

a b c d e f g h

Trajectnota / MER Fase 2

Schiphol – Amsterdam – Almere

Deel B

Aspect Ruimte

Mei 2008

Inhoudsopgave

1	Inleiding 6
1.1	Algemeen 6
1.2	Doel van dit onderzoek 6
1.3	Leeswijzer 6
2	De alternatieven en varianten 8
2.1	Alternatieven en varianten 8
2.2	Nulalternatief: de autonome ontwikkeling 8
2.3	Stroomlijnalternatief 10
2.4	Locatiespecifiek alternatief 15
2.5	Meest Milieuvriendelijk Alternatief 17
3	Beoordelingskader 22
3.1	Beoordelingskader 22
3.2	Toelichting per criterium 22
4	Werkwijze 24
4.1	Onderzoeksopzet 24
4.2	Gewijzigde uitgangspunten ten opzichte van fase 1 25
4.3	Afbakening studiegebied en indeling in deelgebieden 25
5	Beleidskader 27
5.1	Rijksbeleid 27
5.2	Regionaal en provinciaal beleid 28
5.3	Gemeentelijk beleid 34
5.4	Andere ontwikkelingen en beleid 35
6	Huidige Situatie (2005) 37
6.1	Inleiding 37
6.2	Deelgebied 1 38
6.3	Deelgebied 2 41
6.4	Deelgebied 3 43
6.5	Deelgebied 4 45
6.6	Deelgebied 5 47
7	Autonome ontwikkeling (2020) 49
7.1	Inleiding 49
7.2	Deelgebied 1 49
7.3	Deelgebied 2 50
7.4	Deelgebied 3 51
7.5	Deelgebied 4 52
7.6	Deelgebied 5 53
7.7	Samenvatting 53
8	Effectbeschrijving 55
8.1	Inleiding 55
8.2	Deelgebied 1 56
8.3	Deelgebied 2 61

8.4	Deelgebied 3	67
8.5	Deelgebied 4	71
8.6	Deelgebied 5	76
8.7	Samenvatting	81
9	Mitigatie en compensatie	83
9.1	Mitigerende maatregelen	83
10	Leemtes in kennis	85
Bijlage 1	Bronvermelding	86
Bijlage 2	Lijst van gebruikte begrippen en afkortingen	89
Bijlage 3	Recreatieve verbindingen Gaasperdammerweg	91
Bijlage 4	Onderdoorgangen A6 rondom Almere	92

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De automobiliteit binnen de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere is de afgelopen 15 jaar sterk gegroeid. Dit is vooral het gevolg van de economische groei en de toenemende vraag naar nieuwe woon- en werklocaties waardoor de automobiliteit sterk toeneemt. Nu al kent het wegennet in de corridor al vele capaciteitsknelpunten. Met de reeds geplande investeringen in met name benuttingsmaatregelen, wordt een deel van de voorziene groei tot 2010 opgevangen. In 2020 ontstaat echter zonder verdere wegwitbreidingen (na 2010) opnieuw zware overbelasting van het wegennet, met ernstige filevorming en lange reistijden tot gevolg. De te verwachten groei van wonen en werken in de Noordvleugel vergroot de mobiliteitsvraag aanzienlijk.

Doel van het project:

1. opvangen huidige en toekomstige wegverkeer binnen de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere in relatie tot de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Noordvleugel.
2. verbeteren van het functioneren van het netwerk als geheel en het aanpakken van de te verwachten fileproblemen. Gestreefd wordt naar het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden en het realiseren van acceptabele reistijden.

1.2 Doel van dit onderzoek

Infrastructurele maatregelen om de problematiek op autosnelwegen als deze op te lossen, hebben vaak aanzienlijke gevolgen voor mens en milieu. Het is daarom belangrijk dat er een zorgvuldige procedure wordt doorlopen. De spelregels hiervoor zijn vastgelegd in onder andere de Tracéwet en de Wet Milieubeheer. Eén van de spelregels houdt in dat er voorafgaand de besluitvorming een Trajectnota/MER moet worden opgesteld.

Voorliggende rapportage betreft het onderzoeksdocument voor het aspect Ruimte, onderdeel van Deel B van de Trajectnota / MER Schiphol – Amsterdam – Almere. Object van de studie zijn de tracés van de verschillende alternatieven. De resultaten van dit deelonderzoek worden, samen met de andere aspecten, verwerkt Deel A; de hoofdlijnen.

1.3 Leeswijzer

Na deze inleiding volgt in Hoofdstuk 2 een beschrijving van de alternatieven en varianten die in deze tweede fase van de planstudie zijn onderzocht.

Hoofdstuk 3 beschrijft het beoordelingskader. De gehanteerde beoordelingscriteria voor het aspect Ruimte worden hier toegelicht.

De werkwijze voor het onderzoek voor deze MER, met betrekking tot het aspect Ruimte, wordt beschreven in Hoofdstuk 4.

In Hoofdstuk 5 is het vigerend beleid beschreven. De eerste paragraaf beschrijft de wetgeving en het beleid op internationaal en Rijksniveau, vervolgens is het beleid op regionaal niveau beschreven.

Hoofdstuk 6 en 7 beschrijven de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Hierbij is de autonome ontwikkeling de ontwikkeling (tot 2020 – 2030) die plaatsvindt zonder dat één van de oplossingen is uitgevoerd. Deze situatie geldt als de referentiesituatie ten opzichte waarvan de effecten van de verschillende oplossingen zijn beoordeeld.

De effectbepaling staat beschreven in Hoofdstuk 8. De beoordeling van de effecten van de verschillende alternatieven/varianten vindt plaats aan de hand van eerder beschreven beoordelingskader. In dit hoofdstuk is voor ieder van de vijf deelgebieden beschreven wat de effecten zijn van de verschillende alternatieven en varianten.

Hoofdstuk 9 geeft een overzicht van de (wettelijke verplichting) tot mitigerende en compenserende maatregelen.

Ten slotte zijn in Hoofdstuk 10 de leemtes in kennis beschreven en is een aanzet gedaan voor een evaluatieprogramma

Bij dit deelrapport horen diverse kaarten. Deze zijn opgenomen in de losse kaartenbijlage op CD-ROM. Voor Ruimte betreft het de kaarten:

- Ruimte (overzicht van de bestaande en toekomstige ruimtelijke functies).

2 De alternatieven en varianten

2.1 Alternatieven en varianten

In fase twee zijn vier alternatieven onderzocht: het Nulalternatief, het Stroomlijnalternatief, het Locatiespecifiek alternatief en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.

Wat de verschillende alternatieven precies omvatten is beschreven in de volgende paragrafen.

2.2 Nulalternatief: de autonome ontwikkeling

Wat gebeurt er als er niets gedaan wordt aan de problemen op de weg? Wat is dan de verkeerssituatie in 2020? Hoe is het dan gesteld met de leefomgeving en het milieu? Het zogenaamde nulalternatief - 'niets doen' - is nodig om de verschillende oplossingen goed te kunnen vergelijken. Het dient als referentie waartegen de andere alternatieven worden afgezet.

In het nulalternatief wordt rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen in de regio tot 2020. Dan gaat het bijvoorbeeld om de toename van verkeer, de stijging van het aantal inwoners en de groei van de regionale arbeidsmarkt.

Daarnaast zijn er plannen en projecten waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden, of waarvan de besluitvorming in een vergevorderd stadium is. Ook die worden meegenomen in het nulalternatief. Hieronder staat een opsomming van de belangrijkste uitgangspunten voor het nulalternatief.

Beleid en scenario

- Het Kabinetsbeleid zoals verwoord in de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit.
- Het EC (European Coordination)-scenario van het CPB.

Schiphol

- Groeit naar 72 miljoen passagiersbewegingen in 2020.

Ruimtelijke projecten

- In de gehele Noordvleugel wordt tot 2020 rekening gehouden met een groei van het aantal inwoners. Voor deze studie direct relevante woningbouwopgaven concentreren zich in Haarlemmermeer, Amsterdam en Almere. Gezien de zware woon-werk relatie met Amsterdam is de woningbouwopgave van Almere voor deze studie bijzonder relevant. In 2020 wordt uitgegaan van een inwonertal circa 267.000 inwoners tegen bijna 185.000 nu en een groei van de werkgelegenheid van 37.000 arbeidsplaatsen in 2000 naar 98.000 arbeidsplaatsen in 2020. Voor 2030 richt Almere zich op de schaa sprong en is er sprake van een woningbouwopgave van ruim 60.000 extra woningen. Ten opzichte

van 2020 is dit een toename van het inwoneraantal met nog eens ruim 75.000 personen en een stijging van het aantal arbeidsplaatsen met ruim 55.000. Overige relevante meegenomen ruimtelijke ontwikkelingen betreffen de woningbouw in de Bloemendalerpolder en op het KNSF-terrein bij Muiden.

Verbeteringen in het openbaar vervoer

- maatregelen om de betrouwbaarheid van het bestaande spoor te vergroten;
- beter benutten van de capaciteit van het bestaande spoor;
- nieuwe stations Almere Poort, Amsterdam Holendrecht en Amsterdam Watergraafsmeer, capaciteitsuitbreiding station Amsterdam Zuid/WTC en Amsterdam CS;
- aanleg Noordzuidlijn en busbaan tussen Amsterdam-Bijlmer en IJburg plus bus op vluchtstrook A9 Schiphol-Noord – Amstelveen (Zuidtangent-oost).

Weguitbreidingen (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, MIT)

- het verbreden van de A1 Muiderberg – Diemen van twee maal drie rijstroken en een wisselstrook naar twee maal drie rijstroken en twee wisselstroken (ZSM);
- het verbreden van de A1 Diemen Noord – Watergraafsmeer van twee maal drie rijstroken naar twee maal drie rijstroken met een spitsstrook tussen aansluiting Diemen en knooppunt Watergraafsmeer, een plusstrook tussen de aansluitingen Diemen Noord en Diemen en een wisselstrook tussen de aansluiting Diemen en knooppunt Diemen (ZSM);
- het verbreden van de A9 Gaasperdammerweg van twee maal twee rijstroken naar twee maal drie rijstroken (de extra toegevoegde rijstrook per rijrichting betreft een spitsstrook);
- het uitbreiden van de Zuidas (A10 Zuid) naar twee maal vijf rijstroken voor doorgaand verkeer;
- het realiseren van een extra rijstrook op de Hollandse Brug op de Hoofdrijbaan Rechts (richting Almere) in de spits;
- op de A2 tussen Abcoude en Maarssen in 2020 2x 5 rijstroken (nieuw MIT categorie 0/1 project)*;
- de omlegging A9 Badhoevedorp (MIT)*.

En tenslotte

- Wisselstroken en spitsstroken kunnen buiten de spits ook worden opengesteld*. Modelmatig worden de wisselstroken met een capaciteit van twee rijstroken in beide richtingen open gezet met halve capaciteit.
- Mobiliteitssturende maatregelen zoals uitbreiding van betaald parkeren, verhoging van parkeerkosten, stimulering van de fiets.

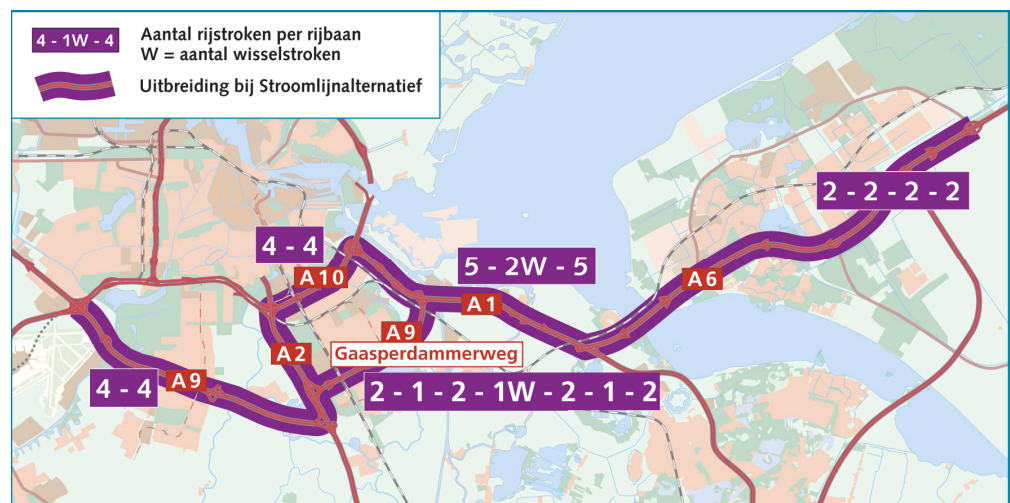
De met een * gemarkeerde ontwikkelingen zijn in de tweede fase van de planstudie toegevoegd aan het Nulalternatief.

In de onderstaande tabel is de rijstrookconfiguratie van het Nulalternatief weergegeven.

Deelgebied	Rijstrookconfiguratie Nulalternatief	
1. Badhoevedorp-Holendrecht	A9: Badhoevedorp – Ouderkerk aan de Amstel	2 x 3 rijstroken
	A9: Ouderkerk aan de Amstel - Holendrecht	2 x 3 rijstroken
2. Holendrecht-Diemen	A9: Holendrecht - Diemen (Gaasperdammerweg)	2 x 2 rijstroken plus spitsstroken
3. Amstel-Watergraafsmeer-Diemen	A10-Oost: Amstel – Watergraafsmeer	2 x 3 rijstroken
	A1: Watergraafsmeer –Diemen	2 x 3 rijstroken plus spits/plusstrook van knooppunt Watergraafsmeer tot aansluiting Diemen en wisselstrook van aansluiting Diemen – knooppunt Diemen
4. Diemen-Muiderberg	A1: Diemen - Muiderberg	2 x 3 rijstroken plus 2 wisselstroken
5. Muiderberg-Almere Buiten-Oost	A6: Muiderberg - Almere Buiten-Oost	2 x 2 en deels 2 x 3 rijstroken en tussen knooppunt Muiderberg en de aansluiting Hoge Ring 4 rijstroken richting Almere (spitsstrook)

2.3 Stroomlijnalternatief

Meer rijstroken langs bestaande wegen én een betere Stroomlijning van de knooppunten. Dat is, kort gezegd, het Stroomlijnalternatief. In het Stroomlijnalternatief worden alle wegen in het wegennet tussen Schiphol en Almere uitgebreid.



Het Stroomlijnalternatief

De varianten binnen het Stroomlijnalternatief zijn tijdens de eerste fase teruggebracht tot één basisalternatief met daarbij voor een deel van de wegvakken een aantal inpassingvarianten en verkeerskundige varianten. Bij de wegverbreding van het Stroomlijnalternatief wordt uitgegaan van de volgende rijstrookconfiguraties:

Bij de wegverbreding van het Stroomlijnalternatief wordt uitgegaan van de volgende rijstrookconfiguraties:

Deelgebied		Rijstrookconfiguratie Stroomlijnalternatief
1. Badhoevedorp-Holendrecht	A9: Badhoevedorp – Ouderkerk aan de Amstel	§ 2x4 rijstroken
	A9: Ouderkerk aan de Amstel - Holendrecht	§ 2x4 rijstroken plus wisselstrook
2. Holendrecht-Diemen	A9: Holendrecht - Diemen (Gaasperdammerweg)	§ 2x2 rijstroken plus wisselstrook voor het doorgaande verkeer in de middelste twee tunnelbuizen en 2x2 plus 2x1 uit/invoegstrook naar/van de S112 voor het lokale verkeer in de buitenste twee tunnelbuizen (2-1-2-1w-2-1-2). § Reconstructie knooppunt Holendrecht
3. Amstel-Watergraafsmeer-Diemen	A10-Oost: Amstel – Watergraafsmeer	§ 2x4 rijstroken
	A1: Watergraafsmeer – Diemen	§ 2x4 rijstroken plus spitsstroken en busstroken, en een wisselstrook van aansluiting Diemen tot knooppunt Diemen. § Reconstructie knooppunt Watergraafsmeer
4. Diemen-Muiderberg	A1: Diemen - Muiderberg	§ 2x5 rijstroken plus 2 wisselstroken § Reconstructie knooppunt Diemen
5. Muiderberg-Almere Buiten-Oost	A6: Muiderberg - Almere Buiten-Oost	Twee verkeerskundige varianten tussen Muiderberg en aansluiting Almere Buiten-Oost: § 2x4 rijstroken tussen de aansluiting Hoge Ring S101 en Almere Buiten-Oost en 2 x 5 plus wisselstrook tussen Muiderberg en de aansluiting Hoge Ring S101. § 4x2 rijstroken (hoofd- en parallelbanen) tussen de aansluiting Hoge Ring S101 en Almere Buiten-Oost en 2 x 5 plus dubbele wisselstrook tussen Muiderberg en de aansluiting Hoge Ring S101. § Reconstructie knooppunt Muiderberg § Reconstructie knooppunt Almere

Rijstrookconfiguratie van het Stroomlijnalternatief

Hieronder wordt per deelgebied het Stroomlijnalternatief beschreven.

Deelgebied 1: A9 Badhoevedorp – Holendrecht

In het Stroomlijnalternatief wordt de A9 tussen Knooppunt Badhoevedorp en knooppunt Holendrecht verbreed van 2x3 naar 2x4 rijstroken. Vanaf de brug over de Bullewijk tot knooppunt Holendrecht loopt eveneens een wisselstrook (4–1w–4).

Drie inpassingsvarianten voor de Keizer Karel tunnel A9 Amstelveen
Ter hoogte van het bebouwde gedeelte van Amstelveen is in het Stroomlijnalternatief een tunnel met een lengte van 2000 meter opgenomen. In deze Trajectnota / MER zijn drie inpassingsvarianten onderzocht voor de tunnel. De varianten verschillen alleen qua hoogteligging van elkaar.

Tunnel op maaiveld

Het dijklichaam wordt afgegraven en de A9 wordt voorzien van een overkapping. Op het dak van de A9 komt groen met daartussen een stadsstraat ter vervanging van de huidige aansluiting Amstelveen Centrum.

Halfverdiepte tunnel

In deze variant ligt de A9 onder maaiveld en ligt het dak 3 meter boven maaiveld. Kruisende noord-zuidverbindingen worden hersteld en naast de tunnel kan stedelijke ontwikkeling plaats vinden, ontsloten via de boven op het dak van de A9 gelegen stadsstraat. De Beneluxbaan wordt bij deze half verdiepte variant verlaagd en wordt onder de A9 doorgeleid. De Keizer Karelweg en de Dorpsstraat kruisen de stadsstraat bij deze variant gelijkvloers.

Verdiepte tunnel

In deze variant wordt de tunnel verdiept aangelegd en is het dak van de tunnel (en ook de stadsstraat) op het maaiveld gelegen. Bij deze variant gaat de A9 onder de Beneluxbaan door. Door de tunnel verdiept aan te leggen komt er ruimte vrij om tot dicht op de tunnel de vrijkomende ruimte in te richten.

Deelgebied 2: A9 Holendrecht – Diemen (Gaasperdammerweg)

De A9 Gaasperdammerweg wordt verbreed van 2x2 rijstroken plus spitsstroken (d.w.z. 2x3 rijstroken in de spits) tot:

- 2x2 rijstroken plus wisselstrook voor het doorgaande verkeer (middelste twee tunnelbuizen);
- 2x2 rijstroken plus 2x1 in/uitvoegstrook voor de aansluiting S112 voor het lokale verkeer (buitenste twee tunnelbuizen).

Twee inpassingsvarianten tunnel A9 Gaasperdammerweg
Tussen de Gaasp en de spoorlijn Amsterdam – Utrecht wordt een tunnel aangelegd. Voor de tunnel zijn twee inpassingsvarianten onderzocht; de Holle dijk en de Kamelenvariant.

Holle Dijk

De Holle Dijk variant is een gesloten tunnelbak op maaiveld met een lengte van 3000 meter. Bij het gedeelte tussen de spoorlijn Amsterdam – Utrecht en de aansluiting Gaasperplas wordt het talud afgegraven tot op het maaiveld en wordt rondom de weg een overkapping of wel tunnel gebouwd. Het dak van de tunnel komt nagenoeg op de zelfde hoogte als de huidige A9, vandaar de naam Holle Dijk. De bovengrondse tunnel heeft 4 kokers, de middelste twee bieden ruimte aan 2x2 rijstroken en een wisselstrook voor het doorgaande verkeer, de buitenste twee bieden ruimte aan 2x2 rijstroken van/naar de aansluiting S111 Zuidoost plus 2x1 in/uitvoegstrook van/naar de S112 aansluiting Bijlmermeer, dus voor lokaal verkeer. De weefvakken tussen aansluitingen S112 (Gooiseweg) en S113 verdwijnen en een stadsstraat gaat de verbinding tussen deze A9 en de twee wegen vormen.

Kamelenvariant.

De Kamelenvariant bestaat uit twee apart verdiepte, gesloten tunnelbakken. Eén over een lengte van 1000 meter tussen de spoorlijn en de aansluiting S112. En één over een lengte van 370 meter tussen de S112 Gooiseweg en de Gaasp. Ter hoogte van de Gooiseweg ligt de A9 op het huidige niveau, boven maaiveld. De tunnel heeft 4 kokers, de middelste twee bieden ruimte aan 2x2 rijstroken en een wisselstrook voor het doorgaande verkeer, de buitenste twee bieden ruimte aan 2x2 rijstroken van/naar de aansluiting S111 Zuidoost plus 2x1 in/uitvoegstrook van/naar de S112 aansluiting Bijlmermeer, dus voor lokaal verkeer.

Ten westen van de Gaasp wordt de verbreding aan de noordzijde van de A9 gerealiseerd.

Deelgebied 3: A10-Oost en A1; Amstel – Watergraafsmeer – Diemen
De A10-oost wordt verbreed van 2x3 naar 2x4 rijstroken. Omdat op dit deel van de A10 over de hele lengte sprake is van in elkaar overlopende in- en uitvoegstroken (weefvakken) is feitelijk sprake van een verbreding van 2x4 naar 2x5 rijstroken.

Tussen de knooppunten Watergraafsmeer en knooppunt Diemen wordt de A1 verbreed van 2x3 plus spitsstroken (2x4 in de spits) naar 2x4 rijstroken plus spitsstroken plus busstroken.

Verbreding op het talud van de A10-Oost

Bij de verbreding van de A10-Oost wordt het talud gedeeltelijk vervangen door rechte wanden. Hierdoor wordt voorkomen dat het talud zelf verbreed dient te worden en daarmee woningen en bedrijfspanden gesloopt moeten worden om plaats te maken voor het nieuwe talud.

Deelgebied 4: A1 Diemen – Muiderberg

De A1 van Knooppunt Diemen naar Muiderberg wordt verbreed van 2x3 rijstroken plus een dubbele wisselstrook (3-2w-3) tot 2x5 rijstroken plus een dubbele wisselstrook (5-2w-5). Tussen knooppunt Diemen en de nieuwe aansluiting Muiden/Weesp als ook tussen de benzinestations en knooppunt Muiderberg wordt nog een weefvak toegevoegd. In feite is daar dus sprake van 6-2w-6.

