

Vergaderjaar 2016–2017

**31 089**

**Urgentieprogramma Randstad**

**Nr. 122**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 16 februari 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 26 januari 2017 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 november 2016 ter aanbieding van de voortgangsrapportage RRAAM 2016 (Kamerstuk 31 089, nr. 121).**

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

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

De griffier van de commissie,  
Tijdink

**Voorzitter: Van der Linde**  
**Griffier: Jansma**

Aanwezig zijn vier leden der Kamer, te weten: Cegerek, Jacobi, Van der Linde en Veldman,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 12.01 uur.

**De voorzitter:**

Welkom bij dit algemeen overleg over RRAAM, dat staat voor Rijk-regio-programma Amsterdam–Almere–Markermeer. We doen dit in een wat ongebruikelijke volgorde. We beginnen met een eerste termijn van de rapporteur, mevrouw Jacobi. Vervolgens geeft de Minister een reactie daarop, waarna de eerste termijn van de Kamer plaatsvindt, gevolgd door de eerste termijn van de Minister, de tweede termijn van de Kamer en de tweede termijn van de Minister. Dat alles gaan wij binnen een uur doen. Het woord is aan de rapporteur, mevrouw Jacobi.

**Mevrouw Jacobi (PvdA):**

Voorzitter. Voor mij is het een historisch moment, nu ik als laatste keer als rapporteur RRAAM het woord voer. In deze regeerperiode heeft RRAAM een heel geringe realisatie gekend. Eigenlijk kun je stellen dat dit groot project Amsterdam–Almere–Markermeer nog in een beginstadium van realisatie is. Daar heeft de economische crisis zeker een rol in gespeeld. RRAAM heeft niet voor niets de grootprojectstatus. Ik begin daar toch even over, omdat die status momenteel ter discussie staat binnen de commissie Infrastructuur en Milieu.

De grootste nadruk die ik vandaag als rapporteur leg en moet leggen, betreft het volgende. Voor de ontwikkeling van de Noordvleugel in Nederland als metropool moeten wij een integrale benadering hebben van bouwen – er is een heel grote woningbouwopdracht – en recreatie. Er moet daarbij een samenhang zijn tussen Amsterdam en Almere en omgeving, alsmede met Schiphol en OV SAAL. Ook wijs ik op de Floriade die eraan komt en op het toekomstgerichte bouwen, maar ook op de toekomstgerichte ecologie in de Marker Wadden. Al die zaken moeten we in samenhang bezien. Als wij de grootprojectstatus eraf halen, houd ik mijn hart vast, omdat ik bang ben dat we dit dan als een ordinaire woningbouwopdracht gaan benaderen. Dat zou een gemiste kans zijn voor Nederland. Ik zeg dit als een stimulans voor de Kamerleden die in de toekomst dit onderwerp moeten behartigen. Ik roep de Minister op om ook bij haar opvolger het belang van integraliteit te benadrukken. Volgens mij moet daarvoor de grootprojectstatus behouden worden. Dat blijkt in lightvorm mogelijk te zijn, zoals we dat de laatste jaren hebben gedaan. Ik zeg nog iets over de feiten. De komende decennia zijn er meer dan 4.000 extra woningen nodig in de Noordvleugel, terwijl de druk op de woningmarkt volop toeneemt. In de steden Amsterdam, Haarlem en Utrecht is de gekte op de huizenmarkt weer op het niveau van voor de crisis. Bevolkingsgroepen dreigen daar in de verdrukking te komen, simpelweg omdat het woningaanbod opdroogt en de prijzen stijgen. Onlangs kregen we de prognose dat verkeer in de stad straks gewoon niet meer mogelijk zal zijn. De opdracht ligt er dus. Ik roep Amsterdam hierbij op om zich veel actiever te profileren in het project RRAAM. Het is nog te veel Almere. Dit veroorzaakt ook een afbreukrisico.

Zoals ik al zei gaat het natuurlijk niet alleen om woningen, maar ook om de bereikbaarheid. Ondanks de investeringen van de laatste jaren zijn we er nog niet. Over welke ov-systemen moeten we nadenken, ook met het oog op Schiphol, de steden en het hele land, zodat we de problematiek

van de toekomst voor kunnen zijn? We weten nu al dat het autoverkeer dichtslibt. Ik wijs op de gezondheidseffecten van fijnstof en stikstof. De combinatie van het belang van de Noordvleugel en deze problematiek moet de komende jaren meer op de agenda komen te staan.

