

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



CONSULTATIEDOCUMENT

Planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere

april 2006





Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Consultatiedocument
Planstudie
Schiphol - Amsterdam - Almere







Inhoudsopgave

	Samenvatting	7
1	Inleiding	13
1.1	Aanleiding	13
1.2	Problematiek in breder perspectief	13
1.3	Doelstelling en alternatieven planstudie	13
1.4	Procedure en besluitvorming in 2006	14
1.5	Consultatiefase en vervolg	15
1.6	Leeswijzer	16
2	Bewoners en weggebruikers	17
2.1	Inleiding	17
2.1.1	Consultatiebijeenkomsten	17
2.1.2	Webenquête	18
2.1.3	Opinieonderzoek	18
2.1.4	Belevingswaardenonderzoek	19
2.1.5	Reacties van bewonersorganisaties en individuele burgers	19
2.2	Samenvatting impressies consultatiebijeenkomsten en webenquête	20
2.2.1	Consultatiebijeenkomsten	20
2.2.2	Webenquête	23
2.3	Samenvatting opinieonderzoek	25
2.3.1	Resultaten opinieonderzoek bewoners	25
2.3.2	Resultaten opinieonderzoek weggebruikers	28
2.4	Samenvatting belevingswaardenonderzoek	31
2.4.1	Inleiding	31
2.4.2	Aanpak en waarderingssystematiek	31
2.4.3	Alternatieven en varianten	33
2.4.4	Totaalbeoordeling	34
2.5	Standpunten bewonersorganisaties en individuen	36
2.5.1	Standpunten bewonersorganisaties in tabel (A)	37
3	Maatschappelijke organisaties	39
3.1	Inleiding	39
3.2	Standpunten maatschappelijke organisaties in tabel (B)	40
3.3	Resultaten opinieonderzoek bedrijven	44
4	Bestuursorganen	47
4.1	Inleiding	47
4.2	Standpunten bestuursorganen in tabel (C)	48
5	Adviseurs	59
5.1	Inleiding	59
5.2	Reacties adviseurs in tabel (D)	60
6	Inhoud cd-rom	64





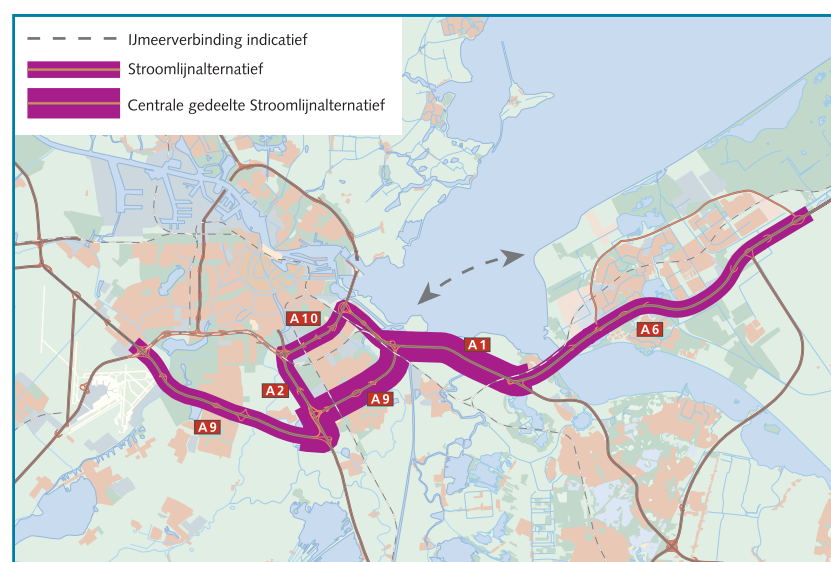
Samenvatting

Voor u ligt het consultatiedocument met daarin samengevat de reacties van respectievelijk bewoners, weggebruikers, bewonersorganisaties, maatschappelijke organisaties, bestuursorganen en adviseurs op de plannen voor een betere bereikbaarheid van het gebied rond Schiphol, Amsterdam en Almere. Gedurende de consultatiefase van 16 januari tot en met 26 februari 2006 zijn in het kader van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere de meningen en argumenten over de onderzochte alternatieven en varianten voor een betere bereikbaarheid van het plangebied (figuur 1) op verschillende manieren verzameld.



Figuur 1 Plangebied

In het kader van de planstudie is in januari 2006 de Alternatieven- en Variantennota (AV-nota) uitgebracht. In deze nota staan de onderzochte alternatieven en varianten en de effecten hiervan beschreven. Het kabinet heeft het voornemen in juni 2006 een keuze te maken tussen de alternatieven op hoofdlijnen. Het gaat om het Nulplusalternatief, het Stroomlijnalternatief of het Verbindingsalternatief.



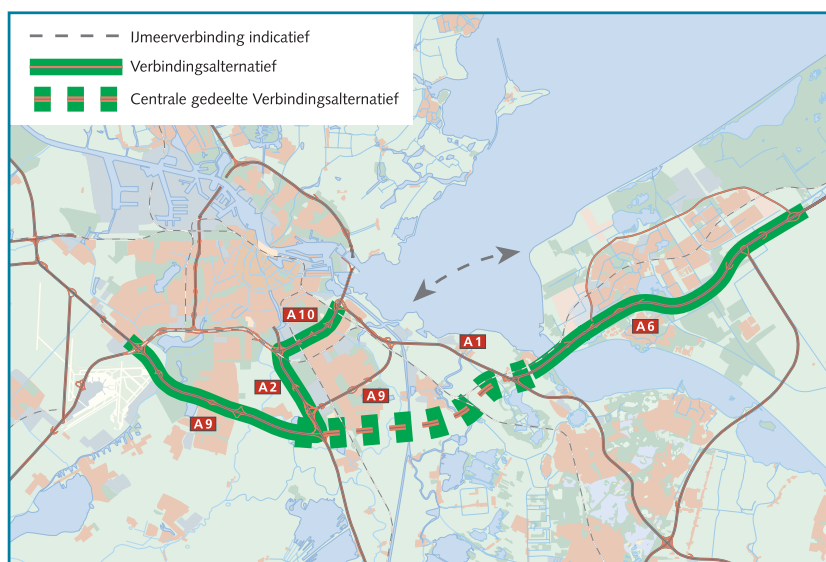
Figuur 2 Stroomlijnalternatief



Het Nulplusalternatief gaat uit van het beprijsen van het autoverkeer, al naar gelang gebruik, tijd en plaats.

Het Stroomlijnalternatief (A6/A1/A9) bestaat uit een capaciteitsuitbreiding langs de bestaande infrastructuur en het stroomlijnen daarvan (figuur 2).

Het Verbindingsalternatief bestaat uit een nieuwe verbinding met 2 of 3 rijstroken per rijrichting tussen en aansluitend op de knooppunten Muiderberg (A1/A6) en Holendrecht (A2/A9) zonder tussenliggende aansluitingen (figuur 3).



Figuur 3 Verbindingsalternatief

De keuze van het kabinet zal in samenhang met besluitvorming over andere ruimtelijke ontwikkelingen gebeuren.

Omdat de minister van Verkeer en Waterstaat graag de meningen en standpunten over het uitgevoerde onderzoek en het te kiezen alternatief wil weten is van 16 januari tot en met 26 februari 2006 een consultatiefase georganiseerd. Tijdens deze consultatiefase is de volgende groepen gevraagd om hun mening:

- bewoners en weggebruikers
- maatschappelijke organisaties
- bestuursorganen
- adviseurs

Dit is op verschillende manieren gedaan. Bewoners en weggebruikers hebben hun mening kenbaar kunnen maken tijdens de door Rijkswaterstaat georganiseerde consultatiebijeenkomsten in acht plaatsen (respectievelijk Almere, Ouderkerk aan de Amstel, Muiden, Nigtevecht, Abcoude, Weesp, Amsterdam-Zuidoost en Amstelveen). Daarnaast heeft gedurende de consultatiefase een enquête op de website van het project gestaan. Gelijktijdig heeft een opinieonderzoek onder bewoners, weggebruikers en bedrijven plaatsgevonden. Ook is een belevingswaardenonderzoek uitgevoerd.





Bestuurlijke organisaties, maatschappelijke organisaties en (wettelijke) adviseurs is gevraagd hun standpunten schriftelijk kenbaar te maken.

Alle meningen en argumenten die tijdens de consultatiefase zijn geïnventariseerd kunt u terugvinden in dit consultatiedocument. Dit consultatiedocument vormt samen met de inhoudelijke informatie input voor de keuze van het kabinet voor één van de onderzochte alternatieven. Het kabinet zal in juni 2006 een keuze maken. Na deze keuze zal het gekozen alternatief verder worden uitgewerkt.

Reacties van bewoners en weggebruikers

Consultatiebijeenkomsten

Rijkswaterstaat heeft gedurende de consultatiefase tien bijeenkomsten georganiseerd voor bewoners die door zo'n 1.000 belangstellenden zijn bezocht. Met behulp van stemkastjes, een gespreksleider en een onafhankelijke voorzitter is de discussie op gang gebracht en zijn de meningen en argumenten geïnventariseerd. De belangrijkste resultaten die tijdens de bijeenkomsten naar voren kwamen zijn:

- er is veel zorg voor natuur, recreatie en leefmilieu (met name luchtkwaliteit)
- veel mensen zien beprizen als deel van de oplossing – het Nulplusalternatief – en beter, meer en goedkoper openbaar vervoer
- het merendeel van de bezoekers (behalve in Almere) vindt uitbreiding van weginfrastructuur niet wenselijk
- van de beperkte groep mensen die zich heeft uitgesproken voor wegbreiding heeft het merendeel voorkeur voor het Verbindingsalternatief (ondergronds) met (lange) tunnel
- per deelgebied zijn de uitkomsten verschillend

Webenquête

Bijna 700 mensen hebben gedurende de consultatiefase de enquête op de website ingevuld. De belangrijkste resultaten zijn:

- 6 van de 10 mensen vinden files en onbetrouwbare reistijden, economische schade door slechte bereikbaarheid en luchtvervuiling onacceptabel
- het stimuleren van werkgelegenheid bij woonlocaties en meer openbaar vervoer zijn de meest genoemde oplossingen
- ruim de helft (54%) van de respondenten is voorstander van wegbreiding
- bij keuze uit de alternatieven is zo'n 40% voorstander van het Verbindingsalternatief en spreekt 32% zich uit voor het Stroomlijnalternatief

Opinieonderzoek

Het representatieve opinieonderzoek is door 950 bewoners in het plangebied en 200 weggebruikers buiten het plangebied ingevuld. Omdat een bewoner naast inwoner van het plangebied ook vaak weggebruiker is, is de mening gevraagd van weggebruikers die buiten het plangebied wonen maar wel gebruik maken van de autosnelwegen in de regio Schiphol-Amsterdam-Almere. De belangrijkste resultaten uit het opinieonderzoek zijn:





Met betrekking tot bewoners in het plangebied

- files en onbetrouwbare reistijden is voor driekwart van de bewoners onacceptabel; luchtvervuiling is voor tweederde van de bewoners onacceptabel
- als oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem wordt als eerste voorkeur het stimuleren van meer werkgelegenheid bij woonlocaties genoemd, gevolgd door meer openbaar vervoer en uitbreiding van de wegcapaciteit
- gemiddeld is tweederde (65%) voorstander van wegutbreiding
- bij wegutbreiding kiest bijna de helft (48%) van de bewoners in het plangebied voor het Verbindingsalternatief, het Stroomlijnalternatief wordt door ruim een derde (35%) gekozen
- bewoners in Almere hebben voorkeur voor het Verbindingsalternatief met tunnel, bewoners in de Gein & Vechtstreek hebben voorkeur voor het Stroomlijnalternatief verdiept, bewoners in de overige gebieden noemen beide alternatieven in gelijke mate

Met betrekking tot weggebruikers buiten het plangebied

- files en economische schade is voor de meerderheid van de weggebruikers onacceptabel
- uitbreiding van de wegcapaciteit is de meest genoemde oplossing voor het verbeteren van de bereikbaarheid
- de helft (50%) van de weggebruikers heeft voorkeur voor het Verbindingsalternatief, 38% heeft een voorkeur voor het Stroomlijnalternatief

Reacties bewonersorganisaties

Er zijn twee schriftelijke reacties binnengekomen van georganiseerde bewonersorganisaties. Eén van het Platform tegen A6-A9 en één van de Belangenvereniging Meanderbewoners (BVMB) uit Amstelveen. In het algemeen kan gesteld worden dat zowel het Platform tegen A6-A9 als de Belangenvereniging Meanderbewoners tegen wegutbreiding zijn en voor andere oplossingsrichtingen als beprijzen en meer en beter openbaar vervoer.

Reacties maatschappelijke organisaties

De meningen van de verschillende maatschappelijke organisaties zijn verdeeld. Zo hebben LTO Noord en de samenwerkende natuur en milieuorganisaties in de Noordvleugel voorkeur voor het Stroomlijnalternatief verdiept, maar alleen wanneer er knelpunten na introductie van prijsbeleid (betalen voor autogebruik) blijven bestaan. Vereniging Natuurmonumenten wijst het Verbindingsalternatief af en Milieudefensie wenst geen keuze te maken.

Mobis heeft een voorlopige voorkeur voor het Nulplusalternatief.

Het georganiseerd bedrijfsleven in de Noordvleugel is voor het Verbindingsalternatief met tunnel, net als de ANWB en Schiphol Group.

