

Vergaderjaar 2011–2012

**31 089**

**Urgentieprogramma Randstad**

**Nr. 93**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 20 juni 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 30 maart 2012 inzake de tweede Voortgangsrapportage Groot Project RRAAM en informatie Kruisstation Diemen (Kamerstuk 31 089, nr. 92).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 19 juni 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,  
Sneep

1

- a. *Kunt u inzicht geven in de ontwikkelingen van de financiën van het project in een totaalbeeld, ook al is er kennelijk geen groot budget mee gemoeid?*
  - b. *Kunt u daarbij aangeven in hoeverre wordt afgeweken van eerder verstrekte financiële informatie?*
- a. Voor het proces van RRAAM is voor de periode 2010–2012 ca. € 16 mln. gereserveerd door Rijk en decentrale overheden gezamenlijk. Per 1 april 2012 is ruim € 14 mln. daarvan juridisch verplicht. De per 1 april 2012 resterende ca. € 2 miljoen wordt naar verwachting het komende jaar verplicht en in 2012/2013 uitgegeven.
  - b. Er wordt niet afgeweken van eerder verstrekte informatie.

2

*In hoeverre staan de ambities op het gebied van infrastructuur, woningbouw en natuur binnen het groot project RRAAM in verhouding tot de gereserveerde middelen en de druk op de begroting voor Infrastructuur en Milieu?*

Op de begroting van I&M is geen budget gereserveerd voor de lange termijn ambities RRAAM. Voor de korte en middellange termijn zijn de volgende budgetten gereserveerd: de Stedelijke Bereikbaarheid Almere (met rijksbijdrage van € 47,5 mln.), luwtmaatregelen Hoornse Hop (met rijksbijdrage van € 6 mln.), Almere Weerwaterzone (€ 46,1 mln. rijksbijdrage uit Nota Ruimte budget), Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (met rijksbijdrage van € 3,5 mld.), OV SAAL (€ 1,6 mld)

3

*In hoeverre kan voldoende budget voor het RRAAM-project worden vrijgemaakt op de begroting van 2013?*

Voor de proceskosten kan in 2013 naar verwachting gebruik worden gemaakt van het resterende budget van de periode 2010–2012 (zie antwoord op vraag 1a).

Voor de in antwoord 2 genoemde projecten is in de begroting van 2013 e.v. reeds budget gereserveerd.

4

*Om welke reden is besloten om in het MIRT-Projectenboek geen enkele informatie op te nemen over de Rijksbijdrage voor RRAAM, terwijl toch te verwachten valt dat er ook voor de meest sobere infrastructurele variant kosten gemaakt zullen worden voor de schaalsporang?*

In het MIRT-Projectenboek worden geen financiële bijdragen opgenomen voor projecten in de verkenningsfase. Dit is pas aan de orde als het project in de planstudiefase is beland.

5

*Is het mogelijk om, vooruitlopend op de in voorbereiding zijnde structuurvisie, in het volgende MIRT-Projectenboek informatie op te nemen over de financiën, zij het summier of zonder specifieke bedragen te noemen?*

In het MIRT projectenboek 2013 zal een overzicht worden opgenomen van de beschikbare budgetten voor RRAAM.

6

*Kunt u de overige ontbrekende financiële informatie geven, zoals de cijfers met betrekking tot het project Openbaar Vervoer – Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (p.18–19), de proceskosten (p.21), de som*

*van de aanbestedingsresultaten (onder andere inzake de planmilieueffect-rapportage en de maatschappelijke kosten-batenanalyse die aan Ecorys en DHV zij gegund, p.6) (conform de Regeling grote projecten) en de hoogte van de kosten voor de drie (consortia van) marktpartijen die een vervoersconcept hebben gemaakt (p.10)?*

- Zie voor OV SAAL en andere aan RRAAM gerelateerde projecten het antwoord op vraag 2.
- De proceskosten voor de periode 2010–2012 bedragen ca. € 16 mln, waarvan € 309 400 in december is aanbesteed aan de combinatie Ecorys/DHV voor planMER en MKBA en in het kader van de marktuitvraag van de werkmaatschappij Amsterdam-Almere alle drie de consortia € 300 000 hebben ontvangen voor de uitwerking van een vervoersconcept, ontwerp en businesscase.

