

RAAM-brief in de maak

De schaa sprong van Almere is een gigantische opgave die alleen mogelijk is als de randvoorwaarden kloppen. Samenhang in de besluitvorming over woningbouw, infrastructuur en natuur is cruciaal. Met de RAAM-brief (Rijksbesluiten-Amsterdam-Almere-Markermeer) zorgt het Rijk, samen met regio en maatschappelijke partners hiervoor. In deze brief aan de Tweede Kamer neemt het Kabinet strategische besluiten over vijf grote projecten in het oostelijke deel van de Noordvleugel. Deze projecten kunnen niet los van elkaar gezien worden. Een besluit over het ene project heeft consequenties voor de andere projecten.

Vier van de vijf projecten maken deel uit van Randstad Urgent. Het gaat om de bouw van 60.000 woningen in Almere (Schaalsprong Almere 2030), de openbaar vervoerverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL), verbetering van de ecologische kwaliteit van IJmeer en Markermeer (Toekomstagenda Markermeer-IJmeer) en de lange termijnverkenning Schiphol (in relatie tot vliegveld Lelystad). Het vijfde project is de (pre)-verkenning naar de verbinding (weg en openbaar vervoer) tussen Almere en 't Gooi/Utrecht (AGU).

Samenhang

Het RAAM-team, bestaande uit medewerkers van Randstad Urgent, van betrokken gemeenten en het Rijk zijn bezig om een goed zicht te krijgen op de samenhang, zodat het Kabinet straks beter besluiten kan nemen. Er worden alternatieven opgesteld, die aan de hand van een beoordelingskader zullen worden beoordeeld. Daarvoor is nog studie nodig, die samen met de vijf projectorganisaties wordt uitgevoerd. Centraal daarbij staan de ambities die rijk en regio voor het gebied hebben: internationaal concurrerend en een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. De RAAM-brief zal worden opgesteld volgens het advies van de Commissie Elverding. Dat wil zeggen in nauwe samenspraak met maatschappelijke organisaties en belangengroepen. De RAAM-brief wordt in oktober 2009 aan de Tweede Kamer gestuurd. Daarna stelt de gemeente Almere de structuurvisie vast. Het Rijk en Almere zullen mede naar aanleiding van de RAAM-brief afspraken maken over de ontwikkeling van de schaa sprong van Almere.

Win-win

Lid van het RAAM-team is Wiebe Oosterhoff, tijdelijk 'uitgeleend' door de gemeente Almere. Hij reist twee keer per week naar Den Haag en werkt met het RAAM-team aan de RAAM-brief. Wiebe: 'Deze detachering is een unieke kans voor mij om als lokaal Almeerse ambtenaar de 'Haagse keuken' van binnen uit te ervaren. Mijn eerste ervaringen zijn zeer positief. Het RAAM-team is slagvaardig en actiegericht; de teamleden zijn inhoudelijk scherp en vullen elkaar goed aan'. Over zijn inbreng in het team zegt Wiebe: 'Bij de gemeente Almere heb ik de huidige alternatieven voor Almere opgesteld en was ik betrokken bij het opstellen van het regionale afwegingskader. Ik kan veel gebiedskennis inbrengen en mijn ervaringen met het Integraal Ontwikkelingsplan Almere in 2003, de Toekomstvisie IJmeer (voorloper van het project Toekomstagenda Markermeer-IJmeer), de Noordvleugelvisies en natuurlijk de laatste stand van zaken van de Schaa sprong Almere. Omgekeerd kan ik in Almere de laatste stand van zaken in 'het Haagse' inbrengen. Zo ontstaat er hoop ik een win-win-situatie waar zowel het rijk als Almere voordeel van heeft'.



Meer lezen:

- Website Almere 2030
- Brief Minister Eurlings aan Tweede Kamer

INHOUD

- RAAM-brief in de maak
- Leren en werken in het RDM Innovation Dock
- "De toekomst van de Randstad is in handen van de rijksoverheid"
- Project Westflank Haarlemmermeer gestart
- Raad Diemen toch akkoord met inpassing A1 en A10 Oost
- Zuidplaspolder proeftuin van klimaatbestendigheid
- Tussenrapportage project OV SAAL

COLOFON

In de Nieuwsflits leest u de laatste ontwikkelingen en achtergronden van het programma Randstad Urgent. De Nieuwsflits verschijnt maandelijks in digitale vorm. Wij proberen u zo goed mogelijk te informeren, er kunnen echter geen rechten aan deze nieuwsbrief worden ontleend.