Uit het opinieonderzoek onder 350 bedrijven blijkt dat:

- met name transportbedrijven aangeven grote problemen te hebben met de bereikbaarheid
- uitbreiding van de wegcapaciteit de meest genoemde oplossing is
- 48% van de transportbedrijven en 41% van de overige bedrijven zich uitsprekt voor het Verbindingsalternatief, 27% respectievelijk 32% een voorkeur heeft voor het Stroomlijnalternatief



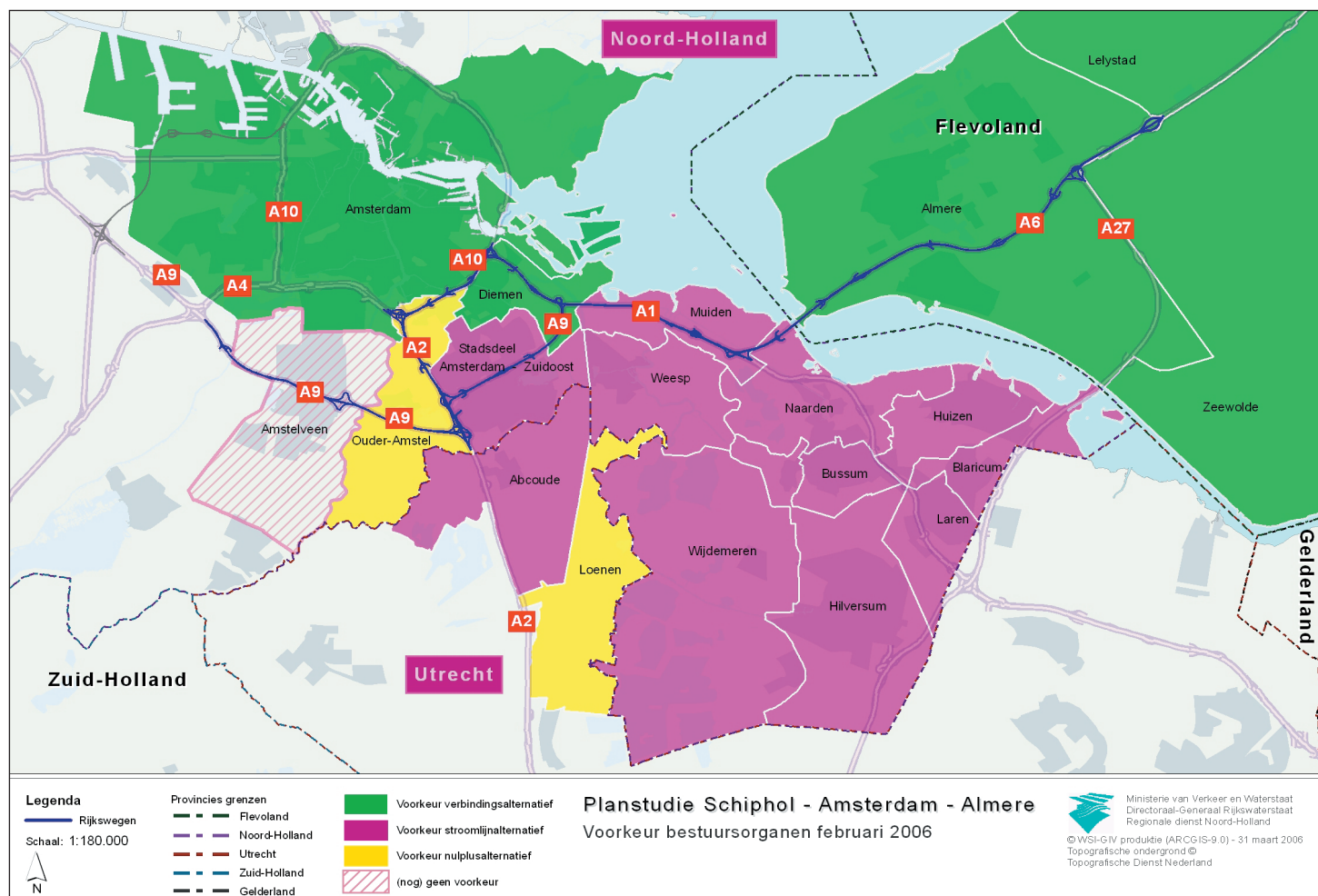
Reacties bestuurlijke organisaties

De meningen van de regionale bestuurders over de alternatieven zijn verdeeld. Het merendeel van de regionale bestuurders wijst het Nulplusalternatief (alleen beprijzen) af, zoals het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel waarin de provincies Noord-Holland en Flevoland, de gemeente Amsterdam en het ROA vertegenwoordigd zijn, aangevuld met de gemeente Almere. De gemeenten Loenen en Ouder-Amstel spreken wel hun voorkeur uit voor het Nulplusalternatief.

Regionale bestuurders zijn eensgezind in het afwijzen van niet ingepaste (bovengrondse) varianten van zowel het Verbindings- als Stroomlijnalternatief. Het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) en de gemeente Amstelveen spreken geen voorkeur uit voor het Stroomlijn- of Verbindingsalternatief.

De provincie Flevoland, de gemeenten in Flevoland (waaronder Almere), de gemeenten Amsterdam en Diemen spreken hun voorkeur uit voor het Verbindingsalternatief uitgevoerd als (korte) tunnel.

De provincies Noord-Holland en Utrecht, het Gewest Gooi- en Vechtstreek en de gemeenten in dit gewest (waaronder Weesp), de gemeente Abcoude en het stadsdeel Amsterdam-Zuidoost spreken hun voorkeur uit voor een ingepast Stroomlijnalternatief (met onder andere een verdiepte ligging van de



Voorkeuren alternatieven gemeenten



Gaasperdammerweg en een aquaduct bij Muiden).

De waterbeheerders geven aan voorkeur te hebben voor de verdiepte variant van het Stroomlijnalternatief of de lange boortunnelvariant van het Verbindingsalternatief.

Voor een overzicht van de standpunten van gemeenten is ook een kaart gemaakt van het gebied met daarop aangegeven de gemeenten. De verschillende kleuren geven per gemeente aan naar welk alternatief de voorkeur uitgaat. De kaart vindt u terug op pagina 11.

Reacties adviseurs

De Commissie voor de Milieueffect Rapportage (MER), de toetscommissie Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI) en het Centraal Planbureau (CPB) geven aan dat er overzichtelijke en bruikbare informatie is gepresenteerd. De Commissie MER geeft aan dat voor een keuze voor het Nulplus- of Stroomlijnalternatief de essentiële informatie aanwezig is. Indien gekozen wordt voor het Verbindingsalternatief ontbreekt naar hun mening essentiële natuur- en hydrologische informatie over de effecten op het Naardermeer, die nodig is in verband met de Vogel- en Habitatrichtlijn. Naar aanleiding van dit advies heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat besloten nader onderzoek te doen naar de mogelijke effecten van het Verbindingsalternatief in het gebied nabij het Naardermeer. Dit onderzoek is in april gereed en wordt opnieuw getoetst door de Commissie MER.

De toetscommissie OEI en het CPB geven aan dat de kosten-batenanalyse goed en voldoende onderbouwd is uitgevoerd en de uitkomsten plausibel zijn.

De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) onderschrijft de conclusie dat voor de effecten op cultuurhistorie en archeologie het Stroomlijnalternatief veruit het gunstigst is, en van de Verbindingsvarianten de geboorde (lange) tunnel.

Het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat bestaat uit diverse maatschappelijke organisaties. Zij zijn verdeeld in hun voorkeur voor de verschillende alternatieven. Het OPV wijst een gefaseerde besluitvorming af en adviseert beide uitbreidingsalternatieven eerst nader te onderzoeken.



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Elke dag staan er files op de A1, de A6 en de A9 in de regio Amsterdam. De mobiliteit binnen de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere is sterk gegroeid, vooral als gevolg van economische groei en groei van het inwonertal. Als er niets gebeurt, wordt het bereikbaarheidsprobleem de komende jaren alleen maar groter. Almere blijft namelijk groeien. Ook de economische groei leidt tot meer verkeer; tussen Almere en Amsterdam tot en met 2020 zelfs met zo'n 50% meer. De bestaande snelwegen kunnen de groei niet aan. Ingrijpende maatregelen zijn noodzakelijk om te voorkomen dat het verkeer helemaal vastloopt en de economische ontwikkeling in de regio ernstig in de knel komt.



files op de weg

1.2 Problematiek in breder perspectief

Voorafgaand aan de planstudie is de Verkenning Haarlemmermeer-Almere uitgevoerd, waarin de problemen in samenhang met verstedelijkingsopties zijn onderzocht en verschillende oplossingsrichtingen zijn bekeken. Geconcludeerd is dat goed openbaar vervoer en mobiliteitssturende maatregelen belangrijk zijn bij het op peil houden van de bereikbaarheid op de as Schiphol-Amsterdam-Almere. Ook na forse investeringen in extra openbaar vervoer en met mobiliteitssturende maatregelen blijven de problemen op de weg echter aanzienlijk.

De bereikbaarheidsproblematiek op het rijkswegennet binnen de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere staat niet op zichzelf, maar moet gezien worden in breder perspectief. Besluiten over ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersmaatregelen (bijvoorbeeld uitbreiding van het openbaar vervoer en de rijkswegen) worden in samenhang genomen. Dit gebeurt in het kader van het zogenaamde Noordvleugel-programma (programma voor het noordelijke deel van de Randstad). Met het programma Noordvleugel wil het kabinet zorgen voor een adequate infrastructuur, sterke en dynamische steden en een vitale leefomgeving in het gebied.

1.3 Doelstelling en alternatieven planstudie

Onderdeel van het programma is de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Deze studie richt zich op de problemen op de weg.



Het doel van de planstudie is het ontwikkelen en zorgvuldig afwegen van een aantal alternatieven die moeten bijdragen aan:

- 1) Het opvangen van het huidige en toekomstige wegverkeer binnen de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere in relatie tot de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Noordvleugel (het faciliteren van verkeer).
- 2) Het verbeteren van het functioneren van het wegennetwerk als geheel en het aanpakken van de te verwachten fileproblemen (het realiseren van acceptabele reistijden en het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden).

De volgende alternatieven zijn in de planstudie onderzocht:

- Nulalternatief: geen uitbreiding van infrastructuur, alleen uitvoering van al vastgestelde plannen en beleid.
- Nulplusalternatief: het Nulalternatief in combinatie met een vorm van 'anders betalen voor mobiliteit' oftewel beprijzen.
- Stroomlijnalternatief: een uitbreiding van de bestaande rijkswegen, waaronder de A6 tussen de aansluiting Almere-Buiten Oost en knooppunt Muiderberg, de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Watergraafmeer en de A9 tussen de knooppunten Diemen, Holendrecht en Badhoevedorp.
- Verbindingsalternatief: een nieuwe verbinding van de A6 naar de A9 tussen de knooppunten Muiderberg en Holendrecht, in combinatie met uitbreidingen van de bestaande wegen, waaronder de A6 langs Almere en de A9 tussen Holendrecht en Badhoevedorp.
- Aanzet tot een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA): het alternatief met de minst negatieve effecten voor natuur en milieu.

De alternatieven kunnen op verschillende manieren vorm worden gegeven. Diverse varianten zijn onderzocht, bijvoorbeeld voor de wijze waarop de weg wordt ingepast. De alternatieven en varianten en de effecten zijn beschreven in de Alternatieven- en Variantennota (AV-nota) en achterliggende studies. Deze AV-nota is januari 2006 uitgebracht.

1.4 Procedure en besluitvorming in 2006

De planstudie volgt de Tracéwet-procedure. Figuur 1.1 geeft de verschillende procedurestappen en de plaats van de AV-nota en de consultatieronde in dat geheel weer.

Uit het overzicht komt naar voren dat het onderzoek in twee fasen wordt uitgevoerd. Het kabinet heeft aangegeven voor de zomer van 2006 in het kader van het programma Noordvleugel, in samenhang met besluitvorming over andere ruimtelijke ontwikkelingen, een keuze te willen maken tussen de alternatieven. Dit betreft een keuze op hoofdlijnen. Deze keuze wordt vervolgens voorgelegd aan de Tweede Kamer.

1.5 Consultatiefase en vervolg

Omdat de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) graag de meningen en standpunten over het uitgevoerde onderzoek en het te kiezen alternatief wil weten is van 16 januari tot en met 26 februari 2006 een consultatiefase georganiseerd. Tijdens deze consultatiefase zijn de volgende groepen gevraagd om hun mening:





Fase	Activiteiten	Planning
Verkenning		februari 2004
Planstudie		
Startnotitie	inspraak en advies richtlijnen	jan. 2005 mei 2005
Trajectnota/MER 1e fase	alternatieven- en variantennota consultatieronde	januari 2006 jan./feb. 2006
	selectie alternatieven	zomer 2006
Trajectnota/MER 2e fase	trajectnota/MER inspraak en advies standpunt	2007 2008
(Ontwerp-)tracébesluit	ontwerp-tracébesluit inspraak en advies tracébesluit	2009
Uitvoering		vanaf 2010

Figuur 1.1 Procedure

- bewoners en weggebruikers
- maatschappelijke organisaties
- bestuursorganen
- adviseurs

Dit is op verschillende manieren gedaan. Bewoners en weggebruikers hebben hun mening kenbaar kunnen maken tijdens de door Rijkswaterstaat georganiseerde consultatiebijeenkomsten in acht plaatsen (respectievelijk Almere, Ouderkerk aan de Amstel, Muiden, Nigtevecht, Abcoude, Weesp, Amsterdam-Zuidoost en Amstelveen). Daarnaast heeft gedurende de consultatiefase een enquête op de website van het project gestaan. Gelijktijdig heeft een opinieonderzoek onder bewoners, weggebruikers en bedrijven plaatsgevonden. Ook is een belevingswaardenonderzoek uitgevoerd. Bestuurlijke organisaties, adviseurs en maatschappelijke organisaties is gevraagd hun standpunten schriftelijk kenbaar te maken.

Alle meningen en argumenten die tijdens de consultatiefase zijn geïnventariseerd kunt u terugvinden in dit consultatiedocument. Dit consultatiedocument vormt samen met de inhoudelijke informatie input voor de keuze van het kabinet voor één van de onderzochte alternatieven.

