

p1. TMIJ en Europa

p.2 Metropoolregio  
Amsterdam beter bereik-  
baar per OV

p4. Kansen voor  
het Markermeer!

p5. Wat iedereen zou  
moeten weten: het slib-  
model, bron IJsbrand Zwart

p7. Europees Groenboek  
Territoriale Cohesie

p7. Spoorboekje TMIJ

p8. Even voorstellen:  
Dennis Menting en  
Sandra van der Vegt

# Nieuwsbrief Markermeer-IJmeer



## TMIJ en Europa

*Recent mocht ik in het Gelderse provinciehuis te Arnhem deelnemen aan een conferentie over het Europese Groenboek territoriale cohesie (zie pag. 7). Het doel van de organisatie, o.a. het Interprovinciaal Overleg en de VNG, was om decentraal 'input' te verzamelen voor een gezamenlijke reactie op dit document over Europees regionaal ontwikkelingsbeleid. Natuurlijk dacht ik aan de verschillende partijen, overheden en maatschappelijke organisaties, die aan het Samenwerkingsverband Markermeer-IJmeer deelnemen.*

Vier parallelle workshops met als thema's concurrentiekracht, stad/land, stedelijke herstructurering en duurzaamheid moesten de nodige input opleveren. In de workshop duurzaamheid heb ik het Ontwikkelingsperspectief Markermeer-IJmeer toegelicht. Ik heb hierbij - mijns inziens met succes - proberen aan te tonen dat Markermeer IJmeer een 'best practice'

is van territoriale cohesie. Volgens mij is een integraal gebiedsgerichte benadering bij beleidsontwikkeling het antwoord op toekomstigbestendig investeren in de woon-, werk- en recreatiemogelijkheden van een dichtbevolkt gebied. Duurzaamheid of toekomstbestendigheid loopt ook als een rode draad door het Groenboek territoriale cohesie.



Een concreet voorbeeld bij Markermeer IJmeer is hoe beleid over Natura 2000-gebieden enerzijds en buitendijks bouwen anderzijds integraal kunnen opgepakt worden. De rol van Europa daarbij is volgens mij dat dit ten eerste mee zorg dient te dragen voor voldoende financiële middelen en ten tweede flexibiliteit of maatwerk in regelgeving mogelijk moet maken.

Robert-Jan Piet, wethouder van de gemeente Heerhugowaard, sprak in dezelfde workshop over de ontwikkeling van een regionaal duurzaam bedrijventerrein als voorbeeld van territoriale cohesie. Wie mijn bestuurlijke achtergrond, o.a. in de Kamer van

Koophandel van Flevoland, een beetje kent, zal onmiddellijk begrijpen dat ik Piets schets erg interessant vind.

Interessant is ook de inhoud van deze eerste nieuwsbrief van het jaar. Daarin schenken we aandacht aan de kansen die de beleidsnota IJsselmeergebied van het kabinet biedt voor veilige, ecologische en ruimtelijke ontwikkelingen in het Markermeer en IJmeer. Tevens gaan we in op de jongste stand van zaken in het met TMIJ samenhangende Randstad Urgent-project van OV SAAL. Daarin wordt niet alleen gesproken over ambitieuze plannen om dit deel van de Randstad beter bereikbaar te maken via verbeterde bestaande

verbindingen, maar ook over nieuwe door het IJmeer.

We belichten acht kansrijk geachte pakketten van oplossingen. Tenslotte presenteren we in de vaste rubriek 'Wat iedereen zou moeten weten' het zogeheten 'slibmodel' van het bureau Deltares. Dat is een computersimulatie waaruit blijkt dat het slibprobleem in het Markermeer IJmeer inderdaad beheersbaar is zoals we in het Ontwikkelingsperspectief al aangaven. En dat vinden we een goed begin van het nieuwe jaar!

