

Vergaderjaar 2010–2011

31 089

Urgentieprogramma Randstad

Nr. 78

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 9 december 2010

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD) (voorzitter), Slob (CU), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), Huizing (VVD) en Leegte (VVD).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Karabulut (SP), Agema (PVV), El Fassed (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Van Bommel (PVV).

² Samenstelling:

Leden: Bijleveld-Schouten (CDA), Slob (CU), Omtzigt (CDA), Van der Veen (PvdA), Neppérus (VVD), Van Gerven (SP) (voorzitter), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Tony van Dijk (PVV), Ouwehand (PvdD), Ten Broeke (VVD), Ouwehand (PvdA), Heijnen (PvdA), Bashir (SP), Sap (GroenLinks), Harbers (VVD), Plasterk (PvdA), Groot (PvdA), Van Bommel (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Van Vliet (PVV), Mulder (VVD), Dijkgraaf (SGP), Verhoeven (D66) en Koolmees (D66).

Plv. leden: Van Hijum (CDA), Rouvoet (CU), Knops (CDA), Vermeij (PvdA), Ziengs (VVD), Gesthuizen (SP), Haverkamp (CDA), Gerbrands (PVV), Van Beek (VVD), Thieme (PvdD), Monasch (PvdA), Irrgang (SP), Halsema (GroenLinks), Hamer (PvdA), Kuiken (PvdA), Graus (PVV), Van Gent (GroenLinks), Beertema (PVV), De Boer (VVD), Van der Staaij (SGP), Pechtold (D66) en Koşer Kaya (D66).

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ en de commissie voor de Rijksuitgaven² hebben op 17 november 2010 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 24 september 2010 houdende de kabinetsreactie Uitgangspuntennotitie Groot Project RRAAM (31 089, nr. 76);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 25 augustus 2010 houdende een reactie naar aanleiding van de motie-Linhard over de Rijksbesluiten Amsterdam Almere Markermeer om de robuustheid van de natuur te realiseren (31 089, nr. 74).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Snijder-Hazelhoff

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven, Van Gerven

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Sneep

Voorzitter: Koolmees
Griffier: Snee

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Koolmees, Aptroot, Van Tongeren, De Rouwe, Van Dekken, Jansen, Dijkma

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet de leden van de commissie en de minister alsmede de mensen op de publieke tribune van harte welkom en geef eerst het woord aan mevrouw Dijkma als rapporteur van deze commissie om een algemene inleiding te geven. Vervolgens geef ik het woord aan de leden van de commissie voor de inbreng van de verschillende fracties.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter. Ik wil een aantal vragen stellen aan de minister en eigenlijk ook aan de regering, maar die vertegenwoordigt zij hier. Ik ga ervan uit dat zij zich vooral zal opstellen als coördinerend minister. Dat is meteen mijn eerste punt. Er zijn bij het Groot Project veel departementen betrokken. Ik kan mij goed voorstellen dat die niet allemaal aanwezig zijn. Een van de punten die opvalt is evenwel dat er een integraliteit in het voorstel zit die vraagt om brede betrokkenheid. Het is voor de Kamer belangrijk dat zij in relatie tot de rapportage niet alleen op de hoogte wordt gebracht van bijvoorbeeld de ontwikkelingen op de woningmarkt of in de infrastructuur, maar ook van de sociaaleconomische kant van de zaak. Ik vraag de minister of de integraliteit van het hele project door haar wordt gezien.

Daaraan voorafgaand is een andere vraag relevant. De voorganger van deze minister heeft namens de regering samen met de regio's een akkoord gesloten en afspraken gemaakt in het RRAAM-kader. De vraag is of de minister van plan is om het project zoals is afgesproken voort te zetten. Bij het aantreden van een nieuwe regering vindt er altijd een nieuw wegingmoment plaats. Ik kan mij voorstellen dat de minister daarvan gebruik heeft gemaakt. Ik ben benieuwd naar de opvattingen van de regering over RRAAM en de wijze waarop deze regering daarmee verder wil gaan. Ik hoor graag van de minister een meer algemene visie op wat er voorligt en of zij van plan is om daarmee verder te gaan.

De ambassadeur, de heer Meijer, heeft een aantal kritische noten gekraakt over het financieel kader. Hij heeft in een brief geschreven dat er eigenlijk geen financieel instrumentarium is. De Kamer heeft natuurlijk de nodige ervaring met grote projecten en in dat verband is bekend dat het noodzakelijk is om een kader te hebben waarbinnen de financiële afspraken worden gemaakt. De vraag aan de minister is om een reactie te geven op de brief van 6 mei 2010 aan het kabinet. Welke visie heeft de minister op de kritiek van de ambassadeur op het ontbreken van het financieel instrumentarium?

Het volgende punt betreft de Ontwerp Rijksstructuurvisie. Het richtpunt in het Groot Project is de Ontwerp Rijksstructuurvisie en de resultaten van de werkmaatschappijen in 2012. Het is voor ons eigenlijk onhelder in hoeverre, en in welk afwegingskader, er spelregels zijn die worden gehanteerd in de besluitvorming over de producten die die werkmaatschappijen zullen opleveren en de wijze waarop deze uiteindelijk in de Ontwerp Rijksstructuurvisie terug te zien zijn. Is dat conform de Elverding-aanpak? Wat gebeurt er als werkmaatschappijen producten niet opleveren conform afspraak? Hoe kijkt de regering daarnaar? Het is een programma waarvoor ook de regio verantwoordelijkheid draagt, ook financieel. Wat gebeurt er indien de regio de afspraken niet nakomt? Ook dat horen wij graag. Het parlement kijkt uiteraard naar de minister, maar de minister kijkt vast ook naar de regio. Welke instrumenten heeft de minister om de regio aan de afspraken te houden?

Ik kom ten slotte te spreken over de wijze en de frequentie van de informatievoorziening. De eerste voortgangsrapportage komt op 1 oktober 2011. De basisrapportage gaat daaraan vooraf. De Kamer wordt daarvoor op de hoogte gehouden via brieven en uitkomst van bestuurlijke overleggen. De vraag is hoe de minister zelf de wijze van informatievoorziening in de richting van de Kamer voor zich ziet. Is de frequentie die nu voorzien is voldoende? Ziet de minister andere kwesties die aandacht verdienen? Ik begrijp dat de minister zo nodig vaker een brief kan sturen, maar wat is haar oordeel daarover? Dit zijn de wat algemene en naar ik hoop gedepolitiseerde punten – ik heb daarvoor in elk geval erg mijn best gedaan en dat valt niet mee – vanuit de Kamer.

De **voorzitter**: Dank u wel voor uw werk als rapporteur in deze fase van het Groot Project. Ik geef nu graag de fracties de ruimte om vragen te stellen aan de minister. Ik stel een spreektijd voor van drie minuten en geef allereerst het woord aan de heer Aptroot van de VVD-fractie.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik herinner eraan dat het Groot Project is aangemerkt op aanraden van collega Linhard van de PvdA-fractie. Ik ben haar daarvoor dankbaar want het is naar mijn mening goed om als Kamer de vinger aan de pols te houden en een en ander in samenhang te bekijken. Ik ben ook blij dat een collega van dezelfde politieke kleur rapporteur is. Ik zou bijna zeggen: laten wij mevrouw Dijksma op alle onderdelen rapporteur maken want zij doet dat goed en is veel rustiger dan als zij namens de fractie spreekt. Dat is ook een groot project om het op die manier te doen.

Voorzitter. Wij vinden het een geweldig project maar wij hebben wel zorgen. Het essentiële is dat het zoveel omvat dat goed moet worden bekeken dat een en ander goed wordt afgewogen. Het valt op dat wij met vier werkmaatschappijen te maken hebben. Als deze te los gaan functioneren, want ze hebben eigenlijk maar één kleur bril op – zij zijn op één ding gericht – dan kan het misgaan. Mijn vraag is dan ook hoe goed er wordt afgestemd tussen de werkmaatschappijen. Het tweede punt betreft de belangen van de vier werkmaatschappijen. Voor elk bijzonder terrein – Almere 2.0, het openbaar vervoer, het ecologisch systeem, de ontwikkeling A6 zone Almere/Oosterwold – is een eigen werkmaatschappij met een eigen belang. Er zijn echter ook andere belangen, zoals de weginfrastructuur, toerisme en recreatie, die daar niet bij zitten. Hoe worden de belangen van de vier werkmaatschappijen op elkaar afgestemd en hoe nemen wij de andere belangen daarin mee? Een afweging moet plaatsvinden op ministerieel niveau maar ook door andere overheden. Hoe gaat dat? Hoe is de verantwoordelijkheids- en beslissingsbevoegdheid afgebakend? Hoe regelen wij dat?