MEER INFORMATIE?

Kijk op www.randstadurgent.nl
Bel naar 070 - 351 70 50
Mail naar info@randstadurgent.nl

AAN- OF AFMELDING voor de nieuwsflits:
info@randstadurgent.nl



Randstad Urgent is een kabinetsprogramma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat i.s.m. de ministeries van VROM, LNV, EZ, OCW, BZK en Financiën en de betrokken provincies, stadsregio's en gemeenten in de Randstad.

Leren en werken in het RDM Innovation Dock

Minister Van der Hoeven van EZ heeft een bedrag van 5,1 miljoen beschikbaar gesteld voor de herstructurering van het oostelijke deel van het RDM-terrein in Rotterdam-Heijplaat. Dit maakte zij bekend tijdens haar bezoek aan de RDM Campus in het Stadshavengebied. Zij gaf daar 19 januari samen met wethouder Marc Harbers het startschot voor de verbouwing van het 'bedrijvendeel' van RDM Innovation Dock, onderdeel van het project Stadshavens Rotterdam.

Het RDM Innovation Dock is gevestigd in de monumentale machinehal van de voormalige Rotterdamse Droogdok Maatschappij en is onderdeel van de RDM Campus, een samenwerkingsverband van het Havenbedrijf Rotterdam, het Albeda College en de Hogeschool Rotterdam. Op de campus worden onderwijs, onderzoek, leerwerkplaatsen en werkgelegenheid gecombineerd. Doel daarvan is technische kennis in het havengebied te behouden en innovatie te stimuleren. Honderden studenten beginnen in februari in het 'onderwijsdeel' van de hal met een technische opleiding van de hogeschool of het Albeda College. Verwacht wordt dat het 'bedrijvendeel' komende zomer klaar is. Een groot aantal bedrijven heeft zich al gemeld voor vestiging in het RDM Innovation Dock. Niet alleen gevestigde grote bedrijven, maar ook innovatieve (door)starters.



Herstructurering

Het geld dat EZ beschikbaar heeft gesteld voor de herstructurering van het RDM-terrein wordt gebruikt voor het slopen en saneren van verouderde panden en voor het verbeteren van de infrastructuur (kabels, leidingen, kades, wegen) rond bestaande en nieuwe bedrijven.

[terug naar boven](#) ↑

“De toekomst van de Randstad is in handen van de rijksoverheid”

Nederland is klein, denk groot. Ga niet ten onder aan verdelende rechtvaardigheid, maar kies. Laat de onderdelen van de Randstad complementair zijn aan elkaar. En ga aan de slag. Dat is de rode draad in het betoog van René Smit, voorzitter van het College van Bestuur van de Vrije Universiteit Amsterdam en ambassadeur van het project Randstad 2040. De VU is gevestigd in het nieuwe economische hart van de stad, de Amsterdamse Zuidas. Smit gelooft dan ook in de werking van grootschalige ruimtelijke projecten en het effect daarvan op de concurrentiepositie van de Randstad.

Van visie naar uitvoering

“De visie is er. Het plan is klaar.” Dat zijn de eerste woorden van René Smit, waarbij hij wijst op de mooie boekwerken die in het najaar van 2008 zijn verschenen. In het afgelopen jaar is er door het ministerie van VROM hard gewerkt om in samenwerking met verschillende departementen, regionale overheden, maatschappelijke organisaties en burgers een visie te schrijven over hoe de Randstad er in 2040 uit zou moeten zien. En natuurlijk ook over de weg er naar toe. “Ik vond het een overzichtelijk project. Ik had niet de taak om er voor te zorgen dat er echt iets gebouwd moest worden. Wel om de huidige projecten in het perspectief van de geschreven visie te laten passen. Het gaat nu om de slag van visie naar uitvoering.” Door de deelname van het project Randstad 2040 aan Randstad Urgent wordt bevestigd dat ook de lange termijn nú urgentie heeft. Daarnaast is de ontwikkelde structuurvisie voor de Randstad alles behalve vrijblijvend. Het biedt het richtinggevende kader voor nieuwe ruimtelijke investeringen om de concurrentiepositie van de Randstad te verbeteren.



