

Vergaderjaar 2011–2012

31 089

Urgentieprogramma Randstad

Nr. 91

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 1 februari 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 21 december 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 oktober 2011 met de Eerste Voortgangsrapportage Groot Project RRAAM, Studie IJmeerweg, Notitie Reikwijdte en Detailniveau, onderzoek Woningbehoefteprognoses Noordvleugel en Primos Prognose (31 089, nr. 88);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 december 2011 met een lijst van vragen en antwoorden over de Eerste Voortgangsrapportage Groot Project RRAAM (31 089, nr. 90);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 december 2011 met de aanbieding van de notitie Kansrijke oplossingsrichtingen van het Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) (31 089, nr. 89).**

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), 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), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Leegte (VVD), De Caluwé (VVD) en Holtackers (CDA).

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

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

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

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

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Aptroot, Van Dekken, De Rouwe, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Van Bommel, Grashoff en Snijder-Hazelhoff,

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

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. Op de agenda staat het RRAAM (Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer). Er zijn tot nu toe maar drie woordvoerders. Misschien blijft dit ook zo. In dat geval zal ik de spreektijd niet klokken. Ik heet natuurlijk de minister en haar ondersteuning welkom. Ik heet bovendien de aanwezigen op de publieke tribune en de Kamerleden welkom.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij spreken vandaag in feite om een voortgangsrapportage, een soort tussentijdse rapportage. Als alle studies afgerond zijn, kunnen wij pas verantwoord besluiten nemen. Op dit moment heb ik wel enkele vragen en een paar opmerkingen. De fractie van de VVD trekt echter nog geen definitieve conclusies. Dat doet eigenlijk nog niemand. Mede omdat de heer De Rouwe er zo nadrukkelijk om vroeg, is er een actualisatie van de woningbehoefte en dat is heel goed. Ondanks het feit dat er her en der in het land wel wat krimp is en dat het aantal inwoners in Nederland nauwelijks groeit, blijkt toch dat de Noordvleugel, in het bijzonder de Randstad in totaal, een beetje een uitzondering op de regel is. De groei is echter langzamerhand voorbij. De fractie van de VVD neemt er ook kennis van dat er tot 2040 in de Noordvleugel toch nog behoefte zou zijn aan 440 000 woningen, waarvan zo'n 340 000 in de metropoolregio. Als wij concreet kijken naar het RRAAM en de ontwikkelingen rond Almere, vinden wij het verstandig – zoals het in de stukken staat – om bij een variatie van ruim 50 000 tot ruim 70 000 woningen rekening te houden met 60 000 woningen bij het verder gereedmaken van de plannen. Hierbij moet men wel in het achterhoofd houden dat het gaat om schattingen van de woningbehoefte tot 2040. Wij hoeven dit dus niet binnen een paar jaar voor elkaar te hebben. Hoe gaan wij nu verder? Dit is natuurlijk iets wat op langere termijn gaat lopen. Almere heeft verschillende groeirichtingen aangegeven. Ik begrijp dat de minister niet over alles even enthousiast is. Kan ik concluderen dat de minister het meest ziet in de locaties Oostvaarderswold en Weerwater? Dan hoef je niet direct Pampus te ontwikkelen. Dat is waarschijnlijk ook een wat duurder plan. Hoe moeten wij dat zien? Is de situatie zodanig dat wij op vrij korte termijn groen licht zouden kunnen geven, als wij volgend jaar alle rapporten en informatie hebben? Als ik de term «wij» gebruik, bedoel ik natuurlijk dat ten eerste Almere iets wil, maar ook de provincie en het Rijk, voor de locaties Oostvaarderswold en Weerwater. Gaat dit bovendien op grond van organische groei? Die term haal ik uit de stukken. Wij vinden het op zich een goede gedachte dat je het mogelijk maakt dat er gebouwd wordt en het verder aan de markt overlaat, zoals Almere voorstelt. Laat Almere daar dan maar private partijen voor zoeken die misschien een wat groter projectje doen en particulieren die daar zelf kunnen bouwen. Dit lijkt ons een aantrekkelijke gedachte. Als dit ergens kan, zou dit in Almere moeten zijn omdat Almere succesvol heeft gewerkt met particulier opdrachtgeverschap. Kunnen wij dus onder andere uit de beantwoording van vraag 26 concluderen dat de minister deze aanpak in principe steunt? Wij vinden het goed dat de brede agenda wordt afgewerkt evenals de sociaaleconomische agenda. Wij denken overigens dat een toch al

behoorlijk omvangrijke, stevige stad als Almere met een beetje hulp van de provincie en het Rijk dit prima aankan. Voor de infrastructuurontwikkeling was en is de VVD nog steeds enthousiast over een IJmeerverbinding. In de toekomst is dit volgens ons echt een noodzakelijke verbinding. Het is goed als de grote vervoersstromen tussen Amsterdam en Almere met een kortere verbinding kunnen functioneren. Wij denken nog steeds aan de combinatie openbaar vervoer en auto. Wij zijn enthousiast over de gedane onderzoeken, de marktuitvraag. Wat blijkt? De kosten voor de IJmeerverbinding komen op ongeveer 60% van de eerdere schattingen. Het wordt weliswaar iets anders, namelijk een lightrail en metroachtige verbinding voor het openbaar vervoer en niet een NS-verbinding, maar wij vinden het een aantrekkelijke gedachte dat dit voor veel minder kosten kan. Wij vinden het wel jammer dat tot nu toe blijkt dat het toevoegen van een weg, die overigens 20% extra kost – een betrekkelijk gering bedrag, maar het gaat toch om honderden miljoenen – niet uit toel gerealiseerd kan worden. Overigens is dit niet zo vreemd want voor het openbaar vervoer moet de subsidie voor de infrastructuur in een keer door de overheid worden neergelegd. Het zou dus heel bijzonder zijn als het met tol helemaal kon, maar wij hadden wel die hoop. Kan de minister doorgaan op de weg dat wij in ieder geval de IJmeerverbinding voor openbaar vervoer als optie in de plannen houden? Wat ons betreft, koppelen wij de Amsterdamse metro en het tramnet aan de verbinding naar Almere. Voor de verre toekomst lijkt het ons goed om die lijn via Huizen met Utrecht te verbinden, zodat wij echt een Randstedelijke openbaarvervoerverbinding krijgen. Voor de autoweg vragen wij ook om de optie open te houden. Wij zien best dat het de komende paar jaar niet kan, maar naarmate Almere verder groeit, is dat wat ons betreft belangrijk.

Ik nader het einde van mijn verhaal. Hoe staat het met de aanpak van de Hollandse Brug? Wij zijn er voorstander van om de capaciteit aldaar inderdaad te vergroten in combinatie met de capaciteitsvergroting op de A6. Wij vinden dat dit moet gebeuren, zelfs als Almere niet zou groeien of in de komende jaren niet begint aan de 60 000 extra woningen. Ik kom nu bij iets wat, wat ons betreft, binnen dat totaal net zo belangrijk is. Naast de ontwikkeling van Almere en al die economische zaken is immers ook de natuurwaarde belangrijk. De waterkwaliteit van onder andere het Markermeer is niet op orde, maar dit is wel hard nodig. Er zal fors geïnvesteerd worden in de natuur. Ik heb daar twee vragen over. Waarom wordt bij het RRAAM-project niet gekeken naar een koppeling aan het peilbesluit voor het IJsselmeer? Dat lijkt ons eigenlijk logisch om te doen. Dit valt echter onder deze minister en het peilbesluit valt onder de staatssecretaris. Dit moeten twee losse besluiten zijn, maar je moet ze wel koppelen, want anders zou het kunnen zijn dat wij straks verkeerde investeringsbeslissingen nemen. Verder willen wij voor de natuurontwikkeling ook graag een marktuitvraag. Bij de voorlopige kostenberekeningen zijn daarvoor vele honderden miljoenen ingepland. Wij denken dat, als je op dat vlak een echte marktuitvraag doet, er net als bij de IJmeerverbinding weleens verrassende oplossingen en veel lagere bedragen uit kunnen komen.

De **voorzitter**: Nu er in plaats van drie sprekers toch opeens zes sprekers zijn, beperken wij de maximale duur van de inbreng tot vijf minuten. Bovendien is er de mogelijkheid tot hooguit een interruptie met een vervolgvraag. Wij hadden net gezegd dat wij het algemeen overleg met drie sprekers in een uur zouden kunnen afronden, maar dat lukt nu mijns inziens niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De heer Aptroot zei al dat wij dit algemeen overleg houden omdat wij dit als een groot project zien en ook omdat de Kamer de uitspraak heeft gedaan dat er nog eens naar alle

cijfers van de tienduizenden woningen die hier gepland zijn, moest worden gekeken. De fractie van het CDA heeft om dat onderzoek verzocht omdat die al langer kritisch is over de grote omvang van het project rondom Almere. Wij zien duidelijk dat er behoefte is aan dit project en dat dit moet gebeuren. Ik sprak vanochtend nog met een aantal makelaars en woningstichtingen. Op dit moment staan er 33 000 mensen ingeschreven voor een huurwoning in Almere die voor die inschrijving betalen. Je mag dus aannemen dat het hierbij gaat om serieuze inschrijvingen. Mijn fractie ziet dus wel degelijk dat die schaa sprong zal plaatsvinden, maar mijn fractie heeft de volgende bezwaren.

Allereerst gaat mijn fractie uit van organische groei. Die term hebben wij al een paar keer in debatten ingebracht. Ik zie dat die term ook organisch groeit in de beleidsstukken, want ik kom hem steeds vaker tegen.

Organische groei houdt in dat je de vraag lokaal laat ontstaan; dat je de vraag aanpast aan de woonwensen van mensen. De heer Aptroot noemt de markt en de kopers erbij, maar het kenmerk ervan is dat iets niet van bovenaf wordt opgelegd. Het project Almere en de schaa sprong stammen uit de periode van de heer Pronk en de rode contouren. Zij zijn dus gebaseerd op een beleid waarin de overheid nog heel sterk dit soort projecten stuurde. Mijn fractie is echter altijd uitgegaan van gespreide verantwoordelijkheid. Dat moet hier ook gelden. Daarom is mijn fractie al langer kritisch over de staatsbemoeienis, de rijksbemoeienis, met deze lokale opgaven. Mijn fractie ziet en erkent die lokale opgaven, maar stelt vragen over de expliciete rol van het Rijk in dezen. Acht de minister het echt nodig dat de Staat hierin een vinger in de pap heeft of is het misschien een beetje overdone? Dit is een open vraag.

Het onderzoek geeft aan dat er nog steeds vraag is en blijft. Daar wil ik niets aan afdoen. Het onderzoek brengt echter wel een aantal nuances aan. De aanvankelijke versnelling is eruit en is omgezet in vertraging in de komende jaren. De goede prognoses schieten ook niet door. Ik had weleens het idee dat er elke maand weer tienduizend woningen bij moesten, maar je ziet nu dat de aantallen een beetje beginnen te stabiliseren en misschien ook realistischer worden. De infrastructuur die ervoor nodig is, moet er ook optimaal bij passen. Dit kan bijvoorbeeld middels pps, via samenwerking dus. De wettelijke normen moeten standaard zijn voor de inpassing. Bij zo'n groot project als dit heeft het echter geen zin om alleen te spreken over steen en asphalt, als de noodzaak en de haalbaarheid daarvan toch een beetje afhangen van de groei in de komende jaren.

Tussen Amsterdam en Almere liggen kleine, maar heel mooie gemeenten. Mijn fractie heeft daar ook al verschillende keren aandacht voor gevraagd. Hoe worden die gemeenten hierbij betrokken? Ik heb in het verleden in Weesp en Muiden gehoord dat men het idee had dat men er te weinig bij betrokken werd. Minister, hoe is de stand van zaken nu? Hoe wordt er bovendien gezorgd voor draagvlak onder de omwonenden? Ik bedoel het niet flauw, maar volgens mij woont de heer Duijvestein ook niet in Almere. Ik zie ook weleens vertegenwoordigers opspringen die volgens mij ook allemaal niet in Almere wonen. Hoe zit het met de inwoners van Almere? Worden die à la Elverding hierbij betrokken of is en blijft dit toch een beetje staatsdenken?

De minister stelt dat het aanwijzen van RRAAM als een groot project niet moet leiden tot meer bestuurlijke drukte. Dat zou de conclusie met zich brengen dat wij misschien moeten heroverwegen of wij dit een groot project willen laten zijn. Als de ambities minder groot zijn dan aanvankelijk gedacht en als er een vertraging in zit, moeten wij ons oprecht de vraag stellen, ook in verband met de komende bezuinigingen, of het Rijk hier wel heel veel geld in moet steken. Ik wil die discussie nu niet afronden, maar ik wil die vraag wel openlijk stellen. Mijn fractie steunt de investeringen in de Randstad van ruim 4 mld. Mijn fractie wil dit echter wel doen via organische groei en van onderop.

Ik heb nog enkele vragen ter afronding. De Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer heeft de kosten van een toekomstbestendig ecologisch systeem geoptimaliseerd en de mogelijke baten daarvan in beeld gebracht. Door gebruik te maken van zand en grond uit het Markermeer in plaats van uit de Noordzee, kan een groot deel van de ecologische maatregelen gefinancierd worden. Is de minister van plan om deze financieringsbron aan te wenden voor natuurmaatregelen in het Markermeer of voor andere projecten?

Als grote projecten de natuur in een Natura 2000-gebied aantasten, is het gebruikelijk om een percentage aan natuurmaatregelen te begroten. Is dat hier gedaan? Wil de minister dat doen? Hoe ziet dat bedrag eruit? Is de minister van plan om deze financieringsbron aan te wenden voor bijvoorbeeld natuurmaatregelen in het Markermeer?

De **voorzitter**: De heer De Rouwe stelde een vraag over de status «groot project» aan de minister. De status van groot project is echter iets dat de Kamer heeft geëntameerd om meer informatie te krijgen. Daarvoor benutten wij ook alle mogelijkheden, zoals het BOR et cetera. De vraag of wij hiermee moeten doorgaan, ligt dus echt bij de Kamer. De minister zal die vraag dus niet beantwoorden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat klopt, voorzitter. Mevrouw Dijkema heeft de status «groot project» aangevraagd, dat is mij goed bekend. Tegelijkertijd vragen wij de minister wel om heel veel onderzoek te doen en heel veel rapportages aan te leveren. Daar gaan mijn opmerkingen over. Ik zie hier namelijk de map liggen. Ik wil het effect daarvan op het ministerie weten. Om die reden sprak ik ook de inleidende woorden dat wij kritisch moeten bezien of dit zo moet blijven.

De **voorzitter**: Dan moet de Kamer dus kritisch bekijken of zij dat nog wil. Het is echter goed om te vraag hoeveel werk dit kost door te geleiden aan de minister.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb een vraag aan de heer De Rouwe, omdat ik zijn vraag om kritisch te bekijken of wij en hoe lang wij moeten doorgaan met dit groot project een terechte en goede vraag vind. Als wij volgend jaar alle informatie hebben, zou hij het dan overwegen om te bezien welke verantwoordelijkheid het Rijk heeft en in welke mate, en om daar eventueel een klap op te geven en de verantwoordelijkheid verder terug te geven aan de gemeenten en de provincie die dat aankunnen? Wij doen dan onze eigen dingen en beëindigen dit. Dit moet namelijk geen groot project tot 2040 zijn. Ik vind de gedachte van de heer De Rouwe dus interessant. Is het voor hem een optie om dit eind komend jaar te bekijken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Nu wij zien dat de prognoses anders zijn, ook voor de komende jaren, vind ik het gezond dat de overheid opnieuw bekijkt wie waarvoor de verantwoordelijkheid draagt. De minister en het kabinet hebben in dat kader ook stappen gezet. Laten wij het komend jaar opnieuw de balans opmaken, ook gezien het feit dat wij vinden dat de overheid wel wat minder groot mag zijn.

De **voorzitter**: Ik realiseer mij nu ook dat ik mevrouw Dijkema moet verontschuldigen vanwege ziekte. Normaal gesproken zit zij altijd als rapporteur, als voorzitter van het groot project, bij het algemeen overleg van deze commissie als eerste in de rij om even een paar zinnen te zeggen.

De heer **Van Dekken** (PvdA): Voorzitter. De minister vroeg of ik dan ook de rapporteur zou zijn, maar ik heb haar gerustgesteld. De minister kijkt

nu ook heel erg opgelucht. Blijkbaar is iedereen opgelucht. Ik denk dat wij op een later moment moeten spreken over de status van het project: groot project, ja of nee? De discussie verbaast mij wel enigszins, want vrijwel elke partij in de Tweede Kamer onderschrijft de noodzaak van in ieder geval de uitbreiding van Almere en de daarbij horende verbindingen, althans dat dacht ik. Dit neemt echter niet weg dat alle partijen dit project kritisch bekijken. Dat doet de Partij van de Arbeid ook, bijvoorbeeld door te kijken naar de effecten voor het werk, het onderwijs en de natuur. Er zijn een hoop mensen en maatschappelijke organisaties, ook hier in de zaal, die zich daar behoorlijk druk over maakten en zullen blijven maken. Wij zullen absoluut naar die mensen blijven luisteren. Wij hebben natuurlijk niet voor niets in dat verband een motie ingediend. Mijn collega van het CDA heeft tijdens het vorige debat al gevraagd om de cijfers van de bevolkingsgroei nog eens tegen het licht te houden. Eigenlijk kun je niet anders dan concluderen dat de cijfers nog steeds gelden.

Ik vind de opstelling van de PVV bij deze materie en dit project wel bijzonder. Als je dit goed beschouwt, doet de PVV in de Kamer vrijwel niets op het dossier Almere. De PVV is wel kritisch over de uitbreidingsplannen en wijst vrijwel alle moties in de Tweede Kamer die Almere op weg helpen, categorisch af. Als het er dan echt op aankomt, wordt er ook nog gestrooid met verkeerde cijfers over de woningbouwprognose. De Partij van de Arbeid begrijpt daar helemaal niets van.

De heer **Van Bommel** (PVV): Dat de PvdA er niets van begrijpt, is voor haar eigen rekening. Dat klinkt niet erg hoopvol. De groei doelstellingen moeten gewoon worden bijgesteld. In het verleden hebben wij grote fouten gemaakt. Dat weet de heer Van Dekken ook. Misschien woont hij zelf wel met veel plezier in een Vinex-wijk, maar heel veel mensen wonen daar niet met veel plezier. Al die grootschalige plannen en van tevoren bedenken dat er over 100 jaar zo veel mensen gaan wonen, is mijns inziens niet de goede manier. Ik hoorde van de collega van het CDA iets over organisch groeien en dat lijkt mij een stuk realistischer.

De heer **Van Dekken** (PvdA): Het blijft natuurlijk wel de vraag waarom de PVV dan geen enkele motie steunt, want in de kern gaat het om mensen die ergens willen wonen en aan wie de politieke partijen het gevoel moeten geven dat dit ook mogelijk is. Dit lijkt er niet echt op. Dat wilde ik nog even zeggen, want de Partij van de Arbeid steunt het groot project RRAAM. Wij vinden het noodzakelijk dat het allemaal integraal wordt aangepakt. Ik zei het al: niet alleen stenen stapelen, maar ook zorgen voor werkgelegenheid, scholen, natuurontwikkeling en fatsoenlijke verbindingen.

De fractie van de PvdA vindt de uitkomst van de verkenning van de drie consortia interessant. Mijn collega's spraken hiervoor al daarover. Zij zien niet direct ruimte voor een snelweg en ook niet voor een tolweg. De PvdA zet in op het openbaar vervoer en verbindingen in die zin.

Het schiet nog niet zo op met de herijking van het Provinciefonds. Er zou meer geld voor Flevoland worden gereserveerd om het RRAAM te bekostigen, maar dat is gewoon niet gebeurd. Eind 2012 moet de Kamer een besluit nemen over een verbinding om alles integraal te laten verlopen. Het is dus noodzakelijk dat tegen die tijd meer zicht is op zaken zoals scholing, werkgelegenheid en natuur. Wat zijn de doelen? Wat gaat dit kosten? Wanneer wordt het geld daadwerkelijk beschikbaar gesteld? Dat vinden wij echt van groot belang. Het zou er in 2012 zijn en nu gaan wij op weg naar 2013. Komt van uitstel dan afstel, vraag ik de minister. Waarom nu uitstel met als gevolg onzekerheid? Dat moeten wij niet hebben.

Ik heb al iets gezegd over de motie. Alles wat wij vinden, staat daarin. Daarom laat ik het voor nu hierbij.

De **voorzitter**: Op welke motie doelt u?

De heer **Van Dekken** (PvdA): De motie ging over de software. Het ging daarbij om de zachte kant van Almere. Wij hebben het in die motie ook over de scholen, de werkgelegenheid en de natuur. Het is een heel belangrijke, unaniem door de Tweede Kamer aangenomen motie die iedereen zich ongetwijfeld herinnert.

De **voorzitter**: Ik zie aan de minister dat zij nu weet waar u op doelt.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Wij zijn dit jaar flink opgeschoten met de studie naar de toekomstige ontwikkeling van het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer, RRAAM.

Door inschakeling van de markt is de prijs van de IJmeerverbinding inmiddels gezakt van 4,5 mld. à 5,5 mld. naar 2 mld. à 3 mld. Bovendien is duidelijk geworden dat voor een IJmeerverbinding een metroverbinding verreweg de beste keuze is. Wij praten echter nog steeds over een megaproject dat niet los te zien is van de stedelijke ontwikkeling van IJburg en Almere. Het is dan ook niet een verbinding voor de korte termijn en slechts lokaal, maar eentje voor de langere termijn en van regionale en mijns inziens zelfs landelijke betekenis.

De minister heeft de alternatieven gezeefd en onderzoekt nu alleen nog een alternatief met een metro via het IJmeer en een verbinding via de Hollandse Brug. Hoe zit het dan met de factor fasering? De minister spreekt wel van een organische aanpak waarin wordt aangesloten op de reële vraag naar wonen en mobiliteit, maar wat betekent dit voor de vergelijking van alternatieven en varianten? Juist op dit punt zijn de alternatieven namelijk moeilijk vergelijkbaar, omdat men zich bij de Hollandse Brug richt op de uitbreiding van het bestaand tracé, terwijl de IJmeerverbinding vanaf Diemen een nieuwe verbinding is. De ChristenUnie wil dat in de vergelijking van de alternatieven de faseringsvarianten expliciet worden meegenomen. Anders is de kans namelijk groot dat de IJmeerverbinding op basis van kosten direct afvalt, omdat de initiële kosten hiervan hoger zijn en woningbouwontwikkelingen na 2 030 in modellen nu eenmaal minder doorwerken in de baten. De ChristenUnie ziet kansen in een IJmeerverbinding waarbij van station naar station wordt gebouwd, beginnend in Diemen. Het voordeel daarvan is dat het woningbouwprogramma hierop kan aansluiten en het eerste deel van de lijn sneller in gebruik kan worden genomen. De risico's zijn hierdoor ook kleiner.

Ik kom nu op de varianten en opties. Een aparte tak naar de Bijlmer is interessant, omdat veel reizigers dit gebied als bestemming hebben. Deze variant wordt echter alleen onderzocht voor de IJmeermetro waarvoor dure, nieuwe infrastructuur nodig is. De ChristenUnie stelt voor om een Bijlmertak als optie voor de trein te onderzoeken. De spoorboog ligt er al. Door een deel van de sprinters naar de Bijlmer te laten rijden komt er op de zuidtak mogelijk meer ruimte voor intercity's. Een kruisingsstation Nieuw-Diemen waar snel kan worden overgestapt van de IJmeermetro op de Zuidtangent en de NS-trein is door de zeef van de minister verdwenen en dus afgefallen. De redenen hiervoor zijn allemaal subjectief. De gemeente heeft bezwaren, omdat de sluiting van de bestaande stations Diemen-Zuid en Diemen zou dreigen. Het klopt dat het kruisingsstation wat ongunstiger ligt ten opzichte van de woonwijken, maar de vervoerwaarde zou hoger kunnen zijn als dit gecombineerd wordt met een ruimtelijk programma, hogere frequenties en een slimmere verdeling van reizigers over de modaliteiten. Hier gaat het weer even om het ontstijgen van het lokale niveau. Je kunt je afvragen of station Diemen-Zuid nodig is als er ook al een metro rijdt. Door het kruisingsstation zou de totale exploitatie van spoor en metro weleens veel gunstiger kunnen worden,

doordat de reistijd van treinen van Almere naar Amsterdam-Zuid en Schiphol afneemt. De ChristenUnie vraagt daarom om het kruisingsstation niet te schrappen, maar in het vervolg van de verkenning onderzoek te doen naar ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden, gevolgen van de exploitatie voor trein, metro en overig hoogwaardig openbaar vervoer, inclusief opties waarbij opening van het kruisingsstation wordt gecombineerd met sluiting van een of twee van de andere stations. Het is mooi dat de variant van de metro van de Stichting Almere Bereikbaar ook wordt onderzocht. De minister neemt deze alleen mee als zowel de kosten als de vervoerwaarde gelijk of beter zijn dan de andere alternatieven. Stel nu dat de kosten twee keer zo laag zijn en de vervoerwaarde een fractie slechter, dan zou deze variant toch serieus moeten worden meegenomen? Graag ontvang ik een reactie hierop. Eind 2009 is de motie-Wiegman over herijking van de MKBA-systematiek aangenomen. Met name het niet goed kunnen waarderen van zachte waarden lag hieraan ten grondslag. Deze motie is van belang voor het project RRAAM, want het kan een groot verschil maken op welke wijze varianten scoren. Er zijn immers veel moeilijk in geld uit te drukken waarden in dit project. Almere heeft samen met het Rijk een conferentie hierover georganiseerd. De kerngedachte tijdens deze conferentie was dat de MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) het beste kon worden ingepast in een multicriteria-analyse. Ik heb hier een prachtig verslag met mooie input van die conferentie. In de vorige voortgangsrapportage heeft de minister toegezegd dat de Kamer na de zomer van 2011 een ontwikkelagenda maatschappelijke kosten-batenanalyse zou ontvangen, maar nu gaat de minister pas in het voorjaar 2013 bekijken of de MKBA-systematiek aangepast moet worden. Dan liggen de besluiten voor RRAAM er echter al en zijn wij bijna vier jaar verder. De ChristenUnie wil de conclusie van de minister over verbetering van de MKBA's nog voor de zomer van 2012 ontvangen, want wij willen van de smalle praktijk naar een breed afwegingskader. Daarom beveel ik het boek dat is verschenen naar aanleiding van de conferentie, en dat ik hier bij mij heb, nogmaals aan.

Tot slot ga ik nog heel even in de op de discussie van daarnet over het groot project. Voor de ChristenUnie is het niet alleen van belang welke lasten deze status van groot project voor het ministerie met zich meebrengt, maar vooral ook wat dit betekent voor gemeenten die gevraagd worden om te rapporteren. Het spreekt de ChristenUnie aan om bij dit type landelijke projecten betrokken te blijven, maar wij moeten ons wel bezinnen op de vraag of zo'n groot project en de hele administratieve rompslomp die daarbij komt kijken, de beste mogelijkheid is, of dat het ook op een andere wijze kan.

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Vorige keer hebben wij gesproken over RRAAM. Toen begon ik mijn betoog met de woorden: de schaal-sprong is dood. Er worden 100 000 mensen minder verwacht. Het project RRAAM mag wat ons betreft het raam uit, maar dan het raam met één R.

De heer **Van Dekken** (PvdA): Waar is het aantal van 100 000 mensen die er minder zouden komen, op gebaseerd? Dit wordt geroepen, gezegd en geschreven, maar ik kan het niet vinden. Blijkbaar heeft de heer Van Bommel een bol of iets anders waar dit allemaal in staat. Wij weten allen van niks. Ik krijg daar dus heel graag nu opheldering over.

De heer **Van Bommel** (PVV): Ik kan de vraag ook omdraaien. Hoe komt de heer Van Dekken aan de wetenschap dat er zo veel woningen nodig zijn?

De heer **Van Dekken** (PvdA): Dit is uitgebreid onderzocht. Er worden allerlei prognoses gemaakt. Wij hadden het zojuist over stapels rapporten en noem het allemaal maar op. De mensen die dit werk doen, zijn niet

onnozel. Hoe zit het met de kennis en kunde van de heer Van Bommel over de aantallen? Ik zou dit heel graag willen weten. Ik wil ook dat de heer Van Bommel voor alles en iedereen duidelijkheid daarin verschaft, want daar heeft iedereen die zo meteen in Almere en omstreken wil gaan wonen – misschien ben ik dat zelf ook nog wel – recht op. Waar kom ik in de ogen van de PVV terecht?

De heer **Van Bommel** (PVV): Hierover zijn diverse publicaties. Ik zal de heer Van Dekken en de andere leden van deze commissie de bescheiden doen toekomen waarin dit wordt gecommuniceerd.

De heer **Van Dekken** (PvdA): Het zou de PVV-vertegenwoordiger wel sieren als hij op het moment dat hij iets roeptoetert, direct de bron aan mij en aan ons allen kan overhandigen.

De **voorzitter**: U krijgt de stukken, zo heb ik begrepen.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Het lijkt erop dat de heer Van Bommel op de een of andere manier de op verzoek van de Kamer uitgevoerde Primos-prognoses naar de woningbehoefte helemaal heeft gemist. Heeft hij die prognoses over het hoofd gezien?

De heer **Van Bommel** (PVV): Nee, die heb ik niet over het hoofd gezien. De PVV stelt alleen vraagtekens hierbij. Ik weet best dat er grote projecten worden aangewezen door de Kamer. De PVV stelt echter haar vragen bij de realiteit van dit grote project.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): De heer Van Bommel vecht dus de realiteit van de Primos-prognose aan. Vindt de heer Van Bommel die niet juist of niet onderbouwd? Wat is dan zijn onderbouwing?

De heer **Van Bommel** (PVV): Verderop in mijn betoog kom ik hierop terug. Dan zal duidelijk worden wat ik exact vind van dit project en wat mijn kritiekpunten zijn. Ik kan nu antwoord geven op die vragen, maar ik kan ook mijn betoog vervolgen, zodat men misschien naar aanleiding daarvan nog vragen kan stellen. Dit is slechts het begin van mijn betoog. De leden van de commissie hebben mijn argumenten nog niet gehoord. Wellicht is het handiger om even af te wachten. Ik weet dat het lastig is voor GroenLinks om eerst te luisteren naar een andere partij. Ik zou het de woordvoerder van GroenLinks echter eens willen aanraden; het zou hem goed doen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u doorgaat met uw betoog.

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Inderdaad. Laat ik om te beginnen eens een aantal punten van het RRAAM op een rij zetten. Wij praten over een grote woninguitbreiding voor de stad Almere, de schaalsprong. Het liefst ziet de minister een metrolijn naar Amsterdam zonder wegverbinding. De blauwgroene schaalsprong en tevens het herstel van het Markermeer moeten ervoor zorgen dat het bestaande open karakter van de Noordvleugel gewaarborgd blijft. Door het creëren van 100 000 arbeidsplaatsen worden hopelijk de bestaande winkelcentra versterkt en lopen ze niet leeg door de extra woningen met bijkomende voorzieningen. Als ik deze plannen naast elkaar zet, doen ze mij denken aan de doelstellingen die er indertijd, in 1991, ook waren voor de Vinex-wijken, weliswaar in een ander jasje. Ik zal niemand van plagiaat betichten, maar het lijkt er wel op. Ik noem de doelstellingen van toen nog even: versterking van bestaande winkelcentra en voorzieningen omdat de nieuwe woonwijk als het ware het aantal potentiële klanten vergroot; beperking van de dreigende leegloop van de middelgrote steden; bescherming van open

gebieden in Nederland; beperking van de automobilititeit. Dit zijn allemaal punten die indertijd opgenoemd werden. Ik zie de overeenkomsten en daarmee ook het grote doemscenario dat boven de Noordvleugel hangt. Ik heb de demografische rapporten ook gelezen. Als ik daarvan uit moet gaan, kan dit project niet mislukken. Waren er in 1991 niet precies dezelfde signalen? Klopten die demografisch ook niet precies in het tijdsbeeld of ziet de minister niet in dat de Vinex-wijken mislukt zijn? Graag ontvang ik een reactie hierop.

Toen ik deze plannen aan het lezen was, kwamen bij mij de volgende herinneringen naar boven. Ik ben meerdere keren op vakantie in het Verenigd Koninkrijk geweest. Ik kwam een keer in het plaatsje Milton Keynes net boven Londen. De planologen in de zaal zullen dit plaatsje waarschijnlijk wel kennen. Het is een zogenaamde «new town», althans het valt onder die categorie. Nu blijkt dat Almere en Milton Keynes zelfs ook nog vriendschappelijke banden onderhouden, is er hilariteit alom. Welk een toeval! Beide steden zijn namelijk gepland. Laten wij vooropstellen dat Nederland en het Verenigd Koninkrijk samen het beste ruimtelijke ordeningssysteem ter wereld hebben, alleen beschouwt het Verenigd Koninkrijk de uitbreidingslocaties en de «new towns» als mislukt, terwijl wij hier in Nederland nog vrolijk doorgaan met deze van boven opgelegde planningsstrategie. Ik vergelijk dit met een feestje waar het verplicht gezellig moet zijn. Volgens mij werkt dat niet. Hetzelfde geldt hiervoor. Men kan geen steden uit de grond stampen waar spontaan sociale cohesie en andere leefbaarheidsfactoren verplicht worden of moeten ontstaan. In het Verenigd Koninkrijk zijn ze daar al achter. Ik vraag mij af of de minister er hier ook al achter is.

Het punt dat ik hier wil maken, is dat Almere hard bezig is om zichzelf te «vinexiseren», om het zo maar te noemen. De PVV vindt dat een ongewenste ontwikkeling en is daarom nog steeds tegen de schaal-sprong. Ik hoorde mijn collega De Rouwe spreken over organische groei. Zeker, als er vraag is, kan er gekozen worden voor organische groei. In dit geval leggen wij echter van bovenaf op wat voor soort huizen er moeten komen. Misschien wensen de mensen deze huizen wel helemaal niet. Laten wij eens wat meer aan marktwerking doen. Dat zou wel leuk zijn. Ik zeg dit met name tegen de heer Aptroot.

Mijn collega Leon de Jong is duidelijk geweest: de PVV is tegenstander van het plan van de IJmeerverbinding dat er nu ligt en wil dat de plannen stopgezet worden. In het vorige AO heb ik mijn mening over de toekomstige metroverbinding naar Amsterdam ook al geventileerd. Ik zie geen reden om daarvan af te stappen. De PVV is dus een tegenstander van louter een metroverbinding: geen weg, dan ook geen IJmeerverbinding! Daarbij komt dat de PVV vreest dat de leefbaarheid in de oude stadskern nog meer zal afnemen en de criminaliteit toenemen. Dat heb ik gelezen in de voortgangsrapportage op pagina 16. Dat sociaaleconomische aspect zullen wij in de gaten houden.

Verder stel ik de verbetering van de natuur aan de orde. Er wordt gezegd dat die verbetering veel te duur is. Kloppen de berichten dat dit maar liefst 370 mln. goedkoper kan? Graag ontvang ik een reactie van de minister. Is deze besparing in de berekeningen überhaupt meegenomen?

Voor de PVV is het duidelijk. De schaal-sprong is dood. Volgens ons zien louter overijverige ambtenaren het RRAAM nog als een succesvol project. Als de stelligheid in de wetenschappelijke rapporten toeneemt, sneuvelt het gezonde verstand. Op dat laatste doet de PVV echter een beroep. Minister, denk logisch na. Ziet de minister niet in dat dit grote project met «duct tape» aan elkaar hangt? Stop ermee nu het nog kan!

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik heb een beetje moeite met het beeld dat de PVV schetst, namelijk dat de Staat, de rijksoverheid, gaat bepalen welk type huizen daar wordt gebouwd. Dat is gewoon niet zo. Dat zal de heer Van Bommel moeten toegeven. De heer

Van Bommel zegt eerst dat alles rondom de huizen niet gedictieerd en voorgeschreven mag worden, maar twee zinnen later roept hij uit: geen weg, geen IJmeerverbinding. Dat noem ik nog eens dicteren! Dit staat in geen verhouding tot elkaar en mag zeker niet gerelateerd worden aan het idee van gezond verstand. Graag krijg ik een reactie hierop.

De heer **Van Bommel** (PVV): Allereerst raad ik mevrouw Wiegman aan om het rapport eens te lezen en zich te verdiepen in het RRAAM. In de plannen staat letterlijk: veel huurhuizen en goedkope koopwoningen. Dat staat er gewoon in. In feite wordt er van bovenaf gezegd wat er moet gebeuren.

Het andere punt gaat over economie. Die komt niet vaak in het verkiezingsprogramma van de ChristenUnie voor. Als de meeste mensen graag een goede verbinding voor de auto willen hebben, is dat een kwestie van vraag en aanbod. Je kijkt gewoon wat de vraag is. Wij zeggen dan: als er geen wegverbinding komt, stoppen wij ook niet heel veel geld in een IJmeerverbinding.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Voorzitter. Het project RRAAM vindt zijn oorsprong in de gedachtegang over de wijze waarop je omgaat met verstedelijking in de Noordvleugel. Op die hoofdlijn ondersteunt mijn fractie het project als zodanig. Het is daarbij van groot belang dat hier sprake is van een poging om te komen tot een in behoorlijke mate gecoördineerde ruimtelijke ontwikkeling. Wij moeten die niet zomaar overlaten aan het spel der krachten in de markt. Het moet een geplande ontwikkeling zijn, waarbij er sprake is van de volgende drieslag: verstedelijking, mobiliteitsopties en natuurwaarden. Blijft deze drieslag van ecologie, mobiliteit en verstedelijking een onverbreeklijk geheel? Dat is voor ons buitengewoon van belang. Zodra die onverbreekelijkheid eruit valt, valt voor een deel de basis voor dit project weg.

Het is goed dat er nader onderzoek is gedaan naar de woningbehoefte. Het is terecht als op dit moment de vraag wordt gesteld of die behoefte er nog is. In redelijkheid moeten wij vaststellen dat uit het onderzoek blijkt dat de woningbehoefte groot is en groot blijft. Je kunt er nog over twisten of de bandbreedte nog een beetje meer A of een beetje meer B is, maar de behoefte is er, ook al ontkent de PVV de waarheid. Het is echter gewoon zoals het is: die woningbehoefte is er de komende jaren gewoon. Ik heb in dit verband nog een vraag aan de minister. Heel vaak wordt gerekend in woningaantallen. Gezien het economisch perspectief voor de komende decennia, kun je je echter wel afvragen of dit in m² bewoond oppervlak misschien toch niet tot andere getallen leidt. Een voortgaande groei van de omvang van woningen per persoon lijkt mij veel minder waarschijnlijk dan de woningbehoefte op zichzelf. In casu: koop je een woning van 200 m² of van 120 m²? Dat maakt heel veel uit in je ruimtelijke opgave.

Op zichzelf kunnen wij uit de voeten met de vervoersopties die nu worden onderzocht, met dien verstande dat GroenLinks opmerkt dat in elk geval de toeweg onzinnig is gebleken. Het is maar goed dat dit is geconstateerd. Wat ons betreft, hoeft er überhaupt geen wegverbinding over het IJmeer te komen. Als de minister dit echter nogmaals wil onderzoeken, is dat prima. Wij zien de resultaten van dat onderzoek met vertrouwen tegemoet.

Wij vinden het prima dat de metroverbinding wordt onderzocht. Die is natuurlijk gekoppeld aan de westelijke ontwikkeling. Dat is glashelder. Dat is de enige verstedelijkingsoptie die volgens ons logisch en verantwoord is, gezien vanuit de metropoolontwikkeling van Amsterdam-Almere, de totale stedelijke ontwikkeling. Die optie kan op een goede manier in de toekomst de vervoersvraag accommoderen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De woordvoerder van GroenLinks bepleit het openbaar vervoer en vindt wegen en een tunnel niet nodig. Ik heb in dit verband een vraag over tekentafelpolitiek versus organische groei. Ik steun overigens de oproep tot openbaar vervoer. Dat vind ik prima. Alleen wordt er hier zo'n tegenstelling gecreëerd: het een moet wel kunnen en het ander niet. Tegelijkertijd zegt GroenLinks dat de vervoersaantallen centraal moeten staan. Als de mensen die er gaan wonen, ook goed vervoer over de weg willen hebben, blijft de heer Grashoff dan met een dreigend opgeheven vingertje staan en zegt hij: wij gaan dat niet doen? Wat weegt uiteindelijk zwaarder voor GroenLinks?

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Deze vragen kan ik op twee niveaus beantwoorden. Laat ik proberen dit zo concreet mogelijk op dit gebiedsniveau te doen. Los van de vraag naar politieke voorkeuren voor openbaar vervoer of wegvervoer: de locatie van de IJmeerverbinding sluit op een heel logische manier aan op het openbaarvervoernetwerk van Amsterdam en op een heel onlogische manier op het wegennet. Met de auto sta je namelijk via de IJmeerverbinding vervolgens op de A1 in de file. Als je de vervoersproblematiek rationeel bekijkt, is dit dus vrij onzinnig. Als je zegt dat er iets moet gebeuren aan wegeninfrastructuur, kunnen wij daarover een aparte discussie voeren. Over de investeringen daarvoor is overigens al besloten. Er komt een ongelooflijk grote plak asfalt bij aan de zuidrand van Amsterdam. Via de Hollandse Brug is er een verbinding met Almere. Wij zijn daar dus ruimschoots in voorzien. Los van hoeveel weg je er wil hebben, zou dit overigens wel de logische plek zijn om de wegeninfrastructuur uit te breiden. Ik maak dus onderscheid tussen de ruimtelijke visie op de plek waar je dit wilt laten landen en de vraag in hoeverre je wilt sturen op mobiliteitsvragen. GroenLinks wil ook sturen op mobiliteitsvragen. Dit betekent dat wij liever een geconcentreerde ontwikkeling van Almere aan de westkant zien. Die verhoudt zich heel goed met de ov-verbinding via de IJmeerlijn. Deze logica zal, naar ik aanneem, ook bij de heer De Rouwe enigszins hoge ogen gooien.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het CDA stelt die logica wel ter discussie. Je kunt je namelijk afvragen wie dit allemaal gaat aansturen. Doet het Rijk dit of geven wij het initiatief zo veel mogelijk aan de regio, maar dit terzijde. De heer Grashoff zegt dat de IJmeerverbinding niet logisch is. Enkele elementen daarvan zie ik ook wel. Ik zal daarom niet direct zeggen dat dit onzin is. Ik wil echter wel nog eens de onderbouwing daarvan zien. Deelt de fractie van GroenLinks dan wel de visie op het pakket van maatregelen dat wordt genomen voor het aanleggen van de wegen?

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Dat laatste punt delen we niet. Ik heb daarnet nadrukkelijk een onderscheid gemaakt. Ik vroeg toen: waar laten we de wegeninfrastructuur en de ov-infrastructuur landen? Ik vermoed dat wij op dit punt, als wij daar goed over zouden doorpraten, behoorlijk dicht bij elkaar in de buurt kunnen komen. Een andere vraag is of je extra autovervoer wilt accommoderen en of dat nodig is in deze mate. Deze vraag beantwoorden wij anders. De fractie van GroenLinks kijkt op dat punt een beetje anders tegen de samenleving aan dan de heer De Rouwe en zijn collega's van de VVD. Dat is het verschil. Wat ons betreft moet er dus ook veel minder woningontwikkeling aan de oostkant komen en in lage dichtheden. Een klein beetje is tot daaraan toe. De stedelijke ontwikkeling moet redelijk geconcentreerd plaatsvinden aan de westkant en is dan ook goed te bedienen met het openbaar vervoer.

De heer **De Rouwe** (CDA): De mensen mogen daar wel wonen, maar niet in een auto rijden. Daar komt het eigenlijk op neer.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Of mensen in een auto mogen rijden, is een bekende fundamentele discussie. Dat mag. Je mag ook zelf de consequentie aanvaarden door per se in de spits in de file te gaan staan. Er zijn alternatieven, als de overheid die aanbiedt. Daar gaan wij voor. Ik ben bijna aan het eind van mijn betoog. GroenLinks steunt op zichzelf de voortzetting van het project. Het lijkt mij goed als het voorlopig als groot project op de agenda blijft staan. Het is goed dat het Rijk en de regio op dit punt goed samenwerken en dat in elk geval de IJmeerverbinding, de metroverbinding, een forse centrale rol speelt in de verder af te wegen varianten.

Ik heb nog een vraag over het buitendijks bouwen bij Almere. Wij begrijpen uit de informatie van de minister dat dit eigenlijk van de baan is. Dat lijkt ons logisch, want het is betrekkelijk onzinnig als er in principe voldoende ruimte is op het land om dan daarbuiten te gaan bouwen. Bovendien is het peperduur en zou het op die plek tot forse ecologische schade kunnen leiden. Het is dus betrekkelijk onzinnig. Wij zien echter dat Almere signalen lijkt af te geven dat het toch wil blijven inzetten op het buitendijks bouwen. Ik hoor graag van de minister of dit nu gewoon van de baan is. Kan zij daarover duidelijkheid verschaffen?

De **voorzitter**: De minister zal nu de vragen die gesteld zijn in de eerste termijn beantwoorden. Gezien de tijd, raad ik de Kamerleden aan om zich te beperken tot twee interrupties, met één vervolgvraag.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Mijn bijdrage in de eerste termijn bevat een blokje over woningbouw, een blokje over infrastructuur, een blokje over natuur en een blokje «overige onderwerpen». Ik start mijn bijdrage met enkele woorden over het proces. Daarover zijn namelijk wat vragen gesteld.

Er is door verschillende woordvoerders aan mij gevraagd of ik wel uitga van organische groei. Ik benadruk hier nogmaals dat organische groei voor mij een uitgangspunt is. Dat staat overigens ook in de voortgangsrapportage. In het afgelopen jaar zijn er ongeveer 800 woningen gebouwd. Men moet dat afzetten tegen de 3 000 woningen die voor dat jaar werden geraamd. De situatie op dit vlak is verder voor de nabije toekomst niet erg hoopvol. Tegelijkertijd blijkt uit rapporten over de toekomstige ontwikkelingen dat de vraag naar meer woningen er zeker weer komt en dat er ook op dit moment sprake is van vraag. Het project zal op zo'n manier worden opgezet dat het principe van de organische groei leidend is. Dat moet men zich als volgt voorstellen. Wij hebben nu een aantal alternatieven laten afvallen. Die zullen wij niet verder onderzoeken. Er zijn er een paar overgebleven. Wij doen nu MKBA- en MER-onderzoeken voor deze alternatieven. Uiterlijk eind 2012 zullen wij een keuze maken, maar ik hoop dat die keuze al eerder kan worden gemaakt. Daarbij zullen wij niet kiezen voor een totaalplaatje. Wij zullen dan dus niet precies kunnen vertellen wat wij waar allemaal gaan bouwen en voor welke types woningen en verbindingen zal worden gekozen. Er zal veel eerder sprake zijn van een gefaseerde ontwikkeling met «go/ no go»-momenten. Een IJmeerverbinding is bijvoorbeeld pas echt nodig bij 45 000 woningen. Dat wil niet zeggen dat er niet al eerder een keuze kan worden gemaakt. Dat soort stappen moet je in je proces verwerken. Wanneer gaat de ontwikkeling van de woningbouw zo snel dat de bijbehorende stappen op het punt van bijvoorbeeld de infrastructuur en de natuur nodig zijn? In welke fasen zijn die nodig? Het gaat hierbij dus om een geheel gefaseerde ontwikkeling. Wij kiezen daarvoor niet alleen omdat ik dat belangrijk vind, maar ook omdat men dat in de regio vindt. Ik was vorige week weer in die regio. Men heeft een aantal plaatjes laten zien over de manier waarop men wil omgaan met de ontwikkeling van nieuwe gebieden. Men is daarbij heel sterk gericht op een vraaggestuurde ontwikkeling. In het blokje over woningbouw zal ik hierop terugkomen.

Een andere opmerking in het blokje over het proces gaat over de status van groot project. Het is inderdaad aan de Kamer om daarover al of niet een beslissing te nemen. Mij is gevraagd wat deze status voor mij betekent. Meestal is er sprake van deze status als het besluit om het project op te zetten al is genomen en er vervolgens ook sprake is van een groot budget. Dat is bij dit project niet het geval. De status brengt inderdaad veel werk met zich mee, omdat wij over alles moeten rapporteren op verschillende momenten. Ik meen dat een integrale aanpak ook mogelijk is zonder dat wij dit specifiek hoeven te doen. Bijvoorbeeld in het Integrale Afsprakenkader (IAK) staan integrale afspraken over scholing, werkgelegenheid, de software enzovoorts. Er is ook gesproken over de rol van het Rijk. Wij hebben afspraken gemaakt over wie wat doet. Dat staat ook heel nauwkeurig beschreven in het IAK. Als wij eind 2012 de keuze maken, zouden wij ook kunnen bezien wat in de volgende fase de verschillende rollen zijn. Wat is van het Rijk, wat is van de provincie en wat is van de gemeente? Wij kunnen dat dan opnieuw vormgeven. De Kamer moet zelf bepalen of zij het RRAAM in de tussentijd de status van groot project wil laten behouden. Ook moet zij zelf bepalen of zij die status eind 2012 wil handhaven.

Ik kom op het blokje over de woningbouw. Ik heb zojuist al iets gezegd over de organische groei. Wij willen geen grote en ingewikkelde plannen van bovenaf opleggen aan de lokale samenleving. Door dat te zeggen, hoop ik ook de zorgen hierover bij de fractie van de PVV weg te nemen. Wij willen een ruimtelijke ontwikkeling waarbij stap voor stap wordt gezet, een ontwikkeling dus die echt organisch is. Dat sluit ook het beste aan bij de bestaande gemeenschap, bij de vraag van bewoners en bedrijven en bij de vraag van anderen. Het is dus echt de bedoeling dat er pas wordt gebouwd als er een markt is voor wat wordt gebouwd. Bijvoorbeeld uit de plannen die ik heb gezien voor Weerwater en voor Oosterwold blijkt dat er eerst een markt moet zijn voordat de plannen worden uitgerold.

De markt zal verder op zo'n manier worden vormgegeven dat er heel veel ruimte is voor particulier opdrachtgeverschap. Daarvan ben ik zelf ook een groot voorstander. Mij wordt weleens verweten dat ik van Belgisch bouwen zou houden. Ik geloof er echter sterk in dat mensen die invloed hebben op de bouw van hun eigen huis en op de omgeving waarin zij wonen, meer zorg hebben voor hun huis en voor de omgeving. Wij zien dat al optreden, want er zijn al wijken in Almere waar sprake is van die ontwikkeling. Ik raad iedereen aan om daarnaar eens te gaan kijken. Dat ziet er gewoon heel bijzonder uit. Het particulier opdrachtgeverschap is toe te passen bij de luxe villa, maar ook bij de huurwoning. Het bestaat in alle varianten. Dat is interessant en leuk.

Ik kom nog even terug op de markt. Ook ontwikkelaars zouden best een groter deel kunnen ontwikkelen. Dit hoeft niet allemaal individueel te gebeuren. Ontwikkelaars moeten echter wel weten dat de vraag er is en dat het gebouwde zal worden afgenomen. De stagnatie op de markt zal ze waarschijnlijk wel dwingen om geen uitrol meer te doen waarop niemand zit te wachten, maar om in plaats daarvan woningen aan te bieden op de manier waarover ik het zojuist had. Wij zullen dus aansluiten bij de daadwerkelijke vraag en er zal sprake zijn van organische groei. Dit zijn met name de uitgangspunten van Almere zelf.

De heer Aptroot vroeg mij of ik al een voorkeur heb uitgesproken voor Oosterwold of voor Weerwater. Met deze voorsortering en met het noemen van kansrijke opties spreken wij ons niet uit over voorkeuren. Als wij echter gaan bouwen, is het uiteraard logisch dat dit eerst zal plaatsvinden in het centrumdeel, dus in Weerwater. Daar zit men om het water heen. De heer Aptroot sprak over Oostvaarderswold, maar bedoelde waarschijnlijk Oosterwold. In Oostvaarderswold gaan we nog maar even niet bouwen.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat zou zelfs mij te ver gaan!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat vermoedde ik al. Daarom heb ik maar even op deze verspreking gewezen, zodat deze correctie wordt opgenomen in het verslag. Ik meen dus dat het logisch is dat wij pas later in de westelijke variant gaan bouwen. Dat lijkt mij een heel logische ontwikkeling, ook in het kader van de organische en gefaseerde groei.

Er is gevraagd of er ook nog buitendijks zal worden gebouwd. Wij hebben gezegd dat bij het onderzoek naar de alternatieven is gebleken dat een eiland bij de kust van Almere niet nodig is voor de vervoerwaarde van de IJmeerlijn. Verder is gebleken dat de grondexploitatie van zo'n grote buitendijkse ontwikkeling negatief zal uitpakken. Daarom wordt dit alternatief niet verder onderzocht in de rijksstructuurvisie RRAAM. Voor de bouw van de voorziene 60 000 woningen voor Almere is een «IJland» ook niet nodig. Of zo'n buitendijkse ontwikkeling wellicht ooit nog aan de orde komt bij een eventuele verdere groei van Almere in de verre toekomst, kan ik niet beoordelen. Wij hebben er in ieder geval voor gekozen om nu niet verder te gaan met deze optie. Ik heb het commentaar van de wethouder inderdaad ook gehoord. Hij zegt volgens mij: wij nemen het nu niet mee, maar dat betekent niet dat buitendijks bouwen in de toekomst nooit meer mogelijk zal zijn. Wij nemen echter nu een besluit over de schaa sprong, en daarvan maakt dit buitendijks bouwen geen deel uit.

Hiermee heb ik volgens mij alle vragen beantwoord die zijn gesteld over de woningbouw. Ik hoop dat ik ook het beeld heb weggenomen dat wij zouden streven naar een grootschalige uitrol en naar een Vinex-wijkachtige ontwikkeling.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben blij dat het de ambitie is van de minister om aan te sluiten bij de vraag die er is. Ik vraag mij echter in alle oprechtheid af in hoeverre daarvan echt sprake is. Ik kan mij namelijk ook voorstellen dat mensen noodgedwongen naar Almere verkassen omdat er elders niet mag worden gebouwd, omdat er aan de randen van het Groene Hart geen ruimte is, omdat andere steden de ontwikkelingen op slot zetten of omdat Amsterdam de ambities niet waarmaakt. In hoeverre worden daardoor mensen er toch niet toe gedwongen om de kant van Almere op te gaan? Op de vraag: waar in Nederland zou u willen wonen, zullen naar mijn mening heel veel mensen niet het antwoord «Almere» geven, ondanks het feit dat men in Almere goed zijn best doet. Toch wordt hier nu gezegd dat er in Almere 60 000 mensen gaan wonen. Men gaat er dus kennelijk van uit dat hier 60 000 mensen willen wonen. Volgens mij ligt dit echter veel genuanceerder.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat klopt. De woningbouwbehoefte van de regio wordt in kaart gebracht. Er wordt dus gemeten hoeveel mensen in dat hele gebied behoefte hebben aan een woning. Daarbij wordt niet gevraagd of mensen per se in Almere een woning willen hebben. Tegelijkertijd geven de provincies aan dat zij de woningbouwbehoefte niet op alle plekken kunnen opvangen. De provincies Utrecht, Noord-Holland en Flevoland hebben daarop met elkaar de vraag gesteld hoe zij dat dan willen oplossen. Men heeft zich afgevraagd: waar kunnen wij de ruimte voor de woningbouw nog creëren? Alleen met de organische groei aan de randen van steden of dorpen komen wij er niet. Het gaat hierbij immers echt om een enorme opgave. Je wilt daarbij ook rekening houden met andere investeringen, bijvoorbeeld in de infrastructuur, in ontsluitingen enzovoorts. Het is goed mogelijk dat de mensen, als wij het ze vragen, liever allemaal in het Gooi willen wonen, maar daar passen er geen 60 000 extra woningen meer bij. Er is uiteraard altijd een zekere discrepantie tussen wat je het liefst zou willen en wat mogelijk is. De heer De Rouwe kent echter het regeerakkoord. Wij bieden tegelijkertijd meer ruimte voor groei in het Groene Hart

en op andere plekken, als er daar sprake is van goede woningbouwplannen die passen in de gebieden waar ze moeten worden gerealiseerd. Er komt dus ook een ander soort woningen bij. Bovendien geldt dat als mensen echt niet in Almere willen wonen en zij dus daarheen ook niet zullen verhuizen, de woningen daar niet worden gerealiseerd, conform wat ik zojuist zei over de markt. Als mensen niet die kant op gaan, wordt er natuurlijk ook niet voor ze gebouwd in Almere. Zo wordt een en ander volgens mij in evenwicht gehouden. De heer De Rouwe wijst er echter terecht op dat het feit dat veel mensen in het gebied als geheel een woning zoeken, niet betekent dat zij allemaal in Almere willen gaan wonen. Het tegenovergestelde geldt overigens ook. Ik ken heel veel mensen die heel enthousiast wél die kant op gaan. Dit geldt zeker voor jonge gezinnen. Er is daar immers ruimte. De woordvoerder van Groen-Links had het over het integrale karakter van de schaa sprong. Hij vroeg of woningbouw, natuur en infrastructuur daarin op een integrale manier zijn benaderd. Die integrale benadering zit uiteraard in dat plan. Juist dat zorgt ervoor dat wonen daar aantrekkelijker wordt.

Ik kom op het blokje over de infrastructuur. Er is gevraagd hoe het staat met de aanpak van de Hollandse Brug. Die brug moet op dit moment uiteraard ook al worden aangepakt. De capaciteit van de A6 en die van de Hollandse Brug moeten hoe dan ook worden vergroot. Dat is nu al dringend noodzakelijk. Dit heeft dan ook een hoge prioriteit. De aanbesteding van het traject van Diemen tot voorbij de ring van Almere loopt op dit moment en zal in 2013 worden afgerond. Nog hetzelfde jaar zal de schop daarvoor de grond ingaan. In het kader van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere wordt dit als pps-project aanbesteed. Het gaat hierbij dus om een DBFM-contract.

Er is gevraagd of ik de metro en de weg wil koppelen bij het onderzoek naar de IJmeerverbinding. Ja, dat zal ik doen. In het kader van de alternatieven heb ik al gezegd dat niet alleen een metroverbinding moet worden onderzocht, maar ook een wegverbinding. Ik weet dat die variant minder steun heeft in de regio. Wij moeten echter ook naar de toekomst kijken. Zeker als het westelijk deel wordt ontwikkeld, moet worden vermeden dat iedereen helemaal terug moet rijden via de Hollandse Brug. Ik wil dus graag dat voor de toekomst ook die verbinding wordt onderzocht. Ik merk ook dat er een maatschappelijke vraag is naar een multimodale verbinding. Er is ook een burgerinitiatief waarbij men een verbinding op een andere plek voor ogen heeft. Daarbij gaat het ook om een gecombineerde verbinding. Mevrouw Wiegman sprak daarover ook al. Zij vroeg wat ik zou doen als het alternatief uit het burgerinitiatief kostentechnisch heel goed zou uitvallen, maar qua vervoerswaarde net iets minder. Als dat het geval is, zullen wij dat alternatief uiteraard ook meenemen. Dit zijn geen zwart-witplaatjes. Er moet echter uiteraard wel een soort grens worden getrokken bij de vraag op welk moment wij mogelijkheden laten afvallen. Wij kijken echter zeker goed naar de alternatieven.

Er is gevraagd om de Bijlmertak mee te nemen in de vorm van een trein. Ik ga de Bijlmertak als IJmeerverbinding verder onderzoeken in de vorm van een metro, niet in de vorm van een trein. De mogelijkheid van de Bijlmertak in de vorm van een trein is al onderzocht. Daaruit blijkt dat de treinvorm echt veel duurder is, namelijk 275 mln. De Bijlmertak in de vorm van een metro wordt echter verder onderzocht.

De mogelijkheid van een kruisingsstation bij Diemen hebben wij ook goed overwogen. Deze mogelijkheid valt echter om verschillende redenen af. In de eerste plaats is de gemeente Diemen er geen voorstander van. Voor de gemeente is opheffing van de bestaande stations echt een probleem. Daarbij gaat het inderdaad om een draagvlakdiscussie. Wij hebben echter ook gekeken naar de inhoudelijke waarden. Een overstap van de metro op de trein kan ook heel goed worden gerealiseerd op Amsterdam-Zuid. De locatie voor een kruisingsstation ligt midden in een natuur- en recreatie-

gebied. Al die elementen samen hebben ertoe geleid dat wij deze optie willen laten afvallen. Daaraan wil ik vasthouden.

Er is ook gevraagd of wij een fasering meenemen in de voorstellen voor de IJmeerverbinding en voor de Hollandse Brug. Wij gaan uitgebreid naar de fasering kijken. Er is dus zowel sprake van fasering van de woningbouw als van fasering van de weginfrastructuur en de ov-infrastructuur. Wij kunnen dus met elkaar besluiten om bepaalde delen van de infrastructuur pas aan te leggen als sprake is van een bepaalde hoeveelheid ontwikkelde woningen.

Men heeft mij gevraagd of ik de kosten voor de zuidelijke ligging van het tracé IJmeer wil meenemen. Ik heb al gezegd dat ik de mogelijkheden voor het zuidelijk tracé nader ga bekijken. Daarbij hoort ook een kostenraming. Het ging hierbij om de vraag over het burgerinitiatief. Als de vervoerswaarde net iets minder hoog zou scoren, maar wel goed, dan nemen wij dit natuurlijk ook gewoon mee.

Tot zover mijn antwoorden op de vragen over de infrastructuur.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Schepink** (ChristenUnie): Dat het kruisingsstation midden in een natuurgebied terecht zou moeten komen, lijkt mij sterk. Laat ik in ieder geval stellen dat ik dat zeker niet heb bedoeld. Dat kan de minister ook niet van de ChristenUnie verwachten. Misschien is het aardig om dit wat meer zichtbaar te maken op een kaartje, en dit aan de Kamer te doen toekomen. Wat zijn de ideeën hierbij nu precies? Ik heb zelf even vlug een blik op een kaartje hierover geworpen. Volgens mij is het een kwestie van een beetje verschuiven van een bestaand station.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik stuur het kaartje op en laat het graag zien aan mevrouw Wiegman. Dit was echter niet het enige argument om de optie van dit kruisingsstation te laten afvallen. Ik kom bij de vragen over natuur. Kunnen marktpartijen een grotere rol hebben bij het optimaliseren van natuur? Ten eerste bekijken we wat we moeten compenseren voor allerlei activiteiten zoals woningbouw en de aanleg van wegverbindingen of ov-verbindingen. Ten tweede gaat het om de ambitie voor de toekomst op het vlak van de natuur. Ik doel hier uiteraard op het toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES). Het gaat dus niet alleen om compensatie, maar ook om ambities. Het lijkt mij een goed idee om marktpartijen een grotere rol te geven bij de natuurontwikkeling. Bij de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer wordt hiernaar al gekeken in de eerste helft van 2012. Er wordt bijvoorbeeld onderzocht hoe marktpartijen een rol kunnen spelen bij het optimaliseren van grondstromen. Ook wordt onderzocht hoe de aanleg van het TBES kan worden gekoppeld aan recreatieve voorzieningen. Dit maakt een private medefinanciering nodig. Voor ons geldt dus ook dat de betrokkenheid van de markt goed is om na te gaan of je er nog meer kunt uithalen dan wanneer je dat alleen zou doen.

Er is gevraagd of we het peilbesluit voor het IJsselmeergebied niet moeten koppelen met de ontwikkelingen op het vlak van natuur. Dit valt weliswaar onder mij én de staatssecretaris, maar gelukkig komt dit samen bij één directeur-generaal, die op dit moment naast mij zit. Dat kan dus bijna niet misgaan. De koppeling tussen natuur en peil is heel belangrijk. Het peil van het Markermeer is losgekoppeld van het peil van het IJsselmeer. Het winter- en het zomerpeil van het Markermeer zullen in ieder geval beter worden afgestemd op de natuur. Dat gaat dus ook goed. Ik meen dat de heer De Rouwe vroeg of ik voor het bepalen van de totale natuurkosten een percentage van de ontwikkelingen gebruik. Ik breng eerst de kosten en de baten voor natuur in beeld. Het gaat dan niet alleen om compensatie, maar ook om eventuele ambities en de effecten van de bouw van woningen en de aanleg van de infrastructuur. Wat wij uiteindelijk voor natuur doen, is volgens mij niet een afgeleide van de andere

investerings. Voor compensaties geldt dat wel, maar voor ambities geldt dat niet. Ik vind dat we daarin zelfstandige keuzes moeten maken. We zullen dat volgend jaar laten zien in de rijksstructuurvisie.

Zijn de opbrengsten van zandwinning in te zetten voor natuur? In de Noordvleugelbrief is het idee al opgenomen om de rijksopbrengsten van zandwinning in te zetten voor de businesscase. De Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer bekijkt momenteel of de aanleg van natuur daarmee kan worden gecombineerd. Dat kan aanzienlijke kostenbesparingen opleveren. Ik vind dit een interessante suggestie die momenteel wordt uitgewerkt. Hoe daarbij moet worden omgegaan met de opbrengsten is onderdeel van de uitwerking. De meerwaarde van de gecombineerde winning van zand en grond zou voor de natuur kunnen worden aangewend. Je moet echter in 2012 eerst alle kosten en opbrengsten van alle projecten op een rij zetten voordat je besluit dat de opbrengsten definitief naar het een of het ander gaan.

Volgens mij heb ik hiermee alle vragen in het blokje natuur beantwoord.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb toch de indruk dat alles nog steeds helemaal wordt uitgewerkt. Hoe iemand wil slepen met grond, mag hij daarna nog opnemen in zijn eigen offerte. Komt er echter nog een echte marktuitvraag? Aan marktpartijen kan met een groot vraagteken worden voorgelegd wat er moet gebeuren aan natuurontwikkeling. Zij moeten dan zelf creatief oplossingen mogen aandragen. Wat de minister schetst, lijkt echter meer op het proces van de ouderwetse aanbesteding, waarin alles precies is voorgeschreven en bedrijven of combinaties vervolgens een prijs mogen neerleggen. Mijn fractie krijgt de indruk dat alles toch weer wordt dichtgeregeld en de creativiteit van marktpartijen eigenlijk niet op prijs wordt gesteld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben juist een groot voorstander van zo'n open marktuitvraag. Ik zal daar dus naar kijken. Misschien heeft de heer Aptroot het beeld dat het alleen nog maar in de uitgeschreven aanbesteding mag komen. Dat is echter niet het geval. De werkmaatschappijen bekijken met elkaar wat de ambities zijn en hoe ze dat verder willen uitwerken. Daarna komt de markt gewoon aan bod. Wat mij betreft kan dat gebeuren aan de hand van een heel open vraag. Ik zal deze wens doorgeven.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister en ik zijn het erover eens dat de vraag heel open moet zijn. Ik heb gehoord dat de werkmaatschappijen op zich hartstikke enthousiast bezig zijn, maar ik heb ook de indruk dat zij op papier al precies vastleggen wat er moet gebeuren. Dat willen we niet. Er zijn natuur- en milieuproblemen. Die moeten helemaal open aan de markt worden voorgelegd. Misschien komen marktpartijen met volstrekt andere oplossingen die voor de natuur en het milieu heel goed zijn en ook nog honderden miljoenen schelen. Die opties moeten we juist op tafel krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook bij de uitvraag bij de infrastructuur kwamen heel nieuwe en creatieve opties op tafel. Dat kan bij natuur ook heel goed gebeuren, mits je weet wat de randvoorwaarden zijn. Je moet dus weten wat je er met elkaar uit wilt halen. Het is heel goed mogelijk om dat neer te leggen bij de marktpartijen. Nogmaals: ik geef dit verzoek door.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): In de eerste termijn heb ik expliciet gevraagd of de drieslag verstedelijking, mobiliteit en ecologie inderdaad een onverbreekelijk geheel blijft. In haar antwoord neigt de minister wel daarnaartoe, maar ik wil dit nog graag expliciet van haar horen. Eens te meer omdat in de brief van de minister een wat moeilijk te interpreteren zin staat. Er staat namelijk: «Het «IJland» (grootschalig buitendijks wonen)

wordt niet verder onderzocht. De koppeling tussen ruimtelijke ingrepen en maatregelen ten behoeve van het toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES) Markermeer-IJmeer wordt onderzocht.» Dit is een wonderlijke zin, want die bevat bijna iets van een ontkenning. De oorsprong van het project was toch juist om dat te onderzoeken? Waarom staat dit op deze manier in deze brief? Hoe moet ik dit interpreteren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De drieslag zit er gewoon in. Wanneer wij eind 2012 met de structuurvisie komen, zullen die drie elementen erin zitten. Over het proces zei ik zojuist dat je daarna bepaalt wie wat gaat trekken. Zo is het de vraag of alles door het Rijk getrokken moet worden. De heer Grashoff merkt op dat in mijn brief staat dat de ecologie nader wordt onderzocht. Dat verhaal is nu gaande. We bekijken namelijk op alle plekken wat er gecompenseerd en gemitigeerd moet worden als je iets moet doen. We bekijken ook welke extra ambities we erin willen hebben. We beogen hiermee dus niet om er een onderdeel uit te halen. Het is een integraal verhaal en ik kom met een integraal voorstel. Daarna bekijken we wie wat doet. Dat kan allemaal nog steeds op rijksniveau gebeuren, maar dat kan ook op gemeentelijk niveau. Dat hangt af van de precieze invulling.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Met dit antwoord kan ik uit de voeten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom op het blokje «overige onderwerpen». De heer Van Dekken vroeg of de IAK-thema's haalbaar zijn en of het goed komt met de sociaaleconomische agenda. Wij praten regelmatig over alle verschillende niveaus zoals onderwijs en werkgelegenheid. Andere ministeries doen dat ook. Intussen is ook Hogeschool Windesheim conform de planning gestart. Over stedelijke bereikbaarheid, een lokale aangelegenheid, zijn inmiddels afspraken gemaakt. Er is een maatregelenpakket voor de eerste fase. Er wordt bijvoorbeeld ook gesproken over de lagere scholen, maar dat is natuurlijk echt een gemeentelijke aangelegenheid. Men is daarmee heel intensief bezig. Voor een aantal thema's komen in de eerste helft van 2012 de uitwerkingen beschikbaar. Zo wordt er creatief gezocht naar een coalitie met ondernemers, wordt het thema cultuur bekeken en wordt nagegaan hoe het cultureel ondernemerschap verder kan worden gestimuleerd. Uiteindelijk gaat het om een ontwikkeling gedurende twintig jaar. Deze dingen doe je dus niet van vandaag op morgen, maar voer je gefaseerd uit.

Men vroeg zich af hoe het zit met de financiering. Het is nooit de bedoeling geweest dat het geld per 2012 beschikbaar zou zijn. We hebben een plan en op basis hiervan bekijken we wie daar wat aan bijdraagt en in welk tempo dat moet gebeuren. Ik noemde zojuist al een voorbeeld bij de vraag over een IJmeerverbinding. Gezien de snelheid van de groei zal een en ander waarschijnlijk niet al eind 2012 aan de orde zijn. Het is dan dus de vraag of je daarvoor nu middelen moet reserveren. Dit loopt allemaal conform de afspraken. Een van de leden sprak over uitstel, maar daarvan is volgens mij helemaal geen sprake. Dit zijn de voorgenomen planning en fasering.

Er is ook iets gevraagd over het Provinciefonds en over uitstel. Ik weet niet heel precies waarop dat betrekking had, maar er is een verschil tussen het Provinciefonds en het Gemeentefonds. Bij het Provinciefonds is namelijk een besluit genomen waarbij Flevoland als enige provincie juist meer geld krijgt. Bij het Gemeentefonds is er inderdaad sprake van een gedeeltelijk uitgesteld besluit. Er is wel zicht op een aantal aanpassingen waarbij Almere erop vooruitgaat. Dat is nu al het geval bij de decentralisatie en dat zal straks ook het geval zijn bij de herziening, inclusief de aanpassing G4. Dat gebeurt echter op heel andere gronden dan bij het project waarover wij vandaag spreken.

De heer De Rouwe vroeg in het vorige overleg wat wij doen met kleine gemeenten. In de tussentijd heb ik daarop gelet. Daarbij kwam de maatschappelijke betrokkenheid ook aan de orde. De heer Van Woerkom zorgt ervoor dat de verschillende partijen die betrokken willen worden, zoals ngo's en andere organisaties, ook echt intensief betrokken kunnen zijn. Bij de verschillende werkmaatschappijen worden de mensen ook betrokken bij de planvorming. De gemeente Diemen en de gemeente Muiden zijn ook betrokken in de werkmaatschappij Amsterdam-Almere. De gemeenten Stede Broec, Hoorn, Drechterland, Koggenland, Zeevang en Edam-Volendam zijn betrokken in de werkmaatschappij Markermeer-IJmeer. Bij de werkmaatschappij Almere Oosterveld is Zeewolde betrokken. Ik heb begrepen dat naar aanleiding van de vorige discussie ook nog aparte bijeenkomsten zijn georganiseerd met deze gemeenten. Men vroeg zich af in hoeverre men aan tafel zat. Praten wij wel mee? De bedoeling van de aparte bijeenkomsten was, deze twijfel weg te nemen. Er zijn verder een LinkedIn en een nieuwsbrief. De provincies Noord-Holland en Flevoland hebben expliciet afgesproken te communiceren met de kleine gemeenten en dat ook te coördineren. Voorafgaand aan cruciale momenten organiseert de stuurgroep van het RRAAM een grote bijeenkomst met alle regionale partners. Op 1 juli en op 12 oktober zijn zulke bijeenkomsten gehouden. Aan de betrokkenheid van kleine gemeenten wordt dus heel veel gedaan. Ik had gehoopt dat de Kamer al had vernomen dat de kleine gemeenten nu tevreden zijn, maar misschien is het ook goed nieuws dat de Kamer dat nog niet heeft gehoord. Als zij immers eerder was benaderd met de boodschap dat het niet goed gaat, maar nu nog niet is benaderd, zal het misschien nu wel beter gaan. Ook voor de Elverding-aanpak, waarover de ChristenUnie een vraag stelde, geldt: hieraan wordt zeer intensief gewerkt. Mevrouw Wiegman vroeg naar de MKBA. Het is van belang om te weten dat we bij het RRAAM alle vernieuwingen in de MKBA al in 2012 meenemen. In 2012 is er ook een uitgebreid proces met Rijk, provincie en gemeenten om de vernieuwingen goed door te spreken en aan te leren. Begin 2013 zullen we concluderen of dat binnen de systematiek kan passen, of dat deze op de kop moet. Binnen de huidige systematiek kun je dus ook al heel veel veranderen. Daarmee zijn wij al bezig. Misschien helpt dit bij het vormen van het juiste beeld. Ik ben bovendien bereid om, als dat nodig is, nog te bekijken wat we kunnen versnellen om rond de zomer, of in ieder geval voor de uitwerking van de structuurvisie RRAAM, met werkelijke aanpassingen te komen.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): De minister zegt dat binnen de huidige systematiek ook al veranderingen mogelijk zijn. Ik moet mij dus niet te veel fixeren op het feit dat dit pas kan in 2013. Ik dank de minister in ieder geval voor de toezegging dat het mogelijk wordt versneld. Ik ben echter heel benieuwd aan welk type veranderingen ik dan moet denken. Liggen die veranderingen in lijn met wat uit de gezamenlijke conferentie is gekomen? Kan er bijvoorbeeld al worden gewerkt met de multicriteriamethode? Het lijkt mij erg interessant om die juist bij het RRAAM toe te passen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, daar gaat het om. Het is iets wat wij samen hebben gemaakt.

De **voorzitter**: Is er behoefte aan een tweede termijn? Ik zie dat enkele woordvoerders behoefte hebben aan het stellen van een enkele korte vraag. Ik stel daarvoor een minuut per persoon beschikbaar.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik concludeer dat dit de tijd is van een nieuwe publiek-private verhouding. Dat vind ik heel gezond. De overheid maakt uiteraard bestemmingsplannen en geeft richting aan ruimtelijke

ontwikkelingen, maar met organische groei zal de behoefte in de markt medebepalend zijn. Bij die organische groei gaat het om particulieren. Dat kunnen beleggers zijn die huurwoningen laten bouwen, maar ook particulieren die zelf hun woningen bouwen. Deze bijdrage van particulieren zien we ook bij andere projecten. We vinden het echt belangrijk dat er een marktuitvraag komt, zoals bij de IJmeerverbinding. Ik begrijp dat dit ook absoluut de inzet van de minister is bij natuur. Als ik gek was op het indienen van moties, zou ik dat bij dit onderwerp zeker doen. Ik hoor immers her en der dat de werkmatschappij alles dichtregelt. Ik geloof echter de toezegging van de minister en ik ga ervan uit dat zij de uitvoering daarvan scherp bewaakt. Wij zullen de uitkomst in ieder geval bekijken. Als er geen echte marktuitvraag is, willen wij geen goedkeuring geven voor projecten, laat staan daarvoor geld beschikbaar stellen. Wij geloven immers echt dat de markt de beste oplossingen kan aandragen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Wij verkeren in een tussenmoment waarin nog het een en ander wordt uitgezocht. Volgend jaar zal er nog veel meer informatie beschikbaar komen. Ik begrijp van de minister dat de structuurvisie ook daarbij hoort. Aanvankelijk sprak de minister ook over een «go/no go»-moment. Gelukkig heeft zij dat enigszins genuanceerd, want een «go/no go»-moment past niet bij organische groei. Organische groei houdt in dat je elke keer kritisch kijkt naar wat nodig is en wat je doet. Het betekent dus niet dat je in 2012 een heel groot «go/no go»-besluit neemt, dat vervolgens voor de komende 30 jaar moet worden uitgevoerd. Dat past niet bij elkaar.

Ik herhaal mijn kritische kanttekeningen. In het regeerakkoord staan afspraken over maximaal twee bestuurslagen en over decentralisatie van het beleid op het vlak van de ruimtelijke ordening. Volgend jaar zullen wij bij de overheid te maken krijgen met een grote operatie die mogelijk bezuinigingen met zich meebrengt. Een en ander vereist een heel kritische benadering van de vraag hoe wij verder moeten gaan met het RRAAM. Die vraag zal volgend jaar moeten worden beantwoord. Daarom zeg ik nu al dat er voor de CDA-fractie ook sprake zal zijn van een heroverweging.

De heer **Van Dekken** (PvdA): Voorzitter. Ik weet niet of de minister al iets over de betrokkenheid heeft gezegd. Het kan zijn dat ik het heb gemist. De betrokkenheid van burgers en maatschappelijke organisaties bij dit soort projecten achten wij van enorm groot belang. Het gaat daarbij natuurlijk niet alleen om bestuurders of om LinkedIn-adressen, die overigens onbereikbaar zijn voor iedereen die er nog nooit van heeft gehoord. Uit ervaring die ik opdeed in mijn vorige baan, weet ik dat het informeren van mensen met LinkedIn absoluut niet werkt. Dit is wat dun. Wij zijn echter evengoed blij met de antwoorden van de minister. Wij wensen iedereen die betrokken is bij dit project, in sociaaleconomisch, maatschappelijk of ecologisch opzicht, heel veel voorspoed toe in het voor Almere en omstreken belangrijke jaar 2012. Ik wens ze dus alvast gelukkig nieuwjaar.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoorden en haar toezegging om nog eens te kijken naar het kruisingsstation. Waar is dat volgens de minister geprojecteerd en in hoeverre komt dat overeen met mijn voorstel? Het gaat mij niet alleen om de precieze ligging, maar het gaat mij er vooral om dat de minister daarbij ook de functie van zo'n station nog eens beziet. Ik suggereerde dat door een kruisingsstation de totale exploitatie van spoor en metro er mogelijk juist gunstiger uit komt te zien. Op belangrijke trajecten kan de reistijd immers afnemen, wat regionaal gezien ten goede kan komen aan het geheel. Ik zou daarover graag nog meer willen horen.

Ik heb van de minister begrepen dat is onderzocht wat het kost om de aparte tak naar de Bijlmer in de vorm van spoor aan te leggen. Ik heb

begrepen dat uit dat onderzoek bleek dat dit te duur is. Ik vind het interessant om weten hoe groot dit onderzoek is en hoe dit er precies uitziet.

Ik dank de minster ook voor de toezegging over de MKBA, voor de uitspraak dat daarmee nu al gewerkt gaat worden en voor de uitspraak dat binnen de huidige systematiek veranderingen kunnen worden toegepast. Ik meen dat dit heel belangrijk is, juist bij een project als het RRAAM. Ook vandaag zijn weer vragen gesteld over dit project, ook door de fractie van de PVV. Misschien kan dit de leden van de PVV-fractie in de goede richting helpen. Zij moeten straks niet gaan concluderen: was wat toen is gebeurd politiek, of is er over nagedacht? Het is erg belangrijk dat dit niet de kwestie wordt.

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Ik sluit af met het meegeven van een stukje realiteit. De leeftijd van starters vliegt omhoog. De banken geven vrijwel geen hypotheek meer. Dat weet de heer Grashoff, die links van mij zit, als geen ander. Mijn dochter is 21 en is inderdaad al uit huis. Zij past al vijf jaar op een huis dat zonder resultaat te koop staat. Zo werkt dat dus. Met het RRAAM lijkt men niet echt in te zetten op de draagkracht van de bevolking.

Ik heb een leestip voor mijn linkse collega's. Het Economisch Instituut voor de Bouw, het Planbureau voor de Leefomgeving en het CBS hebben onderzoek gedaan. Op bladzijde 23 staan cijfers. Laten de collega's het kerstreces goed besteden en deze cijfers bekijken. De gemeente Almere heeft een beetje gegoocheld met cijfers. Dit laatste is een quote van een wethouder. Hij komt met cijfers die reiken tot 2040 en het RRAAM loopt tot 2030. Daarin zit dus een verschil van tien jaar.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Voorzitter. Ik reageer nog een beetje op de vorige spreker. Het is nog geen vijf jaar geleden dat ik in een bestuurlijke rol bij voortduring door mijn gemeenteraad op de huid werd gezeten met de vraag waarom ik niet meer bouwde dan er voor elkaar was te krijgen. Regeren is en blijft vooruitzien. Wij mogen verwachten dat er in deze regio over vijf jaar echt weer enige woningbehoefte is. Of het daarbij om precies 60 000 woningen gaat, is een andere vraag.

Ik begrijp heel goed dat men streeft naar organische ontwikkeling. Ik vind dat heel goed. Het zwaartepunt van de verstedelijkingsopgave bij Almere ligt echter uiteindelijk wel aan de westkant, zo begrijp ik uit de stukken en naar aanleiding van opvattingen in de regio. Kan de minster dit bevestigen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De heer De Rouwe stelde een vraag over «go/no go»-besluitvorming. Het is niet de bedoeling dat er één «go/no go»-besluit aan de voorkant wordt genomen, maar wel dat er een reeks «go/no go»-besluiten valt. Zo gaat dat bij organische groei, dus bij groei in stappen of fasen. Je vraagt je daarbij namelijk op ieder moment weer af: wat kunnen wij nu zien en waartoe kunnen wij nu besluiten? Je vraagt je ook steeds af: wat kunnen wij nu nog niet zien en op welk moment kunnen wij een vervolgbesluit nemen? Op deze manier heb ik dit voor ogen en ik weet dat dit ook zo aan de orde is in de regio.

Ik hoorde een kritische noot over de twee bestuurslagen. We hebben daarover ook gesproken tijdens het overleg over de SVIR. Er zijn in Nederland een paar projecten die wij van nationaal belang achten en waaraan wij dus uitvoering geven. De structuurvisie voor het RRAAM, die wij volgend jaar opleveren, hoort daarbij. Daarom zijn er meer bestuurslagen. Zodra wij weten wat er moet gebeuren, is het goed om daarover met elkaar te spreken. De vraag is dan hoe je bij de verdere uitwerking weer zo veel mogelijk tot een tweelagenstructuur kan komen.

De fractie van de PvdA vroeg naar de betrokkenheid. Volgens mij ben ik daarop al uitgebreid ingegaan. Ik heb niet alleen gesproken over LinkedIn, maar ook over alle bijeenkomsten die worden georganiseerd. In het RRAAM is participatie heel belangrijk. Burgers worden daarbij breed betrokken. Aan hen wordt op verschillende manieren gevraagd om rechtstreeks mee te denken. Dat is al gebeurd vanaf het moment dat de rijksstructuurvisie en de planMER in maart 2011 werden opgesteld. Als de onderzoeksresultaten en de plannen voor de conceptrijksstructuurvisie in de tweede helft van 2012 worden opgeleverd, zal dat ook weer gebeuren. In de tussentijd is de groep van de heer Van Woerkom actief. Deze groep organiseert de maatschappelijke betrokkenheid. Individuele burgers of organisaties van verenigde burgers kunnen erbij worden betrokken. Er is ook een spiegelgroep uitgenodigd om deel te nemen aan kennisateliërs en andere bijeenkomsten van maatschappelijke partijen in 2011 en 2012. Zij spelen ook een rol in deze ontwerpateliërs. Op diverse momenten en manieren wordt de betrokkenheid dus georganiseerd. Er wordt daar dus volgens mij echt veel aan gedaan. Verder moet de burger ook af en toe zelf maar aan de bel trekken als hij vindt dat hij zich moet bemoeien met een ontwikkeling. Veel burgers doen dat overigens heel actief. Mevrouw Wiegman vroeg nog een keer naar het onderzoek over het kruisingsstation. We zullen de Kamer gegevens daarover toesturen. Aangezien mevrouw Wiegman haar vraag plaatste in een breder perspectief, zal ik daaraan ook informatie toevoegen over de vervoerswaarden.

Mevrouw Wiegman vroeg ook naar het onderzoek dat leidde tot het laten afvallen van de Bijlmertak in de vorm van een spoorlijn. De resultaten van dat onderzoek zijn te vinden in het rapport over de Hollandse Brug. Als het goed is, heeft de Kamer dit allemaal ontvangen in het kader van de status van groot project. Voor ons scheelt dat weer een extra rapport.

De PVV heeft geprobeerd het beeld van de huidige situatie nogmaals neer te zetten. Op dit moment is er een geringe groei. Overigens is er in Almere iets meer groei dan in de rest van Nederland. Ik weet wel waarom er verschillende aantallen worden gehanteerd. Ik zal de Kamer daarbij een handje helpen: dit staat in een PEARL-rapport van 2009, dus dat komt zo vanzelf bij de Kamer terecht. Ik zeg echter ook nogmaals dat ik hoop de Kamer hiermee ervan te hebben overtuigd dat het geen grootschalige uitrol betreft en geen van bovenaf geregisseerde «Vinex-wijkachtige» constructie is. Wij willen dit gefaseerd aanpakken, ook indachtig het feit dat er op het ene moment wat minder behoefte is aan woningen en het andere moment misschien wat meer.

De heer **Van Bommel** (PVV): Het rapport waaraan ik refereerde, is van oktober 2011. Dat is dus van recenter datum dan de minister dacht. Voor de Kamer is dat natuurlijk al heel oud.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Oké.

De fractie van GroenLinks is voorstander van het idee van organische groei, maar constateert dat men vanuit de regio meer de westelijke kant wil ontwikkelen. Het klopt dat men dat wil. Ik weet echter ook dat de gemeente Almere momenteel is begonnen met de planontwikkeling van Weerwater en Oosterwold. Het is logisch dat zij eerst een uitbreiding van de bestaande kern ter hand neemt voordat zij elders aan de slag gaat. De fasering die ik noem, is ook de fasering die zij hanteert.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Mijn vraag gaat niet zozeer over de fasering in de tijd, als wel over het zwaartepunt in de woningaantallen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is de ambitie die Almere heeft.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Steunt de minister deze ambitie?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We zeggen alleen dat we uiteindelijk 60 000 plekken in de regio moeten zien te vinden. We onderzoeken op dit moment wat daarvoor de beste ontwikkelingen zijn. Eind 2012 bekijken we gezamenlijk hoe en in welke vorm we dit gaan doen en waar het meeste terecht komt. Dit is in ieder geval een van de onderdelen van de plannen. Ik zie dat de heer Grashoff kijkt alsof hij het niet helemaal begrijpt.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Ik heb het gevoel dat ik het wel begrijp. Het antwoord van de minister is «nee, voor mij staat het nog helemaal open». Dat is wel vreemd, gezien de studies die momenteel worden gedaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, dit is niet vreemd. Ik vind dat de markt moet zeggen waar de vraag en de behoeftes zitten. De gemeente Almere zegt dit ook. Op grond van die gegevens moet je gaan bouwen. Almere moet ook bekijken wat voor haar financieel haalbaar en aantrekkelijk is. Het is dus een combinatie van zaken. Daarom geef ik geen oordeel over de westelijke ontwikkeling. Andersom doe ik dat ook niet. Maar ik zeg dus ook niet dat dit het punt moet zijn waar het meeste moet gebeuren.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor de beantwoording. De minister heeft de Kamer tijdens dit overleg één toezegging gedaan. Zij zegt toe de Kamer een of meerdere kaartbeelden toe te sturen over de aansluiting van een ov-verbinding door middel van een kruisingsstation ter hoogte van Diemen. Daarbij wordt informatie over de vervoerswaarden opgenomen.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister heeft gezegd dat er hoe dan ook bij de natuurontwikkeling sprake zal zijn van een echte marktuitvraag. Ik weet niet of dit een toezegging is, maar ik vind het wel belangrijk dat dit wordt opgenomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik had de opmerking van de heer Aptroot niet zozeer als een vraag opgevat, als wel als een extra ondersteuning voor mij om ervoor te zorgen dat er een echte marktuitvraag komt, aangezien hij daaraan een consequentie koppelde. Ik ga daar echt achteraan.

De **voorzitter**: Meer in het algemeen zeg ik dat wij zaken niet als toezegging noteren als daaraan geen brief is gekoppeld. De minister heeft de toezegging gedaan, maar ze heeft niet gezegd dat zij hierover ook nog een brief naar de Kamer zal sturen. De heer Aptroot heeft de toezegging wel binnen. Ik zeg dit voor de beeldvorming en de duidelijkheid.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is uitlokking, voorzitter.

De **voorzitter**: Waarvan acte.
Bij dezen sluit ik dit algemeen overleg.