



Nieuwsflits maart 2010 | nummer 25

Projecten met een sterretje

Ruim een maand na de val van het kabinet vragen we Michiel Ruis, programmamanager van Randstad Urgent, wat het voortijdig aflopen van deze kabinetsperiode betekent voor het programma Randstad Urgent. Michiel had liever de vier jaar vol gemaakt, maar is optimistisch. 'We gaan gewoon door'.

'Tja, het is heel jammer; we hadden ons gericht op vier jaar. Maar zolang er geen nieuwe kabinet is, gaan we gewoon lekker door. Een nieuwe kabinet moet aangeven wat zij willen voor het vervolg.'

Wat gaan jullie nu doen?

'We blijven sturen op het halen van mijlpalen', zegt Michiel. 'Dat is ons bestaansrecht en dat blijft centraal staan. Ondanks de demissionaire status kunnen bestuurders gewoon besluiten blijven nemen over bijvoorbeeld voorkeursalternatieven. Eurlings heeft in het debat met de Tweede Kamer aangegeven dat hij besluiten naar de Tweede Kamer blijft sturen. Het is dan aan de Tweede Kamer zelf of ze daar een debat over willen of niet. Geen van de projecten in Randstad Urgent is controversieel verklaard. Maar het zal wel lastig worden om besluiten te nemen waar veel geld mee gemoeid is', verwacht hij. 'Denk ook aan de heroverwegingen die deze week bekend worden', voegt hij eraan toe. 'Ik hoop dan maar dat de status van een Randstad Urgentproject van invloed is op wáár de heroverwegingen zullen toeslaan.'

We zijn aan het praten met onze omgeving om te horen hoe zij kijken naar de toekomst. En ook de Randstad Gezant is in gesprek met bestuurders om een beeld over het vervolg van Randstad Urgent te krijgen'.

Heb je al ideeën over een eventueel vervolg op Randstad Urgent? Wat zijn de opties? Wanneer is er duidelijkheid?

'Dat beslissen wij niet zelf', antwoordt Michiel. 'Dat is afhankelijk van een nieuw kabinetsbesluit en dat kan nog wel even duren. We hebben wel vier mogelijke scenario's op een rijtje gezet: stoppen met Randstad Urgent, omvorming naar een soort 'denktank', op een andere wijze met de instrumenten van Randstad Urgent dóórgaan, bijvoorbeeld in het kader van MIRT of als Randstad Urgent enigszins aangepast doorgaan'. Toch wel een beetje opgelucht zegt hij: 'voor de eerste twee scenario's krijgen we de handen niet op elkaar. Daar ben ik wel blij mee, want stoppen zou toch iets in zich hebben dat het programma niet nuttig zou zijn geweest. En een denktank past niet bij de kern van Randstad Urgent: resultaten behalen en projecten verder brengen. We moeten die basisgedachte achter Randstad Urgent niet verloochenen. Denken doen we wel als we tijd over hebben', lacht hij.

'Ongewijzigd doorgaan is niet verstandig', waarschuwt Michiel. 'Dat houden we nooit nog eens vier jaar vol, omdat het nieuwe er af is. Randstad Urgent werkt omdat mensen bereid zijn hun nek uit te steken. Dat kan als je weet dat het tijdelijk is. De urgentie kan niet zeven jaar hetzelfde zijn, dus we moeten een nieuwe vorm kiezen. Michiel ziet het meest in een voortzetting met de instrumenten van Randstad Urgent in een club buiten de lijn. 'De belangrijkste uitdagingen liggen in de Randstad. Voor die projecten heb je dikwijls het MIRT nodig. Daar worden belangrijke en gezamenlijke beslissingen genomen met rijk en regio. Ik denk bijvoorbeeld dat er geen aparte Randstad sleutelprojecten en Randstad Urgent-projecten meer moeten worden benoemd, maar één soort 'projecten met een sterretje' zoals ik dat noem; projecten die bijzondere aandacht verdienen.'

INHOUD

- Projecten met een sterretje
- Aanleg A4 Delft-Schiedam nog nooit zo dichtbij
- Overeenkomst opruimen verspreid glas
- Hof van Delfland mooi vitaal en verbonden
- 'Het zou best wat sneller mogen'
- Grootschalige wegbuitbreiding Schiphol – Amsterdam - Almere stap dichterbij
- Muiderfietsbrug geopend
- Tracébesluit A15 Maasvlakte - Vaanplein ondertekend
- Haaglanders bedenken oplossingen voor een bereikbare toekomst
- Ontwerp voor de inrichting van Groot Mijdrecht Noord-Oost
- Tentoonstelling Almere 2.0 in hal VROM geopend
- Randstad 2040 allianties maken sprong voorwaarts.
- En verder....

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 Fin

Hoe gaan jullie om met de bestuurlijke duopartners die als gevolg van de gemeenteraadsverkiezen en straks een nieuw kabinet verdwijnen?

'De periode waar we het over hebben is te lang om niets te doen', antwoordt Michiel. Dus we gaan voor de paar projecten waar wethouders vertrekken wel tijdelijk een paar nieuwe wethouders vragen het duoschap waar te nemen totdat het nieuwe kabinet besloten heeft wat ze met Randstad Urgent willen. Hopelijk komt er snel meer duidelijkheid.'