Ik benadruk dat ik toerisme en recreatie belangrijk vind. Juist in dit drukke deel van de Randstad is in een gebied waarin de stad enorm groeit, dichtbij de hoofdstad van het land, veel groen en veel water. Daar wordt al veel gerecreëerd. Dat is belangrijk voor de leefbaarheid in het gebied en dat moet kunnen toenemen. Hoe regelen wij dat?

Met het Groot Project zijn miljarden overheidsinvesteringen gemoeid maar ook vele miljarden privaat geld. Ik sluit mij op dit punt aan bij de vragen over het financieel instrumentarium. Houden wij dat in de hand? Op het punt van de private investeringen is de huidige economische situatie en de gewijzigde woningbehoefte van belang. Er is nu duidelijk minder mogelijkheid om woningen af te zetten. Wordt daarmee bij het opstellen van de plannen rekening gehouden? Is er een nieuwe woningbehoefteraming zodat wij weten wat er in het gebied kan worden weggezet? Wij maken heel veel planologisch mogelijk maar wat kan er worden weggezet? Wordt het zodanig ingericht dat er stapsgewijs ontwikkeld kan worden zodat als het langer duurt, de gemeente Almere, de provincie of het Rijk met grote financiële stroppen komen te zitten?

Dit waren mijn opmerkingen. Op zich staan wij tegenover het project en met name de schaa sprong Almere heel positief. Het moet gebeuren.

De heer **Van Dekken** (PvdA): Voorzitter. Wij zijn vanzelfsprekend een groot voorstander van dit project want anders had mevrouw Linhard in de vorige periode dat niet voorgesteld. Het is wel belangrijk om dat nog eens te zeggen. Het is voor ons van belang dat de stad leefbaar wordt en er een goede mix van goedkopere en duurdere huizen komt. Wij vinden verder een goede ov-verbinding van belang. Ook moet er het nodige aan natuurontwikkeling worden gedaan. Almere heeft grootse plannen voor een Natura 2000-gebied. Er moet een gebied komen dat robuust genoeg is om menselijke verstoring aan te kunnen. Ik voeg daaraan de volgende termen toe: innovatief, spannend en vooral noodzakelijk. Almere moet verder niet alleen een woongebied zijn. Er moet ook worden gekeken naar de wijze waarop onderwijs en werkgelegenheid worden gecreëerd. Het plan kost veel geld en energie. Ik stel daarover graag enkele vragen aan de minister. Ik verzoek haar in elk geval om direct de regie te nemen. Verder hoor ik graag wat zij van plan is. Kortom, hoe kijkt de minister precies tegen dit project aan? Onderschrijft zij de ambitie en de noodzaak ervan?

Het kunnen sturen is erg belangrijk bij een dergelijk project. In het verleden is wel vaker gebleken dat delen van projecten op afstand worden gezet. De OV-chipkaart is daarvan een fraai voorbeeld. Dat mag hier niet gebeuren. Ik vraag de minister ook of zij vindt dat zij eindverantwoordelijke is en dat zij daarom op hoofdlijnen moet kunnen sturen. Als zij die mening is toegedaan, op welke manier wil zij dan daaraan vormgeven? Ik stel nog een paar andere vragen. Op welke manier gaan wij straks een keuze maken uit de resultaten van de werkmaatschappijen? Waarom wordt het sociaaleconomisch kader niet integraal meegenomen in de planvorming? Het gaat immers niet alleen om stenen stapelen maar ook om de mensen die er straks wonen.

Er moet in deze tijden fors bezuinigd worden. Het is dan ook ontzettend lastig om te zoeken naar geld. Ik vraag de minister toch op welke manier zij denkt in de toekomst dat geld bij elkaar te harken. Hoe denkt de minister bijvoorbeeld de marktinvesteringen aan te pakken?

Hoe staat het met de noodzakelijke aanpassingen van het Gemeentefonds en het Provinciefonds?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ook de GroenLinks-fractie vindt dat dit als groot project moet gebeuren. Het moet dan echter wel helemaal worden opgepakt. De schoonheid van het plan zit in het aansluiten van alle elementen op elkaar. Ik ben in een vorig leven ambtenaar geweest en heb mij toen tegen de voorzieningenplanning van IJburg mogen aanbemoenen. De mensen die dat dossier gevolgd hebben, weten wat daar gebeurd is. Ik hoor graag van de minister hoe zij ervoor zorgt dat de verschillende stappen samen worden gerealiseerd. Het klinkt allemaal heel mooi: coördinerend minister, integraal plan. De heer Aptroot heeft daarover ook een paar punten gemaakt. Daarmee staat of valt het project. Mijn buurman zei al dat dat stenen stapelen wel gebeurt, maar hoe zorg je voor kwalitatief goed onderwijs, voor werkgelegenheid, voor kunst en cultuur, die op deze plek echt voor een verbindend vermogen zorgen. Hoe zorg je voor voldoende recreatie in de natuur?

Als ik zo de berichtgeving volg, dan zijn er twee speerpunten waarop ik het project zelf zal volgen. Het eerste speerpunt is vervoer, waarbij ik met name kijk naar de niet-verdubbeling van het spoor waar dat eigenlijk wel zou moeten. De raambrief gaat over de periode van na 2020. Mijn fractie maakt zich echter zorgen over de periode tot 2015 en vlak daarna. Treinen gaan dan korter op elkaar rijden. Iedereen zegt daarvan: als er één trein uitvalt, staat alles stil. Na 2015 moeten er nog meer treinen rijden. Hoe doen wij dat? Er ligt nu 700 mln. klaar voor na 2015 maar mijn fractie

snapt niet waarom wij nu niet doen wat wij straks nodig hebben, namelijk extra spoor tussen Almere-Muziekwijk en Almere-Oostvaarders. Ik geef op een briefje dat de inhaalcapaciteit spaak loopt als wij onze ambities ook maar iets opkrikken op dat gebied.

Het tweede speerpunt is de ecologie, de natuur. Daarvoor zijn mooie plannen ontwikkeld. Adrie Duivesteijn heeft daar ook heel geïnspireerd over verteld. Tegelijkertijd is de mat onder de ehsweggetrokken. Wij hebben allen in de krant kunnen lezen wat er met de Oostvaardersplassen gebeurt. Hoe zorgt de minister ervoor dat er straks niet alleen bewoners komen maar er ook natuur en recreatie is? De kwaliteit van het Markermeer en IJmeer zijn eerder genoemd in deze overleggen. Mijn fractie maakt zich daarover grote zorgen. Zij hoort graag van de minister hoe zij ervoor zorgt, in haar coördinerende rol, dat deze stappen samen opgaan. Ik sluit mij aan bij de vragen die gesteld zijn over het rapporteren, het financieel kader en de aansluiting tussen de vier werkmaatschappijen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank mevrouw Dijksma voor haar inbreng vandaag. Ik steun de heer Aptroot in zijn oproep aan haar om dat vaker te doen. Het is overigens mooi dat de heer Aptroot volgende week een soortgelijke rol vervult. Dat is allemaal heel goed. Ga zo door, zou ik zeggen. Ik dank oprecht voor de inspanningen want het kost toch altijd wel even een paar uurtjes om erin te duiken en die zijn toch maar weer gegeven. Ik dank ook de staf die de notitie voor een deel heeft geschreven. Er zijn heel nuttige dingen opgeschreven, waar ik een paar punten uithaal.

Ik noem vier punten: de regio, de marktinvestering, de bestuurlijke drukte en de hardware en software van onze samenleving. Allereerst over de regio; ik snap natuurlijk dat bij dit project de focus ligt op Amsterdam en Almere. Ik snap ook best dat Almere goed hierin benoemd is; daartoe is alle recht en reden. Tussen Almere en Amsterdam zit echter veel meer. Daartussen zitten ook dorpen en steden als Weesp, Diemen en Ouder-Amstel. Ik pleit ervoor om in de rapportages ook aan de gemeenten aandacht besteden die misschien niet zo groot zijn en niet zo goed zijn in het lobbyen maar wel degelijk meedoen in dit voorstel. Ik vraag de minister om daaraan aandacht te besteden in de rapportage. Ik wijs op de motie die de heer Haverkamp en mevrouw Van der Meij hebben ingediend in 2008. Daarin noemen zij dit punt in relatie tot RRAAM en vragen zij om een goede inpassing in samenspraak met de regio's. Ik hoor graag of die motie kan worden meegenomen in de rapportage. Ik voeg daaraan het volgende toe. Over RRAAM zijn veel moties ingediend. Is het mogelijk om een terugkoppeling van de uitvoering van die moties op te nemen zodat dat integraal kan worden meegenomen?