Een bypass verbindt de A1 met de A9

Tussen de A1 en de A9 komt een verbindingsboog; de zogenaamde bypass A1/A9. De bypass is bestemd voor doorgaand verkeer van de A1 naar de A9. De bypass wordt voorzien van 2 x 3 rijstroken plus een dubbele wisselstrook. Eén van de wisselstroken is bestemd voor het doorgaand verkeer tot voorbij knooppunt Holendrecht. De andere wisselstrook komt uit op de hoofdrijbaan van de A9 Gaasperdammerweg.

De bypass passeert het Amsterdam Rijnkanaal met een nieuwe brug. Deze brug komt op een afstand van ca. 200 meter van de bestaande brug te liggen. Bij de kruising met het spoor zal de bypass via een tunnel onder het spoor doorgaan.

Ontsluiting IJburg

Voor de ontsluiting van IJburg is in het ontwerp rekening gehouden met de aansluiting van de zogenaamde oostelijke ontsluitingsweg IJburg. De oostelijke ontsluitingsweg loopt langs de Diemervijfhoek en de Pampuslaan. Deze weg verbindt IJburg met de rijkswegen A1 en A9.

Nieuwe aansluiting voor Muiden en Weesp

Aansluitingen Muiden en Muiderslot worden in het Stroomlijnalternatief vervangen door één centrale aansluiting voor Muiden en Weesp. Deze nieuwe aansluiting ligt in de Bloemendalerpolder.

Een kort aquaduct voor de kruising met de Vecht

Conform het Kabinetsbesluit van 25 augustus 2006 passeert de A1 met een kort aquaduct de Vecht. Een kort aquaduct houdt in “van Vechtoever tot Vechtoever”.

De A1 wordt naar het zuiden verlegd

In het Stroomlijnalternatief wordt de A1 naar het zuiden toe verlegd met 0 tot maximaal 300 meter. Voor een groot gedeelte van de A1 wordt dus een compleet nieuwe weg aangelegd. Herbestemming van de “oude” A1 valt buiten dit MER. Uitgangspunt is wel dat dit deel van het hoofdwegennet wordt afgevoerd.

Deelgebied 5: A6 Muiderberg – Almere Buiten Oost

Twee verkeerskundige varianten

Voor het Stroomlijnalternatief zijn op de A6 twee verkeerskundige varianten in beeld.

- Stroomlijn 2x4. Uitbreiding van 2x2 naar 2x4 tussen de aansluiting Hoge Ring S101 en Almere Buiten Oost en van 2x4 naar 2x5 plus wisselstrook (5-w-5) tussen Muiderberg en de aansluiting Hoge Ring S101.
- Stroomlijn 4x2. Uitbreiding van 2x2 naar 4x2 tussen de aansluiting Hoge Ring S101 en Almere Buiten Oost. In deze variant is er op dit gedeelte van de A6 sprake van hoofd- en parallelbanen (beide met een maximumsnelheid van 100 km/u). Tussen Muiderberg en de

aansluiting Hoge Ring S101 uitbreiding van 2x4 naar 2 x 5 plus dubbele wisselstrook (5-2w-5). Uitgangspunt bij deze variant is dat tussen de aansluiting Almere Stad West en de aansluiting Almere Haven de nieuwe aansluiting Havendreef wordt gerealiseerd.

Uitbreiding aan de zuidzijde

In alle gevallen wordt de verbreding van de A6 aan de zuidoostzijde op de huidige hoogteligging gerealiseerd.

Tweede Hollandse Brug

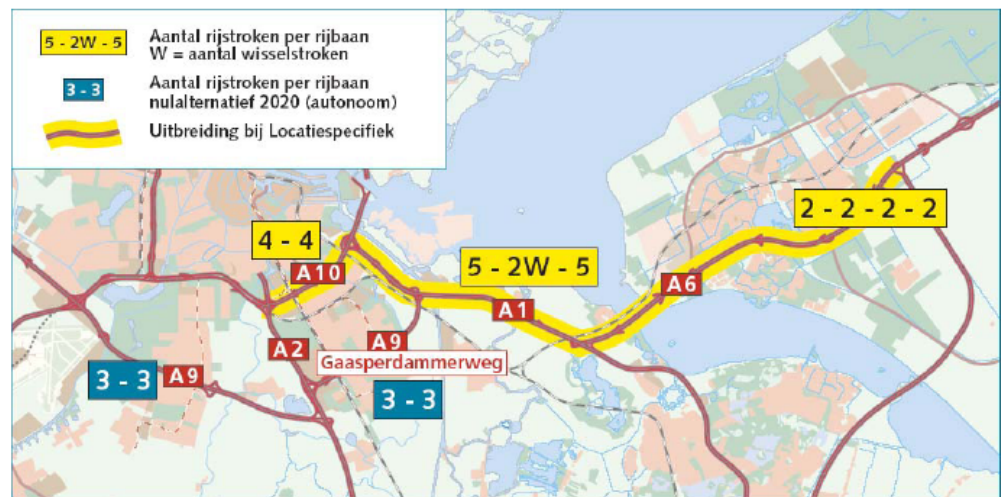
Voor de rijstroken richting Almere wordt een tweede Hollandse Brug aangelegd. Op de huidige Hollandse Brug wordt de parallelweg (ten behoeve van het busverkeer) verbreed en wordt een apart fietspad gerealiseerd. De tweede Hollandse Brug ligt aan de zuidoostzijde van de bestaande brug.

Meer details?

Van dit alternatief zijn de gedetailleerde ontwerptekeningen beschikbaar. Deze zijn opvraagbaar bij RWS. In deel A-I wordt met diverse afbeeldingen en visualisaties een uitgebreidere ruimtelijke impressie gegeven van dit alternatief.

2.4 Locatiespecifiek alternatief

Het Locatiespecifiek alternatief is een afgeslankte variant van het Stroomlijnalternatief. Dat wil zeggen: het Stroomlijnalternatief zonder uitbreiding op de A9. Minder kostbaar, maar ook minder uitgebreid.



Het Locatiespecifiek alternatief. Er vindt geen uitbreiding van de A9 plaats.

In deelgebieden 1 en 2 (dus de A9) is het Locatiespecifiek alternatief gelijk aan het Nulalternatief, ofwel niets doen. In de deelgebieden 3, 4 en 5 is het Locatiespecifiek alternatief voor wat betreft het ontwerp en de verkeerskundige configuratie gelijk aan het Stroomlijnalternatief. Er is één uitzondering. In deelgebied 5 is sprake van één verkeerskundige variant, namelijk 4x2.

Deelgebied		Rijstrookconfiguratie Locatiespecifiek alternatief
1. Badhoevedorp-Holendrecht	A9: Badhoevedorp – Ouderkerk aan de Amstel	2x3 rijstroken (gelijk aan Nulalternatief)
	A9: Ouderkerk aan de Amstel – Holendrecht	2x3 rijstroken (gelijk aan Nulalternatief)
2. Holendrecht-Diemen	A9: Holendrecht - Diemen (Gaasperdammerweg)	2x2 rijstroken plus spitsstrook (gelijk aan Nulalternatief)
3. Amstel-Watergraafsmeer-Diemen	A10-Oost: Amstel – Watergraafsmeer	§ 2x4 rijstroken (gelijk aan Stroomlijnalternatief)
	A1: Watergraafsmeer – Diemen	§ 2x4 rijstroken plus spitsstroken en busstroken, en een wisselstrook van aansluiting Diemen tot knooppunt Diemen § Reconstructie knooppunt Watergraafsmeer (gelijk aan Stroomlijnalternatief)
4. Diemen-Muiderberg	A1: Diemen - Muiderberg	§ 2x5 rijstroken plus 2 wisselstroken § Reconstructie knooppunt Diemen (gelijk aan Stroomlijnalternatief)
5. Muiderberg-Almere Buiten-Oost	A6: Muiderberg - Almere Buiten-Oost	§ Tussen Muiderberg en aansluiting Almere Buiten-Oost 4x2 rijstroken (hoofd- en parallelbanen) tussen de aansluiting Hoge Ring S101 en Almere Buiten-Oost en 2x5 plus dubbele wisselstrook tussen Muiderberg en de aansluiting Hoge Ring S101. § Reconstructie knooppunt Almere § Reconstructie knooppunt Muiderberg (gelijk aan Stroomlijnalternatief variant 4x2)

Rijstrookconfiguratie van het Locatiespecifiek alternatief

Meer details?

Van dit alternatief zijn de gedetailleerde ontwerptekeningen beschikbaar. Deze zijn opvraagbaar bij RWS.

2.5 Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Met het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) worden niet alleen de verkeersproblemen aangepakt maar is ook gekeken naar maatregelen die tot doel hebben de effecten op mens en milieu zoveel mogelijk te minimaliseren.

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Als onderdeel van het MER, is het verplicht een Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) te ontwikkelen. Dit MMA maakt integraal onderdeel uit van dit MER en is een op zichzelf staand te verkiezen realistisch alternatief. De ontwikkeling van het MMA is gebaseerd op de resultaten van het effectenonderzoek, de Richtlijnen en op bijdragen/visies zoals deze tijdens MMA-werksessie zijn geformuleerd. Het MMA moet realistisch, geloofwaardig en uitvoerbaar zijn.

Uitgangspunten van dit MMA

Het begrip “Meest Milieuvriendelijk” leidt in enkele gevallen tot hardnekkige spraakverwarringen. Zo zou een verbreding in geen geval “meest milieuvriendelijk” kunnen zijn. Het belangrijkste uitgangspunt bij het ontwikkelen van de in dit MER opgenomen alternatieven en dus ook het MMA is echter dat een oplossing moet bieden voor de geconstateerde problematiek en dat het moet voldoen aan de projectdoelstellingen. Niet verbreden is geen oplossing en dus zal ook het MMA moeten uitgaan van verbreden.

Een ander veel gehoorde uitleg van het MMA is dat het alleen toegespitst zou zijn op flora en fauna. In dit MER wordt een bredere uitleg gegeven aan het MMA. Nadrukkelijk zijn in dit MMA expliciete maatregelen opgenomen die tot doel hebben de leefbaarheid voor de mens verder te verbeteren dan al standaard in de andere alternatieven is opgenomen.

Het MMA in dit MER is gebaseerd op een bestaand alternatief. Het creëren van nieuwe tracévarianten is niet aan de orde en ook niet noodzakelijk. Naast het feit dat met verbreding van de bestaande weginfrastructuur een doelmatige oplossing wordt geboden leiden nieuwe tracés in veel gevallen tot nieuwe (ongewenste) doorsnijdingen en barrièrewerking.

Overige uitgangspunten:

- het MMA moet realistisch zijn, uitgaande van de best bestaande technieken (dit betekent in feite dat niet kan worden geanticipeerd op nog niet bewezen en vooralsnog fictieve maatregelen)
- de maatregelen moeten maximaal rendement hebben in relatie tot de kosten (het heeft weinig toegevoegde waarde aanzienlijke kosten te moeten maken voor het oplossen van een relatief gering effect)
- het moet binnen de competenties van de initiatiefnemer liggen (dit wil zeggen dat de initiatiefnemer zelf in staat moet zijn de voorgestelde maatregelen tot uitvoering moet kunnen brengen en de realisatie niet neerlegt bij hiervoor niet bevoegde derden)

Voor ieder wegvak is in de alternatieven al een zo optimaal mogelijk verbreding uitgewerkt. Uitgangspunt hierbij is dat niet het gehele toekomstige verkeersaanbod volledig wordt gefaciliteerd. Er is met andere woorden niet sprake van een overmatige verbreding. Ook het MMA gaat uit van deze filosofie en komt tot hetzelfde aantal rijstroken als het geval bij het Locatiespecifiek alternatief en het Stroomlijnalternatief. Het MMA is met andere woorden qua verbreding niet onderscheidend.

Het onderscheidende vermogen en hiermee de toegevoegde waarde van het MMA voor het milieu zit ten opzichte van de basisalternatieven dan ook niet in de verbreding maar in het extra maatregelenpakket bovenop de standaard meegenomen mitigerende maatregelen.

Dit maatregelenpakket is uitgewerkt op basis van het Voorkeursalternatief zoals vastgelegd in de Raamovereenkomst Stroomlijnalternatief (getekend op 29 oktober), dat wil zeggen het Stroomlijnalternatief met verdiepte ligging in Amstelveen, de Kamelenvariant bij de Gaasperdammerweg en het hoofd- en parallelbanensysteem (4x2) op de A6.

Het maatregelenpakket is overigens niet alleen toepasbaar in het MMA maar kan in ieder alternatief worden toegepast.

In de volgende paragrafen zijn de MMA-maatregelen toegelicht. Als eerste de generieke MMA-maatregelen. Dit zijn de maatregelen die van toepassing zijn voor het hele (of groot gedeelte van het) tracé. Vervolgens komen voor elk deelgebied specifieke MMA-maatregelen aan bod.

Alleen maar verbreden?

Nee, er is ook gekeken naar maatregelen die tot doel hebben het autogebruik terug te dringen dan wel meer te spreiden over de dag. Het betreft dan o.a. tol en beprijzen. Deze maatregelen maken een verbreding niet overbodig maar dienen overmatig asfaltgebruik wel terug te dringen.

Generieke MMA-maatregelen

De volgende algemene maatregelen zijn in het MMA voorzien:

Thema	Maatregel(en)	Beoogd effect
Geluid	Toepassing van geluidsarm asfalt, gelijkwaardig aan 2-laags ZOAB. dit is 'stiller' asfalt dan het enkellaags ZOAB.	Terugdringen overlast lucht & geluid Als positief neveneffect treedt vermindering op van de afspoeling van verontreinigd wegwater in het bodem- en

Thema	Maatregel(en)	Beoogd effect
		watersysteem
Natuur	Uitbreiden van 'stapstenen' door de toevoeging van extra m2 oppervlak.	Ontsnippering

Stapstenen

In alle alternatieven worden de faunavoorzieningen in het MMA ondersteund met de aanleg van zogenaamde 'stapstenen' waarlangs dieren kunnen migreren. Met het begrip 'stapstenen' worden bedoeld gebiedjes die niet grenzen aan de aaneengesloten groene structuren, of aan elkaar, maar wel voldoende dichtbij elkaar zijn gelegen om planten en (vooral) dieren via deze groene 'stapstenen' van het ene grote gebied naar het andere te verplaatsen. Qua ordergrootte wordt in dit MER uitgegaan van een areaal aan stapstenen gelijk aan 1 hectare.

De MMA-maatregelen per deelgebied

Deelgebied 1: knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Holendrecht

In deelgebied 1 ligt de nadruk van de maatregelen op het verminderen van geluidsoverlast bij natuur- en recreatiegebieden en het verbeteren / faciliteren van ecologische verbindingzones als mede op het versterken van de recreatieve routes.

Deelgebied 1 knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Holendrecht		
Maatregel		Beoogd effect
§	Ecologische verbindingzone "Ringvaart": Aanleggen van 'stapstenen'	Ontsnippering van natuur
§	(groene) geluidsvoorziening aan weerszijden van het Amsterdamse bos.	In stand houden / versterken recreatieve waarde Amsterdamse Bos
§	Extra fietsdoorsteek ten westen van de Amstelpassage.	Verminderen barrièrewerking
§	Fietsbrug over de Amstel (ten noorden of ten zuiden van de brug in de A9).	
§	(Doorzichtige) akoestische voorziening langs de Ouderkerkerplas.	Verbeteren recreatieve / ecologische waarde (overwintering van ganzen)
§	(Doorzichtige) akoestische voorziening langs de polder Ronde Hoep.	Verminderen geluidsoverlast in stiltegebied de Ronde Hoep

Deelgebied 2: knooppunt Holendrecht – knooppunt Diemen

Ook in deelgebied 2 ligt de nadruk op natuur en recreatie.

Deelgebied 2 knooppunt Holendrecht – knooppunt Diemen	
Maatregel	Beoogd effect
§ Ecologische verbindingszone “Gaasp”: aanleggen van ‘stapstenen’	Ontsnippering van natuur
§ Recreatieve verbinding over de A9 ter hoogte van het Diemberbos	Verminderen barrièrewerking

Deelgebied 3: knooppunt Amstel – knooppunt Watergraafsmeer – knooppunt Diemen

In deelgebied 3 zijn er extra maatregelen opgenomen voor de vermindering van de effecten op lucht en geluid bij de dicht aan de snelwegen gelegen woonkernen van Duivendrecht, Diemen en Watergraafsmeer. Verder is er ook in dit deelgebied bijzondere aandacht voor natuur.

Deelgebied 3 knooppunt Amstel – knooppunt Watergraafsmeer – knooppunt Diemen	
Maatregel	Beoogd effect
Toepassing van luifels op de trajecten: § Knooppunt Amstel – knooppunt Watergraafsmeer (A10 oost) § Knooppunt Watergraafsmeer tot einde woonbebouwing Diemen (A1)	Terugdringen overlast lucht en geluid
Een maximumsnelheid van 80 km/u op de trajecten: § Knooppunt Amstel – knooppunt Watergraafsmeer (A10 oost) § Knooppunt Watergraafsmeer tot einde woonbebouwing Diemen (A1)	Terugdringen overlast lucht en geluid
§ Ecologische verbindingszone “de Diemen”: Aanleggen van ‘stapstenen’	Ontsnippering van natuur

Deelgebied 4: knooppunt Diemen – knooppunt Muiderberg

In deelgebied 4 ligt het accent op de landelijke inpassing, recreatieve verbindingen en natuur.

Deelgebied 4 knooppunt Diemen – knooppunt Muiderberg	
Maatregel	Beoogd effect
§ Eco/aquaduct bij Muiden. Het aquaduct bij Muiden wordt aan de westzijde met 70 meter verbreed. Op deze wijze wordt voldaan aan de wens de Vecht als westelijke tak (Waterlandtak) onderdeel uit te laten maken van de robuuste ecologische verbindingszone tussen het Naardermeer en het IJmeer.	Vermindering versnippering en realisatie “Natte As”

§ Verlenging van de verdiepte ligging van het aquaduct in de Vecht tot aan de Papenlaan in de Bloemendalerpolder (zie visualisatie hieronder).	Landschappelijk inpassing en terugdringen overlast geluid
§ Het verleggen van het uitwateringskanaal Naardermeer maakt onderdeel uit van dit project. Ten behoeve van het MMA wordt dit verlegde kanaal voorzien van circa 5 meter brede natuurvriendelijke oevers (rietzones).	Vermindering versnippering
Extra recreatieve verbindingen: § Extra recreatieve verbinding tussen de Bloemendalerpolder en het PEN-eiland over de A1. § recreatieve verbinding over de A1 direct ten westen van knooppunt Muiderberg § recreatieve verbinding langs de Vecht bij het aquaduct	Verminderen barrièrewerking

Deelgebied 5: knooppunt Muiderberg – aansluiting Almere Buiten Oost

In deelgebied 5 ligt het accent op natuur.

Deelgebied 5 knooppunt Diemen – knooppunt Muiderberg	
Maatregel	Beoogd effect
Ecologische verbindingszone “Guilmetpad”: Aanleg ‘stapstenen’.	Ontsnippering

Meer details?

Van dit alternatief zijn de gedetailleerde ontwerptekeningen beschikbaar. Deze zijn opvraagbaar bij RWS.

3 Beoordelingskader

3.1 Beoordelingskader

Er is sprake van een één op één relatie tussen de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling en het uit te voeren effectenonderzoek. Immers de informatie die in deze fase wordt verzameld, dient ter input van de effectbeschrijving. Andersom is het zo dat de wijze waarop de effecten conform de Richtlijnen moeten worden beschreven in grote mate de omvang en diepgang van deze inventarisatie dicteren. De “linking pin” tussen beide onderzoeken is het beoordelingskader.

(Deel) aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid	Rekenmethode
Wonen	Areaalverlies bestaand woongebied	Hectare	GIS-analyse
	Areaalverlies toekomstig woongebied	Hectare	GIS-analyse
	Kwaliteit van de woonomgeving	Kwalitatief	Wijze waarop de woonkwaliteit toe- of afneemt, bijvoorbeeld uitzicht, barrièrewerking
Werken	Areaalverlies bestaand werkgebied	Hectare	GIS-analyse
	Areaalverlies toekomstig werkgebied	Hectare	GIS-analyse
Recreatie	Areaalverlies Recreatie	Hectare	GIS-analyse
	Doorsnijding en / of het verdwijnen van een gedeelte van wandel-fiets-, en overige routes	Kwantitatief / kwalitatief	GIS-analyse (aantal doorsneden routes)
Landbouw	Areaalverlies landbouwgrond	Hectare	GIS-analyse

3.2 Toelichting per criterium

De beoordelingscriteria zijn afkomstig uit richtlijnen, aangevuld met kwantificeerbare aspecten uit de krachtenveldanalyse welke betrekking hebben op het aspect ruimte.

In het toetsingkader met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling gaat het vooral om het in beeld brengen van het verlies van arealen met een (toekomstige) woon, werk, landbouw of recreatieve functie. Hierbij moet in ogenschouw worden genomen dat bijvoorbeeld verdwijnend woonareaal niet per definitie betekent dat er woningen verdwijnen. Woonareaal dient geïnterpreteerd te worden als gebied waarin de woonfunctie centraal staat; ook voorzieningen ten behoeve

van lokale ontsluiting, groen- en speelvoorzieningen en openbare ruimte zijn hieronder geschaard. Voor het aspect werken geldt hetzelfde principe; werkareaal is niet per definitie een kantoor of fabriek. Ook de aspecten recreatie en landbouw dienen ruim geïnterpreteerd te worden. Dit betekent dat de benutting van die ruimte voor het welzijn van de gebruikers en de gebruiksmogelijkheden mogelijk wel wordt ingeperkt door het verlies aan ruimte als gevolg van de wegbreiding.

Daarnaast is gekeken naar de barrièrewerking, die mogelijk ontstaat als gevolg van de verbreding en/of omlegging van het tracé. Het gaat hierbij om arealen met een (toekomstige) woon, werk, landbouw, recreatie functie, die worden afgesneden van het gebied waar ze in functionele zin 'bij horen' en als gevolg van de doorsnijding een verminderde ruimtelijke kwaliteit en/of bereikbaarheid zullen hebben (zie ook toetsingscriteria landschap en cultuurhistorie).

In het toetsingskader met betrekking tot de ruimtelijke aspecten is het verlies en de doorsnijding van vaarwegen (staande mastroutes, beroepsvaart, pleziervaart) en wandel- en fietsroutes relevant. Doorsnijdingen worden hierbij gedefinieerd als het onder- of bovenlangs doorkruizen van een snelweg met fiets- of wandelpad of een waterstroom.

De kwaliteit van de woonomgeving en de mogelijkheden voor ruimtegebruik hangen samen met aspecten als barrièrewerking, luchtkwaliteit en geluidshinder.

Als gevolg van aantasting van natuurwaarden kan aanvullende aantasting en druk op (voornamelijk) landbouwareaal optreden. Deze indirecte gevolgen zijn niet meegenomen in de beoordelingen. Nadere informatie over natuurcompensatie en zoekgebieden is te vinden in de deelgebiedrapportages (Deel AII t/m Deel AVI) en het natuurrapport uit Deel B.

