

Vergaderjaar 2008–2009

31 089

Urgentieprogramma Randstad

Nr. 22

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 oktober 2008

Op 12 oktober 2007¹ heb ik u in het kader van het programma Randstad Urgent, samen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, geïnformeerd over de plannen om aan de verkeersproblematiek in de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere tegemoet te komen zowel per openbaar vervoer als per weg. Voor de weg betekende dit concreet het besluit van het kabinet om de wegen in de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere te verbeteren door uitbreiding en verbeterde inpassing van het bestaande wegennet, het zogenaamde Stroomlijn-alternatief.

Inmiddels zijn de plannen voor zowel het openbaar vervoer als de weg verder uitgewerkt. Voor de in het kader van de planstudie OV Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (SAAL) onderzochte spooruitbreiding heeft dit al eerder geleid tot besluiten waarover ik u heb geïnformeerd. Ook de keuze voor de weg is verder uitgewerkt in de planstudie weg Schiphol–Amsterdam–Almere (SAA) en heb ik ook aanvullend overeenstemming bereikt met de betrokken decentrale overheden over de ruimtelijke inpassing van de wegutbreiding.

Middels deze brief informeer ik u over het standpunt dat ik, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over de wegutbreiding Schiphol–Amsterdam–Almere heb ingenomen.

Hoofdlijn

Op basis van de informatie uit de trajectnota/MER Schiphol–Amsterdam–Almere en de ontvangen inspraakreacties en adviezen kom ik, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tot een keuze voor het Stroomlijnalternatief. Dit alternatief betreft de uitbreiding en verbreding van de bestaande wegen tussen Schiphol, Amsterdam en Almere. Het gaat om de volgende deeltrajecten:

- A9 knooppunt Badhoevedorp–knooppunt Holendrecht;
- A9 Gaasperdammerweg (knooppunt Holendrecht–knooppunt Diemen);

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 089, nr. 6.

- A10 oost knooppunt Amstel–knooppunt Watergraafsmeer;
- A1 knooppunt Watergraafsmeer–knooppunt Diemen;
- A1 knooppunt Diemen–knooppunt Muiderberg;
- A6 knooppunt Muiderberg–Almere Buiten Oost;
- A2 knooppunten Holendrecht noord en zuid–knooppunt Amstel.

Hiermee wordt de keuze van het kabinet, zoals verwoord in de hiervoor genoemde brief aan de Tweede Kamer van 12 oktober 2007, herbevestigd.

In genoemde brief aan de Tweede Kamer is aangegeven dat de capaciteit van de A9 tussen de knooppunten Diemen en Badhoevedorp zal worden uitgebreid met inachtneming van een laatste beoordeling bij het nemen van het Tracébesluit – dat in 2009 is voorzien – op de te verwachten effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) voor dit tracé-onderdeel, er van uitgaande dat de wettelijke grondslag voor ABvM dan voorhanden is.

Op basis van de informatie uit de trajectnota/MER zie ik geen aanleiding te komen tot heroverweging van deze afspraak.

Over de keuze voor het Stroomlijnalternatief, de daarbij te treffen ruimtelijke inpassingsmaatregelen en de financiële bijdragen van de betrokken decentrale overheden aan de ruimtelijke inpassing, is op 29 oktober 2007¹ een overeenkomst gesloten in het kader van het programma Randstad Urgent. Aanvullend hierop heb ik overeenstemming bereikt over de ruimtelijke inpassingsmaatregelen in de gemeenten Amsterdam (Oost/Watergraafsmeer), Diemen, Muiden, Weesp en Ouder-Amstel, alsmede met de gemeente Almere over de inpassing van de A6 in Almere. Dit mede naar aanleiding van de aangenomen motie Haverkamp/Vermeij². Met deze inpassingsmaatregelen wordt gewaarborgd dat, naast verbetering van de bereikbaarheid, een gelijktijdige verbetering van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit wordt gerealiseerd. Het akkoord met de regio wordt de komende weken nog ter goedkeuring voorgelegd aan de betrokken colleges, raden en staten.

Hieronder wordt per deeltraject de wijze waarop de uitbreiding en verbreding van de wegen zal plaatsvinden nader beschreven. Daarbij wordt achtereenvolgens ingegaan op wegontwerp en inpassingsmaatregelen.

Beschrijving per deeltraject

A9 knooppunt Badhoevedorp–knooppunt Holendrecht

Wegontwerp:

- Uitbreiding van 2x3 naar 2x4 rijstroken.
- Aanleg van een wisselstrook tussen Ouderkerk aan de Amstel en Holendrecht.
- De aan de noordzijde en zuidzijde van de A9 in het Amsterdamse Bos gelegen benzinestations/verzorgingsplaatsen worden verplaatst naar respectievelijk het westen (op geringe afstand huidige locatie), respectievelijk naar een locatie ter hoogte van de Ronde Hoep in de gemeente Ouder-Amstel.

Inpassingsmaatregelen:

De wegwitbreiding zal plaatsvinden in combinatie met de met de regio overeengekomen en vastgelegde inpassingsmaatregelen. Deze betreffen op hoofdlijnen:

- Aanleg van een circa 2000 meter lange, volledig verdiept gelegen tunnel in Amstelveen, met daarboven een lokale weg. De aansluiting Amstelveen verdwijnt in zijn huidige vorm en wordt vervangen door

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 089, nr. 6 bijlage BLG13464.

² Tweede kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 089 nr. 11.

een stadsstraat, die ten westen en ten oosten van de tunnel in- en uitvoegt op de A9.

- Bussen mogen bij file op de vluchtstrook plus, indien nodig, busstroken naast de lokale weg boven op de tunnel in Amstelveen.
- Voor geluidwerende voorzieningen ter hoogte van Ouderkerk aan de Amstel is het uitgangspunt een maatregelenpakket gebaseerd op stand still 2008, bestaande uit geluidsschermen en geluidreducerend asfalt (zoals dubbellaags ZOAB of met een gelijk geluidreducerend effect).

A9 Gaasperdammerweg (knooppunt Holendrecht–knooppunt Diemen)

Wegontwerp:

- Uitbreiding van 2x2 rijstroken plus spitsstroken naar 2x5 rijstroken plus wisselstrook, in de tunnel vormgegeven als hoofden parallelbanen met 2x2 rijstroken plus een wisselstrook respectievelijk 2x3 rijstroken.

Inpassingsmaatregelen:

De wegbreiding zal plaatsvinden in combinatie met de met de regio overeengekomen en vastgelegde inpassingsmaatregelen. Deze betreffen op hoofdlijnen:

- Aanleg van een circa 3000 meter lange deels verdiept, deels op maaiveld gelegen tunnel (de zogenaamde «Kamelenvariant»). Ter hoogte van de Gooiseweg ligt de Gaasperdammerweg boven maaiveld, maar wel 3 meter lager dan het huidige niveau. De weg wordt ook daar voorzien van wanden en een dak.

A10 oost knooppunt Amstel–knooppunt Watergraafsmeer en A1 knooppunt Watergraafsmeer–knooppunt Diemen

Wegontwerp:

A10 oost knooppunt Amstel–knooppunt Watergraafsmeer

- wegbreiding van 2x3 naar 2x4 rijstroken.