Over de marktinvesteringen zijn al veel opmerkingen gemaakt. Is de minister bereid om daaraan in haar rapportages expliciet aandacht te besteden? Dat hoeft nu niet te worden uitgekauwd, maar het zou fijn zijn als er een apart hoofdstuk komt over de stand van zaken, over wat nodig is en over wie wat doet.

Ik las een opmerking over de bestuurlijke drukte. Bij grote projecten is het niet de bedoeling dat er meer bestuurlijke drukte komt maar dat er een duidelijke verantwoording komt. Het gaat ons er dus ook niet om dat er meer regels bij komen, maar dat er een betere verantwoording onder komt. Ik vraag de minister om een reactie hierop. Denkt de minister dat met de status van groot project er meer bestuurlijke drukte komt?

Mijn laatste punt is het punt dat mevrouw Dijksma heel terecht heeft aangestipt in haar rapportage: het gaat niet alleen om bakstenen en infrastructuur, maar om een compleet pakket. Dat was de wens van de Kamer en mijn eigen fractie. Ik herhaal de woorden van de minister-president in zijn eerste optreden. Hij zei toen dat wij moeten werken aan de hardware en software in deze samenleving. De hardware is de infrastructuur, de software is bijvoorbeeld onderwijs. Juist de minister-

president benadrukte die integraliteit. Ik zou het een gemiste kans van dit kabinet vinden als direct bij het eerste grote project al gezegd zou worden: ho ho, daarover gaan wij niet. Dan heeft de minister-president de verkeerde woorden gebruikt of dan worden zijn woorden niet gesteund door de ministers. Dat zou echt niet kunnen. Ik doe daarom een klemmend beroep op de minister om de woorden van de minister-president op te nemen in haar verantwoording aan deze Kamer.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik dank mevrouw Dijkma en mevrouw Linhard. Ik heb waardering voor de integrale aanpak, maar mijn fractie constateert tegelijkertijd dat er van die integrale aanpak steeds minder terecht komt. Ik noem twee voorbeelden van zaken die inmiddels afgerangeerd zijn maar naar mijn mening evident behoren tot de schaa sprong van Almere. Ten eerste de bereikbaarheid vanuit Almere van Midden-Nederland, richting het Gooi en Utrecht. Lang niet iedereen uit Almere gaat richting Amsterdam en Schiphol. Veel mensen moeten naar het zuiden. Het is natuurlijk belachelijk om te zeggen dat op dat traject kan worden volstaan met twee treintjes per uur, intercity's die in de praktijk overal stoppen. Dat zou echt een grof schandaal zijn. Ten tweede het Oostvaarderswold; er is straks weliswaar een werkmaatschappij die zich in het kader van het groot project bezighoudt met het Oostvaarderswold, maar dat betreft de huizenbouw aldaar. Dat gaat over geld verdienen. Ondertussen wordt de natuur ernaast, het echte Oostvaarderswold, afgebroken door het kabinet. Ik kan daar eerlijk gezegd niet helemaal bij. Ik vraag de minister of het niet logisch, sterker, de afspraak is, dat als wij heel veel woningen bijbouwen, daarbij ook de bijbehorende natuur geleverd wordt, niet alleen in het water maar ook op het land. Ik kom vervolgens te spreken over het fenomeen van die werkmaatschappijen. Het is prima dat geprobeerd wordt om op een zakelijke en efficiënte manier te werken. Mijn ervaring heeft mij echter geleerd dat het opknippen van belangen kan leiden tot cherry picking, het scheiden van kosten en opbrengsten in verschillende portefeuilles, waarbij in het algemeen de neiging zal bestaan bij werkmaatschappijen om opbrengsten naar voren te halen en kosten voor zich uit te schuiven. Het grote risico daarvan is dat er over tien jaar verdiend is wat verdiend kon worden en een aantal zaken die geld kostten maar maatschappelijk noodzakelijk waren, niet meer wordt gedaan omdat er geen geld meer voor is. Hoe denkt de minister dat te voorkomen? Op het punt van het openbaar vervoer zou Almere er goed aan doen om geen genoegen te nemen met het wat dichterbij zetten van een aantal seinen waardoor er wat meer treinen over bestaande sporen kunnen rijden. Het is natuurlijk evident dat als er tienduizenden woningen bijkomen en de spoorlijn wordt doorgetrokken naar Kampen, wat ook tot extra reizigers zal leiden, er meer infrastructuur voor het openbaar vervoer moet worden gerealiseerd, zeker als straks ook naar Utrecht meer mensen moeten worden vervoerd. De SP-fractie acht het absoluut nodig dat hier zwaarder op wordt ingezet. Deze minister van onder meer infrastructuur zou zich daarvoor hard moeten maken.

Voorzitter: Dijkma

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. Het Groot Project RRAAM gaat over de schaa sprong van Almere en over wat er bij die sprong nodig is om te voorzien in zowel mobiliteit als leefkwaliteit. Wij van D66 hechten veel waarde aan integraliteit en steunen dus dit project.

Veel dank aan mevrouw Dijkma voor haar verhelderende rapport. Mijn fractie deelt de vragen en zorgpunten die daarin naar voren komen. Ik zal kort stilstaan bij een aantal vragen, waar ik nog een keer de nadruk op zal

leggen, en een breder plaatje proberen te schetsen omdat ik daar ook wat vragen over heb.

Allereerst constateert mijn fractie op basis van de stukken van rapporteur Dijkema dat er in de verantwoording van deze projecten onduidelijkheden bestaan. Hoe kan het bijvoorbeeld dat de omvang van de benodigde financiën pas in 2012 worden ingeschat? Waar komen de middelen straks vandaan en in welke verhouding? Wat is er gedaan met de opmerkingen van de heer Meijer hierover? Ook mevrouw Dijkema sprak hier net over. Hoe wordt de Kamer voor 1 oktober 2011 op de hoogte gehouden van tussentijdse stappen?

Dan kom ik op het bredere plaatje. Mijn fractie constateert dat er getimmerd wordt aan een set plannen terwijl er buiten het kader van dit project zowel op het vlak van mobiliteit als op het vlak van leefkwaliteit grote veranderingen plaatsvinden. Ik denk ten eerste aan het schrappen van de plannen voor de kilometerheffing. Wat betekent dat voor de verkeersbehoefte, de luchtkwaliteit en de mobiliteit? Ten tweede denk ik aan het schrappen van het Oostvaarderswold, de geplande verbindingzone voor belangrijke natuurgebieden in de regio, waar ook de heer Jansen het net over had. Wat doet dit met de natuurkwaliteit, de waterberging en de recreatie? Hoe wordt de rol van het gebied als natuurlijke begrenzing van Almere nu ingevuld? Ten derde denk ik aan het instorten van de vastgoedmarkt. Hoe gaan wij private partijen die moeten investeren in dit deel van de schaa sprong enthousiasmeren? Het lijkt mij belangrijk om daar nu aandacht aan te besteden.

Naar het idee van de D66-fractie zullen deze veranderingen een stevige invloed hebben op de randvoorwaarden van het hele project. Daarom vraag ik de minister tot slot: wordt hierop geanticipeerd in het project en, zo ja, welke consequenties heeft dit? Is er reden om de scope van het project te heroverwegen?

De **voorzitter**: Daarmee is een einde gekomen aan de termijn van de Kamer. De minister heeft een paar minuten nodig om zich voor te bereiden. Ik schors de vergadering tot 15.35 uur.

Voorzitter: Koolmees

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Dit Groot Project dat nog niet echt een project is maar nog als project moet starten betekent voor mij een nieuwe vorm van werken. Daarom is het extra interessant om te zien hoe dat gaat. Ik kan mij heel goed voorstellen dat dit voortkomt uit de belangstelling van de Kamer om vroegtijdig mee te kunnen sturen op de stappen die gezet moeten worden in zo'n groot project.

Er zijn mij verschillende vragen gesteld over de scope van het project. Wat houdt het precies in en wat is mijn rol als coördinerend minister? Het is voor mij heel erg belangrijk om die coördinerende rol te vervullen, waarbij ik zorg voor de integraliteit, zonder dat wij – misschien moet ik dat maar specifiek zeggen – binnen het kabinet de verantwoordelijkheden verschuiven. Iedere bewindspersoon houdt zijn eigen verantwoordelijkheid zoals bij KB vastgelegd. Maar ik moet wel coördineren om ervoor te zorgen dat het allemaal in eenzelfde tempo en in eenzelfde tijdsfase bij elkaar komt. Ook moet ik ervoor zorgen dat het op elkaar aansluit want zonder de eindverantwoordelijkheden te hoeven verschuiven, zal de Kamer toch van ons verlangen dat wij met één mond spreken. Als wij daarbij maar enigszins van elkaar afwijken, zal de Kamer binnen no time vragen of wij weer een keertje langskomen. Daarmee is de integraliteit

ook goed georganiseerd. In ieder geval vind ik het heel belangrijk om zaken integraal aan te pakken want alles hangt met alles samen in zo'n traject, even los van het verhaal van de formele verantwoordelijkheden.