4 Werkwijze

4.1 Onderzoeksopzet

Gehanteerde methoden en technieken

Voordat de effecten zijn bepaald is het voor het studiegebied relevante beleid beschreven en de bijzondere projecten en programma's in het gebied. Daaropvolgend is het toetsingskader beschreven en te hanteren criteria. Vervolgens is een beschrijving gegeven van de ruimtelijk relevante kenmerken voor de HS (huidige situatie). Naar aanleiding van langere termijn plannen en beleid wordt de AO (autonome ontwikkeling) van het studiegebied tot 2020 beschreven. De HS en AO zijn vervolgens als Ausgangssituation genomen waaraan de effecten zijn afgezet.

Informatievergaring

De informatie is voornamelijk via bureaustudie en op basis van veldonderzoek verzameld. De informatie bestaat uit kaarten, luchtfoto's, beschrijvingen, beleidsstukken en interviews met specialisten op dit gebied. De opdrachtgever heeft voor een groot deel de informatie aangeleverd die noodzakelijk is voor de effectbeschrijving in het studiegebied. Informatie zoals verzameld, is gecontroleerd op merites en volledigheid. Informatie zoals aangeleverd, is waar mogelijk aangevuld uit eigen bronnen. Relevante gebruikte informatie is in Bijlage 1 (Bronvermelding) weergegeven.

Effectenstudie

Om de effecten van de verschillende varianten voor het wegontwerp op de ruimte te beoordelen, zijn de plangrenzen van de alternatieven en varianten over de kaarten van de HS/AO "geschoven". Op basis van een kwantitatieve GIS-analyse is bepaald waar en hoeveel impact de verschillende varianten op de in hoofdstuk 3, (Beoordelingskader) benoemde criteria hebben. Deze kwantitatieve aspecten zijn vervolgens kwalitatief geanalyseerd.

Deze MER bestaat uit een objectieve effectbeschrijving waarbij de effecten van de verschillende voorgestelde oplossingen per beoordelingscriterium zoveel mogelijk kwantitatief zijn uitgedrukt in eenheden als aantallen, kilometers, hectare et cetera. Waar dat niet mogelijk is gebleken, is een kwalitatieve score gegeven. Van kwalitatieve criteria is bekend dat ze vaak ter discussie staan. Ze lijken vaak willekeurig en soms zelfs subjectief te worden toegepast. Daarom is een zoveel mogelijk transparante en navolgbare methodiek toegepast die is gebaseerd op een zoveel mogelijk consistente benadering van aard, omvang en ernst van een effect. Op basis van deze benadering zijn scores toegekend conform de indeling, zoals weergegeven in de volgende tabel.

Negatieve effecten		Omvang	
Waarde	Beperkt	Groot	Zeer groot
Weinig waarde	0	0	0/–
Enige waarde	0	0/–	–
Waardevol	0/–	–	– –
Positieve effecten		Omvang	
Waarde	Beperkt	Groot	Zeer groot
Weinig waarde	0	0	0/+
Enige waarde	0	0/+	+
Waardevol	0/+	+	+ +

Omvang-effect relaties

Dit model dwingt om per beoordelingscriterium de score te definiëren in significante verschillen. De plussen en minnen kunnen als volgt worden gelezen:

Waardering effecten	Omschrijving
--	zeer groot negatief effect
-	groot negatief effect
0/-	gering negatief effect
0	geen significante verandering
0/+	gering positief effect
+	groot positief effect
++	zeer groot positief effect

4.2 Gewijzigde uitgangspunten ten opzichte van fase 1

Het zogenaamde Verbindingsalternatief (A6/A9) is afgefallen en is in de deze analyse derhalve niet meegenomen. Daarnaast zijn er voor verschillende tracégedeelten uitwerkingsvarianten toegevoegd en is het ontwerp daarop gewijzigd.

Het totale studiegebied dat wordt meegenomen is groter. In de 1^e fase studie is met name aandacht besteed aan het centrale gedeelte van de tracé van Badhoevedorp naar Almere Buiten Oost. Dit om de afweging tussen het Verbindingsalternatief en Stroomlijnalternatief te kunnen maken. In de 2^e fase is het hele tracé op hetzelfde detailniveau in beschouwing genomen.

In deze studie is het beleidskader ten opzichte van de 1^e fase waar nodig geactualiseerd.

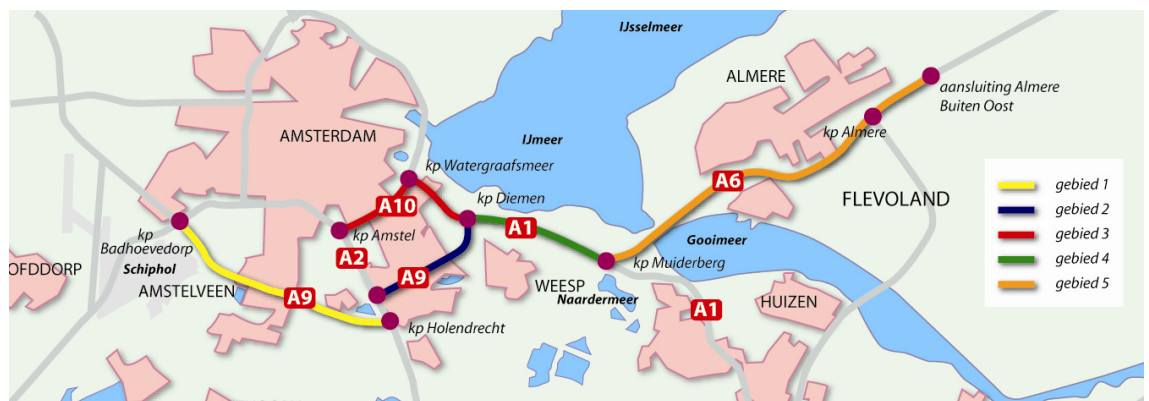
4.3 Afbakening studiegebied en indeling in deelgebieden

Het studiegebied strekt zich uit tussen De luchthaven Schiphol (knooppunt Badhoevedorp) langs de A9 tot en met knooppunt Holendrecht/ knooppunt Amstel/knooppunt Watergraafsmeer/knooppunt Diemen/knooppunt Muiderberg en tot en met de A6 afslag Almere Buiten Oost. Het studiegebied strekt zich circa

twee km aan weerszijden van het bestaande, aangepaste of beoogde tracé of alternatief uit. Dit betekent dat voor het onderzoek de kernen van Badhoevedorp, Amstelveen, wijken van Amsterdam, Ouderkerk aan de Amstel, Diemen, Muiden, Muiderberg en Almere deels of geheel in het studiegebied vallen. Daarbij zijn er nog meerdere locaties waar bebouwing buiten de genoemde kernen aanwezig is, zoals in de Bloemendalerpolder.

Het studiegebied is opgedeeld in vijf deelgebieden:

1. Knooppunt Badhoevedorp tot knooppunt Holendrecht.
2. Knooppunt Holendrecht tot knooppunt Diemen.
3. Knooppunt Amstel – knooppunt Watergraafsmeer tot knooppunt Diemen.
4. Knooppunt Diemen tot knooppunt Muiderberg.
5. Knooppunt Muiderberg tot en met de aansluiting Almere Buiten Oost.



Gebiedsindeling

5 Beleidskader

5.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

De Nota Ruimte stelt 'ruimte voor ontwikkeling' centraal en gaat uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'.

Gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren is belangrijk in deze filosofie.

'Ruimte voor ontwikkeling' betekent dat het rijk voor ruimtelijke waarden van nationaal belang waarborgen creëert om die te kunnen behouden en ontwikkelen. Voor heel Nederland wordt een beperkt aantal generieke regels gehanteerd onder de noemer 'basiskwaliteit'. Een aantal ruimtelijke structuren en netwerken dat in belangrijke mate ruimtelijk structurerend is voor Nederland als geheel, vormt samen de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Opgebouwd vanuit deze twee invalshoeken, bevat deze nota de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land.

Nederland ontwikkelt zich tot een 'netwerksamenleving' en een 'netwerkeconomie'. Enerzijds schrijdt de individualisering voort, anderzijds raken al die individuen steeds sterker met elkaar verbonden in tal van netwerken. Deze ontwikkeling heeft ook op ruimtelijk gebied grote gevolgen. Tussen steden en stedelijke gebieden ontstaat steeds meer samenhang. Het kabinet juicht deze ontwikkeling in de richting van 'stedelijke netwerken' toe. Samenwerking binnen zulke netwerken vergroot het draagvlak voor voorzieningen en diensten en opent mogelijkheden voor een optimale omgang met de schaarse ruimte.

Om op deze trend in te spelen benoemt het rijk zes nationale stedelijke netwerken. De ontwikkeling van deze netwerken krijgt prioriteit. Hetzelfde geldt voor een dertiental economische kerngebieden, die grotendeels binnen deze netwerken gelegen zijn. Schiphol, Amsterdam en Almere maken deel uit van het nationaal stedelijk netwerk Randstad Holland en vormen een centrale schakel in het economisch kerngebied van de Noordvleugel.

In de Nota Ruimte worden enkele ontwikkelingen en plannen geschetst voor het gebied. Dit zijn onder andere:

- Ontwikkeling Bloemendalerpolder / KNSF-terrein.
- Substantiële stedelijke ontwikkeling van Almere.
- Herstructurering, revitalisering en transformatie van bestaande verouderde stedelijke gebieden.
- Inrichting Nationale Landschappen.
- Groen voor Rood regelingen.

Genoemde en andere relevante ontwikkelingen worden nader uitgewerkt bij de beschrijvingen van de huidige situatie (HS) en autonome ontwikkeling (AO).

Overige beleidsnota's

Samenhang recreatie met cultuurlandschap en cultuurhistorie.

Rijksnota's en aspecten die van invloed zijn op de kwaliteit van de leefomgeving en behoud van culturele onderdelen in de ruimtelijke omgeving.

- Nota Belvédère (OCW e.a., 1999): In de Nota Belvédère is de centrale boodschap: "De cultuurhistorische identiteit wordt sterker richtinggevend voor de inrichting van de ruimte en het Rijksbeleid zal daarvoor goede voorbeelden scheppen." Onderdelen hiervan zijn:
- Groene Hart: Dit nationale landschap bestaat uit drie met elkaar samenhangende delen: het Hollands-Utrechts veenweidegebied, de 'waarden' en de plassen, met elk hun eigen kernkwaliteiten.

5.2 Regionaal en provinciaal beleid

Noordvleugel

Het project Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 valt onder de activiteiten van de regio Noordvleugel, die wordt aangestuurd door de Bestuurlijke Kerngroep Noordvleugel. De Regio Noordvleugel is een overleg van lokale en regionale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Deelnemers zijn de provincies Noord-Holland, en Flevoland, Stadsregio Amsterdam, en de gemeentes Aalsmeer, Almere, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Beverwijk, Diemen, Edam-Volendam, Haarlem, Haarlemmermeer, Haarlemmerliede-Spaarnwoude, Hilversum, Landsmeer, Muiden, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Weesp, Wormerland, Velsen Zaanstad, Zeevang en de deelraden Amsterdam-Noord, Osdorp en Zuidoost.

Het Noordvleugeloverleg ontwikkelt zelf visies, stemt af en coördineert. Zo heeft zij onder andere aangestuurd op meer duidelijkheid over het groeiscenario (omvang en locaties) van Almere met de daarbij behorende afspraken tussen Rijk en Almere over voorzieningen (voornamelijk ontsluiting) en woningbouwtaakstelling. Ook adviseert zij over de besluitvorming die noodzakelijk is om te komen tot de aanleg van, bijvoorbeeld, de IJmeerverbinding.

In december 2007 is in de 7^e conferentie het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 vastgesteld. Tevens is de naam veranderd in Metropoolregio Amsterdam.

In de Noordvleugelbrief (2006), opgesteld door de ministeries van LNV, EZ, VROM, FIN en BIZA en RWS, wordt voortgebouwd op het Structuurdocument dat in april 2006 verschenen is.

Met deze Noordvleugelbrief bepaalt het kabinet de koers voor het programma Noordvleugel. Het kabinet presenteert hierin besluiten over de acht projecten die onder het programma vallen en de overwegingen en argumenten waarop de besluiten zijn gebaseerd. De concreetheid van de besluiten verschilt van project tot project. Na dit kabinetsbesluit zullen voor alle projecten afzonderlijk nadere besluiten volgen over de concrete uitwerking. Op deze manier wil het kabinet goede samenhang

waarborgen tussen de projecten en duidelijkheid bieden voor een gebied dat voor heel Nederland belangrijk is. Het kabinet maakt met deze brief duidelijk wat de inzet is voor de projecten uit het programma Noordvleugel. In de brief staan vier ambities centraal:

- Versterking internationale concurrentiepositie.
- Betrouwbare bereikbaarheid.
- Versterken groen-blauwe en culturele kwaliteit.
- Gestapelde ruimtelijke opgaven ten zuidwesten van Amsterdam Schiphol moet ontwikkelingsmogelijkheden hebben.

Daarbinnen speelt een aantal deelopgaven:

- Vraag naar nieuwe bedrijfslocaties of herstructurering bestaande locaties.
- Binnenstedelijke bouwopgaven, 150.000 woningen in de Noordvleugel en 69.000 woningen in de NV Utrecht. Te realiseren tussen 2010 en 2030 (waarvan 40% in het bestaande bebouwde gebied).
- Gestapelde ruimtelijke opgaven rond Almere (in hetzelfde gebied zijn verschillende groen-blauwe projecten voorzien, zoals de natte As, verbetering natuurwaarde van het IJmeer en oplossingen voor de wateropgave).
- Vraag naar recreatief groen bij stedelijk gebied.
- Vraag naar groen wonen.
- Gestapelde opgaven Utrecht (waardevolle landschappen die samen met de wateropgave randvoorwaarden stellen aan de verstedelijking).
- Nieuwe woongebieden en infrastructuur rond Utrecht.

Programma Randstad Urgent

Het programma Randstad Urgent (V&W, 2007) bevat maatregelen waarmee het investeringsklimaat en de duurzaamheid en daarmee de internationale concurrentiepositie van de Randstad verbeterd dient te worden. In het rapport worden een drietal hoofdogaven onderscheiden:

- Bereikbaarheid en dynamische economie.
- Aantrekkelijk woon- werk- en leefklimaat.
- Klimaatbestendige delta.

Per hoofdogave worden er een aantal projecten binnen de Randstad onderscheiden die moeten bijdragen aan de hierboven geformuleerde doelstelling.

Regio Randstad

Sinds 1 september 2002 functioneert de gemeenschappelijke regeling samenwerkingsverband Randstad, een samenwerking tussen:

- De vier provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland.
- De vier kaderwetgebieden Bestuur Regio Utrecht, Regionaal Orgaan Amsterdam, Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam.
- De vier grote steden Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht.

Deze werken onder de naam Regio Randstad samen aan Randstadbrede vraagstukken. Regio Randstad streeft naar een ruimtelijke ontwikkeling die bijdraagt aan een sterke concurrentiepositie van de Randstad in Europa en tegelijkertijd voldoende leefkwaliteit biedt aan bewoners en bedrijven. De volgende speerpunten acht zij daartoe van belang:

- Ruimte om te wonen, te werken en te recreëren.
- Een evenwichtige sociale opbouw.
- Versterking van de kennisinfrastructuur.
- Betere verbindingen tussen de knooppunten binnen de Randstad en betere achterlandverbindingen.
- Duurzaam en veilig waterbeheer.
- Ontwikkeling van een randstad-groenstructuur.
- Een aantrekkelijk landschap.
- Waardevolle natuur.
- Duurzame landbouw.

Zij doet dat door belangenbehartiging voor Randstadoverheden richting de Nederlandse overheid en door de ontwikkeling van gedragen visies en strategieën op het gebied van bereikbaarheid, ruimtelijke ordening, wonen en milieu, economie, kennisinfrastructuur en investeringen en groen en water. Daarnaast ondersteunt zij, als procesmanager, de Randstadoverheden waar nodig en gewenst bij de implementatie van de strategieën.

Haar ruimtelijke beleid is weggegeven in de publicatie: “Naar een Blauwgroene Deltametropool: Referentiekader voor Randstedelijke Keuzes” (Regio Randstad, 2001). Voor de regio rondom het plangebied van de SAA is onder andere een nieuw inlaatboezemsysteem voorzien. Tevens zijn voor de Noordvleugel van de Randstad de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Handhaven van de ruime maat van de blauwgroene verbindingen.
- Realiseren van nieuwe stelsels van regionaal openbaar vervoer die de (nieuwe) centra met elkaar verbinden.
- Onderbrengen van de geëxplodeerde ruimte in samenhangende netwerken.

De gemeenschappelijke regeling Regio Randstad is inmiddels opgeheven.

Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. Ze werken aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van het gebied. De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland, Zaanstad en Zeevang vormen samen de Stadsregio Amsterdam.

De gemeenten van de Stadsregio Amsterdam werken samen op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer (inclusief openbaar

vervoer en infrastructuur), economische zaken, wonen en jeugdzorg. Het meerjarenbeleid op deze beleidsterreinen is vastgelegd in de Regionale Agenda 2006 – 2010 (Stadsregio Amsterdam, 2005).

De Regioraad ging in 2006 akkoord met het ontwikkelen van de structuurvisie. In 2007 worden er antwoorden gezocht op de vraag hoe de structuurvisie er uit moet zien. De regioraad is voornemens in 2008 een ruimtelijke strategische agenda op te stellen.

Gewest Gooi- en Vechtstreek

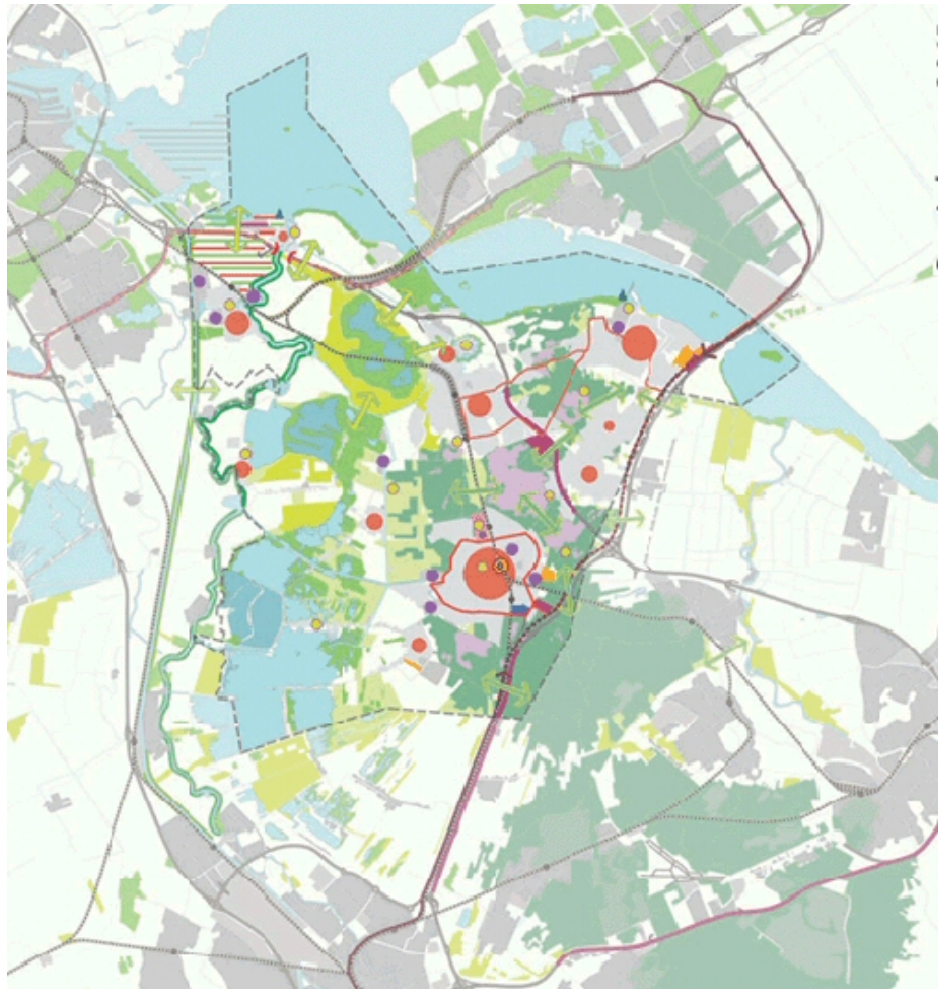
Weesp, Muiden en Naarden maken deel uit van het samenwerkingsverband 'Gewest Gooi- en Vechtstreek'. Het gewest voert regionale taken uit, ontwikkelt beleid en behartigt de belangen van de negen regiogemeenten (Blaricum, Bussum, Hilversum, Huizen, Laren, Muiden, Naarden, Weesp en Wijdemeren) die ze gezamenlijk willen oppakken of afstemmen.

De gemeenten werken nauw samen op verschillende werkkterreinen binnen de regio. De samenwerking tussen de gemeenten loopt goed. Gemeenten hebben zelf een actieve rol door actuele (lokale) onderwerpen op de agenda van het betrokken portefeuillehoudersoverleg te plaatsen en in regionaal verband diverse maatschappelijke vraagstukken aan de orde te stellen.

Er wordt samengewerkt op onderstaande werkkterreinen:

- Ruimtelijke Ordening;
- Verkeer en Vervoer;
- Volkshuisvesting;
- Milieubeheer;
- Gezondheidszorg;
- Economie & Werk;
- Natuur, landschap, recreatie, toerisme en cultuurhistorie.

Het ruimtelijke beleidskader is vastgelegd in "De Regiokaart 2015" (Regio Gooi- & Vechtstreek, 2005). De Regiokaart 2015 geeft een totaal overzicht (per medio 2005) van de belangrijkste ruimtelijke projecten die het gewest tot 2015 in de regio wil uitvoeren. In deze periode is ook de omgeving van de regio sterk in beweging. De dynamiek in de gebieden rond Amsterdam, Amersfoort, Utrecht en Almere is groot.



De kaart toont aan dat de regio ruimtelijk gesproken nog niet 'op slot' zit, maar dat vanaf 2015 de uitbreidingsmogelijkheden in de regio zeer schaars zijn geworden.

Gebiedsvisie Vechtstreek

Het project gebiedsvisie Vechtstreek heeft tot doel te komen tot één visie voor de Vechtstreek. In de visie zullen alle belangrijke kenmerken van het gebied een rol spelen, zoals cultuurhistorie, natuur, recreatie, woningbouw, mobiliteit en economie. Een helder en eenduidig uitgangspunt voor de ontwikkeling van dit unieke gebied moet voorkomen dat het 'verrommelt'.

Bij dit project zijn de volgende publieke partijen betrokken: gemeente Breukelen, gemeente Loenen, gemeente Maarssen, gemeente Utrecht, gemeente Muiden, gemeente Weesp, gemeente Wijdmeren, Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, provincie Noord-Holland en de provincie Utrecht.