A1 knooppunt Watergraafsmeer–knooppunt Diemen

- Uitbreiding van 2x3 plus spitstroken naar 2x4 rijstroken plus spitsstroken. Op het traject wordt aan beide zijden ook een busstrook gerealiseerd. Deze wordt met een barriër van de hoofdrijbaan gescheiden. De wisselstrook die in het kader van de spoedwet tussen de aansluiting Diemen en knooppunt Diemen wordt aangelegd blijft beschikbaar voor dynamische verkeersmaatregelen.

Inpassingsmaatregelen:

De wegbreiding zal plaatsvinden in combinatie met de met de regio overeengekomen en vastgelegde inpassingsmaatregelen. Deze betreffen op hoofdlijnen:

- Voor geluidwerende voorzieningen ter hoogte van Duivendrecht, Amsterdam-Oost/Watergraafsmeer en Diemen is het uitgangspunt een maatregelenpakket gebaseerd op stand still 2008, bestaande uit geluidsschermen en geluidreducerend asfalt (zoals dubbellaags ZOAB of met een gelijk geluidreducerend effect).
- Er zal worden onderzocht in hoeverre het mogelijk is om verder te gaan dan stand still 2008 en het aantal woningen met een geluidsbelasting hoger dan 48 dB verder terug te brengen.
- In het kader van de planstudie OV SAAL zal de cumulatie van weg en spoor geluid in Diemen nader worden onderzocht, waarbij op basis van de resultaten zal worden bezien of aanvullende maatregelen getroffen moeten worden en, zo ja, of die dan het beste onderdeel kunnen uitmaken van de werkzaamheden aan de weg of aan het spoor. De resultaten zijn in 2009 beschikbaar.

Wegontwerp:

- Uitbreiding van 2x3 rijstroken plus 2 wisselstroken naar 2x5 rijstroken plus 2 wisselstroken.
- Het knooppunt Diemen wordt nieuw vormgegeven met de toevoeging van een bypass A1–A9 door het Diemberbos, die het Amsterdam-Rijnkanaal met een brug kruist.
- De ontsluiting van de kernen van Muiden en Weesp, alsmede van de nog te ontwikkelen woningbouwlocaties in de Bloemendalerpolder en op het voormalige KNSF-terrein zal, conform de Trajectnota/MER en de anticipatieovereenkomst Bloemendalerpolder, worden gerealiseerd door één centraal gelegen aansluiting in de A1.
- Er zal een vrije busbaan worden gerealiseerd tussen de Hollandse Brug en de te realiseren aansluiting Muiden/Weesp in de Bloemendalerpolder. Deze busbaan maakt deel uit van het ontwerp A1. Tussen de aansluiting Muiden/Weesp en knooppunt Diemen mogen bussen bij file gebruik maken van de vluchtstrook. Tussen knooppunt Diemen en Watergraafsmeer worden naast de spitsstroken aparte busstroken gerealiseerd. Tussen knooppunt Watergraafsmeer en de aansluiting S113 mag de bus bij file gebruik maken van de vluchtstrook. Tussen de A10-oost en de A1 komt een korte bypass ter verbinding van de vluchtstrook van de A10-oost met de vluchtstrook van de zuidelijke verbindingsoog naar de A1.
- De aan de zuidzijde van de A1 nabij het knooppunt Muiderberg gelegen benzinestation/verzorgingsplaats moet, met het tracé van de A1, naar het zuiden worden verplaatst. Het benzinestation/verzorgingsplaats aan de noordzijde zal worden heringericht.

Bij de ruimtelijke uitwerking van de verbreding en inpassing van de A1 zal vooralsnog rekening worden gehouden met de eventuele aanleg van de in het kader van het project OV Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (SAAL) in onderzoek zijnde spoorvariant langs de A1. Tevens zal moeten worden gezien welke invloed een dergelijke ruimtelijke reservering zal hebben op de planstudie voor de weg SAA en de planvorming Bloemendalerpolder, waarbij bebouwing in de Bloemendalerpolder uiteraard niet onmogelijk gemaakt mag worden. Of een daadwerkelijke ruimtelijke reservering noodzakelijk is, zal afhankelijk zijn van de besluitvorming die eind 2009 in het kader van het project OV SAAL plaatsvindt.

Inpassingsmaatregelen:

De wegbreiding zal plaatsvinden in combinatie met de met de regio overeengekomen en vastgelegde inpassingsmaatregelen. Deze betreffen op hoofdlijnen:

- Aanleg aquaduct in de A1 onder de Vecht, inclusief ecodeel.
- Aanleg nieuwe brug over de Vecht voor lokaal verkeer.
- Voor geluidwerende voorzieningen ter hoogte van Muiden is het uitgangspunt een maatregelenpakket gebaseerd op stand still 2008, bestaande uit geluidsschermen en geluidreducerend asfalt (zoals dubbellaags ZOAB of met een gelijk geluidreducerend effect).
- Voor de geplande woningbouwlocaties Bloemendalerpolder en KNSF-terrein is het uitgangspunt voor de nieuwe woningen maximaal 48 dB en een maximale schermhoogte van 8 meter boven maaiveld. Wanneer dit niet het beoogde geluidsreducerende effect tot gevolg heeft, kan voor een beperkt aantal woningen in de te ontwikkelen Bloemendalerpolder gekozen worden voor het beperkt toestaan van hogere waarden tot 53 dB op de daken van woningen nabij het aquaduct, aan de randen in het noordoostelijke deel van het plangebied.

Wegontwerp:

- Uitbreiding van 2x3 plus spitsstrook naar 2x4 rijstroken plus 2 wisselstroken tussen knooppunt Muiderberg en de aansluiting Hoge Ring.
- Uitbreiding van 2x2 naar hoofd- en parallelbanen met 4x2 rijstroken tussen de aansluiting Hoge Ring (Almere Stad West) en Almere Buiten Oost. Toevoeging van een aansluiting Havendreef op de parallelbanen van de A6.
- Bussen blijven gebruik maken van de parallelweg van de huidige Hollandse Brug, die zal worden omgebouwd tot busbaan. Daarnaast komt er ruimte vrij op de huidige brug doordat het verkeer polder in via een nieuwe brug wordt afgewikkeld. Deze ruimte wordt gebruikt voor de realisatie van een apart fietspad.
- De aansluiting van de Hoge Ring op de A6 (Almere Stad West) zal zo worden vormgegeven dat het ruimtebeslag op het Kromslootpark beperkt blijft. Met de gemeente wordt een alternatieve knooppuntsvorm uitgewerkt, die in het OTB zal worden opgenomen.

