

- Nr. Vraag
- 1 Zijn bij de Sneller en Beter-aanpak alle aanbevelingen van de commissie Elverding overgenomen?
 - 2 Wat houdt de juridische ruimte in waarmee de gewenste ruimtelijke en recreatieve ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt?
 - 3 Hoe is gewaarborgd dat bij de adaptieve aanpak de geld kostende aspecten (aanleg natuur) tijdig worden gerealiseerd? Dat wil zeggen: gelijke tred houdend met stedelijke ontwikkelingen?
 - 4 Op welke wijze is gelijke tred van stedelijke ontwikkelingen en infrastructuur gewaarborgd?
 - 5 Waarom is voor het huidige plangebied gekozen (het eiland Marken wel, infrastructuur naar Amsterdam ook, maar infrastructuur naar Lelystad niet)?
 - 6 Wat zijn de te verwachten effecten van het ontbreken van een zeker perspectief op een nieuwe verbinding tussen Almere en Amsterdam op de snelheid van de ontwikkeling van Almere, tegen de achtergrond dat Almere een volwaardig onderdeel van het regionale (mobiliteits)netwerk van de Noordvleugel wordt maar dat op korte en middellange termijn geen nieuwe verbindingen worden toegevoegd?
 - 7 Welke decentrale overheden hebben uitgesproken geen voorstander van de IJmeerweg te zijn, aangezien in de bestuursovereenkomst is opgenomen dat een IJmeerweg in combinatie met een OV-verbinding voor het Rijk een optie blijft?
 - 8 Wordt het zuidelijke tracé in de toekomst opnieuw in de besluitvorming betrokken, aangezien het op basis van de onderzoeksresultaten en het ontbreken van draagvlak bij de regionale overheden nu geen kansrijk alternatief blijkt?
 - 9 Welke kaders worden opgesteld door de overheden waarbinnen initiatiefnemers bepalen wat op welk moment gebouwd wordt?
 - 10 Zijn de investeringen op het gebied van bereikbaarheid en infrastructuur gebaseerd op het uiteindelijk realiseren van het gewenste eindbeeld?
 - 11 a. Hoe gaat de ontwikkeling van capaciteitsvergroting door het aanleggen van infrastructuur hand in hand met de organische ontwikkeling van het totaalproject RRAAM?
b. Wanneer worden welke keuzes gemaakt op het gebied van infrastructuur? Welke mijlpalen in de organische ontwikkeling zijn leidend voor de aanleg van infrastructuur?
 - 12 Is er inmiddels helderheid over de realisatie van partiële viersporigheid in Almere in het kader van het project OV SAAL (Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad)?
 - 13 a. Vindt het vervolgonderzoek naar de ontsluiting Amsterdam – Almere plaats als het aantal van 25.000 woningen gerealiseerd is of als daar concreet zicht op is?
b. Hoe voorkomt de regering dat de woningbouwontwikkelingen vooruit lopen op de capaciteitsvergroting in de infrastructuur?
 - 14 a. Welke alternatieven worden nu exact meegenomen in het vervolgonderzoek naar de ontsluiting Amsterdam – Almere?
b. Welke alternatieven zijn uiteindelijk om welke redenen afgevallen?
 - 15 Kan er wel een wenselijke planning worden gegeven ongeacht de organische ontwikkeling?
 - 16 Hoe zijn de gereserveerde bedragen voor natuur en recreatie, zowel kwalitatief als kwantitatief, onderverdeeld onder de ministeries I&M en EZ?

- Nr. Vraag
- 17 a. Hoe is de financiering van Marker Wadden exact geregeld?
b. Klopt het dat nog niet alles hiervoor gedekt is?
- 18 Is er inmiddels al zicht op de aanvullende financiering door regionale en private partijen die nodig is om de ontwikkeling van de Marker Wadden mogelijk te maken?