Als rapporteur heb ik een aantal vragen aan de Minister. Ziet zij reden om toekomstverkenningen inzake de bereikbaarheid sneller uit te voeren, omdat hier toch wel veel druk op staat? Welke stappen zet zij om Almere een rol te laten spelen in de verstedelijkingsopgave? Ik zou zeggen: Almere met Amsterdam. Welke aanvullende inspanningen is de Minister van plan te leveren om zorg te dragen voor een ecologisch toekomstbestendig Markermeer? Gelukkig zijn we aan de slag met de eerste fase, die waarschijnlijk in 2020 kan worden afgerond. De commissieleden en ikzelf als rapporteur hebben een brief ontvangen van de gemeente Almere en de provincie Flevoland. Klopt het dat de Minister op dit moment niet actief meewerkt aan de toekomstverkenning naar het sterk verouderde station Almere Centrum? Dit station is van belang voor de bereikbaarheid. Aan de oostkant van Almere wordt het Oosterwold ontwikkeld, een stadsdeel van 15.000 woningen in een landelijke omgeving. Ik ben er geweest en het is er echt prachtig. Midden in het gebied is een windmolenpark voorzien in het kader van de opgave uit het energieakkoord. Dit park zal ongetwijfeld effect hebben op de geplande woningbouw. Ook de uitbreiding van vliegveld Lelystad zal een effect hebben op deze opgave. Hier komen drie dossiers samen, ieder met een eigen goed doel. Als je dit niet in samenhang doet, komt het gewoon niet goed. Kan de Minister toezeggen dat deze drie dossiers alsnog integraal worden bekeken en afgewogen, als het gaat om de afstemming en de samenhang ervan? Voorzitter, tot zover mijn inbreng als rapporteur.

**De voorzitter:**

Dank u wel, mevrouw Jacobi. Ik geef het woord aan de Minister, die ik ten onrechte niet welkom heb geheten. Welkom!

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

Voorzitter. Waarschijnlijk komt dat doordat ik net ook al met u in deze zaal zat voor een AO. Ik zal het kort houden, want we hebben maar een uur. Tijdens het vorige overleg is er tijdens mijn betoog iemand in slaap gevallen in de zaal, dus ik zal deze keer korter spreken!

De integrale aanpak waarop mevrouw Jacobi doelt, is natuurlijk uitermate belangrijk. Daarom is het project RRAAM ook ooit ontstaan: om een integrale aanpak te realiseren. Als je echt over een schaa sprong spreekt en niet over incrementele groei, is het nodig dat je extra alert kijkt naar verkeer, economie, scholing en dat soort elementen. Daarover verschillen we niet van mening. Datgene wat we met elkaar wilden, is vertraagd geraakt als gevolg van de economische crisis. De schaa sprong heeft dus niet plaatsgevonden. Het project is terechtgekomen in rustig vaarwater. In de tussentijd is wel doorgewerkt aan een aantal andere zaken zoals verkeersoplossingen, zowel binnenstedelijk en rondom de A6 en bijvoorbeeld bij de Marker Wadden.

Mevrouw Jacobi stelde de specifieke vraag of de verkeersvraagstukken kunnen worden versneld, indien noodzakelijk. Dat kan altijd, want we hebben een MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport), waarin we met de regio's spreken. Daaronder ligt de NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse). Als nu blijkt dat in specifieke gebieden de problemen sneller groter worden als gevolg van economische groei, woningbouw en noem maar op, kunnen onderwerpen eerder naar voren komen. Onze prioriteitstelling over het hele land is hetzelfde. Daar waar we druk zien en ervaren, geven we hier vorm aan. We doen best veel op het gebied van verkeer, want we hebben budget overgemaakt voor binnenstedelijke verbetering en voor het aanpassen en verleggen van de A6. Door dat laatste kan de ontwikkeling van Almere in

de toekomst heel aantrekkelijk veranderd worden, want door de wegverlegging kun je dingen straks ook om het water heen realiseren. We hebben dit dus uitermate goed in het vizier. Mochten dingen in de toekomst sneller gaan, dan kan dit altijd een rol spelen. Dat geldt echter voor het hele land, want uiteindelijk maken we bij het MIRT met zijn allen een afweging van wat we willen. We spreken nu over dit gebied, maar de volgende keer hebben we het over Limburg of over Brabant. Dan zullen dezelfde discussies naar voren komen.

