanwijzing tot een groot project.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter. De SP komt bij deze kabinetsbesluiten tot de conclusie: lang gewacht en weinig antwoorden. Er worden vooral beslissingen op de lange baan geschoven. Wij weten niet waar de 60 000 woningen moeten komen. Er is geen besluit genomen over het openbaar vervoer. Het geld ontbreekt. De SP onderschrijft de noodzaak om te beginnen met investeringen om het ecologisch systeem en de biodiversiteit te verbeteren. Het herstel van de natuurwaarden is een voorwaarde voor andere ontwikkelingen. Het kabinet reserveert 25 mln. voor de start. De komende twintig jaar is dat bedrag nodig. Gaan de ministers dit geld voor de verbetering van de natuurwaarden op voorhand reserveren? Ik heb bij de behandeling van de Structuurvisie Randstad 2040 het nodige gezegd over de internationale concurrentiepositie als maat van alle dingen. In de RAAM-brief wordt de eenzijdige fixatie op de internationale concurrentiepositie weer veelvuldig aangehaald als doel van de drievoudige schaa sprong. Dat is een eenzijdige kijk op de zaak. Het gaat de SP om het welzijn en ontplooiingskansen van de mensen, om de sprong in het stedelijk systeem met nieuwe sociale en culturele voorzieningen, onderwijs, meer variatie in woonvormen en een aantrekkelijke openbare ruimte. Zonder de fixatie op de internationale concurrentiepositie is dit hard nodig. Er komt een hogeschool. Dat is fantastisch en prima, maar er is meer nodig. De scheiding van de bestaande en nieuwe stad moet worden voorkomen. Hoe gaat het kabinet hiervoor zorgen? Wij zijn het eens met de schaa sprong stedelijk systeem. Het realiseren van de behoefte aan woningen elders in de Randstad is niet gewenst vanwege de aanslag op de steeds schaarser wordende open ruimte en de cultuurhistorische waarde van de landschappen. De regering accepteert de wens van Almere om naar het westen te gaan bouwen. Almere is sterk georiënteerd op Amsterdam. Wij hebben onze bedenkingen bij het eiland. Volgens de SP is binnendijs ruimte genoeg. Het eiland is duur, vereist natuurcompensatie en de zoetwaterveiligheid dreigt in het geding te komen. Dit is in tegenspraak met de Nota Ruimte waarin staat dat vestiging van nieuwe of uitbreiding van bestaande buitendijkse functies ongewenst is. Heeft de minister enig zicht op de woonmilieus die daar moeten worden gerealiseerd? Het brengt enorme kosten met zich mee om het exploitabel te maken. Het is begrijpelijk dat Almere naar het westen wil bouwen. Aan de oostkant is de grond in bezit van projectontwikkelaars en institutionele beleggers. Die grond was ooit overheidsbezit maar is verkocht. Dat was een domme actie. De grond is inmiddels vijftien keer over de kop gegaan. Dat moet straks worden opgebracht door de mensen die daar een huis kopen. Het kadaster spreekt over dubieuze en twijfelachtige transacties. Voor de SP is dit het moment om goed te onderzoeken op welke manier dat allemaal heeft plaatsgevonden. Wij kunnen ons hiervoor niet meer afwenden. Wij kunnen de samenleving niet opzadelen met deze gigantische kosten en het verlies aan regie. Wij zijn blij dat het kabinet een betere openbaarvervoerverbinding tussen Almere en Amsterdam wil. De keuze voor een IJmeerverbinding met als terugvaloptie de verbinding Hollandse Brug lijkt ons een draagkrachtig voorstel. Vervolgens worden geen gelden gereserveerd. Bij de Zuiderzeelijn reserveerde de regering onmiddellijk een bedrag voor de terugvaloptie. Op basis daarvan werd verder onderzoek gedaan. Waarom wordt nu geen onderzoek gedaan? Zonder geld geen verbinding. De SP wil eerst bewegen en dan bouwen. De mensen worden op voorhand de auto ingegaagd als het kabinet wacht met het nemen van een besluit tot de eerste 10 000 woningen zijn opgeleverd. Zie ze maar weer de auto uit te krijgen. Wij hebben de nodige vragen over de vervoerswaarde van de IJmeerverbinding. Wat neemt de regering mee in het onderzoek? Neemt de regering mee dat de wegen vastlopen en een goed openbaar vervoer de reizigers kan verleiden? Houdt de regering rekening met mogelijke openbaarvervoerplannen in Almere en Amsterdam? Amsterdam zou de tram IJburg – Centraal Station op termijn moeten opwaarderen naar een trein- of metro-

verbinding. Gaat de minister serieus alle kansen voor het openbaar vervoer integraal bekijken? De SP kiest in eerste instantie voor een verbinding onder land of water als uit onderzoek blijkt dat de vervoerswaarde van de IJmeerverbinding een groot surplus is.

De regering heeft een aantal besluiten uitgesteld en laat een werkschappij hier verder naar kijken. Vijf overheden en een aantal private partijen moeten samen met voorstellen komen. Er moet financieel draagvlak worden gevonden. Het kan goed gaan maar het kan het ideale recept zijn voor veel vertragingen, hoge proceskosten en veel onduidelijkheden. De Amsterdamse Zuidas heeft ons dat geleerd. Wie wordt leidend in dit proces? Op welk moment is het werk gedaan? Hoe zit het met de risico's? Ik verwijs naar de Blauwe Stad.

De heer **Van der Ham** (D66): De SP gaat in eerste instantie voor de tunnel. Een brug wordt niet uitgesloten als een tunnel onbetaalbaar blijkt.

De heer **Van Leeuwen** (SP): De verbetering van de vervoerswaarde moet aantoonbaar worden gemaakt. Er liggen onderzoeken en rapporten. Wij moeten daar uitsluitel over hebben. De relatie met het peperdure eiland hoeft niet van ons. Wij vinden dat een vreemde koppeling. Dat is de reden van mijn vragen aan de minister. Onze eerste optie is een tunnel.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Ziet de heer Van Leeuwen de sociaaleconomische ontwikkeling in Almere direct gekoppeld aan de IJmeerverbinding en een goed contact met Amsterdam?

De heer **Van Leeuwen** (SP): Dat is prima. Als de IJmeerverbinding niet komt dan is naar de mening van mevrouw Linhard sprake van sociaal culturele achteruitgang in Almere. Wij vinden dat overdreven. Het is ervan afhankelijk waar in de westelijke variant in Almere wordt gebouwd. Het kan worden omgedraaid. Er is een snelle verbinding met Amsterdam dus Almere hoeft niets te doen aan sociaal culturele voorzieningen, want iemand is in vijf minuten op het Leidseplein. Dat is niet slim als een stad wil groeien en ontwikkelen, maar het is afhankelijk van het onderzoek over de vervoerswaarden of de IJmeerverbinding dit gaat leveren.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): De vervoerswaarde is niet regelrecht verbonden aan de economische ontwikkeling in Almere. De emotionele kracht en de vervoerskracht maken dat een gezamenlijk zusterproject van twee steden naast elkaar zich verder economisch kan ontwikkelen. Onder-schrijft de heer Van Leeuwen dat de daaruit voortvloeiende interactie en innovatieve kracht verbeteren?