NV Utrecht

Bestaande uit de gemeenten Amersfoort, Hilversum, Utrecht, de gewesten Eemland en Gooi- en Vechtstreek, het Bestuur Regio Utrecht en de provincie Utrecht. Doel van deze regionale samenwerking is

vooral de profilering van de regio Utrecht in de Randstad en een eensgezind geluid richting Deltametropool en het Rijk.

De NV Utrecht is een jonge vorm van bestuurlijke samenwerking, die vooral gericht is op integrale ruimtelijk-economische samenwerking. De NV Utrecht streeft naar een ruimtelijk-economische ontwikkeling waarin wonen, werken, natuurwaarden (groen), waterbeheer (blauw) en infrastructuur volledig op elkaar zijn afgestemd.

De Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 geeft de visie van de NV Utrecht-partners op de gewenste toekomst van hun gebied in ruimtelijk en economisch opzicht met bijzondere aandacht voor de verstedelijkingsvraagstukken, mede in relatie tot de groen-blauwe kwaliteiten van het gebied. De visie plaatst ook een aantal kwesties op de agenda van het overleg met het Rijk en concludeert dat er binnen de Noordvleugel Utrecht een aantal gebiedsgerichte verkenningen moet worden gemaakt. Bij die verkenningen staat de vraag centraal of de in de visie neergelegde ontwikkelingsrichtingen ook daadwerkelijk realiseerbaar zijn. Kernbegrippen in deze visie zijn 'verdichting en kwaliteit'.

Provincie Noord-Holland

In het uitvoeringsprogramma van het streekplan Noord-Holland Zuid is aangegeven welke projecten de provincie van groot belang acht. Dit betreft onder andere de KNSF/Bloemendalerpolder. Als nodig zal de provincie in het kader van de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening (WRO) tot aanwijzing overgaan. De provincie werkt aan een provinciale structuurvisie met bijbehorende provinciale verordening. De cultuurnota van de provincie eindigt in 2008, de inzet van culturele planologie wordt in de structuurvisie verwerkt.

Het grootste deel van het studiegebied is in streekplan Noord-Holland Zuid aangegeven als agrarisch gebied van bijzondere betekenis voor natuur, landschap en bodem. Deze aanduiding geldt zowel de huidige als de toekomstige situatie en representeert een behoudend beleid. 'Behoud en versterking van (...) de openheid en het graslandkarakter (...) staan hier centraal.' De Bloemendalerpolder heeft dezelfde aanduiding en bovendien de aanduiding Uitwerkingsgebied¹. Dat is ook tot uitdrukking gebracht in de Rode Contouren: bij Over-Diemen, Muiden en Weesp is aan de zijde van de Bloemendalerpolder geen rode contour aangegeven.

Provincie Flevoland

Provinciaal Omgevingsplan Flevoland (2006): dit plan stuurt aan op waardetoekenning en behoud van de grote open ruimte in het midden van de nieuwe polder. Doelstelling uit het Omgevingsplan zijn:

- Meer en betere wegen en openbaar vervoerverbindingen realiseren.

¹ Omdat men er nog niet uit is wat wel en niet kan gebeuren, is dit deel een 'uitwerkingsgebied' geworden. Hiervan zal de invulling dus pas later plaatsvinden.

-
- Evenwichtige ontwikkeling. Goede toepassing van het bundelingsbeleid. Compensatie van het verlies aan bos en natuur. Aantrekken en realiseren van nieuwe instellingen en recreatiebedrijven.
 - Voldoende bereikbare vestigingsmogelijkheden realiseren. Stimuleren van een op de vraag afgestemd aanbod van arbeidskrachten. Handhaven van een gunstig starterklimaat. Binnenhalen van nog meer en innovatieve en internationaal georiënteerde bedrijven. Realiseren van nieuwe studierichtingen.
 - Vernatten van natuur en aanpakken diffuse bronnen. Duurzame energie stimuleren. Oude windmolens worden gesaneerd en nieuwe, grotere geplaatst zodanig dat landschappelijke kwaliteit verbetert. Landschapsontwerp per speerpuntgebied. Realiseren recreatieve uitloopgebieden, recreatiezone oostrand en robuuste verbinding Oostvaarderswold. Binnenhalen van meer extensieve recreatie bedrijven. Verweven van functies in de randen langs natuur. Opstellen beheerplannen grote wateren (Natura 2000).

Een ander belangrijk en voor deze studie relevant beleidsdocument van de provincie Flevoland is de Nota Mobiliteit Flevoland (2006). De mobiliteitsnota is een uitwerking van het Omgevingsplan. Kort samengevat staan in de nota de volgende doelstellingen opgenomen:

- Flevoland moet voor iedereen goed bereikbaar zijn.
- Iedereen moet zich snel en veilig kunnen verplaatsen, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid.
- Vernieuwingen in de verkeersinfrastructuur en netwerken zijn gericht op een duurzame economische ontwikkeling van Flevoland.

In de nota wordt daarnaast vanuit gegaan dat uitbreidingen aan het infrastructurele netwerk niet mag leiden tot extra doorsnijdingen van werk- en woongebieden. Uitbreiding dient gerealiseerd te worden langs bestaande tracés.

5.3 Gemeentelijk beleid

De Noordvleugel is een zeer dynamisch gebied. Vrijwel alle gemeenten hebben plannen voor transformatie van het ruimtegebruik of aanpassingen aan de infrastructuur. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- Gemeente Haarlemmermeer, 2005, Centrumplan Badhoevedorp en verlegging van de A9 rond de kern om deze te ontlasten/ontwikkelen.
- Gemeente Amstelveen, Visie Amstelveen op Rijksweg A9.
- Bestemmingsplannen/visies gemeente Diemen en Ouder-Amstel.
- Gemeente Amsterdam, Structuurvisie 2003.
- Gemeente Amsterdam, Structuurvisie Zuidoost 2020.
- Het bestemmingsplan Gemeenschapspolder (gemeente Amsterdam- Zuidoost) met daarin de ontwikkeling van recreatie en natuur.

- Bestemmingsplannen voor De Nieuw Bijlmer en Gaasperdam.
- Bloemendalerpolder, concept Ruimtelijke Visie met daarin de verdeling van het groenblauwe raamwerk en de woningbouw in het gebied. Delen van de woningbouw vinden plaats op het grondgebied van de gemeenten Muiden en Weesp buiten de Bloemendalerpolder.
- Bloemendalerpolder, plan MER Bloemendalerpolder (2007). Het plan MER toetst de elementen van het nieuwe structuurplan op effecten.
- Streekplan Noord-Holland Zuid, Uitwerking Bloemendalerpolder/KNSF-terrein.
- Muiden. In de ontwikkelingsvisie wordt een perspectief geschetst voor wonen, werken, verkeer en recreëren. Recreatie is een belangrijk ontwikkelperspectief voor Muiden-Muiderberg. Vaarverbindingen, cultureel toerisme (vestingen en linies) spelen hierin een belangrijke rol.
- Voor Almere is een structuurvisie in Ontwikkeling waarin de groei van Almere tot 2030 wordt vastgelegd met een toename van maximaal 60.000 woningen.

Het gemeentelijk beleid is verder uitgewerkt in hoofdstuk 7: Autonome Ontwikkeling. Wanneer uit de analyse blijkt dat specifieke onderdelen en plannen van invloed zijn op varianten en uitkomsten, worden zij bij de effectbeschrijving nader uitgediept.

5.4 Andere ontwikkelingen en beleid

Behalve uitbreiding van het wegennet tussen Almere en Schiphol zijn er binnen de Noordvleugel van de Randstad nog een groot aantal projecten die moeten bijdragen aan het versterken van de concurrentiepositie, genoeg woningen moeten opleveren en zorgen voor een goede bereikbaarheid.

Hieronder worden een aantal voorbeelden gegeven:

- Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer e.o. Voor wonen en werken in de Haarlemmermeer, onder andere in relatie tot het huidige verkeer- en vervoersysteem, de waterbelangen en de te verwachten ontwikkelingen rond Schiphol.
- Omlegging A9 Badhoevedorp
- ACT Het project Werkstad A4 heet voortaan Amsterdam Connecting Trade (ACT). ACT moet wereldwijd het neusje van de zalm worden op het gebied van transport en logistiek. Er moeten snel en efficiënt goederen worden afgehandeld, die zowel via de lucht als over de weg, water en spoor moeten worden aan- en afgevoerd.
- Mainport Schiphol Gericht op het verbeteren van de ontsluiting van Schiphol richting land en de ontwikkeling van Schiphol.
- MER Schiphol Verwacht wordt dat de MER begin 2008 opgeleverd wordt.
- Amsterdam Zuid-as Infrastructurele aanpassingen en bouw van woningen en kantoorpanden aan de Zuidkant van Amsterdam.

-
- Ontwikkeling Almere Groeiscenario voor Almere en bijbehorende ontwikkeling van voorzieningen. Voorziene groei: tenminste 45.000 woningen.
 - Bereikbaarheid en verstedelijking rond Utrecht Visie op de verstedelijking in Utrecht 2010-2030 en op mogelijke betrokkenheid van Utrecht bij infrastructuurprojecten.
 - Project Randstad 2040 Robuuste aanpak met het oog op de toekomst.

6 Huidige Situatie (2005)

6.1 Inleiding

De huidige situatie is beschreven voor de vier relevante thema's:

Wonen

De wegen in de corridor Schiphol – Amsterdam - Almere verbinden en doorsnijden belangrijke woongebieden. Het is een van de dichtstbevolkte gebieden binnen de Noordvleugel van de Randstad. De bevolking concentreert zich vooral binnen de Stadsregio Amsterdam (Amsterdam-Zuidoost, Amstelveen, Badhoevedorp) en in Almere.

Werken

Het economisch zwaartepunt binnen de regio Amsterdam ligt langs de as Schiphol (A4) - de ring A10 Zuid / West en langs de A2, de A4 en de A10 (Zuid en West). Deze vallen grotendeels buiten het plangebied van deze studie, maar zijn wel belangrijk om de hele tracéstudie in de juiste context te kunnen zien en de juiste afwegingen te maken ten aanzien van de (toekomstige) ruimtelijke ontwikkeling in de regio. De economische ontwikkeling in dit deel van de Noordvleugel richt zich op internationale dienstverlening (rapport: Pieken in de Delta, Ministerie EZ (2004)). Deze ruimtelijk economische specialisatie heeft ook consequenties voor andere factoren die een rol spelen bij het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor dit type bedrijven.

Recreatie

Het plangebied kenmerkt zich door grote contrasten. Deelgebied 1, 2 en 3 zijn overwegend stedelijk, maar herbergen ook gebieden met een groen/recreatief karakter (Amsterdamse Bos, Amstelscheg, Gaasperplas, Diemberbos). Deelgebied 4 staat bekend om de grote landschappelijke en cultuurhistorische waarde. In deelgebied 5 is Almere gelegen, dat zich profileert met veel voorzieningen op het gebied van buitensport en vrijetijdsbesteding.

Landbouw

Het plangebied Schiphol – Amsterdam – Almere kent zowel sterk verstedelijkte als landelijke gebieden met een overwegend groen karakter. Deelgebied 1, 2 en 3 behoren tot de verstedelijkte gebieden, met weinig landbouwareaal. In deelgebied 4 en 5 daarentegen is veel landbouwareaal te vinden.

Per deelgebied is de huidige situatie beschreven aan de hand van de hierboven genoemde thema's.

In de kaartenbijlage zijn de in dit onderzoek beschreven gebieden en plannen visueel gepresenteerd.

6.2 Deelgebied 1

Wonen

Deelgebied 1 is een sterk verstedelijkt gebied met de woonkernen Badhoevedorp, Amstelveen en Ouderkerk aan de Amstel.

In de huidige situatie grenst de woonkern van Badhoevedorp aan het knooppunt Badhoevedorp (A10/A9). De A9 (tracégedeelte buiten het plangebied) loopt dwars door Badhoevedorp en snijdt het woongebied in twee delen. Deze woongebieden grenzen direct aan de A9 en worden slechts afgeschermd door een enkele bomenrij.

Dezelfde situatie geldt voor Amstelveen. De A9 doorsnijdt het stedelijk gebied van Amstelveen in de volle breedte. Direct langs de zuidkant van de A9 wordt het woongebied voor het grootste gedeelte afgeschermd door een smalle strook met bedrijven.



Alleen in het Oude Dorp liggen de woningen dicht tegen de A9 aan. Aan de noordkant van de A9 liggen een aantal Amstelveense woonwijken die van de snelweg worden gescheiden door geluidsschermen. Ook het centrum van Amstelveen is gelegen ten noorden van de A9.

De woningen van Ouderkerk aan de Amstel liggen op enige afstand ten noorden van de A9. Tussen de woonkern en de snelweg bevindt zich een smalle strook met sport- en groenvoorzieningen die dient als buffer om geluidsoverlast te beperken.

Werken

Bij het bestuderen van de kaart (deelgebied 1) valt op dat de economische activiteiten zich eerder concentreren langs de ring A10 dan langs de A9. De Zuidas is een project waarmee Amsterdam zich profileert als aantrekkelijke vestigingslocatie voor hoofdkantoren van bedrijven gericht op internationale dienstverlening. Dit gedeelte van de ring A10 (knooppunt Badhoevedorp / Duivendrecht) valt echter buiten het plangebied.

Schiphol / Aalsmeer

Luchthaven Schiphol en de aan de luchthaven gerelateerde bedrijventerreinen (in de Haarlemmermeer) vormen het economische zwaartepunt in deelgebied 1. Het tracé van de A9 begrenst de noordoostzijde van Schiphol.

Het kassengebied van Aalsmeer en de bloemenveilig, een andere belangrijke economische drager in het gebied, wordt van de A9 gescheiden door het zuidelijk deel van het Amsterdamse Bos.

Amstelveen

Ter hoogte van Amstelveen vinden we het hoofdkantoor van de KLM, grenzend aan het Amsterdamse Bos. Verder grenst het tracé aan het Stadshart van Amstelveen. Het Stadshart is een gemengd gebied met detailhandel, kantoren en horeca. Op de Bovenlanden – ten zuiden van de A9 – zijn vooral grootschalige – internationaal georiënteerde – bedrijven gevestigd. Het betreft voornamelijk bedrijven in de zakelijke en commerciële dienstverlening. Deze bedrijven vormen tevens een buffer tussen de A9 en het achterliggende woongebied. Het grootste areaal bedrijventerrein (gemeente Amstelveen) ligt aan de oostkant van Amstelveen ter hoogte van de afrit naar Amstelveen Zuid.

Ouderkerk a/d Amstel

Het bestaande bedrijventerreinen Ambachtenstraat in Ouderkerk a/d Amstel ligt ingeklemd tussen de A9 en de Amstel en fungeert als bedrijventerrein voor kleinschalige bedrijvigheid. De doelgroep bestaat voornamelijk uit lokaal georiënteerde bedrijven met klanten en toeleveranciers in (de omgeving van) Ouder-Amstel. Aan de zuidkant van de A9, eveneens langs de Amstel, zijn nog een paar bedrijven gevestigd. Hier is echter geen sprake van een bedrijventerrein, maar eerder van bedrijvigheid gekoppeld aan oude lintbebouwing. Bijzonder zijn het restaurant en de hotelaccommodatie gevestigd in oud industrieel erfgoed op een steenworp afstand van de A9.

Landbouw

Hoewel deelgebied 1 gekenmerkt wordt door een hoge mate van verstedelijking zijn er op enkele plekken toch vormen van landbouw te ontdekken. De grotere arealen landbouwgrond in dit deelgebied maken deel uit van de Amstelscheg en betreffen uitsluitend weidegebieden. Vanaf het punt waar de A9 de Amstel kruist tot aan knooppunt Holendrecht is de strook die de A9 scheidt van de landbouwgronden aan de zuidzijde van de A9 vrij smal.

Het kassengebied bij Aalsmeer ligt weliswaar dicht bij de A9, maar wordt afgeschermd door het Amsterdamse Bos, welke er als een bufferzone tussenligt.

Recreatie

Deelgebied 1 omvat het Amsterdamse Bos met de daarin aanwezige recreatieve voorzieningen en fiets- en wandelroutes. Verder oostwaarts kruist de A9 de Amstel. Hier is de weg gelegen nabij het cultuur-historisch waardevolle centrum van Ouderkerk, inclusief de aanwezige pleisterplaats. Hier wordt de groene lob (Amstelscheg, Ronde Hoep) gekruist, met toeristische vaar- en fietsroutes door een waardevol landschap. Ook bevinden zich in dit gebied ruitersporen en wandelroutes.



De A9 is gelegen naast de Ouderkerkerplas (zie foto hierboven). Dit is een oude zandwininput voor de aanleg van de A9. Langs deze plas zijn fiets- en wandelroutes aangelegd en zomers kan er ondermeer gezwommen en gedoken worden. Daarnaast is het een belangrijk vogelgebied; er omheen zijn bijvoorbeeld enkele vogelkijkhutten geplaatst.

Overige geïsoleerde objecten

Nabij de kruising met de Ringvaart van de Haarlemmermeer bevinden zich enkele geïsoleerde woningen in de nabijheid van de snelweg. Vlak voor het binnenrijden van Amstelveen bevindt zich een tankstation aan de zuidzijde van de A9.

Aan de Holendrechteweg bevindt zich een bebouwingslint langs Bullewijk. Deze woningen bevinden zich op korte afstand van het huidige tracé van de A9. Tevens bevindt zich een woning aan de Amstelweg op zeer korte afstand van knooppunt Holendrecht.

6.3 Deelgebied 2

Wonen

Deelgebied 2 omvat het gebied langs de A9 tussen knooppunten Holendrecht en Diemen en omvat een gedifferentieerd gebied. Voor een deel bestaat het gebied uit Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost, dat door de A9 doorsneden wordt, en het andere deel heeft een groen en recreatief karakter met de aanwezigheid van bijvoorbeeld een golfbaan, de Gaasperplas en een aantal campings. De woningen langs de A9 worden afgeschermd door een geluidswal en een groenstrook.

Binnen het gebied liggen de woonwijken Bijlmermeer en Gaasperdam en het werkgebied Amstel III.

Werken

De bedrijvigheid in deelgebied 2 concentreert zich rondom knooppunt Holendrecht, tussen de verkeersas A2 en de spoorlijn Amsterdam/Schiphol-Utrecht. De zone met bedrijvigheid strekt zich uit tussen deze twee assen en loopt verder in deelgebied 3.

Amsterdam Zuidoost / Holendrecht

De A2 vormt een harde begrenzing van de zone met bedrijvigheid (oostzijde) naar een opengebied met een groen karakter (westzijde). Het spoor/de metro vormt in Amsterdam Zuidoost een harde scheiding met werken aan de westzijde en woongebieden aan de oostzijde van de spoorzone.

Overzicht van in deze zone aanwezige bedrijvigheid:

- Het AMC (Knooppunt Holendrecht).
- Direct langs de A2 vinden we een aantal bedrijven dat baat heeft bij een zichtlocatie langs de snelweg (autodealers).
- Langs de A9 vinden we bedrijven die profiteren van de ligging langs de grote uitvalswegen (zichtlocatie / bereikbaarheid). Ikea en McDonalds zijn hier twee voorbeelden van.



In de huidige situatie grenst de A9 ter hoogte van knooppunt Holendrecht aan bedrijfslocaties, verder wordt het beeld langs de A9 vooral gedomineerd door wonen.

Landbouw

Ten westen van de A2 ligt de Amstelscheg. In deze zone liggen landbouwarealen direct langs het tracé. Dit betreffen uitsluitend weidegebieden. Aan de andere kant van Amsterdam Zuidoost, gelegen tussen de Gaasp, A9 en het Amsterdam Rijnkanaal liggen ook enkele arealen landbouwgrond.

Recreatie

Parallel aan A9 ligt de Amstelscheg. De weg passeert ook op korte afstand het recreatiepark Gaasperpark met aan de noordzijde van het park een camping en hotels. De Gaasperplas is onderdeel van het Gaasperpark. De Gaasperplas is een kunstmatige recreatieplas die is ontstaan door zandwinning ten behoeve van de bouw van Bijlmermeer. Aan deze plas bevinden zich meerdere jachthaventjes en ligweides.

Momenteel wordt de Gaasperdammerweg gekruist door zeker dertien fietspaden en negen wandelpaden. Voor een overzicht van deze kruisende routes verwijzen wij naar bijlage 3 bij deze rapportage.

Overige geïsoleerde objecten

Ten zuiden van de aansluiting met de S113 bevindt zich een nutsgebouw op relatief korte afstand van het bestaande tracé van de A9.

6.4 Deelgebied 3

Wonen

Deelgebied 3 is het meest stedelijke gebied binnen de tracéstudie. In dit gebied zijn de woongebieden Stadsdeel Oost/Watergraafsmeer, Stadsdeel Amsterdam Zuidoost (Amstel III, Bijlmer en Venserpolder), Diemen en Duivendrecht direct aan de huidige snelwegen gelegen.

Stadsdeel Oost/Watergraafsmeer

De woningen langs de A10 in Oost/Watergraafsmeer worden ten zuiden van de S113 voornamelijk gevormd door appartementen van enkele lagen hoog. De appartementen worden afgescheiden van de snelweg door een geluidswal, met daartussen een groenstrook met zwaardere beplanting bestaande uit bomen.

Stadsdeel Amsterdam Zuidoost

In deelgebied 3 (Stadsdeel Amsterdam Zuidoost) zijn er geen woningen die direct grenzen aan de snelwegen uit deze planstudie. De woongebieden worden door kantoor- en bedrijfspanden van de snelweg afgeschermd.

Diemen

De woningen langs de snelweg bij Diemen zijn voornamelijk rijtjeshuizen. De huizen langs de A10 worden afgeschermd van de snelweg door een geluidswal. Tussen de bebouwing en de geluidswal bevindt zich een sloot en een smalle groenstrook met een fietspad. Ten noorden van Diemen, langs de A1, is de groenstrook tussen snelweg en bebouwing breder en zwaarder beplant.

Duivendrecht

Ten zuiden van de A10 grenzen een aantal rijen rijtjeswoningen aan de snelweg. Net als bij Diemen wordt de huizen afgeschermd door een geluidswal met tussen de bebouwing een groenstrook, sloot en fietspad.

Werken

De werkgelegenheid in deelgebied 3 concentreert zich voornamelijk rondom Duivendrecht, knooppunt Holendrecht, Station Amsterdam Bijlmer-Arena, Diemen en Watergraafsmeer.

Amsterdam / Duivendrecht

Dit bedrijventerrein, genaamd Amstel II, wordt omsloten door de A2 (afrit Amsterdam Centrum), de Amstel, de Weespertrekvaart, de A10 en de metrolijnen van het GVB. De A10, de metro en de trein doorkruisen deze economische zone. Het is een uitgestrekt gebied met verschillende typen bedrijvigheid en maakt onderdeel uit van het Amstel Businesspark. Het neemt een belangrijke positie in, in het Amsterdamse economische potentieel. Deze werkgebieden worden momenteel door de centrale stad ontwikkeld. Er is een gevarieerde bedrijvigheid. Zo is aan de Weespertrekvaart het Hollandse Hollywood gevestigd, mét Grand Café. In totaal zijn er zo'n 275 bedrijven

gevestigd. In samenhang met de beperkte bewoning is het aantal winkels en horecavoorzieningen gering.