Welke stappen zet het Rijk om de groei van de gemeenten in samenhang met Amsterdam aan de orde te kunnen stellen? Daarmee zijn we natuurlijk al begonnen met de opzet van het project RRAAM en het instellen van een omgevingsbegeleider. In het verleden was dat de heer Van Woerkom. De provincie en de gemeenten zijn op verschillende vlakken intensief betrokken bij RRAAM. Amsterdam heeft zitting in het Overleg Almere 2.0. Bij de verbetering van het Markermeer-IJmeer is zowel Noord-Holland als Amsterdam betrokken. De verbetering van de bereikbaarheid van Almere wordt besproken aan de MIRT-tafel. Al die partijen zitten er dus bij. Doordat de woningbouwopgave de afgelopen jaren niet heel groot was, is dit iets minder actueel geworden. Nu iedereen weet dat de woningbouwopgave weer gigantisch is, komt dit vanzelf weer terug. Mijn collega, Minister Blok, heeft de Kamer toegezegd de negentien woningmarktregio's te bezoeken om de krapte op de woningmarkt te agenderen en te bepalen hoe daarmee om te gaan. Hij gaat ook weer in gesprek met bestuurders van de MRA (Metropoolregio Amsterdam), gedeputeerden, wethouders, directeuren van corporaties en marktpartijen, ook over de rol van Almere bij de woningbouwopgave. Ik weet dat die rol iets is gaan schuiven. Waar Noord-Holland en Amsterdam vroeger ervan overtuigd waren dat het in Almere moest plaatsvinden, zijn er nu weer gevoelens dat het eigenlijk ook wel in Amsterdam kan, bijvoorbeeld binnenstedelijk of met stedelijke herverkeveling. Noord-Holland heeft ook zo zijn plannen. Blok heeft de Kamer toegezegd haar de resultaten van die gesprekken te doen toekomen. Dat was mijn antwoord op de tweede vraag, die ging over de stappen die we nemen om dit te begeleiden.

Wat doen we op het gebied van de ecologische begeleiding van het Markermeer en omgeving? Naast de maatregelen aangaande de Marker Wadden zijn er andere maatregelen om de natuurkwaliteit te verbeteren; denk aan de maatregelen in het kader van de Kaderrichtlijn Water, Natura 2000 en het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Dit betreft onder meer het realiseren van ecologische verbindingen zoals vispassages. De sluisen van de Houtribdijk staan zo vaak en zo lang als waterstaatskundig mogelijk is open om vis te laten passeren. We werken samen met andere ministeries en met partijen in het gehele IJsselmeergebied om te komen tot de adaptieve Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050. Die heeft als doel tot de ruimtekwaliteit en de samenhang in het gebied te vergroten en kan dienen als inspiratiebron voor de omgevingsvisies voor het hele IJsselmeergebied. Ook verleidt hij tot samenwerking over de grens heen. Ook dit is een activiteit waarmee wij bezig zijn. Er is specifiek gevraagd naar het station Almere Centrum. Werkt I en M daar wel of niet actief aan mee? Ik denk dat het goed is om onderscheid te maken tussen de ontwikkeling van het station en de centrumontwikkeling daaromheen. Bij de ontwikkeling van het station zijn ProRail en NS betrokken als direct belanghebbende partijen. Die partijen zijn ook in staat om alle relevante onderdelen voor zo'n project in te brengen en daarmee indirect het belang van mijn ministerie mee te nemen. Zoals bekend stuurt Staatssecretaris Dijkstra hen aan via diverse convenanten. Het Ministerie van I en M zelf zit daarmee niet aan tafel, maar wel ProRail en NS. Vanuit I en M ligt de prioriteit bij het uitvoeren van OV SAAL en de investeringen die daarmee gemoeid zijn. De ontwikkeling van station Almere Centrum maakt daarvan geen deel uit. Er is ook geen zicht op financiering uit

bijvoorbeeld het Infracfonds voor een eventuele aanpak van het station. Wij voelen ons daarvoor niet primair aan de lat staan; wel voor OV SAAL maar niet voor het station Almere Centrum. Mijn collega, de Staatssecretaris, legt eigen prioriteiten. Dat wordt altijd met de Kamer besproken in het MIRT. We deden dat recentelijk, in december.