De heer **Van Leeuwen** (SP): Het wordt een beetje selffulfilling prophecy. Almere kan als zelfstandige entiteit de andere kant op ontwikkelen zonder constant het zusterstadverhaal. Almere kan dat ondanks argumenten zoals krimp versus groei en de concentratie in de Randstad als economische motor. De ontwikkeling is niet zo sterk afhankelijk dat de IJmeerverbinding daarvoor nodig is.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Er zijn allerlei gebieden in Nederland die aan het krimpen zijn en waar het slecht gaat, maar de noordelijke Randstad is de krachtigste regio. Wij hebben vanuit internationaal oogpunt maar één megaregio en dat is de noordelijke Randstad met Amsterdam als belangrijkste motor. Wij moeten die koesteren. Als het slecht gaat met Amsterdam of met de noordelijke Randstad dan gaat het slecht met de hele Randstad en slecht met Nederland. Wij moeten ruim baan geven waar wij kunnen groeien. Wij zien handvatten om tot die groei te komen in het plan van het kabinet en de gezamenlijk opgestelde plannen van gemeenten Amsterdam en Almere. Het is van groot belang



deze plannen te faciliteren. Amsterdam en de noordelijke Randstad zakken af van de internationale lijstjes. Wij kunnen ons dat niet permitteren. Wij staan om die reden positief tegenover de IJmeerverbinding. Gemeente Almere stelt terechte vragen over de manier waarop de MKBA is toegepast. Wij zijn een nieuwe stad aan het maken. Het besluit tot een IJmeerbrug ligt op het grensvlak van aanbod- en vraagsturing. Wij doen iets waar wellicht niet veel vraag naar is, maar wij hopen dat de vraag ontstaat omdat de dubbelstad ontstaat. Deze verbinding kan niet langs dezelfde meetlat worden gelegd als de Zuiderzeelijn. Andere maatschappelijke belangen zijn te weinig meegenomen, zoals het wegnemen van de druk op het Groene Hart. De groei van Almere kan bijdragen aan het openhouden van andere delen van het land als wij de groene gebieden willen behouden. Het grote belang van het faciliteren van de noordelijke Randstad is niet voldoende meegenomen. Op welke manier wordt de besluitvorming aangepakt? In hoeverre is de minister ontvankelijk voor de kritiek van Almere op deze punten? Is sprake van een integrale visie of van een gefragmenteerde aanpak? De burgemeester van Almere pleit voor een kabinetsbrede New Town-aanpak. Wij vinden dit van groot belang. De brief gaat over nieuwe zaken. Hoe staat het met de bestaande stad? Nieuwe wijken kunnen resulteren in een kwetsbare positie van de bestaande stad. Wordt de bestaande stad de volgende keer meegenomen in de analyse? Op welke manier worden mogelijke problemen voorkomen? Worden projectontwikkelaars en woningbouwcorporaties gestimuleerd meer divers te bouwen? In Almere ontbreekt het aan diversiteit in de bevolkingsopbouw. Wij zijn blij met de toezegging van het kabinet dat er een hbo moet komen. Dit is van belang omdat meer hoogopgeleide mensen naar Almere trekken. Wij hebben in het verleden gepleit voor een uitbreiding van Lelystad omdat het een boost kan geven aan laagwaardige werkgelegenheid. Wij verschillen met het kabinet van mening of dat via de Crisis- en herstelwet moet. De uitbreiding van Lelystad heeft onze sympathie.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Uit onderzoek blijkt dat Almere een hoogwaardige woningvoorraad heeft in vergelijking met de G27-steden. In Almere ontbreken de hoogopgeleide mensen en de lage inkomens. Het is een New Town-verhaal. Wat is volgens de D66 een ideale mix voor de stad Almere? De rapporten over de sociale samenstelling van Almere geven een bijna perfect beeld. Wat moet volgens D66 gebeuren om van Almere een volwaardige stad te maken? Waarop focust D66?

De heer **Van der Ham** (D66): Het is niet ideaal als alleen de middenklasse in Almere woont. Dat is er nu aan de hand. De hogere en de lagere inkomens kunnen elkaar aanvullen. Hoogopgeleiden willen graag in Amsterdam wonen omdat zij snel in de stad willen zijn bij veel culturele voorzieningen. Daarom is de keuze gemaakt om te bouwen richting Amsterdam, maar deze culturele voorzieningen mogen ook in Almere komen. De link met Amsterdam is essentieel. De mensen die in Amsterdam willen blijven wonen en gezinnen gaan vormen, moeten worden verleid om de sprong naar Almere te maken terwijl zij het gevoel houden dat zij in de noordelijke Randstad volledig mee kunnen doen. Dat is een van de economische en psychologische redenen om te wonen in Almere. Voor de lagere inkomensgroepen is te weinig werkgelegenheid. Er moet meer werkgelegenheid komen in Almere en Flevoland. Een aantal grote projecten kunnen hieraan bijdragen, waaronder de uitbreiding van Lelystad. Een stad met alleen maar de middenklasse is zeer ongezond en het geeft op termijn grote problemen. Iedereen wil verbetering van de ecologische kwaliteit van het Markermeer en IJmeer. Almere ging uit van een investering van 115 mln. De stuurgroep van het Rijk, twee provincies en de gemeenten had dit ook geadviseerd. In de brief wordt gesproken over 30 mln. Wat is het bedrag precies?

Onze voorkeur gaat uit naar een tunnel. Onze voorkeur gaat uit naar openbaar vervoer. Daarmee kan het al ver komen. Ik zeg hier uitdrukkelijk bij: in eerste instantie. Een betaalbare variant met hetzelfde effect is voor ons bespreekbaar. Een tunnel heeft onze voorkeur als wij de andere belangen meenemen die daaraan worden gehecht.

De heer **Aptroot** (VVD): De voorkeur is duidelijk uitgesproken. Is de heer Van der Ham bereid mee te kijken naar de mogelijkheid om het autoverkeer gebruik te laten maken van de tunnel of brug? De Hollandse Brug wordt op dit moment zwaar overbelast.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij hebben veel aandacht voor de Hollandse Brug. D66 is er een groot voorstander van om die situatie te verbeteren met bijvoorbeeld een verbreding en met de A6-, A9- en A1-verbinding. Wij hopen dat met die maatregelen veel kan worden ondervangen. Een autoweg van Almere naar Amsterdam is voor te stellen vanuit Almere. Waar gaat het verkeer heen als het bij Amsterdam is aangekomen? Wij zijn niet tegen auto's of asfalt. Een hoogwaardig leefmilieu is moeilijk te realiseren als wij willen dat mensen de sprong maken over het IJmeer. Een autoweg is ruimtelijk lastig inpasbaar. Wij zijn niet principieel tegen. Ik zie alleen niet waar de weg zou moeten aanlanden en hoe dat op een goede en duurzame manier kan worden ingepast.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik concludeer dat D66 niet principieel tegen is. De aansluiting in Amsterdam moet worden onderzocht. D66 is er niet tegen om dit uit te zoeken en mee te nemen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik denk dat het niet nodig is. Ik denk dat een goede aanlanding onmogelijk is. In het boek Tesselonicenzen staat in de Bijbel: onderzoek alles en behoud het goede.

De heer **Koopmans** (CDA): Mijn lidmaatschap van de tijdelijke commissie Infrastructuurprojecten, ook bekend als de commissie-Duivesteijn, was tot nu toe een van mijn interessantste periodes in de Kamer. De heren Aptroot en Hermans namen ook deel aan deze commissie. De heer Hermans zit in de zaal en is lobbyist voor de gemeente Almere. Dit was een buitengewoon interessante periode omdat ik heb geleerd dat het bij de start van grote projecten van belang is goed na te denken en door te vragen of de uitgangspunten van een project kloppen. Ik ben verbaasd over het debat en de inbreng. Collega Van Bochove heeft bij het Randstad-overleg aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en aan de minister voor Wonen, Wijken en Integratie gevraagd of de aantallen kloppen. Zijn 85 000 woningen per jaar haalbare, noodzakelijke en realistische aantallen? Wij twijfelen daar sterk aan. Wij begrijpen dat Almere aan de slag is gegaan met de getallen uit de Nota Ruimte. Wij vinden het te makkelijk om daarmee door te gaan met de wetenschap van vandaag, alsof de wereld niet is veranderd. Wij roepen het kabinet op om samen met de regio op dat punt stevig onderzoek te gaan doen. Het kabinet, het land en de regio hebben daar recht op. Wij horen overal hetzelfde verhaal: in het hele land is er krimp maar niet bij ons. Het CDA wil een scherpere analyse laten maken.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Beschikt de heer Koopmans over cijfers? Wij beroepen ons op cijfers, maar de heer Koopmans beroept zich op een gevoel.

De heer **Koopmans** (CDA): De PvdA beroept zich op oude cijfers van voor de crisis. Ik heb geen Centraal Planbureau in mijn keuken. Het kabinet dient aan het begin van een project goed door te vragen en te bekijken of de startuitgangspunten hetzelfde zijn gebleven. Het gevoel is gebaseerd

op het feit dat er een grote crisis is. Dat is mevrouw Linhard ongetwijfeld niet ontgaan.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Waar staat het CDA als de cijfers blijven gehandhaafd en de groei in de Metropoolregio doorgaat?