Geen verdelende rechtvaardigheid

“Ik ben er niet gerust op dat de Randstad in een Noord- en Zuidvleugel uiteen moet vallen. De kracht van de Randstad is het totaal van zeven miljoen inwoners. Het gaat om het in samenhang ontwikkelen van bereikbare en bruikbare kwaliteiten. Met goede en snelle verbindingen zou je straks gemakkelijk in

Amsterdam kunnen werken en in Rotterdam kunnen wonen." Het belangrijkste in de ogen van Smit is het ontwikkelen van een profiel op zowel de schaal van de Randstad als voor de afzonderlijke delen en steden van deze regio. "Die profilering is er al, maar we zouden het sterker moeten aanscherpen. Dit betekent niet dat de haven van Amsterdam dicht zou moeten. Ik heb het niet over monomane ontwikkeling. Door meer accenten te leggen ontstaat herkenbaarheid en krijgen de verschillende gebieden een eigen gezicht. Voor mijn part krijgt elke gemeente een zwembad, maar we moeten de zaken die internationaal echt belangrijk zijn verdelen. Dit geldt bijvoorbeeld voor Schiphol en de hoofdstations. Ook het Rijksmuseum en het Concertgebouw in Amsterdam zijn niet op een andere plek te evenaren. We moeten ophouden te denken dat we een groot land zijn. De rijksoverheid moet selectief zijn in wat ze subsidieert. De verdeelde rechtvaardigheid werkt hierbij niet. Het ontwikkelen van een profiel betekent specialisatie, zodat de delen van de Randstad complementair aan elkaar zijn."

Eenduidige rijkskaders en sleutelprojecten

De onderlinge profilering en rolverdeling is volgens Smit niet mogelijk zonder effectief bestuur. "Het rijk moet sturen op de hoofdstructuur; verkeer en vervoer, de concentratie van stedelijkheid, groen en blauw en veiligheid. Zij moeten randvoorwaarden articuleren over hoe met de schaarse ruimte wordt omgegaan. Geen details, maar éénduidige kaders, die ook als zodanig ingezet worden. Hoe gedetailleerder je vorm geeft aan beleid, hoe veranderlijker dit beleid is. Dat maakt de overheid tot een minder betrouwbare partner. We moeten onze visie aanpassen op effectiviteit, niet op de doelen. Door juist keer op keer nieuwe doelen te formuleren en gedetailleerd uit te werken verwordt de overheid tot een instabiele factor, voor bijvoorbeeld de private sector. Dit, terwijl het de private sector is die betaalt, de rijksmiddelen zijn vaak beperkt. Private partijen hebben garanties op de lange termijn nodig, bijvoorbeeld dat een bepaald gebied groen blijft in de toekomst. Het is arrogant om te denken dat alleen de overheid aan de lange termijn zou denken. Ook bijvoorbeeld vastgoedontwikkelaars willen duurzaamheid nastreven, maar dan moet de context daar wel op ingericht zijn."

"Het onvermogen van de rijksoverheid om los te laten wanneer dat nodig is, maakt in de ogen van Smit ook dat de context voor lagere overheden en private partijen minder motiverend is. "Met principes alleen komt het niet van de grond, het rijk moet zich beperken tot een aantal ingrepen met een ordenende werking. Het gaat om betekenisvolle ingrepen voor het totale systeem, waarbij het rijk de systeemverantwoordelijkheid heeft en zich moet afvragen of we voldoende kwaliteiten hebben. De kaders rond water en veiligheid zijn bijvoorbeeld behoorlijk ordenend. Dat moet je gebruiken voor andere kwaliteiten. Ook de contouren rondom de haven zijn voor de ontwikkeling van de Maasvlakte in Rotterdam structurerend geweest. Hetzelfde geldt voor de reconstructiewet van Midden-Delfland voor de bescherming van dat deel van het Groene Hart. Zo moeten we projecten bedenken die een langdurig effect hebben." Samen met het door hem voorgezeten platform Randstad 2040, heeft Smit dit ook geadviseerd om uitvoering te geven aan de rijksvisie door het opzetten van nieuwe sleutelprojecten. De evaluatie van de eerdere sleutelprojecten en de verkenning naar nieuwe is daarom opgenomen in Randstad Urgent. "Er moet vooruit gedacht worden. Met de sleutelprojecten komt het er op aan. Het gaat om projecten met een grote katalyserende werking, zoals de Zuidas."