Je moet daarbij wel goed kijken wat integrale aanpak van het Rijk is en wat «des regio's» is. Er werden bijvoorbeeld vragen gesteld over hardware en software. En ja, dat is ook heel belangrijk maar je hebt ook hardware en software op rijksniveau, alsook op regionaal niveau. In hetzelfde regeerakkoord en de teksten van de minister-president waar naar wordt verwezen, staat ook heel duidelijk: je gaat erover of je gaat er niet over. Het moet altijd helder blijven dat verschillende bestuursorganen verschillende verantwoordelijkheden hebben. Ik heb de afgelopen periode in mijn korte tijd als minister al drie keer gesproken over dit traject: één keer tijdens het BO MIRT, één keer in een apart BO over RRAAM en nog één keer apart met de burgemeester en wethouder van Almere om hier eens snel wat dieper in te duiken. Daarin spreken wij met elkaar over zaken waaraan wij aan het rekenen zijn maar ook over zaken waaraan zij aan het trekken zijn. Zo is Almere zelf heel druk bezig hogescholen te benaderen om zich daar te vestigen. Almere is met het bedrijfsleven heel hard bezig om de hoeveelheid arbeidsplaatsen te vergroten. Waar wij ondersteunend kunnen zijn, zullen wij dat ook proberen te doen, zonder die rol en taak over te nemen. Overigens heeft mevrouw Dijkma dat vroeger in een andere rol ook wel eens gedaan. Er moet een goede verdeling zijn. Het gaat inderdaad om hardware en software. Zo staat het ook beschreven in het project, zoals in het verleden met elkaar is afgesproken dat het zou gaan. Verder gaat het om een goede stedelijke invulling, om bereikbaarheid en om natuur. Daarmee ziet de Kamer dat het de breedte bestrijkt waar het ooit mee gestart is.

«Wilt doorgaan met het project zoals dat ooit besproken is?» was een expliciete vraag. Als er een nieuw kabinet komt, moet je een en ander altijd opnieuw bekijken omdat je andere financiële afspraken met elkaar maakt en soms nieuwe ideologieën invoert en andere afvoert. Dat geldt ook hier. Ik heb ook van tevoren gezegd: het is misschien niet eens zozeer ideologisch bepaald als wel financieel. Dat weten wij heel goed. Daarbij moeten wij ons afvragen wat de vervolgstap is die wij gaan zetten. Maar ook andere zaken spelen een rol. In de tussentijd heeft de marktwerking ons ook ingehaald. Daarbij gaat het om de volgende vragen. Wat gebeurt er precies op de woningmarkt? Hoe is de woningvraag? Wat wordt er op dit moment allemaal opgeleverd?

Ik heb een extra gesprek gehad met het college van Almere om te vragen: wat betekent dat allemaal en op welke manier kunnen wij zaken in de toekomst gefaseerd opgeleverd krijgen? Als verantwoordelijk coördinerend minister, die ook nog specifiek verantwoordelijk is voor de MIRT-verkenningen, moest ik natuurlijk een beetje weten in hoeverre infrastructurele investeringen samenhangen met de te bouwen woningvoorraad en wanneer dat allemaal zo'n beetje wordt opgeleverd. Het is heel duidelijk aangegeven dat er bij de woningvoorraad de komende jaren een goede fasering mogelijk is. Daardoor kun je ook je infrastructurele besluiten en de beslissingen over wanneer je wat gaat aanleggen, goed faseren. Er zal in ieder geval altijd in het midden worden gestart met woningbouwontwikkeling, in het hart, waar je dan nog met de oorspronkelijke infrastructuur zit.

Ik heb er duidelijk voor gekozen om door te gaan met de verkenningen. Je kunt immers ook zeggen: als er nu niet zo hard gebouwd wordt, moeten wij die misschien maar een tijdje opschuiven en dan komen wij daar over een aantal jaren wel weer op terug. Maar ook gezien de afspraken die wij in het verleden hebben gemaakt, is het heel belangrijk dat wij nu heel

goed boven tafel krijgen wat de woningbouwopgave wordt, hoe het gaat lopen met de andere aspecten, de software die wordt genoemd, en heel specifiek hoe de MKBA er uit gaat zien voor de IJmeerverbinding – in het verleden is de westelijke ontwikkeling namelijk duidelijk aan de orde geweest – wanneer daar nog eens even flink op doorgerekend wordt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dus het commitment om de schaa sprong te blijven steunen is er volledig maar de tijd en eventuele problemen die wij nog tegenkomen, nopen ons om een fasering altijd als mogelijkheid te houden. Maar dat staat de steun die er was om door te gaan op de ingeslagen weg, niet in de weg. Begrijp ik dat goed?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, ik kies er expliciet voor om door te gaan met de verkenningen. Wel moet je de komende twee jaar heel goed kijken naar hoe snel zaken zullen gaan maar ook naar andere ontwikkelingen die zich voordoen. De Kamer heeft in het regeerakkoord kunnen lezen dat er meer ruimte komt voor bouwen op plekken waar tot nu toe barrières zaten. Ik verwacht niet dat dat gigantische effecten zal hebben maar daar zul je toch ook naar moeten kijken. Ik heb ook gezegd tegen de bestuurders: je zult ook goed moeten kijken naar een verdere verbetering van de Hollandse Brug. Je moet dus naast de IJmeerverbinding ook de andere varianten goed uitwerken zodat het kabinet en de Kamer op termijn echt wat te kiezen hebben.

Er is gevraagd naar de rol van andere gemeentes. Daarbij werd de motie-Haverkamp aangeleverd. Dat was fijn want die had ik natuurlijk niet in mijn hoofd zitten. Die motie gaat vooral over de weginfrastructuur, over vraagstukken over A6/A9 en over het feit dat een aantal gemeenten daar toen niet direct bij betrokken was. De toenmalige minister zou hebben gezegd dat er budget was voor eventuele weginpassingen rond die gemeentes. De A6/A9 maakt echter geen deel uit van dit RRAAM-project. De besluiten over de A6/A9 zijn onderweg of bijna onderweg. Ik kan nu niet zeggen hoe een en ander specifiek met de gemeenten geregeld is maar het is in ieder geval geen onderdeel hiervan. De Kamer zal mij daar dus op een ander moment nog eens naar moeten vragen, bijvoorbeeld bij het MIRT-overleg of iets dergelijks.

De heer **De Rouwe** (CDA): Op zich is dat geen probleem. Juist als die besluiten binnenkort onderweg zijn, is het goed om de motie op deze slinkse manier nog even onder uw aandacht te brengen. Maar bent u bereid om alle relevante moties rond RRAAM te betrekken in uw reactie aan de Kamer en een tussenstand aan te geven? Zo heeft de Kamer de samenhang, die wij van u verlangden, en de stand van zaken weer scherp.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is prima. Ik zal dit opnemen in de brief over de basisrapportage.

Er werd ook gevraagd naar de bestuurlijke drukte. Bij een groot project is geen sprake van bestuurlijke drukte. Misschien is er in dit geval wel sprake van ambtelijke drukte want de aanloop vergt aan onze zijde veel extra werk. Tegelijkertijd hopen wij dat dit in de toekomst heel veel werk scheelt omdat dingen daardoor extra goed gegaan zijn. Wij zullen toch even samen moeten uitvinden of dit goed werkt. Ik heb echter niet het gevoel dat dit gaat leiden tot meer bestuurlijke drukte.

De rapportage. Hoe wordt in informatie voorzien? Hoe zie ik dat voor mij? Hoe vaak gebeurt dat? Ieder half jaar wordt gerapporteerd. Ik heb een paar keer gehoord over oktober maar volgens mij wordt de eerste keer al in maart 2011 gerapporteerd. In het MIRT wordt daar ook over gerapporteerd. Daar voert de Kamer met mij nog een debat over. Verder wordt iedere keer gerapporteerd wanneer er iets speelt waarvan de bestuurders het gevoel hebben: hier moet de Kamer echt van op de hoogte worden gesteld want dit levert een probleem op voor het project. Ik hoop dat de

Kamer aan mij de inschatting wil laten wanneer het zwaar genoeg is om aan de Kamer te melden en wanneer het meer een intern vraagstuk is. Ik begrijp echter de aandacht van de Kamer voor dit Groot Project. Ik zal dus goed nadenken over de vraag wanneer je daar zaken over moet zeggen. Ik kom meer specifiek op de uitwerking van de ontwerpprijsstructuurvisie. De VVD-fractie heeft gevraagd wat voor een producten die werkmaatschappijen moeten leveren en hoe ik daarop toezie. Ook werd gevraagd hoe je omgaat met de belangen van andere partijen zoals de weginfra en de recreatie. Dat is juist de essentie van mijn coördinerende rol: ik zorg ervoor dat al die plannen, de verschillende onderzoeken die plaatsvinden, en al die informatie die her en der verzameld wordt, in die rijksstructuurvisie terecht komt. Daar moet de integrale afweging plaatsvinden; daarin worden al die belangen meegenomen.