*Andries Greiner,  
Gedeputeerde van Flevoland*

## Metropoolregio Amsterdam beter bereikbaar per OV

*Het project Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) heeft als doel om de bereikbaarheid in deze corridor zo te verbeteren dat een kwaliteitssprong wordt bereikt. Onderzocht wordt welke maatregelen genomen moeten worden om knelpunten in de capaciteit en kwaliteit op het spoor en in het OV op te lossen.*

Het onderzoek onderscheidt drie fasen:

- De korte termijn, met het oog op de opening van de Hanzelijn eind 2012
- De middellange termijn, in verband met de voortgaande groei van het aantal OV reizigers op de SAAL-corridor
- De lange termijn, wanneer de vraag verder toe zal nemen gezien de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen die voorzien zijn in de Metropoolregio Amsterdam, zoals de Schaalsprong van Almere en de toekomstige ontwikkeling van de luchthavens Schiphol en Lelystad

Het project OV SAAL maakt deel uit van het programma Randstad Urgent. Het project wordt aangestuurd door een bestuurlijk duo, minister Eurlings en wethouder Herrema van Amsterdam. Mevrouw Jeltje van Nieuwenhoven is de ambassadeur van het project OV SAAL.

### **Kabinetsbesluit 20 maart 2008**

In maart 2008 heeft het kabinet besloten om ruim 600 miljoen euro te

investeren in een pakket maatregelen dat op korte termijn (2013/2014) gerealiseerd zal zijn en om hiervoor een planstudie te starten. Deze planstudie wordt uitgevoerd door ProRail. Het maatregelenpakket bestaat uit aanpassingen en verbeteringen aan en op het bestaande spoor. Zo worden maatregelen genomen ten westen en ten oosten van station Amsterdam Zuid en wordt de Flevolijn in Almere gedeeltelijk verdubbeld naar vier sporen. Op het traject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad gaat de frequentie van de treinen omhoog. Zo rijden er straks 12 treinen per uur tussen Almere en Amsterdam in plaats van de huidige 6. Er ontstaan meer reismogelijkheden, minder vertragingen, er rijden minder volle treinen en er komt dus meer comfort voor reizigers. Met het maatregelenpakket voor de korte termijn wordt een eerste stap gezet op weg naar het 'spoorboekloos rijden', een belangrijke ambitie van het huidige kabinet.

Maar daarmee zijn we er niet. Ook op de middellange termijn zijn maatregelen op het spoor nodig. Hiervoor is circa 750 miljoen euro beschikbaar. Het kabinet zal eind 2009 besluiten in welke maatregelen geïnvesteerd zal worden. Het middellange termijn maatregelenpakket dient in de periode 2015-2020 gerealiseerd te worden.

Het kabinet heeft in maart 2008 tevens besloten om een nadere verkenning te starten naar de OV-oplossingen die op de lange termijn nodig zijn. Het gaat dan om de periode na 2020. Het kijkt niet alleen naar investeringen in het spoor maar naar investeringen in het regionale OV-netwerk. Op dit moment wordt een breed scala aan OV-oplossingen onderzocht, zowel via de bestaande verbinding over de Hollandse Brug als via een nieuwe verbinding door het IJmeer. Besluiten hierover neemt het kabinet in samenhang met die over een aantal andere projecten. Het gaat dan om de Schaalsprong Almere, de Toekomstagenda



Markermeer-IJmeer, de Lange Termijn Verkenning Schiphol-Lelystad en de préverkenning Almere-Gooi-Utrecht. De keuze voor de OV-investeringen zal bijvoorbeeld afhangen van de richting waarin Almere gaat groeien (west- of oostwaarts) en de mogelijkheden die er zijn om infrastructuur aan te leggen in het IJmeer. In het najaar van 2009 wordt een belangrijke stap gezet. Dan zal het kabinet een voorkeur uitspreken rond al die projecten. Dat gebeurt in de zogeheten RAAM-brief (Rijksbrief Amsterdam-Almere-Markermeer) waarover in de nieuwsspecial van december is bericht.

