

- Nr** **Vraag**
- 1 Is er sprake van een nieuwe ontwikkelingsfilosofie voor RRAAM? Kunt u deze toelichten? Wat betekent deze filosofie in termen van risico's voor het Rijk?
 - 2 Wat zijn de consequenties van toekenning van organisatie van de Floriade aan Almere voor de verbreding van de A6 en voor RRAAM? Is het mogelijk de aanleg te versnellen?
 - 3 Klopt het dat de toekenning van de organisatie van de Floriade aan Almere consequenties kan hebben voor de Hollandse Brugvariant, met name de hoeveelheden te bouwen woningen aan het Weerwater? Zo ja, welke gevolgen? Is het juist dat de ontwikkeling rond het Weerwater nu juist de basis voor de genoemde variant is? Zo nee, waarom niet?
 - 4 Wat wordt bedoeld met de zinsnede dat de besteding van de procesbudgetten voor RRAAM in grote lijnen binnen de begrotingen blijft?
 - 5 a. Waarom zijn bij de uitgewerkte top risico's geen kosten genoemd?
b. Kunt u per top risico deze kosten in een schema vermelden?
 - 6 Kunt u per onderzocht alternatief voor de infrastructuur de verwachte kosten-batenverhouding weergeven en daarbij de uitgangspunten aangeven op basis waarvan deze beoordeling tot stand is gekomen?
 - 7 Wat waren de kosten die gepaard gingen met de ambtelijke voorbereiding en afhandeling van de marktvraag ecologie?
 - 8 Is het correct dat de gebiedsexploitatie door de gezamenlijke werkmaatschappijen zijn geoptimaliseerd met ca € 1 miljard?
 - 9 Bent u bereid om inzicht te geven in het verloop van de kosten van de werkmaatschappijen?
 - 10 Klopt het dat de door Almere gekozen organische groei met een gefaseerde realisatie van de plannen op gespannen voet staat met de bestaande MIRT-systematiek, waarbij direct aan de voorkant van het project de financiën gereserveerd moeten worden? Zo ja, welke mogelijkheden zijn er om dit op te lossen?
 - 11 Is het correct dat de kosten voor de IJmeerlijn zijn geoptimaliseerd van ca € 4,5 mld. – € 5,5 mld. naar € 1,9 – € 2,2 mld. voor respectievelijk de brug- en tunnelvariant?
 - 12 a. Worden alle gedetailleerde plannen, die op het niveau van de verschillende werkmaatschappijen en deelprojecten worden gebruikt, ook nog gehaald?
b. Kunt u per werkmaatschappij en deelproject aangeven of dit het geval is?
 - 13 Wat is uw tijdsplanning ten aanzien van de uitvoering van de voorgestelde plannen voor de kwaliteitsimpuls van het IJmeer en het Markermeer?
 - 14 Heeft u door het uitvoeren van een marktvraag ecologie vertraging opgelopen met de opstelling van de concept rijksstructuurvisie voor RRAAM? Zo ja, hoeveel?
 - 15 Wanneer kan de Kamer het overzicht tegemoet zien van de planning van besluitvormingsmomenten en de wijze van betrokkenheid van de Kamer daarbij?
 - 16 Is het, ondanks dat het waarschijnlijke moment van aanleg nog ver in de toekomst ligt, nu al noodzakelijk om in de rijksstructuurvisie een definitief besluit op te nemen ten aanzien van de infrastructuurvarianten?

- Nr** **Vraag**
- 17 Leidt de Hollandse Brugvariant niet tot een te grote kwetsbaarheid van de verbinding van Almere met de metropoolregio? Deelt u de mening dat voor een robuuste ontsluiting een tweede verbinding cruciaal is? Hoe waardeert u de beide hoofdvarianten in termen van robuustheid, mede gelet op onzekerheden ten aanzien van «kort volgen»?
- 18 Ziet u, aansluitend bij de organische aanpak, mogelijkheden de IJmeerverbinding gefaseerd te realiseren zodat IJburg zo snel mogelijk wordt aangesloten op het Amsterdamse metronet? Kan dit leiden tot risicoreductie en kan dit voor dezelfde kosten of leidt het faseren tot hogere kosten?