Gaat de Randstad Urgent conferentie in het najaar nog door?

'Het is een goede traditie binnen Randstad Urgent om één keer per jaar bij elkaar te komen. De komende conferentie is bijzonder omdat het de laatste keer is. We organiseren de conferentie eerder, mede omdat de programmaminister er dan – zij het demissionair – bij kan zijn. Hij heeft tenslotte in de afgelopen jaren zijn ziel en zaligheid gegeven voor het programma. Het wordt een inhoudelijke, wat kortere maar mooie afsluitende bijeenkomst met drie kaarsjes op de taart', belooft Michiel. 'Een taart die zó lekker is, dat hij naar meer smaakt!'

[terug naar boven](#) ↑

Aanleg A4 Delft-Schiedam nog nooit zo dichtbij

Ministers Eurlings van Verkeer en Waterstaat en Huizinga van VROM hebben het Ontwerp Tracébesluit voor de aanleg van de A4 Delft-Schiedam getekend. Nooit eerder was de aanleg van dit stuk A4 zo dichtbij sinds de discussie in het begin van de jaren zestig startte. "Het bouwprogramma voor de Nederlandse wegen gaat door. Dat is hard nodig voor onze economie. Daar steken burgers, overheden en bedrijven veel energie in. Dat komt nu tot resultaten.", aldus minister Eurlings.

Gedeputeerde Van Engelshoven-Huls van provincie Zuid-Holland: "Als duobestuurder van het Randstad Urgentproject A4 Delft-Schiedam ben ik verheugd dat deze mijlpaal volgens afspraak is bereikt. Als in 2011 de aanleg van de A4 Delft-Schiedam begint, start de uitvoering van het hele IODS-programma. In Midden-Delfland komen dan meer recreatieve voorzieningen, er wordt 100 hectare natuur gerealiseerd en ook worden de verspreid liggende kassen gesaneerd. De afspraak is dat als de weg in 2015 opengaat alle IODS-projecten grotendeels zijn afgerond. Zoals de zaken er nu voorstaan, lukt dat!" Het **IODS-Convenant** (Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam) is een overeenkomst tussen de omliggende gemeenten, provincie Zuid-Holland, de Stadsregio's, het Hoogheemraadschap Delfland en belangenorganisaties zoals LTO-noord, ANWB en VNO-NCW-west. In april organiseert het programmabureau IODS een werkconferentie waar alle projecten worden doorgesproken. Meer hierover leest u in de volgende nieuwsflits van Randstad Urgent.

De A4 Delft-Schiedam kost € 891 mln en wordt één van de best ingepaste wegen ooit. De weg krijgt van Delft naar Schiedam twee rijstroken met een ruimtelijke reservering voor een extra rijstrook. Van Schiedam naar Delft is de weg drie rijstroken breed. Het huidige zandlichaam, dat er sinds 1972 ligt, wordt afgegraven ten behoeve van een bijna volledig verdiepte ligging van de weg en een (land) tunnel tussen Schiedam en Vlaardingen. De weg wordt daarmee niet zichtbaar op het maaiveld en is geluidsarm. Ook worden een eco/aquaduct, een recreatief viaduct, twee extra overgangen en een tramverbinding over de weg aangelegd.

Het Ontwerp Tracébesluit ligt vanaf 31 maart tot en met 11 mei ter inzage in de gemeentehuizen rondom het tracé, het Hoogheemraadschap Delfland, provincie Zuid-Holland, de ministeries van VenW en VROM en Rijkswaterstaat Zuid-Holland.

Rijkswaterstaat organiseert op 8, 12, 19 en 22 april **inspraakavonden**. Het programmabureau IODS van de Provincie Zuid-Holland is tijdens de informatieavonden ook vertegenwoordigd met een informatiestand en een aantal deskundigen.

Op basis van inspraakreacties wordt een definitief Tracébesluit genomen in de tweede helft van 2010. De eerste auto's rijden naar verwachting in 2015 over de nieuwe weg.

Meer lezen:

- [Persbericht VenW](#)
- [Website Rijkswaterstaat](#)
- [IODS](#)

Overeenkomst opruimen verspreid glas

Het rijk, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Midden-Delfland stellen samen elf miljoen euro ter beschikking voor het opruimen van een deel van de verspreid liggende kassen in Midden-Delfland. Gedeputeerde Evertse van de provincie Zuid-Holland en wethouder Van der Kamp van de gemeente Midden-Delfland tekenden hiervoor een uitvoeringsovereenkomst.

Het sluiten van de overeenkomst is een van de eerste successen van het samenwerkingsverband Hof van Delfland. De zestien overheidspartijen die de Hof van Delflandraad vormen, werken samen aan het verbeteren van het metropolitane landschap en het versterken van de relatie tussen stad en land.

Saneren glas

In Midden-Delfland bevindt zich nog ongeveer 50 hectare aan verspreid liggend en niet duurzaam glas. Kassen belemmeren over het algemeen het vergezicht in Midden-Delfland, terwijl de weidse uitzichten juist zo typerend zijn voor het open agrarische, oer-Hollandse cultuurlandschap. Daarom is het saneren van verspreid liggend glas een van de prioriteiten van Hof van Delfland. Na het saneren worden de gronden weer 'teruggegeven' aan het landschap. Ze krijgen (weer) een agrarische bestemming ten behoeve van de melkveehouderij.