#### Tussenrapportage

Eind 2008 is een tussenrapportage verschenen. Hierin zijn onder meer de resultaten opgenomen van het onderzoek naar de langetermijnoplossingen. In totaal lagen er meer dan 30 alternatieven en varianten. Geen van deze kon individueel aan alle voor OV SAAL geformuleerde opgaven voldoen. Daarom zijn er acht maatregelpakket-

ten samengesteld. 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 welke voordelen de reizigers ervan ondervinden, welke kosten en risico's ermee verbonden zijn, welke effecten de oplossingen hebben op natuur en milieu, etcetera. Inmiddels zijn vijf oplossingen geselecteerd die nader zullen worden onderzocht en die deel uit zullen maken van de besluitvorming die dit jaar plaatsvindt. Dat zijn:

1. Het versterken van de huidige spoorlijn mét aanvullende aftakkingen naar toekomstige gebiedsontwikkelingen;
2. Een Regiorail door het IJmeer die deels gebruik maakt van bestaande spoorinfrastructuur;

3. 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);
4. Een metroverbinding door het IJmeer;
5. Een magneetweefbaan door het IJmeer.

De tussenrapportage wordt binnenkort vastgesteld door het bestuurlijk duo van het project OV SAAL en wordt daarna openbaar.

Meer informatie is te vinden op de website, [www.ovsaal.nl](http://www.ovsaal.nl).

# Kansen voor het Markermeer!

*De recent gepubliceerde beleidsnota IJsselmeergebied (opgesteld door V&W, VROM en LNV) geeft kaders voor veiligheid, ecologie en ruimtelijke ontwikkelingen en beschrijft de ambities van dit kabinet. Katja Portegies, projectleider beleidsnota IJsselmeergebied, licht kortweg toe wat die kaders en ambities betekenen voor het Markermeer.*



Foto: Nieuwe Gracht

De ontwerpbeleidsnota IJsselmeergebied is eind vorig jaar verschenen als bijlage bij het Nationaal Waterplan. Dit plan beschrijft de maatregelen die nodig zijn om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Het waterplan bevat een eerste uitwerking van het advies van de Deltacommissie. In 2009 werkt het kabinet aan een Deltawet waarin het Deltaprogramma en de basis voor een solide financiering wordt geregeld.

## **Ruimte voor natuur**

Het achtergrondverhaal is vaker verteld. De natuurwaarden in het Markermeer staan erg onder druk. Sinds begin jaren tachtig zijn sommige vogelsoorten met 70% afgenomen. De afname van belangrijke voedselbronnen

is hiervoor een belangrijke oorzaak. De stijging van de watertemperatuur en de grote hoeveelheid opwervend slib lijken de afname van de voedselbronnen te verklaren.

Extra investeringen in onderzoek naar effectieve maatregelen om de natuurkwaliteit in het Markermeer en IJmeer te versterken, krijgen de komende jaren de vorm van meer wetenschappelijk onderzoek en praktijkproeven in de natuurpilot Markermeer-IJmeer. Het kabinet wil in het Markermeer randvoorwaarden scheppen voor een robuust ecologisch systeem, en wel zo robuust dat het mogelijkheden biedt voor een intensivering van het ruimtegebruik.

In oktober van dit jaar neemt het kabinet dan ook een principe-besluit over de Toekomstagenda Markermeer-

IJmeer in samenhang met de Schaal-sprong bij Almere en de openbaar vervoer verbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Dit besluit, te nemen in het kader van het programma Randstad Urgent, gaat dus onder andere over de toekomst van de ecologische ontwikkeling in het Markermeer-IJmeer. In oktober zal hierover een brief naar de Kamer worden gestuurd. De eerste resultaten van de natuurpilot Markermeer-IJmeer zijn voor dit besluit van groot belang omdat het 'groene' element in de Randstad Urgent-portefeuille zorgt voor balans en verbreding van ambities.