Inpassingsmaatregelen:

De wegbreiding zal plaatsvinden in combinatie met de met de regio overeengekomen en vastgelegde inpassingsmaatregelen. Deze betreffen op hoofdlijnen:

- Voor geluidwerende voorzieningen ter hoogte van Muiderberg is het uitgangspunt een maatregelenpakket gebaseerd op stand still 2008, bestaande uit geluidsschermen en geluidreducerend asfalt (zoals dubbellaags ZOAB of met een gelijk geluidreducerend effect). Door de geluidsschermen aan de westzijde van de spoorlijn te plaatsen, wordt tevens de geluidbelasting van de naast de A6 gelegen spoorlijn teruggebracht.
- De inpassing van de A6 in de Weerwaterzone is nog niet uitgekristalliseerd. Er liggen kansen die kunnen worden benut bij een eventuele verlaging van de A6 en een overkluizing van de weg. Maar de kosten zijn hoog en overschrijden het beschikbare budget van het project Schiphol–Amsterdam–Almere. Een businesscase zal zichtbaar maken of er ook opbrengsten mogelijk zijn. Daarnaast zal worden bezien of er middelen vanuit Nota Ruimte Budget kunnen worden ingezet. Ten tijde van het OTB zal een definitieve keuze gemaakt worden tussen twee varianten: de A6 op de huidige hoogteligging of een ligging net boven maaiveld.
- Als gevolg van de verbreding van de A6 zullen bestaande onderdoorgangen moeten worden verlengd. Waar dat als gevolg van de A6-verbreding voor de verkeersafwikkeling of de sociale veiligheid noodzakelijk is, wordt tevens het dwarsprofiel van de bestaande onderdoorgangen aangepast. Over bestaande dwarsverbindingen die in het kader van de Schaalsprong een andere functionaliteit krijgen, worden voor het verschijnen van het Ontwerp Tracébesluit nadere afspraken gemaakt.
- In het Ontwerp Tracébesluit zal rekening worden gehouden met een vijftal nieuwe dwarsverbindingen, die in de toekomst in het kader van de Schaalsprong Almere gerealiseerd worden.
- Ter plaatse van het Guilmetpad kruist een regionale ecologische verbinding tussen het Gooimeer en de Oostvaardersplassen de A6. De versterking van deze verbinding staat op de lijst van het Meerjarenprogramma Ontsnippering. Met bijdragen uit de regio kan deze verbinding opgewaardeerd worden.

Wegontwerp

- Tussen de knooppunten Holendrecht noord en zuid wordt het ontwerp aangepast op dat van de verbreding van de A2 tot 2x5 rijstroken tussen de knooppunten Holendrecht en Oudenrijn.
- Tussen knooppunt Holendrecht noord en de aansluiting Ouderkerk aan de Amstel in de A2 ontstaan vijf rijstroken doordat de extra rijstrook op de verbindingsboog vanaf de Gaasperdammerweg wordt doorgetrokken en verbonden met de uitvoegstrook naar de Burgemeester Stramanweg.

Groene Uitweg

De wegverbreding zal worden gerealiseerd in samenhang met de ontwikkeling en uitvoering van een pakket aan maatregelen op het gebied van natuur, waterhuishouding en recreatie. Naast de aanleg van een kruising van de Natte As met de A1 (ten oosten van knooppunt Muiderberg) en de aanleg van een eco-aquaduct bij Muiden is er ook gekozen voor de uitvoering van een eerste fase van projecten uit het regionale samenwerkingsverband de Groene Uitweg, bestaande uit:

- Natuurboulevard langs het IJmeer;
- Waterberging Horstermeer;
- Recreatieve (vaar)verbindingen;
- Fietspaden en -bruggen;
- Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie;
- Behoud weide landschap.

In aanvulling hierop zullen drie potentiële nieuwe oeververbindingen voor voetgangers en fietsers over Amstel, Bullewijk en Gaasp, in de vorm van een verbreding van de bruggen in de A9, worden ingediend bij de «Groene Uitweg» en/of «Groengebied Amstelland» voor financiering.

Financiën

De totale geraamde kosten van de uitbreiding conform het standpunt bedragen € 3 362 miljoen (incl. BTW, prijspeil 2006).

De kosten worden gedekt door bijdragen van de volgende partijen:

- De Staat draagt € 3 101 miljoen bij;
- De Provincie Noord-Holland draagt € 50 miljoen bij;
- De gemeente Almere draagt € 21 miljoen bij;
- De gemeente Amstelveen draagt € 100 miljoen bij;
- De gemeente Amsterdam draagt € 70 miljoen bij;
- De Stadsregio Amsterdam draagt € 20 miljoen bij.

Dit is vastgelegd in de door mij met de regio gesloten overeenkomst van 29 oktober 2007. Zoals aangegeven heb ik inmiddels aanvullend overeenstemming bereikt met de betrokken decentrale overheden over de ruimtelijke inpassing van de wegbreedingsmaatregelen. Over de daarbij afgesproken inpassingsmaatregelen zullen bij het nemen van het OTB nadere afspraken worden gemaakt over de financiering. Uitgangspunt daarbij is, dat de kosten voor deze inpassingsmaatregelen binnen het overeengekomen budget van €3 362 miljoen worden bekostigd.

Vervolg

Advies commissie voor de milieueffectrapportage

Om uiteindelijk een Tracébesluit te kunnen nemen dat juridisch stand-

houdt, is het nodig om de vereiste procedures zorgvuldig te doorlopen. Deze zorgvuldigheid heeft ook betrekking op de wijze waarmee met het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.) dient te worden omgegaan.

Op 17 september 2008 heeft de commissie m.e.r. haar advies uitgebracht over de Trajectnota/MER SAA. De commissie komt in het advies tot de volgende conclusies:

De commissie is van oordeel dat het verschil in effecten tussen de alternatieven onderling en met de referentiesituatie nog onvoldoende onderbouwd is en nog onvoldoende aannemelijk is gemaakt dat de alternatieven kunnen voldoen aan vigerende wetgeving. De commissie adviseert om voorafgaand aan de standpuntbepaling:

- alsnog een referentiesituatie met beprijzen uit te werken en de in het MER onderzochte alternatieven met deze referentie te vergelijken;
- een nadere onderbouwing te geven van de in het MER ingeschatte positieve effecten van Dynamisch Verkeer Management (DVM).

Ik heb het advies aandachtig bestudeerd en heb besloten dit inhoudelijk over te nemen. Dat betekent dat een referentiesituatie met beprijzen zal worden uitgewerkt, waarmee de alternatieven worden vergeleken en dat een nadere onderbouwing zal worden gegeven van de effecten van DVM. Anders dan de commissie adviseert, zal deze aanvullende informatie bij het ontwerp-Tracébesluit (OTB) ter visie worden gelegd. Alle relevante informatie dient immers bij het nemen van het MER-plichtig besluit beschikbaar te zijn. In dit geval is dat het Tracébesluit (TB). Ik zie nog hoe ik de effecten van prijsbeleid inzichtelijk zal maken.

Ik heb vooralsnog geen redenen om te veronderstellen dat het aanvullend onderzoek met prijsbeleid een ander beeld zal geven. Als zich toch nieuwe inzichten aandienen, dan zal ik hier bij het OTB op terug komen.

Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en Tracébesluit (TB)

Het standpunt wordt uitgewerkt in het ontwerp-Tracébesluit (OTB). Dit zal in conform planning in maart 2009 ter inzage worden gelegd. In het OTB zullen de effecten van de wegbreiding op onder meer lucht, geluid en natuur opnieuw worden onderzocht. Nadrukkelijke aandacht zal gegeven worden aan de uitwerking van mitigerende en compenserende maatregelen. Het Tracébesluit (TB) kan dan conform planning in december 2009 worden genomen.

Realisatie

Nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden, zal de uitvoering van de wegbreiding in de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere conform MIRT en de in het kader van Randstad Urgent gemaakte afspraken plaatsvinden in de periode 2011–2017. Daar waar dit mogelijk is wordt, om een snelle realisatie zo veel als mogelijk te faciliteren, geanticipeerd door nu al te beginnen met de voorbereiding van de uitvoering in de sfeer van conditionering. Er is bijvoorbeeld gestart met Grondverwerving (passief), inventarisaties van kabels en leidingen, studies naar verlegging van 380 kV leidingen van Tennet en hoofdgasleidingen van de Gasunie. Reeds sinds begin 2007 wordt onderzocht welke contractvorm het meest geschikt zal zijn voor de verschillende deeltrajecten.