Opruimen van verspreid glas is ook maatschappelijk en economisch van belang. De betreffende glastuinbouwbedrijven hebben geen planologische mogelijkheden tot uitbreiding en daarmee ook een beperkt toekomstperspectief. De tuinder krijgt nu de mogelijkheid ergens anders een nieuw bedrijf te starten.



Hof van Delfland mooi vitaal en verbonden

Een mooi, vitaal en verbonden metropolitaan landschap, dat moet de Hof van Delfland in 2025 zijn. Dat is dan ook de kern van de concept Ruimtelijke Visie, die onlangs door de Hof van Delflandraad bij wijze van erfenis aan de opvolgers is doorgegeven.

De Raad vraagt de nieuwe bestuurders om dit uitgangspunt in eigen kring te bespreken en verder vorm te geven. Belangrijkste inzicht bij het maken van de visie is dat de Hof van Delfland betrekking heeft op de hele metropoolregio Rotterdam–Den Haag: het gebied tussen het Westland, Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam. Zestien partijen werken in de **Hof van Delflandraad** samen om het kerngebied open en groen te houden en de kwaliteiten ervan te vergroten.

Verbinden

De **Ruimtelijke Visie** laat zien dat het daarbij van belang is om de verbindingen tussen stad en landschap te verbeteren en versterken, vanuit het idee dat het landschap integraal onderdeel uitmaakt van de hele stedelijke regio. Dit verbinden van stad en land kan op verschillende manieren: de aanleg van recreatieve (fiets)routes tussen Den Haag en Rotterdam of de oost-west verbinding van de Nieuwe Waterweg door het zuiden van het Kerngebied naar de Akerdijsche Plassen, Oude Leede en het Rottemeren-gebied. Een andere opgave die de Raad wil realiseren is het maken van groene en recreatieve overgangszones en 'poorten' bij de steden.

De visie is het resultaat van een intensief maar snel proces: ruim 100 vertegenwoordigers van de partners van de Hof van Delflandraad en andere organisaties maakten het plan samen in één week.



[terug naar boven](#) ↑

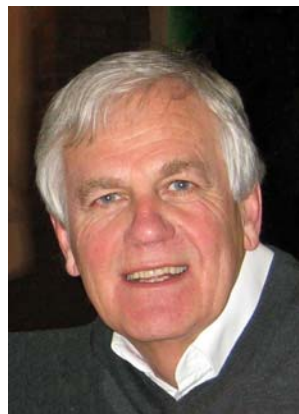
‘Het zou best wat sneller mogen’

Mich van der Harst is nog niet zo lang ambassadeur voor Randstad Urgent. Sinds juni 2009 zet hij zich met overgave in voor het project Amsterdam Connecting Trade (ACT). ‘Als er iets aan de knikker is, weten ze me te vinden.’ Hij heeft ook een duidelijke drijfveer: ‘Doorpakken met ACT levert boter bij de vis op.’

Met **ACT** wordt een duurzaam logistiek knooppunt gerealiseerd onder de rook van Schiphol ten behoeve van vrachtvervoer van expresgoederen, bloemen en verswaren. Er wordt gewerkt aan een multimodaal vervoerssysteem, waarbij vracht niet alleen via de lucht en de weg, maar ook via water en spoor (hogesnelheidslijn) vervoerd kan worden. ACT is een groot project, waarin voor drie miljard euro geïnvesteerd wordt.

Boter

Van der Harst heeft wat met logistiek. Dat is niet vreemd, want hij was tot 2007 voorzitter van Transport en Logistiek Nederland. Hij deelt de visie dat de logistieke functie van Schiphol “van superbelang” is voor de economische groei van Nederland en Europa en voor de vestiging van binnenlandse en buitenlandse bedrijven. ‘Ik weet ook wat het kost als de infrastructuur en de logistiek niet op orde zijn. In de tijd dat ik nog voorzitter was van TLN liep de economische schade op tot 2 miljard euro per jaar. Ik ben ervan overtuigd dat doorpakken met ACT boter bij de vis oplevert! Ik wil dan ook heel graag een bijdrage leveren aan de versterking van de logistieke functie van Schiphol.’



Informeel

Alles wat met de infrastructuur van Schiphol te maken heeft is complex. Allerlei wet- en regelgeving komt daar samen. Je kunt in dat gebied niet zomaar even iets doen. Dat geldt dus ook voor de ACT-projecten. Er komt veel overleg bij kijken.’ Het komt goed van pas, dat Van der Harst DG van het ministerie van

Economische Zaken (EZ) is geweest. 'Daar heb ik geleerd dat als ergens veel partijen bij betrokken zijn, het risico van vertraging altijd op de loer ligt. Zelfs al zijn partijen van goede wil. Je moet dus voortdurend in de gaten hebben wat er nodig is om de snelheid in het proces te houden. Als daartoe de inzet van de minister gewenst is, dan zal ik niet aarzelen daar een beroep op te doen.'