Als er niet geleverd wordt door de werkmaatschappij of door de regio, dan zal ik eerst de nette weg volgen door ze achter de broek aan te zitten maar op een gegeven moment zal ik ze erop wijzen dat onze budgetten maar één keer uitgegeven kunnen worden en dat het wel zo handig is dat ze hun zaak aanleveren als ze daarvan willen meeprofiteren. Ik denk dat dit wel goed zal gaan. Als het niet gaat, zal het eerder eraan liggen dat het onmogelijk is om al iets op te leveren omdat sommige dingen nu eenmaal complexer zijn dan ze van tevoren lijken.

Dan de grip op de werkmaatschappijen. Die werken in opdracht van de stuurgroep RRAAM. In die stuurgroep zitten zowel het Rijk als de regionale overheden. Wij sturen met elkaar die werkgroepen aan en zouden dus ook vroegtijdig moeten kunnen ontdekken als dingen niet geleverd worden of de mist ingaan. In de basisrapportage en de halfjaarlijkse voortgangsrapportages informeer ik de Kamer ook over de voortgang en de resultaten. Daar zit dus ook de informatie over de werkmaatschappijen in.

De belangen die niet een eigen werkmaatschappij hebben. De Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer gaat ook kijken naar oeverrecreatie, vaarrecreatie en misschien naar sport. Die aanpalende thema's zitten er allemaal in. Weginfrastructuur, toerisme en recreatie zitten in al die werkmaatschappijen verweven. Voor de weginfrastructuur geldt dat sowieso want je kunt wel nadenken over het ontwikkelen van een woonwijk maar als daar vervolgens geen weg ligt of ov is om de wijk uit te komen, dan weet je dat zo'n wijk niks gaat opleveren. Wij maken een plan-MER en een MKBA.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister zegt terecht dat dat er in principe allemaal in zou moeten zitten. Heel grote belangen zoals het aantal woningen en het openbaar vervoer zullen wel worden meegenomen en de weg zal waarschijnlijk ook nog wel lukken. Maar de sector toerisme en recreatie, die economisch wel van belang zijn, is niet de grootste sector, die met de grootste mond overal vooraan kan staan. Dat lukt voor die sector gewoon niet. De angst van de VVD is dat die wegvalt. Maar ik begrijp dat wij de minister daarop kunnen aanspreken als wij die signalen krijgen uit de voortgangsrapportage. De zorg van onze fractie is dat de minister ook een beetje erop let dat de signalen vanuit die branche en haar betrokkenheid daarbij op een of andere manier geregeld worden. Ik ben best bang dat zo'n belang een beetje tussen wal en schip valt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil met liefde ernaar kijken dat de branches hun belangen inbrengen. Ik zal ze daartoe aanmoedigen, al zullen ze dat natuurlijk zelf moeten doen. Maar uiteindelijk gaat het ook om belangen van verschillende grootte, zoals de heer Aptroot zelf net aangeeft. Als je een wijk ontwikkelt, is het goed dat je ook nadenkt over recreatie, groen, verbindingen en dat soort zaken. En dat gebeurt eigenlijk altijd wel. Maar uiteindelijk is dat niet de hoofdmoot waarop je besluiten neemt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De minister zei net dat de sectoren zelf ook hun belang in moeten brengen maar wie doet dat voor die treinverbinding? Komt de NS het belang van de verdubbeling van een spoorweg inbrengen? En wie doet dat bijvoorbeeld voor de natuur of de ecologische hoofdstructuur, zeker gelet op het feit dat de subsidiebasis onder een heleboel natuur- en milieuorganisaties door de regering sterk verminderd wordt? Dus de wil is er wellicht wel bij bepaalde individuen maar zij kunnen alleen maar effectieve inspraak, meespraak en tegenspraak geven als zij daartoe in staat gesteld worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is een traject met de heer Van Woerkom dat ervoor moet zorgen dat alle maatschappelijke organisaties in dit gebied hierbij betrokken zijn. Hij heeft dat in het verleden gedaan. Hij heeft daarover geadviseerd. Hij heeft dat op een goede manier gedaan en zal dat, als hij wil – ik heb geen ander signaal – ook in de toekomst doen. Hij betreft verschillende belangenorganisaties erin en gaat daar de discussie mee aan. Vrij veel ov-organisaties laten echt wel van zich horen. Het feit dat de Kamer heel veel over het OV SAAL-traject benaderd is, zegt dat die lobby nog stevig genoeg is. Daar maak ik mij dus niet zo'n zorgen om.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Heb ik goed begrepen dat dit de voorzitter van de ANWB is? Hij is natuurlijk uitstekend in staat om bepaalde belangen te behartigen maar aan hem zou ik niet direct helemaal met een gerust hart natuur, milieu en de treinverbinding toevertrouwen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is inderdaad de voorzitter van de Algemene Nederlandsche Wielrijdersbond. Dat is toch een heel natuurvriendelijke organisatie, waar veel natuurprojecten onder vallen. Ik heb daar eens naar gekeken want ik dacht vroeger ook dat de bond vooral de automobilist met pech te hulp kwam maar het is een organisatie die heel veel investeert in allerlei landschappelijke organisaties en in de recreatiesector. Hij kan dat dus heel goed. Ik weet niet of hij ooit met medeweten van de Kamer in deze rol is gezet dan wel of dat op een andere manier is gebeurd maar ik heb begrepen dat hij brede steun heeft op dat vlak. Daar zou ik niet aan willen twifelen. Ik kom op het financiële kader. Mij is gevraagd naar een reactie op de aanbevelingsbrief die de heer Meijer ons gestuurd heeft. Hij geeft aan dat er een sterke financiële samenhang is tussen de projecten. Dat is ook terecht. Als je minder woningen bouwt, heeft dat weer effect op je infrastructurele wensen. De gemeente, provincie, Rijk en private partijen moeten dit project samen dragen. Dat maakt het extra complex. Het klopt dat er nu nog niet één financieel kader is want er is nog geen financieel besluit genomen. Wij hebben daar ook nog geen budget voor vrijgemaakt. Uiteindelijk is het wel de bedoeling dat in de rijksstructuurvisie één financiële paragraaf komt, waarin duidelijk staat wie wanneer wat moet leveren omdat de investeringen in samenhang zijn. In het integrale afsprakenkader zijn al afspraken gemaakt over het onderzoek naar het gemeente- en provinciefonds en over hoe men dat kan ophogen als men in Almere die schielsprong moet maken. Dat onderzoek loopt en is in het voorjaar gereed. Dan wordt erover besloten. Er wordt gekeken naar wat er uit de grondexploitaties kan komen, ook uit die van de rijksgronden. Voor infrastructuur gaan wij geld reserveren als wij weten wat het kost maar ook als wij vinden dat de maatschappelijke kosten en baten goed zijn. De Kamer weet dat de MKBA voor de IJmeer-verbinding 0,2 is. Wij zeggen altijd: het zou één moeten zijn. Het is zelfs een keertje 0,7 geweest. Er wordt wel eens voor gekozen om toch een andere verhouding te hanteren maar 0,2 zit nog een heel eind af van de gewenste situatie. De berekening toen was dat je 5 mld. nodig zou hebben

voor die verbinding als onderdeel van 4,5 en 7,5 mld. voor alle investeringen bij Almere voor RRAAM. Dat hebben wij nu niet. Gelukkig moet dit soort projecten vorm krijgen over lange tijd. Wij hebben dus even de tijd. Tegelijkertijd moet je een en ander wel heel zorgvuldig doen. Je kunt niet alvast alles voor je opvolger beleggen.