De heer **Koopmans** (CDA): Als de cijfers de noodzaak aantonen, dan moet worden gebouwd. Het kabinet heeft een verstandig besluit genomen door de besluitvorming twee jaar vooruit te schuiven en een werkmaatschappij in te zetten. De werkmaatschappij moet eerst nadenken en dan werken. Wij zijn terughoudend op het gebied van buitendijks bouwen. Deze commissie is op bezoek geweest in Waterland. Ik heb niemand hierover gehoord. Excuses, de heer Van Leeuwen heeft dit genoemd. Provinciale staten van Noord-Holland heeft de belangen neergezet en die moeten worden meegewogen. Wij vinden dat door Almere gemakzuchtig, veel en ver buitendijks is gepland. Wij hebben hierover onze twijfels. Hoe is de ecologische verbetering onderbouwd? De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit had hierbij moeten zijn. Vanmorgen is de Crisis- en herstelwet aangenomen. Natura 2000 wordt beter toepasbaar. Ik twijfel of dit soort grootschalige ontwikkelingen de vergunningsprocedures in de Natura 2000-gebieden kunnen doorstaan.

In een algemeen overleg van bijna twee uur is het eenvoudig om te zeggen dat de heer Aptroot gisteren met een stel aannemers heeft gesproken en dat het een goed idee is om een dubbeldeksbrug te bouwen. De heer Aptroot vergat aan het kabinet te vragen wat dit gaat kosten. Daarom stel ik deze vraag. Het is goed om uit te rekenen wat een dubbeldeksbrug gaat kosten, het liefst gedetailleerd zodat wij niet hetzelfde meemaken als met de HSL en Betuwelijn. Onze opvolgers moeten dan ingewikkelde commissies oprichten die concluderen dat het uitgevoerde leuke idee uit de hand is gelopen. Het CDA wil iets dat eenvoudiger en goedkoper is. Wij delen de opvatting van het kabinet dat 5 mld. voor een IJmeerverbinding niet is te rechtvaardigen. Wij hebben grote problemen rondom Rotterdam, Eindhoven, Utrecht en tal van andere plekken in het land waarbij wij met de hand op de knip moeten zeggen dat het niet kan. De MKBA is zwaar negatief en was slechter dan die van de Zuiderzeelijn. Wij begrijpen dat het kabinet zoekt naar slimmer en goedkoper.

Het OostvaardersWold kan een groen uitloopgebied zijn voor de stad, maar is geen ecologische wandelroute naar de Veluwe. In het debat met de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit rondom de natuurbegroting heb ik nee gezegd. Het CDA komt met een motie om de daarvoor bestemde rijksmiddelen te gaan besteden in de stedelijke verbetering en de verbetering van de kwaliteit van Almere. Dat is voor mensen belangrijker dan een wandelpad voor een edelhert van het OostvaardersWold naar de Veluwe. De benodigde middelen voor natuurcompensatie moeten wij verstandig gebruiken. Wij hebben afgelopen maandag voorgesteld om de middelen voor compensatie te besteden aan de ecologische hoofdstructuur. Wij vinden het geen goed idee dat in dit project de besteding op allerlei andere plekken gebeurt.

Wij investeren met dit kabinet fors in deze regio en in de verbindingen namelijk bijna 5 mld. in OV SAAL en de A6/A9. Dit is enorm veel geld. Wij hebben het kabinet gecompimenteerd dat het geld is gevonden. Het was een stevige zoektocht. De regio wordt niet in de steek gelaten. Wij moeten de tijd nemen.

Het is een goed idee om hiervan een groot project te maken. Niet alleen om de regering te controleren maar ook om de heer Duivesteyn te controleren. Niemand anders dan de heer Duivesteyn kan het daarmee eens zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Zoals de waard is vertrouwt hij zijn gasten, maar controle op de regering en de plannen is altijd goed. Het meenemen van

een dubbeldeksbrug in de plannen betekent uiteraard het opstellen van een kostenberekening. Wat zijn de keuzes van het CDA? Wij hebben gisteren ondanks de Crisis- en herstelwet besloten de Buitenring Parkstad Limburg toe te voegen. De VVD heeft voor gestemd. Wij geven ruim 200 mln. uit voor een omleidingsweg in een gebied waaruit tienduizenden mensen wegtrekken en woningen worden afgebroken. Waarom is het CDA niet bereid te investeren in een gebied waar 150 000 mensen gaan wonen en 100 000 arbeidsplaatsen komen en waarmee het Groene Hart kan worden ontzien? Wij moeten zorgen dat de mensen hun werk, het theater of de bioscoop kunnen bereiken. Het CDA is eenzijdig. Waarom mag een project in Limburg ook niet in de Randstad?

De heer **Koopmans** (CDA): De VVD haalt een fantastisch voorbeeld aan. Ik zal uitleggen hoeveel het Rijk investeert in de Buitenring Parkstad Limburg. De Buitenring Parkstad komt in een gebied van 270 000 inwoners. Het zit daar muurvast en er is geen enkele economische ontwikkeling. Het Rijk investeert door mijn motie 15 mln. Dat is alles. Het zou meer moeten zijn. Naar aanleiding van deze opmerking ga ik een voorstel indienen om er 15 mln. aan toe voegen, want er is een gat van 30 mln. Het is goed dat dit gezamenlijk met de provincie wordt opgelost. Het gaat om 15 mln. vanuit het Rijk. De VVD brengt dit voorbeeld. De minister zat daar met de hand op de knip. De minister vroeg zich af of het verstandig is dat het Rijk bijdraagt. Wij worden gevraagd 5 mld. te steken in dit project met een buitengewoon negatieve MKBA. Dit bovenop de bijna 5 mln. die wij steken in de OV SAAL en in de A6/A9. Het is terecht dat wij in ruime mate in die twee projecten investeren.

De heer **Aptroot** (VVD): De belastingbetaler maakt het niets uit. Die ziet de overheid als een geheel. Wij strijden zij aan zij over de Buitenring Parkstad, al wil niet iedereen die ring wil hebben. De heer Koopmans trekt het project in zijn publicitaire uitingen in het belachelijke. Hij slaat het hele project om tot een wijk met 10 000 woningen van een 0,5 mld. per woning. Waarom is de grondhouding van het CDA zo negatief als het gaat om een project in de Randstad?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb gekeken naar het verkeerskundige aspect. De onderzoeken tonen aan dat een IJmeerverbinding vooral van belang is voor de 10 000 woningen. Op die manier kost het 0,5 mln. per woning. Ik heb gezegd dat het positieve effecten heeft voor andere woningbouwgebieden. Een eerlijke kijk op het verkeerskundige aspect toont het grootste voordeel voor 10 000 woningen. Het kabinet heeft een verstandige keuze gemaakt om twee jaar meer de tijd te nemen. Chapeau voor de investering in de hbo-opleiding.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik sluit van harte aan bij de opmerkingen over de status grote projecten. Het is sterker, de heer Duivesteijn is een groot project. Alleen al om die reden verdient hij deze status. Wij waren redelijk tevreden over de brief van het kabinet. Het kabinet heeft Almere gevraagd te onderzoeken op welke manier een gigantische uitbreiding van Almere tot stand zou kunnen komen. Er zijn allerlei varianten op tafel gekomen. Er is stevig over nagedacht. De westelijke variant spreekt ons het meest aan. Het kabinet steunt die keuze politiek. Dat is bijzonder belangrijk want nu zijn kabinet en regio het met elkaar eens. Het is een enorme opgave en ambitie als dat deel van de Randstad wordt uitgebreid en Almere er 60 000 woningen bij krijgt. Wij maken een compleet nieuwe stad over het huidige Almere heen. Het is van groot belang dat kabinet en regio kiezen voor een complete stad aan de westkant. Dat is een compacte variant dichtbij Amsterdam. GroenLinks steunt deze variant.