7

*Wat is de reden van de verhoging van de verwachte uitgaven voor de business case van elf procent tot € 61 miljoen? Wat wordt bedoeld met het onderzoeken van vernieuwende financierings- en ontwikkelstrategieën en welke verwachtingen heeft u daarvan?*

De verhoging is met name een gevolg van het opnemen van de beheerkosten voor de drie deelgebieden Groenblauw waarop de businesscase betrekking heeft. Overigens is in de € 61 miljoen ook een verlaging meegenomen van diverse andere kostenposten als gevolg van voortschrijdend inzicht.

De onderzoeken betreffen vernieuwende arrangementen waarbij groen en economie worden gecombineerd. Dan gaat het onder meer om groen en wind- en zonne-energie, boswonen, zorglandgoederen, natuurbegraafplaats en stadslandbouw. Deze arrangementen zijn essentieel om groenblauw Almere overwegend zonder overheidsfinanciën te kunnen realiseren. De onderzoeken zijn gericht op het operationaliseren van deze arrangementen.

8

*Kan een overzicht worden gegeven van de (geraamde) uitgaven tot aan de presentatie van de ontwerp Rijksstructuurvisie in 2012, zowel van de proceskosten als de uitvoeringskosten?*

Het procesbudget voor de verkenningfase van RRAAM is vastgesteld op een kleine € 16 mln. voor de periode 2010–2012 (zie ook paragraaf 5.6 Basisrapportage). Dit is voor:

- Werkmaatschappij Amsterdam-Almere € 3,4 mln
- Werkmaatschappij Almere Centrum/Weerwater € 1,1 mln.
- Werkmaatschappij Oosterwold € 1,5 mln.
- Sociaal-economische thema's en programmasturing Almere € 3,5 mln.
- Overige kosten Almere en financieel kader € 3,3 mln.
- Rijksstructuurvisie, onderzoeken, maatschappelijk proces € 1,8 mln.
- Onvoorzien € 1,2 mln.

Daarnaast zijn de proceskosten voor de werkmaatschappij Markermeer-IJmeer afzonderlijk begroot op circa € 1 mln.

Uitvoeringskosten zijn vooralsnog niet voorzien (anders dan de in antwoord 2 genoemde aan RRAAM gerelateerde projecten).

9

*Kan in de komende begroting van Infrastructuur en Milieu het budget voor de proceskosten en andere initiële kosten van de RRAAM-deelprojecten samenhangend en herkenbaar aan de Kamer gepresenteerd worden door middel van een heldere meerjarige budgettaire overzicht-*

*tabel, conform de vereisten van de Regeling grote projecten en zoals dat al enkele malen eerder is verzocht?*

Het budget betrof tot nu toe enkel een bijdrage aan de proceskosten RRAAM voor alle activiteiten om te komen tot een Rijksstructuurvisie. Met de toevoeging van een rijksbijdrage voor de Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA) is een beter overzicht op zijn plaats. Daarom zal in het MIRT projectblad van RRAAM een totaal overzicht komen van de beschikbare budgetten. Daarnaast zal in de IF-begroting 2013 bij de beschrijving van RRAAM worden verwezen naar de beschikbare Rijksbudgetten en hun plaats in de begroting.