Daarnaast zijn er momenteel diverse dijkversterkingstrajecten rond het Markermeer in uitvoering. Bij deze trajecten zoekt het rijk naar combinaties van dijkversterking en natuurontwikkeling. Ook bij de versterking Houtribdijk wordt naar synergie tussen dijkversterking en natuurontwikkeling gezocht.

## **Ruimte voor buitendijkse ontwikkelingen**

Het Nationaal Waterplan kiest zoveel mogelijk voor het bieden van kansen voor ontwikkeling. De peilen van het Markermeer en de randmeren langs de Veluwe worden los gekoppeld van de toekomstige stijging van het IJsselmeerpeil. Er ontstaan daardoor kansen voor natuurontwikkeling en voor wonen en recreatie in het buitendijks gebied.

Dit geldt voor een maximale omvang van 5 hectare per gemeente tot 2040. Alleen in het Markermeer zijn groot-schalige buitendijkse ontwikkelingen mogelijk bij Amsterdam, Almere en Lelystad. Bij deze gemeenten gaat het om respectievelijk 350 hectare (dit sluit aan bij de reeds in gang gezette ontwikkelingen bij IJburg), 700 hectare en 150 hectare ruimte.

De vrijstelling laat onverlet dat aan andere criteria voldaan moet worden waaronder de Natuurwetgeving.

1) Voor buitendijkse ontwikkeling hoeft het verlies aan waterbergend vermogen niet gecompenseerd te worden. Dit is een beleidswijziging ten opzichte van de nota Ruimte.

## **Aandacht voor ruimtelijke kwaliteit**

Buitendijkse bebouwing moet wel een toegevoegde waarde hebben ten opzichte van de bestaande kernkwaliteiten

en karakteristieken van het waterland- schap. Er mag geen verrommeling ontstaan in het buitendijkse gebied. Dat kan in ieder geval door bij de ruimtelijke uitwerking heel zuinig te zijn op de bestaande zichtlijnen. Dat zicht is immers wat het waterlandschap in het IJsselmeergebied uniek maakt. Bij het ontwerp van buitendijkse ontwikkelingen is het streven om de ecologie en waterveiligheid te verster- ken. Dit kan door in het ontwerp aandacht te besteden aan land- waterovergangen. Na overleg met de provincies wil het kabinet nog in 2009 een kwaliteitsteam instellen dat buitendijkse ontwikkelin-

gen op basis van een handreiking toetst op de ruimtelijke kwaliteit. Het College van Rijksadviseurs zal adviseren over de rol, de samenstelling en de looptijd van het kwaliteitsteam en over de inhoud van de handreiking.

#### **Flexibel peilbeheer**

Buitendijkse ontwikkelingen in het Markermeer moeten wel rekening houden met een flexibeler peilbeheer, wat kan leiden tot een maximale zomerpeilverhoging van 30 cm ten opzichte van het huidige zomerpeil. Het doel hiervan is om ook in het Markermeer de beschikbaarheid van zoet water binnen het huidige systeem

van dijkhoogten te optimaliseren. Op termijn kan dit flexibeler peilbeheer overgaan in een meer seizoensgebon- den peilbeheer dat kansen biedt voor natuurontwikkeling. Hiervoor wordt een peilbesluit voorbereid dat in 2012 wordt genomen.

#### **Meer informatie over dit onderwerp?**

**Katja Portegies**  
**070-3518922**  
**06-51847732**  
**katja.portegies@minvenw.nl**  
**Projectleider beleidsnota**  
**IJsselmeergebied**  
**DG Water**  
**Ministerie Verkeer en Waterstaat**