Transformatie van werk naar wonen is ook voorzien voor het gebied rondom de Weespertrekvaart (autonome ontwikkeling). Voorwaarde is dat de Penitentiare Inrichting Over-Amstel (Bijlmerbajes) verhuist naar een andere locatie. Direct langs de A10 is recent een aantal nieuwe kantoorgebouwen verrezen. Het is een gebied met een grote diversiteit aan bedrijvigheid. In de huidige situatie is deze bedrijvenzone nog duidelijk gescheiden van de omliggende woongebieden.

Amsterdam Zuidoost/Holendrecht

De A2 vormt een harde begrenzing van de zone met bedrijvigheid (oostzijde) naar een open gebied met een groen karakter (westzijde). Het spoor/de metro vormt in Amsterdam Zuidoost een harde scheiding met werken aan de westzijde en woongebieden aan de oostzijde van de spoorzone.

Het bedrijventerrein wordt gesplitst door de A9 en bevindt zich zowel noordelijk als zuidelijk van de snelweg. Noordelijk in dit bedrijventerrein ligt het Station Amsterdam Bijlmer-Arena.

Station Amsterdam Bijlmer-Arena

Rondom het station zijn veel leisure en winkels te vinden. Een aantal voorbeelden hiervan zijn Arena Boulevard, Villa Arena, Station Bijlmer, Pathé Arena, Heineken Music Hall, Amsterdam Arena (Ajax-stadion), Music Dome, Getz). Tevens zijn hier de kantoren in Amsterdam Zuidoost geconcentreerd.

Diemen

Langs de A10 ligt, langs de Weespertrekvaart en op het grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel, een bedrijventerrein. Dit gebied heeft een functie als bedrijventerrein voor kleinschalige bedrijvigheid. De doelgroep is met name lokaal georiënteerde bedrijven met klanten en toeleveranciers in (de omgeving van) Ouder-Amstel en Diemen. De grootste concentratie van bedrijvigheid rondom Diemen ligt niet langs de A10 of de A1. Deze bedrijven liggen in de zone tussen de spoorlijn (Duivendrecht – Diemen –Weesp), de Weespertrekvaart en het woongebied van de Bijlmer.

Knooppunt Watergraafsmeer

Het Sciencepark Watergraafsmeer ter hoogte van knooppunt Watergraafsmeer is volop in ontwikkeling. De Universiteit van Amsterdam is al aanwezig op deze locatie.

Landbouw

In deelgebied 3 is maar een beperkt aantal landbouwlocaties te vinden. Landbouwareaal is te vinden:

- ten noorden van de A1, tussen Knooppunt Watergraafsmeer en Knooppunt Diemen is een kleine strook weiland/bouland aanwezig;
- op de Amstelscheg (zie deelgebied 2). De scheg grenst aan de A2. Alleen in deze zone liggen landbouwareaal direct langs het tracé. Dit betreffen uitsluitend weidegebieden;

-
- ten zuiden van de spoorlijn en ten noorden van de A9.

Recreatie

Op enige afstand van de A10 bevindt zich het Amstelpark, met recreatieve voorzieningen als een smalspoorbaan, een midgetgolf en een volkstuintencomplex. Tevens passeert de route op korte afstand van de commerciële / winkel / leisure voorzieningen rondom de ArenA en de HMH. Dit betreft gebieden met een grote (verkeers)aantrekkende werking en bezoekers die van ver buiten de regio afkomstig zijn. Hier is ook de golfbaan nabij Arena de gelegen.

Aan de noordoostzijde van dit gebied vindt er de doorkruising plaats van sportcomplex Voorland en het Diemberbos en de daarin gelegen fiets- en wandelroutes en volkstuinten. Deze voorzieningen en gebieden worden met name gebruikt door lokale recreanten. Tevens is er de passage (op redelijk afstand) van het Diemerpark.

In IJburg zijn / worden op korte termijn ook enkele recreatieve voorzieningen gerealiseerd, zoals een strand en een jachthaven.

Overige geïsoleerde objecten

Nabij de aansluiting met de S113, ten noorden ervan, bevindt zich op enkele meters van de bestaande afrit een nutsgebouw.

6.5 Deelgebied 4

Wonen

Woongegelegenheid in deelgebied 4 is te vinden in de stadjes Muiden, Weesp en Muiderberg. De A1 grenst vrijwel direct aan de bebouwde kom van het historische stadje Muiden. Slechts enkele bomenrijen vormen de buffer met de snelweg. De Bloemendalerpolder, tussen Muiden en Weesp, vormt in de huidige situatie een open gebied (bufferzone) tussen de bebouwde kom van Weesp en de snelweg. Alleen vanuit de woonwijk ten noorden van het spoor kunnen de bewoners in de verte de snelweg ervaren. De Bloemendalerpolder is aangewezen als toekomstig woongebied (Autonome Ontwikkeling).

Muiderberg ligt op steenworp afstand van de A6. Een smalle 'groene' bufferzone scheidt het woongebied van Muiderberg van de A6.

Het woongebied van de gemeente Naarden-Bussum bevindt zich buiten de plangrens.

Werken

De bedrijfslocaties in deelgebied 4 zijn voornamelijk te vinden langs het Amsterdam Rijnkanaal. De verschillende terreinen worden verdeeld over de stadjes Muiden en Weesp.

Muiden

Het bedrijventerrein bij Muiden ligt buiten de woonkern (in de richting van Diemen) en grenst in de huidige situatie direct aan de A1 en ten noorden van het Amsterdam Rijnkanaal. NUON is hier gevestigd en

heeft met haar bedrijvigheid een groot deel van dit gebied in gebruik. Daarnaast is de MAXIS (shopping mall) op dit terrein gevestigd. Het voormalige kruidfabrieksterrein (langs de A1) heeft voor een deel haar economische functie verloren. Het gebied wordt getransformeerd naar een groene woon- en werklocatie.

Weesp

Langs het Amsterdam Rijnkanaal ligt van oudsher het Industrierrein Noord van Weesp. Dit terrein is extensief van karakter, maximale milieuklasse is 4. Daarnaast heeft Weesp nog twee bedrijventerreinen te weten, Nijverheidslaan (vergelijkbaar met Noord) en Solvay/van Houtenindustriepark (farmaceutisch en dienstverlening). Rondom station Weesp en langs de Vecht liggen voornamelijk kantoren. Dit gebied is in ontwikkeling.

Landbouw

Het huidige tracé van de A1 vormt de noordgrens van de Bloemendalerpolder. De landbouwgrond in de Bloemendalerpolder zal in de toekomst deels plaatsmaken voor woningbouw. Het huidige gebruik is voornamelijk weidegrond. Op enkele plekken bevinden zich solitaire kassencomplexen.

Het traject vanaf de kruising met de Vecht tot en met het knooppunt Muiderberg doorsnijdt landbouwarealen. Hoewel voornamelijk veenweide, bevinden zich hier ook enkele arealen akkerbouw. Dit als gevolg van de kleiafzettingen door de voormalige Zuiderzee. Bovendien wordt de polder tussen Muiden, Muiderberg afgesneden van het gebied rondom het Naardermeer en de polders langs de Vecht ter hoogte van Weesp. Ook de spoorlijn Weesp – Almere draagt bij aan de doorsnijding van deze polder.

Recreatie

In deelgebied 4 wordt gerecreëerd op de verschillende strandjes. Tevens vormen de historische stadjes trekpleisters voor toeristen. Muiderberg is bijvoorbeeld een historische badplaats met een strand ten oosten van de A6. De kustlijn wordt net buiten Muiderberg doorsneden door de A6/Hollandse brug. Aan de oostzijde van de A6 bevindt zich ook een recreatiegebied met onder andere golfbanen, grasvelden en de haven van Naarden.

De A6 vormt een barrière voor fietsers en wandelaars.

Daarnaast ligt net buiten het plangebied (tussen Muiderberg, Naarden, Bussum en Weesp) het Naardermeer. Het is een beschermd en beperkt toegankelijk plassen gebied, waar verschillende beschermde planten- en diersoorten te vinden zijn.

Overige geïsoleerde objecten

In dit gebied komen op verschillende plekken geïsoleerde bouwwerken voor:

- Aan de westzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal bevinden zich enkele woningen, schuren en een manage.

-
- Langs de Muidertrekvaart bevinden zich, voornamelijk ter hoogte van de Maxis, enkele woonboten.
 - Aan de zuidzijde van de rijksweg bevinden zich (delen van) een lintbebouwing.
 - In de Bloemendalerpolder bevinden zich enkele geïsoleerde (bedrijfs)woningen.
 - Langs de Vecht bevinden zich aan beide zijden zowel lintbebouwingen als woonboten.
 - Ten oosten van Muiden bevinden zich tankstations aan beide zijden van de snelweg A1.

6.6 Deelgebied 5

Wonen

In deelgebied 5 zijn alle woonvoorzieningen geconcentreerd in één plaats, namelijk Almere. Almere bouwt voor de toekomst. De uitbreidingen zijn voorzien ten zuidwesten van Almere.

Het scheiden van functies is een belangrijk uitgangspunt geweest in de stedenbouwkundige opzet van deze stad. Dit heeft geresulteerd in een strikte afscheiding van de woongebieden met de A6. Almere Literatuurwijk wordt afgeschermd door een bedrijventerrein ('Gooisekant'). Almere Stad ligt zichtbaar verscholen achter de plas. Tussen het woongebied van Almere Haven en de A6 ligt een grote groene bufferzone (park). De noordkant van Almere Haven wordt gevormd door bedrijventerrein. Stedenwijk en Centrum zijn via respectievelijk een groenzone en het Weerwater 'afgeschermd' van de A6 en de Filmwijk en Danswijk hebben respectievelijk bedrijventerreinen Veluwe Kant en Sallandse Kant als buffer.

Werken

Gemeente Naarden

Vanaf knooppunt Muiderberg tot aan het IJmeer ligt een aantal bedrijven langs het lint van de oude rijksweg. Ter hoogte van Naarden ligt het bedrijventerrein Gooimeer.

In de planmatige opzet van Almere liggen de bedrijven in een zone ten noorden en zuiden van de A6. Deze zones vormen tevens een buffer tussen de A6 en de achterliggende wijken.

De verschillende terreinen zijn:

- Gooise Poort (kantorengedebied & hoogwaardig bedrijventerrein).
- Gooise Kant (gemengd terrein).
- Veluwe Kant (gemengd terrein).
- Sallandse Kant (logistieke terrein).
- De Steiger (gemengd terrein).

Landbouw

In de huidige situatie vormt de A6 de begrenzing tussen de bebouwde kom van Almere en het buitengebied. Tot aan de vaart heeft dit buitengebied een recreatieve invulling. Ten noordoosten van de vaart

en ter hoogte van het knooppunt (A6/A9) liggen de landbouwarealen direct langs de A6 en de A27. Deze arealen worden gebruikt voor akkerbouw.

Recreatie

Aan de zuidoostzijde van de A6 ligt een (smalle) groene zone met recreatieve routes. Deze zone wordt door de A6 afgesneden van het gebied rond de waterpartij (plas/meer) bij Almere Stad. Een van de fietsroutes rondom de plas ligt erg dicht langs de A6. Ten zuidwesten van deze plas en ten Noorden van de A6 ligt een aantal bijzondere woningen (gebied met bijzondere architectuur). In de huidige situatie vormt de A6 een barrière tussen de woonwijken (ten westen van de A6) en het buitengebied (ten oosten van de A6). Op een aantal punten doorkruist de A6 wandel- en fietsroutes. Camping Almere ligt op korte afstand van de A6 (plas, Almere Stad).

Ten zuiden van Almere liggen aan weerszijde van de A6 de stranden van Almere (Almere Strand/Zilverstrand). De Hollandse brug is de scheiding tussen het Gooimeer en het IJ. De hoogte van de brug is zodanig dat zeilboten er onderdoor kunnen zeilen (staandemastroute).

Totaal bevinden zich in het Almeerse gedeelte van de A6 meer dan twintig onderdoorgangen. Een groot aantal daarvan heeft een recreatieve waarde. Alle onderdoorgangen zijn benoemd in bijlage 5 van dit rapport.

Overige geïsoleerde objecten

Ten oosten van knooppunt Muiderberg, aan de Amsterdamsestraatweg, bevindt zich een aantal (bedrijfs)woningen. Tevens bevindt zich hier (een gedeelte van) een golfbaan.

7 Autonome ontwikkeling (2020)

7.1 Inleiding

Naar aanleiding van langere termijn plannen en beleid wordt de autonome ontwikkeling (AO) van het studiegebied tot 2020 beschreven. Dit houdt in dat er gekeken wordt naar bestaande beleidsdocumenten waarin plannen staan vastgelegd voor delen van het plangebied, dat wil zeggen, waarover reeds een positief besluit is genomen. Veel van de informatie die voor deze analyse gebruikt wordt is reeds benoemd in hoofdstuk 5.

De autonome ontwikkeling is beschreven voor de vier relevante thema's:

Wonen

Binnen het plangebied zijn verschillende woningbouwlocaties gepland. De verschillende uitleglocaties zullen in de analyse aangehaald worden.

Werken

De grootste economische ontwikkelingen zijn voorzien langs de ring A10 zuid (Zuidas) en A10 west. Deze locaties liggen buiten het plangebied.

Landbouw

Bovengenoemde ontwikkelingen op gebied van wonen en werken gaan veelal ten koste van landbouwgrond. In de analyse is aangegeven op welke locatie er sprake is van verlies aan landbouwareaal.

Recreatie

Om de economische kracht van de regio te versterken en het woonklimaat te verbeteren is, in verschillende beleidsstukken, gewezen op het versterken van de recreatieve waarden van het landschap en het realiseren van recreatieve voorzieningen.

Per thema is de autonome ontwikkeling per gedefinieerd deelgebied beschreven. De autonome ontwikkelingen zijn tevens opgenomen in de kaarten.

7.2 Deelgebied 1

Wonen

Op het gebied van wonen zijn er in deelgebied 1 weinig plannen voor uitbreidingslocaties. Bij zowel Amstelveen als Ouderkerk aan de Amstel ligt de nadruk, enkele uitzonderingen daargelaten op inbreiding. Dit is in overeenstemming met het huidige rijksbeleid.

- Amstelveen, inbreiding; toevoegen van woningvoorraad binnen de bestaande stad. Een aantal van deze plannen liggen in de nabijheid van de A9.

-
- Ouderkerk a/d Amstel, beperkte inbreiding. Wel is de gemeente bezig met een structuurvisie voor de periode tot 2020.

Relevant in het kader van deze studie is wel het project Ouderkerk Zuid. Dit plangebied voor nieuwe woningen ligt tussen de dorpskern van Ouderkerk en de A9 in.

Werken

Het werkareaal in deelgebied 1 wordt wel op verschillende plaatsen uitgebreid. Op het grondgebied van Schiphol is voorzien in de ontwikkeling van nieuwe bedrijfslocaties. Twee 'vlekken' liggen direct aan de A4 (knooppunt Badhoevedorp) en de A9. Dit betreft onder andere Schiphol Elzenhof (200.000 m² bvo aan kantoorvoorzieningen). In Badhoevedorp-Zuid, op het kruispunt van de snelweg A4 en A9 wordt naar verwachting na 2010 een nieuwe ontwikkeling gestart. De bestemming van dit terrein is kantoor en aanverwante dienstverlening.

Ter hoogte van Amstelveen en Ouderkerk a/d Amstel is een aantal grootstedelijke ontwikkelingen in uitvoering of gepland. Zo is men momenteel bezig met het bouwen van een nieuw kantoor voor het KPMG hoofdkantoor van 60.000 m² en de herontwikkeling van het KNSF Amstelveen. Verder vindt er beperkt inbreiding op en/of vervanging van bestaande bedrijfslocaties plaats.

Landbouw

Op het gebied van landbouw zijn geen relevante ontwikkelingen voorzien in relatie tot de weginfrastructuur.

Recreatie

Ten oosten van Schiphol is een nieuw recreatiegebied gepland, Oudemmeer. Dit gebied sluit aan op het Amsterdamse Bos en het gebied rondom de Nieuwe Meer en omvat onder meer een golfbaan.

7.3 Deelgebied 2

Wonen

In deelgebied 2 zijn er verschillende ontwikkelingsplannen voor woningbouw. In het kader van de vernieuwing van Amsterdam Zuidoost worden er allerlei bouwprojecten ontwikkeld. Met name ter hoogte van de Gaasperplas zijn/komen grote delen in ontwikkeling (ongeveer 1.400 woningen) (K-buurt) . In de huidige situatie is de A9 al een barrière tussen deze locatie en het recreatiegebied rondom de Gaasperplas.

Ook rondom het Bijlmerpark zullen nieuwe woningbouwprojecten verrijzen, met in totaal ongeveer 1.000 woningen. De meeste hiervan liggen minder dicht langs de A9 dan die gepland zijn ter hoogte van de Gaasperplas.

Werken

Ter hoogte van knooppunt Holendrecht is er sprake van een beperkte uitbreiding van het areaal aan bedrijventerreinen.

Landbouw

Op het gebied van landbouw zijn geen relevante ontwikkelingen voorzien in relatie tot de weginfrastructuur.

Recreatie

Wat recreatie betreft, is de verdere ontwikkeling van het recreatiegebied en ecologische zone rond de Gaasperplas en de Gaasp een speerpunt van Stadsdeel Zuid-Oost van Amsterdam. Doel is om dit gebied zowel binnen als buiten Zuid-Oost prominent onder de aandacht te brengen.

Het Diemberbos krijgt met de herinrichting en uitbreiding een bovenlokale functie.

7.4 Deelgebied 3

Wonen

In deelgebied 3 zijn er verschillende ontwikkelingen op het gebied van wonen voorzien. Hieronder zijn de belangrijkste onder elkaar gezet.

- Transformatie van bedrijventerrein Overamstel (gebied langs de Amstel ten zuiden van het Amstelstation) naar stedelijk gebied met een mengvorm van wonen en werken. In het gehele gebied zullen 3.500 à 4.000 woningen worden gerealiseerd.
- Oost/Watergraafsmeer, transformatie van sportvelden naar een woningbouwlocatie met minimaal 650 woningen. Dit in relatie tot een nieuw te bouwen station en de ontwikkeling van het Science Park Watergraafsmeer.
- Diemen, nieuwe woningbouw (± 280 woningen) in de omgeving van de Verrijn Stuartweg. Momenteel wordt dit gebied al bouwrijp gemaakt. Dit gebied ligt op behoorlijke afstand van de A1.
- Zeeburgereiland komt in ontwikkeling (5.500 woningen, tevens werken) (buiten het plangebied, wel relevant).
- IJburg (aanleg 2^e fase), met meer dan 11.000 woningen.

Werken

In Amsterdam Zuid-Oost vinden alleen nieuwe ontwikkelingen plaats binnen het bestaande areaal aan bedrijventerrein. Mogelijk is er hier en daar sprake van een sprong over het spoor (mengvormen wonen en werken in de Bijlmer). Deze ontwikkelingen zullen zich manifesteren rondom de trein/metro stations.

Sciencepark Watergraafsmeer zal verder worden ontwikkeld tot een totaal van 500.000 vierkante meter voor kantoorruimte, laboratoria en onderwijsgebouwen, een hotel, congresfaciliteiten, sportvoorzieningen, woningen, kinderopvang en een NS-station. Ruim 300.000 vierkante meter daarvan wordt in de komende jaren ontwikkeld. Een groot deel daarvan is bestemd voor de nieuwbouw van kantoor- en

bedrijfsruimten.

De ontwikkelingen in het hele Amstel II en III gebied staan niet stil. De ontwikkelingen van beide bedrijventerreinen zijn met elkaar te vergelijken. Rondom de ArenA en het AMC zal er heel veel veranderen. Dit betreft zeer zeker ook grote uitbreidingen van functies/bedrijvigheid. Het gebied wordt stedelijker/diverser/veelzijdiger in plaats van monotoon (kantoren en logistieke functies). Dit zal wellicht positieve gevolgen hebben voor locaties rondom de OV-knooppunten. Functieverandering, vernieuwing en zeer zeker intensivering van grondgebruik zullen in dit gebied aan de orde zijn.

Tevens komt het Zeeburgereiland in ontwikkeling (wonen/werken).

Landbouw

Op het gebied van landbouw zijn geen relevante ontwikkelingen voorzien in relatie tot de weginfrastructuur.

Recreatie

In dit deelgebied zijn geen grootschalige ontwikkelingen voorzien.

7.5 Deelgebied 4

Wonen

Op het gebied van wonen zijn in deelgebied 4 de volgende ontwikkelingen voorzien:

- Het KNSF-terrein is onderdeel van de ontwikkeling van de Bloemendalerpolder. Het terrein wordt getransformeerd tot een groene woon- en werklocatie. De strook tussen de Muidertrekvaart en het nieuwe wegtracé van de A1 zal nieuwe bestemming krijgen, deze moet nog nader worden ingevuld.
- De Bloemendalerpolder, grenzend aan de noordkant van Weesp.
- Weesp, inbreiding binnen de bestaande bebouwde kom.

Werken

In de zone langs het Amsterdam Rijnkanaal, wordt in de Bloemendalerpolder tussen Weesp en Muiden rekening gehouden met de ontwikkeling van nieuwe bedrijfslocaties (10 ha met voornamelijk kantoorfuncties). Voor het KNSF-terrein wordt 75.000m² bvo kantoorontwikkeling voorzien.

Landbouw

In de Bloemendalerpolder verdwijnt landbouwgrond door de ontwikkeling van nieuwe woon- werklocaties. Verder zijn op het gebied van landbouw geen relevante ontwikkelingen voorzien in relatie tot de weginfrastructuur.

Recreatie

De Bloemendalerpolder wordt niet alleen ontwikkeld ten behoeve van woonruimte, maar ook om een attractief en kwalitatief landschap te

ontwikkelen waarin gerecreëerd kan worden. Er zal een verbinding tot stand worden gebracht tussen de historische kernen van Muiden en Weesp en de tussenliggende cultuurhistorische objecten.

Een ander project is de Natuurboulevard. De Natuurboulevard is een project uit de Groene Uitweg voor verbetering van recreatieve en ecologische verbindingen langs de IJmeerkust tussen Amsterdam en de Hollandse Brug.

7.6 Deelgebied 5

Wonen

Almere zal in de komende jaren flink doorgroeien. Zo bouwt Almere aan meerdere nieuwe woonwijken. Geen van deze woningbouwprojecten grenzen echter direct aan de A6.

- Almere Poort, 12.000 woningen (Almere Zuidwest).
- Noorderplassen West, 3.000 woningen (Markermeer).
- Almere Hout, 1.400 woningen.
- Overgooi (Gooimeer, luxe wonen).