Koekhappen

"Het is jammer dat de selectiviteit in en verleidende kracht van scherpe beleidskeuzes en sleutelprojecten, die wij als platform voor ogen hebben, vaak verdwijnen en afgezwakt worden in de politieke onderhandelingen. Het valt niet mee om er iets van te vinden. In dit land zijn alle belangen geïnstitutionaliseerd. Je moet over je eigen belang heen kunnen stappen. Dit jaar wordt voor de toekomst van de Randstad 'the proof of the pudding'. We moeten eens gaan accepteren dat er knopen worden doorgehakt. Dat er keuzes gemaakt worden. De problematiek staat het niet toe dat er geen heldere besluiten worden genomen. Wij zijn goed in het praten over ruimtelijk beleid. In België wordt er gewoon gegraven, terwijl wij maar blijven koekhappen. En daar zitten we zelf bij. Daarnaast is het herinrichten van de overheid ook niet ons sterkste punt. Daarom is het goed dat de focus van Randstad Urgent op cultuurverandering in plaats van structuurverandering is gericht. In elk geval voor de korte termijn. We moeten elkaar serieus nemen. Elkaar verleiden en niet elkaar tegenwerken. Interessant aan Randstad Urgent is dat je in de 'doe-houding' zit. Degenen die maar blijven babbelen hebben een probleem. Je hebt op mijlpalen te sturen. Ook ik heb als ambassadeur een duidelijke opdracht nodig. Ik wil af van die vrijblijvendheid. Alleen dan kunnen we in de Randstad voortvarend werken."

Thuis voelen

"Wat heeft 50 jaar Randstad-denken opgeleverd? Wat heeft gewerkt en wat niet? Leer daar je lessen van. Ik vind het ernstig dat we de kwaliteiten van deze regio vaak niet eens kennen. Wie komt er nou in Midden-Delfland? We moeten die kwaliteiten beter met elkaar verbinden. We hebben in Nederland geen ongerepte natuur, ik vind dat we die daarom ook functioneel moeten gebruiken. De Randstad is één stad. We moeten dan ook de stedelijke kwaliteiten laten zien, door meer onderscheid te maken in stedelijke woonmilieus. Je ziet het verschil in Utrecht waar de woningbouw verspreid is en in Den Haag waar de stedelijke verdichting sterker is."

“Verstedelijking is noodzakelijk, niet iedereen kan in een eigen huisje wonen. Landelijk en groen wonen is waardevol, maar dit moet niet verworden tot een huizenzee. Je kunt dit gebied heel gemakkelijk verprutsen. De schaarste aan middelen en de complexe opgave vraagt om een duidelijke visie. Een visie die iets betekent voor het ruimtelijk handelen en voor de ruimtelijke kwaliteit. Daarmee stijgen we op de internationale lijstjes, want de ruimte doet er toe. Lokale kwaliteiten worden steeds belangrijker in deze globaliserende wereld. Het gaat om het thuis voelen in een goed ingerichte ruimte, om de menselijke maat en om het hebben van een herkenbare plek. Dat is ook goed voor de persoonlijke ontplooiing. De Randstad wordt dan ook aantrekkelijk voor buitenlands talent. Ik geloof in de kracht van ruimtelijke visies en projecten op de concurrentiepositie van de Randstad. Het doet er toe.”

[terug naar boven](#) ↑

Project Westflank Haarlemmermeer gestart

Met de presentatie en overhandiging van het plan van aanpak aan wethouder Michel Bezuijen is op 7 januari gevierd dat nu concreet plannen kunnen worden uitgewerkt voor de Westflank Haarlemmermeer. Dat gebeurde in aanwezigheid van de ruim vijftig betrokkenen bij het project.

In dit gebied - het westelijk deel van de gemeente Haarlemmermeer - moet ruimte gevonden worden voor nieuwbouw van 10.000 woningen, een forse waterberging en recreatie. Dit alles met bijbehorende infrastructuur. Met recht een herontginning van de polder, zoals procesmanagers Hans Denijs en Kees van Ruyven het noemen.

De hoogspanningslijn Randstad 380 Kv dreigde roet in het eten te gooien. Deze was gepland door de Westflank maar uiteindelijk is besloten deze in het oostelijke deel van de Haarlemmermeer te realiseren. Nu ook de Nota Ruimte-gelden dichterbij komen, kan het projectteam voortvarend van start. Eerste stap is het formuleren van het programma van eisen op weg naar het masterplan, dat dit najaar gereed moet zijn.