Dat geldt ook initiatieven met een internationale dimensie. Zoals het verkennen van de mogelijkheid om de HSL-lijn te benutten voor het vervoer van lichte goederen. Ik ben graag bereid om samen met EZ en met SADC, waarin de initiatiefnemers voor ACT vertegenwoordigd zijn, binnenkort eens informeel met de Fransen te bespreken of we het daarover eens kunnen worden. Voor alle betrokken landen is het een enorme kans, en dan moet het geen slepende kwestie worden. Het zou best allemaal wat sneller mogen.'

Netwerk

Van der Harst heeft geen vaste dag waarop hij bezig is met ACT. Afhankelijk van de vraag of "er iets aan de knikker is" weten de betrokkenen hem te vinden. Soms is dat een paar keer per maand, bijvoorbeeld in verband met problemen met betrekking tot het tracé van de nieuwe hoogspanningsleiding, die over het ACT-terrein komt te lopen. Dan maakt hij de afspraak met het ministerie van EZ, dat daarover snel wil besluiten, om SADC nog een aantal maanden de tijd te gunnen om met een tracé-voorstel te komen, dat zo weinig mogelijk hinder oplevert. Vervolgens bespreekt hij dit weer met SADC. 'Wat ik wel mooi vind is dat voor een ambassadeur van Randstad Urgent alle deuren opengaan, ik kom zo op het juiste niveau binnen.' Dat ziet Van der Harst bij de gemeente Haarlemmermeer, maar ook bij Schiphol waar hij binnenkort hoopt kennis te maken met de nieuwe CEO, Jos Nijhuis. In oktober 2009 heeft hij minister Van der Hoeven van EZ ontmoet. Afgesproken is dat ze elkaar in ieder geval één keer per jaar zien om de voortgang te bespreken en hij belet mag vragen als er iets aan de hand is, bijvoorbeeld een financiële bottleneck. De contacten met wethouder Arthur van Dijk van Haarlemmermeer zijn informeler van aard. Van der Harst vindt dat je je met zo'n wethouder "in de handjes mag knijpen". Van Dijk is een zeer betrokken bestuurder, die vaak bij de overleggen tussen SADC en Schiphol aanwezig is.

Van der Harst vindt het bijzonder jammer dat programmaminister Eurlings, die hij nog kent uit de tijd van de commissie Nouwen, aan zijn laatste maanden bezig is: 'Eurlings is een bevlogen man met elan. Ook al is het politiek moeilijk, hij knokt voor zijn zaak!'

Meedenken

Als ambassadeur staat Van der Harst open voor nieuwe ideeën en plannen. Zo wordt op dit moment bekeken of de HSL benut zou kunnen worden voor licht vervoer (pakketjes en dergelijke) binnen Europa. Ook zou hij graag zien dat de speciale cargo-wissel die nodig is voor de verbinding van het HSL-spoor en de aan te bouwen terminal snel wordt aangelegd: 'Beter nu dan over drie jaar, als de HSL een druk spoortraject is. Eerst moet echter duidelijk zijn of de goederen wel per spoor vervoerd kunnen en/of mogen worden.'

Verder is hij enthousiast over de zogeheten ongestoorde logistieke verbinding voor vrachtwagens tussen Aalsmeer, Schiphol en, in de toekomst wellicht, met de zeehaven Amsterdam. eChauffeurs zouden over een smartcard moeten beschikken, waarmee ze direct het terrein op kunnen en ook een vrije douane-doorgang krijgen.

Energie

Van der Harst bruist dus van de energie en de ideeën. Hij wil vooruit. 'Het verzoek om Randstad Urgent ambassadeur te worden kwam op een goed moment. Ik stapte er graag in, niet in de laatste plaats omdat ik dit programma een goede manier van werken vind. De Randstad moet klaar gestoomd worden voor de toekomst. Het Randstad Urgent-label zorgt voor prioriteit. Ook nu het kabinet gevallen is, moet Randstad Urgent doorgaan. Juist in een tijd dat het minder gaat, moet er gebouwd worden aan de toekomst.'

[terug naar boven](#) ↑

Grootschalige wegbreiding Schiphol – Amsterdam - Almere stap dichterbij

De 63 kilometer autosnelweg tussen Schiphol, Amsterdam en Almere krijgt een metamorfose door onder meer de bouw van twee tunnels, een eco-aquaduct en de aanpassing van 100 bruggen en viaducten. Met een investering van €4,2 miljard wordt de centrale verkeersader van de Noordvleugel klaargemaakt voor de toekomst. Ministers Eurlings van Verkeer en Waterstaat en Huizinga van Ruimte en Milieu hebben het ontwerp-tracébesluit getekend.

"Het demissionair kabinet pakt vol door met het filevrij maken van ons wegennet. Deze grootste weginvestering van Balkenende IV verlost de omgeving van Amsterdam voor decennia lang van de huidige files", aldus minister Eurlings.