Overgooi en Almere Hout liggen, evenals Almere Haven, ten oosten van de A6.

Werken

Langs de A6 worden diverse nieuwe bedrijfslocaties ontwikkeld. Ten eerste worden er in Almere Poort meerdere locaties ontwikkeld (gelegen in de zone tussen het spoor en de A6, ongeveer 280.000 m² bvo). Daarnaast wordt er in Almere Buiten ter hoogte van de Eilandenbuurt nieuw bedrijventerrein uitgegeven. Deze nieuwe zone vormt tevens de buffer tussen de A6 en de bestaande/toekomstige woongebieden binnen Almere (ongeveer 126 ha uitgeefbare grond).

Landbouw

In Almere gaat de aanleg van alle (grote) nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen ten koste van arealen landbouwgrond. Verder zijn op het gebied van landbouw geen relevante ontwikkelingen voorzien in relatie tot de weginfrastructuur.

Recreatie

Toekomstig recreatiegebied, tussen de A6 en het Weerwater bij Almere Stad (Zuidoever Weerwater, ongeveer 80 ha).

7.7 Samenvatting

In het plangebied zijn verschillende ontwikkelingen voorzien. Opvallend is dat een behoorlijk deel van de ontwikkelingen ook gericht is op inbreiding. Gemeenten richten zich steeds meer op locaties binnen de huidige stedelijke bebouwing om te voldoen aan de toenemende vraag naar woon- en werkareaal. Daarnaast staat er een aantal grootschalige uitbreidingslocaties gepland. De belangrijkste zijn de

Bloemendalerpolder, het KNSF-terrein en Almere. Deze ontwikkelingen doen zich voor in deelgebied 4 en 5. Ook wordt volop er aandacht besteed aan ontwikkeling van recreatiemogelijkheden. In de Bloemendalerpolder en rondom de Gaasperplas staan verschillende ontwikkelingen gepland.

8 Effectbeschrijving

8.1 Inleiding

Met de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen in de vorige hoofdstukken als uitgangspunt, is geanalyseerd wat de effecten hierop zijn. Hierbij is er met name gekeken naar areaalverlies en doorsnijdingen/barrièrewerking.

De analyse is onderverdeeld in de vijf verschillende deelgebieden. Per deelgebied zijn de alternatieven geanalyseerd. In de verschillende alternatieven zijn geen standaard vastgestelde mitigerende maatregelen voor het aspect ruimte meegenomen. Net als in de voorafgaande hoofdstukken is de effectenanalyse per deelgebied uitgevoerd.

Wonen

Verwacht wordt dat er een beperkt woonareaal verloren gaat ten behoeve van wegverbreding. Daar kan echter een verbetering van de omgevingskwaliteit voor in de plaats komen. Met name in de deelgebieden waar een tunnelvariant of een variant met een verdiepte ligging tot de opties behoort, is kwaliteitsverbetering van de woonomgeving mogelijk, eventueel in combinatie met nieuwbouw.

Werken

Bedrijvigheid langs de snelweg krijgt ook te maken met de gevolgen van de wegverbreding. Kwantitatief zal dit zich uiten in de vorm van verdwijnend werkareaal.

Landbouw

De landbouw krijgt hoofdzakelijk te maken met de negatieve effecten van verlies van areaal. Op enkele plekken treedt nieuwe versnippering van areaal op.

Recreatie

Recreatiegebieden kunnen (deels) verloren gaan. Daar kan echter in sommige gevallen tegenover staan dat de recreatieve routes verbeterd worden door de aanleg van tunnels. Een afname van de barrièrewerking van de snelweg wordt ook behandeld bij wonen en werken als positief effect.

8.2 Deelgebied 1

De rijksweg ligt binnen dit tracé grotendeels op een verhoogd grondlichaam op circa 5 m boven maaiveld, uitgezonderd het traject vanaf knooppunt Badhoevedorp tot de Ringvaart in de Haarlemmermeerpolder. De beoogde ingreep omvat hier een wegverbreding en verschillende vormen van overkapping of ondertunneling bij Amstelveen over een lengte van circa 2 km. De effecten worden beoordeeld voor drie tunnelvarianten van het Stroomlijnalternatief: verdiepte ligging, half verdiepte ligging en de tunnel op maaiveld.

Het MMA in deelgebied 1 is gelijk aan het Stroomlijnalternatief met verdiepte tunnel. Aanvullend zijn in het MMA voor dit thema (recreatie) de volgende relevante maatregelen voorzien:

- Extra fietsdoorsteek ten westen van de Amstelpassage.
- Fietsbrug over de Amstel (ten noorden of ten zuiden van de brug in de A9).

Wonen

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 1: Knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Holendrecht				Stroomlijn				
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid	0-alternatief		Verdiepte ligging	1/2 verdiepte ligging	Tunnel op maaiveld	MMA
Wonen	Areaalverlies wonen	Hectare	0		1,1	1,1	1,1	1,1
	Areaalverlies toekomstig woongebied	Hectare	0		0	0	0	0

In de bovenstaande tabel valt op dat alle alternatieven evenveel verlies van het areaal wonen veroorzaken, namelijk ruim 1 hectare. Het toekomstig areaal wonen ondervindt geen negatieve gevolgen.

Het aanpassen van de A9 ter hoogte van Amstelveen gaat, ongeacht de gekozen tunnelvariant, ten koste van circa 1 hectare woongebied in de gemeente Amstelveen. Het betreft hier bestemd woongebied, wat niet automatisch wil zeggen dat er woningen worden gesloopt. Dit is hier namelijk niet het geval. De verbreding heeft wel tijdelijke gevolgen voor de woningen gelegen tussen de Dorpstraat en de Museumspoorlijn. Deze woningen hoeven niet te worden gesloopt, maar het is de vraag of de gebouwen tijdens aanleg en na realisatie hun functie kunnen blijven uitoefenen als gevolg van aantasting van de kwaliteit van de leefomgeving (lucht, geluid, uitzicht).

Een permanente aantasting betreft de pastorie van de St. Annakerk aan de Amsterdamseweg (noordzijde van de A9). Deze pastorie kan niet

worden behouden en zal worden gesloopt. Herplaatsing wordt nader onderzocht tijdens de OTB-fase.

Kwalitatieve analyse

Deelgebied 1: Knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Holendrecht			0-alternatief	Stroomlijn	Verdiepte ligging	1/2 verdiepte ligging	Tunnel op maaiveld	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid						
Wonen	Areaalverlies wonen	Kwalitatief	0		0/-	0/-	0/-	0/-
	Areaalverlies toekomstig woongebied	Kwalitatief	0		0	0	0	0
	Kwaliteit van de woonomgeving	Kwalitatief	0		++	+	0/+	++

In de bovenstaande tabel valt af te lezen dat het verlies van het woonareaal voor alle varianten beperkt negatief is beoordeeld. Er verdwijnt beperkt woonareaal met grote waarde door de aanpassingen aan de weg. Dit areaal verdwijnt namelijk letterlijk “uit de achtertuin” van enkele woningen, aangezien in de huidige situatie enkele woningen reeds zeer dicht bij het tracé zijn gelegen.

De gevolgen voor Amstelveen hebben ook betrekking op de kwaliteit van de woonomgeving. In alle gevallen is er sprake van een verbetering van de kwaliteit van de woonomgeving. Immers veel hinder (lucht en geluid) wordt bij elke tunnelvariant weggenomen.

Wel is er een verschil tussen de tunnelvarianten voor wat betreft de barrièrewerking. Deze wordt compleet weggenomen bij de verdiepte ligging. De beide helften van Amstelveen kunnen tot één geheel gevormd worden, doordat de barrière op maaiveld geheel verdwenen is. De bestaande woningen hebben baat bij deze verbetering en er ontstaan mogelijkheden voor nieuwbouw.

De halfverdiepte ligging levert ook een positief effect doordat er hier sprake is van het overbruggen van een hoogteverschil (circa 3 meter). Toch is hier nog sprake van een (visuele) barrière.

De tunnel op maaiveld heeft dezelfde visuele barrièrewerking als de huidige dijk. Wel nemen ook bij deze tunnelvariant de stedenbouwkundige ontwikkelingsmogelijkheden toe.

Voor Ouderkerk a/d Amstel zullen de gevolgen voor ‘wonen’ minder ingrijpend zijn. De verbreding van de snelweg zal aan de zuidzijde van het huidige tracé worden gerealiseerd. Hierdoor blijft de afstand tussen de A9 en de (ten noorden van de snelweg gelegen) woonkern gelijk.

Lokaal zullen de aanpassingen aan de A9 bij de woningen nabij de kruising met de Ringvaart en woningen langs de Bullewijk/Polderweg

een negatieve invloed hebben op de kwaliteit van de woonomgeving. De snelweg zal (aanmerkelijk) dichterbij deze woningen komen te liggen.

Werken

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 1: Knooppunt Badhoevedorp – Knooppunt Holendrecht			0-alternatief	Stroomlijn				
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid			Verdiepte ligging	1/2 verdiepte ligging	Tunnel op maaiveld	MMA
Werken	Areaalverlies bestaand werkgebied	Hectare	0		2,8	2,8	2,8	2,8
	Areaalverlies toekomstig werkgebied	Hectare	0		0	0	0	0

Alle alternatieven hebben een gelijk effect op het verdwijnen van bestaand industrieterreinen en kantoorlocaties. Het betreft zeker 2,8 ha.

De verschillende alternatieven hebben geen aantasting van toekomstige areaal werken tot gevolg.

Kwalitatieve analyse

Deelgebied 1: Knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Holendrecht			0-alternatief	Stroomlijn				
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid			Verdiepte ligging	1/2 verdiepte ligging	Tunnel op maaiveld	MMA
Werken	Areaalverlies bestaand werkgebied	Kwalitatief	0		0/-	0/-	0/-	0/-
	Areaalverlies toekomstig werkgebied	Kwalitatief	0		0	0	0	0

Het effect op het areaal werken wordt als gering negatief gewaardeerd. Slechts één pand langs de Burgemeester Colijnweg valt (deels) binnen de plangrens; het tankstation. Op overige bedrijfspanden, ten westen van Amstelveen, heeft de verbreding een zeer geringe invloed.

Recreatie

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 1: Knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Holendrecht				Stroomlijn	Verdiepte ligging	1/2 verdiepte ligging	Tunnel op maaiveld	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid	0-alternatief					
Recreatie	Areaalverlies recreatief gebied	Hectare	0		11,1	11,1	11,1	11,1
	Fietsroutes: Doorsnijding haakse / parallele routes	Aantal	16		16	16	16	16
	Wandelroutes: Doorsnijding haakse / parallele routes	Aantal	2		2	2	2	2

Uit de bovenstaande tabel valt af te lezen dat de toepassing van de varianten een behoorlijke invloed hebben op het recreatiegebied. Ruim 11 hectare recreatiegebied of recreatief waardevol landschap gaat verloren door verbreding van de snelweg. Het huidige tracé heeft evenveel doorsnijdingen met fiets- en wandelpaden en waterwegen als het Stroomlijnalternatief.

Kwalitatieve analyse

Deelgebied 1: Knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Holendrecht				Stroomlijn	Verdiepte ligging	1/2 verdiepte ligging	Tunnel op maaiveld	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid	0-alternatief					
Recreatie	Areaalverlies recreatief gebied	Kwalitatief	0		0/-	0/-	0/-	0/-
	Fietsroutes: Doorsnijding haakse / parallele routes	Kwalitatief	0		+	0/-	0/-	++
	Wandelroutes: Doorsnijding haakse / parallele routes	Kwalitatief	0		+	0/-	0/-	+

Areaalverlies recreatie

Door het verbreden van de A9 wordt een behoorlijke hoeveelheid van het Amsterdamse Bos (11 hectare) aangetast, dat zeer gewaardeerd wordt als recreatiegebied. Het gaat hierbij echter wel om een relatief smalle strook bos, over een lengte van ongeveer 2 kilometer. De aantasting is dusdanig gering dat niet gesteld kan worden dat de functie van het Amsterdamse Bos als recreatiegebied verloren gaat.

Doorsnijden of verdwijnen van fiets- en wandelroutes
 Het verbreden van de weg levert geen nieuwe doorsnijdingen op. Het aanleggen van de tunnel onder het maaiveld heeft als positief gevolg dat de barrièrewerking voor de recreatieve routes wordt opgeheven. Men kan zich namelijk van noord naar zuid Amstelveen verplaatsen zonder de snelweg te bemerken. Deze barrièrewerking blijft bij de twee andere tunnelvarianten bestaan en wordt versterkt doordat de onderdoorgangen cq. overkluizingen langer worden. De extra maatregelen in het MMA geven deze net een hogere score dan het Stroomlijnalternatief.

Landbouw

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 1: Knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Holendrecht				Stroomlijn	Verdiepte ligging	1/2 verdiepte ligging	Tunnel op maaiveld	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid	0-alternatief					
Landbouw	Areaalverlies landbouwgrond	Hectare	0		7,6	7,6	7,6	7,6

Uit de GIS-analyse blijkt dat de agrarische sector circa 7,6 hectare grond moet inleveren voor de verbreding van de snelweg. De verschillende varianten hebben geen onderscheid in ruimtevraag naar areaal landbouwgrond. De aanwezige landbouwgrond in het gebied is gelegen ten westen van het Amsterdamse Bos en ten oosten van de Amstel. Op die plekken zal een smalle strook grond verdwijnen

Kwalitatieve analyse

Deelgebied 1: Knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Holendrecht				Stroomlijn	Verdiepte ligging	1/2 verdiepte ligging	Tunnel op maaiveld	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid	0-alternatief					
Landbouw	Areaalverlies landbouwgrond	Kwalitatief	0		0/-	0/-	0/-	0/-

Voor de kwaliteit van het landbouwgebied heeft de verbreding van de snelweg om bovengenoemde redenen geringe gevolgen.

8.3 Deelgebied 2

De twee varianten binnen het Stroomlijnalternatief verschillen alleen van elkaar in het ontwerp van de tunnel; de Kamelenvariant en de tunnel op maaiveld.

De twee varianten binnen het Stroomlijnalternatief verschillen alleen van elkaar in het ontwerp van de tunnel; de Kamelenvariant en de tunnel op maaiveld.

Het MMA is in deelgebied 2 gelijk aan de Kamelenvariant. Daarnaast zijn de volgende voor het aspect recreatie relevante aanvullende maatregelen voorzien:

- Recreatieve verbinding over de A9 ter hoogte van het Diemberbos.
- Een fietsbrug over de Gaasp (verbinding Gaasperpark-Diemberbos).

Wonen

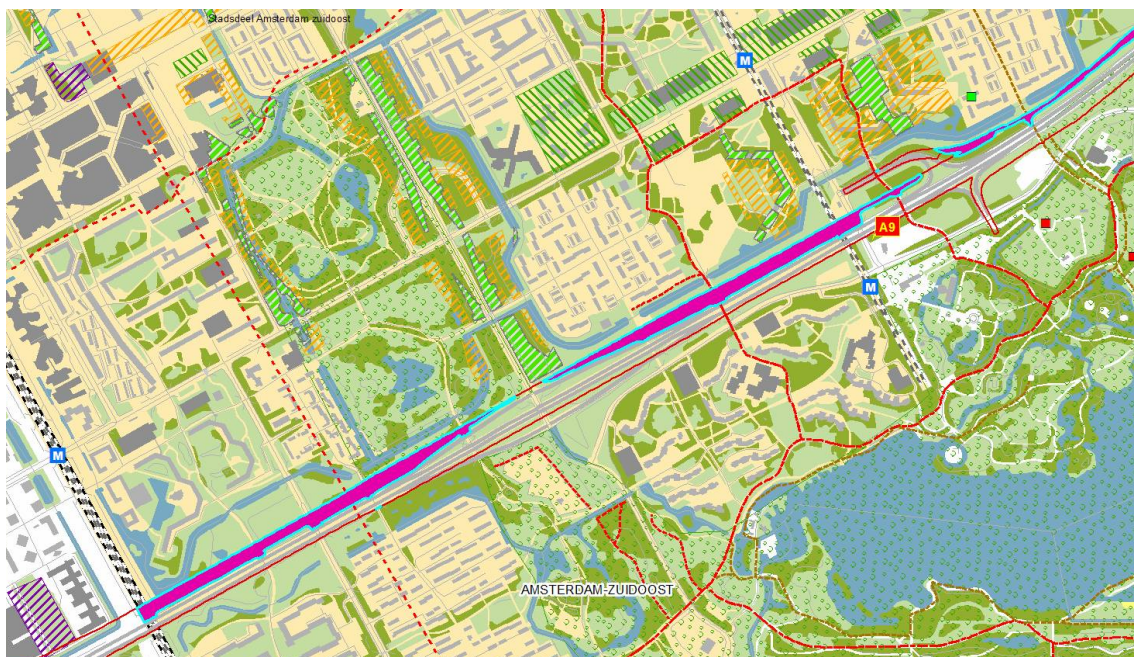
Kwantitatieve analyse

Deelgebied 2: Knooppunt Holendrecht – knooppunt Diemen			0-alternatief	Stroomlijn	Kamelenvariant	Tunnel op maaiveld	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid					
Wonen	Areaalverlies wonen	Hectare	0		8,8	8,8	8,8
	Areaalverlies toekomstig woongebied	Hectare	0		0	0	0

Aanpassing van de Gaasperdammerweg heeft aanzienlijk gevolgen voor het bestemd woonareaal in dit deel van de stad. Het aangetaste woonareaal bevindt zich voornamelijk tussen de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en de S113. Dit is globaal weergegeven op het kaartje op de volgende bladzijde. Er treden daarbij geen verschillen op tussen de varianten onderling.

De negatieve gevolgen voor het woonareaal betekenen niet dat er woningen plaats moeten maken voor de verbreding van de snelweg. Binnen de contouren van de verbreding van de snelweg liggen geen woningen. Tussen de snelweg en de huidige bebouwing bevindt zich een relatief brede groenstrook die door de gehanteerde methode aangemerkt wordt als woongebied. Wel zullen de aanpassingen van invloed zijn op de woonomgeving. Daarbij onderscheid de Kamelenvariant zich in positieve zin van de tunnel op maaiveld.

De verschillende alternatieven hebben geen gevolgen voor de grootte van het toekomstige woongebied.



Aantasting bestemd woonareaal (paarse strook)

Kwalitatieve analyse

Deelgebied 2: Knooppunt Holendrecht – knooppunt Diemen				Stroomlijn	Kamelenvariant	Tunnel op maaiveld	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid	0-alternatief				
Wonen	Areaalverlies wonen	Kwalitatief	0		-	-	-
	Areaalverlies toekomstig woongebied	Kwalitatief	0		0	0	0
	Kwaliteit van de woonomgeving	Kwalitatief	0		++	+	++

Als gevolg van veranderende geluidsbelasting en een verandering van de luchtkwaliteit die een tunnel met zich meebrengt, kunnen nieuwe arealen voor woningbouw ter beschikking komen. Doordat de Kamelenvariant op twee plaatsen over een grote afstand onder de grond verdwijnt, vermindert de barrièrewerking van de snelweg enorm en neemt de overlast als gevolg van lucht en geluid enorm af. De vrijgekomen ruimte kan daarnaast mogelijk weer opgevuld worden met andere functies. De Kamelenvariant wordt daardoor zeer positief beoordeeld wat betreft de kwaliteit van de woonomgeving. De tunnel op maaiveld kent geen positief effect op de barrièrewerking, deze blijft grotendeels bestaan. Wel zal overlast als gevolg van lucht en geluid ter plaatse van de tunnel worden weggenomen. De tunnel op maaiveld krijgt daardoor wel een positieve beoordeling.

Geconcludeerd wordt dat de Kamelenvariant, anders dan de tunnelbak op maaiveld, de barrièrewerking van de snelweg doet verminderen. Voor overige beoordelingsaspecten zijn de uitkomsten per variant min of meer gelijkwaardig. Het MMA is gelijk aan de Kamelenvariant. Aanvullende maatregelen binnen het MMA hebben geen significant ander effect op wonen.

Werken

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 2: Knooppunt Holendrecht – knooppunt Diemen			0-alternatief	Stroomlijn	Kamelenvariant	Tunnel op maaiveld	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid					
Werken	Areaalverlies bestaand werkgebied	Hectare	0		4,9	4,9	4,9
	Areaalverlies toekomstig werkgebied	Hectare	0		0	0	0

Het oppervlak industrieterreinen en kantoorlocaties, dat verdwijnt door de realisatie van elk van de alternatieven bedraagt bijna 5 hectare. Het betreft hier werkareaal dat gelegen is ten westen van Amsterdam Zuidoost. Het resultaat is bij elk van de alternatieven hetzelfde.

Kwalitatieve analyse

Wanneer wordt ingezoomd op het gebied is de conclusie dat binnen de plangrenzen van de snelweg geen bedrijfspanden vallen. De aanpassingen hebben alleen betrekking op areaal dat tussen de panden en de snelweg gelegen is.

Deelgebied 2: Knooppunt Holendrecht – knooppunt Diemen			0-alternatief	Stroomlijn	Kamelenvariant	Tunnel op maaiveld	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid					
Werken	Areaalverlies bestaand werkgebied	kwalitatief	0		-	-	-
	Areaalverlies toekomstig werkgebied	kwalitatief	0		0	0	0

Het verlies van werkareaal is voor alle alternatieven negatief beoordeeld. Dit oordeel is gebaseerd op het feit dat het hier gaat om een zeer groot werkareaal dat verdwijnt. De ernst van de aantasting is echter gering gezien het feit dat er niet sprake is van enige aantasting van bedrijfspanden.

Recreatie

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 2: Knooppunt Holendrecht – knooppunt Diemen			0-alternatief	Stroomlijn	Kamelenvariant	Tunnel op maaiveld	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid					
Recreatie	Areaalverlies recreatief gebied	Hectare	0		4,5	4,5	4,5
	Fietsroutes: Doorsnijding haakse / parallelle routes	Aantal	13		13	13	13
	Wandelroutes: Doorsnijding haakse / parallelle routes	Aantal	9		9	9	9

De kwantitatieve analyse wijst uit dat in dit gebied 4,5 hectare voor recreatie waardevol gebied verdwijnt als gevolg van de aanpassingen van de A9. De verliezen aan recreatieareaal zullen voornamelijk optreden nabij het Bijlmerpark, de Gaasp en in het landschap ten zuiden van knooppunt Diemen.

Daarnaast is er ook gekeken naar het aantal fiets- en wandelroutes dat doorsneden wordt of verdwijnt door de verbreding van het traject. In totaal worden dertien fietsroutes doorsneden en negen wandelroutes. Tevens wordt een scheepvaartstroom beïnvloed (door middel van een brug gekruist). Dit zijn allemaal reeds bestaande doorsnijdingen.

Kwalitatieve analyse

Het verdwijnend recreatieareaal betreft voornamelijk smalle stroken grond langs de snelweg, die nauwelijks afbreuk doen aan de kwaliteit van het recreatiegebied als geheel. De kwalitatieve effecten zijn derhalve slechts beperkt.