De RAAM-brief zou sterker kunnen, maar er volgt veel onderzoek. Het is een groot project voor Almere en het biedt veel kansen. De stad krijgt een verdere lift. Wat gaat het kabinet concreet bijdragen om de stad cultureel qua onderwijs en werkgelegenheid bij te staan? Wij moeten vermijden om de stadsuitbreiding van de jaren zestig over te doen. Dat risico zit vast aan dit enorme project. Wij moeten te allen tijde zien te vermijden dat iedereen met de auto van slaapstad naar werk gaat rijden. Over twintig jaar zit het compleet vast en dan gaat de VVD vragen om extra snelwegen. Wij moeten deze ellende niet willen. Graag een antwoord hierop. Bij het agenderen van zo'n enorme uitbreiding voor de komende twintig jaar is het logisch dat het kabinet een sterkere uitbreiding, verbetering en versterking wil van het openbaar vervoer. In de brief van mevrouw Jorritsma over Almere staat dit strak geformuleerd: zonder IJmeerlijn gaat Almere het niet doen. Ik begrijp deze duidelijke claim. Het scenario uit de jaren zestig ontstaat bij het laten vallen van de IJmeerlijn en wellicht een spoor erbij op de Hollandse Brug. Iedereen pakt dan de auto. Het verkeer staat vast, ook al zijn er tien rijbanen op de Hollandse Brug dankzij deze minister van Verkeer en Waterstaat. Wat doet dit kabinet met deze gerechtvaardigde claim op een IJmeerlijn? Ik begrijp de manier waarop dit besluit in het kabinet tot stand is gekomen. Mijn hart gaat ervan open dat de minister van Verkeer en Waterstaat samen met de minister van Financiën zo hard heeft gestreden voor het openbaar vervoer. De vaart komt erin als zij samen gaan voor het openbaar vervoer. Deze samenwerking is goed en mooi.

Het kabinet heeft besloten de werkmaatschappij opdracht te geven om de IJmeerlijn verder te onderzoeken. Het kabinet hikt aan tegen de hoge kosten. Wij hebben zelden in Nederland zo'n grote uitbreiding voor de boeg als die in de komende twintig jaar. Gelet op de schaal van dit project is het vrij logisch dat daar een forse investering in het openbaar vervoer bij hoort. Ik kijk naar mijn progressieve vrienden. Wij moeten duidelijk zijn waarover de werkmaatschappij verder moet doordenken. GroenLinks wil onder geen enkele voorwaarde een brug. Het vervoersprobleem wordt niet opgelost met het creëren van een landschaps- en natuurprobleem. De brief van het kabinet gaat over de IJmeerlijn en over de tunnel. De brief gaat niet over een brug. Hij gaat over openbaar vervoer en niet over asfalt. Op deze manier lees ik de brief van het kabinet. De werkmaatschappij moet met die opdracht aan het werk worden gezet. Ik vraag het kabinet klip-en-klaar helderheid op dit punt.

De heer **Van der Ham** (D66): Een tunnel heeft onze voorkeur. Een brug kan een probleem geven voor het landschap als iemand daar niet van houdt. Uit onderzoek blijkt dat de natuur weinig last heeft van een brug. Kan de heer Vendrik de belasting voor de natuur uitleggen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Niemand kan mij wijs maken dat een Golden Gate Bridge geen effect heeft op alles wat in het IJmeergebied gebeurt. Dat heeft ongetwijfeld effect. Alle ondernemers in dat gebied die hun geld verdienen met recreatie willen geen brug. Een brug is het vernietigen van duizenden arbeidsplaatsen. Wij hebben dat zeer duidelijk te verstaan gekregen. Dit lijkt mij tamelijk helder. Het gaat om veel geld. Het is prima dat de werkmaatschappij aan de slag gaat met nader onderzoek om te bekijken op welke wijze de tunnelverbinding kan worden aangelegd en of een tunnel qua vervoerswaarde de meest optimale variant is. Dit is logisch. Wij willen geen brug.

De heer **Van der Ham** (D66): Er zijn veel mensen die vanwege het landschap geen brug willen. Er zijn ook mensen die een brug prachtig vinden. Een brug hoeft voor de natuur dus voor de ecologie geen probleem op te leveren behalve als daarbij een weg wordt aangelegd. Een trein hoeft voor de natuur geen problemen op te leveren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb geen achtergrond als ecologisch deskundige. Ik vrees dat een brug met een grootstedelijke spoorverbinding wel degelijk effecten heeft. Wij moeten dat niet willen.

Het kabinet erkent dat een investering in dat gebied nodig is en hangt 30 mln. tot 2020 aan deze politieke terechte constatering. De ministeries van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Verkeer en Waterstaat dragen 20 mln. bij en de regio draagt 10 mln. bij. Ik begrijp op deze wijze de mededeling op pagina 45 van de brief. Dat is te weinig. De regio, Almere en de natuurorganisaties wijzen er terecht op dat tot 2020 115 mln. nodig is, wil de ecologische schaa sprong in dat gebied een goede start kunnen maken. Er is uiteindelijk meer nodig, maar laten wij beginnen met de start. Kabinet, zorg dat de middelen er komen. Ik denk dat het belangrijk is voor het draagvlak voor dit project in de regio. Het kabinet maakt vandaag in de richting van de regio duidelijk dat wij het niet alleen hebben over het bieden van ruimte voor een enorme stedelijke vernieuwingsoperatie van Almere, maar dat wij de natuur in dat gebied gaan versterken. Graag een heldere reactie van het kabinet.

Het kabinet erkent dat tot 2015 de baanverlenging in Lelystad van de baan is. Dit schraagt mijn amendement bij de Crisis- en herstelwet dat het vliegveld Lelystad niets heeft te zoeken in de Crisis- en herstelwet, want die wet is in 2014 afgelopen. Wij hebben van vliegveld Lelystad in termen van economische impuls en werkgelegenheid niets te verwachten. Het kabinet moet aangeven waar het Almere ondersteunt in de economische ontwikkeling en waar de kansen liggen. Het is overduidelijk dat wij het niet van Lelystad moeten hebben.

**Minister Eurlings:** Voorzitter. Dit is een belangrijk moment, want voor het eerst ligt een samenhangende visie voor met richtinggevend besluiten over de toekomstige ontwikkelingen van de noordelijke Randstad. Het is een visie waarin alle elementen tot hun recht komen, namelijk wonen, werken, bereikbaarheid, natuur en milieu. Het is van belang om het water als beeldend verbindingsmiddel tussen Amsterdam en Almere mee te nemen. Dit vanwege het prettig wonen en recreëren en de regio als een aantrekkelijk vestigingsgebied voor het internationale bedrijfsleven. Ieder onderzoek toont aan dat het een absolute meerwaarde is die volgens het kabinet beter kan worden benut. De besluiten zijn tot stand gekomen na intensieve gesprekken met onze bestuurlijke partners in de regio. Maatschappelijke organisaties hebben ruim de gelegenheid genomen om hun inbreng te leveren. Vanaf hier een groot compliment voor het platform onder leiding van Guido van Woerkom. Het platform was divers samengesteld en is gekomen tot een unaniem advies. Dat vind ik Elverding avant la lettre: breed verkennen, breed kijken en met elkaar een heldere keuze maken. De regio kiest er eensgezind voor om de regio westwaarts te ontwikkelen richting het water. Dit is volgens het kabinet een goede keuze. Het kabinet herkent en erkent de afwegingen die Almere maakt. Een nieuwe OV-verbinding op termijn speelt daarbij een belangrijke rol. Het kabinet en de regio hebben een gezamenlijke koers. Een westelijke ontwikkeling van Almere met een IJmeerlijn heeft de voorkeur. De kosten en baten hiervan moeten in een redelijke verhouding met elkaar worden gebracht. Op dit moment is een redelijke verhouding van de kosten en baten bij het plan voor de IJmeerlijn nog niet het geval. Feiten zijn feiten. Veel beloven en straks niets geven, doet zelfs gekken niet meer in vreugde leven. Wij kunnen beter heel helder zijn in waar wij staan. De lijn zal op dit moment 5 mld. kosten. Het gaat om alle werken op het spoor tussen Schiphol en Lelystad. De baten blijven op dit moment miljarden achter bij de investeringen. De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat het Rijk geen cent op de plank heeft liggen. Dat is de uitgangspositie. De kosten en baten van de IJmeerlijn kunnen positief gezien op 0,2 liggen. Dat is van het orde/niveau van de Zuiderzeelijn. Wij hebben deze lijn afgeschoten. Wij kunnen zeggen dat het een ander verhaal is, maar dat zal door de