Vervolg

Het kabinet zal in juni 2006 een keuze maken. Na deze keuze zal het gekozen alternatief in de tweede fase van de planstudie verder worden uitgewerkt. De studieresultaten worden gerapporteerd in het Trajectnota/MER, die in de loop van 2007 gereed zal zijn. Na inspraak zullen de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM een standpunt innemen over de in het Tracébesluit uit te werken variant.





1.6 Leeswijzer

Een uitgebreide samenvatting van de reacties van respectievelijk bewoners, weggebruikers, bewonersorganisaties, maatschappelijke organisaties, bestuursorganen en adviseurs kunt u nalezen in dit consultatiedocument. Voor de integrale reacties verwijzen wij u naar de bijbehorende cd-rom.

In hoofdstuk 2 treft u de samenvattingen aan van achtereenvolgens de consultatiebijeenkomsten en de webenquête (2.2), het opinieonderzoek onder bewoners en weggebruikers (2.3), het belevingswaardenonderzoek (2.4) en de reacties van bewonersorganisaties en individuen (2.5).

In hoofdstuk 3 staan de reacties van verschillende maatschappelijke organisaties samengevat beschreven in een tabel (3.2) en kunt u een samenvatting lezen van de resultaten van het opinieonderzoek onder bedrijven in het plangebied (3.3).

In hoofdstuk 4 zijn de reacties van diverse bestuurlijke organisaties samengevat (4.2).

Hoofdstuk 5 tenslotte geeft weer hoe diverse adviesorganen, zoals de Commissie MER, de uitgevoerde studies hebben beoordeeld.





Hoofdstuk 2 Bewoners en weggebruikers

2.1 Inleiding

Tijdens de consultatiefase van 16 januari tot en met 26 februari 2006 is ook aan bewoners en weggebruikers hun mening gevraagd over de problemen en oplossingen met betrekking tot het mobiliteitsprobleem in het gebied rond Schiphol-Amsterdam-Almere. Dit is op verschillende manieren gedaan. Via consultatiebijeenkomsten, een enquête op de website van het project en een opinieonderzoek onder een representatief deel van de bevolking in het plangebied. Ook weggebruikers hebben mee kunnen doen aan het opinieonderzoek. Omdat een bewoner naast inwoner van het plangebied ook vaak weggebruiker is, is de mening gevraagd van weggebruikers die buiten het plangebied wonen maar wel gebruik maken van de autosnelwegen in de regio Schiphol-Amsterdam-Almere.

Het algemene beeld dat naar voren komt uit de verschillende vormen van consultatie is dat de meningen van bewoners sterk verschillen. Dit bleek overigens al uit de inspraakreacties op de startnotitie in januari 2005. De meningen van weggebruikers zijn ook weer anders dan die van bewoners.

Om een goed beeld te krijgen van hoe mensen deze plannen beoordelen, zijn van 16 januari tot en met 26 februari 2006 op de volgende manieren de meningen van bewoners en weggebruikers verzameld, via:

- consultatiebijeenkomsten
- een webenquête
- een opinieonderzoek
- een belevingswaardenonderzoek

In dit hoofdstuk treft u een samenvatting aan van de resultaten van de consultatiebijeenkomsten, de webenquête en het opinieonderzoek. Ook wordt aandacht besteed aan het belevingswaardenonderzoek. Tenslotte wordt ingegaan op de reacties van twee belangenorganisaties voor bewoners: Platform tegen A6-A9 en Belangenvereniging Meanderbewoners (BVMB) en de reacties van individuele burgers.

2.1.1 Consultatiebijeenkomsten

In januari en februari 2006 heeft Rijkswaterstaat tien consultatiebijeenkomsten georganiseerd voor bewoners in het plangebied. Dit was respectievelijk in Almere, Ouderkerk aan de Amstel, Muiden, Nigtevecht, Abcoude, Weesp (twee bijeenkomsten), Amsterdam-Zuidoost (twee bijeenkomsten) en Amstelveen. In al deze plaatsen was de belangstelling groot: in het totaal hebben zo'n 1.000 mensen de bijeenkomsten bezocht. Tijdens deze bijeenkomsten is gewerkt met stemkastjes om de meningen van de aanwezigen te peilen. Doel van deze methode was om de stemkastjes als middel te gebruiken om achterliggende argumenten te verzamelen en de discussie op gang te brengen. Dit gebeurde onder leiding van een gespreksleider.





Een onafhankelijke voorzitter begeleidde het proces. Bewoners zijn onder andere via advertenties in regionale kranten en huis-aan-huis bladen, een brief van Rijkswaterstaat (wanneer zij eerder een inspraakreactie hadden gegeven) en de projectwebsite op de hoogte gesteld van de bijeenkomsten en uitgenodigd om te komen.

Van alle consultatiebijeenkomsten is door het onderzoeksbureau I&O een impressie en een uitgebreid verslag gemaakt (niet integraal).



Grote betrokkenheid in de regio

Een samenvatting van de consultatiebijeenkomsten is te vinden in § 2.2.1. De korte impressies en uitgebreide verslagen van iedere bijeenkomst zijn te vinden op de bijbehorende cd-rom.

2.1.2 Webenquête

Op de website van de planstudie (www.schiphol-amsterdam-almere.nl) is tijdens de consultatiefase een enquête geplaatst waar iedere geïnteresseerde zijn/haar mening heeft kunnen geven over de problemen en oplossingen en alternatieven en varianten van de planstudie. Uiteindelijk hebben bijna 700 mensen de enquête ingevuld. Via onder andere advertenties in lokale kranten en huis-aan-huis bladen zijn mensen op de hoogte gesteld van deze enquête. De analyse en verwerking van de resultaten is gedaan door onderzoeksbureau I&O.

Een samenvatting van de resultaten vindt u in § 2.2.2, een uitgebreid verslag op de bijbehorende cd-rom.

2.1.3 Opinieonderzoek

Om ook de mening te horen van mensen die niet actief betrokken zijn bij het project maar wel een mening hebben over de plannen en om een goede afspiegeling te hebben van de mening van alle mensen in het plangebied is een opinieonderzoek opgezet.





Deze schriftelijke enquête is naar verschillende doelgroepen (bewoners, weggebruikers en bedrijven) in het plangebied gestuurd met het verzoek deze in te vullen en terug te sturen. Weggebruikers zijn echter buiten het plangebied gezocht omdat een bewoner naast inwoner van het plangebied ook vaak weggebruiker is. Voor bewoners geldt dat in elk deelgebied (Almere, Gein & Vechtstreek, Amstelveen & Ouderkerk aan de Amstel en Amsterdam-Zuidoost & Diemen) een willekeurige steekproef (representatief) gedaan is uit het bevolkingsbestand. Voor weggebruikers buiten het plangebied zijn namen en telefoonnummers bij een tankstation in het plangebied verzameld. Zij hebben een enquête thuisgestuurd gekregen met het verzoek deze in te vullen en terug te sturen. Aan bedrijven wordt in hoofdstuk 3 aandacht besteed. In het totaal hebben zo'n 950 bewoners binnen het plangebied, 200 weggebruikers buiten het plangebied en 350 bedrijven binnen het plangebied de enquête ingevuld en geretourneerd. Ook dit is samen met de verwerking van de enquête uitgevoerd door onderzoeksbureau I&O.

Een samenvatting van de resultaten vindt u in § 2.3. Een uitgebreid verslag treft u op de bijbehorende cd-rom.

2.1.4 Belevingswaardenonderzoek

Alle meningen die naar voren komen uit de bovengenoemde onderzoeken (bijeenkomsten, webenquête en opinieonderzoek) geven weer hoe mensen op dit moment denken over de plannen. Maar hoe zouden ze er over denken als een van de alternatieven uitgevoerd zou zijn? Hoe zouden bewoners in de toekomst een uitgevoerd alternatief waarderen?

Om hier een inschatting van te maken is een belevingswaardenonderzoek uitgevoerd. Aan een willekeurige selectie van mensen in het plangebied is in de zomer van 2005 gevraagd wat zij belangrijk vinden in hun omgeving, de zogenaamde belevingswaarden. Op basis daarvan is zorgvuldig ingeschat wat per alternatief en variant de effecten zijn op de belangrijkste belevingswaarden van het gebied.

Het belevingswaardenonderzoek is uitgevoerd door bureau I&O. Een uitgebreide samenvatting van de resultaten van dit belevingswaardenonderzoek kunt u nalezen in § 2.4. Het rapport kunt u vinden op de bijbehorende cd-rom.

2.1.5 Reacties van bewonersorganisaties en individuen

Er zijn twee reacties binnengekomen van georganiseerde bewonersorganisaties. Eén van het Platform tegen A6-A9 en één van de Belangenvereniging Meanderbewoners (BVMB).

Beide reacties zijn geanalyseerd en in een tabel gezet, die u kunt teruglezen in § 2.5. De brieven kunt u terugvinden op de bijbehorende cd-rom.

Wat betreft de individuele reacties: hiervan zijn er ongeveer 12 binnen gekomen via de email en de infodesk van Rijkswaterstaat. Deze reacties betroffen veelal vragen over de planstudie, die daar waar gevraagd per email direct beantwoord zijn.





2.2 Samenvatting impressies consultatiebijeenkomsten en webenquête

In deze paragraaf wordt een korte impressie gegeven van alle consultatiebijeenkomsten en wordt een samenvatting gegeven van de resultaten van de enquête op de website. Een uitgebreid verslag van alle consultatiebijeenkomsten kunt u vinden op de bijbehorende cd-rom. Hetzelfde geldt voor de resultaten van de enquête op de website.

2.2.1 Consultatiebijeenkomsten

Rijkswaterstaat heeft gedurende de consultatiefase tien consultatiebijeenkomsten in het plangebied georganiseerd, waarvoor bewoners via huis-aan-huisbladen, lokale dagbladen, de projectwebsite, intermediairs en brieven zijn opgeroepen om ter plekke hun mening kenbaar te maken. In alle plaatsen (Almere, Weesp, Muiden, Abcoude, Nigtevecht, Amstelveen, Ouderkerk aan de Amstel en Amsterdam-Zuidoost) zijn deze consultatiebijeenkomsten goed bezocht en in sommige gevallen is aan de oproep zelfs massaal gevolg gegeven. Van de bijeenkomsten zijn impressies gemaakt, die ook op de website van de planstudie zijn verschenen. In totaal hebben circa 1.000 mensen het initiatief genomen om één van de bijeenkomsten te bezoeken. De bijeenkomsten verliepen in principe volgens een vast stramien, waarbij door de projectleiding van Rijkswaterstaat per onderdeel een inleiding werd gegeven. Vervolgens werd een peiling met stemkastjes gehouden. De bezoekers konden hun mening naar aanleiding van de peiling beargumenteren in de discussie onder begeleiding van een onafhankelijke gespreksleider. De gespreksleider ging hiervoor met de microfoon door de zaal. De bijeenkomsten waren in drie onderdelen opgesplitst; problemen, oplossingen en de door Rijkswaterstaat onderzochte alternatieven en varianten. De bijeenkomsten werden door een onafhankelijk voorzitter geleid.

Belangrijkste resultaten consultatiebijeenkomsten

- er is veel zorg voor natuur, recreatie en leefmilieu (met name luchtkwaliteit)
- veel mensen zien beprizen als deel van de oplossing – het Nulplusalternatief – en beter, meer en goedkoper openbaar vervoer
- het merendeel van de bezoekers (behalve in Almere) vindt uitbreiding van weginfrastructuur niet wenselijk
- van de beperkte groep mensen die zich heeft uitgesproken voor wegutbreiding heeft het merendeel voorkeur voor het Verbindingsalternatief (ondergronds) met (lange) tunnel
- per deelgebied zijn de uitkomsten verschillend

Samenvatting van de impressies van de bijeenkomsten

De eerste consultatiebijeenkomst in **Almere** trok zo'n 50 belangstellenden. Files en onbetrouwbare reistijden en de economische schade door slechte bereikbaarheid waren de meest genoemde problemen. De aanwezigen gaven aan dat de bereikbaarheid in de eerste plaats kan worden verbeterd door uitbreiding van de wegcapaciteit. Ook meer werkgelegenheid bij woonlocaties en meer openbaar vervoer waren relatief vaak genoemde oplossingsrichtingen. Indien gekozen zou worden voor wegutbreiding was een groot deel van de aanwezigen voorstander van de tunnelvariant van het Verbindingsalternatief.





In **Ouderkerk aan de Amstel** waren zo'n 80 bezoekers aanwezig. Tijdens deze avond werden er veel vragen gesteld over het Nulplusalternatief. Veel aanwezigen zijn tegen wegbreiding en voorstander van het meer betalen voor het gebruik van de auto. Ook meer en beter openbaar vervoer wordt vaak genoemd. Daarnaast maakte men zich zorgen over de Ouderkerkerplas en de leefbaarheid in Ouderkerk aan de Amstel. Omdat een groot deel van de aanwezigen tegen wegbreiding was, weigerde de helft deel te nemen aan de peiling over de alternatieven en varianten. Van de bezoekers die wel stemden, heeft een meerderheid voorkeur voor het Verbindingsalternatief met een tunnel.

De derde consultatiebijeenkomst vond plaats in de Kazerne in **Muiden**. Er waren ongeveer 80 belangstellenden. De mensen werkten mee aan de peilingen door hun handen op te steken toen bleek dat de apparatuur voor de pauze niet werkte. Na de pauze zijn nog enkele vragen beantwoord via de inmiddels werkende stemkastjes. De zaal was verdeeld als het gaat om de grootste problemen op de weg. Luchtvervuiling en de files waren de meest genoemde problemen. Daarnaast werden ook de aantasting van het landschap en geluidshinder genoemd. Naast uitbreiding van de wegcapaciteit werd het stimuleren van werkgelegenheid bij woonlocaties als oplossing genoemd voor de problemen op de weg. In de discussie gaven bezoekers aan dat het gaat om een combinatie van oplossingen. Als het gaat om de voorkeur voor een uitbreiding van wegcapaciteit wordt het Verbindingsalternatief met een lange tunnel het meest genoemd. Ook zijn aanwezigen enthousiast over het aquaduct bij Muiden (Stroomlijnalternatief verdiept). Een wegverbinding via het IJmeer wordt als oplossing genoemd.