Het plan is goed ingepast in de omgeving en maakt bovendien de Schaalsprong Almere mogelijk. Er worden twee tunnels aangelegd, één in de A9 bij Amstelveen en één in de A9 Gaasperdammerweg. Verder wordt gebruikt gemaakt van dubbellaags ZOAB en extra hoge geluidsschermen om de geluidseffecten te beperken. Innovatieve middelen zullen worden toegepast om de luchtkwaliteit te verbeteren. In de kruising van de Natte As met de A1 wordt 116 miljoen euro geïnvesteerd. Bij de wegwitbreiding hoort een samenhangend pakket van investeringen in natuur, cultuurhistorie en water zoals een natuurboulevard, recreatieve vaarverbindingen, fietspaden en bruggen.

Het nu gekozen zogenoemde Stroomlijnalternatief kan rekenen op een breed maatschappelijk draagvlak. Het is het besluit van het Kabinet om de bestaande weginfrastructuur op het traject Schiphol-Amsterdam-Almere uit te breiden. De investeringen in de bereikbaarheid in de Noordvleugel beperken zich niet tot wegen. Voor het gehele traject wordt gewerkt aan een pakket aan openbaarvervoer maatregelen van honderden miljoenen. Hiervoor verschijnt nog dit jaar een ontwerp-tracébesluit over de spooruitbreiding op het traject Weesp – Lelystad.

De wegwitbreiding omvat de circa 63 kilometer autosnelweg op de A9, de A10, de A1 en de A6. Op de A9 gaat het om de wegdelen tussen knooppunt Badhoevedorp en knooppunt Holendrecht en de A9 Gaasperdammerweg. Op de A10-Oost vindt uitbreiding plaats tussen knooppunt Amstel en knooppunt Watergraafsmeer, op de A1 tussen knooppunt Watergraafsmeer en knooppunt Muiderberg en op de A6 tussen knooppunt Muiderberg en Almere-Buiten Oost. Er wordt een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal gebouwd die de A1 en A9 Gaasperdammerweg gaat verbinden via een bypass. Ter hoogte van Muiden komt een eco-aquaduct in de A1. Daarnaast worden vijf grote knooppunten aangepakt en moeten ongeveer 100 bruggen en viaducten aangepast worden.

Op alle fronten is de Noordvleugel van de Randstad in de afgelopen decennia sterk gegroeid. Zowel in economische bedrijvigheid rond Schiphol, als de snelle uitbreiding van Almere. Voor de komende jaren staat nog meer te wachten. Dat vergt veel van de infrastructuur. De A9 en A1 zijn beruchte file-locaties. Door de wegwitbreiding wordt de bereikbaarheid van dit gebied verbeterd. De kosten voor dit project zijn €4,2 miljard. De realisatie start medio 2011. Dan wordt eerst de A10-Oost aangepakt. Het gehele project is gereed in 2020.

Ter inzage

Vanaf 26 maart 2010 ligt het ontwerp-tracébesluit (OTB) Schiphol - Amsterdam – Almere gedurende zes weken ter inzage. Gelijkijdig met het OTB werd ook het Aanvullend MER (milieu-effect rapport) ter inzage gelegd. Omwonenden en belanghebbenden kunnen in deze periode hun zienswijze naar voren brengen. Die reacties worden meegenomen en afgewogen bij het opstellen van het definitieve tracébesluit (TB).

In voorbereiding op de ter inzage legging van het OTB organiseerde Rijkswaterstaat acht informatiebijeenkomsten. Met 50 tot 100 bezoekers per avond werden de bijeenkomsten goed bezocht. Op de bijeenkomsten werd veel aandacht besteed aan het onderwerp geluid. Hoewel de boodschap hierover overwegend positief is -voor de meeste omwonenden geldt dat zij minder geluidhinder zullen ervaren na uitvoering van de wegverbredingen- was een aantal bezoekers bezorgd of dit wel het geval was. Met behulp van een internetapplicatie konden deze mensen zelf vergelijken hoe hoog het geluidniveau bij hun woning nu is en straks in 2030. Ook was er een geluidsimulator aanwezig die het mogelijk maakte om ook te horen wat het verschil is. Daarnaast ging veel belangstelling al uit naar de uitvoering van het project. Bezoekers wilden vooral weten wanneer zou worden begonnen en met hoeveel hinder dit gepaard zou gaan.

Meer lezen: [website Rijkswaterstaat](#)



[terug naar boven ↑](#)

Muiderfietsbrug geopend

Aan de realisatie van de wegwitbreiding is een pakket groen-blaue maatregelen gekoppeld (het groen-blaue programma De Groene Uitweg) om het bijzondere landschap tussen Amsterdam en het Gooi/Flevoland open, divers en groen te houden en de recreatieve mogelijkheden ervan te versterken. Op 18 maart is een onderdeel van het programma, de Muiderfietsbrug, officieel geopend. Met deze fietsbrug, parallel aan de Muiderbrug (rijksweg A1), kunnen fietsers comfortabel en veilig het Amsterdam-Rijnkanaal oversteken. Het fietspad tussen Muiden en Diemen is een belangrijke route voor fietsende forenzen, schoolgaande kinderen en recreanten. De Muiderfietsbrug is een cruciale schakel in de regionale en landelijke fietsroutes, omdat het één van de weinige plekken is om het Amsterdam-Rijnkanaal per fiets over te steken. Amsterdammers kunnen zo op de fiets de Groene Uitweg bereiken, het landelijk gebied tussen Amsterdam en het Gooi. De Groene Uitweg biedt hun allerlei recreatiemogelijkheden, zoals een bezoek aan het Naardermeer of de Forten van de Stelling van Amsterdam.