Toelichting

Ter toelichting en nadere onderbouwing op het hiervoor beschreven standpunt het volgende.

Probleemanalyse en doelstelling

Probleemanalyse

De mobiliteit op het wegennet op het traject Schiphol–Amsterdam–Almere is sterk gegroeid. Dat komt vooral door de economische groei en de stijging van het inwonertal. Dit veroorzaakt nu al veel knelpunten op het wegennet.

Om dit probleem op korte termijn zo goed mogelijk te beheersen, worden een aantal projecten uitgevoerd, die ten doel hebben de bestaande wegcapaciteit met relatief kleine aanpassingen beter te benutten. Het gaat met name om de aanleg van spitsstroken en wisselstroken. Zo wordt een deel van de groei tot 2010 opgevangen. Maar deze zogenaamde benuttingsmaatregelen zullen voor de langere termijn niet voldoende zijn.

Na 2010 zal het mobiliteitsprobleem alleen maar groter worden, mede als gevolg van ruimtelijke- en economische ontwikkelingen in de Noordvleugel van de Randstad. Verstedelijking en bedrijvigheid zullen naar verwachting verder toenemen. Zonder verdere wegwitbreidingen na 2010, zal het wegennet in 2020 zwaar overbelast zijn, met als gevolg nog meer files en nog langere reistijden en een toenemende belasting van de leefomgevingskwaliteit. De Noordvleugel van de Randstad zal hierdoor zowel economisch als qua woon- en leefomgeving minder aantrekkelijk worden.

Het aanpakken van het bereikbaarheidsprobleem is ook voorwaarde voor de gewenste ruimtelijke- en economische ontwikkelingen. Zo is met Almere in principe afgesproken dat tussen 2010 en 2030 60 000 woningen extra gebouwd zullen gaan worden (Schaalsprong Almere). Oplossingen moeten daarbij gevonden worden in een zeer complexe omgeving, waarbij een goede ruimtelijke inpassing en een goede milieukwaliteit als voorwaarde gelden.

Doelstelling

De wegwitbreiding Schiphol–Amsterdam–Almere heeft tot doel:

1. Ruimte voor mobiliteit.
Het opvangen van het huidige en het toekomstige wegverkeer tussen Schiphol, Amsterdam en Almere, waarbij rekening wordt gehouden met de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Noordvleugel van de Randstad.
2. Betere bereikbaarheid.
Het verbeteren van het functioneren van het wegennetwerk als geheel, waarbij de te verwachten fileproblemen worden aangepakt. Daarbij moet worden gestreefd naar het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden en het realiseren van acceptabele reistijden.

Gefaseerde planstudie

De in het kader van de Tracéwet uitgevoerde planstudie voor de wegwitbreiding Schiphol–Amsterdam–Almere heeft in twee fasen plaatsgevonden:

Fase 1: Onderzoek op hoofdlijnen gericht op de keuze tussen de tracéalternatieven.

Fase 2: Onderzoek gericht op de keuze tussen de diverse varianten van het gekozen tracéalternatief.

De keuze voor het verdelen van het onderzoek in twee fasen is mede vastgelegd in de Richtlijnen, die in mei 2005 zijn vastgesteld.

Planstudie fase 1

Onderzochte alternatieven

In fase 1 van de planstudie zijn het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief als tracéalternatieven onderzocht. Daarnaast zijn het Nulalternatief (referentiesituatie) en het Nulplusalternatief (het effect van beprijzen) onderzocht.

Stroomlijnalternatief

Het Stroomlijnalternatief bestaat uit het verbreden van de A9, de A1, de A10 Oost en de A6. Bij dit alternatief worden geen nieuwe wegen aangelegd. Op verschillende weggedeelten zijn inpassingsvarianten en verkeerskundige varianten onderzocht en met elkaar vergeleken. De inpassing varieert met name in bovengrondse, half verdiepte en verdiepte oplossingen.

Verbindingsalternatief

Het Verbindingsalternatief – ook wel het A6/A9-alternatief genoemd – bestaat uit een nieuwe autosnelweg (2x3 rijstroken) die de A6 met de A9 verbindt (knooppunt Muiderberg–knooppunt Holendrecht). In het Verbindingsalternatief zijn géén maatregelen opgenomen op de A1 en op de A9 Gaasperdammerweg. Ook van het Verbindingsalternatief zijn weer verschillende varianten onderzocht variërend van bovengrondse oplossingen tot en met boortunnels.

Nulalternatief (referentiesituatie)

Het nulalternatief dient als referentiekader bij het beoordelen van de effecten van de onderzochte oplossingen en beschrijft de situatie in 2020 bij autonome ontwikkelingen, dus zonder de beoogde uitbreiding van de weginfrastructuur in de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere.

Nulplusalternatief – het effect van beprijzen

In dit alternatief is onderzocht wat het effect zou zijn van een vorm van «beprijzen». Dat wil zeggen: de invoering van kilometerheffing voor alle motorvoertuigen op alle wegen met een maximumsnelheid vanaf 70 kilometer per uur en een extra congestieheffing in de spits.

Vergelijking van de alternatieven

Verkeer

Zowel bij het Verbindingsalternatief als bij het Stroomlijnalternatief wordt de doelstelling uit de Nota Mobiliteit voor de trajectnelheid gehaald. Het Verbindingsalternatief zorgt voor de relatief grootste afname van congestie. Tevens wordt hiermee een kortere route gecreëerd. Doordat bij het Verbindingsalternatief een nieuwe verbinding wordt gerealiseerd ontstaat een meer robuust netwerk in de regio en ontstaat een betere spreiding van het verkeer tussen A6/A9, de A1 en de A9 Gaasperdammerweg. Bij het Stroomlijnalternatief ontstaat ten opzichte van het Verbindingsalternatief meer verkeershinder op met name de A9 Gaasperdammerweg. Het Nulplusalternatief leidt tot een afname van de mobiliteit, waardoor de verbetering van de bereikbaarheid het grootste is. De mate van verbetering is afhankelijk van de hoogte van de heffing.

Milieu en ruimtelijke kwaliteit

Op het onderdeel milieu en ruimtelijke kwaliteit zijn de boortunnelvariant uit het Verbindingsalternatief en de verdiepte variant uit het Stroomlijnalternatief beide relatief het meest gunstig. De afweging tussen beide varianten hangt af van het gewicht dat aan de verschillende aspecten wordt toegekend. Door de afname van verkeer en het ontbreken van

fysieke maatregelen in het Nulplusalternatief scoort dit alternatief positief op lucht, geluid en natuur en is er nagenoeg geen effect op de andere aspecten.

Ten opzichte van de boortunnel is de verdiepte stroomlijnvariant minder gunstig op de aspecten geluid, water (grotere effecten grondwater bij verdiepte ligging A9 Gaasperdammerweg), natuur (IJmeer), en wonen en werken (te slopen woningen langs de A1 ten westen van Muiden). Ten opzichte van de boortunnel is de verdiepte stroomlijnvariant gunstiger op de aspecten lucht, landschap (positief effect bij Muiden en geen verstoring bij Hoge Dijk en Naardermeer), cultuurhistorie en archeologie (minder doorsnijding waardevolle elementen), landbouw (geen aantasting landbouw Nieuwe Keverdijkse Polder), recreatie (geen aantasting Nieuwe Keverdijkse polder en Hoge Dijk) en scheepvaart (geen barrière meer bij Muiden).