10

*Op welke wijze is Almere betrokken bij de uitwerking van de verstedelijkingsvariant Hollandse Brug? Wordt er gebruik gemaakt van de kennis van de gemeente Almere? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?*

Zoals in de basisrapportage RRAAM (TK-stuk 31 089 nr. 83) is aangegeven wordt de uitwerking van het Hollandse Brug alternatief door het Rijk gedaan. Bij de uitwerking is maximaal gebruik gemaakt van resultaten, kennis en ervaringen die zijn opgedaan in het gezamenlijk met de regio uitgevoerde studie naar lange termijn maatregelen ten behoeve van de RAAM-brief. Ook is geput uit verstedelijkingsconcepten die door marktpartijen zijn opgesteld in opdracht van de werkmaatschappij Amsterdam Almere. Daarnaast heeft op gezette tijden in het proces zowel ambtelijke als bestuurlijke terugkoppeling plaatsgevonden en is bij diverse werksessies voor het Hollandse Brug alternatief gebruik gemaakt van de bij de regionale partijen aanwezige kennis en expertise.

11

*Wat vindt de gemeente Almere van de Hollandse Brugvariant?*

Antwoord 11

De gemeente Almere zet, in lijn met de uitwerkingen die tot het concept Almere 2.0 hebben geleid, in op een westwaartse ontwikkeling van Almere in combinatie met een IJmeerverbinding. De gemeente heeft zich geen voorstander getoond van het Hollandse Brug alternatief als invulling van de drievoudige ambitie.

12

*Wordt er, mede gelet op het feit dat in de uitwerking van de Hollandse Brugvariant vooralsnog wordt uitgegaan van het zogenaamde «kort volgen», ook een variant uitgewerkt waarbij verdubbeling van het spoor noodzakelijk is? Zo nee, waarom niet?*

Op basis van onderzoek naar maatregelen voor de middellange termijn is in het Bestuurlijk Overleg OV SAAL van 13 april 2011 gezamenlijk met de regio geconstateerd dat er twee kansrijke varianten zijn waarmee invulling kan worden gegeven aan de ambities van hoogfrequent spoorvervoer op de OV SAAL corridor, de zogenaamde varianten C en E». Beide varianten zijn ten grondslag gelegd aan de uitwerkingen van zowel het Hollandse brug als het IJmeeralternatief in het kader van RRAAM. Beide varianten veronderstellen kort volgen. Eén van varianten bevat een gedeeltelijke spoorverdubbeling op de Flevolijn. De gedeeltelijke spoorverdubbeling zoals opgenomen in variant E» is nodig om de beoogde dienstregeling van deze variant te kunnen faciliteren en staat in beginsel los van de noodzaak van kortere opvolgtijden. Uit het onderzoek naar de middellange termijn maatregelen is gebleken dat alle varianten zonder kort volgen buiten de budgetaire kaders vallen (zie TK-brief van 14 april 2011, 32 404, nr. 38).

13

*Welke stappen zullen er gezet worden als «kort volgen» geen goede optie blijkt? Kan dit consequenties hebben voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse? Zo ja, welke?*

Het realiseren van kortere opvolgtijden draagt er toe bij het spoor beter te benutten en betrouwbaarder te maken en voldoende capaciteit te bieden op deze drukke corridor. Er is een reeks aan maatregelen mogelijk om kortere opvolgtijden te realiseren. Het gaat derhalve niet om de vraag of kort volgen wordt ingevoerd, maar in welke mate precies maatregelen moeten worden toegepast om de wenselijke kortere opvolgtijden te realiseren. Dit vraagstuk speelt met name rondom de twee kansrijke middellange termijn varianten voor hoogfrequent spoorvervoer C en E«. In de MKBA wordt zowel in het nulalternatief als in de projectalternatieven uitgegaan van deze OV SAAL middellange termijn varianten. In de MKBA wordt niet onderzocht wat er zou gebeuren wanneer de met deze varianten beoogde kwaliteit en capaciteit er, om welke reden dan ook, anders zou uit zien.

14

*Bent u bereid in de vervolgstudies en de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor het project Openbaar Vervoer – Schiphol Amsterdam Almere Lelystad lange termijn ook een geoptimaliseerde faseringsvariant van de nieuwe IJmeermetro mee te nemen met elementen van de Hollandse Brugvariant, waarbij wordt aangesloten bij het tempo van de ontwikkeling van Almere West? Deelt u de mening dat een dergelijke faseringsvariant met de volgende drie onderdelen mogelijk een gunstigere maatschappelijke kosten-batenverhouding oplevert dan de nu voorgestelde drie varianten die verder worden onderzocht?*

*Faseringsvariant IJmeermetro met in fase 1:*

- *uitbreiding capaciteit op het spoor (waaronder spoorverdubbeling tussen de Almeerse stations)*
- *metroverbinding Diemen-IJburg als eerste schakel van de IJmeermetro welke door het korte traject eerder in gebruik kan worden genomen dan het hele traject van de IJmeermetro*
- *Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbindingen binnen Almere (HOV-bus of lightrail of metro) zodanig realiseren dat deze later eenvoudig kunnen worden omgebouwd tot IJmeermetro (dus conform tracé IJmeermetro, volledig vrijliggende baan zonder gelijkvloerse kruisingen)*

Op dit moment vindt effecten-onderzoek plaats naar de verschillende RRAAM-alternatieven. Deze alternatieven vormen de zogenaamde «hoeken van het speelveld». Wat betreft de uitbreiding van de capaciteit van het spoor wordt bij de alternatieven uitgegaan van OV SAAL Middellange termijn met de varianten C en E». Eén van die varianten (E») kent een gedeeltelijke spoorverdubbeling op de Flevolijn.

Het kabinet zal op grond van de informatie uit de onderzoeken en de consultatie een besluit nemen. De fasering zal naar verwachting een belangrijk onderdeel van de besluitvorming zijn. Door de investeringsbeslissingen in de tijd te zetten, wordt de financierbaarheid vergroot en de risico's verkleind. Door aan te sluiten op de behoefte en mee te bewegen met de vraag worden desinvesteringen voorkomen. De keuze voor de in het kader van OV SAAL te zetten stap op de middellange termijn zal, zoals in brief TK van 14 april 2011, TK 32 404, nr. 38 is aangegeven, in samenhang met de keuzes in het kader van RRAAM worden gemaakt. Op de vraag hoe de fasering er uit zou kunnen komen te zien kan nu nog niet vooruit worden gelopen. Wel kan ik u toezeggen dat ik bij mijn faseringsvoorstel zal ingaan op de hier genoemde faseringsonderdelen (gebruik spoor, ontsluiting Diemen -IJburg en HOV in Almere).

15

*Verwacht u dat de kosten-batenverhouding aanzienlijk zal verbeteren als gevolg van de lagere kosten en hogere vervoerswaarden, die voortkomen uit de ontwerpen en business cases van de drie consortia van marktpartijen voor een nieuwe IJmeerverbinding?*

Ik verwacht een betere verhouding tussen baten en kosten. De kosten zijn aanzienlijk lager dan van het publieke referentiaalalternatief. Het is de vraag hoe hoog de baten en de verhouding tussen kosten en baten zal zijn. In de maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt dit berekend en deze komt naar verwachting in juli 2012 beschikbaar.

16

- a. *Kunt u aangeven waarom u de vervoerswaarde van een eventueel kruisstation Diemen alleen beoordeeld heeft vanuit het perspectief van de IJmeermetro?*
- b. *Deelt u de mening dat een integrale analyse nodig is van spoor + metro + onderliggend openbaar vervoer?*
- c. *Deelt u de mening dat een eventueel kruisstation in combinatie met metrobediening in plaats van spoorbediening van het bestaande station Diemen-Zuid betekent dat er mogelijk geen stoptreinen meer nodig zijn op de Zuidas tussen Weesp en Duivendrecht (en mogelijk ook niet meer tussen Duivendrecht en Amsterdam Zuid), waardoor er meer capaciteit komt voor intercity's en mogelijk minder investeringen nodig zijn op het spoor?*

a. en b.