Een andere concrete vraag betreft de effecten van het geplande Windpark Zeewolde op de ontwikkeling van Oosterwold en RRAAM. Ik ben daarover ook al aangeschoten door mensen die grond hebben in dat gebied en zich zorgen maken over wat het windpark betekent voor slagschaduwen en de bouw van huizen. Er is onderzoek gedaan naar de effecten van het geplande Windpark Zeewolde op de ontwikkeling van Oosterwold zoals voorzien in RRAAM. De eerste resultaten zijn recentelijk beschikbaar gekomen en zijn besproken met de betrokken partijen. In het bestuurlijk Overleg Almere 2.0 van vorige week is afgesproken om te onderzoeken welke planaanpassingen mogelijk zijn, zowel met betrekking tot de ontwikkeling van Oosterwold als met betrekking tot het windpark. Ook hier geldt weer dat er verschillende belangen zijn. Je wilt allebei, maar hoe doe je dat zo goed mogelijk? Ook wordt geprobeerd om de effecten van de uitbreiding van luchthaven Lelystad op het windpark en de beoogde gebiedsontwikkeling erbij te betrekken. Het is nu dus iets te vroeg om verdere uitspraken hierover te doen. In maart is er een nieuw bestuurlijk overleg. Ik hoop dat we dan een slag verder zijn en dat er eerste conclusies kunnen worden getrokken. Ik zal bij de besluitvorming over het rijksinpassingsplan voor het windpark bekijken wat daaruit gekomen is.

**Mevrouw Jacobi (PvdA):**

Ik heb een vraag over de verkenningen naar de toekomstige bereikbaarheid en. In de notitie van het BOR (Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven) wordt gezegd dat die verkenningen versneld zouden moeten worden. Ze zijn ook heel erg nodig om de ontwikkeling van de Noordvleugel een boost te geven. Dit moet worden benaderd in afstemming met andere belangen, zoals dat van vliegveld Lelystad, maar ook met de treinverbindingen met Schiphol en Amsterdam. Wat is voor de Minister een logische stap om vanuit I en M te zetten? In de regio heerst het beeld dat het allemaal wel heel versnipperd is en niet volledig op elkaar is afgestemd.

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

De BOR-notitie ken ik natuurlijk niet. Die kent alleen de Kamer. Ik kan dus niet zien welke analyses erin worden gemaakt en of die hout snijden. Dat maakt het voor mij lastig. Het enige wat ik weet is dat wij in het hele land, met de regio's, continu alle infrastructurele wensen bespreken. Dat doen we dus ook met Flevoland. Dat gebeurt ook nog eens in samenhang met Amsterdam en Utrecht, dus niet met een versnipperde aanpak maar vanuit een integrale, holistische kijk. Daarbinnen stellen wij steeds prioriteiten op basis van Nationale Markt- en Capaciteitsanalyses (NMCA's) en de problemen die zich voordoen. Vervolgens bespreken we die in de Kamer en maken we het transparant. De Kamer zegt nog weleens «we willen toch een beetje meer van dit en een beetje meer van dat» omdat ze bepaalde regio's extra wil bedienen. Dat kan. Ik heb op geen enkele wijze op mijn netvlies dat wij daarin tot nu toe steken hebben laten vallen, versnipperd optreden of dingen niet doen die wel gewenst zouden zijn. Er zijn andere regio's die continu op de trom roffelen, maar van dit gebied heb ik het idee dat men het goed en prettig vindt wat we tot nu hebben gedaan aan verbetering van de ontsluiting. Zoals ik al eerder zei, heb ik zelfs een keer geld beschikbaar gesteld voor binnenstedelijke verbetering, terwijl we dat eigenlijk niet eens doen met rijksgeld, juist om het belang van dat gebied en de grote opgaves te onderstrepen.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Mag ik daaruit opmaken dat de Minister groot belang toekent aan de verkenningen en dat zij erbovenop zal blijven zitten? Soms zijn de feitelijkheden anders dan de beleving.

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

Ja, dat is politiek. Beleving is politiek. Ik probeer altijd de ratiokant inzichtelijk en transparant te maken. Het kan altijd dat de politiek anders wil besluiten of het anders wil voelen. Wij hebben een open en transparant proces en staan altijd open voor zorgen en vraagstukken die er zijn vanuit de regio's. In the end kennen we toe langs een door de Kamer geaccordeerde methode. Soms wijken we daarvan af als de Kamer dat wil. Volgens mij is er alle mogelijkheid om sneller in te spelen op een eventuele enorme schaalsprong. Dat doe je dan met elkaar; ik beloof dat niet bij voorbaat aan deze regio alleen.