*Wat iedereen zou moeten weten:*

## **Probleem slib in computermodel oplosbaar**

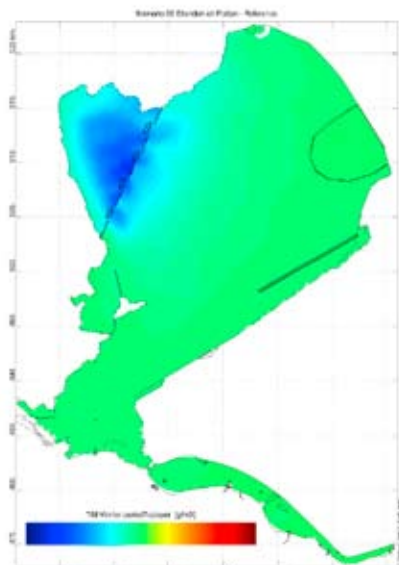
*Slib is de grote 'boosdoener' waardoor de natuur van het Markermeer en IJmeer achteruitgaat. Door de aanleg van de Houtribdijk kan het van nature aanwezige slib niet langer worden afgevoerd. Dit teveel aan slib heeft onder meer een nadelige invloed op de driehoeksmossel die belangrijk is als voedselvoorraad voor watervogels. Ook is een achteruitgang merkbaar van de waterplanten met negatieve gevolgen voor de ondergedoken waterplanten etende vogels. De grote vraag is: kunnen we het slib beheersen?*

#### **Het belang vanuit TMIJ**

Het slibprobleem is voor de projector- ganisatie TMIJ relevant vanwege haar breed gedragen uitgangspunt voor het Ontwikkelingsperspectief. Dat is de ver- betering van de ecologische kwaliteit van het Markermeer en IJmeer. En wel op zo'n wijze dat een veerkrachtig systeem ontstaat dat zichzelf in stand kan houden plus genoeg kracht heeft om veranderingen in het systeem bijvoorbeeld door klimaatveranderingen of stedelijke, inclusief infrastructu- rele ontwikkelingen en recreatieve ontwikkelingen aan te kunnen.

In het Ontwikkelingsperspectief wordt een aantal inrichtingsmaatregelen voorgesteld om de ecologie van het Markermeer en IJmeer te verbeteren. Zo wordt gedacht aan het realiseren van helder (slibarm) water bij de Noord-Hollandse kust en troebel (slibrijk) water bij de Flevolandse kust. In de delen van de heldere zone met een waterdiepte tot 3 meter kunnen ondergedoken waterplanten tot

ontwikkeling komen. De grote vraag is of met maatregelen het slib daadwer- kelijk te sturen is zodat de gradiënt in de slibrijkdom van het water ontstaat.



*Afbeelding 1: slibconcentraties in waterkolom bij model eilanden en putten, bron Deltares*

#### **Een slibmodel**

Als onderdeel van het project Auto- noom Neergaande Trends heeft Rijks- waterstaat aan Deltares opdracht gegeven om met hulp van een driedi- mensionaal computermodel te onder- zoeken of het slibprobleem inderdaad beheersbaar is. Uitgangspunt van de computersimulatie is niet de huidige situatie maar een referentiesituatie. In de referentiesituatie is onder andere al een oermoeras tegen de Houtribdijk bij Lelystad aangelegd. Zo'n grootschalig oermoeras zorgt ervoor dat er bij zwaar weer minder hoge golven ontstaan waardoor er in het meer minder slib opwervelt.

#### **Deelgebieden**

Voor de computersimulatie zijn drie deelgebieden van het Markermeer en IJmeer onder de loep genomen. Het gaat om de Hoornse Hop, het eiland Marken en het midden van het meer. >

Voor de Hoornse Hop zijn de resultaten van vier scenario's berekend waarin virtueel respectievelijk dammen, eilanden, putten en eilanden en putten werden aangelegd. Gebleken is dat een reeks aan eilanden en eilanden met putten (afbeelding 1) de beste resultaten te zien geven. Het effect van twee dammen aansluitend op de kust blijkt minder groot (afbeelding 2); de aanleg van een reeks putten geeft nauwelijks verlaging van de slibconcentratie, alleen direct boven de put.