De bovengrondse stroomlijnvariant is minder gunstig dan de verdiepte variant. Dit komt vooral door de aspecten geluid (meer gehinderden in Amsterdam Zuidoost en Muiden), bodem (meer zettingen), landschap (meer verstoring) en scheepvaart (brug bij Muiden). De bovengrondse stroomlijnvariant is ten opzichte van de verdiepte variant gunstiger op de aspecten water en natuur (minder verstoring door meer geluidbeperkende maatregelen).

De bovengrondse verbindingsvariant is het meest ongunstig, vooral op de aspecten geluid, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, recreatie en scheepvaart. Voor de meeste aspecten hangt dit samen met de nieuwe forse doorsnijding van een nog relatief ongestoord gebied. Alleen voor het aspect lucht is de bovengrondse verbindingsvariant gunstiger dan de andere varianten.

Kosten en baten

In de in fase 1 van de planstudie uitgevoerde kosten-baten analyse leidde het nulplusalternatief per saldo tot het hoogste maatschappelijk saldo van ruim € 1,3 miljard. Het Stroomlijn en het Verbindingsalternatief hadden beide een negatief saldo. Omdat vooral de directe baten van het Verbindingsalternatief hoger waren dan die van het Stroomlijnalternatief viel het saldo van het Verbindingsalternatief (exclusief milieueffecten) hoger uit.

Consultatie en advies

In fase 1 van de planstudie heeft geen formele inspraak plaatsgevonden. Wel heeft er een consultatie plaatsgevonden en is verschillende instanties om advies gevraagd.

Een eenduidig beeld c.q. voorkeur voor één van de alternatieven is niet te herleiden. De reacties zijn divers en gemêleerd. Wel wordt onderschreven dat de informatie gepresenteerd in het MER fase 1 van voldoende kwaliteit is om een principiële keuze te maken welk alternatief en/of varianten in fase 2 uit te werken.

Afweging en keuze planstudie fase 1

Op basis van de resultaten van de in de eerste fase van de planstudie uitgevoerde onderzoeken, consultatie en advies en overleg met de Tweede Kamer heeft het kabinet in oktober 2007 gekozen voor de uitbreiding en verbreding van het bestaande wegennet in de vorm van het Stroomlijnalternatief. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd bij de eerder genoemde brief van 12 oktober 2007. Hiermee kwam de aanleg van een nieuwe verbinding A6/A9 in de vorm van het Verbindingsalternatief te vervallen. Voor dit politieke besluit, dat formeel juridisch gezien geen

onderdeel uitmaakt van de Tracéwetprocedure, waren de volgende samenhangende overwegingen relevant:

- Uitbreiding en verbreding van het bestaande wegennet draagt bij aan de verwezenlijking van de met de wegutbreiding Schiphol–Amsterdam–Almere beoogde doelstellingen.
De verkeersafwikkeling is met uitbreiding van de bestaande wegen nagenoeg gelijkwaardig aan de kwaliteit van de doorstroming met een nieuwe verbinding A6/A9, als gevolg van de scheiding van doorgaand en regionaal/lokaal verkeer en door de aanleg van hoofd- en parallelbanen.
- Uitbreiding en verbreding van het bestaande wegennet draagt bij aan de verwezenlijking van doelstellingen uit de Nota Ruimte.
De capaciteitsuitbreiding van de bestaande wegen biedt mogelijkheden om de rijkswegen goed in te passen. Met een verdiepte ligging en overkapping van de A9 Gaasperdammerweg verbetert de leefomgevingskwaliteit in Amsterdam-Zuidoost aanzienlijk (minder geluidhinder, vermindering barrièrewerking). Hetzelfde geldt voor de onder tunneling van de A9 in Amstelveen. Daarnaast betekent de aanleg van een aquaduct voor de kruising van de A1 met de Vecht een verbetering van de leefomgevingskwaliteit in Muiden. Tenslotte bestaat de mogelijkheid om in het vervolg van de Tracéwetprocedure nadere afspraken te maken met regionale overheden over de inpassing van de wegen op andere locaties.
- Uitbreiding en verbreding van het bestaande wegennet beperkt de nadelige effecten op natuur en recreatie.
Aanleg van een nieuwe verbinding A6/A9 betekent, ook als deze als tunnel wordt aangelegd, een aantasting van het landschap en van de recreatiemogelijkheden. Dit geldt met name voor recreatiegebied De Hoge Dijk, die door één van noodzakelijke circa 1,5 kilometer lange naar de tunnel toeleidende wegvakken bovengronds wordt doorsneden, maar in mindere mate ook voor het Naardermeer, dat op korte afstand ligt van het andere bovengronds toeleidende wegvak.
- Voor uitbreiding en verbreding van het bestaande wegennet bestaat het meeste politiek en maatschappelijk draagvlak.
Aan de keuze voor het Stroomlijnalternatief is een uitgebreid politiek en maatschappelijk debat vooraf gegaan. Dit leidde er onder meer toe, dat een meerderheid van de Tweede Kamer tijdens het Algemeen Overleg over de Noordvleugelbrief op 5 oktober 2006 zich uitspreekt tegen de tunnel A6/A9 en vóór het verbreden van de bestaande wegen. Daarnaast bleek dat de regionale overheden bereid zijn financieel bij te dragen aan de inpassing van de uitbreiding van de bestaande wegen. Tenslotte was er breed verzet vanuit de samenleving tegen de tunnel A6/A9, waarbij het verzet zich concentreerde rond de positie van het Naardermeer.

Planstudie fase 2

Onderzochte alternatieven

In fase 2 van de planstudie zijn, naast het Stroomlijnalternatief en het Nulalternatief, het Locatiespecifieke alternatief en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief onderzocht.

Locatiespecifieke alternatief

Het Locatiespecifiek alternatief is een afgeslankte versie van het Stroomlijnalternatief. Dat wil zeggen: het Stroomlijnalternatief zonder uitbreiding op de A9.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Het MMA is gebaseerd op het Stroomlijnalternatief, uitgebreid met maatregelen die de gevolgen van de uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur op mens en milieu minimaliseren. Het gaat daarbij om:

- Aanleg van een verdiepte tunnel van twee kilometer in de A9 door Amstelveen;
- Aanleg van een verdiepte tunnel met twee overdekte bovengrondse wegdelen in de A9 Gaasperdammerweg (de zogenaamde «Kamelenvariant»);
- Aanleg van een systeem van hoofd- en parallelbanen (4x2 rijstroken) op de A6 in Almere.

Extra in het MMA is de toepassing van tweelaags ZOAB in het hele plangebied, het aanleggen of uitbreiden van stapstenen voor migratie van dieren en extra recreatieve verbindingen. Andere voorbeelden zijn:

- Akoestische voorzieningen bij het Amsterdamse bos, de Ouderkerkerplas en polder de Ronde Hoep.
- Luifels en een maximumsnelheid van 80 km/u op de A10 oost en de A1 tussen knooppunten Watergraafsmeer en Diemen voor het terugdringen van geluidbelasting en verbetering van de luchtkwaliteit.
- Uitbreiding van het aquaduct naar een eco-aquaduct bij Muideren met een 70 meter brede ecostrook aan de westzijde van het aquaduct. De verdiepte ligging van het aquaduct loopt door tot aan de Papelaan in de Bloemendalerpolder.