De consultatieavond in **Nigtevecht** verliep anders dan de voorgestelde opzet. De 140 aanwezigen stonden in meerderheid negatief tegenover het peilen met de stemkastjes. De procedure zou manipulatief zijn. Besloten is dan ook om deze kastjes niet te gebruiken. De bezoekers gaven aan dat aantasting van de natuur, luchtvervuiling, files en geluidshinder allemaal grote problemen zijn. Ook gaf men aan dat de oorzaak van de problemen ligt in de ruimtelijke ordening en slecht openbaar vervoer. Oplossingen zouden zich primair moeten richten op gratis en hoogfrequent openbaar vervoer en het beprijsen van het autoverkeer. De bezoekers weigerden een keuze te maken tussen het Stroomlijn- en Verbindingsalternatief.

De volgende plaats die Rijkswaterstaat aandeed was **Abcoude**. Een drukbezochte avond (140 belangstellenden) waar veel aandacht werd gevraagd voor het behoud van natuur en landschap. Dit was volgens de aanwezigen dan ook het grootste probleem als het gaat over de drukte op de weg. Daarnaast gaven de belangstellenden aan dat er onvoldoende openbaar vervoer is. Meer en beter openbaar vervoer had bij de bezoekers de grootste voorkeur bij het terugdringen van de files. Hierbij ging het volgens aanwezigen ook om goedkoper openbaar vervoer. Daarnaast zou werkgelegenheid bij de woonlocaties gestimuleerd moeten worden. Uitbreiding van de wegcapaciteit en het beter benutten van de wegen kon nauwelijks op steun in de zaal rekenen. Aanwezigen die zich uitspraken over een van de twee uitbreidingsalternatieven noemden vooral het Stroomlijnalternatief, en dan de verdiepte variant.





Men is tegen het Verbindingsalternatief vanwege de aantasting van het landschap. Abcoude raakt verder ingeklemd tussen snelwegen, spoorlijnen en Amsterdam, gaven bezoekers aan.

In **Weesp** zijn twee consultatiebijeenkomsten georganiseerd. 's **Middags** lieten zo'n 80 bezoekers zich informeren over de plannen. De aantasting van het landschap en onvoldoende openbaar vervoer zijn volgens de aanwezigen de grootste problemen. De problemen op de weg moeten in de eerste plaats worden aangepakt door meer en beter openbaar vervoer en ook door het stimuleren van meer werkgelegenheid bij woonlocaties. Aanwezigen gaven aan dat de drukte op de weg vooral ontstaat door forenzen uit Almere. Een groot deel van de bezoekers is tegen uitbreiding van de wegcapaciteit en zien meer in beter openbaar vervoer en het beprijzen van het autoverkeer (het Nulplusalternatief). De aanwezigen zijn tegen het Verbindingsalternatief omdat dit ten koste gaat van de natuur. Het Kidz Team van Dansstudio Weesp lichtte dit muzikaal toe.

Op de **avondbijeenkomst in Weesp** was het drukker dan 's middags. Een aantal van de 130 aanwezigen sprak achterdocht uit met betrekking tot de planstudie en wenste niet deel te nemen aan de peilingen met de stemkastjes. Als gepraat wordt over de problemen van de drukte op de weg wordt vooral de aantasting landschap, natuur en uitzicht genoemd, gevolgd door onvoldoende openbaar vervoer. Meer werkgelegenheid bij woonlocaties en meer en beter openbaar vervoer zijn de meest genoemde oplossingsrichtingen. De meeste bezoekers zijn voor het Nulplusalternatief (beprijzen). Het Stadskoor Weesp zong een actielied tegen de A6/A9. Tot slot gaven enkele bezoekers aan dat een Verbindingsalternatief in een (lange) tunnel eventueel een oplossing kan zijn maar dat men de voorkeur hiervoor niet wil uitspreken: 'welke garantie krijgen we dat de weg niet als nog bovengronds wordt aangelegd als er onvoldoende financiële middelen zijn?', aldus één van de aanwezigen.

De volgende twee consultatiebijeenkomsten vonden plaats in **Amsterdam-Zuidoost**. Bij de **middagbijeenkomst** waren zo'n 55 belangstellenden. Luchtvervuiling is voor de bezoekers een groot probleem. Ook onvoldoende openbaar vervoer wordt vaak genoemd. Drie oplossingen worden het meest genoemd: werkgelegenheid bij woonlocaties, meer betalen voor het gebruik van de auto en meer en beter openbaar vervoer. Het mobiliteitsprobleem kan volgens de bezoekers het best worden opgelost door te beprijzen. Desgevraagd hadden de meeste bezoekers voorkeur voor het Verbindingsalternatief met een lange tunnel.

De **avondbijeenkomst in Amsterdam-Zuidoost** werd door zo'n 60 mensen bezocht. Ook op deze bijeenkomst blijkt luchtvervuiling volgens de aanwezigen het grootste probleem als gesproken wordt over de drukte op de weg. Daarnaast zijn onvoldoende openbaar vervoer, aantasting van het landschap en geluidshinder vaak genoemde problemen. De aanwezigen zien in meer en beter openbaar vervoer de belangrijkste oplossing voor de problemen op de weg. Het Nulplusalternatief werd door de helft van de bezoekers genoemd als oplossing voor het mobiliteitsprobleem in de regio. Uitbreiding van de wegcapaciteit wordt door een zeer beperkt deel als oplossing gezien.





Als gevraagd wordt een voorkeur uit te spreken voor een uitbreidingsvariant, dan wordt het Stroomlijnalternatief, verdiept en het Verbindingsalternatief met een lange tunnel het meest genoemd.

De laatste consultatiebijeenkomst in **Amstelveen** was tevens de drukst bezochte. Er waren ongeveer 200 belangstellenden. Hierdoor waren er helaas onvoldoende stemkastjes. Luchtvervuiling en geluidshinder waren volgens de bezoekers de grootste problemen. De problemen op de weg moeten bij voorkeur worden aangepakt door meer en beter openbaar vervoer en het beprizen van het autoverkeer. De uitbreiding van wegcapaciteit werd nauwelijks genoemd als oplossing. Het mobiliteitsprobleem moet aangepakt worden door te beprizen. Als gevraagd wordt een voorkeur aan te geven voor een uitbreidingsvariant geven de meeste bezoekers nogmaals aan niet voor wegutbreiding te zijn. Veel bezoekers maken zich zorgen over de mogelijke sloop van woningen in Amstelveen die nodig is voor de aanleg van de verbrede A9. Zij vragen aandacht voor de inpassing van de autosnelweg door Amstelveen en maatregelen om de overlast te beperken (80 km/u, geluidsschermen, et cetera). Aanwezigen die zich wel uitspraken over een uitbreidingsvariant kozen vooral voor het Verbindingsalternatief met een (lange) tunnel.

Conclusie

Concluderend kan het volgende gesteld worden: In Almere vindt men de files en onbetrouwbare reistijden een aanzienlijk probleem. Hier zijn dan ook veel aanwezigen voor uitbreiding van de wegcapaciteit. Belangstellenden die aanwezig waren op de consultatiebijeenkomsten in het Utrechtse en Noord-Hollandse deel van het plangebied zien uitbreiding van de wegcapaciteit niet als oplossing voor de problemen op de weg. Aanwezigen bij de bijeenkomsten in Weesp, Nigtevecht en Abcoude vinden dat de natuur en het landschap teveel worden aangetast. Luchtvervuiling en geluidshinder spelen vooral in de stedelijke gebieden (Amsterdam-Zuidoost en Amstelveen). Beprizen en meer, beter en goedkoper openbaar vervoer zijn hier de meest genoemde oplossingen.

2.2.2 Webenquête

Op de website van de planstudie was van 16 januari tot en met 26 februari 2006 een webenquête te vinden, waar iedere betrokkene zijn mening heeft kunnen geven over de problemen, oplossingen en alternatieven. Een gelijksoortige vragenlijst is ook gebruikt voor het opinieonderzoek onder bewoners en weggebruikers (zie § 2.3). 697 mensen hebben de webenquête ingevuld. De respondenten hebben op eigen initiatief de website bezocht en de enquête ingevuld. Omdat deze enquête beschikbaar was voor elke belangstellende hebben de uitkomsten geen representatieve, maar meer richtinggevende waarde. Dit geldt te meer omdat een oververtegenwoordiging van respondenten verwacht mag worden met uitgesproken meningen, onder andere vanuit belangengroepen en actiegroepen.

Via de enquête op de website kregen burgers, die niet in staat waren naar de consultatiebijeenkomst te komen, wel de mogelijkheid om hun mening en argumenten aan Rijkswaterstaat kenbaar te maken. De vragenlijst op de website is op verschillende manieren onder de aandacht gebracht.





Zo is op de consultatieavonden gewezen op de peiling en is geadverteerd in lokale en regionale kranten.

De belangrijkste uitkomsten uit de webenquête zijn:

- **Informatievoorziening**

Mensen die de enquête op de website hebben ingevuld, zijn goed op de hoogte van het feit dat Rijkswaterstaat onderzoek doet naar mogelijkheden voor wegbuitbreiding in het gebied (91%).

Bij driekwart van deze groep is eveneens bekend dat er meerdere alternatieven worden onderzocht. Zo'n tweederde van de mensen die de vragenlijst op de website hebben ingevuld is (redelijk) tevreden over de informatievoorziening van Rijkswaterstaat.

- **Problemen**

Aanleiding voor de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is de afnemende bereikbaarheid. Voor zo'n zes op de tien mensen die de vragenlijst op de website van Rijkswaterstaat hebben ingevuld, zijn files en onbetrouwbare reistijden, economische schade door slechte bereikbaarheid en de luchtvervuiling door snelwegen onacceptabel.

- **Oplossingen**

Aan de respondenten die via de website van Rijkswaterstaat de vragenlijst invulden is een zestal oplossingsrichtingen voorgelegd met een vraag die een rangorde te geven. Het stimuleren van de werkgelegenheid bij woonlocaties en het aanbieden van meer openbaar vervoer zijn de oplossingrichtingen die de 1e en 2e voorkeur hebben. Ruim de helft van de respondenten (57%) is van mening dat uitbreiding van de wegbuitbreiding leidt tot een betere bereikbaarheid. Eveneens is gevraagd of men voorstander is van uitbreiding van de wegbuitbreiding. Ruim de helft (54%) is voorstander van uitbreiding van de wegbuitbreiding.

- **Alternatieven en varianten**

In de planstudie worden, naast het bepalen van het autoverkeer, twee mogelijke oplossingen onderzocht die uitgaan van het uitbreiden van de wegbuitbreiding. Het gaat dan om het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief. Indien men moet kiezen tussen deze twee uitbreidingsalternatieven, is zo'n 40% van de respondenten voorstander van het Verbindingsalternatief terwijl een derde (32%) zijn/haar voorkeur uitspreekt voor het Stroomlijnalternatief.

Ruim een kwart van de mensen die de vragenlijst op de website van Rijkswaterstaat hebben ingevuld geeft aan niet te weten naar welk alternatief hun voorkeur uitgaat. Indien men ook kan kiezen tussen de varianten blijkt het Verbindingsalternatief in een tunnel en het Stroomlijnalternatief verdiept een vrijwel gelijke voorkeur te hebben. Op de derde plaats komt het Stroomlijnalternatief bovengronds, gevolgd door de bovengronds aanleg van het Verbindingsalternatief. Meest genoemde argumenten zijn de verbetering van de doorstroming op de weg en het voorkomen van aantasting van de natuur.





2.3 Samenvatting opinieonderzoek

Er zijn veel mensen in het planstudiegebied die wel een mening hebben over de studie, maar die niet de tijd hebben of moeite nemen om naar een avond te gaan of uit zichzelf een webenquête in te vullen. Om een goede afspiegeling van de mening van alle mensen in het planstudiegebied te kunnen geven is een opinieonderzoek uitgevoerd, waarvoor in vier deelgebieden (Almere, Gein & Vechtstreek, Amstelveen & Ouderkerk aan de Amstel en Amsterdam-Zuidoost & Diemen) een willekeurige steekproef uit een bevolkingsbestand een enquête in de brievenbus heeft gekregen.

Door te corrigeren voor het inwonertal van de deelgebieden en te corrigeren voor de achtergrondkenmerken leeftijd en geslacht zijn de resultaten representatief voor de inwoners van het onderzoeksgebied.

Ook weggebruikers woonachtig buiten het plangebied (bewoners van het plangebied zijn vaak ook weggebruiker) hebben meegewerkt aan het opinieonderzoek.

De bewoners van het plangebied en weggebruikers die buiten het plangebied wonen zijn tijdens de consultatiefase gevraagd deel te nemen aan het opinieonderzoek. Uiteindelijk hebben bijna 950 bewoners van het plangebied en 200 weggebruikers deelgenomen aan het onderzoek.

In deze paragraaf vindt u een samenvatting van de belangrijkste resultaten van het opinieonderzoek onder bewoners en weggebruikers.

2.3.1 Resultaten opinieonderzoek bewoners

De belangrijkste conclusies uit het opinieonderzoek onder bewoners zijn:

- **Bewoners plangebied goed geïnformeerd**

De bewoners van het plangebied zijn goed op de hoogte van het feit dat Rijkswaterstaat onderzoek doet naar mogelijkheden voor wegbreiding in het gebied. Bij ruim de helft van de bewoners in het gebied is eveneens bekend dat er meerdere alternatieven worden onderzocht.

Zo'n twee derde van de bewoners is (redelijk) tevreden over de informatievoorziening van Rijkswaterstaat. Inwoners van de Gein & Vechtstreek geven, in vergelijking tot de bewoners van de andere deelgebieden, vaker aan dat ze geïnformeerd zijn.