Bij de beoordeling van de vervoerswaarde van «kruisstation Diemen» is zowel de metro als het spoor bekeken. De vervoerswaarde van het kruisstation is beoordeeld op basis van een analyse van het aantal in- en uitstappers van de metro en de trein. Zonder metro hebben de 2 treinstations in de Diemen ca. 19 000 in- en uitstappers per dag in 2030. Als er een metro wordt toegevoegd in Diemen-Zuid, dan daalt het aantal treinreizigers naar ca. 11 000 voor beide stations. Indien er een kruisstation wordt aangelegd en de trein halteert niet meer op de bestaande stations in Diemen, dan zijn er ca. 12 000 treinreizigers en 14 000 metroreizigers.

c.

Nee, er is een sprinterdienst nodig om de stations Weesp, Diemen Zuid, Duivendrecht en RAI te bedienen. Het vervallen van één station en in plaats daarvan het aanbieden van een andere modaliteit met andere kwaliteiten en andere overstapmogelijkheden is geen goede zaak voor de reizigers. Deze sprinterdienst maakt bovendien een goede overstap mogelijk in Weesp, waardoor reizigers in alle richtingen (het Gooi, Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid en Flevoland) hun bestemming kunnen vinden. Deze sprinterknoop is een belangrijk kwaliteitsaspect van de dienstregeling.

17

*Kunt u aangeven wat een kruisstation Diemen bij benadering betekent voor het totale aantal reizigers per spoor en metro voor zowel de situatie met kruisstation als zonder kruisstation?*

Zie antwoord vraag 16.

18

*Bent u bereid voor de Bijlmertak ook een variant te onderzoeken waarbij de Bijlmertak wordt verzorgd via het spoor (rechtstreekse verbinding Weesp-Amsterdam Bijlmer)?*

Nee, dit onderzoek heeft reeds plaatsgevonden en deze variant is niet kansrijk voor het vervolgproces gebleken. In het overleg met de kamer van 20 december 2011 heb ik dit reeds aangegeven (zie TK 31 089, nr. 91). In het rapport «Onderzoek alternatieven via de Hollandse brug» van december 2011 is hierover gerapporteerd. In de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen is de volgende conclusie getrokken: «Een directe verbinding heeft een positief effect op de bereikbaarheid, de groei van het aantal reizigers is circa 2 500 per etmaal. De kosten bedragen circa € 275 mln. De groei van het aantal reizigers is alleen mogelijk in combinatie met een frequentieverhoging. De kosten van de frequentieverhoging moeten in deze variant ook worden meegenomen. Totale kosten bedragen dan indicatief € 800 mln. De kosten en baten wegen niet tegen elkaar op. Conclusie: De directe verbinding valt af.»

19

- a. *Kunt u de hoge investeringskosten voor het kruisstation Diemen onderbouwen? Wat zijn de gehanteerde uitgangspunten en welke kostenposten zijn hierin meegenomen?*
- b. *Wat zijn de minimale kosten uitgaande van een sobere uitvoering van dit station?*

Op basis van een sobere uitvoering van dit station kan de raming worden bijgesteld naar € 39 mln. Hierin zijn de volgende posten opgenomen: bouwkosten (voorbereiding, roltrappen, hellingbaan, perrons, overkapping, bovenbouw en kabels en leidingen), diverse opslagen (uitvoeringskosten, faseringskosten, object- en project onvoorzien, winst en risico, ingenieurskosten, scheefte en BTW) en een post voor het buitengebruik stellen van het spoor. Niet inbegrepen zijn de afschrijving en de eventuele sloopkosten van de oude stations. In mijn brief over het Kruisstation (bijlage bij de tweede Voortgangsrapportage RRAAM, TK 31 089, nr. 92) heb ik een raming van de kosten gegeven van € 52 mln. Bij nadere controle bleek hier een dubbeltelling in te zitten.