De stalen Muiderfietsbrug is 4,6 meter breed, 318 meter lang en ligt ruim 9 meter boven het water van het Amsterdam-Rijnkanaal.

Bron: [website Rijkswaterstaat](#)

[terug naar boven ↑](#)

Tracébesluit A15 Maasvlakte - Vaanplein ondertekend

Op 1 maart heeft minister Eurlings het tracébesluit ondertekend voor de A15 Maasvlakte - Vaanplein. Het tracébesluit, dat van 5 maart tot en met 16 april ter visie ligt, voorziet onder andere in een capaciteitsuitbreiding van de A15 tussen het Stenen Baakplein en het Vaanplein.

De A15 Maasvlakte - Vaanplein is een zeer belangrijke transportas die het Rotterdamse haven- en industriegebied vanaf de Maasvlakte met het (Europese) achterland verbindt. Dagelijks worden vele goederen over de A15 van en naar de Rotterdamse haven vervoerd. Bovendien gebruiken veel mensen de weg om naar hun werk of naar een recreatiegebied in de regio te gaan.

Uitbreiding

Het verkeer op de A15 groeit sterk als gevolg van de aanleg van de Tweede Maasvlakte, ontwikkelingen in het havengebied en nieuwbouw van woningen en bedrijven in het omringende gebied. Om de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A15 en het onderliggend wegennet te verbeteren, wordt vanaf 2011 de A15 van de Maasvlakte tot en met het Vaanplein verbreed. Een nieuwe Botlekbrug moet er voor zorgen dat het scheepvaartverkeer van twee kanten onder de brug door kan, waardoor men niet meer op elkaar hoeft te

wachten. Omdat deze brug ook hoger wordt hoeft de brug minder vaak te worden geopend, waardoor het wegverkeer ook minder hinder ondervindt. Met de aanpassingen moet de voorziene verkeersgroei tot 2020 opgevangen kunnen worden.

Ter visie

Het Tracébesluit A15 Maasvlakte - Vaanplein ligt van 5 maart tot en met 16 april 2010 ter visie.

Meer lezen:

- [Website Rijkswaterstaat](#)
- [Nieuwsbrief maart A15 MaVa](#)



[terug naar boven](#) ↑

Haaglanders bedenken oplossingen voor een bereikbare toekomst

De afgelopen maanden heeft het projectteam van de MIRT Verkenning Haaglanden grote stappen gezet om een nieuwe mijlpaal te realiseren: het uitwerken van de **vijf geprioriteerde vraagstukken** in de regio Haaglanden.

De afgelopen maand organiseerde het projectteam drie focusgroepen met burgers, ondernemers en maatschappelijke organisaties (2, 4 en 9 maart) en een grote ambtelijke werksessie (17 maart). De bijeenkomsten stonden in het teken van het bedenken, aanscherpen en beoordelen van mogelijke oplossingsrichtingen voor de MIRT Verkenning Haaglanden. Zo'n oplossingsrichting is bijvoorbeeld het aanpassen van bestaande infrastructuur of het aanleggen van een nieuwe weg- of ov-verbinding. Ook flankerende maatregelen zoals verkeersmanagement en P+R voorzieningen kwamen aan bod. Het was de tweede serie focusgroepen van de verkenning. De eerste focusgroepen (najaar 2009) gingen over de probleemanalyse.



De MIRT verkenning Haaglanden gaat over de bereikbaarheid van Haaglanden in de periode 2020 – 2040, waarbij rekening wordt gehouden met en wordt ingespeeld op ruimtelijke ontwikkelingen. De verkenning is een samenwerkingsverband tussen de rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland en stadsgewest Haaglanden. Het project maakt sinds november 2009 deel uit van het Randstad Urgent programma.

Door middel van een participatietraject leveren maatschappelijke organisaties, burgers, bedrijven en overheden een actieve bijdrage aan de verkenning. Met deze werkwijze worden de vraagstukken vanuit verschillende invalshoeken en belangen benaderd. Het resultaat is een compleet beeld van kansrijke oplossingsrichtingen, die nodig zijn voor een bereikbare én leefbare en regio. Het participatiespoor is een integraal onderdeel van de verkenning en wordt actief ondersteund door het Centrum Publiekparticipatie (CPP) en volgt de "Sneller & Beter" werkwijze.

De resultaten van de bijeenkomsten en andere lopende onderzoeken worden verwerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Deze wordt op 19 mei besproken tijdens het Bestuurlijke overleg MIRT Zuidvleugel en daarna openbaar gemaakt.

[terug naar boven](#) ↑

Ontwerp voor de inrichting van Groot Mijdrecht Noord-Oost

Provinciale Staten van Utrecht hebben 6 juli 2009 besloten verder te gaan met Plan de Venen en Herijkt Plan de Venen 2007. Dit betekent dat de oostkant van de polder Groot Mijdrecht Noord moerasnatuur wordt.