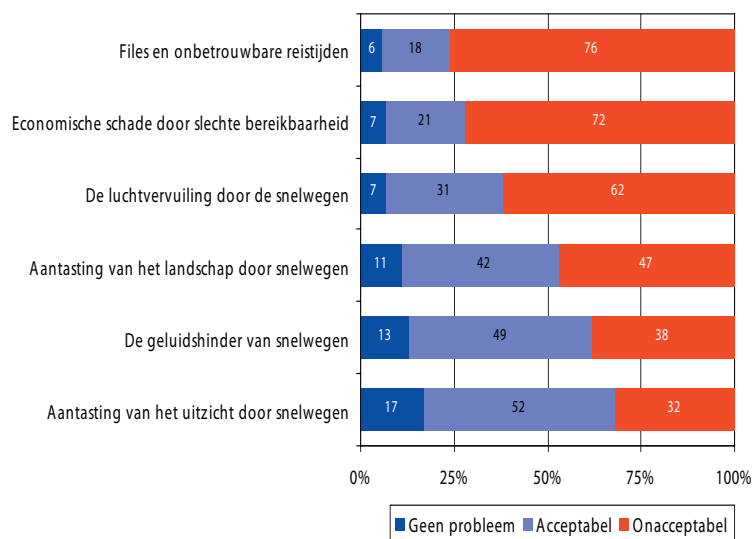
- **Files en onbetrouwbare reistijden voor driekwart bewoners onacceptabel**

Aanleiding voor de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is de afnemende bereikbaarheid. Voor ruim driekwart van de bewoners zijn files en onbetrouwbare reistijden en economische schade door slechte bereikbaarheid onacceptabel. Bijna tweederde vindt de luchtvervuiling door snelwegen onacceptabel.

Geluidshinder is met name problematisch in Amsterdam-Zuidoost & Diemen en de aantasting van het landschap door snelwegen wordt vooral door inwoners van de Gein & Vechtstreek als niet acceptabel beschouwd.



Figuur 2.1 Mate waarin aspecten een probleem vormen

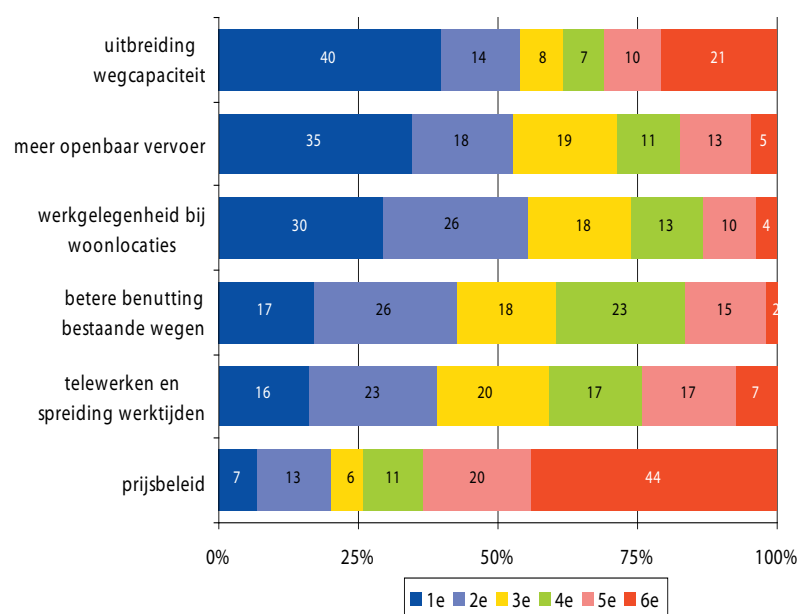


- **Stimuleren werkgelegenheid bij woonlocaties meest gewenste oplossingsrichting**

Het verbeteren van de huidige en toekomstige bereikbaarheid kan op verschillende manieren. Aan de bewoners van het plangebied is gevraagd hoe dit het best aangepakt kan worden door zes mogelijke oplossingen te ordenen naar hun voorkeur (figuur 2.2).

Als de rangorde wordt gemiddeld noemen bewoners in de eerste plaats het stimuleren van werkgelegenheid bij woonlocaties (gemiddeld hoogste rangorde). Daarna noemen bewoners meer openbaar vervoer en uitbreiding van de wegcapaciteit.

Figuur 2.2 Rangorde van oplossingen voor bereikbaarheidsprobleem





Voor inwoners van Almere is uitbreiding van de wegcapaciteit de meest genoemde oplossing terwijl in de Gein & Vechtstreek, Amstelveen & Ouderkerk aan de Amstel en Amsterdam-Zuidoost & Diemen de uitbreiding van wegcapaciteit op de vijfde plaats komt (gevolgd door prijsbeleid). Inwoners van Amsterdam-Zuidoost & Diemen noemen meer openbaar vervoer het meest. In de Gein & Vechtstreek en Amstelveen & Ouderkerk aan de Amstel is het stimuleren van werkgelegenheid bij woonlocaties de meest gewenste oplossingsrichting. Tweederde van de burgers in het onderzoeksgebied is van mening dat uitbreiding van de wegcapaciteit leidt tot een betere bereikbaarheid. Dit percentage ligt in Almere hoger (81 %) en in de andere drie deelgebieden lager (51 á 59%). Eveneens is gevraagd of men voorstander is van uitbreiding van de wegcapaciteit. Gemiddeld is tweederde (65%) voorstander van uitbreiding van de wegcapaciteit. Ook hier geldt dat in Almere meer voorstanders zijn (82 %) dan in de andere deelgebieden (ongeveer de helft).

- **Bij wegutbreiding kiezen bewoners plangebied voor**

- Verbindingsalternatief met tunnel**

- In de planstudie worden, naast het beprijzen van het autoverkeer, ook twee mogelijke oplossingen onderzocht die uitgaan van het uitbreiden van de wegcapaciteit. Het gaat dan om het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief. Als alleen gekeken wordt naar de alternatieven voor wegutbreiding, heeft bijna de helft van de bewoners in het plangebied een voorkeur voor het Verbindingsalternatief (48%). Ruim een derde van de bewoners geeft de voorkeur aan het Stroomlijnalternatief (35%). Een op de zes burgers weet geen keuze te maken (17%).

Tabel 1

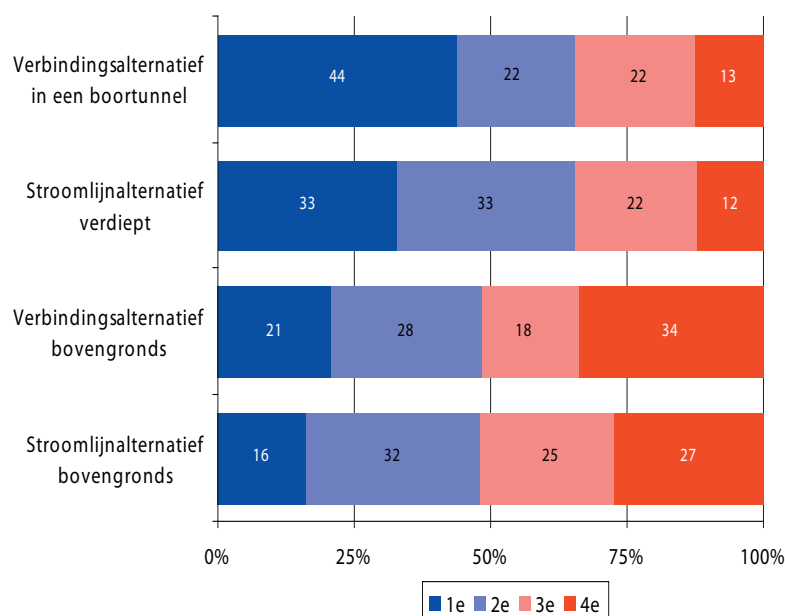
Voorkeursvolgorde uitbreidingsalternatieven en varianten

	bewoners
Verbindingsalternatief in een boortunnel	1
Stroomlijnalternatief verdiept	2
Stroomlijnalternatief bovengronds	3
Verbindingsalternatief bovengronds	4

Almere heeft vooral een voorkeur voor de boortunnelvariant van het Verbindings-alternatief, terwijl in de Gein en Vechtstreek de meeste voorkeur uitgaat naar de verdiepte variant van het Stroomlijnalternatief. In de overige twee deelgebieden zijn beide alternatieven in gelijke mate genoemd. Wel hebben alle vier regio's gemeen dat er weinig voorkeur is voor de bovengrondse varianten. Meest genoemde argumenten zijn de verbetering van de doorstroming op de weg en het voorkomen van aantasting van de natuur. Inwoners van Amsterdam-Zuidoost & Diemen noemen ook het argument 'tegengaan luchtvervuiling' vaak.



Figuur 2.3 Rangorde van varianten voor uitbreiding wegcapaciteit



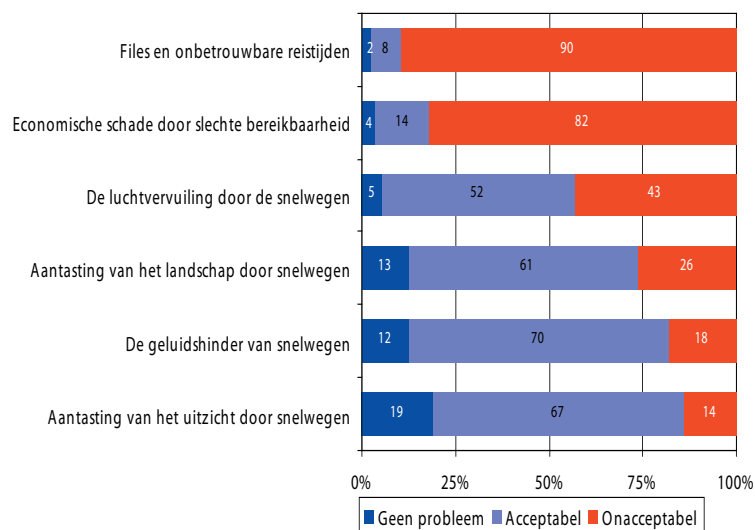
2.3.2 Resultaten opinieonderzoek weggebruikers

Naast de bewoners van het plangebied is ook de mening gevraagd van weggebruikers. Omdat een bewoner naast inwoner van het plangebied ook vaak weggebruiker is, is de mening gevraagd van weggebruikers die buiten het plangebied wonen maar wel gebruik maken van de autosnelwegen in de regio Schiphol-Amsterdam-Almere.

De belangrijkste conclusies zijn:

- Weggebruikers zijn matig geïnformeerd**
Weggebruikers zijn in tegenstelling tot burgers die in het planstudiegebied wonen duidelijk minder goed op de hoogte van het feit dat Rijkswaterstaat onderzoek doet naar mogelijkheden voor wegutbreiding in het gebied (40%). Een kwart van de weggebruikers weet dat er meerder alternatieven worden onderzocht. Ruim de helft van de weggebruikers is (redelijk) tevreden over de informatievoorziening van Rijkswaterstaat.
- Files en economische schade voor meerderheid weggebruikers onacceptabel**
Aanleiding voor de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is de afnemende bereikbaarheid. Voor het overgrote deel van de weggebruikers zijn files en onbetrouwbare reistijden en economische schade door slechte bereikbaarheid onacceptabel. Andere aspecten zoals luchtvervuiling, aantasting van het landschap, geluidshinder en aantasting van het uitzicht worden minder vaak als onacceptabel genoemd.

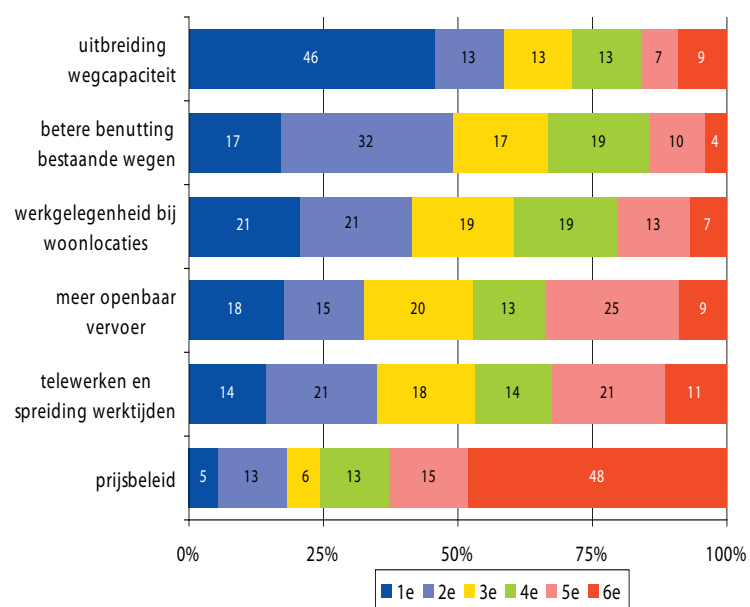
Figuur 2.4 Mate waarin aspecten een probleem vormen



- **Uitbreiding wegcapaciteit meest genoemde oplossing verbeteren bereikbaarheid**

Het verbeteren van de huidige en toekomstige bereikbaarheid kan op verschillende manieren. Ook aan de weggebruikers is gevraagd hoe dit het best aangepakt kan worden. Duidelijk het eerst genoemd door de weggebruikers buiten het plangebied is het uitbreiden van de wegcapaciteit. Daarna noemen weggebruikers een betere benutting van de bestaande weginfrastructuur en meer openbaar vervoer. Veruit de minste voorkeur bestaat er bij weggebruikers voor invoering van prijsbeleid (onder andere tolheffing). Dat veel weggebruikers voor uitbreiding van de wegcapaciteit zijn, blijkt ook uit het feit dat zo'n 85% van de weggebruikers zowel van mening is dat uitbreiding van de wegcapaciteit leidt tot een betere bereikbaarheid en voorstander is van wegutbreiding.