Vergelijking van de alternatieven

Verkeer

Het Stroomlijnalternatief en het MMA blijken het meest gunstige effect te hebben op de bereikbaarheid. De groei van het verkeer wordt opgevangen, reistijden worden korter, de betrouwbaarheid van het netwerk neemt toe en men staat minder lang in de file. Filevrij wordt de corridor echter niet, enkele knelpunten blijven bestaan. Door de capaciteitsuitbreiding gaan automobilisten weer eerder tijdens de spits in plaats van buiten de spits rijden. Daardoor blijven de spitsen en met name de avondspits druk.

Al leidt het Locatiespecifiek alternatief tot een verbetering, in vergelijking met het Stroomlijnalternatief en MMA is het Locatiespecifiek alternatief minder in staat om te voldoen aan de vraag naar mobiliteit. De A9 wordt niet uitgebreid terwijl het verkeersaanbod voor de A9 wel toeneemt door de uitbreiding van de A1, A10 en A6. Dit betekent langere reistijden en meer filedruk op de A9, alsook een geringer oplossend vermogen op de A1, A10 en A6 dan bij het Stroomlijnalternatief en MMA. Zo zal verkeer bij knooppunt Diemen eerder kiezen om via de A1 richting Amsterdam te rijden dan via de A9 en A2. Onvoldoende capaciteit op de A9 betekent daarnaast meer sluipverkeer op lokale wegen, met negatieve gevolgen voor doorstroming en negatieve effecten op de leefomgevingskwaliteit.

Een systeem van hoofd- en parallelbanen (4x2) op de A6 leidt tot een hogere betrouwbaarheid van het netwerk. Een verlaging van de maximumsnelheid op de A10 oost en A1 (Watergraafsmeer–Diemen), zoals in het MMA is opgenomen, leidt tot een betere doorstroming op de A10 oost. Een deel van het verkeer kiest er namelijk voor om via de A9 te

rijden. Een verbrede A9 is in staat deze extra verkeersstroom af te wikkelen.

Verkeersveiligheid

Waar het Stroomlijnalternatief en MMA op verkeer beter scoren dan het Locatiespecifiek alternatief is het omgekeerde het geval voor de verkeersveiligheid. Meer verkeer en meer rijstroken op de snelwegen zorgen voor een afname van de verkeersveiligheid. Op de lokale wegen neemt de verkeersveiligheid enigszins toe, omdat daar minder verkeer gaat rijden.

Milieu en ruimtelijke kwaliteit

Tussen de alternatieven onderling zijn geen grote verschillen op te merken wat betreft de impact van de wegwitbreiding op de luchtkwaliteit. Geen van de alternatieven leidt in de onderzoeken uitgevoerd voor de TN/MER tot een overschrijding van de concentratienormen voor fijn stof. Voor de jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide ligt dit anders. Er zijn enkele lokale knelpunten, die kunnen worden opgelost door bijvoorbeeld schermen te plaatsen. Het grootste knelpunt voor stikstofdioxide doet zich echter niet rondom de wegen in het plangebied voor maar in het gebied bij Schiphol. Ook zonder wegverbreding doen zich hier knelpunten voor vanwege de hoge achtergrondconcentratie. Door de verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen wegverbredingen worden het overschrijdingsgebied rond Schiphol groter. Alle alternatieven hebben negatieve effecten op de luchtkwaliteit. Het MMA en Stroomlijnvariant 4x2 hebben de minste negatieve effecten.

Alle alternatieven laten ten opzichte van «niets doen» een verbetering zien met betrekking tot de geluidbelasting. Dat lijkt tegenstrijdig met de toename van het verkeer. Maar met het treffen van maatregelen ter voorkoming van een toename van de geluidbelasting is deze verbetering mogelijk. Het Stroomlijnalternatief (4x2 en 2x4) en MMA laten de grootste winst zien. Dit komt omdat in het Locatiespecifiek alternatief op de A9 geen maatregelen zoals tweelaags ZOAB en geluidsschermen zijn voorzien. In het MMA zijn juist extra maatregelen opgenomen. Tweelaags ZOAB over het hele tracé en extra of extra hoge geluidsschermen. De afname van het aantal ernstig gehinderden en de geluidbelasting van gevoelige bestemmingen zoals scholen is bij dit alternatief dan ook het grootst.

In fase 2 van de planstudie is er voor gekozen om de effecten op natuurwaarden, de woonomgeving, recreatie, cultuurhistorie en andere ruimtelijke effecten per deelgebied te omschrijven. Dit om verschillen tussen varianten beter inzichtelijk te kunnen maken.

Hieruit blijkt dat op de A9 de verdiepte varianten van het Stroomlijnalternatief beter scoren dan de niet verdiepte varianten op het gebied van onder meer ruimte, recreatie en landschap. Het MMA scoort het beste, met name op het aspect natuur. In het Locatiespecifieke alternatief worden geen maatregelen getroffen op dit traject.

Bij de A1 bij Diemen en de A10-oost zijn het Locatiespecifiek en het Stroomlijnalternatief vrijwel identiek. Er zijn dan ook geen verschillen tussen de effecten van beide alternatieven. Doordat de fysieke verbreding gering is zijn ook de effecten van de verbreding gering. Onder meer door realisatie van (hogere) geluidsschermen wordt beleving van het landschap minder voor zowel de weggebruiker als de omwonenden. Het MMA scoort licht beter dan het Locatiespecifiek en het Stroomlijnalternatief op het gebied van natuur door de realisatie van stapstenen voor natuur.

De A1 bij Muiden wordt verlegd naar het zuiden. Ook hier is het Locatiespecifieke alternatief vrijwel identiek aan het Stroomlijn alternatief. In het MMA zijn diverse extra maatregelen opgenomen. Alle alternatieven scoren negatief, alleen op externe veiligheid wordt positief gescoord en door de realisatie van een ecozone bij het aquaduct scoort het MMA positief op natuur. Hierdoor scoort het MMA beter. Door het extra ruimtegebruik bij de verschillende varianten op de A6 wordt negatief gescoord op dit aspect. Ook op de andere aspecten (landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water, natuur en externe veiligheid) wordt geen tot een licht negatieve score geconstateerd. De varianten zijn weinig onderscheidend op deze aspecten. De variant met 4x2 rijstroken op de A6 scoort licht negatiever op natuur en ruimte dan de variant met 2x4.

Kosten en baten

In het basisscenario zijn op grond van de in fase 2 uitgevoerde kosten-baten analyse alle alternatieven rendabel: de netto contante waarde is in alle gevallen positief. Het Locatiespecifieke alternatief heeft het hoogste rendement, namelijk € 1,9 miljard. Dit is aanmerkelijk meer dan de beide Stroomlijnalternatieven (€ 0,8 miljard) en het MMA. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat de aanleg- en onderhoudskosten van het Stroomlijnalternatief en MMA veel groter zijn dan het Locatiespecifieke alternatief. De hogere aanlegkosten hebben voor een belangrijk deel betrekking op de inpassingsmaatregelen, die de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid langs de A9 in Amsterdam-zuidoost en in Amstelveen verbeteren.