De **voorzitter**:

In mijn rol als voorzitter merk ik op dat politiek meer behoort te zijn dan alleen gevoel.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Precies! Mag ik als rapporteur nog een korte opmerking maken?

De **voorzitter**:

Ja, maar het moet wel heel kort.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Ja, het is ook heel kort. Als rapporteur mag je alles!

De **voorzitter**:

Nee, nee, nee, daar ga ik over, maar u mag nog een vraag stellen.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Het is inderdaad veel meer dan beleving. Gelukkig wel! Mijn laatste opmerking is dat het wellicht verstandig zou zijn om een scenarioaanpak te hebben, ook om de nieuwe Kamerleden er goed bij te betrekken. Het doel daarvan is niet om weer aan de bak te gaan als er een grote ontwikkeling is. Zo moet het niet zijn, denk ik. Ik doel op verkenningen en scenario's waardoor iedereen goed wordt meegenomen. Daarmee trek je de zaak door. Daaraan heeft het de afgelopen periode, mede door de economische crisis, ontbroken. Willen we de Noordvleugel goed blijven ontwikkelen, dan zullen we moeten vasthouden aan de scenarioaanpak, zodat iedereen bij de les kan blijven en kan meegaan in de samenhang van de drie grote opdrachten van woningbouw, het verbeteren van de bereikbaarheid en een integrale aanpak van de ecologische verbeteringen. Dat is de bedoeling.

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

Ik kom nog even terug op het vorige onderwerp: uit het lopende MIRT-onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam zal ook nog het een en ander naar voren komen.

Het RRAAM is een adaptieve ontwikkeling. Het is geen rijksstructuurvisie die je in een keer erop gooit en zegt: het is klaar. Het is juist een soort spoorboekje. Je moet actief inspelen op een trein die wat sneller komt of juist wat langzamer gaat. De oproep is verder een oproep aan de Kamer.

De **voorzitter**:

Ik dank de rapporteur voor haar inbreng en de Minister voor haar reactie daarop. Wij beginnen nu aan de eerste termijn van de Kamer, waarin ik als eerste het woord geef aan de heer Veldman namens de VVD.

De heer **Veldman** (VVD):

Voorzitter. Laat ik beginnen met het uitspreken van een woord van dank aan de rapporteur, mevrouw Jacobi, voor de werkzaamheden die zij ook dit keer weer voor ons allen heeft verricht. Dit was de laatste keer, want we weten dat mevrouw Jacobi niet meer terugkomt. Zij heeft zich niet opnieuw kandidaat gesteld om voor haar partij als Kamerlid aan de slag te gaan. Ik uit mijn waardering, want het is altijd mooi als Kamerleden meer doen in bijvoorbeeld de rol van rapporteur. Daar hebben wij allen baat bij. Of we baat zullen hebben bij een grootprojectstatus, is vervolgens wel de vraag. Een aantal jaren geleden hebben wij die discussie gevoerd. Daaruit kwam dat er een soort lightvariant is gemaakt van de grootprojectstatus van RRAAM. De afgelopen jaren hebben we dat ook teruggezien. Er waren minder rapportages en we zijn er minder vaak met elkaar over in gesprek geweest. Het algemeen overleg dat wij vorig jaar over RRAAM hadden gepland, werd zelfs omgezet in een schriftelijk overleg. Dit keer doen we het terecht in een algemeen overleg. Ik zeg «terecht» omdat dit de laatste keer is dat deze rapporteur verslag uitbrengt, maar ook omdat daarmee meteen zichtbaar is dat er vandaag twee partijen uit de Kamer aan tafel zitten: de VVD en de Partij van de Arbeid. Ik kan geen oordeel vellen over andere partijen, maar ik kan wel waarnemen dat ze niet deelnemen aan het algemeen overleg. Als deze aandacht er op deze manier is, betekent dat ook iets voor het project RRAAM.