De heer **Jansen** (SP): De uitstraling van de minister is: ik kan geen geld uitgeven dat ik niet heb, dus die verbinding kan er voorlopig niet komen. Dat erken ik maar is niet de andere kant van de medaille dat de bijbehorende woningen, die zijn aangewezen op de verbinding, niet gebouwd kunnen worden zolang dat geld er niet is? Zo simpel is het toch?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Misschien moet ik het iets genuanceerder zeggen. Ik heb nu niet 4,5 tot 7,5 mld. beschikbaar. In het MIRT en het infrastructuurfonds zit nog vrije ruimte. Er zijn ook heel veel andere projecten waar wij wat mee willen. Er zit in de toekomst vrije ruimte in het infrastructuurfonds van 2020 tot 2028 maar ook daarvoor geldt dat er meer projecten zijn in den lande die wij willen uitvoeren. Je kunt dus niet zeggen dat er nooit budget beschikbaar zal zijn want dan moeten wij nu ook niet de verkenning doen. Over hoe wij überhaupt verder moeten, heb ik van tevoren nagedacht. Tegelijkertijd zal het lastig zijn om in de toekomst alleen voor dit project zo'n groot beslag te leggen op het infrastructuurfonds. Dat betekent immers dat je op een heleboel andere plekken in Nederland niets meer doet. Daarom hebben wij gevraagd om eerst een nieuwe versie te maken van de IJmeerverbinding die een stuk goedkoper zal zijn, en om te kijken naar andere infrastructuurverbindingen. Mocht je uiteindelijk met elkaar concluderen dat je die echt niet kunt realiseren, dan krijg je een andere discussie, namelijk over de vraag of je alleen het hart en de oostelijke kant gaat ontwikkelen en verder gaat aan de Holland spoor-kant. Ik wil nog niet naar die discussie. Ik wil eerst kijken hoe wij het wel kunnen laten lukken. Als wij erachter komen dat het niet gaat werken, voeren kabinet en Kamer hierover een andere discussie.

Dat heeft ook een beetje te maken met de vraag: hoe denkt u het geld bijeen te harken? Dat vroeg de heer Van Dekken. Dat zal deels geld van het Rijk zijn, deels van de regio, deels privaat, deels van het Gemeentefonds en deels van het Provinciefonds. Voor de private sector maakt het ook uit waar die aan mee kan doen en hoe aantrekkelijk het daarvoor is. Die dingen gaan wij allemaal in de komende periode onderzoeken met de bedoeling om ze in 2012 klaar te hebben.

Daarmee kom ik bij de vraag van D66: waarom pas in 2012? Dat komt omdat je die hele maatschappelijke kosten-batenanalyse opnieuw gaat doen met nieuwe varianten. Als je ook nog eens helemaal opnieuw wilt kijken naar de groei van de woningmarkt, wat ook een discussie zou zijn als je het hebt over integraliteit, dan zou je zelfs nog later klaar zijn. Dan moet je dat immers ook allemaal weer onderzoeken. Vooralsnog houd ik dat gescheiden.

OV SAAL en de natuurgebieden kwamen nog even aan de orde. Wij hebben het nu vooral over de procedure, maar het is toch leuk om het ook nog even over de inhoud te hebben. Over OV SAAL en het kort volgen heb ik in de Kamer al gezegd dat je de problematiek op de korte termijn heel goed kunt oplossen met het project kort volgen. Dit laat onverlet dat het heel wel mogelijk is dat voor de middellange en lange termijn wel een spoorverdubbeling nodig is. Dat nemen wij mee in het onderzoek naar OV SAAL. Ik heb de Kamer toen ook aangeraden om die verdubbeling niet nu te realiseren, maar te wachten tot het onderzoek is afgerond. Volgens mij heeft de Kamer met haar moties daartoe besloten. Het is mogelijk dat dit op de langere termijn nodig is, maar dat kunnen wij nu nog niet zeggen. De natuurgebieden en het Oostvaarderswold zitten niet in het RRAAM-project en die neem ik nu dus niet mee. Het lijkt mij goed om deze

onderwerpen in de discussie met de heer Bleker aan de orde te stellen. Hij heeft voor zover mij bekend vooral een besluit genomen over de hoofdstructuur. Dat is iets anders dan de vraag welke mogelijkheden voor recreatie en groen er in dat gebied zijn om de mensen een prettige leefomgeving te geven.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb nog een vraag over het spoor verdubbelen of het kort volgen in de komende tijd. Ik heb niet namens de VVD-fractie gezegd dat het verdubbeling moet worden, hoewel wij dit tot voor kort wel van mening waren. De ambtsvoorganger van de minister zei en de minister zegt nu dat het met kort volgen kan. Wij willen echt de zekerheid dat kort volgen werkt. Het is ons een beetje te veel als een konijn uit de hoge hoed gekomen toen bleek dat verdubbelen geen 140 mln. maar 295 mln. kost, dus het dubbele. De reactie was toen: o, maar het is niet nodig. Dat was te veel bij elkaar. Het leek op een soort excuus omdat er in het verleden niet fatsoenlijk kon worden gerekend door bijvoorbeeld ProRail af te dekken. Wij willen ons laten overtuigen, maar dit betekent dat wij niet alleen een notitieje willen waarin staat dat het kan. Wij willen er bij wijze van spreken een 100%-garantiecertificaat bij; wij willen min of meer bewezen hebben dat het lukt. Als je resultaat kunt boeken met minder investeringen, zijn wij heel gelukkig, maar als dit resultaat heel onzeker wordt, heb ik er een hard hoofd in of wij de minister zullen volgen. Wij willen dus eigenlijk een garantiecertificaat voordat wij een besluit nemen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is bijzonder om te horen dat een oplossing wordt betiteld als een konijn uit de hoge hoed als je eens een keer innovatief bent en je zegt: laten wij beter benutten in plaats van extra geld uit te geven. Wij zouden toch vaker meer van dezelfde infrastructuur gebruik moeten maken en die beter benutten? Dit heeft de Kamer ook al in verschillende spitsprojecten kunnen zien. Geen minister zal zich wagen aan 100% zekerheid, want ieder spoor heeft zo zijn hobbels en blaadjes. Wij hebben vanochtend een technische briefing aan de commissie aangeboden waarin wij hebben laten zien hoe een en ander er uitziet, welke mogelijkheden er zijn en welke risico's. Ik ben van mening dat de Kamer zelf moet besluiten of zij daardoor voldoende is overtuigd. Ik geloof hierin en ik geloof dat dit echt de oplossing is voor de korte termijn. Ik zal over niet al te lange tijd de verkenning voor de middellange termijn voor OV SAAL uitbrengen. Ik raad de Kamer aan om daarop te wachten en dan een besluit te nemen over tweesporigheid.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb ook gezegd, als je met minder geld kunt bereiken wat je wilt, graag. Er was vanochtend inderdaad een technische briefing. Ik was daarbij niet aanwezig maar mijn fractie was daar wel vertegenwoordigd. Onze vertegenwoordiger was van mening dat het wel erg technisch was. Ik wil mij als controleur van de regering niet te veel in de techniek verdiepen. Ik wil dat wij min of meer de zekerheid krijgen. Waarom sprak ik over een konijn uit de hoge hoed? Op het moment dat het dubbel zo duur werd en er geld tekort was, werd er opeens gezegd dat verdubbeling niet nodig is. Dat vind ik een verdacht moment. Daarom vraag ik de minister of zij ons een soort garantie wil geven, bijvoorbeeld dat het elders ook lukt of iets dergelijks. 100% zekerheid bestaat niet, maar ik vraag toch 98% of 99% zekerheid dat én het verkeer van de Hanzelijn én de extra sprinters en dergelijke kunnen rijden zonder dat het spoor wordt verdubbeld. Als dit overtuigend wordt aangetoond, gaan wij ermee akkoord. Zo niet, dan houden wij vast aan een verdubbeling.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik was toen nog geen minister, maar volgens mij is er geen sprake geweest van een goocheltruc, want daar denk je toch aan als er wordt gesproken over een konijn en een hoge hoed. Op het moment dat je budget ter beschikking

hebt, kies je soms voor de gemakkelijkste weg, maar als er schaarste is, word je creatiever en ga je extra goed kijken hoe je je euro beter kunt besteden. Dit kabinet zegt heel vaak dat het het meeste geld wil halen uit iedere euro die het uitgeeft. Daarom zullen wij veel vaker zoeken naar alternatieven en andere mogelijkheden om beter te benutten. Ik heb meegekregen dat dit een goed alternatief is voor de korte termijn en dat je hiermee de verdubbeling op middellange en lange termijn niet onmogelijk maakt. Je kunt hiermee de problematiek tot 2015 oplossen. Ik ben zo voorzichtig, omdat ik in mijn periode als staatssecretaris voortdurend vocht tegen te veel water en toen bleek er ineens te weinig water te zijn in een hete zomer. Dit is zo ingewikkeld bij al dit soort dingen. 100% garanties kan niemand geven in dit leven. Ik zeg echter niet voor niets dat dit een goed alternatief is dat meer capaciteit oplevert en minder kost dan verdubbeling. Misschien is dit duidelijk genoeg. Verdubbeling op de middellange en lange termijn is nog steeds goed mogelijk.