Watertoets

Gedurende de trajectnota/MER-fase is regelmatig overleg gevoerd met betrokken waterbeheerders. Hierbij heeft het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht als coördinerend waterschap opgetreden, mede namens het waterschap Zuiderzeeland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. De waterbeheerders hebben een gezamenlijk advies uitgebracht over de trajectnota/MER. De waterbeheerders dringen aan op een betere uitwerking van ontwerp en inpassing van de planstudie in de waterhuishoudkundige omgeving. Hierover zal in de (ontwerp)tracébesluitfase nader overleg met de waterbeheerders plaatsvinden. De uitkomsten van dat overleg worden verwerkt in de waterparagraaf die aan het (ontwerp-)tracébesluit wordt toegevoegd

Inspraak en advies

Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 17 september 2008 advies uitgebracht onder de titel «Schiphol–Amsterdam–Almere fase 2: Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop» (rapportnummer 1491–413). In haar advies komt de commissie tot de volgende conclusie:

De commissie is van oordeel dat het verschil in effecten tussen de alternatieven onderling en met de referentiesituatie nog onvoldoende onderbouwd is en nog onvoldoende aannemelijk is gemaakt dat de alternatieven kunnen voldoen aan vigerende wetgeving. De commissie adviseert om voorafgaand aan de standpuntbepaling:

- alsnog een referentiesituatie met beprijzen uit te werken en de in het MER onderzochte alternatieven met deze referentie te vergelijken;
- een nadere onderbouwing te geven van de in het MER ingeschatte positieve effecten van Dynamisch Verkeer Management (DVM).

Wettelijke adviseurs

De Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten

(RACM) geeft aan dat het MER wat betreft archeologie voldoende is, maar vraagt wel om extra aandacht in de OTB-fase. Het uitgevoerde onderzoek van de aspecten cultuurlandschap en monumenten wordt adequaat geacht.

Van de overige wettelijke adviseurs is geen advies ontvangen.

Gemeenten en provincies

De betrokken gemeenten en provincies zijn over het algemeen positief over de voortgang van de planstudie en er wordt waardering uitgesproken voor de inhoud en kwaliteit van de trajectnota/MER. Met name de gemeenten Diemen, Muiden en Weesp zijn minder positief, waarbij de laatste twee aangeven dat op basis van deze trajectnota/MER geen goede afweging tussen de alternatieven mogelijk is.

Het Stroomlijnalternatief, en dan de verdiepte variant met een systeem van hoofd- en parallelbanen op de A6, heeft de meeste voorkeur. Daarnaast is verzocht om aanvullende maatregelen uit het MMA over te nemen. Bijvoorbeeld het plaatsen van geluidsschermen langs het Amsterdamse Bos en de Ouderkerkerplas en Ronde Hoep, het realiseren van de eco-zone bij het aquaduct in de A1 en het toepassen van 80 km op de A1 en de A10-oost. Met name de gemeente Diemen betreurt dat het Verbindingsalternatief niet nader is onderzocht in fase 2 van de planstudie.

Door verschillende bestuursorganen is het belang genoemd van goede bereikbaarheid in de corridor middels het openbaar vervoer naast de weg. In dat kader is verzocht om aanvullende maatregelen voor het openbaar vervoer zoals een vrijliggende busvoorziening langs de A6 en de A1. Met name door de gemeente Amstelveen maakt zich hard voor een extra OV-koker in de tunnel bij Amstelveen.

In de adviezen zijn, naast de in het MER beschreven (inpassings)maatregelen, ook verschillende nieuwe maatregelen genoemd en zijn aandachtspunten meegegeven voor de OTB-fase.

Voor de A6 wordt onder meer verzocht om een verlaagde A6 ten behoeve van de ontwikkeling van de weerwaterzone, een herziening van het knooppunt A6-S101 en aanvullende dwarsverbindingen.

Voor de A1 bij Muiden en Weesp is verzocht om een goede inpassing en wordt het Rijk verantwoordelijk geacht voor inpassing van de A1 op een zodanige wijze dat voldaan wordt aan afspraken over leefbaarheid en kwaliteit van het gebied. Landschappelijke inpassing en een beperking van de geluidhinder, ook in de nog te ontwikkelen Bloemendalerpolder, spelen hierbij een belangrijke rol. Voor Muiderberg zijn met name aanvullende geluidmaatregelen belangrijk voor een goede inpassing. Een overkappingsstudie voor A10-oost en de A1 biedt volgens verschillende bestuursorganen aanknopingspunten om de woon- en leefsituatie rond deze trajecten te verbeteren. Hierbij is opgemerkt dat het gebied rond de A1 en A10-oost doorsneden wordt door grootschalige infrastructuur. Verder is onder meer aandacht gevraagd voor een goede landschappelijke inpassing.

Rond de Gaasperdammerweg wordt in relatie tot het realiseren van de Kamelenvariant een woningbouwprogramma ontwikkeld. Verzocht is om hiertoe een integrale ontwerpogave te formuleren. Waterberging wordt op dit traject als een lastige opgave gezien, hiervoor is nadrukkelijke aandacht gevraagd.

Bij de A9 nabij Ouderkerk aan de Amstel is met name verzocht om goede landschappelijke inpassing en behoud van bestaande waarden. Daarnaast is om aanvullende lucht- en geluidsmaatregelen verzocht. De verwachting is dat de bouw van de tunnel enkele jaren in beslag zal nemen, hier is voor de vervolgfase aandacht voor gevraagd.

Inspraak

Op de trajectnota/MER zijn ongeveer 1 200 reacties ingezonden, waarvan 450 unieke reacties. Hoofdboodschap uit de inspraak is dat aandacht wordt gevraagd voor de gevolgen van de wegverbreding voor de leefbaarheid in de omgeving. Daarnaast komt uit de inspraak het volgende naar voren:

- **Alternatieven**
Veel insprekers maken bezwaar tegen het verbreden van de wegen in het plangebied. Sommige insprekers willen echter juist zo snel mogelijk aanpassing van de wegen. Enkele insprekers pleiten voor het locatiespecifiek alternatief, het MMA of het MMA plus. Verschillende omwonenden van de Gaasperdammerweg pleiten alsnog voor het Verbindingsalternatief.
- **Inpassingsmaatregelen**
Veel omwonenden van de A10 en de A1 in Amsterdam Oost/Watergraafsmeer en Diemen pleiten voor overkapping van de wegen ter plaatse. Veel mensen uit Almere maken bezwaar tegen het opofferen van natuur als gevolg van de verbreding van de A6. Zij stellen een zo compact mogelijke inpassing van de weg voor, bijvoorbeeld door te kiezen voor de variant met 2x4 rijbanen in plaats van 4x2. Verder maken insprekers vaak bezwaar tegen het verlies van een deel van het Amsterdamse Bos, waarbij gepleit wordt voor de aanleg van een tunnel.
- **Leefbaarheid**
Een groot aantal insprekers vraagt aandacht voor geluidsoverlast en uitstoot van stikstofdioxide en fijn stof. De gezondheid is daarbij een punt van zorg. Veel omwonenden van de Gaasperdammerweg maken zich zorgen over de overlast die de werkzaamheden aan die weg gaan veroorzaken.

Eigen initiatief Strukton en TBI

Door Strukton en TBI is bij mijn ministerie een Eigen Initiatief (E.I.) ingediend. Het betreft de aanleg van het Verbindingsalternatief in de vorm van een geboorde tunnel A6-A9. Qua ontwerp worden vier varianten gepresenteerd die van elkaar verschillen door de wijze waarop de A1 op de tunnel A6-A9 wordt aangesloten (geheel, gedeeltelijk, niet). In het E.I. wordt gebruik gemaakt van veel gegevens uit onderzoeken die in het kader van de planstudie zijn uitgevoerd. Nieuw ten opzichte van eerdere onderzoeken vormt een slim ontwerp in de tunnel om fijnstof af te vangen, waardoor de fijnstofconcentratie rond de tunnelmonden wordt beperkt en er ook geen ventilatietorens nodig zijn. Bovendien bevindt de vluchtroute zich in de tunnelbuis zelf. Tenslotte wordt in het E.I. een PPS-constructie gepresenteerd met aandacht voor risicoverdeling en kostenbeheersing.