Ik vind dat we ons serieus moeten afvragen of de grootprojectstatus moet worden voortgezet. Ik ben het helemaal eens met de rapporteur dat er een integrale benadering nodig is voor de verdere ontwikkeling van de Noordvleugel en voor de schaa sprong. Ik ben het er echter mee oneens dat een integrale benadering alleen via een grootprojectstatus kan. Als dat waar zou zijn, hebben we in dit land een groot probleem. Er zijn namelijk nog wel meer regio's in Nederland waar een aantal ontwikkelingen gaande is en waar een integrale benadering niet alleen wenselijk, maar zelfs noodzakelijk is. Als het goed is, werken we vanaf 1 januari 2019 met een Omgevingswet die als basis «integraal werken» heeft. Dat klinkt heel simpel, maar de praktijk is heel moeilijk. Dat geldt eigenlijk voor heel Nederland. Als er in dit huis een grootprojectstatus nodig is om ervoor te zorgen dat er integraal wordt gewerkt, staan we volgens mij voor een gigantische uitdaging. Dan zouden we heel Nederland een grootprojectstatus moeten geven.

Het klopt dat het zich nu op woningbouw concentreert. Almere moet bouwen. Daar ligt een zorg. Ik wil hierover een vraag stellen aan de Minister, waarop ik waarschijnlijk het antwoord krijg dat dit niet haar directe aansturingsrol betreft. We zien echter dat de woningbouwproductie in Almere de laatste jaren niet heel hoog is geweest. Als ik de verschillende cijfers naast elkaar leg, krijg ik het gevoel dat die zelfs wat onder het gemiddelde ligt voor een stad als Almere. Hopelijk trekt dat aan, maar hiermee zijn we nog wel een eind weg van de opgave van 25.000 woningen. Wat kan de Minister daaraan doen? In het verlengde daarvan stel ik onszelf de vraag wat dit betekent voor de grootprojectstatus. Ik vind dat wij als Kamercommissie opnieuw hierover moeten nadenken. Gisteren hebben we er in de procedurevergadering over gesproken. Er zitten nu te weinig mensen aan tafel om er definitief over te besluiten, dus ik zeg alvast tot de voorzitter dat ik dit punt wil agenderen voor de volgende procedurevergadering. Moet de grootprojectstatus er op deze manier op blijven zitten?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):

Voorzitter. Ook ik dank de rapporteur voor de inbreng. Het kost heel veel tijd om je op de achtergrond als rapporteur met dergelijke onderwerpen bezig te houden. Het is niet altijd zichtbaar, maar het is dankbaar werk, want de Kamer heeft er voordeel van.

Over dit Rijk-regioprogramma wil ik vooral zeggen dat we vanuit Den Haag verbindingen moeten blijven leggen met de regio en dat we in verbinding moeten blijven met de regio. Wat dat betreft is dit een mooi Rijk-regioprogramma geworden, want het staat volledig in het teken van groei en van wonen en werken in een duurzame leefomgeving. De regio Flevoland geeft hiermee een heel mooi voorbeeld. Deze week nog is er een grondstoffenakkoord getekend, waaraan ook de provincie Flevoland heeft deelgenomen, met mooie projecten waarop we trots kunnen zijn. Er worden mooie voorbeelden gegeven als het gaat om de circulaire stad en de duurzame stad. Anderen denken hier nog over na, maar het laboratorium is in Flevoland al zichtbaar. Ik verwacht ook veel van de Floriade als het gaat om de ambities van deze regio.

Er gebeurt veel moois, maar we moeten er wel voor zorgen dat dit succesvol kan worden afgerond. Er zijn verschillende instrumenten beschikbaar om de ambities waar te maken, zoals het Fonds Verstedelijking Almere (FVA). In de voortgangsrapportage wordt vooral teruggekeken en bekeken wat de verkoop van rijksgronden heeft opgebracht. Er wordt daarbij gerefereerd aan 2015. Zijn er ook in 2016 gronden verkocht of is de verkoop op een gegeven moment gestopt? Is daarin een trend te zien? Zijn er prognoses of verwachtingen dat dit fonds nog kan worden aangevuld met de opbrengst van de verkoop van rijksgronden? Zit daar perspectief in?

Over de doorstroming op de woningmarkt is al het nodige gezegd. Bij dergelijke regionale projecten vind ik het van belang dat er ook ambities zijn op internationaal niveau. Die zijn er voor de regio Eindhoven, maar ook voor Wageningen Universiteit/FoodValley. Wij hebben ook verwachtingen voor de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel. In het stuk wordt daaraan ook gerefereerd, maar welke resultaten zijn tot dusverre bereikt met betrekking tot de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel? Kan de Minister daarop reageren?

