

Bijlage

# Achtergronddocument Verantwoording Richtlijnen

Hoofdwegverbinding

Schiphol - Amsterdam - Almere



## ***Inhoud***

|                                                                                      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Inleiding                                                                         | 5  |
| 2. Ruimtelijke ontwikkeling, openbaar vervoer en mobiliteitssturende maatregelen     | 7  |
| 2.1 Inleiding                                                                        |    |
| 2.2 Ruimtelijke ontwikkelingen                                                       |    |
| 2.3 Openbaar vervoer en mobiliteitssturende maatregelen                              |    |
| 2.3.1 Verkenning                                                                     |    |
| 2.3.2 Planstudie                                                                     |    |
| 2.4 Conclusie                                                                        |    |
| 3. Verbindingsalternatief (A6/A9)                                                    | 15 |
| 3.1 Inleiding                                                                        |    |
| 3.2 Regionale studie De Uitweg                                                       |    |
| 3.3 Stroomlijnalternatief (A6/A1/A9) en Verbindingsalternatief (A6/A9)               |    |
| 3.3.1 Verkenning                                                                     |    |
| 3.3.2 Planstudie                                                                     |    |
| 4. IJmeerverbinding                                                                  | 18 |
| 4.1 Inleiding                                                                        |    |
| 4.2 Volwaardig alternatief?                                                          |    |
| 4.3 Samenhangende studies                                                            |    |
| 4.4 Conclusie                                                                        |    |
| 5. Inpassingsvarianten                                                               | 24 |
| 5.1 Inleiding                                                                        |    |
| 5.2 Stroomlijnalternatief: tunnel Gaasperdammerweg                                   |    |
| 5.3 Stroomlijnalternatief: tunnel A1                                                 |    |
| 5.4 Verbindingsalternatief (A6/A9): verlengde tunnel onder knooppunt Muiderberg      |    |
| 5.5 Verbindingsalternatief (A6/A9): verlengde tunnel onder Holendrecht en Amstelveen |    |
| Bijlage: herkomsten en bestemmingen                                                  | 29 |



## 1. Inleiding

Welke afwegingen hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) gemaakt bij de Richtlijnen voor de Trajectnota/MER Schiphol-Amsterdam-Almere? Daarover gaat dit document. Een groot aantal burgers, organisaties en medeoverheden heeft inspraakreacties en (bestuurlijke) adviezen gegeven nadat in januari 2005 de Startnotitie hiervoor verscheen. Bij elkaar zijn meer dan 8.000 reacties binnengekomen.

De Richtlijnen zijn een stap op weg naar een oplossing van de verkeer- en vervoerproblemen in dit gebied. Ze zeggen waaraan de zoektocht wettelijk moet voldoen die Rijkswaterstaat onderneemt in de volgende stap: de planstudie.

In februari 2004 bracht de Verkenning Haarlemmermeer-Almere de problematiek, die in het gebied speelt, integraal in beeld. Daarna bracht in april het kabinet de Nota Ruimte uit en in september deel 1 van de Nota Mobiliteit. Rijkswaterstaat bracht in januari 2005 de Startnotitie Hoofdwegverbinding Schiphol – Almere uit. Dat betekende het begin van de officiële Tracé/MER-procedure, de manier van besluitvorming die de Tracéwet voorschrijft en waarin ook de milieueffectrapportage (MER) is opgenomen. Die notitie beschrijft welke oplossingsrichtingen en welke (milieu-)effecten Rijkswaterstaat in de planstudie wil gaan onderzoeken. Op deze Startnotitie kon iedereen in januari 2005 reageren, schriftelijk of mondeling.

De minister heeft sommige reacties en adviezen uit deze inspraak- en adviesronde overgenomen in de Richtlijnen. En andere niet. Dit document legt uit hoe met de belangrijkste aanbevelingen is omgegaan en waarom het rijk in de Richtlijnen het ene advies volgt en het andere afwijst.

Bij het maken van de afwegingen heeft het rijk gelet op de punten die de insprekers belangrijk vinden. Deze thema's komen in dit document aan de orde:

- ruimtelijke ontwikkeling, openbaar vervoer en mobiliteitssturende maatregelen (hoofdstuk 2)
- het Verbindingsalternatief (A6/A9), voorheen A6/A9-alternatief genoemd (hoofdstuk 3)
- de IJmeerverbinding (hoofdstuk 4)
- diverse inpassingsvarianten (hoofdstuk 5)

Om de problemen dichterbij een oplossing te brengen, spelen in de discussie twee wegalternatieven een grote rol: het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief (A6/A9). Beide alternatieven staan globaal weergegeven in de figuren op de volgende pagina.

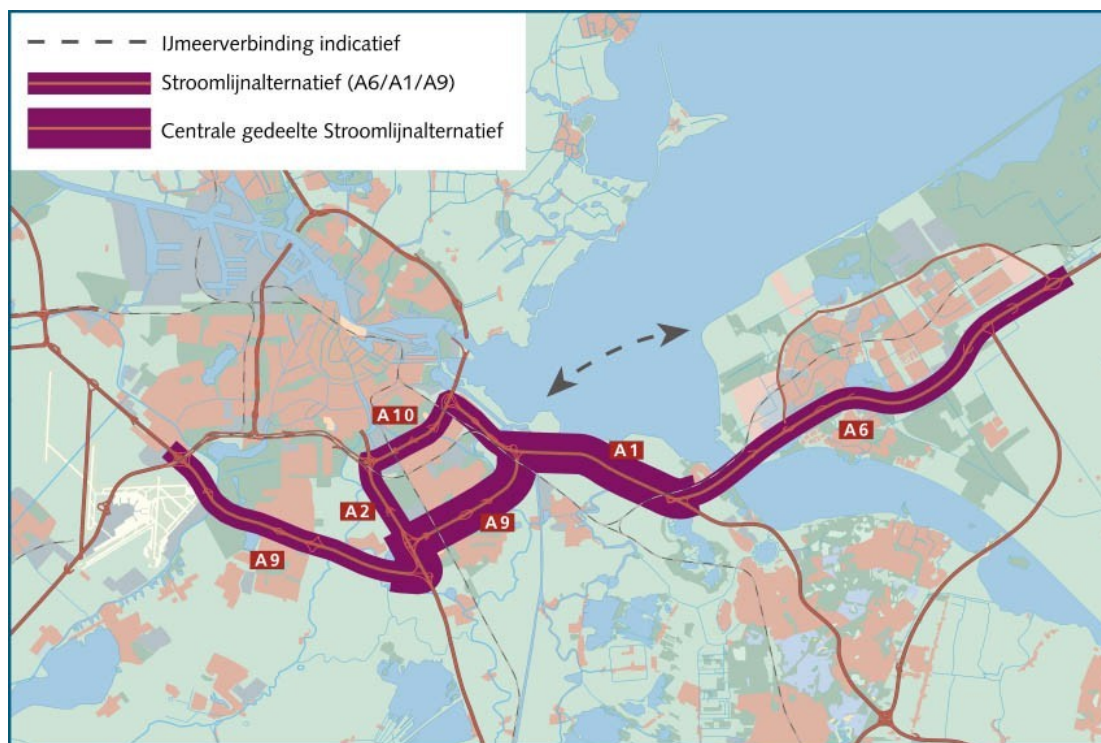
Dit document bevat de verantwoording van de gemaakte keuzes in de Richtlijnen voor de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere en is vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM. De Richtlijnen, en dit achtergronddocument, zijn te vinden op [www.schiphol-almere.nl](http://www.schiphol-almere.nl).

### *MIT Verkenning Haarlemmermeer-Almere*

In dit document wordt vaak gesproken over de Verkenning. Het gaat dan om de Verkenning Haarlemmermeer-Almere die het Ministerie van V&W in februari 2004 heeft uitgebracht. Zo'n verkenning is de eerste stap van het planproces van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). De voorstellen die hieruit rollen krijgen in een aantal gevallen een vervolg in een tracéwet-procedure. Tenminste, wanneer er misschien verbreding of aanleg van nieuwe hoofdinfrastructuur aan de orde is. Bovendien worden alleen oplossingsrichtingen verder onderzocht die een reële oplossing zijn voor de problematiek.

De Verkenning heeft de bereikbaarheidsproblematiek van nu en die van de toekomst onderzocht: in 2010, 2020 en een doorkijk naar 2030. Alle mogelijke oplossingsrichtingen zijn geanalyseerd, zoals het investeren in weg en openbaar vervoer, en het beprijzen van autorijden. De integrale aanpak betekent onder meer dat de weg- én de openbaar vervoerproblematiek is geanalyseerd, in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen.

De rapportage Verkenning Haarlemmermeer-Almere (februari 2004) is te vinden op [www.schiphol-almere.nl](http://www.schiphol-almere.nl) en opvraagbaar bij het Ministerie van V&W.



Stroomlijnalternatief (A6/A1/A9)



Verbindingsalternatief (A6/A9)

## 2. Ruimtelijke ontwikkeling, openbaar vervoer en mobiliteitsturende maatregelen

### 2.1 Inleiding

Enkele honderden insprekers pleiten voor het ontwikkelen van woon- en werklocaties op plaatsen waar de toename van de mobiliteitsbehoefte beperkt blijft. Daarnaast is veel gevraagd om openbaar vervoer (OV) en mobiliteitssturende maatregelen, gericht op het beperken van het autogebruik. Neem deze voorstellen mee in de studie, bepleiten zij. De Startnotitie zegt dat de planstudie zich straks uitsluitend richt op meer weggapaciteit in de corridor Schiphol – Amsterdam - Almere.

We gaan eerst in op het kabinetsbeleid voor ruimtelijke ordening en mobiliteit, inclusief dat voor het noordelijke deel van de Randstad (de Noordvleugel). Vervolgens lichten we de conclusies toe uit de Verkenning die hierop betrekking hebben. En geven we aan hoe de planstudie om zal gaan met de resultaten van de inspraak.

### 2.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

In de *Nota Ruimte* (PKB deel 3)<sup>1</sup> en de *Nota Mobiliteit* (deel 1)<sup>2</sup> heeft het kabinet haar visie en haar doelen neergelegd. Het beleid wordt bepaald tot 2020, een vooruitzicht op de periode 2020-2030 wordt gegeven

#### *Nota Ruimte*

De *Nota Ruimte* wil ruimte scheppen voor de functies die hierom vragen. En dat binnen het beperkte oppervlak van Nederland. Het gaat om vier algemene doelen: het versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland, het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden. En, tot slot, om borging van de veiligheid.