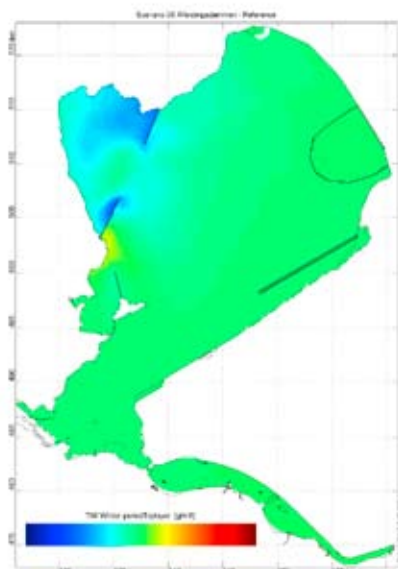
Bij het eiland Marken zijn twee scenario's. Het ene gaat uit van de aanleg van een grote dam aan de noordzijde van Marken in de vorm van een arm die bij Het Paard aan land vast zit, het andere van een 'kleine arm'. De 'grote arm' blijkt de grootste vermindering van slibconcentraties op te leveren (afbeelding 3) en ook nog invloed te hebben op een groter gebied om de dam heen. De kleine dam heeft alleen lokaal effect in het gerealiseerde luwtegebied.

Verder is berekend wat het effect is van een grote put in het midden van het Markermeer. Daaruit blijkt dat een lagere slibconcentratie voornamelijk wordt gevormd aan de westkant van de put (afbeelding 4). De put blijkt als slibvang te werken en invloed te hebben op de dikte van de sliblaag.

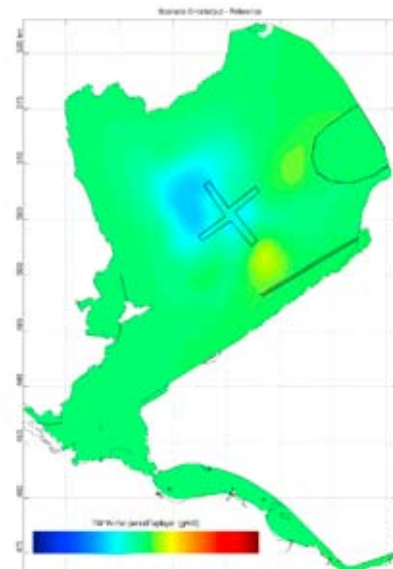
Vervolgens heeft Deltares bekeken welke effecten de som van de maatregelen voor het gehele meer heeft. In dit zogenaamde 'alles uit de kast'-scenario zijn de best scorende maatregelen van de deelgebieden samengevoegd. Voor de Hoornse Hop is dat de combinatie van putten en eilanden. Voor het eiland Marken betekent het de aanleg van een grote arm. En voor het midden van het meer is het de aanleg van een grote put. Uit deze simulatie komt naar voren dat het effect van de gecombineerde maatregelen groter is dan de som der delen (afbeelding 5).

### Conclusie

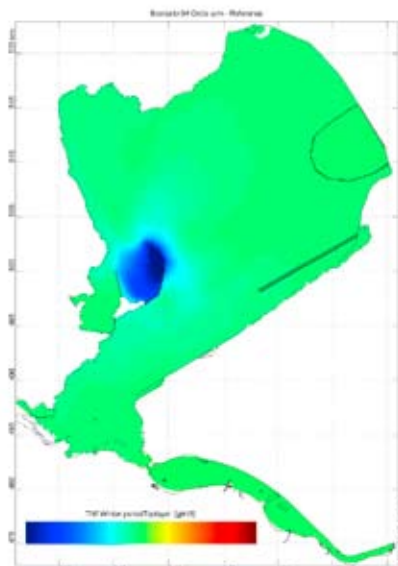
De berekeningen van het slibmodel laten zien dat het mogelijk is het slibprobleem te beheersen. Het 'alles uit de kast'-scenario bevestigt wat al in het Ontwikkelingsperspectief staat. Met hulp van een aantal grootschalige maatregelen is er een slibgradiënt te maken. Enkele kleine maatregelen zoals de aanleg van een klein arm bij Marken of putten bij de Hoornse Hop zijn niet afdoende.