Figuur 2.5 Rangorde van oplossingen voor bereikbaarheidsprobleem

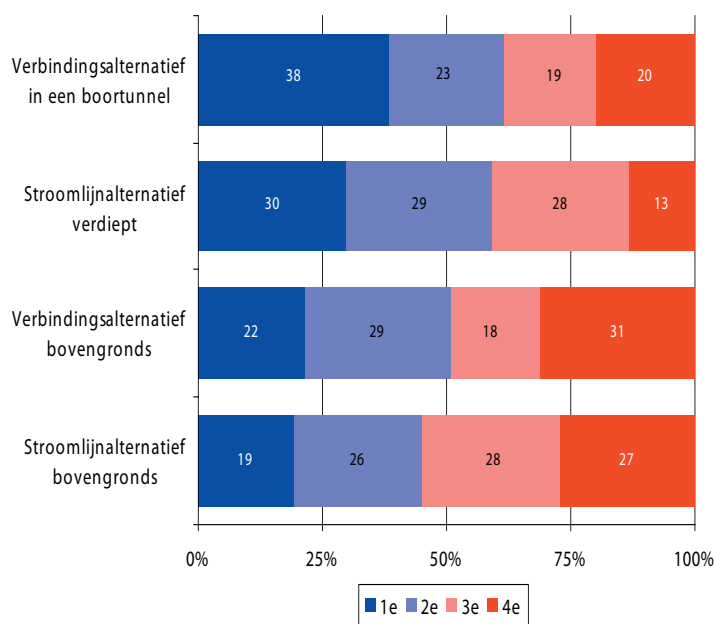




- **Bovengrondse varianten minst genoemd**

Ook de weggebruikers is gevraagd een voorkeur uit te spreken voor de twee onderscheiden alternatieven indien gekozen wordt voor wegutbreiding (Stroomlijnalternatief en Verbindingsalternatief). Gelijk aan de bewoners heeft de helft (50%) van de weggebruikers een voorkeur voor het Verbindingsalternatief. Het Stroomlijnalternatief wordt door 38% van de weggebruikers gekozen. 12% weet het niet en spreekt geen voorkeur uit.

Figuur 2.6 Rangorde van varianten voor uitbreiding wegcapaciteit



De meningen van weggebruikers zijn bij het Verbindingsalternatief wel meer uitgesproken dan bij het Stroomlijnalternatief. Het Verbindingsalternatief in een tunnel wordt vaak als 1e voorkeur genoemd terwijl het Verbindingsalternatief bovengronds juist vaak als 4e, en laatste, voorkeur wordt genoemd.

Tabel 2

Voorkeursvolgorde uitbreidingsalternatieven en varianten

	weggebruikers
Verbindingsalternatief in een boortunnel	Nr. 1 / Nr. 2
Stroomlijnalternatief verdiept	Nr. 1 / Nr. 2
Stroomlijnalternatief bovengronds	Nr. 3 / Nr. 4
Verbindingsalternatief bovengronds	Nr. 3 / Nr. 4

Veruit het meest bepalende argument bij de keuze van een variant is de verbetering van de doorstroming op de weg.





Voorkoming van aantasting van de natuur en bevordering van de veiligheid zijn vervolgens zwaarwegender argumenten dan voorkoming van aantasting van het uitzicht, het tegengaan van luchtvervuiling en beperking van de geluidshinder.

2.4 Samenvatting belevingswaardenonderzoek

2.4.1 Inleiding

Binnen de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is op een aantal manieren de mening van burgers onderzocht. Om de beleving van de omgeving door burgers vast te stellen is door Rijkswaterstaat Bouwdienst een belevingswaardenonderzoek ontwikkeld. In dit belevingswaardenonderzoek wordt systematisch onderzocht hoe burgers een gebied beleven, welke belevingswaarden een gebied heeft en op welke manier de beleving wordt beïnvloed door de geplande ingrepen in dat gebied.

Deze samenvatting geeft een beknopt beeld van de laatste fase van het belevingswaardenonderzoek: de effectbepaling. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de gehanteerde aanpak (2) en de onderzochte alternatieven en varianten (3). De samenvatting sluit af met een totaalbeoordeling (4): per alternatief en variant wordt bepaald wat de effecten zijn op de belevingswaarden van burgers in het planstudiegebied.

2.4.2 Aanpak en waarderingsystematiek

In een compleet belevingswaardenonderzoek zijn vier fasen te onderscheiden. Op basis van voortschrijdend inzicht wordt het ene onderdeel de basis voor het volgende onderdeel. De vier fasen zijn:

1. 'omgevingsanalyse', waarin wordt geïnterviewd welke functies het gebied heeft, welke personen en groepen een direct belang hebben bij het planstudiegebied of gevolgen ondervinden van het doorvoeren van maatregelen die voortkomen uit de planstudie.
Ook wordt nagegaan hoe deze belangen en gevolgen zich tot elkaar verhouden;
2. 'verkenkend onderzoek', gericht op het beschrijven van de huidige situatie en het (kwalitatief) verzamelen van meningen van bewoners over mogelijke veranderingen in de huidige situatie. In deze fase worden de belevingswaarden van het planstudiegebied en de omgeving in kaart gebracht. De informatie is verzameld door gesprekken met een open opzet gehouden met burgers in het studiegebied;
3. 'toetsend onderzoek', waarin de belevingswaarden kwantitatief worden onderbouwd en getoetst, de beoordeling van deze waarden door de gebruikers (in de huidige situatie) in kaart worden gebracht en wordt bekeken welk gewichten aan de belevingswaarden wordt gehecht (onderlinge samenhang);
4. 'effectbepaling en vergelijking van alternatieven', gericht op het verkrijgen van inzicht in de effecten van de verschillende alternatieven op de belevingswaarden van het gebied en resulterend in een vergelijking van deze alternatieven vanuit het gezichtspunt van de burger.





In de eerste drie fasen van het belevingswaardenonderzoek is onderzocht hoe burgers in het gebied Schiphol-Amsterdam-Almere de omgeving beleven. Door middel van 70 interviews met burgers is bepaald op basis van welke belevingswaarden men de omgeving waardeert.

Om inzicht te krijgen in het belang en het oordeel van de belevingswaarden is een enquête onder bijna 1.500 inwoners van het plangebied uitgevoerd. Een van de resultaten van het onderzoek na deze drie fasen is een lijst met belevingswaarden die weergeeft hoe burgers hun leefomgeving beoordelen.

Aanpak effectbepaling

In de effectbepaling - de vierde en laatste fase van het belevingswaardenonderzoek - vormt de lijst met belevingswaarden het uitgangspunt voor het ontwerpen van een beoordelingskader. Dit kader wordt gebruikt om de effecten van alternatieven en varianten in de planstudie te beoordelen vanuit het perspectief van de leefomgeving van burgers. Deze beoordeling is aanvullend op de effectbepaling zoals gepresenteerd in de Alternatieven- en Variantennota en de MER. De criteria uit deze studies die van belang blijken te zijn voor burgers zijn geselecteerd en hier afzonderlijk gepresenteerd.

Tabel 3
Beoordelingskader

Beoordelingscriteria	Subcriteria (belevingswaarden)	Omschrijving
Directe leefomgeving	Geluidsniveau in de leefomgeving	Geluid van verkeer op de snelweg
Natuur- en cultuurlandschap	Weids uitzicht	Open karakter van het landschap en open water
	Natuur in de regio	Aanwezigheid van parken en natuurgebieden in de leefomgeving om te verblijven of 'slechts' toeschouwer te zijn
	Karakteristieke dorpen	Karaktervolle, historische plaatsen, aantrekkelijk voor bewoners en bezoekers
Bereikbaarheid leefomgeving	Aanwezigheid van files	Files op snelwegen en provinciale wegen in de omgeving die de mobiliteit van de burger beperken
	Bereikbaarheid in de spits met auto	Reistijd en betrouwbaarheid
	Bereikbaarheid buiten de spits, met auto	Reistijd en betrouwbaarheid
	Aanwezigheid sluipverkeer	Automobilisten wijken van de hoofdverbindingswegen af om files en vertragingen te ontlopen en veroorzaken drukte op lokale wegen in de bebouwde kom
Ligging in Nederland	Nabijheid snelwegen/luchtkwaliteit	Uitstoot van gassen
Voorzieningenniveau	Nabijheid van recreatiemogelijkheden	Mogelijkheid om te recreëren dicht bij huis





Tabel 3 geeft het beoordelingskader weer waarin de tien onderscheidende en relevante belevingswaarden voor de effectbepaling zijn opgenomen. De belevingswaarden zijn gegroepeerd in vijf beoordelingscriteria.

Waarderingsystematiek

De effecten van de verschillende alternatieven en varianten worden ten opzichte van de autonome ontwikkeling beoordeeld (het Nulalternatief; dat wil zeggen de situatie in 2020 zonder maatregelen). Alle beoordelingen van de subcriteria (belevingswaarden) worden op een 5-puntsschaal uitgevoerd. Een beoordeling in het effectenoverzicht varieert van een grote of opmerkelijke verbetering ten opzichte van autonome ontwikkeling (+2) tot een grote of opmerkelijke verslechtering ten opzichte van autonome ontwikkeling (-2). Deze effectscores (-2,-1,0,+1,+2) worden gewogen, door ze te vermenigvuldigen met het belang dat burgers aan de belevingswaarden gegeven hebben.

2.4.3 Alternatieven en varianten

De planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere maakt onderscheid in alternatieven en varianten. In deze effectmeting is ervoor gekozen van de verschillende alternatieven en varianten de meest onderscheidende varianten te onderzoeken. Samengevat zijn onderstaande alternatieven en varianten onderzocht (in vergelijking tot de autonome ontwikkeling; het Nulalternatief):

Tabel 4 Onderzochte alternatieven en varianten in de effectstudie

Alternatief	Omschrijving	Variant	Afkorting
Nulalternatief	Autonome ontwikkeling		
Nulplusalternatief	Beprijzen v/h autowerk		
Stroomlijnalternatief	Uitbreiden langs bestaande wegen	Bovengronds Verdiept	B-5-2w-5* V-5-2w-5*
Verbindingsalternatief	Een nieuwe verbinding: A6/A9	Bovengronds Boortunnel In situ tunnel (dichte tunnelbak) Lange tunnel (begint aan noordzijde knooppunt Muiderberg) Verdiept (open tunnelbak)	B 2x3* T 2x3* T 2x3* in situ T 2x3* lang V 2x3*

* De getallen geven het aantal rijstroken aan op de A1 respectievelijk de nieuwe A6/A9 verbinding



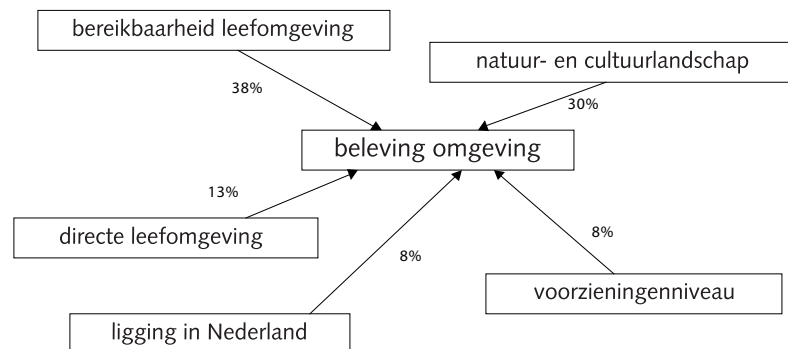


2.4.4 Totaalbeoordeling

Als eindresultaat van de effectbepaling worden de beoordelingen van de alternatieven en varianten met elkaar vergeleken. Dit gebeurt op basis van de beoordelingscriteria directe leefomgeving, natuur- en cultuurlandschap, bereikbaarheid van de leefomgeving, ligging in Nederland en het voorzieningenniveau. De score per beoordelingscriterium is omgezet in drie kleurcodes:

- Groen; een positieve beoordeling (0,25 of meer)
- Rood; een negatieve effectbeoordeling (-0,25 of minder)
- Geel: een neutrale score (tussen -0,25 en 0,25).

De vijf beoordelingscriteria directe leefomgeving, natuur- en cultuurlandschap, bereikbaarheid leefomgeving, ligging in Nederland en voorzieningen-niveau bepalen in deze effectenstudie voor respectievelijk 13, 30, 38, 8 en 11% de totaalbeoordeling voor de beleving van de omgeving. Deze cijfers zijn berekend aan de hand van het belang dat burgers in het toetsend belevingswaardenonderzoek aan de belevingswaarden hebben gegeven.



Tabel 5 laat zien of en in welke mate de alternatieven en varianten effect hebben op de beleving van de omgeving.

Het **Nulplusalternatief** scoort positief op drie van de vijf beoordelingscriteria: bereikbaarheid leefomgeving, directe leefomgeving en ligging in Nederland. Wat betreft natuur- en cultuurlandschap en voorzieningenniveau is er in het Nulplusalternatief geen sprake van een positief dan wel negatief effect ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Beide varianten van het **Stroomlijnalternatief** scoren positief op het beoordelingscriterium bereikbaarheid van de leefomgeving. Natuur- en cultuurlandschap, voorzieningenniveau en ligging in Nederland scoren in zowel de bovengrondse als verdiepte variant negatief. De score op de direct leefomgeving verandert niet.

De **bovengronds** en **verdiepte variant** van het Verbindingsalternatief scoren alleen positief op de bereikbaarheid in de leefomgeving. De overige beoordelingscriteria laten een negatief effect zien ten opzichte van de autonome ontwikkeling.





De **tunnelvarianten** van het **Verbindingsalternatief** zijn positief beoordeeld als het gaat om de bereikbaarheid van de leefomgeving en de ligging in Nederland (luchtkwaliteit). De drie varianten zijn neutraal beoordeeld voor de directe leefomgeving (geen effect ten opzichte van de autonome ontwikkeling). Twee beoordelingscriteria van de tunnelvarianten zijn negatief beoordeeld: natuur- en cultuurlandschap en voorzieningenniveau.