Groot team

Het project is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord Holland, het Hoogheemraadschap van Rijnland en het Rijk. Deze vier organisaties zetten zich al enige tijd in voor de Westflank.

Meer lezen: [Website Gebiedsuitwerking Westflank Haarlemmermeer](#)



[terug naar boven](#) ↑

Raad Diemen toch akkoord met inpassing A1 en A10 Oost

Eind vorig jaar ging de voltallig gemeenteraad van Diemen de straat op om protest aan te tekenen tegen de plannen voor verbreding van de A1 en A10 Oost. De Raad geeft wethouder Scholten nu

groen licht om de overeenkomst over de wegverbreding (onderdeel van de Planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere) te ondertekenen.

Reden hiervoor is dat de gemeente zich als een constructieve gesprekspartner wil opstellen bij de inpassing van snelwegen rondom Diemen. Daarnaast wil Diemen ook mee blijven praten over andere projecten in de regio. Het gaat daarbij om de toekomstige verbreding van de sporen tussen Almere/Amsterdam en Almere/Schiphol en de eventuele aanleg van een IJmeerverbinding. De gemeenteraad ziet in de voorgestelde overeenkomst duidelijke verbeteringen op het gebied van de geluidsbelasting. Over de luchtkwaliteit oordeelde de raad minder positief, aldus het nieuwsbericht op de website van Diemen. De raad zal Minister Eurlings vragen bij de verdere uitwerking van de plannen de hoogste prioriteit te geven aan verbetering van de luchtkwaliteit.

De overeenkomst is nu door alle betrokken raden en staten goedgekeurd.

[terug naar boven](#) ↑

Zuidplaspolder proeftuin van klimaatbestendigheid

Ondanks klimaatveranderingen en een stijgende zeespiegel kan er worden gebouwd in de Zuidplaspolder, 'het laagste punt van Europa'. Dat blijkt uit het onderzoek 'Hotspot Zuidplaspolder' dat 15 januari werd gepresenteerd.

De klimaatscenario's er niet om: de zeespiegel stijgt, het gaat vaker en harder regenen. Kwelwater dringt op sommige plekken door de slappe bodem omhoog en toenemende droogte in de zomer verhoogt het risico van verzilting en zoetwatertekort. De plannen voor de ontwikkeling van de Zuidplaspolder leidden de afgelopen twee jaar dan ook tot kritiek en zelfs tot Kamervragen. In maart 2007 startte daarom een onderzoek dat uitsluitend moest geven over de klimaatbestendigheid van de plannen.

Klimaatbestendig

De belangrijkste conclusie van het onderzoek is dat de plannen voor de Zuidplaspolder klimaatbestendig zijn. De kans op overstromingen neemt door de klimaatveranderingen niet toe, luidt de conclusie. De stormvloedkering bij Krimpen aan den IJssel en de Maeslantkering bieden voldoende veiligheid. Bij het opstellen van de plannen is bovendien rekening gehouden met overstromingsrisico's. In het veenachtige diepe deel in het zuiden van de polder komt ruimte voor water en natuur. In deze meest kwetsbare gebieden komen geen woningen of glastuinbouw. Die worden gepland op de kleigebieden en kreekruggen.



Proeftuin

Hans Oosters, dijkgraaf van het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard zei bij de presentatie van de onderzoeksresultaten: "De Zuidplaspolder kan dienen als proeftuin voor heel Nederland. Hoe gaan we om met laaggelegen polders in het licht van de klimaatverandering en de toenemende ruimtelijke druk in het westen van het land? De inrichting van de polder biedt een voorproefje op de toekomst. De Zuidplaspolder laat zien hoe we deze gebieden duurzaam en klimaatbestendig kunnen inrichten." Dat is geen reden om nu achterover te gaan leunen, benadrukt de dijkgraaf. "Het is belangrijk dat wetenschappelijk kennis zijn weg blijft vinden naar de toekomstige ontwerpen en uitvoering."

Meer lezen: [website Driehoek RZG Zuidplas](#)

Grondbank Zuidplas koopt 150 ha van RaboBouwfonds

Meer nieuws uit de Zuidplaspolder: met het ondertekenen van een overeenkomst tussen de Publieke Grondbank Zuidplas en de private ontwikkelaars Bouwfonds en Rabo Vastgoed verdubbelt het grondeigendom van de Grondbank in de Zuidplas van 150 naar 300 hectare.