Afweging en keuze

Op basis van de informatie uit de trajectnota/MER Fase 2 en de ontvangen inspraakreacties en adviezen kom ik tot een herbevestiging van de keuze voor de uitbreiding en verbreding van het bestaande wegennet in de vorm van het Stroomlijnalternatief. Het Stroomlijnalternatief zal voor wat betreft het ontwerp en de te treffen inpassingsmaatregelen worden uitgevoerd conform de afspraken die zijn vastgelegd in de in deze brief genoemde overeenkomsten tussen rijk en betrokken decentrale over-

heden van 29 oktober 2007 in het kader van Randstad Urgent en de aanvullende afspraken waarover met de regio overeenstemming bestaat. Korthedshalve wordt verwezen naar de overeenkomst van 29 oktober 2007, de bijgevoegde concept aanvullende overeenkomst en de beschrijving op hoofdlijnen per deeltraject in deze brief. Voor deze keuze zijn de volgende samenhangende overwegingen van belang.

- Fase 2 van de planstudie bevestigt de onderzoeksresultaten van fase 1. Het kabinet heeft op 12 oktober 2007 een politiek besluit genomen door te kiezen voor het Stroomlijnalternatief. De informatie waarop dit besluit betrekking had is in fase 2 van de planstudie gecheckt en verder uitgewerkt. Daarbij zijn geen wezenlijk nieuwe feiten en inzichten naar voren gekomen, die aanleiding geven dit besluit te herroepen. Daarmee blijven de overwegingen die hebben geleid tot de keuze voor het Stroomlijnalternatief en die worden genoemd in paragraaf B3.4 onverminderd van kracht. Het is nu zaak voortvarend uitvoering te geven aan het politieke besluit.

In aanvulling hierop het volgende:

- Eigen initiatief (E.I.) Strukton en TBI voor een tunnel A6/A9 bevat vrijwel geen nieuwe feiten of inzichten. In het kader van fase 1 van de planstudie is, als onderdeel van het Verbindingsalternatief, uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijke aanleg van een nieuwe verbinding A6/A9 in de vorm van een (boor-) tunnel. In het E.I. wordt in belangrijke mate gebruik gemaakt van deze onderzoeksgegevens. In het plan staan daarom vrijwel geen nieuwe feiten of inzichten. Een uitzondering hierop vormt een slim ontwerp in de tunnel om fijnstof af te vangen. Dit is wellicht bruikbaar in andere tunnels, zoals de tunnels in de A9/Gaasperdammerweg en de A9 in Amstelveen. Er is daarom geen aanleiding om op basis van dit plan de keuze voor het Stroomlijnalternatief te heroverwegen. De in de Traject/MER genoemde argumenten om de tunnel te laten afvallen blijven onverminderd van kracht. Deze betreffen:
 - Het maatschappelijk en politiek draagvlak voor het Stroomlijnalternatief en het ontbreken daarvan voor een nieuwe verbinding;
 - De verkeersafwikkeling is met uitbreiding van de bestaande wegen nagenoeg gelijkwaardig aan de kwaliteit van de doorstroming met een nieuwe verbinding (als gevolg van de scheiding van doorgaand en regionaal/lokaal verkeer door de aanleg van hoofd- en parallelbanen);
 - De aantasting van het landschap en de recreatiemogelijkheden als gevolg van de toeleidende wegen naar de tunnel bij het Verbindingsalternatief (nabij het Naardermeer en door recreatiegebied De Hoge Dijk (een nieuwe bovengrondse doorsnijding van 2x circa 1,5 kilometer);
 - De capaciteitsuitbreiding van de bestaande wegen biedt mogelijkheden om de rijkswegen goed in te passen. Met een verdiepte ligging en overkapping van de A9 Gaasperdammerweg verbetert de leefbaarheid in Amsterdam-Zuidoost aanzienlijk (minder geluidhinder, vermindering barrièrewerking). De aanleg van een aquaduct voor de kruising van de A1 met de Vecht betekent een verbetering van de leefbaarheid in Muiden.
 - De regionale overheden zijn bereid financieel bij te dragen aan deze inpassing van de uitbreiding van de bestaande wegen.
- Toegenomen draagvlak door aanvullende afspraken over inpassingsmaatregelen. Het is van groot belang, dat naast de bereikbaarheid ook de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit langs de autosnelwegen in de corridor

Schiphol–Amsterdam–Almere wordt verbeterd. Hier doet zich een unieke kans voor om een win-win situatie te creëren. Al in oktober 2007 zijn met de regio afspraken gemaakt over de inpassing van de wegwitbreidingen in met name Amsterdam-zuidoost en Amstelveen. Op basis van intensief overleg met de regio worden deze afspraken aangevuld met afspraken over de inpassing in met name Diemen, Muiden, Weesp en Ouder-Amstel. Met deze afspraken wordt verder gegaan dan wat conform de wet Geluidhinder noodzakelijk is. De situatie vraagt hier echter om. Uitgangspunten zijn:

- Geluidsniveau behorende bij stand still 2008;
- Daar waar relevant wordt gekeken naar cumulatie van geluid door weg en spoor;
- Samenhangend en toekomstvast pakket geluidswerende maatregelen bestaande uit geluidsschermen en geluidreducerend asfalt;
- Aandacht voor innovatieve en duurzame oplossingen;
- Goede landschappelijke inpassing.

Met deze aanvullende afspraken is het draagvlak voor het Stroomlijn-alternatief verder toegenomen.

- Kostenraming blijft binnen beschikbaar budget.
Realisatie van het Stroomaltnatief is mogelijk binnen het bij het besluit in oktober 2007 overeengekomen budget van € 3 362 miljoen, inclusief de financiële bijdragen van de regionale partijen.
- Positieve kosten-baten analyse (KBA).
Het Stroomlijnalternatief heeft een positieve baten-kosten verhouding. Dit wordt vooral veroorzaakt door de gunstige baten-kosten verhouding van de wegwitbreidingen in de verbinding Almere–Amsterdam (A6, A1, A10-oost). Als uitsluitend gekeken wordt naar de uitbreiding van de A9, dan blijkt dat de hoge investeringen die daar nodig zijn slechts voor circa een derde deel worden «terugverdiend» door hogere baten. De hoge investeringen hebben voor een belangrijk deel betrekking op de inpassingsmaatregelen, die de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid rond de A9 verbetert.
- Advies van de commissie voor de m.e.r. wordt inhoudelijk overgenomen.
Het advies van de commissie zal inhoudelijk worden overgenomen. Aanvullend op de in de Trajectnota/MER gegenereerde informatie zal een referentiesituatie met beprijzen worden uitgewerkt, waarmee de alternatieven worden vergeleken. Daarnaast zal een nadere onderbouwing worden gegeven van de effecten van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). Anders dan de commissie adviseert, zal deze aanvullende informatie bij het ontwerp-Tracébesluit (OTB) ter visie worden gelegd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings