

<u>Onderwerp:</u>	Toekomstige bediening stations Zuidtak (OV-SAAL) en MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area (inclusief IJmeerlijn)
Datum:	12 april 2022
Portefeuillehouder:	Lex Scholten
Team:	Ruimtelijk Beleid
Steller:	P.H.J. van de Mortel +31 203144771 Peter.van.de.Mortel@diemen.nl

Wat is de voorgeschiedenis en de concrete aanleiding van de informatie?

OV-SAAL en toekomstige bediening stations Zuidtak

Eind januari is overeenstemming bereikt tussen het Rijk, de Vervoerregio Amsterdam, de spoorsector en de gemeenten Amsterdam, Ouder-Amstel en Diemen over een procesvoorstel voor onderzoek en besluitvorming over de toekomstige bediening van de stations Diemen-Zuid, Duivendrecht en RAI. Aanleiding hiervoor is een besluit in 2020 voor een nieuw vervoersconcept op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) om de groei van het treinverkeer mogelijk te maken. Dit besluit heeft onder andere tot gevolg dat, op basis van de huidige inzichten, vanaf eind 2029 met ingang van de nieuwe dienstregeling geen volledige bediening (4 x per uur) meer mogelijk is van deze drie stations op de Zuidtak.

MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area en IJmeerlijn

Begin van dit jaar is tevens het eindrapport verschenen van het MIRT-Onderzoek Amsterdam Bay Area. Dit onderzoek richt zich op de verdere verstedelijking (wonen en werken) aan de oostkant van de MRA in relatie tot natuurontwikkeling en de bereikbaarheid. Onderdeel van dit onderzoek is de aanleg van een IJmeerlijn (metro/weg/fiets). Op basis van dit onderzoek zal in overleg tussen het Rijk en de regio een besluit worden voorbereid over de vervolgstappen.

Ligt aan de informatie een collegebesluit ten grondslag?

Ja, datum: 12 april 2022,

Samenvatting

Hierna zal eerst worden ingegaan op het procesvoorstel dat is opgesteld voor het onderzoek over de bediening van de stations aan de Zuidtak. Daarna zal nader worden ingegaan op het MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area.

1. Onderzoek toekomstige bediening stations Zuidtak (Diemen-Zuid, Duivendrecht, RAI)

Al geruime tijd vindt onderzoek plaats naar de mogelijkheden om meer treinen te laten rijden op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL-corridor). Daartoe zijn al eerder maatregelen getroffen in deze corridor die voor Diemen nauwelijks gevolgen hadden. Er zijn wel geluidmaatregelen getroffen om de geluidtoename door meer treinen op te vangen. Dit is vooral gebeurd in de vorm van bronmaatregelen (vervangen houten dwarsliggers door betonnen dwarsliggers en plaatsen van raildempers). Vanwege de woningbouw op Plantage de Sniep zijn daar recent geluidschermen geplaatst. ProRail heeft daarin een financiële bijdrage gedaan op basis van eerdere afspraken in het kader van OV-SAAL. De groei van het treinverkeer was ook een belangrijke reden om de overweg op de Ouddiemerlaan ongelijkvloers te maken. Vanuit het OV-SAAL budget is hier ook een bijdrage aan gedaan.

Voor het opvangen van de groei van het treinverkeer zijn eerder een groot aantal modellen onderzocht en tegen elkaar afgewogen. Daaruit volgde in 2013 een voorkeursvariant waarbij het

aantal sporen bij Weesp zou worden uitgebreid van 6 naar 8 sporen. Spooruitbreiding bij Diemen was geen onderdeel van dit model.

In de verdere uitwerking bleek deze voorkeursvariant toch niet maakbaar te zijn. Dit heeft geleid tot een heroverweging die in september 2020 heeft geleid tot een nieuw besluit in het Bestuurlijk Overleg SAAL. Gekozen is toen voor een nieuw model waarin op de SAAL-corridor sprinters en intercity's deels gescheiden worden. Amsterdam Centraal wordt vanuit Flevoland en het Gooi bediend met sprinters, intercity's doen Amsterdam Zuid aan. In dit model blijft het baanvak bij Weesp 6-sporig. De keuze voor dit model heeft tot gevolg dat, op basis van de huidige inzichten, vanaf eind 2029 geen volledige bediening mogelijk is van de drie stations op de Zuidtak (Diemen-Zuid, Duivendrecht en RAI). Dit is als volgt geformuleerd door ProRail:

“Niet alle (sprinter)stations tussen Amsterdam Zuid en Weesp (Amsterdam RAI, Duivendrecht en Diemen Zuid) kunnen met een frequentie van 4x per uur worden bediend in dit model. Welke stations worden bediend kan t.z.t. bij het dienstregelingsproces door partijen worden afgewogen. Als hoog gewicht wordt gegeven aan een frequente stop van 4x uur kunnen twee van de drie stations worden bediend, als een hoog gewicht wordt gegeven aan bediening van alle genoemde stations, dan zal een lagere frequentie dan 4x per uur aan de orde zijn.”

De huidige kwartierdienst op station Diemen-Zuid komt door dit besluit dus ter discussie te staan. Het gekozen model heeft daarnaast ook tot gevolg dat op het baanvak tussen Amsterdam Centraal - Diemen - Weesp meer sprinters gaan rijden (10 sprinters per uur per richting).

De gemeente Diemen en ook een aantal andere gemeenten aan deze corridor waren niet direct betrokken bij deze besluitvorming. De Vervoerregio Amsterdam was hier als vertegenwoordiger van de regio wel bij betrokken. Lange tijd volstond deze vertegenwoordiging voor de gemeente Diemen, omdat er binnen de MRA consensus leek over het niet meer bedienen van Amsterdam Rai. Echter op het allerlaatste moment veranderde de gemeente Amsterdam van standpunt. Dit had tot gevolg dat de gemeente Diemen zeer laat geïnformeerd kon worden over de wijziging van de voorkeursvariant en de gevolgen daarvan. Via ambtelijke en bestuurlijke kanalen is stevige kritiek gegeven op deze gang van zaken en is gepoogd om de positie van station Diemen-Zuid zo goed mogelijk veilig te stellen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het gezamenlijk opstellen van een procesvoorstel dat bijgevoegd is bij deze Informatie van het college. Hoewel het een wijziging van de dienstregeling betreft in 2029 moet ruim daarvoor al duidelijk zijn van welke uitgangspunten daarbij moet worden uitgegaan. Daarom richt dit procesvoorstel zich op een besluit eind 2025.

Om voldoende tijd te hebben voor onderzoek, overleg en consultatie start de aanpak al in de tweede helft van 2023. Door Diemen is sterk aangedrongen op voldoende tijd voor consultatie van alle belanghebbenden en dan niet alleen op het eind van het proces.

Daarnaast is door Diemen en andere gemeenten sterk aangedrongen op een breed onderzoek dat zicht niet alleen richt op de stations zelf maar ook op de gebiedsontwikkeling daaromheen. De stations zijn OV-knooppunten die een cruciale rol spelen in de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen rondom deze stations. Voor Holland Park is een goede OV-ontsluiting een belangrijk fundament om daar een zeer intensief, aantrekkelijk en goed bereikbaar stedelijk woongebied te kunnen ontwikkelen met een lage parkeernorm. Daarnaast hebben wijzigingen in het treinenaanbod uiteraard ook gevolgen voor het hele OV-systeem zoals de metro- en buslijnen.

De Vervoerregio heeft dit signaal opgepakt, hetgeen heeft geleid tot een regionaal onderzoek dat volgend jaar van start gaat als belangrijke bouwsteen voor het onderzoek en de besluitvorming die daarna in 2024 en 2025 volgen (waarbij de trekkersrol ligt bij het rijk en de spoorsector). Het regionaal onderzoek gaat in op alle aspecten met betrekking tot het OV-aanbod en daarnaast ook op de gebiedsontwikkeling rond de stations.



Besluitvorming vindt plaats in het Bestuurlijk Overleg SAAL. Dit overleg heeft als samenstelling: het ministerie van IenW, bestuurders van de gemeenten Amsterdam, Almere, Diemen en Ouder-Amstel, provincies Noord-Holland en Flevoland, Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail.

2. MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area inclusief IJmeerlijn

Het gebied Amsterdam Bay Area bestaat uit het zuidelijk deel van Flevoland, het Markermeer en IJmeer, de oostkant van Amsterdam inclusief Diemen, de zuidelijke IJmeerkust en de Diemerscheg. Voor dit gebied is in samenwerking tussen het Rijk en de regio in 2020 een MIRT-onderzoek gestart. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Grote infrastructurele projecten die in aanmerking komen voor (mede) financiering door het Rijk zijn hierin opgenomen. Elk najaar vindt een bestuurlijk MIRT overleg plaats (BO MIRT). Hierin wordt de stand van zaken besproken en worden vervolgspraken gemaakt.

De ambities voor de Oostflank van de MRA, waar de Amsterdam Bay Area deel van uitmaakt, zijn in 2013 vastgelegd in de Rijksstructuurvisie Amsterdam Almere Markermeer (RRAAM). Gezien de toenemende urgentie voor het bouwen van woningen in Nederland, is in het BO MIRT van november 2019 afgesproken te starten met een MIRT-onderzoek naar de haalbaarheid van de ontwikkeling van de Amsterdam Bay Area als goed bereikbare, duurzame en gezonde woningbouw- en werkgelegenheidslocatie. Dit moet gebeuren in samenhang met de ontwikkeling van een toekomstbestendige natuur en ecologie in het Markermeer-IJmeer. In het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area is onderzocht hoe dit gebied duurzaam kan groeien met 100.000 woningen en 40.000 arbeidsplaatsen en toch bereikbaar kan blijven.

In mei 2020 is een startdocument verschenen. In de zomer van 2020 zijn diverse onderzoeken uitgevoerd aan de hand van verschillende onderzoeksperspectieven. Deze onderzoeksperspectieven zijn opgesteld om de hoeken van het speelveld op te zoeken, en om daarna te komen tot een ontwikkelstrategie. Dit heeft geresulteerd in het rapport "Naar een ontwikkelstrategie voor de Amsterdam Bay Area" van oktober 2020. Een aantal belangrijke bevindingen uit de samenvatting van dit rapport luiden als volgt:

- 1. ABA biedt ruimte voor een stevig woon- en werkprogramma. In totaal kunnen in het gebied tot 2050 ca. 100.000 extra woningen en ca. 40.000 extra banen worden gerealiseerd. Almere Pampus levert hier een fors aandeel in met 25.000 tot 35.000 extra woningen. Het streven is om in Almere 35.000 extra banen toe te voegen; een ambitieuze maar realistische doelstelling, waar wel stevige inspanningen voor nodig zullen zijn.*
- 2. Bereikbaarheidsinvesteringen zijn nodig om groei en transitie te accommoderen. Door het bouwprogramma ontstaan in de periode 2030-2040 extra knelpunten op weg en spoor. Om dit te voorkomen zijn investeringen in een mobiliteitstransitie, OV en wegen noodzakelijk.*
- 3. De IJmeerlijn kan een belangrijke bouwsteen zijn voor het invullen van het OV-toekomstbeeld aan de oostkant van de MRA. Door het opschalen van het metronetwerk ontstaat ruimte op het hoofdspoor.*
- 4. De IJmeerlijn is, als onderdeel van een mobiliteitstransitie, een goede oplossing. De IJmeerlijn pakt OV-knelpunten aan, verkort reistijden, versterkt de bereikbaarheid van economische toplocaties en woongebieden en de OV-exploitatie is kostendekkend. De IJmeerlijn lost echter niet de wegnelpunten op die ontstaan door extra woningen en banen, daarvoor zijn aanvullende wegmaatregelen noodzakelijk. De IJmeerlijn scoort beter op bereikbaarheidsdoelstellingen van SBAB, haalbaarheid (MKBA) en bijdrage aan het OV-toekomstbeeld dan HOV via de Hollandse Brug.*
- 5. Forse investeringen in natuur en ecologie in en rond het IJmeer zijn al in de huidige situatie nodig. Dat komt omdat op dit moment niet aan de doelstellingen wordt voldaan van Natura 2000, Kaderrichtlijn Water (KRW) en het streefbeeld van een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES). Uitgangspunt is dat de investeringen voor het voldoen aan de doelstellingen worden betaald vanuit fondsen bedoeld voor natuur en ecologie. ABA kan in samenhang met de gebiedsontwikkeling een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van een toekomstbestendig ecologisch systeem. Daarnaast zijn mitigerende en compenserende maatregelen nodig om het bouwprogramma te kunnen realiseren.*

In het rapport is de IJmeerlijn opgenomen als metroverbinding tussen Almere Centrum, Almere Pampus, IJburg, Diemen Sniep, Diemen Zuid, Venserpolder en Duivendrecht. Vanaf daar takt de verbinding aan op het Amsterdamse metronet. Ook wordt een fietsbrug langs de IJmeerlijn genoemd. Het rapport eindigt met een aantal vragen die worden meegegeven voor het vervolg. Daarbij zit o.a. de vraag of het zinvol is om de IJmeerlijn ook te gebruiken voor autoverkeer.