belastingbetaler in het noorden van het land anders worden gezien dan door mensen hier. De komende jaren is de opgave om met elkaar en de werkmaatschappij de kosten stevig naar beneden en de baten van de vervoersverbinding stevig naar boven te brengen. Wij komen dan in de situatie dat de kosten en baten van een IJmeerlijn vergelijkbaar zijn met de kosten en baten van andere grote projecten die in ons land wel zijn doorgegaan. De brief spreekt dit nadrukkelijk uit. Ik noem de Hanzelijn met een baten-kostenverhouding van 0,9, HSL-Zuid met een baten-kostenverhouding van 1,2 de RijnGouwelijn met een baten-kostenverhouding van 1,5 en OV SAAL op korte termijn met een baten-kostenverhouding van 0,6. Ik wil het nu niet vastpinnen op een precies getal maar 0,2 is veel te weinig. Onze intentie is om het mogelijk te maken, maar dan wordt het een goedkopere IJmeerverbinding met veel meer vervoerspotentieel. Wij sluiten op voorhand niets uit. Wij kijken breed. Dit is de opgave waarvoor wij staan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Deze verbinding doet het beter dan de Betuwelijn met 5% bezettingsgraad. Welke ov-verbinding heeft ongeacht de uitkomst de meeste toegevoegde waarde? Bij welke ov-verbinding heeft het geïnvesteerde geld het meeste rendement? Het is vreemd dat Almere de ruimte krijgt om te werken aan de stadsuitbreiding, maar geen geld op de plank heeft liggen voor een openbaar vervoer versterking. Het is logisch dat het kabinet tussen 2015 en 2025 geld reserveert. Waarom gebeurt dat niet?

Minister **Eurlings**: Wij reserveren gigantisch veel. Meer dan 4 mld. ligt op de plank voor wegen en spoor tussen Amsterdam en Almere. Er is nauwelijks een regio waarin wij zoveel geld investeren. Ik kom terug op de start van Randstad Urgent. Wij hebben tijdens de presentatie gezegd dat juist rond Almere de eerste proeve is van integraliteit. Wij moeten stevig investeren als wij 60 000 woningen willen bouwen. Daarom een plan van 3,5 mld. voor de A6/A9 dat Almere voor een groot deel gaat ontlasten. Daarom OV SAAL. Dat is de eerste plek in het land waar wij gaan naar viersporigheid en een metroachtige verbinding. Daarom een vervolgstap met een betere aanhechting van het openbaar vervoer. Wij zijn miljarden aan het investeren. De heer Vendrik zegt dat het niet genoeg is; er moet op een gegeven moment meer bij. Hij heeft daarin gelijk. Wij gaan dat op een ordentelijke manier met elkaar bekijken. Wij gaan bekijken of de IJmeerverbinding goedkoper en beter kan. Dat is onze eerste lijn. Wij hebben direct erbij gezegd dat wij een terugval optie moeten hebben. Die terugvaloptie is voor Almere minder dan de IJmeerverbinding. De IJmeerverbinding maakt de westelijke ontwikkeling beter mogelijk dan de terugvaloptie Hollandse Brug.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het OV SAAL-pakket en het besluit van het kabinet rondom de A1/A6 is dekkend voor de vervoersbehoefte rond Almere plus 25 000 woningen. Na dat moment moet zicht bestaan op nieuwe investeringen in openbaar vervoer. Als het kabinet zegt dat de 60 000 woningen in de toekomst worden gebouwd, dan moet de top op de openbaar vervoer verbinding in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport worden opgenomen. Almere wordt anders een lege boodschap verkocht.

Minister **Eurlings**: Ik heb met wethouder Duivesteyn gesproken nadat wij dit hebben gepresenteerd. Hij was zeer tevreden met de lijn die het kabinet heeft ingezet. Hij erkent dat hij een mega-investering van een nieuwe IJmeerlijn alleen aan zijn belastingbetalende inwoners kan uitleggen als het verhaal qua kosten en baten goed in elkaar zit. Wij gaan er de komende jaren samen aan werken om dat mogelijk te maken. Het moet goedkoper en beter. Almere erkent dat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is goed dat er onderzoek plaatsvindt naar de kosten en baten van de IJmeerlijn zoals die nu op de tekentafel ligt. Dit was echter niet mijn vraag.

Als het kabinet tegen de regio en Almere zegt dat zij 60 000 woningen mogen bouwen dan moet vanaf 25 000 woningen geld op de plank liggen om het openbaar vervoer te versterken. Dit staat los van de wijze waarop dat wordt georganiseerd, namelijk via de IJmeerlijn of een nieuwe versterking van het spoor bij de Hollandse Brug. Het kabinet hoort principieel uit te spreken dat tussen nu en 2025 extra geld voor openbaar vervoer wordt geïnvesteerd als Almere 60 000 woningen gaat bouwen. Op een andere manier is het niet mogelijk. Waarom neemt het kabinet niet dat besluit?

Minister **Eurlings**: Weet u wat zo gek is? Als ik hier zit en ik denk aan 2025 dan vraag ik mij af hoe oud ik dan ben. Vroeger dacht ik dat de toekomst voor ons lag. Bij het ouder worden, begin ik er anders over te denken. Mijnheer Vendrik, weet u hoe lang dat nog is?

De heer **Aptroot** (VVD): De minister slijt snel in dit kabinet.

Minister **Eurlings**: Mijnheer Aptroot, kijk in de spiegel. Alle gekheid op een stokje. Wij kunnen met miljarden investeringen de komende jaren vooruit. De heer Vendrik zegt dat zelf. Het jaar 2025 is megaver weg. Wij moeten in 2014 een voorkeursbesluit over de IJmeerlijn nemen. Wij hebben jaren de tijd om dit goed te bekijken. In 2014 zijn ongeveer 10 000 woningen gebouwd. Ik erken dat het voor Almere het beste is als de IJmeerverbinding wordt gerealiseerd. Wij gaan proberen dat mogelijk te maken. Ik heb ook gezegd dat ook bij een terugvaloptie westelijk kan worden ontwikkeld. Vrinden, het moet goedkoper en beter. De minister van Financiën kijkt mee over onze schouders. Ik kan geen investering in het MIRT opnemen met zo'n MKBA. Almere erkent dit en ziet in dat dit plan niet goed genoeg is. De heer Duivesteyn was zeer content met deze lijn.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik ga een poging wagen. De heer Vendrik krijgt geen antwoord op zijn vraag en ik heb het ook gevraagd. De overwegingen van de minister zijn prima: het enorme gat dat aanwezig is, de niet sluitende MKBA en het onderzoek nogmaals doen. In de RAAM-brief is gesteld dat de terugvaloptie Hollandse Brug open wordt gehouden. Daarvoor moet geld zijn. Het gaat niet over geld voor de IJmeerverbinding. Ik begrijp dat het nader moet worden onderzocht. Het geld moet aanwezig zijn als deze schaa sprong moet worden gerealiseerd. Waarom wordt voor de terugvaloptie op voorhand geen geld gereserveerd? Het geld is nodig, hoe je het ook wendt of keert. Zegt de minister dat het feest niet doorgaat en dat er geen huizen worden gebouwd?

Minister **Eurlings**: Het is altijd onze lijn dat wij pas geld reserveren als een reëel plan aanwezig is met reële kosten en baten. Dat is de lijn van Elverding. Verken breed, kom tot een besluit dat realistisch haalbaar is en pak dan door. Wij zitten in de fase dat wij kijken met de intentie om het uit te voeren als dat mogelijk is. Ik heb open gezegd wat daarvoor nodig is. Er zal de komende jaren veel discussie zijn. Wij reserveren geen gelden zonder een uitgewerkt plan. Het geld moet er zijn als de planstudio start. Dat is de doctrine die ik in mijn ministerie stevig heb vastgespijkerd. Eerder werden planstudies gedaan zonder dat daarvoor geld beschikbaar was. Dat was van de zotte. Eerst het plan, dan de centen en vervolgens doorpakken.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Heeft de minister het over de IJmeerverbinding of over de terugvaloptie Hollandse Brug?