De Randstad, als belangrijkste economische motor, kent complexe ruimtelijke en bestuurlijke opgaven. De ruimtedruk is hoog en tal van functies strijden om de ruimte. Om de internationale positie te versterken kunnen de mainports, waaronder Schiphol, zich binnen de vastgestelde wettelijke milieukaders verder ontwikkelen. Nieuwe verstedelijking wordt zo gepland, zegt de regering, dat het de ontwikkelingsmogelijkheden van de mainports niet onnodig beperkt.

De *Nota Ruimte* gaat verder onder andere in op het nationale beleid voor natuur en landschap (gericht op bescherming, instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden) het woon- en leefmilieu (gericht op het opheffen en voorkomen van knelpunten op het gebied van geluid, lucht en externe veiligheid) en het water.

#### *Nota Mobiliteit*

De *Nota Mobiliteit* werkt de uitgangspunten van de *Nota Ruimte* nader uit. Het versterken van de economische structuur vereist goed functionerende infrastructuurnetwerken. Het rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. Door demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Voor deze groei wordt, vanwege het maatschappelijke en economisch belang, ruimte geboden binnen de wettelijke en

---

<sup>1</sup> De *Nota Ruimte* is te vinden op [www.minvrom.nl](http://www.minvrom.nl)

<sup>2</sup> De *Nota Mobiliteit* is te vinden op [www.notamobiliteit.nl](http://www.notamobiliteit.nl) en opvraagbaar via postbus 51 Infolijn: 0800-8051

maatschappelijke kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving. Naast het mogelijk maken van groei van verkeer en vervoer streeft het kabinet naar betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur en naar acceptabele reistijden. Nationale, regionale en lokale netwerken hangen met elkaar samen. Daarom is een integrale netwerkbenadering noodzakelijk, stelt de Nota. Andere relevante steekwoorden uit de Nota Mobiliteit zijn:

- openbaar vervoer: kracht benutten;
- prijzen noodzakelijk (andere manier van betalen voor het gebruik van de weg);
- decentraal wat kan, centraal wat moet;
- kwaliteit leefomgeving verbeteren;
- meer publiek-private samenwerking.

### *Programma Noordvleugel*

Het kabinet ontwikkelt voor de Noordvleugel een programma om de ruimtelijk-economische ontwikkeling te stimuleren en ook de woningbouwopgave uit te voeren. Dat gebeurt in combinatie met betere bereikbaarheid en behoud en ontwikkeling van waardevolle gebieden. Voor grote projecten, die met elkaar samenhangen, geldt een gecoördineerde besluitvorming en uitvoering. In 2006 vallen besluiten over betere infrastructuur, gekoppeld aan nieuwe verstedelijkingslocaties. Dit programma gaat dus over het halen van de doelstellingen uit de Nota Ruimte in brede zin, terwijl de planstudie naar de weginfrastructuur één onderdeel realiseert om deze integrale doelen te bereiken, namelijk het uitbreiden van wegcapaciteit voor een betere bereikbaarheid.

### *Wonen en werken in de Noordvleugel*

Tussen 2010 en 2030 moet de Randstad rekening houden met een vraag naar 360.000 tot 440.000 extra woningen, zegt de Nota Ruimte. In de Noordvleugel is de vraag naar woningbouwlocaties groot, terwijl zich hier ook de grootste economische dynamiek en diversiteit voordoet. Zoals op en rond Schiphol. Omdat de zoekruimte voor nieuwe woongebieden in de Noordvleugel beperkt is, moet de ruimte voor verstedelijking vooral worden gevonden in het gebied Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere. Het streven is om veertig procent van het totale uitbreidingsprogramma aan woningen in bestaand stedelijk gebied te realiseren. Amsterdam wil 50.000 woningen binnenstedelijk bouwen. In de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer en omstreken zoeken overheden hard naar mogelijkheden voor 10.000 tot 20.000 woningen, te bouwen in de Haarlemmermeer. Bouwen in en rond Amsterdam, nabij veel werkgelegenheid, beperkt de (auto)mobiliteit. Maar de vraag is zo groot dat elders aan de slag gaan, zoals in Almere, onvermijdelijk zal zijn. Hoe groot deze uitbreiding zal moeten zijn, hangt onder meer af van de economische ontwikkeling en de totale woningbouwbehoefte. En van de vraag of Amsterdam erin zal slagen haar grote ambitie voor binnenstedelijk bouwen waar te maken. Voorlopig kiest het kabinet voor een extra 40.000 woningen in Almere tussen 2010 en 2030. Uiterlijk 2006 kijkt de regering of dit uitgangspunt bijstelling verdient.

Ook het dichterbij brengen van werk naar de beroepsbevolking kan een bijdrage leveren aan het beperken van de mobiliteit. Extra banen scheppen in Almere biedt meer huidige en toekomstige inwoners daar de kans in hun eigen woonplaats te werken. De gemeenten spannen zich in om bedrijven te stimuleren zich te vestigen in Almere, hoewel de mogelijkheden om hierin te sturen beperkt zijn. De planstudie gaat uit van een flinke banengroei in Almere: van 37.000 arbeidsplaatsen in 2000 naar 98.000 arbeidsplaatsen in 2020. Er komen dan in die periode meer banen bij dan inwoners.

Dit zal echter niet per definitie leiden tot minder mobiliteit. Want werknemers van een verplaatst bedrijf verhuizen niet altijd mee, tweeverdieners vestigen zich soms juist tussen de werklocaties van beide gezinsleden in.

## 2.3 Openbaar vervoer en mobiliteitssturende maatregelen

### 2.3.1 Verkenning

#### *Wat is onderzocht?*

Een aantal insprekers heeft gevraagd om alternatieven die het autogebruik beperken. De Verkenning heeft zich de vraag gesteld: zijn er straks capaciteitsknelpunten op het spoor en op de weg, wanneer alle nu geplande investeringen zijn uitgevoerd?<sup>3</sup> In de Verkenning is nagegaan of extra openbaar vervoer en andere mobiliteitssturende maatregelen soelaas bieden voor de problemen op de weg. Onderzocht is het effect van een maatregelpakket met onder meer grote investeringen in OV (> 5 miljard euro). Met bijvoorbeeld 6 snel- en 6 stoptreinen per uur tussen Almere en Amsterdam (iedere 5 minuten een trein) én een nieuwe openbaar vervoerverbinding via het IJmeer. Ook is de uitwisseling tussen het weg- en het OV-gebruik geanalyseerd. Daarnaast zijn de kansen verkend dat de congestie op de weg vermindert door maatregelen als het beprijzen van autorijden. Hierbij zijn twee verschillende varianten onderzocht: een cordonheffing rond Amsterdam en een congestieheffing per kilometer.<sup>4</sup>

#### *Conclusies*

De belangrijkste conclusies<sup>5</sup> zijn:

1. Het openbaar vervoer is erg belangrijk voor de bereikbaarheid van het gebied. Zo neemt 50% van alle reizigers tussen Almere en Amsterdam tijdens de spits het OV. Ook andere maatregelen die de drukte op de weg verminderen zijn belangrijk: meer werk in Almere, telewerken, spreiding van werktijden, etc.
2. Mobiliteitssturende maatregelen, zoals het beprijzen van het autoverkeer en vervoersmanagement, kunnen de vraag naar wegcapaciteit beperken met maximaal 10% tot 20%. Met name het beprijzen blijkt effectief; al is de mate waarin afhankelijk van de vorm. Deze maatregelen leveren een belangrijke bijdrage aan de aanpak van het fileprobleem, maar zijn nog steeds onvoldoende om grote knelpunten op de weg te voorkomen.<sup>6</sup>
3. De toekomstige capaciteit van het openbaar vervoer (4 snel- en 4 stoptreinen per uur per richting tussen Almere en Amsterdam) is voldoende om de groeiende vraag op te vangen, mits de geplande maatregelen<sup>7</sup> worden uitgevoerd. (zie Kader 'Knelpunten in het OV').

Er zijn en worden ook veel OV-projecten gerealiseerd, bijvoorbeeld:

- de Zuidtangent, de vrije busbaan tussen Haarlem-Schiphol-Amsterdam Zuidoost;
- doorstromingsmaatregelen voor de bussen tussen Almere en Amsterdam (er rijden 23 bussen per uur van Almere naar Amsterdam in de spits)
- maatregelen om de betrouwbaarheid van het bestaande spoor te vergroten (treinen meer op tijd laten rijden)

---

<sup>3</sup> zie hoofdstuk 3, Probleemanalyse uit Verkenning Haarlemmermeer-Almere en §3.4 voor veronderstelde weg- en OV-capaciteit

<sup>4</sup> zie hoofdstuk 4, Oplossingsrichtingen uit Verkenning Haarlemmermeer-Almere

<sup>5</sup> zie Hoofdconclusies, §3.8 en §4.11 uit Verkenning Haarlemmermeer-Almere

<sup>6</sup> Deze conclusie wordt gedeeld door het regionale samenwerkingsverband van De Uitweg, zie het Manifest Uitweg september 2003

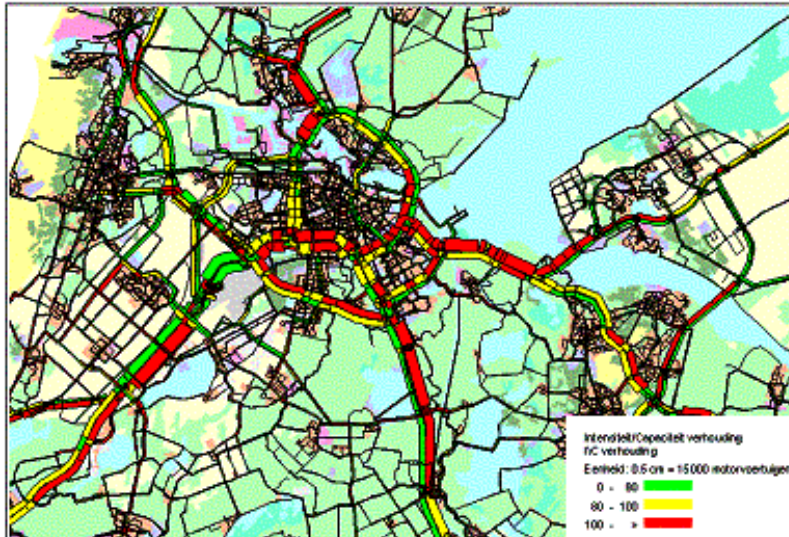
<sup>7</sup> Dit betreft het Herstelplan Spoor en de RegioNet-maatregelen. De belangrijkste infrastructurele maatregelen die hiertoe moeten zijn uitgevoerd: het beter benutten van de Schipholtunnel, perronverlenging Zuidas en het dichthouden van de Vecht-spoorbrug in de spits.

- het beter benutten van het bestaande spoor (grotere capaciteit), zodat meer treinen kunnen rijden
  - nieuwe stations, zoals Almere Oostvaarders
  - capaciteitsuitbreiding van station Amsterdam Zuid/WTC, Amsterdam CS, spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht, etc.
4. Extra openbaar vervoercapaciteit bieden boven op wat reeds is ingepland, blijkt slechts zeer beperkt effect te hebben op de files. Het leidt er in beperkte mate toe dat weggebruikers de auto inruilen voor het OV. Wel reizen de openbaar vervoergebruikers comfortabeler bij een extra toename van de capaciteit. (Zie Kader 'Knelpunten in het OV').

Op basis van de Verkenning is geconcludeerd dat goed OV en mobiliteitssturende maatregelen, zoals prijsbeleid, noodzakelijk zijn om de bereikbaarheid op peil te houden. Deze maatregelen zijn helaas niet voldoende om uitbreiding van de weg te voorkomen. De planstudie richt zich primair op het oplossen van de knelpunten op de weg, zoals uitbreiding van de wegcapaciteit. Maar de studie houdt ook rekening met andere maatregelen die de mobiliteitsproblemen aanpakken.

### *Knelpunten op de weg (uit §3.5 Verkenning)*

In de Verkenning is de verkeers- en vervoersproblematiek nu en in de toekomst onderzocht. Voor het kunnen analyseren van de problemen is voor de signalering van knelpunten op de weg een figuur gemaakt die de verhouding tussen intensiteit (vraag) en capaciteit (aanbod) op een bepaald wegvak weergeeft. Deze figuur geeft de te verwachte situatie in 2020, conform het zogenaamde Vijfde Nota-alternatief (met woningbouw in o.a. Almere) en uitvoering van de geplande maatregelen (de meest waarschijnlijke ontwikkelingen en plannen).



**Figuur I/C-plot Vijfde Nota alternatief 2020, ochtendspits**

Tijdens het gemiddelde ochtendspitsuur in 2020 kennen vrijwel alle hoofdwegen in de corridor knelpunten richting Amsterdam. Zowel op de A1 en A6 vanuit de richting Almere en de Gooi- en Vechtstreek, de A2 vanuit Utrecht als de A4 vanuit de richting Leiden (tot Schiphol). De verkeersdruk is het grootst op de A6 Hollandse brug. Op de A1 treedt ook in de tegenspitsrichting filevorming op.

Aan de zuidkant van Amsterdam vormen zowel de A9 als de Ring A10 een knelpunt. Op de A9 Gaasperdammerweg in de richting van de A2 overschrijdt de intensiteit de capaciteit en tussen de knooppunten Holendrecht en Badhoevedorp worden capaciteitsgrenzen benaderd of overschreden. Op Ring A10 Zuid en Oost (tussen knooppunten Watergraafsmeer en De Nieuwe Meer) is een knelpunt.

Duidelijk is dat de aangeboden capaciteit op het merendeel van het hoofdwegenet in de corridor ontoereikend is om de berekende verkeersbelasting te kunnen verwerken.

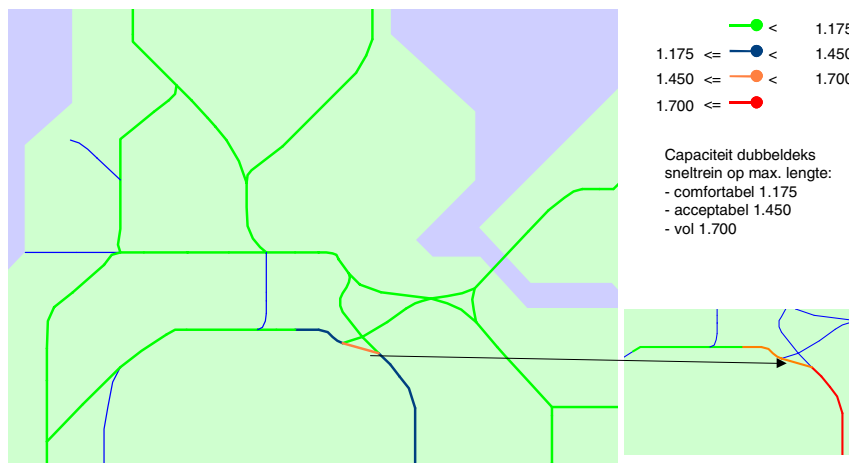
De files op de hoofdwegen leiden ertoe dat het autoverkeer, waar mogelijk, alternatieve routes via het onderliggende wegennet gebruikt. Bijvoorbeeld de N 236 via Weesp. In het oostelijke deel van de corridor (Almere-Amsterdam) zijn echter geen provinciale wegen aanwezig die een rol kunnen vervullen als alternatief voor het hoofdwegenet.

### *Knelpunten in het OV (uit §3.5.1 Verkenning)*

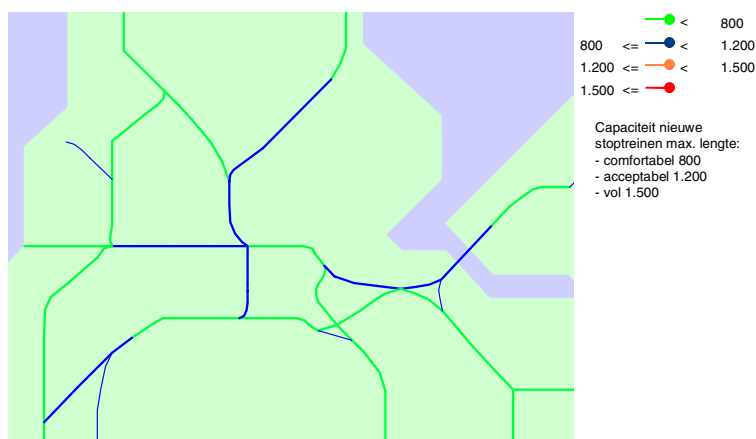
De modelberekeningen die voor de Verkenning zijn gemaakt, laten zien dat in de referentiesituatie 2020 in de ochtendspits de vraag, uitgedrukt in het aantal OV-reizigerskilometers, stijgt met 123% (ten opzichte van 2002). De trajecten met de grootste stijging van het aantal reizen zijn Almere-Weesp (196%) en Amsterdam Zuid/WTC-Schiphol (198%).

Het verwachte aantal reizen in 2020 is afgezet tegenover de beschikbare capaciteit in de trein (de zogenaamde capaciteitstoets). De figuren geven het resultaat weer voor de stop- en sneltreinen. In kleuren is aangegeven op welke trajecten op het spoorwegennet er knelpunten optreden (rood/oranje). Uit de capaciteitstoets voor de sneltreinen volgt dat alleen op het traject tussen Utrecht en Amsterdam-Zuid/WTC een vervoersknelpunt optreedt. Uit de capaciteitstoets van de stoptreinen blijkt dat hier geen knelpunt optreedt.

Capaciteitstoets sneltreinen



Capaciteitstoets stoptreinen



### 2.3.2 Planstudie

De Commissie MER adviseert een onderscheid te maken tussen een referentie-alternatief en een nulalternatief, in tegenstelling tot de Startnotitie. Daar staat een nulalternatief gelijk aan de referentiesituatie en de meest waarschijnlijke ontwikkelingen en plannen voor onder andere OV en mobiliteitssturende maatregelen worden meegenomen (de autonome ontwikkeling genoemd). Het referentie-alternatief is in de ogen van de Commissie MER de autonome ontwikkeling, waarbij het vaststaand beleid verondersteld wordt te zijn uitgevoerd. In een Nulalternatief kunnen aanvullende, reële beleidsmaatregelen worden opgenomen die de omvang van de knelpunten verminderen, uitgezonderd de aanleg of verbreding van wegen.

Heeft dit onderscheid meerwaarde voor de planstudie? De conclusie van het rijk is dat bijna alle reële maatregelen reeds onderdeel zijn van de referentiesituatie, uitgezonderd het beprijzen.

Uitgangspunt is dat in 2020 de geplande uitbreidingen van de weginfrastructuur en railinfrastructuur zijn gerealiseerd en reële beleidsmaatregelen zijn uitgevoerd. De uitbreidingen staan aangegeven in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT)<sup>8</sup> en de overige maatregelen zijn een vertaling van het beleid uit de Nota Mobiliteit. Het rijk en de regionale overheden werken aan de realisatie van deze uitbreidingen en maatregelen. Bijvoorbeeld:

- Groei werkgelegenheid Almere (98.000 arbeidsplaatsen in 2020)
- Groot aantal benuttingsmaatregelen (gebruik vluchstrook)
- MIT 0/1-projecten (aanleg 2<sup>e</sup> Coentunnel en Westrandweg, uitbreiden capaciteit A2 Amsterdam-Utrecht)
- Realisatie OV-projecten (Zuidtangent-oost, IJtram, Regionet, 2<sup>e</sup> fase herstelplan spoor, vergroten capaciteit Zuidas, etc. )
- Parkeerbeleid (uitbreiding van het areaal van betaald parkeren, verhoging van parkeerkosten en parkeernormering)
- Goederenvervoerbeleid (reductie van de groei van het vrachtverkeer als gevolg van maatregelen)
- Fietsbeleid (reistijdwinsten op de wat langere fietsverplaatsingen)

Extra OV- en beleidsmaatregelen boven op deze maatregelen dragen slechts zeer beperkt bij aan het oplossen van het probleem op de weg. Dit geldt echter niet voor beprijzen<sup>9</sup>. Daarom wordt een extra alternatief toegevoegd aan de studie: het Nulplusalternatief.

#### *Nulplusalternatief toegevoegd*

Dit alternatief gaat uit van het beprijzen van het autoverkeer naar gebruik. Uitgangspunt is een gedifferentieerde kilometerheffing: het betalen van een nog vast te stellen bedrag per kilometer, naar tijd en naar plaats. Daarbij wordt methodisch zo veel mogelijk aangesloten bij de voorstellen van het kabinet n.a.v. analyses die voor de commissie Nouwen zijn uitgewerkt. De invoering van een vorm van beprijzen in de toekomst hangt af van de politieke besluitvorming hierover.

Het meenemen van dit alternatief maakt (nogmaals) inzichtelijk welk effect het beprijzen heeft op de problemen. Onderzocht zal worden of er sprake is van een substantiële substitutie vanuit de auto naar het OV. Ook een combinatie van beprijzen en uitbreiding van weginfrastructuur (beide tracé-alternatieven) wordt in de planstudie onderzocht.

#### *Zuiderzeelijn/IJmeerverbinding als scenario*

Een mogelijke nieuwe snelle openbaar vervoerverbinding tussen de Noordvleugel van de Randstad en Noord-Nederland wordt onderzocht in het Zuiderzeelijnproject. Het basistracé van de Zuiderzeelijn loopt via de Hollandse brug. Een ander mogelijk tracé loopt via het IJmeer.

<sup>8</sup> Zie ook bladzijde 45 van de Startnotitie hoofdwegverbinding Schiphol-Almere.

<sup>9</sup> Zie §4.5 uit Verkenning Haarlemmermeer-Almere

Daarnaast voeren de regionale overheden een verkenning uit naar een regionale IJmeerverbinding, gekoppeld aan de stedelijke ontwikkeling van Almere-west (Pampus). Voor de situatie met en die zonder de nieuwe verbinding via het IJmeer wordt het Verbindingsalternatief (A6/A9) en het Stroomlijnalternatief onderzocht. Hoofdstuk 4 gaat hierop nader in.

#### 2.4 Conclusie

De planstudie neemt een OV-alternatief niet mee als een volwaardig scenario. De effectbeschrijving houdt wel rekening met de investeringen van het MIT. Ook de invloed van beprijzen van autorijden komen in beeld: als aparte maatregel in het Nulplusalternatief én als maatregel in combinatie met het verbindingsalternatief en het stroomlijnalternatief. De Verkenning heeft aangegeven dat de problemen op de weg tussen Schiphol, Amsterdam en Almere aanzienlijk zijn en blijven, ook bij het hanteren van andere uitgangspunten (andere ruimtelijke scenario's bijvoorbeeld) of het nemen van vergaande andere maatregelen zoals forse investeringen in extra openbaar vervoer. Nut en noodzaak van uitbreiding van de wegcapaciteit is daarmee aangetoond, de planstudie richt zich daarom primair hierop.

### **3. Verbindingsalternatief (A6/A9)**

#### **3.1 Inleiding**

De Startnotitie kondigt twee hoofdrichtingen aan voor de nader te bepalen uitbreiding van wegcapaciteit tussen Schiphol, Amsterdam en Almere:

- het uitbreiden en stroomlijnen van de bestaande snelwegen A6, A1 en A9, het zogenaamde stroomlijnalternatief;
- een nieuwe wegverbinding tussen A6 en A9, het Verbindingsalternatief A6/A9.

Het grootste deel van de inspraakreacties heeft betrekking op het Verbindingsalternatief (A6/A9). Ruim tweederde van de insprekers is hier tegen omdat, zo voeren ze aan, de nieuwe weg ten koste zal gaan van het Gein en van de Vechtstreek: een fraai gebied met grote cultuurhistorische, recreatieve en landschappelijke waarden.

In hun manifest de Uitweg hebben een groot aantal regionale partijen in 2003 hun voorkeur uitgesproken voor het stroomlijnalternatief. In de afgelopen decennia is een verbindingsalternatief (A6/A9) diverse malen verworpen. Dat de rijksoverheid desondanks de nieuwe verbinding in de planstudie betreft, heeft geleid tot veel onbegrip, wantrouwen en verzet.

#### **3.2 Regionale studie De Uitweg**

In september 2003 hebben regionale overheden en maatschappelijke organisaties zich in het project De Uitweg gezamenlijk uitgesproken voor een breed pakket aan maatregelen die de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid verbeteren. De maatregelen kosten circa zeven miljard euro, bestemd voor weg, spoor, natuur en landschap. Hun voorkeur voor dit pakket, inclusief het Stroomlijnalternatief, ging uit van stringente voorwaarden: een goede inpassing van de Gaasperdammerweg en minder overlast in Amsterdam Zuidoost.

Of aan de voorwaarden van de Uitweg kan worden voldaan is op voorhand niet duidelijk. Binnen dit initiatief zijn geen onderzoeken gedaan naar de gevolgen van verschillende alternatieven en varianten op bijvoorbeeld de luchtkwaliteit, geluidhinder of waterhuishouding. Vijf van de tien partners in de Uitweg zien een nieuwe verbinding A6/A9 als een terugvaloptie. Zij pleiten ervoor de A6/A9 in de planstudie mee te nemen.

Het rijk deelt de analyse van de Uitweg dat de mobiliteitsproblemen tussen Amsterdam en Almere om een pakket aan maatregelen vraagt, zoals beprijzen, investeringen in openbaar vervoer en het dichterbij elkaar brengen van wonen en werken. De meeste elementen uit de Uitweg wordt dan ook betrokken bij de planstudie. Zo wordt er rekening gehouden met de reeds geplande uitbreiding van het openbaar vervoer en het wegennet. En met de mogelijkheden, al zijn het heel beperkte, voor sturing van bedrijvigheid richting Almere. Verder neemt de planstudie de effecten van prijsbeleid voor beide alternatieven mee. (Zie ook hoofdstuk 2). De Uitwegpartijen hebben geconcludeerd dat ondanks al deze maatregelen capaciteitsvergroting van de weginfrastructuur onvermijdelijk is.

### 3.3 Stroomlijnalternatief (A6/A1/A9) en Verbindingsalternatief (A6/A9)

#### 3.3.1 Verkenning

In de Verkenning zijn conform het project de Uitweg een drietal tracé-opties globaal onderzocht: Stroomlijn-, A6/A9- en IJmeer-tracé<sup>10</sup>. Onderdelen van de verkenning waren een verkenning van de milieu-effecten<sup>11</sup> en een grove inschatting van de kosten. Op het IJmeertracé gaat Hoofdstuk 4 nader in.

Deze tracé-alternatieven sluiten aan op de problemen (zie ook de bijlage over herkomsten en bestemmingen van het autoverkeer) en zullen goed worden gebruikt door automobilisten. Voor alle opties geldt dat uitbreiding van de capaciteit leidt tot meer verkeer, ook op de aansluitende wegvakken en knooppunten. Om te voorkomen dat files verschuiven naar andere delen van het wegennet is het noodzakelijk ook daar de capaciteit uit te breiden (de A9 tussen Holendrecht en Badhoevedorp, A2 bij Ouderkerk, A1 bij Diemen, A10-oost en de knooppunten Muiderberg, Diemen en Holendrecht).

Voordeel van een nieuwe verbinding A6/A9 ten opzichte van het uitbreiden van de bestaande A1/A9 is dat deze optie een verbinding toevoegt aan het netwerk en daardoor het netwerk robuuster en betrouwbaarder maakt.

De effecten op natuur en milieu zijn sterk afhankelijk van de inpassing: bovengronds of ondergronds.

Het A6/A9-tracé gaat langs het Naardermeer, maar niet door dit Vogel- en Habitatrichtlijn-gebied. De belangrijkste te verwachten externe effecten van een A6/A9 als tunnel, aansluitend op knooppunt Muiderberg (A6/A1), zijn:

- o toename geluidsbelasting, met als gevolg een verdere toename van de verstoring van natuurwaarden in de omgeving van het Naardermeer (Vogelrichtlijngebied)
- o een doorsnijding van de te realiseren robuuste ecologische verbinding tussen het IJmeer en het Naardermeer en daarmee een verdere versnippering van de Natura 2000 en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)
- o een verlies van weidehabitats (Geingebied, Keverdijkpolder, Aetsveldse polder) en aantasting van openheid van het landschap bij de tunnelmonden.

Effecten van (de aanleg van) een tunnel op de oppervlaktewatersystemen en de grondwaterstromingen zullen naar verwachting beperkt zijn.

De natuur- en milieueffecten van een bovengrondse A6/A9 zijn uiteraard omvangrijker. De bovengenoemde effecten ter hoogte van de tunnelmonden doen zich over de gehele lengte van het tracé voor.

Juridisch gezien worden de realisatiemogelijkheden van een A6/A9 in belangrijke mate bepaald door het beschermingsregime van de Europese Habitat- en Vogelrichtlijnen en het Structuurschema Groene Ruimte.

Ook de externe effecten van uitbreiding van de A9 Gaasperdammerweg (Stroomlijnalternatief) zijn globaal onderzocht. Belangrijkste nadeel is de toename van de geluidsbelasting en emissies (de weg loopt door bebouwd gebied). Maatregelen om negatieve effecten te neutraliseren zijn kostbaar.

De meest bepalende wet- en regelgeving met betrekking tot de mogelijkheden voor uitvoering van de alternatieven voor de Gaasperdammerweg zijn de Wet Geluidhinder en het Besluit luchtkwaliteit.

---

<sup>10</sup> zie hoofdstuk 5 uit Verkenning Haarlemmermeer-Almere

<sup>11</sup> zie Verkenning milieueffecten Corridor Haarlemmermeer-Almere, Witteveen+Bos, november 2003

### 3.3.2 Planstudie

De meningen over het verder onderzoeken van het verbindingsalternatief (A6/A9) lopen uiteen. Er is veel tegenstand. Maar ook willen een aantal regionale overheden en het bedrijfsleven deze optie, al dan niet voorlopig, op de agenda houden. Verder zijn er ook tegenstanders van het stroomlijnalternatief, veelal omwonenden aan het bestaande tracé. Bijna een kwart van de insprekers pleit voor het Verbindingsalternatief (A6/A9), maar dan uitgevoerd als tunnel.

Het Verbindingsalternatief A6/A9 en het Stroomlijnalternatief: allebei worden ze in de planstudie beschouwd als reëel alternatief: reëel in de zin van technisch haalbaar en als bijdrage aan het oplossen van de problemen. Of de concrete realisatie voor alle alternatieven en varianten een reële optie is, hangt af van het kunnen voldoen aan alle wettelijke regelingen en eisen, hetgeen nog niet voor alle alternatieven en varianten nu al is te concluderen.

Elke betrokken partij kan de politieke wenselijkheid anders invullen; mede op basis van onderzoek dat wordt verricht naar maatschappelijk draagvlak.

Het rijk kiest er daarom voor allebei de alternatieven voorlopig mee te nemen in de planstudie. Er zitten verschillende nuances in de opvattingen en momenteel is er onvoldoende feitelijke informatie om het Verbindingsalternatief te laten afvallen. Verschillende inpassingsvarianten worden bestudeerd, zoals een tunnel of een verdiepte ligging van de Gaasperdammerweg, die deels tegemoet komen aan de bezwaren.

#### *PKB-status nieuwe verbinding A6/A9*

Het feitelijke beleid dat nu geldt is het Structuurschema Verkeer en Vervoer II uit 1990. De A6/A9-verbinding heeft nu dan ook geen wettelijke PKB-status. Het nieuwe kabinetsbeleid is verwoord in de Nota Mobiliteit (PKB deel 1) en de Nota Ruimte (PKB deel 3) waarbij de Nota Mobiliteit de planstudie Schiphol-Almere en de mogelijke verbinding A6/A9 noemt. Over de resultaten van de planstudie kan pas een besluit kan worden genomen, wanneer het parlement de Nota Mobiliteit heeft vastgesteld, naar verwachting over ongeveer één jaar. Ook planstudie plus de besluitvormingsprocedure daarover zullen enige jaren in beslag nemen. Maar omdat het probleem voor 2010 al te urgent zal zijn geworden, wil de regering de planstudie parallel laten lopen met de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte. Het in studie nemen van het stroomlijn- en het verbindingsalternatief A6/A9 is daar niet strijdig mee.

## 4. IJmeerverbinding

### 4.1 Inleiding

Een nieuwe verbinding tussen Almere-west en Amsterdam-oost zou kunnen lopen via het IJmeer. De Startnotitie noemt daarom een IJmeerverbinding als optie die binnen het Zuiderzeelijnproject wordt meegenomen. Het gaat om extra openbaar vervoer, eventueel gekoppeld aan een regionale weg. De planstudie zal rekening houden met de mogelijke komst hiervan, die echter valt onder een andere procedure.

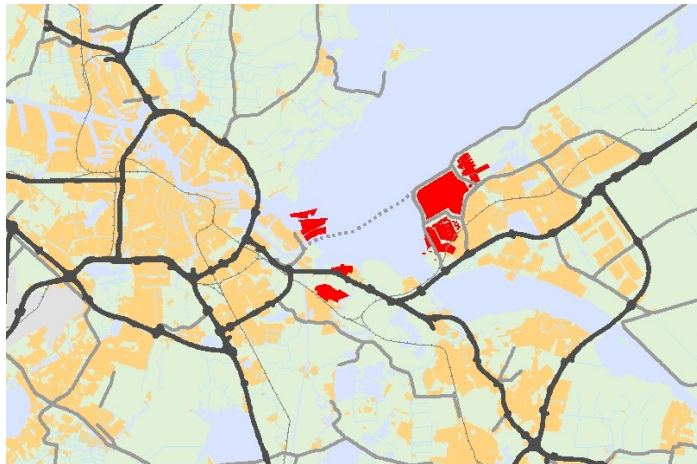
Bijna een kwart van de insprekers pleit voor de aanleg van een IJmeerverbinding en zegt: neem dit mee in de planstudie. Ook de commissie voor de milieueffect-rapportage (MER) adviseert het IJmeeralternatief als een volwaardig, en op zichzelf staand, alternatief mee te nemen. Daarnaast heeft de inspraak ook geluiden tégen de aanleg van een verbinding via het IJmeer opgeleverd: inwoners van Diemen en IJburg en diverse natuur&milieu-organisaties.

Door de vele inspraakreacties is het opnemen van een volwaardig IJmeeralternatief in de planstudie opnieuw overwogen. Hiertoe is ook een discussiebijeenkomst georganiseerd met maatschappelijke organisaties, bewonersorganisaties en regionale overheden.

### 4.2 Volwaardig alternatief?

#### *IJmeerverbinding en Pampus*

Een nieuwe verbinding door het IJmeer verbindt Almere-West rechtstreeks met Amsterdam-oost. De regionale overheden vinden een IJmeerverbinding cruciaal voor de ontwikkeling van een groot Almere, inclusief de grootstedelijke ontwikkeling aan de westzijde van Almere (Pampus).



Figuur 1  
IJmeerverbinding verbindt Almere  
Pampus met Amsterdam

Een IJmeerverbinding past echter duidelijk minder bij een ontwikkeling van Almere aan de oostzijde (Hout, Spiegelhout, Overgooi).

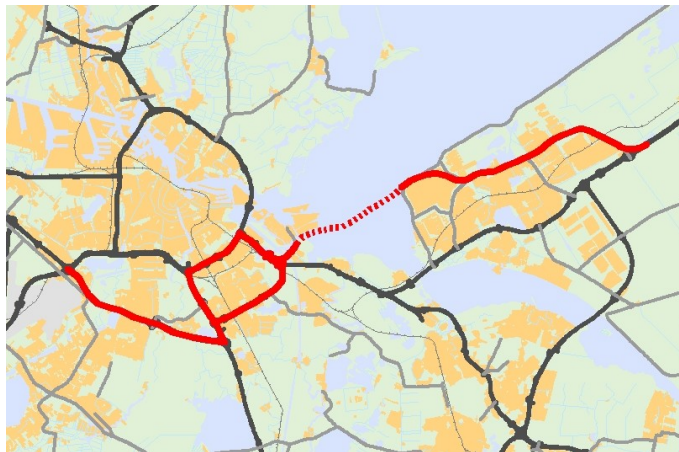
Het gaat de regio in eerste instantie om een hoogwaardige OV-verbinding. Een eventuele OV-verbinding via het IJmeer biedt de mogelijkheid daar een weg aan te koppelen die deels gebruik maakt van de OV-infrastructuur. De gemeente Amsterdam heeft bij de inrichting van IJburg

rekening gehouden met een OV-verbinding, niet met een wegverbinding. De IJmeerweg zou dan ook afbuigen langs IJburg en aansluiten op de A1 (ter hoogte bij knooppunt Diemen).<sup>12</sup>

### *Alleen IJmeerweg niet genoeg*

Relatief veel verkeer op de A6/A1-corridor rijdt in de ochtend van Almere naar Amsterdam. De capaciteit van de weg schiet tekort om het huidige en het toekomstige autoverkeer op te vangen. In 2020 ontstaat zonder verdere wegbuitbreiding zware overbelasting van de weg, met onacceptabel lange reistijden.

Een IJmeerweg kan bijdragen tegen het fileprobleem. Voor een deel van het verkeer tussen Almere en Amsterdam biedt een IJmeerweg een alternatieve route (relatie Amsterdam ↔ Almere-west). Een IJmeerweg sluit dan ook aan op de problemen. Uit de Verkenning blijkt dat alléén een IJmeerweg tussen Almere en Amsterdam onvoldoende oplossing biedt voor alle problemen op de weg. Ook met een IJmeerweg is uitbreiding van rijkswegen noodzakelijk. Voor het extra autoverkeer vanaf de IJmeerweg is het bijvoorbeeld ook nodig extra rijstroken op de A1 bij Diemen en de A9 Gaasperdammerweg aan te leggen. Een IJmeerweg alleen is dus geen volwaardig alternatief voor het Stroomlijnalternatief of het Verbindingsalternatief (A6/A9).



Figuur 2  
Met IJmeerweg ook uitbreiding  
rijkswegen noodzakelijk

Een “volwaardig” IJmeeralternatief betekent de aanleg van een IJmeerweg, maar ook nog:

- uitbreiding van de A9 Gaasperdammerweg en A9 Holendrecht-Badhoevedorp
- uitbreiding van de A1 bij Diemen en de A10-oost
- uitbreiding van de Hoge ring Almere

Daarmee is een volwaardig IJmeeralternatief grotendeels gelijk aan het Stroomlijnalternatief omdat ten westen van Diemen beide alternatieven dezelfde soort uitbreidingen vereist.

Een volwaardig IJmeeralternatief zou betekenen dat de IJmeerweg en de Hoge ring van Almere zo fors in capaciteit moeten worden uitgebreid, dat uitbreiding van de A1 langs Muiden en de A6 (inclusief Hollandse brug) niet noodzakelijk is. Dit betekent een IJmeerweg met minimaal 3 rijstroken per rijrichting<sup>13</sup>, een rijsnelheid van 100 km/h en: bij voorkeur geen aansluitingen!

<sup>12</sup> De optie de IJmeerweg aan te sluiten ten noorden van het Noordzeekanaal (op de A10 ring noord) wordt niet overwogen, omdat deze minder goed aansluit bij de verkeersstromen. Een groot deel van het autoverkeer vanaf de IJmeerweg zou dan via de overvolle Zeeburgertunnel weer naar het centrum en (zuid-)oosten van Amsterdam moeten rijden (aanleg van een tweede Zeeburgertunnel nodig).

<sup>13</sup> IJmeerweg als volwaardig alternatief zou bijvoorbeeld kunnen bestaan uit drie rijbanen met ieder 2 rijstroken, waarvan een rijbaan gebruikt wordt als wisselbaan (openstelling in twee rijrichtingen mogelijk).

### *IJmeeralternatief of Stroomlijnalternatief?*

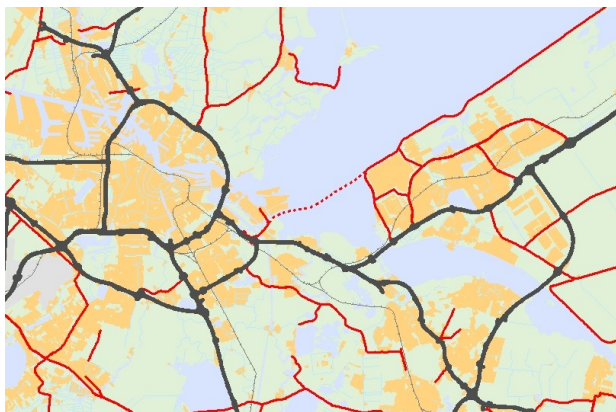
De grootste probleempunten bij het stroomlijnalternatief zijn naar verwachting de A9 Gaasperdammerweg en de A9 Amstelveen (effecten op geluid en lucht, benodigde inpassingsmaatregelen met hoge kosten). Voor deze problematiek biedt het IJmeeralternatief geen oplossing. Ook het volwaardige IJmeeralternatief kent immers deze problemen.

Vergelijking van het IJmeeralternatief met het Stroomlijnalternatief betekent:

| <u>IJmeeralternatief</u>    |        | <u>Stroomlijnalternatief</u>                |
|-----------------------------|--------|---------------------------------------------|
| aanleg IJmeerwegverbinding  |        | uitbreiden A1 Diemen-Muiderberg             |
| +                           | versus | +                                           |
| uitbreiden Hoge ring Almere |        | uitbreiden A6 Muiderberg-Almere buitenoost. |

Een vergelijking van de aanleg van een IJmeerweg als volwaardige alternatief met het uitbreiden van de bestaande A1/A6 leidt tot de volgende conclusies:

1. De IJmeerwegverbinding zal gebruikt worden om nieuwe woningbouwlocaties te ontsluiten. Dit betekent relatief veel op- en afritten ter ontsluiting van wijken in Almere en IJburg. Dit komt de doorstroming niet ten goede. Een IJmeerverbinding zal gezien de ligging in het netwerk tussen Almere-west en Amsterdam-oost als regionale verbinding gaan functioneren en niet als hoofdverbinding, zoals de A6 en de A1.



Figuur 3  
IJmeerweg als onderdeel van het regionale netwerk

2. De huidige Hoge Ring Almere heeft momenteel een stedelijke functie. De capaciteit van de Hoge ring zal bij realisatie van een volwaardig IJmeeralternatief fors moeten worden verhoogd en de functie dient te worden gewijzigd (ontwerpen als hoofdweg). Verkeer vanuit Almere-oost en -centrum moeten door Almere worden geloodst naar de IJmeerweg. Uitbreiden van de Hoge ring heeft gezien de ligging ten opzichte van de bebouwing grotere negatieve effecten voor geluid en lucht dan uitbreiden van de A6. Daarnaast heeft de Hoge ring als hoofdweg gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling van Almere. De mogelijkheden om te bouwen in Almere worden beperkt, mede als gevolg van de effecten van meer verkeer op lucht en geluid.
3. Voordeel van een IJmeerverbinding is de bijdrage die deze nieuwe verbinding kan leveren aan het "robuster" maken van het netwerk in de Noordvleugel: doordat de IJmeerverbinding een tweede westverbinding vormt vanuit Almere neemt de kwetsbaarheid van de huidige verbinding via de Hollandse brug af.
4. De IJmeerverbinding gaat recht door het IJmeer. Het IJmeer is een belangrijke schakel van de Ecologische Hoofdstructuur (Natte as) en aangewezen als Vogelrichtlijngebied met

meerdere soorten die vallen onder de Habitatrichtlijn. Effecten van een bovengrondse IJmeerbrug zijn<sup>14</sup>:

- een toename van de geluidsbelasting van het IJmeer;
- een afname van de (potentiële) kwaliteit van een deel van het Vogelrichtlijngebied IJmeer voor watervogels (als gevolg van de toename van geluidbelasting);
- een afname van de rust en openheid van het IJmeer;
- een beperkte versnippering binnen het EHS-gebied IJmeer.

De effecten van een tunnelvariant zijn aanzienlijk beperkter; wel is daarbij de wijze van aanleg van belang voor mogelijke effecten op de waterbodem.

Het beschermingsregime op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen is bepalend voor de mogelijkheden van de aanleg van een IJmeerweg<sup>15</sup>. Op dit moment is niet aan te geven of hier aan voldaan kan worden.

Bij het uitbreiden van de bestaande A1 en A6 zijn de natuur- en milieueffecten naar verwachting relatief beperkt en de juridische risico's gering.

5. Om te voldoen aan bepalingen uit de Vogel- en habitatrichtlijn en/of andere wetgeving zijn inpassingsmaatregelen noodzakelijk, waardoor de kosten van een IJmeerverbinding aanmerkelijk hoger kunnen uitvallen dan het uitbreiden van de bestaande A1/A6.

#### 4.3 Samenhangende studies

Op basis van bovenstaande overwegingen is besloten een IJmeerweg te zien als:

- een mogelijke aanvullende optie,
- gekoppeld aan een OV-verbinding;
- gekoppeld aan een grootschalige ontwikkeling van Almere Pampus;
- een weg met een regionale functie.

De regionale overheden in de Noordvleugel delen bovenstaande visie.

Voor het rijk staat nut en noodzaak van een IJmeerverbinding (OV met eventueel een weg) nog ter discussie. Deze kwestie wordt het komende jaar in verschillende studies onderzocht. Op basis daarvan besluit de minister van Verkeer en Waterstaat, in overleg met de minister van VROM, of de volgende fase wordt gestart, conform het MIT-spelregelkader<sup>16</sup>. Pas als nut en noodzaak is aangetoond, het probleem wordt erkend en voldoende urgent wordt gevonden, start een tracé/m.e.r.-procedure. Tijdens deze procedure worden de (milieu-)effecten van een IJmeerverbinding bepaald en een kostenbaten-afweging gemaakt.

#### *Zuiderzeelijn*

Het kabinet heeft besloten de IJmeerverbinding als variant (optie) mee te nemen in het Zuiderzeelijn-project, dat het verbeteren van de bereikbaarheid tot doel heeft binnen de Noordvleugel (met name Almere) en tussen de Noordvleugel en Noord-Nederland via een snelle openbaar vervoerverbinding.

Het basistracé loopt via de Hollandse Brug, een andere mogelijkheid is via het IJmeer in combinatie met de aanleg van een weg. Dan zouden de meerkosten voor de IJmeerweg relatief beperkt kunnen blijven: een Zuiderzeelijn in de vorm van een brug, waarop of waarnaast een weg kan lopen. De effecten van een openbaar vervoerverbinding door het IJmeer en een eventuele

<sup>14</sup> Zie Verkenning Milieueffecten corridor Haarlemmermeer-Almere, Witteveen+Bos, november 2003

<sup>15</sup> Dit Europese beschermingsregime geldt ook voor het Naardermeer en is derhalve ook van toepassing op het Verbindingsalternatief (A6/A9). Of hier aan voldaan kan worden is onderdeel van het planstudie-onderzoek.

<sup>16</sup> Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), waarin het besluitvormingskader voor het ministerie van V&W m.b.t. projecten uit het MIT is vastgelegd.

weg daaraan gekoppeld zijn niet los van elkaar te zien. Het is fysiek voor een groot deel een en dezelfde verbinding.

De IJmeervariant wordt alléén in de vervolprocedure van de Zuiderzeelijn betrokken als wordt aangetoond dat deze toegevoegde waarde heeft én de meerkosten van deze variant kunnen worden gedekt door de private en/of publieke baathebbers.

### *Regionale studie IJmeerverbinding*

De gemeenten Amsterdam en Almere voeren in opdracht van het regionale Platform bereikbaarheid Noordvleugel een studie uit naar een regionale IJmeerverbinding. Dit betreft een verkenning naar regionale OV-varianten (metro en light rail) door het IJmeer in combinatie met een weg. De resultaten van deze studie worden in januari 2006 verwacht. Het rijk participeert en levert capaciteit en kennis in de regionale studie naar de IJmeerverbinding, maar committeert zich niet bij voorbaat aan de beleidsuitkomsten.

### *IJmeerverbinding in planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere*

De planstudie houdt rekening met de mogelijke komst van een regionale IJmeerverbinding door voor beide situaties (hij komt er wel, hij komt er niet) het Verbindingsalternatief A6/A9- en het Stroomlijnalternatief te onderzoeken. De invulling en uitwerking, de effectbepaling en de beoordeling van de twee alternatieven op het land houdt nadrukkelijk rekening met de eventuele komst van een IJmeerverbinding.

Het scenario met IJmeerverbinding gaat na:

- wat dit betekent voor het aantal benodigde rijstroken op het wegennet in het plangebied (bijvoorbeeld de A9 Gaasperdammerweg);
- wat dit betekent voor het ontwerp van bijvoorbeeld knooppunt Diemen;
- wat de verkeerskundige effecten zijn van een combinatie van Stroomlijnalternatief of Verbindingsalternatief (A6/A9) met een IJmeerverbinding;
- of en in welke mate de effecten van het Verbindingsalternatief (A6/A9) en/of Stroomlijnalternatief wijzigen als gevolg van een IJmeerverbinding;
- en of daarmee een IJmeerverbinding consequenties heeft voor de afweging tussen het verbindings- en stroomlijnalternatief.

Het scenario met een IJmeerverbinding gaat uit van een Zuiderzeelijn via het IJmeer, in combinatie met een regionale IJmeeweg. Uitgegaan wordt van twee rijbanen met ieder twee rijstroken, aansluitend op de Hoge ring bij Almere en de A1 ter hoogte van knooppunt Diemen. De inpassing, vormgeving en bepaling van de milieu-effecten van een IJmeerverbinding zijn geen onderdeel van de planstudie Schiphol – Almere, maar van het project Zuiderzeelijn. Voor de planstudie zijn, in overleg met de regionale overheden, de op dit moment meest waarschijnlijke uitgangspunten gekozen.

### *Samenhangende besluitvorming*

In 2006 worden de resultaten van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, de Zuiderzeelijn en de regionale studie naar een IJmeerverbinding in de samenhangende besluitvorming over de Noordvleugel betrokken, zoals deze is voorzien in de Nota Ruimte.

Omdat het ondoenlijk is de alternatieven met alle denkbare subvarianten (in inpassing, tracévoering, aantal stroken, etc.) tot in detail uit te werken zal het Kabinet in 2006 besluiten welke varianten in het kader van de planstudie verder worden onderzocht. Dit besluit zal in samenhang met andere besluiten worden gezien, bijvoorbeeld de groei van Almere, een IJmeerverbinding/-Zuiderzeelijn en de gewenste ruimtelijke kwaliteiten voor dit gebied. Na het besluit in 2006 zal met een zeer beperkt aantal varianten worden verder gestudeerd zodat het mogelijk blijft om vanaf 2010 tot realisatie over te gaan.

#### 4.4 Conclusie

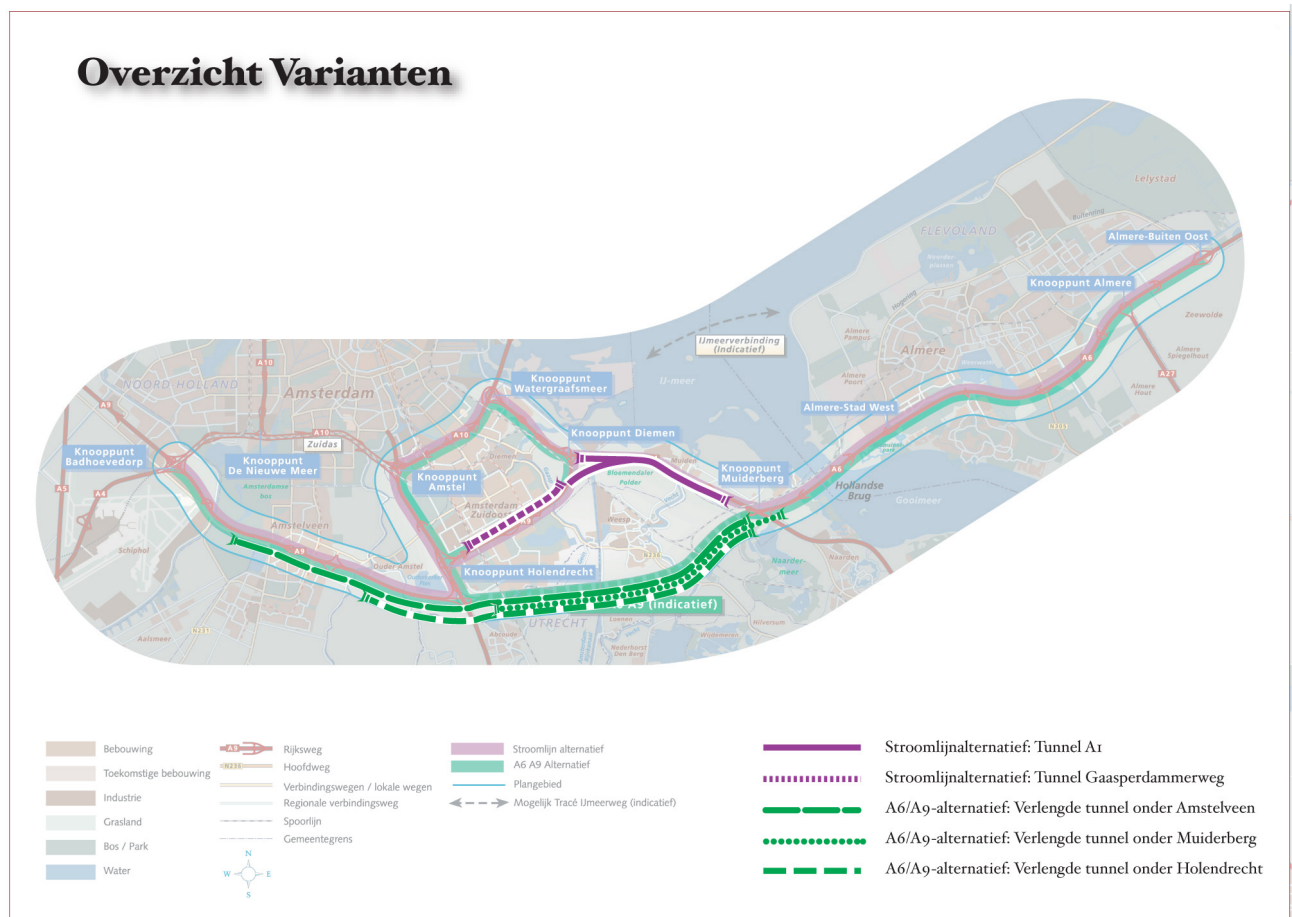
De planstudie neemt de IJmeerverbinding niet op als een volwaardig alternatief. Deze verbinding is geen oplossing die op zichzelf staat. Mocht hij er wel komen, als Zuiderzeelijn of door de regio aangelegd, dan zijn de effecten wel van belang voor de planstudie. Daarom neemt de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere een regionale OV- en wegverbinding mee als scenario.

Een IJmeerwegverbinding lost de problemen op de Gaasperdammerweg niet op. De verbinding zal bovendien zo liggen in het netwerk dat het alleen om een regionale functie gaat. Het ombouwen van de aansluitende Hoge Ring in Almere naar een autosnelweg heeft negatieve effecten voor de omwonenden (lucht, geluid) en voor de ontwikkeling van Almere.

## 5. Inpassingsvarianten

### 5.1 Inleiding

Verschillende inpassingsvarianten voor de Gaasperdammerweg, de kruising van de A1 met de Vecht en de verbinding A6/A9 krijgen aandacht, zo staat in de Startnotitie. Tijdens de inspraak kwamen echter suggesties naar voren om ook andere varianten te bestuderen (zie kaart Overzicht Varianten). Ook is veelvuldig gevraagd bepaalde varianten bewust niet mee te nemen. Adviesbureau DHV heeft op verzoek van Rijkswaterstaat de voorstellen globaal uitgewerkt en beoordeeld (quick scan <sup>17</sup> maart 2005). De planstudie straks zal een deel van de inspraakreacties op dit punt meenemen, en andere voorstellen niet of slechts gedeeltelijk.



<sup>17</sup> De rapportage van DHV is te vinden op [www.schiphol-almere.nl](http://www.schiphol-almere.nl) en kan worden opgevraagd bij Rijkswaterstaat, projectsecretariaat planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere (023-5301283).

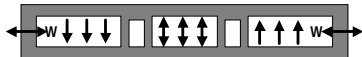
## 5.2 Stroomlijnalternatief: tunnel Gaasperdammerweg

### Studieresultaat

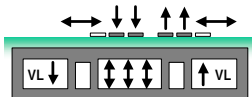
DHV heeft verschillende tunnelvarianten voor de Gaasperdammerweg globaal uitgewerkt, beoordeeld en ondermeer vergeleken met het verdiept aanleggen van de Gaasperdammerweg in een open, gegraven, tunnelbak. Daarbij zou zowel de huidige als de extra infrastructuur in moeten passen.

Er zijn drie varianten onderzocht:

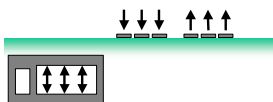
- a) complete Gaasperdammerweg onder de grond (= tunnel met dak)



- b) doorgaande verkeer ondergronds (zonder op-/afritten), bestaande weg handhaven (2x2)



- c) doorgaande verkeer ondergronds (zonder op-/afritten), bestaande weg benutten (2x3)



Variant a scoort in vergelijking tot een open tunnelbak

- beter op lucht, geluid en natuur (vanwege dak op tunnelbak)
- neutraal op verkeer, externe veiligheid, water en bodem
- kost ca. 0,5 mld. euro meer dan een open tunnelbak

Varianten b en c scoren in vergelijking tot een open tunnelbak

- alleen licht positief op water
- slechter op verkeer, geluid, lucht (omdat relatief veel verkeer nog op maaiveld rijdt)
- neutraal op externe veiligheid en bodem
- kosten van variant b zijn vergelijkbaar met open tunnelbak
- kosten van variant c zijn lager dan een open tunnelbak

### Conclusie

De varianten die het doorgaande verkeer ondergronds brengen (b en c) worden niet verder bestudeerd: zij scoren slechter dan de open tunnelbak. Omdat relatief veel verkeer een herkomst en bestemming heeft in Amsterdam-Zuidoost, zijn minimaal 2x2 rijstroken bovengronds nodig, welke vol belast wordt (afwaarderen naar lokale stadsweg is niet mogelijk). Deze varianten scoren op lucht en geluid slechter dan het verdiept aanleggen van de gehele bundel omdat bovengronds verkeer blijft rijden.

Variant a, die de gehele Gaasperdammerweg in een tunnelbak brengt met gedeeltelijke overkluizingen ("dak"), lijkt op de verdiepte liggingsvariant. Deze oplossing wordt niet op voorhand uitgesloten.

In de eerste fase van het milieu-onderzoek wordt onderzocht welke effecten de open tunnelbak heeft op onder meer lucht en geluid. En waar aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan de wettelijke normen. Daarnaast wordt samen met de gemeente Amsterdam in beeld gebracht waar eventueel extra maatregelen als overkluizingen kunnen worden meegenomen. Deze extra inpassing zal mede vanuit de regio moeten worden

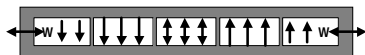
gefinancierd. Bij een keuze voor het Stroomlijnalternatief wordt in het vervolg van de studie het ontwerp van de Gaasperdammerweg in groter detail uitgewerkt.

### 5.3 Stroomlijnalternatief: tunnel A1

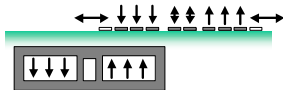
#### *Studieresultaat*

Naar aanleiding van de inspraakreacties heeft DHV verschillende tunnelvarianten voor de A1 tussen Diemen en Muiderberg globaal uitgewerkt, beoordeeld en vergeleken met het bovengronds uitbreiden van de A1. Er zijn drie tunnelvarianten tussen de knooppunten Muiderberg en Diemen onderzocht:

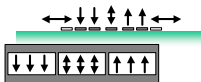
- a) alles onder de grond; bestaande weg slopen



- b) alleen extra infrastructuur onder de grond; bestaande weg zo veel mogelijk benutten



- c) doorgaand verkeer onder de grond; bestaande weg afbouwen



Vergeleken met bovengrondse uitbreiding scoren deze varianten:

- positief op lucht, geluid en natuur (mate waarin afhankelijk van variant en uitvoeringswijze)
- neutraal op verkeer, externe veiligheid en bodem
- negatief op water
- kost ca. 1,5 à 2,5 mld. euro meer dan het bovengronds uitbreiden van de A1 (afhankelijk van variant en uitvoeringswijze)

#### *Conclusie*

De planstudie zal deze varianten niet meenemen. De A1 loopt langs weinig bebouwing, behalve in Muiden. De kosten voor het (deels of compleet) ondertunnelen van de A1 staan daarom niet in verhouding tot de baten. Slechts een relatief beperkte groep omwonenden zou minder overlast krijgen. Wel kijkt de studie naar een mogelijk aquaduct op bij de kruising van de A1 met de Vecht bij Muiden als inpassingsvariant. Hier heeft een aquaduct dezelfde positieve effecten op lucht, geluid en natuur als een tunnel. Onderzocht wordt welke effecten de uitbreiding van de A1 heeft op o.a. lucht en geluid en waar eventueel aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

## 5.4 Verbindingsalternatief (A6/A9): verlengde tunnel onder knooppunt Muiderberg

### *Studieresultaat*

Ook heeft DHV het verlengen van de tunnelverbinding A6/A9 richting A6 Muiderberg nader onderzocht. Deze oplossing is vergeleken met een die aansluit in knooppunt Muiderberg. Deze variant verlengt de boortunnel onder knooppunt Muiderberg rechtstreeks door op de A6 tussen Muiderberg en de Hollandse brug. Daarmee wordt de tunnel langer, verliest het zijn aansluiting op de A1 van/naar het Gooi en verschuift de tunnelmond van de directe omgeving Naardermeer meer naar Muiderberg. Verkeer van en naar het Gooi kan dus niet de tunnel in. De verkeersdruk op de A1 en de A9 Gaasperdammerweg is bij een verlengde tunnel groter dan bij een tunnel die aansluit op knooppunt Muiderberg.

Een verlengde tunnel scoort, in vergelijking tot een tunnel die aansluit op knooppunt Muiderberg:

- enigszins slechter op verkeer (de voorziening wordt voldoende benut door verkeer van/naar Almere, maar sturingsmogelijkheden voor verkeer van/naar Gooi nemen af)
- enigszins slechter op lucht en geluid (meer verkeer op de A1 en A9 Gaasperdammerweg)
- neutraal op externe veiligheid en bodem
- (sterk) positief op natuur en water (minder kans op negatieve effecten in het gebied rond het Naardermeer)
- kost ca. 0,5 mld. euro meer dan een tunnel aansluitend op knooppunt Muiderberg

### *Conclusie*

Deze variant wordt meegenomen in het vervolgonderzoek, naast die van een tunnel aansluitend op knooppunt Muiderberg. Op voorhand kan namelijk moeilijk worden ingeschat of de baten van langere tunnel, zoals het uitblijven van negatieve effecten op het Naardermeer e.o., wel of niet opwegen tegen de nadelen: de hogere kosten en het minder functioneel zijn van de voorziening.

## 5.5 Verbindingsalternatief (A6/A9): verlengde tunnel onder Holendrecht + verlengde tunnel onder Holendrecht en Amstelveen

### *Studieresultaat*

Tot slot heeft DHV globaal onderzoek gedaan naar het verlengen van de tunnelverbinding A6/A9 richting A9 Amstelveen en dit vergeleken met een tunnel die direct aansluit op knooppunt Holendrecht. Daarbij loopt een tunnel onder knooppunt Holendrecht door met de tunnelmond:

- a) tussen Holendrecht en Amstelveen (ter hoogte van aansluiting Ouderkerk) of
- b) tussen Amstelveen en Haarlemmermeer (ter hoogte van Amsterdamse bos)

De tunnel wordt daarmee vijf of tien kilometer langer en verliest zijn aansluiting op de A2 van/naar Amsterdam. Bovendien komt de mond van de tunnel op een andere plaats waardoor verkeer van en naar Amsterdam (A2) niet de tunnel in kan. De tunnel wordt door relatief weinig verkeer gebruikt. De verkeersdruk op de A1 en de A9 Gaasperdammerweg is zo dan ook groter dan met een tunnel die aansluit op knooppunt Holendrecht.

In vergelijking tot een tunnelvariant die aansluit op knooppunt Holendrecht:

- scoren beide verlengde tunnelvarianten per saldo negatief op verkeer, geluid en lucht (omdat meer verkeer gebruik maakt van A1 en A9 Gaasperdammerweg; dit effect is groter dan de beperkte afname van bovengronds verkeer op de A9)
- scoren beide verlengde tunnelvarianten neutraal op externe veiligheid en bodem

- scoort de variant met tunnelmond bij de aansluiting Ouderkerk negatief op natuur en water (omdat polder de Ronde Hoep meer natuurwaarde heeft dan recreatiegebied Hoge Dijk; de negatieve effecten van een tunnelmond in de Ronde Hoep wegen niet op tegen de winst elders)
- scoort de variant met tunnelmond ter hoogte van het Amsterdamse bos neutraal op natuur en water (omdat het Amsterdamse bos gelijksoortige waarde heeft dan Hoge Dijk)
- kost de variant met tunnelmond bij Ouderkerk ca. 0,5 mld euro meer
- kost de tunnel met mond ter hoogte van Amsterdamse bos ca. 1,5 mld euro meer.

### *Conclusie*

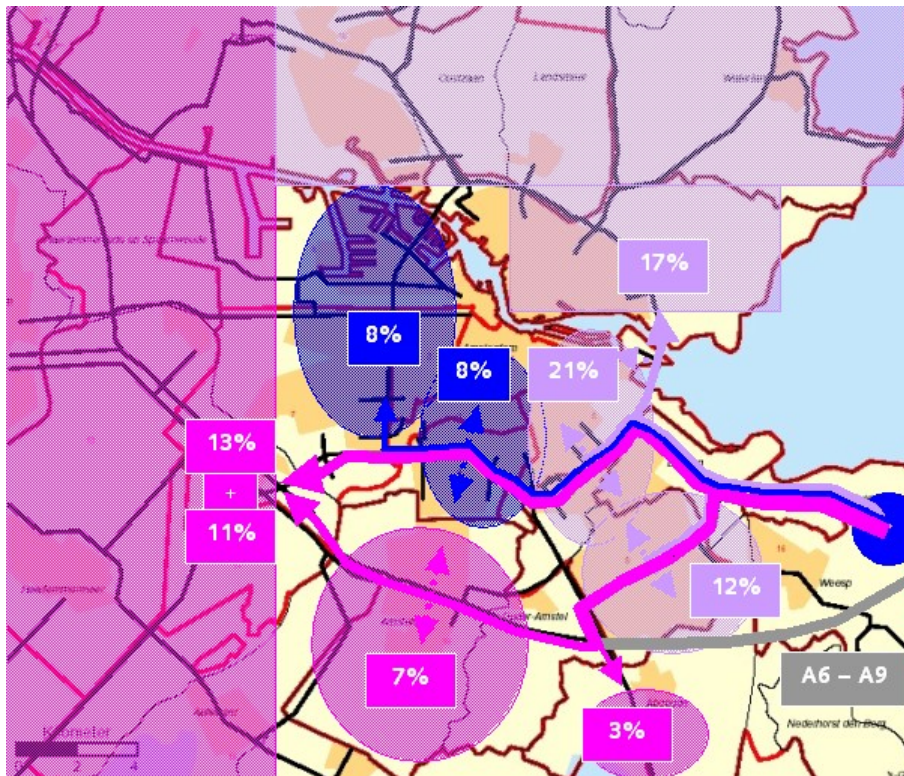
De verlengde tunnelvarianten worden niet verder bestudeerd. Omdat het verkeer niet de A2 op kan vanuit de tunnel en vice versa. En omdat minder verkeer deze tunnel zal gaan gebruiken en de verkeersdrukke op de A1 en de A9 Gaasperdammerweg zelfs toeneemt. Daardoor maakt een langere tunnel de lucht- en geluidsproblematiek erger. Bovendien betekent het verleggen van de tunnelmond dat mogelijk negatieve effecten verschuiven van de ene plek (Hoge Dijk nabij Abcoude) naar de andere (Ronde Hoep of Amsterdamse bos). De situatie in deze gebieden verbetert overall niet, terwijl de kosten wel fors toenemen.

Luchtkwaliteit en geluidhinder langs de A9 zijn terechte zorgpunten, met name bij Amstelveen. Dit geldt voor zowel het Stroomlijn- als het Verbindingsalternatief (A6/A9). De studie zal dan ook onderzoeken wat de effecten zijn van uitbreiding van de weg en welke inpassingsmaatregelen noodzakelijk zijn. Daarbij worden niet op voorhand (lokale) inpassingsmaatregelen uitgesloten. Het doortrekken van een tunnel A6/A9 blijkt nu echter al geen goede maatregel.

## Bijlage: herkomsten en bestemmingen

Helpt het Verbindingsalternatief A6/A9 wel? Sluit het aan bij de bestemmingen van het autoverkeer? Dat hebben sommige insprekers zich afgevraagd. Een aantal heeft vragen gesteld over herkomsten en bestemmingen.

De figuur geeft de bestemming aan van de auto's op de A1 bij Muiden richting Amsterdam, tussen 7.00-19.00 uur in 2000 (bron: Mobiliteitsonderzoek Regio Amsterdam MORA, september 2000). Het verkeer dus uit Almere/Flevoland/Noord-Nederland (via de A6) en uit het Gooi/Oost-Nederland (via de A1). Waarheen rijden zij?



- 24% via de A9 of A10 richting knooppunt Badhoevedorp (naar Haarlemmermeer, Kennemerland, Zuid-Holland, etc.)
- 16% via de A10 ring zuid en A10 ring west naar Amsterdam-Zuidas, -West en -Centrum
- 7% via de A9 naar de omgeving Amstelveen en 3% via de A9 richting Utrecht
- 21% via de A1 en A10 ring oost naar Amsterdam-Zuidoost, -Oost en -Centrum
- 12% via de A9 naar Amsterdam-Zuidoost
- 17% via de A1 en A10 ring noord naar Amsterdam-Noord, Zaanstad en Noord-Holland-noord.

Voor zo'n 50% van het huidige verkeer is een A6/A9-verbinding een alternatief: het andere verkeer naar Amsterdam-Zuidoost, -oost en -noord krijgt meer ruimte op de bestaande wegen. Ook een IJmeerweg biedt soelaas voor het verkeer op de A1 uit Almere (in 2000 ca. 25% van de alle auto's) naar Amsterdam-Oost, -Zuidoost en -Noord. Voor verkeer uit het Gooi/Amersfoort biedt een IJmeerweg geen alternatief.

De planstudie volgt het advies van de commissie MER en zal de problemen nader analyseren. Daarbij wordt onder meer gelet op de toekomstige herkomsten en bestemmingen.