Het rapport over de ontwikkelstrategie leverde een aantal vervolgvragen op vanuit de diverse betrokken bestuurlijke partijen. Deze vragen hadden o.a. betrekking op de bereikbaarheid en de rol van de IJmeerlijn daarin.

Om de vragen te beantwoorden is in 2021 een alternatievenstudie uitgevoerd waarbij gekeken is naar ruimtelijke-economische ontwikkeling, bereikbaarheid, natuur en ecologie, werelderfgoed, duurzaamheid en landschap.

Er zijn drie alternatieven uitgewerkt met als doel om zicht te krijgen op de effecten en deze onderling te kunnen vergelijken. De alternatieven hangen samen met het type oplossing voor de bereikbaarheid: 1) aanleg IJmeermetro, 2) aanleg IJmeermetro en IJmeerweg en 3) uitbreiding van het bestaand spoor.

Eindrapport MIRT-Onderzoek Amsterdam Bay Area 2020-2021

De resultaten van alle onderzoeken zijn opgenomen in het rapport "Amsterdam Bay Area Eindrapport MIRT-Onderzoek 2020-2021" van februari 2022, zie bijlagen. Hierover vindt nu een communicatie-ronde plaats met een kernboodschap, zie bijlagen. In de bestuurlijke samenvatting van dit rapport zijn de belangrijkste conclusies opgenomen. De IJmeerweg wordt in deze conclusies niet genoemd.

De conclusies luiden als volgt:

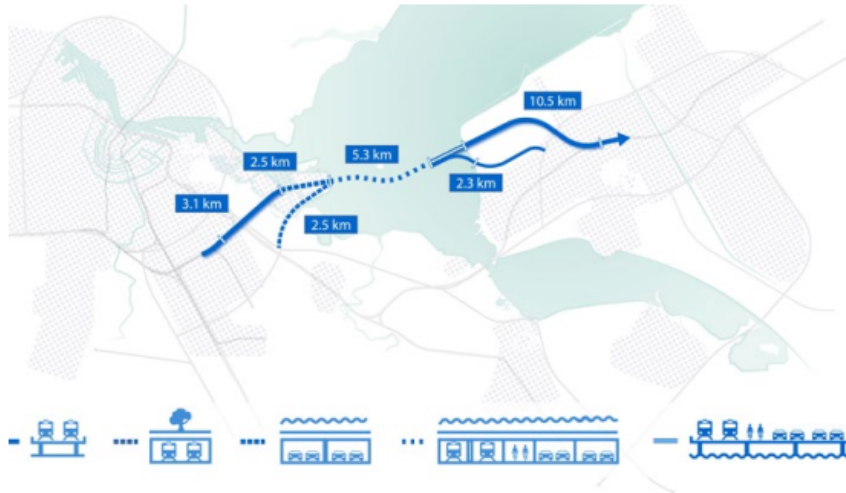
Het uitgevoerde MIRT-onderzoek geeft voldoende aanknopingspunten om de ontwikkeling van Amsterdam Bay Area verder te onderzoeken. Op basis van het MIRT-onderzoek worden de volgende inhoudelijke conclusies getrokken:

- 1. Amsterdam Bay Area biedt fysieke ruimte om tot 2050 een programma met 100.000 woningen en 40.000 arbeidsplaatsen te realiseren. Verdere economische ontwikkeling van Almere moet bijdragen aan een betere woon-werkbalans.*
- 2. De ecologie levert randvoorwaarden voor de ontwikkeling van woningbouw, infrastructuur en recreatie in de Amsterdam Bay Area. Het integraal meenemen van natuurontwikkeling draagt bij aan de ambities voor een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem en de ontwikkeling van een gebied met hoge ruimtelijke kwaliteit.*
- 3. Amsterdam Bay Area kan een showcase zijn voor duurzame gebiedsontwikkeling door vanaf de start circulair, klimaatadaptief, natuurinclusief en energieneutraal te ontwikkelen.*
- 4. Het toevoegen van het programma van Amsterdam Bay Area en het programma elders in de Metropoolregio Amsterdam leidt tot een sterke toename van de druk op zowel het OV-systeem als op het wegennet, waardoor knelpunten ontstaan.*
- 5. De IJmeermetro of in mindere mate de uitbreiding van het hoofdspoor biedt een oplossing om de capaciteit van het OV-systeem sterk te verhogen en daarmee de OV-bereikbaarheid te verbeteren. De OV-knelpunten kunnen met dergelijke investeringen verminderen of zelfs worden opgelost.*
- 6. De aansluiting van de IJmeermetro op het Amsterdamse metronet is globaal onderzocht. De aansluiting kan op uiteenlopende manieren plaatsvinden met mogelijk grote effecten op het metronetwerk. In de volgende fase wordt daarom onderzoek uitgevoerd naar de aansluiting, toekomstige lijnvoering en exploitatie. De uitkomsten van dit onderzoek worden toegevoegd aan het projectdossier en meegewogen in verdere besluitvorming.*
- 7. De onderzochte oplossingsrichtingen bieden geen oplossing voor de knelpunten op de weg. Inzetten op openbaar vervoer en een mobiliteitstransitie kan de groei van wegenknelpunten op de corridor Amsterdam-Almere beperken, maar kan deze knelpunten niet oplossen. Onderzoek is nodig op het schaalniveau van de MRA en op gebiedsniveau.*
- 8. De integrale MKBA op hoofdlijnen is positief en laat maatschappelijke meerwaarde van de ontwikkeling van Amsterdam Bay Area met een IJmeermetro zien. De MKBA bevat nog onzekerheden. Er is verdere studie nodig om te komen tot een meer gedetailleerde MKBA die past bij het niveau van de MIRT-Verkenningfase.*
- 9. Er is inzicht in potentiële dekkingsbronnen voor de benodigde publieke investeringen, maar afspraken over bekostiging zijn nog niet gemaakt.*