Als uitwerking daarvan is de provincie, samen met waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Natuurmonumenten, aan de slag gegaan voor een ontwerp voor de inrichting van dit nieuwe natuurgebied. Op 9 maart jl. hebben Gedeputeerde Staten besloten dit ontwerp ter vaststelling aan te bieden aan PS. Het is een ontwerp op hoofdlijnen.

Groot Mijdrecht Noord-Oost wordt natuur

Het oostelijk deel van de polder, 395 ha, wordt moerasnatuur. Het waterpeil in dit gebied wordt hiertoe verhoogd en de fosfaatverzadigde bovengrond verwijderd. Hierdoor ontstaat een combinatie van land en open water met waterplanten en riet. Een leefgebied voor bedreigde moerasvogels zoals roerdomp, grote karekiet en purperreiger. Dit moerasgebied zal een belangrijke schakel worden in de Groene Ruggengraat, een keten van natte natuur vanaf de Biesbosch tot aan de Hollandse Randmeren.

Het **project Groot Mijdrecht Noord** maakte in de periode 2007-2009 deel uit van Randstad Urgent.

Lees het complete persbericht op de **website van Groot Mijdrecht Noord**.



Tentoonstelling Almere 2.0 in hal VROM geopend

Op 18 maart opende de reizende tentoonstelling Almere 2.0 in de centrale hal van het Ministerie van VROM. Om deze opening een extra dimensie te geven, vond een gesprek plaats tussen Adri Duivesteijn (wethouder Almere), Chris Kuijpers (DG Ruimte) en Winy Maas, de stedenbouwkundige en mede-eigenaar van MVRDV, die nauw betrokken was bij de totstandkoming van Almere 2.0. Rode draad van dit gesprek: er bestaat consensus over de hoofdlijnen van de groei van Almere en de achterliggende uitgangspunten. De uitwerking zal best nog wat spanningen opleveren.

Er is geen discussie over mogelijk: Kuijpers, Maas en Duivesteijn zijn het er unaniem over eens dat de groei van Almere buitengewoon belangrijk is. Met het oog op het tegengaan van verrommeling van ons landschap en het open houden van belangrijke groengebieden als Waterland en het Groene Hart, is de keuze voor enkele grootschalige bouwlocaties kansrijk. Ook in tijden van crisis – of juist in tijden van crisis. "Het volgende kabinet moet de groei van Almere dan ook hoog op de prioriteitenlijst plaatsen", verklaarde Duivesteijn. "Het is een sleutelproject. Het gaat om het bouwen van 60.000 woningen, een enorme prikkel voor de bouw, en om een verbetering van de concurrentiepositie van de Randstad." Kuijpers merkte op dat Almere 2.0 "niet controversieel is verklaard. Ik heb er alle vertrouwen in, ook omdat maar liefst twaalf bewindspersonen hun handtekening onder het Integraal Afspraken Kader Almere 2.0 (IAK) hebben gezet."

Slagen

Er is een grote eensgezindheid over de uitgangspunten. Kuijpers: "De discussie richt zich niet op het perspectief of op de vraag waarom we dit doen. Die hoofdlijnen hebben we inmiddels in zes nota's vastgelegd, daar zijn we wel uit. Het gaat veel meer om de vraag hoe we de afspraken uit het IAK nu gaan uitwerken. Daar moeten nog wel enkele slagen gemaakt worden. Zo is de discussie over de IJmeerverbinding nog niet afgerond."

Kracht van de stad

De groei gaat over meer dan woningbouw alleen. Om van Almere een echte stad te maken zijn allerlei voorzieningen nodig: van café tot ziekenhuis, van onderwijs tot werkgelegenheid. "Maar Almere blijft zichzelf", benadrukt Maas. "Werd de stad vroeger bekritiseerd als een 'veelkernig monster', dat is inmiddels de kracht van Almere. Almere 2.0 bouwt dan ook voort op wat er was. Stevige relaties met het omringende landschap en kleine kernen of 'mini-steden' die zich als autonome entiteiten kunnen ontwikkelen. "Het merk Almere moet goed blijven", vult Kuijpers aan. We moeten er dus voor zorgen dat het huidige draagvlak voor de ontwikkeling blijft bestaan."

Flexibel

De structuurvisie voor Almere is geen blauwdruk, zo werd door de drie sprekers benadrukt. Dat betekent dat het er niet om gaat of er precies 60.000 woningen gebouwd worden, maar om de keuze dat de verstedelijking hier plaats vindt. Flexibel en adaptief met het langetermijnperspectief omgaan, in plaats van er dogmatisch aan vasthouden. Duivesteijn: "We moeten naar een uitvoeringsstrategie waarmee we de wereld stap voor stap veroveren. Waarbij we iedere keer opnieuw kijken of we de volgende stap moeten zetten. Almere kan zich beetje bij beetje verbeteren."

Groei

Duivesteijn bracht naar voren dat 91 procent van de inwoners voor groei is. De ambitie is dat Almere met 350.000 inwoners uitgroeit tot de vierde stad van Nederland. "Ik heb zojuist een overeenkomst afgesloten over de gebiedsontwikkeling van de Kustzone, waar een voor Almeerse begrippen ongekende stedelijkheid zal ontstaan, met veel gestapelde woningbouw. Almere gaat veranderen. De inwoners zullen dat op korte termijn al merken."