Het aantal doorsnijdingen blijft gelijk. Wel betekenen zowel de Kamelenvariant als de tunnel op maaiveld dat een flink aantal fiets- en wandelroutes tijdens de realisatiefase onderbroken wordt (zie bijlage 3). Het is van belang dat een deel van deze routes tijdens de realisatie begaanbaar blijft en na aanleg in stand wordt gehouden of zelfs verbeterd.

Wat betreft de doorgangen tussen het noorden en het zuiden van de snelweg is de keuze voor een variant overigens zeer belangrijk. De Kamelenvariant maakt het namelijk mogelijk verbindingen over de snelweg heen te leggen, zonder daarbij een brug te bouwen. Het dak komt namelijk op maaiveld te liggen. Dit in tegenstelling tot de tunnel op maaiveld. Net als in de huidige situatie worden de doorgangen voornamelijk onder de snelweg gelegd. Door de verbreding van de

snelweg worden deze onderdoorgangen langer worden door de verbreding van de snelweg. Hierdoor wordt de barrièrewerking op enkele plekken vergroot. Ook zal de tunnelbak een visuele barrière creëren hetgeen dit effect versterkt. Inpassing van de bak door middel van taluds en groen kan dit echter enigszins compenseren.

Deelgebied 2: Knooppunt Holendrecht – knooppunt Diemen			O-alternatief	Stroomlijn	Kamelenvariant	Tunnel op maaiveld	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid					
Recreatie	Areaalverlies recreatief gebied	Hectare	0		-	-	-
	Fietsroutes: Doorsnijding haakse / parallelle routes	Kwalitatief	0		+	0/-	++
	Wandelroutes: Doorsnijding haakse / parallelle routes	Kwalitatief	0		+	0/-	++

Uit de bovenstaande tabel valt af te leiden dat de effecten van de varianten verschillend beoordeeld worden. Uit de kwantitatieve analyse blijkt dat de varianten evenveel recreatieareaal kosten. De grootte van het verlies van recreatieareaal wordt negatief beoordeeld. De waarde die wordt toegekend aan het verdwijnend recreatief gebied is groot. Tezamen geeft dit een negatieve beoordeling aan alle varianten.

Wat betreft de beoordeling van de effecten op de verschillende routes kan er echter wel een onderscheid worden gemaakt tussen de verschillende varianten. Dit onderscheid geldt bijvoorbeeld voor een aantal fiets- en wandelroutes die lopen van het noordelijk naar het zuidelijk stadsdeel.

De Kamelenvariant en het MMA krijgen voor de fiets- en wandelroutes een positieve beoordeling. Het betreft een groot aantal routes die worden verbeterd doordat de snelweg wordt doorkruist zonder enige vorm van barrière. Deze routes worden daarnaast als waardevol beschouwd, omdat zij deel uitmaken van regionale recreatieve routenetwerken en het noorden en het zuiden van Amsterdam Zuidoost met elkaar verbinden.

De tunnel op maaiveld heeft een beperkt negatief effect op waardevol beoordeelde routes, omdat de onder- en bovendoorgangen langer worden door verbreding van de weg. Dit resulteert in een 0/- beoordeling.

Het MMA kent dezelfde uitgangspunten als de Kamelenvariant maar heeft daarnaast nog een tweetal aanvullende maatregelen die een extra positief effect hebben op recreatie. Het MMA scoort als gevolg hiervan iets positiever dan de Stroomlijnalternatief.

Landbouw

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 2: Knooppunt Holendrecht – knooppunt Diemen			0-alternatief	Stroomlijn	Kamelenvariant	Tunnel op maaiveld	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid					
Landbouw	Areaalverlies landbouwgrond	Hectare	0		11,5	11,5	11,5

Ook in deelgebied 2 moet er een groot oppervlak landbouwgrond plaatsmaken voor de nieuwe infrastructuur. In totaal moet zo'n 11,5 hectare grond verdwijnen.

De verbreding van de A9 tussen knooppunt Holendrecht en knooppunt Diemen heeft voornamelijk ruimtelijke gevolgen voor het stuk landbouwgrond dat gelegen is tussen de Gaasp, het Amsterdam Rijnkanaal en de aansluiting met de A1.

Kwalitatieve analyse

De gevolgen van de verbreding voor het landbouwareaal zijn voornamelijk kwantitatief van aard. De kwalitatieve betekenis (de landbouwkundige kwaliteit) van deze landbouwgronden is, als gevolg van de verkaveling, namelijk beperkt. Wel dient aandacht te worden besteedt aan de ontsluiting van diverse percelen. De ontsluiting van deze percelen vindt momenteel plaats via de parallelweg. Door de verbreding bestaat de kans dat deze weg moet verdwijnen.

Deelgebied 2: Knooppunt Holendrecht – knooppunt Diemen			0-alternatief	Stroomlijn	Kamelenvariant	Tunnel op maaiveld	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid					
Landbouw	Areaalverlies landbouwgrond	Hectare	0		0/-	0/-	0/-

Gezien de hoeveelheid landbouwgrond die verdwijnt door de verbreding van de snelweg wordt het effect beperkt negatief beoordeeld. Dit heeft enige waarde, maar het gaat om een groot areaal. Dit geldt voor alle varianten.

8.4 Deelgebied 3

Het Locatiespecifiek alternatief heeft dezelfde uitgangspunten als het Stroomlijnalternatief. Het MMA in deelgebied 3 is gelijk aan het Stroomlijnalternatief. Daarbij zijn de volgende aanvullende maatregelen voorzien:

- Standaard toepassing van luifels. Op het traject:
 - o Knooppunt Amstel – knooppunt Watergraafsmeer.
 - o Knooppunt Watergraafsmeer – tot einde woonbebouwing Diemen.

Wonen

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 3: Knooppunt Amstel – knooppunt Watergraafsmeer			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Wonen	Areaalverlies wonen	Hectare	0	1,7	1,7	2,9
	Areaalverlies toekomstig woongebied	Hectare	0	0	0	0

Het alternatief heeft beperkt negatieve invloed op het bestaande woonareaal. Er zal 1,7 hectare woongebied verdwijnen. Het extra ruimtebeslag van het MMA is het gevolg van de in de berekeningen meegenomen vrije busbaan.

Kwalitatieve analyse

Hoewel deelgebied 3 gekenschetst wordt als het meest stedelijke gebied uit de tracéstudie, verdwijnt er, in vergelijking met deelgebied 1 en 2, weinig woonareaal. Verklaring hiervoor is dat er bij het ontwerp rekening is gehouden met de bestaande bebouwing. Een standaard verbreding zou leiden tot aankoop en sloop van een groot aantal bedrijfspanden en woningen. Om dat te voorkomen wordt bij verbreding van de A10 oost het talud gedeeltelijk vervangen door rechte (dam)wanden.

Deelgebied 3: Knooppunt Amstel – knooppunt Watergraafsmeer			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Wonen	Areaalverlies wonen	Kwalitatief	0	0/-	0/-	0/-
	Areaalverlies toekomstig Woongebied	Kwalitatief	0	0	0	0
	Kwaliteit van de woonomgeving	Kwalitatief	0	0/-	0/-	0/+

Door het plaatsen van rechte damwanden wordt wel het uitzicht negatief beïnvloed. Zo worden weliswaar de woningen gespaard, maar neemt de visuele hinder toe met als mogelijk gevolg een achteruitgang van de woonkwaliteit.

De barrièrewerking van de snelweg zal verder toenemen. De onderdoorgangen worden langer, met gevolgen voor de (sociale) veiligheid. Bij de uitwerking van het ontwerp in de OTB-fase zal bijzondere aandacht besteedt moeten worden aan de (veilige) inrichting van de onderdoorgangen.

In het MMA zijn luifels opgenomen voor de vermindering van de geluidshinder en de verbetering van de luchtkwaliteit. Dit positieve effect weegt zwaarder dan de (visuele) hinder door de hogere schermen/luifels.

Werken

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 3: Knooppunt Amstel – Knooppunt Watergraafsmeer			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Werken	Areaalverlies bestaand werkgebied	Hectare	0	0	0	0
	Areaalverlies toekomstig werkgebied	Hectare	0	0	0	0

Uit bovenstaande tabel valt af te leiden dat een minimaal areaal industrieterrein en kantoorlocaties verdwijnt door de verbreding van de A10 oost. Het betreft slechts enkele aren die door afronding uit de tabel zijn weggevallen. Toekomstig areaal industrieterrein en kantoorlocaties hebben zelfs helemaal niet te lijden onder de ingrepen.

Kwalitatieve analyse

Deelgebied 3: Knooppunt Amstel – Knooppunt Watergraafsmeer			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Werken	Areaalverlies bestaand werkgebied	Hectare	0	0	0	0
	Areaalverlies toekomstig werkgebied	Hectare	0	0	0	0

De invloed van de uitbreiding van de snelweg heeft nauwelijks gevolgen voor de bedrijvigheid in deelgebied 3. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de bestaande bebouwing.

Recreatie

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 3: Knooppunt Amstel – Knooppunt Watergraafsmeer			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Recreatie	Areaalverlies recreatief gebied	Hectare	0	0,6	0,6	1,8
	Fietsroutes: Doorsnijding haakse / parallele routes	Aantal	7	7	7	7
	Wandelroutes: Doorsnijding haakse / parallele routes	Aantal	1	1	1	1

Voor het recreatieareaal in deelgebied 3 betekent het alternatief dat er 0,6 hectare grond verdwijnt. Het MMA, met daarin een extra ruimte reservering voor de busbaan, resulteert in een areaalverlies van 1,8 ha. Daarnaast worden zeven fietsenroutes doorsneden. Hetzelfde geldt voor een wandelroute.

Kwalitatieve analyse

De doorsnijding van routes betreft alleen reeds bestaande fiets- en wandelroutes. Door de verbreding van de snelweg worden de onderdoorgangen langer en daardoor de barrièrewerking groter. In het ontwerp dienen deze routes meegenomen te worden en de barrièrewerking als gevolg van de aanpassingen dient zoveel mogelijk beperkt te worden.

Deelgebied 3: Knooppunt Amstel – Knooppunt Watergraafsmeer			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Recreatie	Areaalverlies recreatief gebied	Kwalitatief	0	0	0	0
	Fietsroutes: Doorsnijding haakse / parallele routes	Kwalitatief	0	0/-	0/-	0/-
	Wandelroutes: Doorsnijding haakse / parallele routes	Kwalitatief	0	0/-	0/-	0/-

In deelgebied 3 is alleen sprake van een verbreding van de weg. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de Locatiespecifiek alternatief en Stroomlijnalternatief. Er gaat bij alle varianten beperkt recreatieareaal verloren. Aan dit gebied wordt enige waarde toegekend. Per saldo resulteert dit in een neutrale beoordeling.

De recreatieve routes worden door de aanpassingen niet vaker doorsneden dan dat nu het geval is. Door verbreding van de weg worden de (onder)doorgangen en bruggen voor fiets- en wandelroutes langer, hetgeen de barrièrewerking negatief beïnvloed. Aan deze doorsnijdingen wordt enige waarde toegekend. Alle varianten worden daarom licht negatief beoordeeld.

Landbouw

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 3: Knooppunt Amstel – knooppunt Watergraafsmeer			0-alternatief	Stroomlijn	Locatiespecifiek	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Landbouw	Areaalverlies landbouwgrond	Hectare	0	0,9	0,9	2,0

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat er ongeveer 1 hectare landbouwgrond verloren gaat wanneer het voor het Locatiespecifiek alternatief en het Stroomlijnalternatief wordt gekozen. Het MMA, met daarin een extra ruimte reservering voor de busbaan, resulteert in een areaalverlies van 2,0 ha.

Kwalitatieve analyse

De landbouwgrond die aangetast wordt, zijn voornamelijk smalle stroken grond die parallel aan de snelweg liggen en derhalve een voor de sector zeer beperkte functie hebben. De negatieve effecten beperken zich tot het verdwijnen van deze smalle strook grond. De waarde van deze grond is maar zeer beperkt, aangezien ze geen belangrijke agrarische functie hebben. Vandaar dat de alternatieven voor landbouw als neutraal worden beoordeeld.

Deelgebied 3: Knooppunt Amstel – knooppunt Watergraafsmeer			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Landbouw	Areaalverlies landbouwgrond	Hectare	0	0	0	0

8.5 Deelgebied 4

Het Stroomlijnalternatief en Locatiespecifiek alternatief zijn in deelgebied 4 aan elkaar gelijk. Het MMA is voor deelgebied 4 gelijk aan het Stroomlijnalternatief en heeft als aanvullende maatregelen:

- Aquaduct onder de Vecht verlengd met 70 meter overkluizing aan de westzijde van de Vecht om de Vecht als westelijke tak (Waterlandtak) onderdeel te laten uitmaken van de Robuuste ecologische verbindingszone tussen Naardermeer en IJmeer.
- Verlenging van de verdiepte ligging van het aquaduct tot aan de Papelaan in de Bloemendalerpolder.
- Recreatieve verbinding over de A1 direct ten westen van knooppunt Muiderberg.
- Recreatieve verbinding langs de Vecht bij het aquaduct.
- Recreatieve verbinding Bloemendalerpolder – PEN eiland.

Wonen

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 4: Knooppunt Diemen – knooppunt Muiderberg			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Wonen	Areaalverlies wonen	Hectare	0	0	0	0
	Areaalverlies toekomstig woongebied	Hectare	0	0	0	0

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de genoemde alternatieven geen effect hebben op het areaal woongebied. Dit geldt zowel voor het huidig als toekomstig areaal woongebied.

Kwalitatieve analyse

In deelgebied 4 is rondom de A1 weinig woongebied te vinden. Verbreding van de A1 heeft daarom weinig gevolg voor het areaal woongebied. Wel leidt de verlegging en verbreding van het tracé en het aanleggen van een bypass tot verdwijning van een tiental solitaire objecten, zoals enkele boerderijen en woonhuizen, gelegen langs de A1. Ook liggen er langs het Amsterdams Rijnkanaal enkele objecten die te maken kunnen krijgen van de nieuwe aansluiting van de A1 op de A9.



Langs de Vecht liggen ook enkele woonboten en huizen die plaats moeten maken voor het te realiseren aquaduct. Ook al is het aantal woningen beperkt, sloop ervan wordt beschouwd als een zeer groot negatief effect.

Deze objecten zijn in de kwantitatieve analyse niet meegenomen als zijnde woongebied, maar krijgen wel degelijk te maken met het verleggen van de snelweg. In een aantal gevallen lopen de contouren van de nieuw aan te leggen snelweg namelijk recht over de bebouwing heen. Ook staan er enkele panden tussen de huidige snelweg en de nieuw aan te leggen weg in. Nadere uitwerkingen moeten uitwijzen op welke objecten de voorziene aanpassingen precies betrekking hebben.

Het MMA heeft hier de grootste impact; de extra busbaan heeft tot gevolg dat het ruimtegebruik van het MMA groter is, waardoor extra woningen en woonboten zullen worden aangetast.

De A1 komt verder van Muiden te liggen. Overlast (geluidshinder, luchtkwaliteit) van het wegverkeer wordt daardoor minder. Daarnaast wordt de brug vervangen door een aquaduct. De brug geeft momenteel veel overlast (lawaai). Ook deze overlast wordt weggenomen.

In het MMA ligt de A1 na het aquaduct verdiept tot aan de Papenlaan. Vanuit de Bloemendalerpolder heeft men vrij uitzicht op Muiden.

Deelgebied 4: Knooppunt Diemen – knooppunt Muiderberg			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Wonen	Areaalverlies wonen	Kwalitatief	0	--	--	--
	Areaalverlies toekomstig woongebied	Kwalitatief	0	0	0	0
	Kwaliteit van de woonomgeving	Kwalitatief	0	0/+	0/+	+

Werken

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 4: Knooppunt Diemen – Knooppunt Muiderberg			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Werken	Areaalverlies bestaand werkgebied	Hectare	0	0	0	0
	Areaalverlies toekomstig werkgebied	Hectare	0	0	0	0

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de drie alternatieven geen ruimtebeslag hebben op het huidige en toekomstige areaal werken.

Kwalitatieve analyse

Langs de A1 liggen nauwelijks bedrijven. De verschillende alternatieven hebben dan ook weinig effect op het werkareaal. Wel leidt de verlegging en verbreding van het tracé in Locatiespecifiek en Stroomlijnalternatief tot aantasting (sloop, verlies van functie) van enkele solitaire objecten. Deze objecten bevinden zich langs de A1 en liggen op de route van de nieuw geplande bypass.

Deelgebied 4: Knooppunt Diemen – knooppunt Muiderberg			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Werken	Areaalverlies bestaand werkgebied	Kwalitatief	0/-	0/-	0/-	0/-
	Areaalverlies toekomstig werkgebied	Kwalitatief	0	0	0	0

Uit de effectanalyse voor werken worden dezelfde conclusies getrokken als voor wonen. Verbreding of verlegging van de snelweg heeft geen effect op het bestaand en toekomstig werkareaal. Wel worden enkele solitaire gelegen objecten geraakt. Als gevolg daarvan wordt de effecten van de verschillende alternatieven als gering negatief beoordeeld.

Recreatie

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 4: Knooppunt Diemen – Knooppunt Muiderberg			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Recreatie	Areaalverlies recreatief gebied	Hectare	0	40,1	40,1	42,0
	Fietsroutes: Doorsnijding haakse / parallele routes	Aantal	7	12	12	12
	Wandelroutes: Doorsnijding haakse / parallele routes	Aantal	1	1	1	1

Uit de GIS-analyse blijkt dat door de uitvoering van de alternatieven er meer dan 40 hectare recreatiegebied of recreatief waardevol landschap verdwijnt. Met name de bypass tussen de A1 en de A9 gaat ten koste van een groot oppervlak recreatiegebied en voor recreatie waardevol landschap. Tevens wordt een fors aantal fiets- en wandelroutes doorsneden.

Kwalitatieve analyse

De twee alternatieven hebben tot gevolg dat ruim 40 hectare recreatiegebied wordt aangetast. De vrije busbaan heeft een gering extra ruimtebeslag van 2 hectare.

Het effect van de bypass is (verdere) versnippering van het recreatiegebied Diemerbos. Een negatief effect. Het feit dat er niet sprake is van een zeer negatieve waardering ligt in het feit dat het Diemerbos wordt gereconstrueerd en dat het afgesneden deel van het Diemerbos niet wordt beschouwd als een kerngebied.

Door de verlegging van het wegtracé zullen er meerdere routes doorsneden gaan worden. Met name het aantal gekruiste fietsroutes zal bijna verdubbelen. Om de routes te herstellen en te versterken dienen mitigerende maatregelen getroffen te worden, bijvoorbeeld in de vorm (het verleggen/aanpassen) van tunnels en bruggen.

Tevens is een busbaan meegenomen in de berekening van het MMA. Dit heeft tot gevolg dat er een extra ruimtebeslag op het aanwezige

recreatief waardevol landschap wordt gelegd. Ook worden zowel bruggen als onderdoorgangen langer. Dit veroorzaakt een aanzienlijke toename van de barrièrewerking.

Het MMA voorziet wel in een aantal aanvullende maatregelen die een positief effect hebben op de recreatie in het deelgebied. Zo zal bijvoorbeeld de aanleg van een aquaduct onder de Vecht aangevuld worden een recreatieve verbinding langs de Vecht. Dit heeft een positief effect op de barrièrewerking (die zal afnemen).

Deelgebied 4: Knooppunt Diemen – knooppunt Muiderberg			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Recreatie	Areaalverlies recreatief gebied	Kwalitatief	0	-	-	-
	Fietsroutes: Doorsnijding haakse / parallelle routes	Kwalitatief	0	-	-	0/+
	Wandelroutes: Doorsnijding haakse / parallelle routes	Kwalitatief	0	0/-	0/-	0/+

Het effect van de verschillende varianten op het recreatieareaal wordt beoordeeld als negatief.

Het effect van de aanpassingen aan de snelweg op de fietsroutes wordt beoordeeld als groot, en de omvang is aanzienlijk door de vergroting van de barrièrewerking en de toename van het aantal fietsroutes dat wordt doorsneden. Dit resulteert in een negatieve beoordeling. De wandelroutes ondervinden minder gevolgen van de aanpassingen van de snelweg. In de eindbeoordeling resulteert dit in een gering negatief effect.

Het MMA voorziet daarnaast nog in een aantal maatregelen die een positieve invloed hebben op de fiets- en wandelroutes. Het betreft hier een drietal extra recreatieve verbindingen. De effecten op de fiets- en wandel routes wordt daarom beoordeeld als gering positief.

Landbouw

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 4: Knooppunt Diemen – knooppunt Muiderberg			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Landbouw	Areaalverlies landbouwgrond	Hectare	0	67,1	67,1	74,0

Uit bovenstaande tabel blijkt dat meer dan 67 hectare landbouwgrond zijn functie zal verliezen. Het MMA heeft een iets groter ruimtebeslag, namelijk 74 hectare, veroorzaakt door de busbaan en de verlengde verdiepte ligging.

Kwalitatieve analyse

Het landelijke gebied tussen de A1 en A9 in ondervindt grote negatieve gevolgen door de bypass tussen diezelfde A1 en A9. Maar liefst 67 hectare landbouwgrond verdwijnt door de realisatie van deze weg, deels als gevolg van direct ruimtebeslag van het tracé, deels omdat er versnippering optreedt, waardoor het areaal niet meer of slechts beperkt bereikbaar is.

Het MMA voorziet in een maatregel die de geluidshinder voor het landelijke gebied beperkt. In het MMA is namelijk opgenomen dat de verdiepte ligging van de snelweg onder het viaduct bij Muiden doorgetrokken wordt naar de Papenlaan. Daar staat tegenover dat de busbaan, eveneens meegenomen in de berekeningen, een extra ruimtebeslag met zich meebrengt en er meer areaal aan landbouwgrond verloren gaat.

In het kader van de autonome ontwikkeling wordt al voorzien in areaalverlies. Door de komst van woningen in de Bloemendalerpolder zal de landbouw in dit gebied een stap terug doen. Dit is van invloed op de kwaliteit van het op te offeren landbouwareaal voor de verlegging van de A1.

Deelgebied 4: Knooppunt Diemen – knooppunt Muiderberg			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid				
Landbouw	Areaalverlies landbouwgrond	Hectare	0	-	-	-

Het relatief grote oppervlak landbouwareaal dat verdwijnt, wordt beoordeeld als negatief.

8.6 Deelgebied 5

De effecten worden beoordeeld voor twee varianten van het Stroomlijnalternatief: 2x4 rijstroken en 4x2 rijstroken (hoofd- en parallelbanen). Het Locatiespecifiek alternatief is gelijk aan de 4x2 variant. Voor een toelichting op de effecten van het Locatiespecifiek alternatief wordt derhalve verwezen naar de toelichting op de effecten van het Stroomlijnalternatief, variant 4x2 rijstroken.