20

*Is tolheffing onderdeel van het vervolgonderzoek dat door Mott MacDonald en Movares wordt uitgevoerd?*

In het vervolgonderzoek naar de gecombineerd weg-fietsverbinding is door Mott MacDonald een ontwerp gemaakt. Movares heeft op basis van dit ontwerp een kostenraming opgesteld. In het verkeersonderzoek wordt bepaald hoeveel motorvoertuigen van deze verbinding gebruik zullen maken. De eventuele opbrengsten van tol kunnen op basis van het eerdere onderzoek van Goudappel Coffeng in voldoende mate worden ingeschat (zie TK 31 089 nr. 88). Daar kwam uit dat er maar een beperkte mate van tol mogelijk is omdat automobilisten kunnen kiezen voor een tolvrije route over de A6/A1/A9.

21

*Wat zijn de te halen mijlpalen van afzonderlijke acties en onderdelen in het RRAAM-project? Welke besluitvormingsmomenten (go/no go) worden onderscheiden, op welke wijze wordt de Kamer daarbij betrokken en welke beïnvloedingsmogelijkheden heeft de Kamer daarbij (onder andere aangaande het Integraal Afsprakenkader)?*

Er zijn binnen RRAAM een aantal momenten met belangrijke mijlpalen te onderscheiden:

- Eind 2011: de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) is gereed en er is een keuze gemaakt voor de nader te onderzoeken alternatieven en varianten.

- juli 2012: oplevering planMER, MKBA, passende beoordeling, aanvullend effectenonderzoek en Beoordelingskader.
- Eind 2012: ontwerp Rijksstructuurvisie

De Tweede Kamer wordt halfjaarlijks op de hoogte gehouden via de Voortgangsrapportages Groot Project RRAAM. Voor zover er sprake is van go/no-go momenten is dat pas aan de orde ten tijde van de totstandkoming en vaststelling van de Rijksstructuurvisie.

22

*Op welke wijze vindt democratische controle plaats van de besluiten die het Rijk en de regio nemen over de verstedelijking en programmering van woningbouw? Wie neemt uiteindelijk de beslissing?*

In het kader van het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) spreken Rijk en regio jaarlijks met elkaar over gebiedsopgaven en ruimtelijke plannen in Nederland, waaronder voor de regio Noordwest-Nederland. Daarin worden afspraken gemaakt over de regionale en rijksinvesteringen op het gebied van een toekomstbestendige ruimtelijke inrichting van ons land. Ten behoeve van dit overleg worden gebiedsagenda's opgesteld, waaronder die voor Noordwest-Nederland en voor Utrecht, met daarin opgenomen een visie op de ruimtelijke ontwikkeling en de daaruit voortvloeiende projecten en programma's. Daarmee vormt de agenda zowel de onderlegger als de visvijver om in MIRT-kader tot integrale, gebiedsgerichte afspraken tussen overheden te komen. De verstedelijkingsopgave vormt daar, naast andere ruimte vragende functies als infrastructuur en bedrijvigheid, een belangrijk onderdeel van.

Na elk bestuurlijk overleg worden de resultaten ervan aan uw Kamer aangeboden. Dit is laatstelijk gebeurd op 2 december 2011 (TK 33000-A nr. 20) na het bestuurlijk overleg dat in het najaar 2011 heeft plaatsgevonden. Ook de eerder genoemde gebiedsagenda's zijn aan uw Kamer aangeboden. Op deze wijze betrek ik u intensief bij de afspraken die ik met de regio maak over de inzet vanuit de overheden in relatie tot afspraken over o.a. de verstedelijking en de programmering van woningbouw in de regio. De uiteindelijke beslissing over waar wel en niet gebouwd wordt, vindt plaats binnen gemeenten. Daar vindt ook de democratische controle plaats.