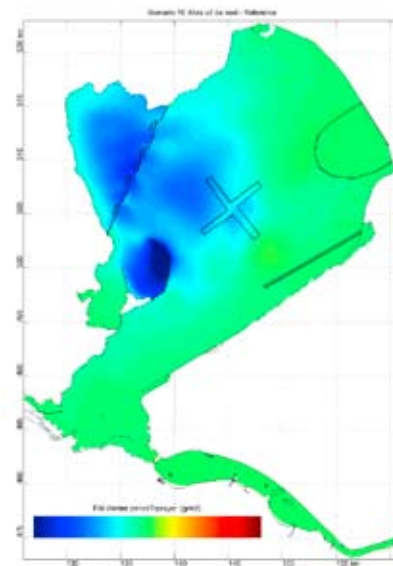
Afbeelding 2: slibconcentraties in waterkolom bij model dammen, bron Deltares



Afbeelding 4: slibconcentraties in waterkolom bij model grote put, bron Deltares



Afbeelding 3: slibconcentraties in waterkolom bij model grote arm, bron Deltares



Afbeelding 5: slibconcentraties in waterkolom bij model alles uit de kast, bron Deltares

# Europees Groenboek Territoriale Cohesie

*TMIJ genoemd als praktijkvoorbeeld*

Het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) organiseerden in samenwerking met het Huis van de Nederlandse Provincies (HNP), de vier grote steden (G-4) en de stedelijke netwerken op 9 januari in Arnhem samen een werkconferentie. Deze was bedoeld als voorbereiding op de Nederlandse decentrale reactie op het Groenboek (discussiedocument) territoriale cohesie. Flevolands gedeputeerde Andries Greiner bracht het Ontwikkelingsperspectief Markermeer-IJmeer in.



De ochtendsessie van de werkconferentie vormde een hoorzitting waaraan Lewis Dijkstra, werkzaam bij de Europese Commissie en mede-auteur van het Groenboek, en de Nederlandse Europarlementariër Lambert van Nistelrooij deelnamen. Van Nistelrooij is namens het Europees Parlement rapporteur over het Groenboek. De middagsessie bestond uit vier parallele workshops en een afsluitende plenaire sessie. De conclusies uit de workshops vormen de input voor het uiteindelijke IPO/VNG-position paper, dat na bestuurlijke goedkeuring als reactie op het Groenboek bij de Europese Commissie zal worden ingediend.

In zijn bijdrage namens Flevoland stelde gedeputeerde Greiner het project Toekomstagenda Markermeer-IJmeer voor als 'best practice' van territoriale cohesie (zie de inleiding van deze nieuwsbrief). Greiner nam deel aan de workshop Duurzaamheid. De deadline voor het reageren op het Groenboek loopt af op 28 februari van dit jaar.

## **Definitie**

De basis voor het concept territoriale cohesie ligt in het Verdrag van Lissabon. Hierin is territoriale cohesie opgenomen naast sociale en economische cohesie. Het vormt daarmee een

cruciaal onderdeel voor het toekomstige regionaal beleid. Daarnaast vormt territoriale cohesie een belangrijk element van de Territoriale Agenda van de lidstaten uit mei 2007. Hoewel er al sinds het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw over territoriale cohesie wordt gesproken is er nog nooit een eenduidige definitie van het begrip vastgesteld. De Commissie is van mening dat er sprake moet zijn van een open discussie waarin verschillende partijen kunnen aangeven hoe zij territoriale cohesie zien en wat de implicatie van het begrip op het beleid is.