De heer **Jansen** (SP): De aanpak van de minister komt neer op een vorm van benutten. Daar is op zichzelf niets op tegen. Je gaat slimmer om met je infrastructuur, dat is mooi, maar er is een groot verschil tussen het beter benutten van een tweesporig spoortracé en bijvoorbeeld een autoweg van twee keer twee of drie rijstroken. Als er dan een rijstrook is versperd, kun je er altijd nog langs. Als hier straks twintig treinen per uur op een spoor stilstaan doordat er één trein vaststaat, komt er niemand langs en is de puinhoop nog veel groter dan nu. Dat is het grote nadeel van deze aanpak. Het antwoord van de SP op de vraag of dit straks nog verantwoord is voor een plaats met meer dan 300 000 inwoners, is nee. Als de minister kiest voor het beter benutten van de infrastructuur in combinatie met de verruiming, is dat prima, want dan sla je twee vliegen in één klap, maar in plaats van ... lijkt ons een slechte strategie

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu**: De heer Jansen wijst terecht op het verschil tussen het spoor en de weg. Laat ik dan de metro als bewijs nemen. De metro doet nu aan kort volgen; na één minuut komt de volgende metro. Zoals wij het nu voorstellen, komt de volgende trein na drie minuten. Het zou in principe mogelijk moeten zijn.

De heer **Jansen** (SP): Er is echt een verschil tussen de trein en de metro. Een trein heeft ook een aantal gelijkvloerse verbindingen en er kan ergens op het tracé een kink in de kabel komen. Het systeem is kwetsbaar. Dat is de kern van de kritiek. Naarmate er meer treinen over die twee sporen rijden, wordt de kans groter dat er een kink in de kabel komt. Bij tien treinen per uur is die kans minder groot dan bij twintig treinen per uur. Dat kan de minister toch niet ontkennen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan ook niet ontkennen dat als je beter gaat benutten en je dichter op elkaar gaat rijden, er meer risico's zijn dan wanneer je ergens in je eentje rijdt. Dat geldt voor de weg, dat geldt voor het spoor, dat geldt voor de metro. Wij stellen dit echter niet voor niets voor. Voor ons is de regionale bereikbaarheid net zo belangrijk als voor de Kamer. Wij willen ook graag dat er een goede bereikbaarheid is en dat de infrastructuur op een goede manier wordt benut. Wij willen dat er doorgang is. Toen er werd gesproken over tweesporigheid, bleek dat het budget daarvoor niet toereikend is. Dan ga je op zoek naar een alternatief en mag je naar mijn mening in je handen knijpen als je een alternatief vindt dat ook nog eens voor meer capaciteit zorgt. Je moet daar blij mee zijn en het gaan proberen in plaats van te constateren dat er geen andere mogelijkheden zijn en dat je niets kunt doen, tenzij de Kamer ergens anders een budget kan vinden.

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid voor een korte tweede termijn van twee minuten spreektijd per fractie. Ik begin bij mevrouw Dijkma als rapporteur van deze commissie.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter. De minister heeft op een aantal punten overtuigend geantwoord en dit geldt ook voor haar houding ten opzichte van dit project als zodanig. Het is voor de Kamer heel belangrijk dat de minister royaal heeft gezegd dat zij wil doorgaan met de verkenningen. Zij vraagt wel van de regio's dat zij zich bewust zijn van het huidige economische tij en alternatieven voorstellen opdat er keuzen kunnen worden gemaakt. Dit is ook voor ons een belangrijk signaal. De minister heeft kunnen horen dat er veel steun is voor de schaa sprong. Ik heb nog wel een vraag over de integraliteit van Rijk en regio. De minister heeft natuurlijk gelijk als zij zegt dat Rijk en regio beide een verantwoordelijkheid hebben. Met de ervaring uit een eerdere functie zeg ik wel dat het best lastig zal zijn voor de minister om andere ministeries bij de les te houden. Er is een natuurlijke neiging om achterover te leunen en naar haar ministerie te kijken, zeker nu het milieudeel en de natuur daar als het ware bij zijn gekomen. Dat zal de verleiding alleen maar groter maken. Ik ben dan ook benieuwd hoe de minister in haar rol als coördinerend minister die niet per se de verantwoordelijkheid voor alle onderwerpen draagt, toch ook die integraliteit vormgeeft en hoe die in de voortgangsrapportages tot uitdrukking komt.

Ik ben blij dat er eerder dan wij dachten een voortgangsrapportage komt, al in maart volgend jaar. Wij waren wat ongerust, omdat het erop leek dat die rapportage pas over een jaar vanaf nu zouden verschijnen. Dit biedt ook de gelegenheid om daarin de bestuurlijke overleggen mee te nemen die nog op korte termijn zullen worden gevoerd.

Mijn laatste punt heeft betrekking op de financiële paragraaf. De minister heeft een aantal elementen genoemd die daarvan onderdeel kunnen uitmaken. Naast autonome investeringen van regio en Rijk denk ik dan ook aan een onderzoek naar het ophogen van het Gemeentefonds en Provinciefonds, de opbrengst van de eventuele grondexploitatie van verschillende partners en pps-constructies. Wanneer kunnen wij daarover meer informatie krijgen?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik ben blij met de positieve houding van de minister ten opzichte van dit project. Eigenlijk moet ik zeggen «projecten», want dit is een Groot Project dat uit heel veel projecten bestaat. Er is een voortvarende start gemaakt. Ik noem het bestuurlijk overleg MIRT en SAAL en het goede contact met de gemeente Almere. Ik ben tevreden over het feit dat de financiën integraal worden gepresenteerd. Verder ben ik tevreden over het feit dat de minister de coördinatie neemt in die zin dat zij alle belangen zal oppakken, ook die belangen waarvoor geen eigen werkmaatschappij is. Ik verzoek de minister om aan de werkmaatschappijen te laten weten dat ook belangen als toerisme en recreatie en de inpassing van de natuur worden meegenomen. Voor dit laatste is natuurlijk wel een eigen werkmaatschappij.

Ik heb genoteerd dat de minister heeft gezegd dat zware punten direct zullen worden gemeld. Dit was het enige wat ik was vergeten, want voor ons is belangrijk dat naast de twee halfjaarlijkse rapportages, ieder wat minister Eurlings «majeur» punt zou noemen, wordt gemeld. Ik weet dat dit in het verleden bij grote projecten vaak bewust of onbewust niet is gebeurd. In het bedrijfsleven geldt dat zaken van materieel belang direct aan de aandeelhouders worden gemeld, ook tussentijds. Als de minister dat ook werkelijk doet, hebben wij vertrouwen in de aanpak, omdat wij als controleur van de regering de vinger aan de pols kunnen houden.