Tabel 5
Totaalscores beleving

	gewicht	nulplusalternatief	B-5-2w-5	Stroom lijnalt.		Verbindingsalt.			
				V-5-2w-5	B 2x3	T 2x3	T 2x3 in stu	T 2x3 lang	V 2x3
Bereikbaarheid leefomgeving	1.709	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0
Natuur- en cultuurlandschap	1.349	0,0	-0,6	-0,4	-1,8	-0,8	-0,8	-0,5	-1,6
Directe leefomgeving	591	0,5	0,0	0,0	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5
Voorzieningen- niveau	486	0,0	-0,5	-0,5	-2,0	1,0	1,0	-0,5	-2,0
Ligging in Nederland	369	1,0	2,0	-2,0	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5
Totaalscore beleving	4.503	0,53	-0,03	-0,05	-0,48	0,03	0,03	-0,02	-0,42

De totaalscore voor beleving in het Nulplusalternatief is het hoogst: in dit alternatief worden natuur- en cultuurlandschap en recreatiemogelijkheden niet aangetast. In de uitbreidingsalternatieven is hiervan in meer of mindere mate wel sprake. Negatieve effecten op de beleving van burgers van natuur- en cultuurlandschap worden in de meeste varianten volledig of grotendeels gecompenseerd door de positieve score op de beleving van bereikbaarheid van de leefomgeving.

Vanuit het perspectief van beleving van burgers geeft het Nulplusalternatief de meest positieve effecten. Dit alternatief krijgt met een score van 0,53 een positieve effectscore. De varianten van het Stroomlijnalternatief en de tunnelvarianten van het Verbindingsalternatief scoren neutraal vanuit het perspectief van de beleving van de burgers. De bovengrondse en verdiepte variant van het Verbindingsalternatief krijgen vanuit het perspectief van beleving van burgers de laagste scores. De bovengrondse aanleg van het Verbindingsalternatief heeft voor de beleving van burgers het meeste negatieve effect met een score van -0,48.





2.5 Reacties van bewonersorganisaties en individuen

Er zijn twee reacties binnengekomen van georganiseerde belangenorganisaties voor bewoners. Eén van het Platform tegen A6-A9 en één van de Belangenvereniging Meanderbewoners (BVMB) uit Amstelveen. Beide reacties zijn in een tabel (tabel A) verwerkt om het geheel overzichtelijk te maken.

In het algemeen kan gesteld worden dat zowel het Platform tegen A6-A9 als de Belangenvereniging Meanderbewoners tegen wegbreiding zijn en dus tegen zowel het Verbindingsalternatief als tegen het Stroomlijnalternatief.

Zij zijn voor andere oplossingen als beprijzen en meer en beter openbaar vervoer en vinden dat de studie essentiële tekortkomingen kent.

De exacte kritiek- en aandachtspunten kunt u nalezen in tabel A.

De brieven van beide organisaties zijn gescand en kunt u nalezen op de bijbehorende cd-rom.

Wat betreft de individuele reacties: hiervan zijn er ongeveer 12 binnen gekomen via de email en de infodesk van Rijkswaterstaat. Deze reacties betroffen veelal vragen over de planstudie, die daar waar gevraagd per email direct beantwoord zijn.



2.5.1 Tabel A Standpunten bewonersorganisaties

Organisatie	Kritiek op onderzoek	Kritiek op proces	Kritiek op verkeersstudie	Kritiek op alternatieven en varianten
Platform tegen A6-A9	Veranderende inzichten in de feitelijke verkeersrelaties hebben ten onrechte niet geleid tot andere oplossingsrichtingen; de sterke relatie Almere – Amsterdam komt onvoldoende in de gekozen oplossingsrichtingen naar voren In de huidige MER zijn niet alle redelijkerwijs te onderzoeken locatie- en doelstellingsalternatieven meegenomen en er is onvoldoende onderbouwing waarom niet De gevolgde procedure leidt niet tot een zorgvuldige afweging door het opknippen van de MER in 2 fasen en leidt daarmee tot voorsorteren op asfaltalternatieven Gezien de kostenomvang van dit project, de grote natuur- en landschappelijke waarden en de maatschappelijke onrust die de plannen voor een verbinding A6-A9 veroorzaken, is het vereist dat de huidige studie alsnog bij de Tweede Kamer aangemerkt wordt als groot infrastructureel project	Waarom is geen vergelijking gemaakt met andere scenario's dan het scenario met de hoogste mobiliteitstoename? KBA is op meerdere aspecten onvolledig: alle milieuaspecten worden als PM weergegeven; vergeten is de emissie van CO2 van het extra autoverkeer Effecten op filevorming buiten studiegebied zijn niet meegenomen In Nulplusalternatief zijn baten weggelaten: de inkomsten van de heffing Het aspect effecten op de toekomstige spreiding van de werkgelegenheid ontbreekt in de kosten-batenanalyse Risico van veiligheid bij tunnelvarianten lijkt onderschat in het kosten-batenoverzicht Door onvolledige en selectieve weergave kosten en baten ontstaat vertekend beeld; door presentatie lijkt vooral bovengrondse verbindingsvariant er relatief gunstig uit te komen	Verkeersstudie is incompleet; totale positieve verkeerseffecten extra weginfrastructuur blijken, gerekend over een groter gebied, per saldo heel beperkt De presentatie in de AV-nota is vooringenomen	Realistische alternatieven blijven in de AV-nota buiten beschouwing, zoals het Nulplusalternatief in combinatie met openbaar vervoer Er kan geen goede vergelijking worden gemaakt tussen de twee locatiealternatieven omdat slechts twee van de vijf varianten van het A6-A9-alternatief zijn weergegeven M.b.t. Stroomlijnalternatief: Nadelen bovengronds: luchtkwaliteit en aantasting leefbaarheid Nadelen verdiept: luchtkwaliteit en effecten op het grond- en kwelwater M.b.t. Verbindingsalternatief: Asfaltloze oplossingen krijgen in de 2e fase nauwelijks nog een kans Ook gevaar domino-effect (eerst autosnelweg vervolgens bebouwing) Nadelen bovengronds en verdiept: onomkeerbare aantasting van uniek landschap, grote negatieve effecten op natuur, hindering van Ecologische Hoofdstructuur, veel hinder voor landbouw M.b.t. tunnelvarianten: zowel kosten als risico's voor waterhuishouding, ongevallen en kosten zijn onderschat Nadelen boortunnel: bij tunnelmonden en vlucht-/luchttorens zijn nadelige effecten te verwachten op natuur, recreatie en waterhuishouding.

Organisatie	Kritiek op onderzoek	Kritiek op proces	Aandachtspunten en wensen
Belangenvereniging Meander bewoners (Amstelveen)	Eenzijdige en monodisciplinaire benadering van de problematiek Uitgangspunten planstudie zijn onjuist (files zijn niet het probleem, gebrek aan mobiliteit is probleem) Niet zorgvuldig om besluit te nemen over investeringen van 3-5 miljard, terwijl niet is onderzocht of het gezien richtlijnen luchtvervuiling wel uitvoerbaar is Verbijsterend dat er fouten in de AV-nota staan uitgerekend m.b.t. de situatie van Amstelveen In de AV-nota wordt geen aandacht besteed aan verbeteren openbaar vervoer Voor wat betreft de inhoudelijke analyse sluiten wij ons aan bij het analysedocument AV-nota van februari 2006 van het Platform tegen A6-A9 Het is onmogelijk om met enige betrouwbaarheid voorspellingen te doen over de situatie in het jaar 2020	Opbouw besluitvormingsproces is onzorgvuldig (keuze voor een van de alternatieven is primair, alle overige keuzes worden afgedaan als secundair, inclusief verbreding A9 ter hoogte van Amstelveen) Datum en tijdstip van consultatie-bijeenkomst Amstelveen was ongelukkig gekozen Voor Amstelveen is keuze Stroomlijn- of Verbindingsalternatief nauwelijks/niet relevant: er valt niets te kiezen voor Amstelveen Resultaat van de bijeenkomsten geeft geen juist en betrouwbaar beeld van wat de bewoners vinden van de gepresenteerde voorstellen Procedureel en procesmatig was het slordig geregeld dat niet uitsluitend bewoners van de desbetreffende gemeente de beschikking kregen over stemkastje Enquêtes hebben dwingend karakter, er is geen sprake van open vraagstelling	Benieuwd naar onderbouwing dat ter hoogte van Amstelveen verbreding naar maximaal 2x4 rijstroken toereikend is Tot onze verbazing wordt het Nulplusalternatief niet in aanmerking genomen als volwaardig alternatief en buiten de keuzen gehouden Wij hebben ruim 500 adhesiebetuigingen ontvangen voor het Nulplusalternatief Er is geen aandacht besteed aan de effecten voor het traject A9 Holendrecht-Badhoevedorp en de belangen van onder meer Amstelveen en Ouderkerk a/d Amstel Alleen het Nulplusalternatief voorkomt onomkeerbare processen



Hoofdstuk 3 Maatschappelijke organisaties

3.1 Inleiding

Namens de minister van Verkeer en Waterstaat is ook aan verschillende maatschappelijke organisaties per brief gevraagd wat hun standpunt is over de planstudie en de onderzochte alternatieven en varianten. Zij konden tijdens de consultatiefase hun standpunten kenbaar maken en hebben dit ook gedaan. De ingekomen brieven van respectievelijk Samenwerkende natuur en milieuorganisaties in de Noordvleugel, Vereniging Natuurmonumenten, LTO Noord en het georganiseerd bedrijfsleven in de Noordvleugel, zijn in een tabel (tabel B) samengevat. De standpunten van de ANWB, Mobis, Milieudefensie en Schiphol Group zijn via de reactie van het Overlegorgaan Personenvervoer kenbaar gemaakt (zie hoofdstuk 5).

De meningen van de verschillende organisaties zijn verdeeld. Zo hebben LTO Noord en de Samenwerkende natuur en milieuorganisaties in de Noordvleugel, waartoe de Stichting Natuur en Milieu, Milieufederaties Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, Staatsbosbeheer en Vereniging Natuurmonumenten behoren, voorkeur voor het Stroomlijnalternatief verdiept, maar alleen wanneer er knelpunten na introductie van prijsbeleid (betalen voor autogebruik) blijven bestaan. Vereniging Natuurmonumenten wijst het Verbindingsalternatief af en Milieudefensie wenst geen keuze te maken. Het georganiseerd bedrijfsleven in de Noordvleugel, waartoe 22 organisaties behoren, is voor het Verbindingsalternatief met tunnel, net als de ANWB en Schiphol Group. Tenslotte heeft Mobis een voorlopige voorkeur voor het Nulplusalternatief.

In tabel B kunt u per organisatie de belangrijkste argumentatie voor en tegen de verschillende alternatieven nalezen, evenals de geuite eisen/wensen en aandachtspunten. De reacties zoals verwoord in de brieven van bovengenoemde organisaties staan integraal op de bijbehorende cd-rom.

Opinieonderzoek bedrijven

Naast de officiële reacties per brief is ook aan een aantal bedrijven gevraagd mee te doen aan het opinieonderzoek (dat ook onder bewoners en weggebruikers is gehouden). Deze bedrijven zijn representatief voor het gebied. Een samenvatting van de resultaten van het opinieonderzoek onder bedrijven kunt u nalezen in paragraaf 3.3. Het gehele onderzoek kunt u nalezen op de bijbehorende cd-rom.



3.2 Tabel B Standpunten maatschappelijke organisaties

Maatschappelijke organisaties	Voorkeurs-alternatief	Argumenten voor	Afwijzings-alternatief	Argumenten tegen	Wensen/eisen	Aandachtspunten
Samenwerkende natuur en milieu-organisaties in de Noordvleugel 1)	Stroomlijn verdiept (indien knelpunten na prijsbeleid resteren)	Vergroting capaciteit in combinatie met vermindering luchtverontreiniging en mogelijkheden dubbel grondgebruik Ongedaan maken visuele doorsnijding Vrijwel gratis goede natuurverbinding natte as (over aquaduct onder Vecht)	Verbinding, bovengronds en ondergronds	Bovengronds in strijd met nationaal beleid (Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Groene Hart, Stelling van A'dam/ NHW) Korte tunnel: tunnelmond dichtbij Naardermeer brengt natuurwaarden in gevaar Lange tunnel: slechtste variant op kostenbaten Alle tunnelvarianten: westelijke tunnelmond doorsnijdt Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (EHS)	Overkapping weg in Amsterdam-Zuidoost Aquaduct Muiden	Nulplus levert het meeste op; is wegbuitbreiding nog nodig? Volwaardige vergelijking niet mogelijk: - uitbreiding met prijzen niet volwaardig beoordeeld - onvoldoende alternatieven meegenomen die behoefte wegcapaciteit verminderen (openbaar vervoer) - MMA niet gelijkwaardig uitgewerkt - netwerkanalyse pas na zomer gereed Bezwaar tegen getrapte besluitvorming (geen besluit over een alternatief en vervolgens over varianten daarbinnen) Alternatieve verstedelijkingsopties ten onrechte genegeerd

Maatschappelijke organisaties	Voorkeurs-alternatief	Argumenten voor	Afwijzings-alternatief	Argumenten tegen	Wensen/eisen	Aandachtspunten
Vereniging Natuurmonumenten			Verbinding, bovengronds en verdiept	Negatieve effecten op natuur, landschap, recreatie, landbouw en cultuurhistorie Negatieve effecten op rijks-beleid Realisatie Natte As lastiger met meerkosten Niet meetbare aantasting; waarde gebied in breder perspectief Gevaar van domino-effect (eerst autosnelweg, dan bebouwing)	Andere oplossingen dan investeren in asfalt in beeld brengen	Bezwaar tegen getrapte besluitvorming (effecten hangen sterker af van varianten dan alternatieven; minder belastende MMA-variant mag niet uit zicht raken) Vergelijkbaarheid alternatieven en varianten (minder milieubelastende oplossingen komen onvoldoende gunstig naar voren) Te enge beleidsmatige en ruimtelijke focus Tracé tunnelmond bij Naardermeer; risico's voor grondwater tijdens aanlegfase; externe werking Vogel- en Habitat Richtlijn (VHR)
LTO Noord	Stroomlijn	Minst schadelijk voor veehouderijen; structuur en verkaveling blijft behouden Veehouderij kan open landschap beheren en ontwikkelen Draagvlak bij Groene Uitweg-partijen			Samenhangend pakket aan maatregelen (Umeerverbinding, extra openbaar vervoer, verbreden N201 vanaf Schiphol tot A2)	