## Spoorboekje TMIJ

### *Activiteit*

*Ambtelijke sessies met de regio om wensen en kansen in kaart brengen t.b.v. de variantenstudie.*

### *Tijdstip*

*Januari 2009*



## Colofon

Redactie en vormgeving: Projectbureau TMIJ m.m.v. Hugo van den Broeke, Ingrid van Bree en Axis Media-ontwerpers



*Even voorstellen:  
Sandra van der Vegt*

Na de start van het project Toekomst Markermeer-IJmeer (TMIJ) is Sandra in december 2006 begonnen als programmasecretaris van het omgevingsmanagement. Bij TMIJ draagt zij zorg voor de procesaansturing van het project en bewaakt zij de strategie. Zij werkte voorheen al bij Provincie Flevoland aan het omgevingsplan waarvan TMIJ een van de speerpunten is. Ook heeft ze geholpen met de start-up van kleinere projecten waarbij ze projectleiders heeft begeleid in het projectmatig werken en het opstellen van projectplannen. Vanuit haar achtergrond als hydroloog is Sandra erg geïnteresseerd in alles wat met water te maken heeft. Zo heeft zij voorheen onder meer gewerkt bij een waterschap, een waterleidingsbedrijf en een ingenieursbureau. Bij TMIJ werken mensen uit verschillende vakgebieden.

'Iedereen spreekt hier dan ook een eigen taal, onder meer vanuit management, juridica of ecologie. Ervoor zorgen dat iedereen elkaar begrijpt en op dezelfde lijn werkt zie ik als mijn grootste uitdaging'. Ook het werken binnen integrale projecten waarbij je te maken hebt met mensen die vanuit diverse vakgebieden hun belangen proberen te behartigen maakt dit werk voor Sandra zo interessant. Daarnaast creëert ze graag een omgeving waarin mensen de ruimte krijgen om te kunnen doen waar ze goed in zijn. Oorspronkelijk komt zij uit Den Haag en ze is nu woonachtig in Lelystad. Haar grootste hobby is het zorgen voor haar twee kleine kinderen. Daarnaast vind ze het leuk om bezig te zijn met creatieve taartdecoraties e.d. Sandra is drie dagen per week werkzaam voor TMIJ.



*Even voorstellen:  
Voorstellen Dennis Menting*

Sinds het prille begin van het project Toekomstagenda Markermeer-IJmeer (TMIJ), augustus 2006, is Dennis Menting hierbij betrokken. Momenteel vervult hij de functie van deelprojectleider van de Variantenstudie. Deze studie heeft als doel om samen met de regio ruimtelijke, integrale inrichtingsvarianten voor het Markermeer en IJmeer te ontwikkelen. Bij zijn sollicitatie in 2006 als beleidsmedewerker bij Provincie Flevoland wist hij dat TMIJ een fors deel van zijn werkzaamheden zou omvatten. Na het VWO is hij sociale geografie gaan studeren in Utrecht waarbij hij zich in het derde en vierde jaar heeft gespecialiseerd in het vakgebied planologie. De grootste uitdaging van het project TMIJ vind Dennis de inhoudelijke en procesmatig complexiteit. 'Om onder voortdurende tijdsdruk tijdig je producten te

ontwikkelen waar ook het samenwerkingsverband en de regio zich in kunnen vinden', spreekt me ontzettend aan. Naast TMIJ houdt hij zich bezig met het uitvoeren van het provinciaal windenergiebeleid dat moet resulteren in een vermindering van het aantal windturbines in Flevoland en een vergroting van het opgewekt vermogen. Voordat Dennis bij TMIJ is komen werken was hij adviseur regionale ontwikkeling en strategie bij Rijkswaterstaat IJsselmeergebied. Daarvoor werkte hij als projectleider vergunningen in de spoorwegbouw. Dennis is geboren en getogen in Meddo, een dorp in de buurt van Winterswijk. Als hobby's doet hij aan hardlopen en fietsen. Verder kookt en leest hij graag en gaat hij vaak naar de bioscoop. Dennis is twee dagen per week werkzaam voor TMIJ.