Voorzitter van de Grondbank, gedeputeerde van Zuid-Holland, Asje van Dijk, is opgetogen: 'Ik ervaar dit als een zeer belangrijke transactie voor de ontwikkeling van de Zuidplaspolder, juist in een tijd dat ons land het economisch moeilijk krijgt. Het getuigt van vastberadenheid van gemeenten en provincie om de plannen voor het gebied onverkort uit te voeren'.



Lees het complete persbericht op de [website van de provincie Zuid-Holland](#)

[terug naar boven](#) ↑

Tussenrapportage project OV SAAL

Deze maand is de tussenrapportage verschenen van het project Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Leystad. Met de onderzoeksresultaten die daarin staan, kan een aantal keuzes gemaakt worden voor het vervolgonderzoek.

In maart 2008 heeft het Kabinet ruim €600 miljoen gereserveerd voor een maatregelenpakket voor de korte termijn (tot 2013/2014). Hierin staan voorstellen voor aanpassingen en uitbreidingen op het bestaande spoor in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. De betrouwbaarheid en flexibiliteit van het openbaar vervoer kan hiermee worden verbeterd. Zo kan de frequentie van de treinen tussen Amsterdam en Almere omhoog van 6 naar 12 treinen per uur. Een eerste stap op weg naar spoorboekloos reizen.

Planstudie korte termijn maatregelen

ProRail doet een planstudie voor deze 'no-regret'-maatregelen, zoals een spoorverdubbeling op de Zuidtak van Amsterdam en een gedeeltelijke verdubbeling van het spoor op de Flevolijn in Almere. Voor de zomer van 2009 zal het Ontwerp Tracebesluit (OTB) gereed zijn, dat vervolgens ter inspraak wordt gelegd. Op basis van een hoofdlijnennotitie vindt momenteel afstemming plaats over de voorkeursvariant voor de spooruitbreiding op de Zuidtak die in het OTB nader wordt uitgewerkt. Een groot aantal van de geconsulteerden heeft al aangegeven in te stemmen met de voorkeur.

IJmeerverbinding

Voor de periode na 2020 moet een besluit genomen worden over de oplossingsrichtingen op lange termijn. Daar hoort ook een principebesluit bij over een IJmeerverbinding. Er zijn meer dan 30 alternatieven en varianten in kaart gebracht die gebundeld zijn in 8 maatregelenpakketten. Er is onderscheid gemaakt naar pakketten via de bestaande verbinding (de Hollandse brug), een nieuwe verbinding (door het IJmeer) en pakketten die maatwerk bieden voor de gedefinieerde opgaven (hetzij via het IJmeer, hetzij via de Hollandse Brug).

De acht pakketten zijn beoordeeld op verschillende aspecten. Gekeken is onder andere welke voordelen de reizigers ervan ondervinden, welke kosten en risico's ermee verbonden zijn en welke effecten de oplossingen hebben op natuur en milieu. De resultaten zijn opgenomen in een tussenrapportage die binnenkort wordt vastgesteld door het bestuurlijk duo van het project OV SAAL en daarna openbaar wordt gemaakt. Op basis van de tussenresultaten en de afstemming daarvan met de verschillende betrokken partijen zijn inmiddels vijf oplossingsrichtingen geselecteerd die nader zullen worden uitgewerkt en die deel uit zullen maken van de besluitvorming die dit jaar plaatsvindt. Dat zijn:

- Het versterken van de huidige spoorlijn mét aanvullende aftakkingen naar toekomstige gebiedsontwikkelingen;
- Een Regiorail door het IJmeer die deels gebruik maakt van bestaande spoorinfrastructuur;
- Een magneetweefbaan door het IJmeer.
- Een metroverbinding door het IJmeer;
- Een oplossing met aan de oostzijde van de corridor een Regiorail door het IJmeer en aan de westzijde een metro (doorgetrokken Noord-Zuidlijn van Amsterdam Zuid naar Schiphol).

De resultaten van het vervolgonderzoek zullen in mei 2009 beschikbaar zijn en dienen dan als input voor de RAAM-brief. Meer over de RAAM-brief leest u elders in deze nieuwsflits.



OV SCHIPHOL
AMSTERDAM
ALMERE
LELYSTAD



[terug naar boven](#) ↑