Het doel van een MIRT-Onderzoek het in kaart brengen van de opgave (problemen en kansen), scope en stakeholders in een gebied: wat is de opgave, hoe groot is het probleem (of de ambitie), wie heeft er last van of baat bij? Het in 2020 en 2021 uitgevoerde onderzoek naar Amsterdam Bay Area voldoet aan deze doelstelling en gaat op onderdelen verder dan alleen het in kaart brengen van de opgave, scope en stakeholders. Zo zijn meerdere alternatieven uitgewerkt en is de maatschappelijke haalbaarheid van de alternatieven onderzocht.

Het MIRT-onderzoek bevat nog geen uitwerking van de ruimtelijke inpassing van de IJmeerlijn en compenserende maatregelen. Het onderzoek richt zich vooral op de vervoerskundige en financiële aspecten. Wel zijn aannames gedaan om zicht te krijgen op de financiële haalbaarheid. Dan gaat het bijvoorbeeld om het bepalen van het deel van de verbinding dat op een brug of in een tunnel zal komen te liggen. In de raming is nu uitgegaan van 70% tunnel en 30% brug en van een bovengrondse oplossing in Almere en in Diemen (zie par. 6.1 van het eindrapport). Zie ook de figuur hierna.




Alternatief IJmeermetro-IJmeerweg: uitgangspunt IJmeermetro-IJmeerweg voor haalbaarheidsonderzoeken



Op de inpassing op het metronet wordt ingegaan in paragraaf 5.3 en 8.3 van het eindrapport. In paragraaf 5.3 komen ook de effecten op het wegennet aan de orde. Aangegeven wordt dat hoewel de IJmeerweg gunstige effecten op de bereikbaarheid laat zien voor Almere, deze voor andere gebieden ongunstig uitpakt. De IJmeerweg leidt tot een toename van het autoverkeer op het hoofd- en onderliggend wegennet in de directe omgeving aan de Noord-Hollandse zijde. Zo neemt als gevolg van files de reistijd over de weg van IJburg naar de Zuidas toe met 9 minuten. De Diemerscheg komt nauwelijks aan bod, alleen in paragraaf 5.5 van het eindrapport komt de inpassing bij het fort Diemerdam aan de orde als onderdeel van het werelderfgoed.

Per alternatief is een kostenraming gemaakt. Voor het alternatief met alleen een metroverbinding is het pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen geraamd op 5,2 miljard euro. Voor het alternatief met een metro- en wegverbinding door het IJmeer komt dit bedrag uit op 7,1 miljard euro. Het alternatief met uitbreiding van het bestaand spoor is geraamd op 6,4 miljard euro (zie paragraaf 6.2 van het eindrapport).