**De voorzitter:**

Dank u wel. De Minister kan meteen antwoorden, dus het woord is aan haar.

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

Voorzitter. Ik begin maar met de grootprojectstatus, waarnaar de heer Veldman vroeg. In mijn brief van vorig jaar en in het debat van vorig jaar heb ik de Kamer voorgesteld om van de grootprojectstatus af te stappen. In de brief aan de Kamer over de voortgang van het MIRT stel ik drie nieuwe criteria voor die zouden kunnen worden gehanteerd bij het beëindigen van een grootprojectstatus in het kader van de Regeling grote projecten (RGP). De Kamer besluit daar uiteindelijk zelf over. Ik heb aangegeven dat RRAAM op grond daarvan in aanmerking hiervoor zou kunnen komen, omdat het risicoprofiel geen aanleiding meer geeft tot substantiële impact op tijd en geld. Een integrale aanpak kan ook worden gerealiseerd zonder een grootprojectstatus. Mijn MIRT-gesprekken en de aanpak in het MIRT zijn namelijk volledig gericht op zo'n regionale constructie. Met de regio bekijk je wat er nodig is. Het MIRT betrof vroeger alleen infrastructuur, maar inmiddels ook ruimte. Economische Zaken zit erbij aan tafel, net als Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Met het MIRT zijn we heel goed in staat om de integrale aanpak te realiseren. Een grootprojectstatus is volgens mij bedoeld voor projecten die zich in een fase bevinden waarin er substantiële risico's zijn die van invloed zijn op tijd en geld.

Bij RRAAM hebben we in het verleden gedefinieerd wat we willen aan ontsluiting, woningbouw – waar en welk type? – en natuurontwikkeling. Dat ligt er allemaal. Nu zijn we in een adaptieve fase gekomen waarin dit een invulling gaat krijgen, waarbij wordt toegewerkt naar het toekomstperspectief zoals beschreven in de Rijksstructuurvisie RRAAM. Dit is



vooral een fase van uitvoering op basis van een al gemaakte afspraak. De afspraken liggen vast in de Bestuursovereenkomst RRAAM, in de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 en in MIRT-afspraken. Daarmee zijn er op dit moment eigenlijk geen grote risicovolle financiële besluiten aan de orde waar de partijen in de regio niet onderling uit zouden kunnen komen.

Verdere infrastructuurmaatregelen – de MIRT-verkenning naar de IJmeer-verbinding – zijn pas aan de orde zodra er 25.000 nieuwe woningen in Almere zijn gerealiseerd en er zicht is op afronding van IJburg II in Amsterdam. Ook daarover hebben we dus duidelijke afspraken gemaakt. Met andere woorden: als de Kamer dat wil, rapporteer ik met liefde over de voortgang en de activiteiten, zodat zij het kan volgen. Het is aan de Kamer om te beslissen of de grootprojectstatus kan vervallen, maar in principe ben ik het er wel mee eens. In dat geval zal ik in plaats van een aparte presentatie te geven, de integrale ontwikkeling voortaan meenemen in de reguliere MIRT-overleggen en de rapportages die daarover naar de Kamer worden gestuurd.

De heer Veldman heeft gevraagd naar de hoeveelheid woningen en wat ik eraan kan doen om de toename daarvan te versnellen. Tussen 2010 en 2015 zijn er in het gebied 5.200 woningen aan de woningvoorraad toegevoegd. Na 2010 is vooral gebouwd in Almere Poort en de Noorderplassen. In 2015 was er een heel sterke stijging van het aantal afgegeven bouwvergunningen. Dat waren er 1.264; een stijging van 624 ten opzichte van 2014. Dat is een stijging van 98%, maar met nominale aantallen moet je altijd een beetje uitkijken met dat soort vergelijkingen. Je ziet daar echter een goede ontwikkeling.

Het klopt dat Amsterdam en Utrecht veel harder zijn gegaan in de woningmarktontwikkeling en dat daar sprake is van oververhitting. De vraag naar huur- en koopwoningen is daar groter dan het aanbod. Er is een alternatief elders nodig. Er moet dus gebouwd worden, ofwel in het stedelijk gebied ofwel daarbuiten. Almere kan daarin een heel belangrijke rol spelen. Daarom is er, met de RRAAM-afspraken in het achterhoofd, aan alle voorwaarden voldaan om de woningproductie in Almere ook heel snel te kunnen realiseren en opvoeren. De markt moet het doen, want de overheid bouwt niet. Mijn collega Stef Blok spreekt de markt daarop aan. Hij gaat dit voorjaar ook in gesprek met de MRA-bestuurders, zoals ik net al heb aangegeven. Ik doe het dus niet zelf, zeg ik tegen de heer Veldman, maar ik kan de vraag wel namens de collega beantwoorden. Wij zitten er namelijk hetzelfde in.