De heer **Van Dekken** (PvdA): Voorzitter. Ik heb niet veel meer te vragen, want de vragen die ik nog had willen stellen, zijn inmiddels vervat in andere bijdragen. Ik dank de minister voor haar antwoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De minister sprak over bereikbaarheid, maar ik neem aan dat zij niet van plan is om mensen te dwingen een auto aan te schaffen en dat die opmerking ook betrekking heeft op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Ik vraag de minister om daaraan aandacht te besteden in de rapportages. Stel dat het toch niet blijkt te lukken met het kort volgen en dat er, zoals de heer Jansen schetste, negentien treinen stilstaan doordat één andere niet verder kan, is er dan een plan B? Wij hebben dan een integraal plan, wij hebben woningbouw en hopelijk een beetje aandacht voor de recreatie van de heer Aptroot, maar dan werkt het plan voor het openbaar vervoer niet. Een verstandige planner heeft als hij iets nieuws gaat doen, ook een plan B klaar. Ik ben benieuwd hoe de minister dit zal monitoren. Ik moet nog steeds bekomen van de verbazing dat de ANWB tegenwoordig landschappelijke organisaties heeft. In mijn vorige functie als directeur van Greenpeace ben ik de organisatie toch echt op een andere manier tegengekomen. Daarom dring ik erop aan dat in de rapportages aandacht wordt besteed aan de manier waarop de heer Van Woerkom opkomt voor zachte waarden als luchtkwaliteit, milieu en natuur.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar beantwoording en voor haar toezegging dat de moties van de Kamer in de rapportages terugkomen. Dit maakt het verhaal compleet. Mijn fractie heeft twijfels over de reikwijdte van het project. Wat valt er nu wel onder en wat niet? Er werd zo-even gesproken over de A6-A9, maar er zijn meer onderwerpen die wel onder RRAAM vallen en niet onder de status «groot project». Ik zal hierover nog even nadenken en wellicht zal ik in een VAO een motie indienen om tot een Kameruitspraak te komen. Hetzelfde geldt voor de regionale inpassing. Ik heb gesproken over het gebied rond het Gooi, Weesp en Muiden. Ik vrees dat de status «groot project» ertoe zal leiden dat er vooral veel aandacht wordt besteed aan de grote plaatsen, Almere en Amsterdam. Dat is op zichzelf terecht, maar daarbij moet ook oog zijn voor het feit dat er tussen die plaatsen heel veel mensen wonen. Dit is misschien ook een beetje onze eigen schuld, want ook hier gaat de aandacht vaak uit naar de grote steden. Ik zou graag zien dat in de rapportages ook aandacht wordt besteed aan de vraag hoe een en ander lokaal leefbaar wordt ingepast en hoe de bereikbaarheid wordt geregeld. Ook op dit punt overweeg ik een motie in te dienen.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik wil proberen de minister te verleiden om de scope van het project op twee punten te verruimen. Ik heb daar in eerste termijn ook al over gesproken. Het eerste punt betreft de openbaarvervoerverbindingen richting Utrecht. De minister zei dat er nog geen geld voor de IJ-verbinding is en dat hierop nog verder wordt gestudeerd. Als zij dat doet, kan zij die studie toch ook in zuidelijke richting uitbreiden? Per saldo is het misschien wel mogelijk om door een iets andere mix van de verhouding van verkeersstromen meer vervoersprestatie te leveren voor hetzelfde aantal of misschien zelfs minder euro's. Het lijkt mij goed dit in ieder geval in de verkenningsfase nog vast te houden. Het tweede punt heeft betrekking op het Oostvaarderswold. De minister zegt dat haar collega Bleker daarover gaat. Die heeft daar zijn handen aan vol, vrees ik. Afgelopen week kwam een bijna huilende VVD-gedeputeerde uit Flevoland bij mijn fractie op bezoek en VVD-gedeputeerden doen dat niet vaak, kan ik u zeggen.

De heer **Aptroot** (VVD): Als je bij de SP op bezoek gaat, ga je vanzelf wel huilen.

De heer **Jansen** (SP): Mijnheer Aptroot, hij kwam geheel op eigen initiatief. Dat is het meest opmerkelijke. Dus let op uw zaak! In Almere wordt heel veel gebouwd. Er is nota bene een werkmaatschappij Toekomstbestendig Ecologisch Systeem. Het Oostvaarderswold valt daar niet onder. Het valt ook niet onder de werkmaatschappij Almere Oosterwold. In het regeerakkoord wordt gesteld dat de investeringen in het kader van RodS, wat staat voor Recreatie om de Stad, worden geschrapt. Daarvan was pas een derde deel gerealiseerd. Dit betekent dat er de komende tijd in die financiële stroom in Almere niets meer mogelijk is. Almere wordt afhankelijk van de investeringen in het gebied tussen de Oostvaardersplassen, de Veluwe en het Oostvaarderswold. Het lijkt mij echt noodzakelijk dat ook de Kamer op dit punt de vinger aan de pols kan houden en daarom pleit ik ervoor om dit in het grote project op te nemen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik dank de woordvoerders voor de steun die zij namens de Kamer uitspreken. Mevrouw Dijkema heeft nog gesproken over de integraliteit en de eventuele neiging van collega's om achterover te leunen. Om de eerste zorgen weg te nemen, hebben wij er al voor gezorgd dat de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van VROM zijn samengevoegd. Daarmee hebben wij echter nog niet degenen bij de kladden die in het verleden het meest achterover leunden, want ik denk dat ik weet op wie mevrouw Dijkema doelde. Het is goed om integraal te rapporteren en met het ministerie van ELI, maar ook met andere ministeries samen op te trekken. Ik zal zoeken naar een weg, bijvoorbeeld door iets langs de ministerraad te laten gaan voordat wij het hier aanleveren. Ik wil wel snelheid betrachten, maar misschien is dit een manier.

Het is inderdaad belangrijk dat er al snel een basisrapportage tezamen met een voortgangsbrief wordt uitgebracht.

Verder is gevraagd wanneer het financiële verhaal beschikbaar komt. In het voorjaar van 2011 hebben wij waarschijnlijk zicht op het Provinciefonds en het Gemeentefonds en de afspraken die daarover kunnen worden gemaakt. Het ministerie van BZK kijkt dit natuurlijk in een breder perspectief met alle decentralisatievraagstukken die zich aandienen. In 2012 willen wij een integraal financieel beeld hebben, want dan zijn de resultaten van de werkmaatschappijen bekend. Dan kun je een totaalplaatje maken. Ik zal een aantal voorbereidende stappen zetten waarna wij met elkaar kunnen discussiëren over de vraag welke ambities en wensen wij kunnen waarmaken.

De heer Aptroot is blij dat ik alle belangen zal meenemen naar de werkmaatschappijen. Ik heb gehoord dat zijn belangstelling vooral uitgaat naar recreatie en toerisme. «Alle belangen» klinkt alsof ik ook nog moet nadenken over postzegelverzamelaars en weet ik wat allemaal. Ik wil graag nog wat partijen hierbij betrekken, maar «alle» is wel heel erg breed. Ik perk dit dus een beetje in.

Dit geldt niet voor de heer Van Woerkom want hij probeert zo veel mogelijk maatschappelijke organisaties te betrekken bij zijn taak. Het verbaast mij dat mevrouw Van Tongeren niet weet dat de ANWB subsidies geeft aan allerlei natuur- en milieuorganisaties. Kennelijk hoorde Greenpeace daar in het verleden niet bij. De ANWB wil in dit verband ook een rol spelen in de richting van zijn leden. In het blad van de ANWB, de Kampioen, staat waar je ieder weekend kunt wandelen in het bos en over een tijdje zullen daarbij dus ook de recreatieve zones in Almere en omstreken worden vermeld. Ik zal de heer Van Woerkom niet op de nek zitten, want ik ga ervan uit dat hij zelf de verantwoordelijkheid neemt om diverse partijen en belangen te vertegenwoordigen.

OV SAAL komt steeds aan de orde ook al behoort het tot een ander project. De belangstelling blijft groot. Kort volgen betekent dat je uiteindelijk meer treinen, simpeler spoor en minder kans op opstoppingen moet hebben. Je zou juist minder kans op opstoppingen moeten hebben dan in de huidige situatie. De flexibiliteit om dit met andere zaken te gaan regelen, dus extra sporen en dergelijke, vraagt veel meer tijd dan wij nu nodig hebben om een eventuele opstopping op te lossen. Wij hebben al meerdere keren geprobeerd elkaar te overtuigen, dus ik wil het hierbij laten.

Verder is gevraagd of de A27, de Stichtse Brug, een alternatief kan zijn. Dat is geen alternatief voor de A6, de Hollandse Brug. Dat is echt een andere verbinding met een ander bereik van het land. Op het moment dat je een flinke woningbouwopgave wilt realiseren en de ontsluiting goed wilt regelen, moet je alle mogelijkheden natuurlijk in ogenschouw nemen. Ik heb echter begrepen dat de A27 specifiek geen alternatief is voor de A6, Hollandse Brug.

Ik meen dat ik hiermee alle vragen heb beantwoord. Het is voor mij net zo spannend als voor de commissie hoe dit grote project tot een echt groot project zal leiden.

De voorzitter: Dank u wel. Ik heb één toezegging genoteerd, namelijk dat in de basisrapportage en voortgangsrapportages ook zal worden ingegaan op de voortgang van de aangenomen moties over RRAAM. Daarnaast heb ik vastgesteld dat de heer De Rouwe overweegt, een VAO aan te vragen.

De heer Aptroot (VVD): De minister heeft nog toegezegd dat zij zware punten direct zal melden en dat zij daarmee niet zal wachten op een rapportage. Dat zou vanzelfsprekend moeten zijn, maar dat was het tot nu toe niet. Dit is voor mij een belangrijke toezegging.

De voorzitter: Dit klopt. Deze toezegging wordt toegevoegd aan het lijstje. Ik sluit de vergadering.

- De minister zal in de basisrapportage over het groot project RRAAM en de voortgangsrapportages ook ingaan op de voortgang van de uitvoering van aangenomen moties omtrent RRAAM.
- In het geval van majeure ontwikkelingen of zaken van materieel belang die spelen in het kader van het Groot Project RRAAM, zal de minister – los van de reguliere rapportagelijijn – de Kamer informeren.