23

*Wie stelt precies de vraag naar woningen vast? Op basis van welke gegevens wordt dat gedaan?*

Er zijn veel verschillende factoren die de vraag naar en het aanbod van woningen bepalen. Daarbij kunt u denken aan de invloed van demografische ontwikkelingen (geboorte en sterfte), de binnen- en buitenlandse migratie, ontwikkelingen als gezinsverduunning, de inkomensontwikkeling, de beschikbaarheid van financieringsmogelijkheden om een woning te kopen, ontwikkelingen in de huursector, de voorkeuren voor woonmilieus, leegstand of krapte in de reeds bestaande woningvoorraad en of er veel of weinig nieuwe woningen worden gebouwd in een bepaalde periode. Er is dus sprake van een markt van vraag en aanbod naar woningen, die door vele factoren wordt beïnvloed.

Veel instanties, bedrijven en overheden betrokken bij en actief op de woningmarkt doen onderzoek naar de verwachte ontwikkelingen in die markt in de toekomst; zoals de ontwikkeling van de woningbehoefte. De genoemde vraag en aanbod factoren spelen in die onderzoeken in meer of mindere mate een rol afhankelijk van het doel dat de opdrachtgever van het onderzoek nastreeft en de beschouwingstermijnen.



Onderzoek heeft ook in het kader van het RRAAM-programma plaatsgevonden op verzoek van uw Kamer (motie De Rouwe (TK 31 089, nr. 80)), te weten: «Houdbaarheid woningbehoefteprognoses Noordvleugel» TK 31 089 nr. 88). Dit onderzoek geeft inzicht in de houdbaarheid van woningbehoefte prognoses op de langere termijn. Mede op basis van dit onderzoek worden bijvoorbeeld de bij vraag 22 genoemde Gebiedsagenda's opgesteld en afgestemd en worden gemeentelijke bestemmingsplannen voorbereid.

24

*Hoe ziet de economische agenda er uit, die volgens het position paper «Almere Werkt» van de gemeente Almere en de provincie Flevoland jaarlijks wordt vastgesteld?*

Bijgevoegd ontvangt u het Programma voor het economisch offensief Almere, «Almere Werkt!», zoals dat is vastgesteld door de gemeente Almere en de provincie Flevoland<sup>1</sup>. Hiermee is invulling gegeven aan de afspraak uit het Integraal Afsprakenkader (IAK). Gemeente en provincie beschrijven in het programma dat de gemeente Almere dit programma niet kan uitvoeren zonder steun van anderen. Het vergt een gezamenlijke inspanning van drie overheden: Rijk, provincie Flevoland en gemeente Almere, waarbij eenieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheden en mogelijkheden bijdraagt. In dit kader vindt daarom onder meer periodiek overleg plaats tussen de gemeente Almere, de provincie Flevoland en het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) aan de hand van een gezamenlijke jaarlijkse inhoudelijke agenda, om vanuit het ministerie zo mogelijk bij te dragen aan het realiseren van onderdelen van het programma. Jaarlijks wordt verantwoording afgelegd over de voortgang van het programma aan gemeenteraad, provinciale staten en Tweede Kamer.

25

*Gaat de Noord-West 380KV-verbinding onderdeel uitmaken van de op te stellen structuurvisie? Zo nee waarom niet?*

Nee. TenneT heeft het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie per brief geïnformeerd over een wijziging van de scope van het project NoordWest 380 kV. In deze brief geeft TenneT aan dat uit de analyse die is uitgevoerd in het kader van het Kwaliteits- en Capaciteitsdocument 2011 is gebleken dat slechts een beperkte vergroting van de capaciteit benodigd is tussen Lelystad en Diemen. Deze beperkte vergroting van de capaciteit kan plaatsvinden zonder fysieke ingrepen aan masten of geleiders. De huidige masten en geleiders kunnen in gebruik blijven. Daardoor is het niet langer noodzakelijk om een nieuwe inpassing te vinden voor de verbinding tussen het station bij Lelystad en het station bij Diemen. Het project in dit deelgebied is daarmee beëindigd. De NoordWest 380kV-verbinding zal geen onderdeel uitmaken van de op te stellen rijksstructuurvisie.