Minister **Eurlings**: Wij gaan eerst proberen de IJmeerverbinding mogelijk te maken. Wij gaan samen met de werkmaatschappij kijken of het goedkoper en beter kan. Dat moet een conditio sine qua non zijn. Wij gaan daarvoor. Vanuit mijn verantwoordelijkheid moet ik aangeven hoe het vervoer zal worden geregeld. Vandaar dat een terugvaloptie in de brief is opgenomen. De eerste lijn is dat de IJmeerverbinding mogelijk moet worden gemaakt, maar dat moet goedkoper.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Gaan de beide ministers actief meedenken in de werkmaatschappij?

Minister **Eurlings**: Absoluut. Wij zetten ook de kennis en expertise in van onze ministeries. Wij willen meedenken over hoe iets goedkoper kan en hoe de vervoerstechnische meerwaarde van de verbinding kan worden opgeplust. Denk in dit verband aan wat wij bij de viersporigheid van Amsterdam naar Almere hebben gedaan. De MKBA was een stuk beter dan de IJmeerverbinding maar niet helemaal zoals wij die wilden hebben. Voor Almere was het een belangrijk signaal dat de werkmaatschappij niet alleen iets was voor Almere maar ook voor het Rijk en de ministeries zoals hier vertegenwoordigd. Wij doen dat samen.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): De minister is optimistisch dat eruit wordt gekomen. Aan welke richting denkt de minister?

Minister **Eurlings**: Ik durf dat niet te zeggen. Ik heb een vrij optimistisch karakter. Wij gaan er vol voor. Wij moeten geen taboes hebben en gaan breed kijken. Ik begrijp alle zorgen. De een zegt dat het een tunnel moet zijn dus weer zoveel geld erbovenop. De ander zegt dat er nooit een weg mag komen. Ik hoor het aan. Ik snap alle argumenten. Wij hebben geen taboes en gaan breed kijken. Wij informeren de Kamer op welke manieren wij denken dat het wel mogelijk is te maken en op welke manieren het te duur blijft. Wij zullen daarover moeten discussiëren. Wij willen niet van tevoren allemaal piketpalen slaan. Deze manier optimaliseert de kans om het mogelijk te maken. Ik heb de woordvoerders gehoord en neem het zeker mee. Laten wij allereerst proberen om het mogelijk te maken en daarvoor is taboe niet het goede uitgangspunt.

Wij investeren 5 mld. in de regio. Mijnheer Vendrik, 1,4 mld. gaat naar het spoor. Alstublieft. Twaalf treinen per uur tussen Almere en Amsterdam in beide richtingen. Een trein per vijf minuten. Wie had dat ooit kunnen denken. Het wordt echt mega. Er kunnen veel huizen bij. De treinen rijden op en af van 's morgens vroeg tot in de nacht. Wij kunnen daarmee tot 2025 veel opvangen. Een weg is nodig maar misschien nog niet twee keer tien. Ik ben nog niet zo ver. Wij gaan wel die kant op. De A1, A6 en A9 worden flink verbreed. Voor natuur en water is 144 mln. beschikbaar. Het gaat dan om de waterkwaliteit van het Markermeer en een natuurlijke verbinding tussen de Oostvaardersplassen en het Horsterwold. Ik hoorde de heer Koopmans daarvan een andere appreciatie geven. De minister van VROM kan daarover meer vertellen. Een robuust groen en blauw systeem. De plannen zijn bekend. Wij denken, beste mensen, dat wij met deze aanpak ambitie en gezond verstand op de juiste manier met elkaar combineren. Ik vond de terugkoppeling na de persconferentie van wethouder Duivesteyn zeer waardevol.

Wij hebben de lijn dat een keer per jaar wordt gerapporteerd als een project onderdeel uitmaakt van Randstad Urgent. De Kamer weegt af of dit twee keer per jaar moet gebeuren. Dat levert een extra papierwinkel op. De Kamer is vaker aan de bal om te kijken hoe het gaat.

In de rijksstructuurvisie en ook in de werkmaatschappij Almere 2.0 zal het toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES) een belangrijke rol krijgen. Het wordt vervolgd. Het komt een of twee keer per jaar met al dan niet gehaalde mijlpalen terug met de Kamer aan de bal.

Het gaat niet om jaartallen maar het gaat om woningaantallen. De woningmarkt gaat nu iets trager. Laten wij hopen dat wij snel uit de crisis zijn want dan gaat het wellicht sneller. Bij 45 000 woningen is voor de realisatie extra capaciteit nodig. Wij hopen eerder want anders wordt de ontwikkeling geremd. Wij moeten niet te vroeg zijn want dan ontstaan renteverliezen en gaat de MKBA verder onderuit, maar zeker ook niet te laat want dan zitten de mensen al in de mooie, wellicht elektrische, auto. Het is dan een gemiste kans voor het openbaar vervoer. Een dubbeldeks-brug is niet goedkoop en kost extra geld. Een weg erbij leidt tot een betere MKBA. Wij spreken geen taboes uit. Wij horen de Kamer aan. Wij kennen de gevoeligheden. Ik moet rationeel bekijken of ik dat financieel kan verkopen. Wij gaan breed kijken. Wij lichten de Kamer vaak in waarop de Kamer met repliek zal komen. Wij gaan met elkaar dit mooie proces in en zien waar wij uit komen.

De heer **Aptroot** (VVD): De dubbeldeks IJmeerverbinding voor openbaar vervoer en auto's wordt uitdrukkelijk mee onderzocht.

Minister **Eurlings**: Ik heb op de persconferentie gezegd dat ik alles bekijk. Er zijn geen taboes. Het moet ertoe leiden dat de MKBA verbetert, dus betere opbrengsten en lagere kosten. Ik sluit niet uit dat wordt gekeken naar een weg. Ik ken de gevoeligheden. Ik weet van de aanlanding en alles. Wij gaan breed kijken. Ik licht de Kamer daarover in. De Kamer hoort alle plussen en minnen. De heer Vendrik zal een ander enthousiasme hebben dan de heer Aptroot. Dit is de manier om de kans te pakken en om het mogelijk te maken. Als wij zaken gaan afvlakken en affakkelen dan wordt het een moeilijke missie.

De Stichtse Lijn kost 1 tot 2 mld. De keuze voor een dunne woningbouw in Almere-Oost komt de kansen van de Stichtse Lijn niet ten goede. Wij doen first things first. Anders wordt het veel beloven en helemaal niets geven.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister zei eerst dat hij alles onderzoekt. Het idee om als achtervang en als minimale variant de Hollandse Brug en Stichtse Brug op te waarderen, moet ook worden onderzocht. Dit is relevant richting Almere. Wij zijn kritisch over de IJmeerverbinding maar wij zeggen niet dat er niets moet gebeuren. Wij moeten opletten dat wij van alles en nog wat gaan onderzoeken maar geen enkele garantie hebben op een achtervang.

Minister **Eurlings**: Ik sluit op voorhand niets uit. De voorkeursoptie is west. Wij onderzoeken op welke wijze wij westwaarts iets mogelijk kunnen maken. Wij zullen zeker de terugvalopties in beeld houden. De Stichtse Lijn wordt niet uitgesloten. Als wij westwaarts gaan, moeten wij kijken hoe de vervoersbewegingen in de dubbelstad worden opgevangen. Wij hebben dit geprioriteerd en proberen eerst om de IJmeerverbinding mogelijk te maken.

De inbreng van de ecologie vraagt volgens de provincie 115 mln. en het Rijk zet in op 50 mln. waarvan 30 mln. is geïnvesteerd in lopende pilots. Er is 20 mln. extra gericht op natuurontwikkeling en die draagt bij aan het bereiken van de door de Kamer beminde Natura 2000-doelen. De monitoring van de natuurpilots leiden in 2014 tot besluitvorming over een volgende impuls.

De werkmaatschappij is een samenwerkingsverband van Rijk en regio. Het initiatief ligt bij gemeente Almere. Wij doen mee. Wij doen het samen. Het afdekken van de risico's maakt onderdeel uit van de werkzaamheden van de werkmaatschappij.

Er is een milieueffectrapportage uitgevoerd door CE Delft. Een brug geeft enige effecten voor vogels met name lokaal geluid en licht. Er is onderzocht of dit effect is te compenseren. Wij zijn ervan overtuigd dat het net zoals in de rest van de wereld wel degelijk voor het milieu moet zijn te

verantwoorden om een brug te bouwen. Ik wil niet zo dramatisch zijn dat een brug een totale milieuramp tot gevolg heeft. Wij kunnen compenseren. De brug kan zelfs mooi groen worden geleverd. Alles is mogelijk.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij vinden het relevanter om te weten hoe de mensen daartegenaan kijken. Aan de overkant zijn er mensen die grote moeite hebben met de landschappelijke effecten. De minister moet dat volop meewegen in de afweging.

Minister **Eurlings**: Wij wegen dat uiteraard mee. Wij kijken breed en nemen alles mee. Komt een optie met een weg, dan wordt het aanlanden een kwetsbaarder punt. Er zijn fantastische voorbeelden van bruggen. Vanaf het Expo-terrein in Portugal is de Ponte Vasco da Gama over de Taag te zien. Deze brug is in 1998 gebouwd en een kunstwerk van de eerste orde. Ik ben niet zo zwart-wit. De vissen kunnen om de pijlers heen zwemmen.

De heer **Koopmans** (CDA): Een tunnel onder het Naardermeer is een ecologische ramp en een tunnel onder het IJmeer is een ecologische oplossing. Ik vergelijk deze teksten met de teksten van twee of drie jaar geleden rondom het Naardermeer. Het mocht toen niet omdat het een ramp was en nu moet het omdat het de oplossing is. Ik ben afgehaakt.

Minister **Eurlings**: Dat zijn niet mijn teksten. Ik heb gezegd dat wij alle opties bekijken. Een tunnel maakt het duurder en dus moeilijker. Ik ben daar heel helder in. Een brug is verenigbaar met de natuur. Ik ken de gevoeligheden, maar laten wij niet al te dramatisch zijn.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wil de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu dit deel van de beantwoording overdoen? Naast het schadelijke effect op natuur en landschap heeft de toeristische sector in dat gebied gezegd dat hij van zijn broodwinning wordt beroofd als de brug er komt. Dit moet de minister van Verkeer en Waterstaat aanspreken. Er komen dan duizenden arbeidsplaatsen onder druk te staan. De natuur is voor sommige ministers een ingewikkeld thema. Ik vertrouw de natuur meer toe aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Dit argument past bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Een brug bouwen zet de toekomst van een sector in dat gebied op het spel. De economische schade van een brug is groot. Miljoenen burgers die ter plaatse willen recreëren hebben er veel last van. Dit argument mag zwaar wegen bij dit kabinet.

Minister **Eurlings**: Ik maar denken dat de bruggen in Lissabon en Porto toeristische trekpleisters van de eerste orde zijn. Ik houd in alle ernst niet van deze dramatiek.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het geen dramatiek maar de feitelijke situatie in dat gebied. Dat is niet dramatisch.

Minister **Eurlings**: Ik wil dat eerst bestuderen. Er zijn mensen die andere argumenten tegen een brug aanhalen. Het is onzin om te zeggen dat het toerisme niet kan voortbestaan als daar een brug wordt gebouwd. Er zijn allerlei opties mogelijk. Er is geen taboe. De Kamer mag, eventueel bij meerderheid, taboes instellen maar daarmee maakt de Kamer de kans op een IJmeerverbinding dramatisch veel kleiner. GroenLinks is voor de tunnel en tegen de aanlanding in IJburg. Ik ben bekend met de argumenten en daar niet blind en doof voor. De eerste opgave is te onderzoeken of het überhaupt mogelijk is om een IJmeerverbinding te realiseren. Wij zullen oog en oor hebben voor alle argumenten en bezwaren. De enige goede manier lijkt mij rationeel en breed kijken. Ik kan toezeggen

dat vervoerswaarden integraal worden bekeken. Een positieve noot. Randstad Urgent is er ook voor de ranking. De Randstad moet stijgen op de ranking van internationale vestigingsplekken. Het bedrijfsleven en de banen moeten naar ons toe komen. Ik heb eerder op afstand Randstad Urgent mogen starten. Dank daarvoor. Ik heb daar een tipje van de sluier opgelicht. Het is prematuur want de drukpers moet nog gaan rollen. Een rapport van TNO geeft aan dat de Randstad internationaal op de ranking van vestigingsplaatsen ongeveer tien plaatsen is gestegen. Dat moet ons de moed geven om door te gaan, niet talmen maar knopen doorhakken, de infrastructuur aanleggen en de machines laten rollen. Het komt goed.

Minister **Cramer**: Ik zal heel kort zijn, want minister Eurlings heeft veel gezegd. Wij spreken over de schaa sprong Almere. Die is aangekondigd in de Nota Ruimte in verband met het bundelen van de woningbouw. Het kabinet gaat onder een aantal voorwaarden voor een westelijke oriëntatie. Wij hebben in de brief korte en lange termijn maatregelen opgenomen op de drie fronten ecologie, economie en sociale ontwikkeling, inclusief cultureel. Minister Plasterk en ik hebben 37 mln. gefourneerd om ervoor te zorgen dat een hogeschool in Almere wordt gerealiseerd. Dat gaat in 2011 van start. Wij gaan in het kader van culturele- en sportvoorzieningen kijken naar mogelijkheden om dat in het integraal afsprakenkader op te nemen. De heer Meijer is gevraagd op welke manier economie en werkgelegenheid verder kunnen worden versterkt. Er volgen zeer waardevolle voorstellen waarmee wij aan de slag gaan. Wij hebben op korte termijn geld gestoken in het Weerwaterproject waardoor de A6 over de dijk wordt verlaagd. Het gebied in het centrum wordt aantrekkelijker en leefbaarder gemaakt door het bouwen over de weg. Wij kijken samen met de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties naar de structurele financiële positie van de gemeente en de provincie. De afspraken worden vastgelegd in het integraal afsprakenkader.

Wij baseren onze getallen over woningbouw op de prognoses van Primos. Deze getallen worden steeds weer bijgesteld. Wij gaan op dit moment uit van de prognose van 150 000 woningen. Dat is aan de lage kant. Er is stagnatie op de korte termijn. Wij moeten vooral naar de middellange of lange termijn kijken. De prognoses wijzen er niet op dat wij met een minder hoge opgave hebben te maken. De realisatie vindt gefaseerd plaats, waardoor wij de opgave iedere keer aan de hand van de prognoses kunnen bijstellen.

Het besluit over buitendijks bouwen is nog niet genomen. Dit wordt onderdeel van de verdere uitwerking door de werkmaatschappij. Wij vonden het zeer waardevol dat een Elverdingachtig proces op gang is gebracht. Allerlei partijen zijn in een vroege fase betrokken bij de ontwikkeling van dit gebied. Wij willen deze aanpak vervolgen. De rapportage van Van Woerkom is niet het einde van het proces. De meningen verschillen. Wij willen ruimte geven om naar de beste oplossing te zoeken. In de brief staat de inzet, namelijk een westelijk oriëntatie. Mocht die niet haalbaar blijken, dan wordt gekeken naar een ander verstedelijkingsmodel.

Ik ben van mening dat moet worden gewerkt aan bestaande en nieuwe delen van de stad. Wij zetten in op de versterking van de bestaande stad met 47 mln. voor het Weerwaterproject. Wij moeten dat goed blijven monitoren en verder vervolgen.

Het omgaan met de risico's is een onderdeel van de gefaseerde aanpak. Wij gaan stap voor stap zorgvuldig onderbouwd ontwikkelen.

Minister Verburg heeft tijdens de behandeling van de begroting van LNV gesproken over het geld ten aanzien van de EHS verbinding Oostvaarders-Wold. De minister gaat niet akkoord met het voorstel van de heer Koopmans. Ik laat het hierbij, want anders wordt op twee plekken dezelfde discussie gevoerd.

Het uitgangspunt in de RAAM-brief is leidend in het proces van de werkmaatschappij.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik vroeg niet wat, maar wie leidend is.

Minister **Cramer**: Dat is gezegd, namelijk Rijk, provincie, gemeente in nauwe samenspraak met een vervolg op het proces dat door Van Woerkom in gang is gezet. Dat moet zijn volgens de uitgangspunten van de aanpak van Elverding.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Voorzitter. De PvdA is blij met de oprichting van de werkmaatschappij. Wanneer is de werkmaatschappij actief?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij zijn het op de grote lijnen met elkaar eens betreffende de ontsluiting. De minister heeft bevestigd dat als een verbinding wordt gemaakt voor openbaar vervoer en auto's dat de MKBA aanmerkelijk gunstiger wordt. Ons voorstel biedt een echte oplossing en zal financieel beter uitpakken. Wij zullen dit in de echte cijfers bevestigd zien.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter. Het blijft voor de SP een raar verhaal dat als iedereen overtuigd is van de noodzakelijke investering in het openbaar vervoer, dat op dit moment geen geld wordt gereserveerd voor de terugvaloptie. Het is geen goede zaak dat daarvoor nul komma nul aanwezig is.

In het kader van de integrale afweging wordt het voorkomen van de tweedeling tussen nieuwbouw en bestaande bouw in Almere meegenomen. Ik heb dat niet teruggezien in de opdracht aan de werkmaatschappij. Wij zullen in de commissie bespreken om hiervan een groot project te maken.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. D66 steunt het voorstel tot een groot project. De ministers zijn te weinig ingegaan op de integrale afweging als het gaat om het voorkomen van het volbouwen van het Groene Hart en het voorkomen van zaken die wij niet willen. Een IJmeerverbinding kan hieraan een grote bijdrage leveren. Dat element moet worden betrokken bij de MKBA. Wij zijn iets nieuws aan het maken in een regio met veel potentie. De minister heeft bij de behandeling van de begroting Economische Zaken een Amsterdambrief aangekondigd. Het economisch belang van de noordelijke Randstad wordt omschreven en er wordt nieuw beleid op gevormd. De IJmeerverbinding moet in dat kader worden betrokken.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Wij denken dat het verstandig is dat het kabinet en de regio twee jaar de tijd nemen. Het is verstandig dat alle opties open zijn. De minister van Verkeer en Waterstaat moet binnen twee jaar aangeven wat mogelijkwerijs een minimale variant is waarvoor geld moet worden gereserveerd. De regio heeft daar recht op en het is noodzakelijk. Anders gaat men in Almere in het luchtledige werken.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu gaat kijken naar het integrale afsprakenkader en de financiën en zou mijn voorstel mee moeten nemen om gelden van het OostvaardersWold naar Almere te brengen. Gelden voor de konijnen naar gelden voor de stad. Gelden voor de meeuwen naar gelden voor de mensen. Het zou goed zijn als het kabinet met integrale afspraken in een bepaald kader daarnaar kijkt, dat oppakt en doet. Almere heeft daar echt wat aan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Het overleg is op drie punten niet bevredigend. Ik kondig aan dat een vervolg komt met drie moties als de antwoorden in tweede termijn niet voldoen.

Extra geld voor de natuur. De start van de ecologische schaa sprong in het IJmeer wordt onvoldoende gefund vanuit het Rijk. Kabinet, ga uit van 115 mln. en niet minder.

Schaf de brug af. Wij hebben er allemaal geen zin in. Dat punt moet hier worden gemarkeerd, want het kabinet laat het te veel open. De minister zei dat het kabinet geen besluit heeft genomen over het buitendijks bouwen. In de werkmaatschappij wordt in samenhang over het project gesproken. Het zou goed zijn als het buitendijks waterrijk bouwen binnendijks gaat plaatsvinden. Dat is belangrijk voor het verwerven van het draagvlak. De kansen moeten tot op het naadje worden uitgezocht. Mijn fractie is bepaald niet enthousiast over het buitendijks bouwen in dat gebied. Ik roep het Koninklijk Huis op om de minister van Verkeer en Waterstaat te ontbieden zodat deze minister met een goed kopje thee uitgelegd krijgt wat recreëren in het IJmeer werkelijk is. Het lijkt mij verstandig dat de minister door de Koningin wordt toegesproken. Ik hoef geen antwoord. Wij kennen het geheim van het Koninklijk Huis. Als de majesteit mij hoort, vraag ik haar de minister te bellen, te ontbieden, ernstig toe te spreken en uit te nodigen op de boot.

**Minister Eurlings:** Voorzitter. De werkmaatschappij start rond de jaarwisseling. Wij schuiven de start niet lang voor ons uit. Wij kijken zonder taboes overall naar. Een brug is megaduur, al wordt de MKBA daarmee verbeterd. Wij reserveren geen geld als er geen uitgewerkt plan ligt. Wij doen dat nergens in het land, voor geen enkele regio en voor geen enkel plan. Bij een bepaald aantal woningen moet een extra verbinding tussen de steden komen anders loopt het vast. Er komt geld maar eerst een plan. Wij kijken bij voorkeur of het mogelijk is om de IJmeerverbinding te maken. Anders zijn er terugvalopties waarvoor financiering moet komen. Die is te vinden als het plan goedkoper is en meer oplevert. Ik wacht het oordeel van de Kamer af over een groot project en zal verder in die lijn opereren. Almere kijkt of de systematiek van de MKBA's voor de combinatie van verstedelijking en infrastructuur nader kan worden aangepakt. De ontwikkelingskanten komen dan meer tot hun recht. Het is een interessante discussie. Almere trekt de lijn. Wij volgen dat met grote interesse en bekijken of wij daar slagen kunnen maken. Het moet realistisch zijn. Wij moeten ons niet rijk rekenen op een manier dat financieel niet meer solide is. De minister van Financiën kijkt vanuit zijn portee heel stringent mee. Wij zullen de Kamer nader berichten over de slag die is ingezet. Ik zeg een minimale variant toe. Het voorkeursbesluit moet er uiterlijk in 2014 liggen, maar liever eerder. Wij moeten op dat moment de pecunia leveren. De Kamer moet niet vergeten dat wij nu al miljarden wegzetten. In geen andere regio wordt de komende jaren 4 mld. geïnvesteerd. Dat is de realiteit. De marsroute is eerst een plan, dan de financiering en vervolgens de planstudie. Ik heb het niet nodig om met de koninklijke familie te varen want ik heb ter plaatse vaker gerecreëerd. Dat is misschien niet bekend maar ik zat in een mooi bootje en voer snel rond Pampus. Ik lag niet voor Pampus maar ik ging er omheen. Het was fenomenaal. Ik heb een keer een kwaadspreker horen zeggen dat wij het vervoersprobleem met snelle bootjes kunnen oplossen. Dat kan niet de bedoeling zijn. De vraag is op welke manier het openbaar vervoer wordt gerealiseerd. Prins Maurits wordt de voorzitter van het Formule E-team. Dat is een goed initiatief om de automobilititeit krachtig te vergroenen. Ik zal het aan hem voorleggen. Ik bericht de Kamer als het leidt tot nieuwe inzichten. Wij moeten er op voorhand van uitgaan dat het plan van de IJmeerverbinding goedkoper en beter moet. Wij gaan daar hard mee aan de slag, los van contacten met de koninklijke familie.

**Minister Cramer:** Voorzitter. Ik verwijs naar de behandeling van de begroting van LNV inzake het weghalen van gelden bij de EHS verbinding OostvaardersWold. Minister Verburg informeert de Kamer nader. De werk-

maatschappij krijgt als opdracht om de woningbouwopgave op dusdanige wijze te realiseren dat verschillende modaliteiten mogelijk zijn. Het is dus niet bij voorbaat uitgesloten of het uitgangspunt. Ik heb gezegd dat het Rijk, de gemeente, de provincie en maatschappelijke organisaties deelnemen aan de werkmaatschappij. Verschillende maatschappelijke organisaties hebben bezwaren tegen het buitendijks bouwen. Dwars door de partijen heen bestaan grote verschillen over de verdere uitwerking van de schaa sprong. Wij hebben daarmee te maken. Het is van belang met elkaar te kijken op welke manier wij een opgave kunnen realiseren waarachter wij in groten getale kunnen staan. De richting van het kabinet is in eerste instantie de westelijke oriëntatie. Almere en Amsterdam naar elkaar toe met de gezichten en niet met de ruggen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijn vraag ging niet over de gang van het proces. Vindt het kabinet het logisch dat naast het verder kijken naar buitendijks bouwen ook expliciet wordt gekeken om de opgave binnendijks te ontwikkelen? Gaat het kabinet dat op tafel leggen?

Minister **Cramer**: Dat zeg ik.

De **voorzitter**: De heer Vendrik heeft aangekondigd sterk te overwegen twee moties in te dienen. Er volgt een VAO. Dit wordt nader ingepland bij de regeling van werkzaamheden.