Het MMA voor deelgebied 5 is gelijk aan de Stroomlijnalternatief 4x2 en kent voor het thema ruimtelijke ordening geen specifieke aanvullende maatregelen.

Wonen

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 5: Knooppunt Muiderberg – Almere Buiten Oost								
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid	0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	2x4	4x2	MMA
Wonen	Areaalverlies wonen	Hectare	0	0		0	0	0
	Areaalverlies toekomstig woongebied	Hectare	0	0		0	0	0

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat het effect van alle alternatieven op het areaal woongebied zeer beperkt is.

Hoewel Almere volop uitbreidingsplannen heeft, ondervinden deze plannen geen hinder van de verschillende alternatieven. Er gaat geen toekomstig woonareaal verloren ten koste van infrastructurele verbeteringen, omdat de autonome ontwikkeling daarin reeds voorziet.

Kwalitatieve analyse

Het huidige woongebied ondervindt nauwelijks hinder van de aanpassingen. De reden hiervan is de planmatige opzet van Almere en de daarmee gepaard gaande strikte scheiding tussen de verschillende functies door middel van bufferzones. Verbreding van de snelweg heeft daarom ook geen directe kwalitatieve gevolgen voor de woonomgeving.

Deelgebied 5: Knooppunt Muiderberg – Almere Buiten Oost								
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid	0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	2x4	4x2	MMA
Wonen	Areaalverlies wonen	Hectare	0	0		0	0	0
	Areaalverlies toekomstig woongebied	Hectare	0	0		0	0	0
	Kwalitatief effect wonen	Kwalitatief	0	0		0	0	0

Uit de GIS-berekeningen bleek al dat er geen tot nihil effect is. Aan de effecten wordt derhalve ook een neutrale waardering gegeven.

Werken

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 5: Knooppunt Muiderberg – Almere Buiten Oost			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	2x4	4x2	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid						
Werken	Areaalverlies bestaand werkgebied	Hectare	0	1,0		1,0	1,0	1,0
	Areaalverlies toekomstig werkgebied	Hectare	0	0		0	0	0

Uit de bovenstaande tabel valt af te leiden dat er ongeveer 1 hectare industrieterrein / kantoorlocaties fysiek wordt aangetast bij de uitvoering van de verschillende alternatieven.

Op het toekomstige areaal werken, hebben de alternatieven (vrijwel) geen impact, omdat in de autonome ontwikkeling reeds is geanticipeerd op verbreding.

Kwalitatieve analyse

De kwantitatieve gegevens geven aan dat het verlies van areaal werken beperkt is. Het verlies van werkareaal wordt veroorzaakt doordat de A6 op twee punten grenst aan een bedrijventerrein. Het verlies aan werkareaal heeft echter geen consequentie voor bestaande of toekomstige panden.

Deelgebied 5: Knooppunt Muiderberg – Almere Buiten Oost			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	2x4	4x2	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid						
Werken	Areaalverlies bestaand werkgebied	Hectare	0	0		0	0	0
	Areaalverlies toekomstig werkgebied	Hectare	0	0		0	0	0

Zoals in de inleiding al aangehaald is, zijn de kwantitatieve effecten op het werkareaal zeer beperkt. Dit maakt dat het effect op het werkareaal als neutraal wordt beschouwd.

Recreatie

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 5: Knooppunt Muiderberg – Almere Buiten Oost			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn		
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid					
Recreatie	Areaalverlies recreatief gebied	Kwalitatief	0	86,1		53,5	86,1
	Fietsroutes: Doorsnijding haakse / parallele routes	Kwantitatief	22	29		25	29
	Wandelroutes: Doorsnijding haakse / parallele routes	Kwantitatief	5	6		6	6

Aanpassing van de A6 zal in dit gebied leiden tot een aanzienlijk verlies van recreatiegebieden of arealen die een recreatieve waarde hebben. De aantasting varieert van ruim 53 ha (2x4) tot 86,1 ha (4x2). Tevens wordt op enkele plekken een aantal bestaande recreatieve (fiets)routes extra doorsneden.

Kwalitatieve analyse

De alternatieven kennen grote verschillen in effecten. De verbreding van de A6 en dan met name de 4x2 oplossing heeft aanzienlijke negatieve effecten op het bestaande recreatiegebied. Zo verliest een strook parallel aan de bestaande snelweg zijn recreatieve waarde (onder ander in het Kromslootpark).

Er dient rekening gehouden te worden met de verschillende doorgangen tussen het oosten en het westen van de snelweg. Deze zullen door de verbreding van de snelweg aangepast (verbreed) moeten worden om toegankelijk te blijven. Door deze verbreding zouden sommige onderdoorgangen erg lang worden. Dit is als een negatief effect op de barrièrewerking beschouwd. Sommige onderdoorgangen maken deel uit van meerdere fiets- en wandelroutes en vormen derhalve een belangrijk onderdeel in het recreatieve netwerk.

Deelgebied 5: Knooppunt Muiderberg – Almere Buiten Oost			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn			
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid						
Recreatie	Areaalverlies recreatief gebied	Kwalitatief	0	--		-	--	--
	Fietsroutes: Doorsnijding haakse / parallele routes	Kwantitatief	0	-		-	-	-
	Wandelroutes: Doorsnijding haakse / parallele routes	Kwantitatief	0	-		-	-	-

Door de aanpassingen aan de snelweg verdwijnt in de alternatieven waarin het systeem met hoofd- en parallelbanen is opgenomen, dusdanig veel recreatieareaal dat de effecten van deze alternatieven beoordeeld worden als zeer negatief. Het effect is namelijk zeer groot en het betreft een waardevol gebied. In de Stroomlijnvariant 2x4 is het effect minder groot, maar nog altijd negatief.

De recreatieve fiets- en wandelroutes worden op een groot aantal extra plekken doorsneden. Deze routes zijn zeer waardevol voor de recreant in de regio.

Landbouw

Kwantitatieve analyse

Deelgebied 5: Knooppunt Muiderberg – Almere Buiten Oost			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn			
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid						
Landbouw	Areaalverlies landbouwgrond	Hectare	0	61,0		41,8	61,0	61,0

Uit de bovenstaande tabel valt af te leiden dat er aanmerkelijke verschillen zijn wanneer wordt gekeken naar het verlies van areaal landbouwgrond. De alternatieven 'Locatiespecifiek', '4x2', en 'MMA' hebben tot gevolg dat meer dan 61 hectare areaal verdwijnt. Het alternatief 'Stroomlijn 2x4' zal resulteren in een areaalverlies van ongeveer 42 hectare.

Kwalitatieve analyse

In deelgebied 5 is de A6 de belangrijkste verkeersader. In de beschrijving van de huidige situatie is reeds gerefereerd naar de strikte scheiding tussen wonen, werken en verkeer door middel van

bufferzones. Deze bufferzones bestaan voornamelijk uit grasland of zijn ingericht met groen (geschaard onder de noemer "landbouw" en recreatiegrond). De effecten door de verbreding van de A6 zullen derhalve voornamelijk merkbaar zijn voor deze landbouw en recreatiearealen.

Aantasting van het landbouwareaal treedt langs het hele tracégedeelte op.

Deelgebied 5: Knooppunt Muiderberg – Almere Buiten Oost			0-alternatief	Locatiespecifiek	Stroomlijn	2x4	4x2	MMA
(deel)aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid						
Landbouw	Areaalverlies landbouwgrond	Kwalitatief	0	0/-		0/-	0/-	0/-

Bij het beoordelen van de effecten op het landbouwareaal geldt echter dat de aantasting met name de grasstroken betreft die als buffer fungeren en derhalve niet als volledig landbouwgrond kunnen worden gekwalificeerd. Ondanks de omvang van de aantasting kenmerkt de aantasting zich met name door een smalle strook van niet volwaardige landbouwgronden en wordt het effect als gering negatief beoordeeld.

8.7 Samenvatting

Uit de effectanalyse blijkt dat binnen de verschillende deelgebieden verschillende effecten waarneembaar zijn. De effecten zijn afhankelijk van het karakter van het gebied. In de verstedelijkte deelgebieden 1, 2 en 3 valt op dat de effecten zich voornamelijk voordoen in de sectoren wonen en werken, terwijl in de deelgebieden 4 en 5 de effecten groter zijn in de recreatieve sector en landbouw.

In de stedelijke omgeving is bij het ontwerp van de alternatieven rekening gehouden met de bestaande stedelijke structuur. Over het algemeen wordt geconcludeerd dat de snelwegen weliswaar dichterbij de woningen komen te liggen, maar dat dit vrijwel niet ten koste gaat van gebouwen. Wel zal moeten worden gezien of alle woningen hun huidige functie kunnen behouden of dat speciale voorzieningen noodzakelijk zijn. De gevolgen op het gebied van wonen zijn gering. In grote lijnen geldt hetzelfde met betrekking tot het werkareaal. Bestaande kantoorpanden gelegen langs de snelwegen worden niet aangetast door de aanpassingen van de snelweg.

In deelgebied 4 en 5 zijn de grootste effecten waarneembaar op het gebied van landbouw en recreatie. Deze gebieden hebben een groen karakter, of hebben door een planmatige opzet buffergebieden rondom de bestaande snelweg. Geconstateerd wordt dat dit in de praktijk vaak niet meer inhoudt dan een (brede) strook groen langs de bestaande snelweg die verdwijnt door verbreding. Door integrale planvorming kan dit areaalverlies wellicht worden opgevangen of gecompenseerd. In gebied 4 treden ter hoogte van de Bloemendalerpolder grote

areaalverliezen op door verlegging van de snelweg naar het zuiden. Echter, hierin wordt voor een deel reeds voorzien in het kader van de autonome ontwikkeling van de Bloemendalerpolder.

9 Mitigatie en compensatie

9.1 Mitigerende maatregelen

De aanpassingen aan de diverse snelwegen bieden allerlei kansen voor de diverse dorpen en steden langs de infrastructuur. De alternatieven brengen echter ook een aantal negatieve neveneffecten met zich mee. Standaard worden reeds een groot aantal voorzieningen en maatregelen meegenomen om de ongewenste bijeffecten te voorkomen, te minimaliseren of te compenseren.

Op basis van het voorgaand effectenonderzoek zijn nog aanvullende maatregelen mogelijk. Deze maatregelen bieden kansen om het functioneren van de weg in zijn (directe) omgeving nog verder te verbeteren. Zij maken echter geen onderdeel uit van de alternatieven.

Voorstel aanvullende mitigerende maatregelen

In onderstaande tabel zijn de eventueel aanvullende mitigerende maatregelen benoemd.

Deelgebied	Voorstel aanvullende mitigerende maatregelen
Deelgebied 1	Extra fietsdoorsteek in het Amsterdamse bos I. Brug over de Amstel "op poten" in plaats van een talud à afname beïnvloeding van routes en voormalige kruitfabriek II.
Deelgebied 2	Aanvullende recreatieve verbinding Bijlmerpark – Gaasperplas III.\
Deelgebied 3	Opwaardering van de passage van de Diem en recreatieve route IV. Verbreding / aanpassing van bestaande tunnels. Realisatie fietsverbinding Diemen – Sciencepark V.
Deelgebied 4	Aanleg diverse (fiets)doorsteken ter voorkoming van versnippering als gevolg van de bypass. Aanpak huidige Vechtbrug ter verbetering van Stadsgezicht Muiden VI.
Deelgebied 5	Herinrichting en aanvullende ontsluiting van het Zilverstrand ter voorkoming van versnippering VII. Uitbreiding en versterking van de vaarroute Almere-Haven – Weerwater.

Opmerkingen bij de mitigerende maatregelen

- I: Een extra (fiets)doorsteek in het Amsterdamse bos ten westen van de bestaande rotonde in de Burg. Colijnlaan verbindt twee bestaande routes en zorgt voor een afname van de barrièrewerking van de A9.
- II: Door de aanpassing van de A9 zal het talud van de brug over de Amstel tot op zeer korte afstand van de voormalige kruitfabriek komen te liggen. Dit heeft een negatieve invloed op de beleving van het monument en draagt niet bij aan de recreatieve waarde van het object. Door de weg op poten te zetten (zoals bijvoorbeeld is gebeurd met de Utrechtboog) zal de barrièrewerking afnemen. Hierdoor komt de monumentale

waarde van het gebouw beter tot zijn recht en zullen de recreatieve routes worden versterkt.

- III: Verbinding van het hart van het Bijlmerpark met het recreatiegebied rondom de Gaasperplas versterkt het potentieel van beide gebieden. De snelweg vormt nu een barrière voor diverse paden en routes. In aanvulling op het Reigersbospad kunnen er extra paden en verbindingen worden gerealiseerd.
- IV: De Diem en de daarnaast lopende routes worden momenteel diverse malen doorsneden door infrastructuur. De verbreding van de A1 zal leiden tot een verdere toename van de barrièrewerking. Om deze route te verbeteren zou de kruising met de Diem hoger uitgevoerd kunnen worden en ruimtelijker moeten worden opgezet.
- V: Op dit moment is er geen directe verbinding tussen Diemen en de nieuwe ontwikkelingen van het Sciencepark. Om de relatie tussen beide te versterken en ook de bereikbaarheid van het Flevopark vanuit Diemen te verbeteren kan een aanvullende verbinding onder de A10 gerealiseerd worden.
- VI: Vanuit Muiden gezien vormt de huidige brug over de Vecht een aanzienlijke verstoring in het landschap. In alle varianten verliest de brug zijn huidige functie. Vanuit het aspect Ruimte bezien is het wenselijk de brug te verwijderen om de recreatief waardevolle uitzichten te herstellen.
- VII: De uitbreiding van de A6 ter hoogte van de Hollandse Brug zal voornamelijk aan de oostzijde van het bestaande tracé plaatsvinden. Het hier aanwezige Zilverstrand zal, mede door de karakteristieke vorm van dit gebied, een groot deel van zijn karakter en recreatieve waarde verliezen. Om te zorgen dat dit gebied niet verloren gaat, dient de inrichting van dit terrein heroverwogen te worden en dienen er aanvullende ontsluitingsmogelijkheden te worden gerealiseerd.

10 Leemtes in kennis

De volgende zaken en aspecten dienen nader te worden uitgezocht alvorens tot een eindoordeel over de diverse varianten kan worden gekomen:

- Mogelijkheden voor conservering en/of herplaatsing van de pastorie van de St. Annakerk te Amstelveen.
- Nader onderzoek naar de impact op de leefbaarheid en bewoonbaarheid van panden nabij het toekomstige tracé van de bypass (in het bijzonder deelgebied 4). Datzelfde geldt voor de bruikbaarheid van bedrijfspanden.

Bijlage 1 Bronvermelding

1. Gemeente Almere (2007), Stadskaart Almere 2007. Almere
2. Gemeente Amstelveen, 2007. De A9 in Amstelveen: De planstudie SAA en de Visie Rijksweg A9. Amstelveen.
3. Gemeente Amsterdam, 2003. Structuurplan Amsterdam; Kiezen voor stedelijkheid. Amsterdam.
4. Gemeente Amsterdam, 2005. Bestemmingsplan De Nieuw Bijlmer. Amsterdam
5. Gemeente Amsterdam, 2005. Bestemmingsplan Gaasperdam. Amsterdam
6. Gemeente Amsterdam, 2005. Bestemmingsplan Gemeenschapspolder. Amsterdam
7. Gemeente Amsterdam, 2005. Structuurvisie Zuidoost 2020. Amsterdam
8. Gemeente Amsterdam, 2006. Programma Ruimtelijke Investeringen 2006 (Concept). Amsterdam. (via www.dro.amsterdam.nl)
9. Gemeente Haarlemmermeer, 2008. Concept Masterplan Badhoevedorp-Centrum. Hoofddorp.
10. Gemeente Muiden, 2001. Eindrapport Toekomstvisie Muiden. Kolpron Consultants: Rotterdam
11. Gemeente Ouder-Amstel, 2007. Structuurvisie Gemeente Ouder-Amstel 2007. BRO: Ouderkerk a/d Amstel.
12. Ministerie van EZ, 2004. Pieken in de Delta; Gebiedsgerichte economische perspectieven. Den Haag
13. Minister van VROM: J. Cramer & Wethouder RO en Wonen Almere: A. Duivesteijn, 2007. Schaalsprong Almere 2030. Almere
14. Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, 2006. Nota Ruimte; Ruimte voor Ontwikkeling. Den Haag
15. Ministeries van LNV, EZ, VROM, Financiën, BIZA en RWS, 2006. Noordvleugelbrief; Samenhang in ontwikkeling. Den Haag
16. Ministeries van OCW, VROM, LNV & VenW, 1999. Nota Belvédère; Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting. Den Haag

-
17. Ministerie VenW & VROM, 2005. Nota Mobiliteit, deel 3; Kabinetsstandpunt. Den Haag
 18. Ministerie VenW, 2007. Randstadurgent: Urgentieprogramma Randstad. Den Haag.
 19. Provincie Flevoland, 2006. Omgevingsplan Flevoland. Lelystad
 20. Provincie Noord-Holland, 2007. Realisatie Provinciale Ecologische Hoofdstructuur in uitvoering; Resultaten 2006, realisatie 2007-2008. Haarlem
 21. Provincie Noord-Holland, 2007. Streekplan Noord-Holland Zuid, Uitwerking Bloemendalerpolder/KNSF-terrein. Haarlem
 22. Provincie Noord-Holland, 2003. Streekplan Noord-Holland Zuid. Haarlem
 23. Provincie Utrecht, BRU, gemeente Utrecht, Amersfoort, gewest Eemland en gemeente Veenendaal, 2007. Noordvleugel Utrecht, ontwikkelingsvisie 2015-2030; Verdichting en kwaliteit. NV Utrecht: Utrecht
 24. Regio Randstad, 2001. Naar een Blauwgroene Deltametropool; Randstad 2010-2030, referentiekader voor Randstedelijke keuzes. Utrecht
 25. Regio Gooi & Vechtstreek, 2005. Gooi en Vecht, van nature sterk: Regiokaart 2015. Hilversum.
 26. Stadsregio Amsterdam, 2005. Regionale agenda 2006-2010; Naar een nieuw bestuursprogramma van het ROA. ROA: Amsterdam
 27. Stadsdeel Amsterdam Zuidoost & Stipo consult, 2002. Structuurschets Mozaïekstad Oost-Watergraafsmeer. Amsterdam
 28. Stuurgroep Bloemendalerpolder, 2007. Ruimtelijke Visie Bloemendalerpolder, conceptuitgave 05. Weesp

Overige Bronnen

29. Website "Noordvleugel 2040 (2007)", www.noordvleugel2040.nl
30. Website "de Nieuwe Kaart van Nederland" (2008), www.nieuwekaart.nl
31. Website "Provincie Utrecht" (2008), www.provincie-utrecht.nl
32. Website "Werkstad A4" (2008), www.werkstada4.nl/

Bijlage 2 Lijst van gebruikte begrippen en afkortingen

Begrip/afkorting	Omschrijving
Alternatief	Samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt.
AMC	Academisch Medisch Centrum.
Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling die plaatsvindt zonder dat de voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd.
Barrièrewerking	Dit is een andere naam voor belemmerende invloed van weginfrastructuur op de vrije doorgang van bewoners. De mate van de barrièrewerking wordt mede bepaald door de hoogteligging en wegbegeleidende elementen van een wegvak in combinatie met de mate van onder- of overkruisbaarheid.
Bereikbaarheid	De manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.
BIZA	Ministerie van Binnenlandse Zaken & Koninkrijksrelaties.
EHS	Ecologische Hoofdstructuur.
EZ	Ministerie van Economische Zaken.
FIN	Ministerie van Financiën.
GIS	Geografisch Informatie Systeem.
GVB	Gemeentelijk Vervoers Bedrijf Amsterdam.
KNSF	Koninklijke Nederlandse Springstoffen Fabriek.
LNv	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
MER	Milieu effectrapportage.
MMA	Meest Milieuvriendelijke Alternatief.
OCW	Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.
OTB	Ontwerp-tracébesluit.

PEN	Provinciaal Electriciteitsbedrijf van Noord Holland.
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.
RWS	Rijkswaterstaat.
SAA	Schiphol-Amsterdam-Almere.
Studiegebied	Het gebied waar effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving daarvan. De omvang van het studiegebied kan niet bij voorbaat worden aangegeven. Uit onderzoek in het kader van de Trajectnota/MER zal blijken hoe ver de milieugevolgen van een nieuw tracé zich uitstrekken. Dit kan per milieuaspect verschillen.
TN	Tracénota.
Tracébesluit	Besluit over de maatregelen voor een tracé op grond van de Trajectnota, adviezen en inspraakrondes.
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Woongebied	Woonwijken inclusief alle daarin en daar omheen liggen voorzieningen als tuinen, wegen, paden, parkeervoorzieningen en groen.

Bijlage 3 Recreatieve verbindingen Gaasperdammerweg²

Er zijn dertien fietsroutes die de Gaasperdammerweg in noord zuid richting passeren. Van oost naar west zijn dat:

Naam	Status
Diemberbos	
Stammerdijk	30km weg
Provinciale weg	Hoofdnet, regionale route
Geerdinkhofpad	Hoofdnet, primair net
Gaasperparkpad	Secundair net
Nellesteinpad	Secundair net
Kelbergenpad	Hoofdnet, regionale hoofdroute, primair net
Reigersbospad	Secundair net, recreatieve hoofdfietsroute
Bijlmerpleinpad	Secundair net
Abcouderpad	Hoofdnet, regionale route, primair net
Paasheuvelweg	Secundair net
Holterbergweg	Hoofdnet, regionale route, primair net
Snijdersbergweg	Secundair net

Alle fietspaden worden geflankeerd door voetpaden (dus wandel/looproutes) behalve:

- de Stammerdijk;
- het fietspad langs de Provinciale weg;
- het fietspad langs de Holterbergweg/Muntbergweg;
- het fietspad langs de Tafelbergweg, Snijdersbergweg, Lemelerbergweg.

² Conform opgave van de Deelgemeente Amsterdam Zuid-Oost

Bijlage 4 Onderdoorgangen A6 rondom Almere³

Er zijn 22 onderdoorgangen onder de A6 rondom Almere. Een groot aantal daarvan maken fiets- en voetverbindingen mogelijk. Van zuid naar noord zijn dat:

- Hollandse Brug;
- Zilverstandpoort;
- Pampuspoort;
- Guilmetpoort;
- Kromslootviaduct;
- Dunloppoort;
- Gooise-kant Viaduct;
- Burgerspoort;
- Fontanabrug;
- Noorderbrug;
- Sturmeypoort;
- Kastelenpoort;
- Waterlandseweg;
- Kolthoornpoort;
- Hoge Vaart;
- Leidingstraat;
- Buitenhout Viaduct;
- Buitenhout Zuid;
- Kolibribrug;
- Kernhoofdweg;
- Ibispad;
- Vaartviaduct.

Aanvullende informatie over deze dwarsverbindingen is onder grafisch weergegeven in de publicatie “Onderdoorgangen” uit AA2030 + Atelier Almere.

³ Conform opgave van de werkgroep 'dwarsverbindingen A6' van de gemeente Almere