26

*Wat betekent een eventuele vertraging van een paar weken, die u noemt in uw aanbestedingsbrief van 30 maart 2012 (Kamerstuk 31 089, nr. 92), voor het gehele project RRAAM?*

De consequentie van het meenemen van het Zuidelijk tracé-alternatief is dat er ook voor dit alternatief op tijd gegevens beschikbaar moesten zijn voor het doorrekenen in planMER en MKBA en dat het doorrekenen zelf ook extra tijd in beslag zou nemen. Tot nu toe heeft een vertraging zich echter niet voorgedaan en lijkt het de planning van het uitbrengen van de concept Rijksstructuurvisie niet te beïnvloeden.

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

27

*Kunt u in de volgende voortgangsrapportages de hoofdlijnen en conclusies van alle onderliggende stukken, die als bijlage bij de voortgangsrapportage worden verzonden en eerder via brieven aan de Kamer zijn verzonden, ook in de voortgangsrapportage zelf opnemen?*

In de Voortgangsrapportages wordt gerapporteerd over de resultaten van de afgelopen periode, waarbij de hoofdlijnen van de achterliggende rapporten kort en bondig worden opgenomen en de kamer daarnaast volledig wordt geïnformeerd door het toesturen van de bijbehorende achterliggende rapporten. Daarnaast wordt uw Kamer indien nodig tussentijds op de hoogte gebracht van actuele zaken.

28

*Hebben de verschillende alternatieven IJmeerverbinding en Hollandse Brug en de verschillende varianten ten aanzien van de toekomstbestendig ecologisch systeem invloed op elkaar?*

Ja. Op dit moment wordt in de Plan MER en bijbehorende Passende Beoordeling onderzocht wat de effecten van de verschillende alternatieven en varianten op het ecosysteem en de instandhoudingsdoelstellingen voor het Markermeer-IJmeer en omringende natuurgebieden zijn. Ook de effecten van de verschillende maatregelen voor het Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem (TBES) en de daarin aangebrachte fasering worden onderzocht. Op basis daarvan brengt de Passende Beoordeling in beeld wat de totale gevolgen van elk alternatief in combinatie met de verschillende TBES – fasen en eventuele aanvullende mitigerende maatregelen voor de instandhoudingsdoelstellingen zijn.

29

*Wanneer wordt de opdracht opgeleverd, die uitgevoerd wordt door Mott MacDonald en Movares om respectievelijk het ontwerp en de business case van het geïntegreerde IJmeeralternatief en de varianten uit te werken?*

De opdracht is opgeleverd en wordt gebruikt in het effectenonderzoek (MKBA en PlanMER). Naar verwachting komt dit effectenonderzoek in juli 2012 beschikbaar. De onderliggende rapporten zijn opvraagbaar.

30

*Wat is het tijdspad van de marktvraag die parallel aan de andere werkzaamheden en het milieueffectrapportage traject worden uitgevoerd?*

De resultaten van de marktvraag Ecologie RRAAM zullen medio juli 2012 door de marktpartijen opgeleverd worden. Daarna volgt een fase van beoordeling van deze plannen om zo te bezien welke elementen toegevoegde waarde hebben voor een verder vervolg.

31

*Kunt u per top risico aangeven wat de kans en het gevolg zijn, wat de beheersmaatregelen zijn en wat het restrisico is in tijd, kosten en kans?*

De kans en het gevolg van bijna alle top risico's zijn voor een belangrijk deel te bepalen met behulp van het lopende onderzoek en het resultaat van de consultatiefase die binnenkort start. Met de planMER en Passende Beoordeling is bijvoorbeeld het juridische risico niet voldoen aan Natura 2000 te bepalen en de kostenramingen zijn voor het risico onvoldoende middelen van belang. Het risico draagvlak voor de onderzoeksgegevens en onvoldoende steun voor de ambitie zal in consultatiefase naar voren komen. In de volgende voortgangsrapportage wordt op basis van de

meest actuele gegevens nader ingegaan op de toprisico's, inclusief kans/gevolg, beheersmaatregelen en restrisico.