- 19 Waarom wordt door het projectteam voorgesteld om voor het project Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (OV SAAL) lange termijn geen aanvullende maatregelen te nemen terwijl in de RRAAM-brief (31 089, nr. 57) nog wordt uitgegaan van een lange termijn investering van € 2,9 mld. bovenop de maatregelen voor de korte en middellange termijn van OV SAAL (€ 1,4 mld.)? Is dit een verantwoorde keuze nu kort volgen nog in ontwikkeling is en een onbewezen concept is en zelfs het meest recente onderzoek nog geen uitsluitsel heeft gegeven? Acht u de keuze om de lange termijnmaatregelen te schrappen geloofwaardig? Zo ja, waarom?
- 20 a. Klopt het dat in de infrastructuurvarianten alleen nog maar wordt uitgegaan van openbaar vervoerverbindingen?
b. Worden de mogelijkheden voor een wegverbinding ook nog onderzocht?
c. Zo nee, waarom niet?
d. Zo ja, hoe is die opgenomen in de huidige varianten?
- 21 Kunt u in een tabel weergeven hoe de verschillende alternatieven voor de infrastructuur, inclusief de varianten daarbinnen, scoorden in de milieueffectrapportage?
- 22 Kunt u per onderzocht alternatief de verwachte kosten-batenverhouding weergeven en toelichten wat precies de uitgangspunten waren bij het opstellen van de maatschappelijke kosten-batenanalyse?
- 23 Kunt u aangeven wat in hoofdlijnen de uitkomsten zijn van de *second opinion*, die het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de leefomgeving in september 2012 hebben opgesteld?
- 24 Kunt u aangeven wat de kosten-batenverhoudingen per alternatief waren geweest indien niet was uitgegaan van het hoogste economische groeiscenario *global economy*, maar van het meer gemiddelde scenario *strong Europe*?
- 25 Kunt u aangeven wat, per alternatief, de verwachte werkgelegenheidseffecten zijn uitgedrukt in banen?
- 26 Op welke wijze vindt de trechtering in de besluitvorming ten aanzien van de infrastructuuralternatieven plaats, indien blijkt dat er geen overeenstemming bestaat over het voorkeursalternatief?
- 27 Welke rapportages vormen, naast de rapportage Hollandse Brug, nog meer een bouwsteen voor de concept rijksstructuurvisie voor RRAAM?
- 28 Kan worden aangegeven hoe de verschillende infrastructurale varianten bijdragen aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad?
- 29 a. Wat zijn de voor- en nadelen van de IJmeerlijn op het schaalniveau van de Noordelijke Randstad en met name Amsterdam?
b. Wat zijn de voor- en nadelen van de HOV+ (Hoogwaardig Openbaar Vervoer plus) op het schaalniveau van de Noordelijke Randstad en met name Amsterdam?

- Nr** **Vraag**
- 30 a. Acht u de ontwerpsnelheid, waarmee het projectteam Hollandse Brug rekent ten behoeve van de HOV+ ter ontsluiting van nieuwe stadsdelen, realistisch. Zo ja, waarom?
 b. Wat betekent een hoge ontwerpsnelheid van de HOV+ voor de uitkomsten van een maatschappelijke kosten-batenanalyse?
 c. Is het juist dat een dergelijk HOV+ concept wettelijk als kruisingsvrije baan moet worden aangelegd? Dit is een barrière voor de stad. Bij de IJmeerlijn heeft de werkmaatschappij Amsterdam Almere dit effect voorkomen met een constructie op palen. Waarom is bij de HOV+ niet gekozen voor een constructie op palen, zodat barrièrewerking wordt voorkomen?
- 31 Wat is de uitkomst van de kosten-batenanalyse bij een woningaantal van 72 000, conform het middenscenario?
- 32 Klopt het dat er bij de gemeente Almere geen draagvlak is voor het Hollandse Brug alternatief? Zo ja, wat is daarvan de reden? Wat zijn hiervan de consequenties voor het project RRAAM?
- 33 Is het, gezien de verdere doelstelling om van de noordelijke Randstad -inclusief Almere- een samenhangend «*daily urban system*» te vormen, juist dat een IJmeerlijn hieraan meer bijdraagt dan de Hollandse Brugvariant? Wat zijn de verschillen?
- 34 Is het juist dat de berekeningen voor de vervoerswaarde in de maatschappelijke kosten-batenanalyse zijn uitgevoerd met een IJmeerlijn als trein? Zo ja, wat zijn hiervan de consequenties? En welke invloed zou het rekenen met een metrovariant hebben op de maatschappelijke kosten-batenanalyse?
- 35 Kunt u aangeven welke invloed de parameter reistijd heeft op de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse?
- 36 a. Kunt u exact aangeven wat de problematiek is rond het Markermeer?
 b. Kunt u aangeven of het plan Marker Wadden een oplossing biedt voor deze problematiek?
 c. Hoe is de financiering geregeld rond het oplossen van deze problematiek en kunt u in uw antwoord aangeven welke departementen en overige overheidslagen hierbij betrokken zijn en hoeveel zij financieel bijdragen?
- 37 Heeft u reeds in dit stadium een voorkeur voor één van de drie mogelijkheden van de drie consortia, die in het kader van de marktuitvraag ecologie plannen hebben opgesteld?
- 38 Kunt u aangeven in hoeverre de planning voor 2015 van art. 12 «Waterkwaliteit» van de begroting 2013 van lenM overeenkomt met die van RRAAM?
- 39 Wat zijn de optimalisaties van de werkmaatschappij Markermeer IJmeer als gevolg van de marktuitvraag?
- 40 Welke mogelijke besparingen zijn er te realiseren naar aanleiding van de op 27 september 2012 gepresenteerde plannen van de Werkmaatschappij Markermeer IJmeer over de toekomst van het Markermeer-IJmeer?
- 41 In hoeverre is er bij de ontwikkeling van Almere Oosterwold ook ruimte voor huurwoningen?
- 42 Op welke manier wordt er bij Almere Oosterwold zodanig gestuurd dat de benodigde infrastructuur meegroeit met de bebouwing? En welke waarborgen hebben bewoners als hier vertraging optreedt?
- 43 Is er al meer informatie beschikbaar over de kwalitatieve woningbehoefte in Almere?
- 44 Aan welk type woningen en welke woon- en leefmilieus is in Almere de meeste behoefte en hoe verhoudt de keuze voor gedifferentieerde woonmilieus zich tot een organische aanpak van de woningbouw in Almere?

- | Nr | Vraag |
|-----------|--|
| 45 | Voorziet het stedenbouwkundig vlekkenplan voor Almere Pampus, het IJ Venster, zowel in de bouw van hoogstedelijke woonmilieus als in landelijke suburbane woonmilieus? |
| 46 | Kunt u de Kamer voorzien van een procentuele verdeling van de woningbouw over de verschillende prijsklassen? |
| 47 | Kunt u aangeven welke afspraken er zijn gemaakt met betrekking tot de ontwikkeling van Almere Oosterwold? |
| 48 | Met welke benodigde woningaantallen voor de Noordelijke Randstad wordt er momenteel gerekend? |
| 49 | Klopt het dat uit marktonderzoeken blijkt dat met de Hollandse Brug variant geen 20 000 woningen kunnen worden gerealiseerd in Almere Pampus? Zo ja, op basis waarvan rekent het projectteam Hollandse Brug nu met 20 000 woningen in Almere Pampus? |
| 50 | Is er naar aanleiding van de motie Wiegman-van Meppelen Scheppink over de MKBA-systematiek (32123, nr A-27) getracht de maatschappelijke kosten-batenanalyse te verbreden? Zo ja, welke stappen zijn er nu precies gezet? Zo nee, waarom niet? Wanneer kan de Kamer de nieuwe systematiek bespreken? |