Kostenraming (55K) per alternatief, per thema en totaal. Reële waarden in miljoen Euro, incl. BTW, prijspeil 2021

	 IJMEERMETRO	 IJMEERMETRO + IJMEERWEG	 UITBREIDING HOOFDSPOOR
WONEN EN WERKEN	ME 1.312	ME 1.341	ME 1.370
DUURZAAMHEID	ME 614	ME 682	ME 619
BEREIKBAARHEID	ME 5.222	ME 7.104	ME 6.402
LANDSCHAP, NATUUR EN ECOLOGIE	ME 354	ME 557	ME 347
RECREATIE	ME 150	ME 150	ME 150
TOTAAL	ME 7.653	ME 9.834	ME 8.888

Bij het eindrapport zit een integrale maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Deze MKBA is op hoofdlijnen positief en laat maatschappelijke meerwaarde van de ontwikkeling van de Amsterdam Bay Area met een IJmeermetro zien. De MKBA bevat nog grote onzekerheden. Onder andere voor

zowel de kosten als de baten van de exploitatie van de IJmeermetro; dit kan een groot effect hebben op het saldo. Dit wordt komend jaar in meer detail onderzocht.

Vervolgproces 2022

Het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area geeft aanleiding tot een vervolg. In 2022 wordt er onder andere aan de volgende onderdelen gewerkt:

- Een verdiepend onderzoek naar de wegnelpunten in het gebied rond de Amsterdam Bay Area.
- Een onderzoek naar de aansluiting van de IJmeerlijn op het Amsterdamse metronetwerk en de mogelijke (globale) gevolgen voor de kosten en de baten.
- Zowel de rijks- als de regionale partijen starten met het concreet maken van de bekostiging, dit is een voorwaarde voor het op termijn starten van een MIRT-verkenningfase.

Het concreet maken van de bekostiging is een belangrijke voorwaarde voor het nemen van het besluit in het BO MIRT om door te gaan naar de volgende fase in het MIRT-proces; het starten van een MIRT-verkenning. In de MIRT-verkenning zal onder andere de ruimtelijke inpassing van de IJmeerlijn nader in beeld worden gebracht. Ook zullen de kosten en opbrengsten nader worden onderzocht voor de alternatieven die in de MIRT-verkenning worden meegenomen.

Betrokkenheid en inzet Diemen

Besluitvorming binnen de MRA loopt via de Programmaraad van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Daarin zitten bestuurders van de provincies, Vervoerregio Amsterdam, MRA en Amsterdam en Almere. De Vervoerregio vertegenwoordigt hierin een aantal gemeenten waaronder Diemen.

Diemen is vanaf het voorjaar van 2021 betrokken geraakt bij het MIRT-onderzoek ABA via een ambtelijke klankbordgroep. Daarnaast vond terugkoppeling en afstemming plaats via de overleggen (ambtelijk en bestuurlijk) binnen de Vervoerregio Amsterdam.

Diemen is ook betrokken bij de vervolgstappen als het gaat om het onderzoek naar de inpassing in het metronetwerk en het verdiepende onderzoek naar de knelpunten op de weg. Voor wat betreft het metronetwerk ligt er een koppeling met de toekomstige OV-bediening van het station Diemen-Zuid dat onderwerp is van het procesvoorstel vanuit OV-SAAL. Ten behoeve van het overzicht en de afstemming is er regelmatig overleg met de Vervoerregio Amsterdam.

Belangrijke aandachtspunten voor Diemen voor de IJmeerlijn als metrolijn zijn de ruimtelijke inpassing, de natuur/landschappelijke compensatie (indien gekozen wordt voor een bovengrondse oplossing), de keuze van de haltelocaties en de gevolgen van de aansluiting voor het bestaande metronet en station Diemen-Zuid. Door Diemen wordt steeds aangegeven dat ook voor het deel in Diemen een ondergrondse oplossing volwaardig moet worden meegenomen in het onderzoek.

Voor wat betreft de IJmeerweg zijn de negatieve gevolgen voor het bestaande wegennet van groot belang, maar daarnaast ook de gevolgen voor milieu, natuur en landschap. Door Diemen is steeds aangegeven dat er geen enkel draagvlak is voor de aanleg van deze wegverbinding en dat deze ook niet past bij een duurzame ontwikkeling. In het verleden is met Amsterdam afgesproken dat de Fortdiemerdamweg niet gebruikt mag worden voor een doortrekking naar Almere via het IJmeer. Amsterdam en de Vervoerregio zijn ook geen voorstander van de aanleg van de wegverbinding.

Ter inzage in iBabs

- Procesvoorstel OV-SAAL zuidtak: naar een passende bediening van de stations en OV-knooppunten op de Zuidtak, d.d. 3 maart 2022
- Amsterdam Bay Area Eindrapport MIRT onderzoek 2020-2021, februari 2022
- Kernboodschap MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area
- Brief aan Tweede Kamer d.d. 4 april 2022.

- EINDE -