Randstad 2040 allianties maken sprong voorwaarts.

Op het Randstad 2040 congres op 11 februari jl. hebben vijf van de zeven uitvoeringsallianties hun eindproduct aangeboden aan de Minister van VROM. De uitvoeringsallianties gaan door en maken ook in 2010 onderdeel uit van het programma Randstad Urgent. Voortgang, snelheid en resultaten zijn dus belangrijk. Op 15 april 2010 vindt er een bijeenkomst plaats waarop de allianties verder gaan met hun resultaten. Hans van der Vlist, secretaris-generaal van VROM, opent de dag.

De deelnemers gaan oefenen met het vervolgproces van de uitvoeringsallianties in een realistische simulatie, begeleid door prof.dr. Roel in 't Veld en Tanja Verheij (Berenschot). Hiervan leren de deelnemers hoe een nieuwe werkwijze voor de toekomstige overheid eruit kan zien. Dit kan als input dienen voor een nieuw regeerakkoord op dit punt. Tegelijkertijd worden vervolgsafspraken tussen Rijk en alliantiepartners ontwikkeld.

De simulatie laat een inspirerend beeld zien van waar inspanningen van allianties toe kunnen leiden. Daarnaast zijn er kwesties in verwerkt waar allianties nu tegenaan blijken te lopen, zoals doelgerichtheid en het sturen van verwachtingen van alliantiepartners. De oefening helpt daarom om versneld afspraken tussen Rijk en andere partners te maken, te leren van samenwerking in alliantieverband en om conclusies te trekken over deze nieuwe vorm van werken in de komende jaren.

Roel Bekker, programma-SG Vernieuwing Rijksdienst heeft toegezegd de dag te zullen afsluiten.

Meer informatie: **Gerdine van Leeuwen**

De zeven allianties en hun eindresultaten:

- Centrum- en knooppuntontwikkeling
- Den Haag: stad van vrede, recht en veiligheid
- Stedelijke transformatie en verdichting
- Zeehavens (Amsterdam en Rotterdam)
- Economische structuurversterking regio Rotterdam - Den Haag
- Groenblauwe (top)kwaliteit
- Klimaatbestendige steden

Download de **alliantiedocumenten**

[terug naar boven](#) ↑

En verder....

- Is de tweede nieuwsbrief van het **OV-bureau Randstad** verschenen met onder andere de volgende onderwerpen:

- De tweede werkconferentie die het OV-bureau Randstad begin maart organiseerde waarin zowel ambtelijke vertegenwoordigers van de OV-autoriteiten als bestuurders met elkaar een flinke stap vooruit maakten bij het ontwikkelen van een visie op het toekomstige hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) in de Randstad.
- Het onderzoek van het OV-bureau Randstad of de nieuwe openingstijden goed aansluiten op het reguliere openbaar vervoer, op het bus- en treinnachtnet en of de reiziger goed wordt geïnformeerd. In opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn vanaf 1 januari 2010 alle fietsenstallingen die door de NS worden geëxploiteerd, geopend vanaf een kwartier voor de eerste tot en met een kwartier na de laatste trein.



- Werkt samenwerking tussen ministeries wél, blijkt uit onderzoek van hoogleraar Arno Korsten. Dat schrijft Binnenlands Bestuur. 'Ambtenaren van verschillende ministeries werken goed samen in departementoverstijgende programma's. Van verkoking en ingraven in schuttersputjes is geen sprake'. Meer lezen: **website Binnenlands Bestuur**. Een samenvatting én het complete rapport vindt u op de **website van BZK, Programma Vernieuwing Rijksdienst**



- Is afgelopen week zo'n 3 miljoen m3 zand opgespoten op de Tweede Maasvlakte. Daarmee staat de teller nu op 103 miljoen m3 zand. Daarvan is 98 miljoen m3 gewonnen in zandwingebieden op de Noordzee. 5 miljoen kuub komt uit de Yangtzehaven. Lees meer over 'de stand van het zand' op de [website van Maasvlakte 2](#). Verder werd op de Maasvlakte in Rotterdam deze maand het grootste hotel van Nederland in gebruik genomen. Er gaan duizenden bouwvakkers uit heel Europa slapen die werken aan onder meer de tweede Maasvlakte. Bekijk het filmpje op de [NOS-site](#).



- Is de marktconsultatie over de gebiedsontwikkeling Westflank Haarlemmermeer gestart. De projectorganisatie nodigt ontwikkelaars, ontwerpers en adviseurs uit om in een essay te reflecteren op het ontwerp-Programma van Eisen dat onlangs is gepresenteerd. Bewoners, ondernemers en andere belangstellenden kunnen tegelijkertijd reageren op de toekomstschets voor het gebied. Lees meer op de [website van de Westflank Haarlemmermeer](#).
- Is de maand van het Groene Hart gestart. Van 20 maart tot 30 april staan de leukste evenementen op het programma. Kom wandelen, fietsen, proeven, ruiken en zien wat het Groene Hart te bieden heeft, aldus de [website van het Groene Hart](#).

[terug naar boven](#) ↑