De PvdA heeft gevraagd om in verbinding te blijven met de regio. Ik heb net aangegeven dat we dat doen via de MIRT-aanpak. Voor mij is dat heel belangrijk.

Er is gevraagd naar de verkoop van rijksgronden in 2016. Lopen de bijdragen vanuit het Fonds Verstedelijking Almere volgens planning? De bijdragen in 2016 zijn zelfs iets gunstiger dan eerder gepland. De tijdspanne tussen de eerste woningontwikkeling in 2015 en nu is te kort om een goed en grondig oordeel te geven over de toekomstige ontwikkelingen. In 2016 is er in ieder geval 1,2 miljoen gestort. In 2017 verwachten we een grote toename van de verkopen vanwege het aantal vergunningen dat is afgegeven. Dat zal leiden tot een storting in het fonds van misschien wel om en nabij de 5 miljoen.

Er is ook gevraagd naar de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel. Het gaat natuurlijk niet alleen om Almere, want RRAAM staat niet op zichzelf binnen de Noordvleugel. Het gaat om de Zuidas, Schiphol, Haarlemmermeer, het Noordzeekanaalgebied en Almere/Markermeer. Die vier dingen vormen samen de internationale positie van dat gebied. RRAAM kent een drievoudige ambitie waarbij het niet alleen gaat om verstedelijking, maar ook om goede bereikbaarheid en om aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden. De samenhang van de projecten leidt tot een aantrekkelijker gebied. Ik weet niet uit mijn hoofd

waar de Noordvleugel op dit moment staat. Elk jaar worden er lijstjes gepubliceerd, waarin we kunnen zien welke regio op welke plek staat. Tot nu toe heeft de Noordvleugel het altijd heel goed gedaan vanwege de nabijheid van Schiphol. Op welk vliegveld kun je landen en eigenlijk onmiddellijk in grootstedelijk gebied aanwezig zijn? Ik reis veel. Vaak zit je al minstens een uur, anderhalf uur in de auto voordat je überhaupt ergens komt waar je wilt zijn. Dat is een heel belangrijk aspect van de Noordvleugel. Ook door de investeringen in groen, in woningen en in kennis is het gewoon een heel aantrekkelijk gebied. De Noordvleugel staat dus hoog, maar ik weet niet precies hoe hoog. Het gaat in ieder geval de goede kant op. RRAAM zal daar alleen maar bij helpen. Hetzelfde geldt voor de Marker Wadden, de natuurkwaliteit en noem maar op.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Is er behoefte aan een tweede termijn?

**De heer Veldman (VVD):**

Voorzitter. Niet anders dan dat ik constateer dat het eerste deel van de beantwoording van de Minister zo als transcript naar de procedurevergadering kan. Zij omschrijft op een heel goede manier waarom het niet nodig is om de grootprojectstatus van RRAAM voort te zetten, omdat er andere heel goede mogelijkheden zijn om te sturen en er geen substantiële risico's zijn. Ik stel voor dat we hierover opnieuw het gesprek voeren in de procedurevergadering.

Ik dank de Minister voor de beantwoording van mijn overige vragen, waaruit blijkt dat de rijksoverheid niet rechtstreeks stuurt op de woningbouwproductie in Almere.

**De voorzitter:**

Er wordt mij door de griffier ingefluisterd dat een transcript in de procedurevergadering niet geheel gebruikelijk is en bovendien niet op tijd beschikbaar zal zijn. Er ligt wel een brief van de Minister, waarin dit ook staat. Die brief zal behandeld worden

**Mevrouw Cegerek (PvdA):**

Voorzitter. Ik heb slechts een aanvulling daarop, want ik zat gisteren wel bij de procedurevergadering. Dit punt is daar toen aan de orde geweest.

**De voorzitter:**

Ik dank ieder voor zijn bijdrage, inclusief uiteraard de ambtenaren. Ik dank het publiek voor de belangstelling.

Sluiting 12.38 uur.