Maatschappelijke organisaties	Voorkeurs-alternatief	Argumenten voor	Afwijzings-alternatief	Argumenten tegen	Wensen/eisen	Aandachtspunten
Georganiseerd bedrijfsleven in de Noordvleugel 2)	Verbinding, tunnel	Strategische bijdrage aan economische ontwikkeling Noordvleugel; verkleint afstand Schiphol-Almere; versterkt vestigingsklimaat Bijdrage aan ontwikkeling van Almere; woningen in Almere spaart groene ruimte elders en beperkt overlast Schiphol Verkeerskundig meest robuuste oplossing Gunstige score kosten-ba-ten; geen verkeers-over-last tijdens bouw Natuur, landschap en milieu gebaat bij tunnel; positief voor lucht langs A1 en Gaasperdammer-weg Versterkt wegennetwerk het meest (robuuster, verlicht onderliggend we-gennet, volwaardige ver-binding voor doorgaand verkeer) Minste voertuigverlies-uren goederenvervoer	Nulplus-alternatief	Vanuit economisch perspectief ongewenst: mobiliteit wordt gedrukt, economische groei komt onderdruk, files worden verspreid Vraagtekens bij berekende effecten	Breed pakket aan maatregelen (extra openbaar vervoer capaciteit, verbin-dingsalt., invoering dynamisch ver-keersmanagement en beprijzing) Aquaduct Muiden IJmeerverbinding voor korte af-standsverkeer	Indirecte effecten als uitstralings- en imago-effecten onvoldoende mee-geteld Koppeling met programma Groene Uitweg Snelle besluitvorming zodat in 2011 realisatie kan starten

Maatschappelijke organisaties	Voorkeurs-alternatief	Argumenten voor	Afwijzings-alternatief	Argumenten tegen	Wensen/eisen	Aandachtspunten
ANWB (via Overlegorgaan Personenvervoer)	Verbinding, boortunnel (Stroomlijn verdiept goede second best)	Wenselijkheid om verkeeren vervoersysteem in lijn te brengen met ruimtelijke economische ambities Negatieve gevolgen kunnen op aanvaardbare wijze worden opgelost, gemitigeerd dan wel gecompenseerd	Bovengrondse varianten	Niet aanvaardbaar	Niet verstandig om nu te kiezen tussen Verbinding en Stroomlijn	Mogelijke effecten prijsbeleid in beeld brengen, maar dit beïnvloedt keuze niet
Mobis (via Overlegorgaan Personenvervoer)	Nulplus-alternatief (voorlopige voorkeur)				Geen keuze maken tussen uitbreidingsvarianten	In 2e fase rekening houden met effecten kilometerprijs op modalsplit en van toekomstige ontwikkelingen in het openbaar vervoer als onderdeel van de oplossing (vooral snelle busbanen)
Milieudefensie (via Overlegorgaan Personenvervoer)	Wenst niet te kiezen			Extra asfalt niet noodzakelijk Negatieve consequenties uitbreiding (kosten, natuur, gezondheid, uitstoot)		Pleit voor fikse spitsheffing, forse investeringen in openbaar vervoer, dwingen van bedrijven tot vervoersmanagement, herstel van de woon-werkbalans in de regio
Schiphol Group (via Overlegorgaan Personenvervoer)	Verbinding, tunnel	Sluit het beste aan op noodzaak van snelle verbinding met marktgebied van luchthaven en bestaande wegenstructuur; is meest toekomstvast			Kortsluiting tussen A9 en omgelegde N201, gekoppeld aan Verbindingsalternatief	Mag van prijsbeleid een sterk veragterremmend effect worden verwacht?

1) Stichting Natuur en Milieu, Milieufederaties Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, Staatsbosbeheer regio west, Vereniging Natuurmonumenten regio NH en Utrecht

2) Het Bedrijfsleven As Almere – Schiphol omvat de volgende organisaties: VNO-NCW West, MKB Randstad Noord, Bedrijvenvereniging Amsterdam Zuid-Oost (VAZO), Bouwend Nederland regio Randstad Noord, EVO, FIN Bedrijvenvereniging Naarden-Bussum, Haarlemmermeers Ondernemers Platform (HOP), Handel- en Industrieel Club Haarlemmermeer (ICH), Kamer van Koophandel Amsterdam, Kamer van Koophandel Flevoland, Kamer van Koophandel Gooi- en Eemland, Ondernemersvereniging Amstelveen, Ondernemers Vereniging Ouder-Amstel, Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM), Transport en Logistiek Nederland regio Noordwest (TLN), Vereniging Bedrijfskring Almere (VBA), Vereniging van Bedrijven in Amsterdam-Noord (VEBAN), MKB Flevoland, VNO-NCW Flevoland, CNV Vakcentrale en FNV.



3.3 Resultaten opinieonderzoek bedrijven

Naast de bewoners van het plangebied en weggebruikers van buiten het plangebied is ook de mening gevraagd van bedrijven. Hiervoor zijn bedrijven uit Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland om hun mening gevraagd. Er is onderscheid gemaakt tussen transportbedrijven en overige bedrijven. De belangrijkste resultaten zijn hieronder samengevat.

- **Bedrijven beperkt geïnformeerd**

Ruim een derde deel van de bedrijven is op de hoogte van het feit dat Rijkswaterstaat onderzoek doet naar mogelijkheden voor wegwitbreiding in het gebied. Een kwart van de bedrijven weet dat er meerdere alternatieven worden onderzocht. Voor beide punten geldt dat het aandeel transportbedrijven dat geïnformeerd is een paar procentpunt groter is dan bij de overige bedrijven. Het merendeel van de transportbedrijven en overige bedrijven is (redelijk) tevreden over de informatievoorziening van Rijkswaterstaat. Wel geldt dat de bedrijven hierbij vooral voor het gematigde 'gaat wel' kiezen in plaats van een ruime voldoende toekennen.

- **Bereikbaarheid beïnvloedt bedrijfsmatig functioneren**

Aanleiding voor de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is de afnemende bereikbaarheid. Met name transportbedrijven geven ook aan (zeer) grote problemen te hebben met de bereikbaarheid (58%). Veel genoemde problemen die samenhangen met de mindere bereikbaarheid zijn een lagere productiviteit en meer tijd en geld kwijt zijn aan afspraken met klanten of leveranciers. Voor het overgrote deel van de transportbedrijven zijn files en onbetrouwbare reistijden en economische schade door slechte bereikbaarheid onacceptabel. Bij de overige bedrijven liggen deze aandelen lager, maar toch ook nog altijd meer dan de helft vindt deze consequenties onacceptabel. Een slechte bereikbaarheid heeft volgens de transportbedrijven en de overige bedrijven een negatief effect op het ondernemingsklimaat. Vooral het imago als distributieland en het vestigingsklimaat heeft te leiden onder een slechte bereikbaarheid in de regio Schiphol-Amsterdam-Almere.

- **Uitbreiding wegcapaciteit meest genoemde oplossing**

Het verbeteren van de huidige en toekomstige bereikbaarheid kan op verschillende manieren. Ook is bedrijven gevraagd hoe dit het best aangepakt kan worden. Duidelijk het eerst genoemd door de bedrijven is het uitbreiden van de wegcapaciteit. Vooral transportbedrijven zijn sterk hiervoor. Daarna noemen bedrijven een betere benutting van de bestaande weginfrastructuur en meer openbaar vervoer. Veruit de minste voorkeur bestaat er ook bij bedrijven voor invoering van prijsbeleid (onder andere tolheffing).

Dat veel bedrijven voor uitbreiding van de wegcapaciteit zijn, blijkt ook uit het feit dat 80 à 90% van de bedrijven zowel van mening is dat uitbreiding van de wegcapaciteit leidt tot een betere bereikbaarheid en eveneens voorstander is van uitbreiding van de wegcapaciteit.

Het aantal transportbedrijven dat voorstander is van uitbreiding van de wegcapaciteit is een paar procentpunten hoger dan de overige bedrijven.





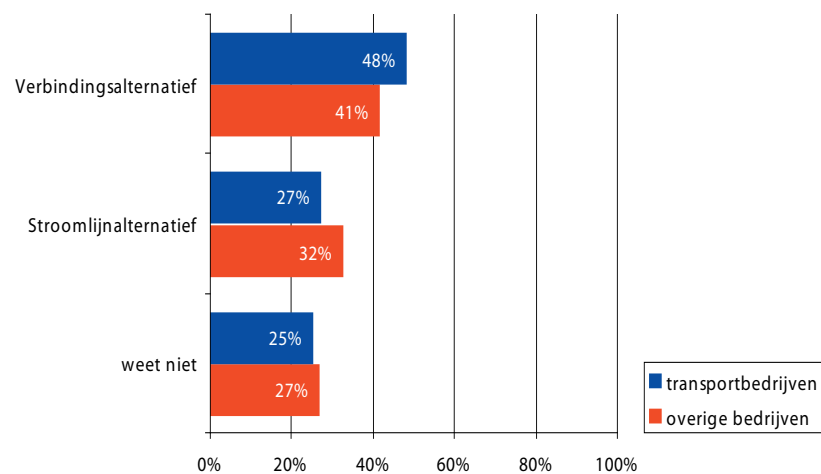
- **Meerderheid bedrijven spreekt voorkeur uit voor Verbindingsalternatief**

De bedrijven hebben ook hun voorkeur kunnen uitspreken voor één van de twee onderscheiden alternatieven indien gekozen wordt voor weguitbreiding (Stroomlijnalternatief en Verbindingsalternatief).

Ongeveer de helft (48%) van de transportbedrijven spreekt zich uit voor het Verbindingsalternatief, tegen 41% van de overige bedrijven.

Een kwart van de bedrijven weet het niet en spreekt geen voorkeur uit.

Figuur 3.1 Voorkeur van bedrijven voor alternatieven die uitgaan van infrastructuuruitbreiding



De bedrijven hebben vervolgens kunnen kiezen uit vier varianten. De meningen zijn hierover duidelijk verdeeld. Er komt dan ook niet één variant naar voren die eruit springt als meest gewenste variant. De boortunnelvariant van het Verbindingsalternatief wordt wel het vaakst als eerste voorkeur genoemd. Transportbedrijven hebben gemiddeld een licht grotere voorkeur voor de twee varianten van het Verbindingsalternatief. Overige bedrijven geven naast de tunnelvariant van Verbindingsalternatief een gelijke voorkeur aan de verdiepte variant van het Stroomlijnalternatief.

Tabel 6
Voorkeursvolgorde uitbreidingsalternatieven en varianten

	transport- bedrijven	overige bedrijven
Verbindingsalternatief in een boortunnel	1	1/2
Verbindingsalternatief bovengronds	4	4
Stroomlijnalternatief verdiept	2	1/2
Stroomlijnalternatief bovengronds	3	3

Veruit het meest bepalende argument bij de keuze van een variant is de verbetering van de doorstroming op de weg. Dit geldt zowel voor de transportbedrijven als de overige bedrijven. Veiligheid is vervolgens een veel aangehaald argument. Minst genoemd in de keuze voor één van de vier varianten is de aantasting van het uitzicht.









Hoofdstuk 4 Bestuursorganen

4.1 Inleiding

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in januari 2006 per brief de bestuurders in de regio verzocht hun mening over de planstudie en de alternatieven schriftelijk kenbaar te maken tijdens de consultatieronde.

Deze consultatieronde is in overleg met de bestuurders gepland voorafgaand aan de gemeenteraadsverkiezingen op 7 maart.

De ingekomen brieven van gemeenten, provincies, regionale samenwerkingsverbanden (Gewest Gooi- en Vechtstreek, Vervoerberaad Flevoland, Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA), Platform Bereikbaarheid Noordvleugel en waterbeheerders zijn in een tabel (tabel C) samengevat.

De meningen van de regionale bestuurders over het Stroomlijn- en het Verbindingsalternatief zijn verdeeld. Het merendeel van de regionale bestuurders wijst het Nulplusalternatief (alleen beprijzen) af. De gemeenten Loenen en Ouder-Amstel spreken wel hun voorkeur uit voor het Nulplusalternatief.

Regionale bestuurders zijn eensgezind in het afwijzen van niet ingepaste (bovengrondse) varianten van zowel het Verbindings- als Stroomlijnalternatief.

Het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) en de gemeente Amstelveen spreken geen voorkeur uit voor het Stroomlijn- of Verbindingsalternatief.

De provincie Flevoland, de gemeenten in Flevoland (waaronder Almere), de gemeenten Amsterdam en Diemen spreken hun voorkeur uit voor het Verbindingsalternatief uitgevoerd als tunnel.

De provincies Noord-Holland en Utrecht, het Gewest Gooi- en Vechtstreek en de gemeenten in dit gewest (waaronder Weesp), de gemeente Abcoude en het stadsdeel Amsterdam-Zuidoost spreken hun voorkeur uit voor een ingepast Stroomlijnalternatief (met onder andere een verdiepte ligging van de Gaasperdammerweg en een aquaduct bij Muiden).

De waterbeheerders geven aan voorkeur te hebben voor de verdiepte variant van het Stroomlijnalternatief of de lange boortunnelvariant van het Verbindingsalternatief.

In tabel C kunt u per bestuursorgaan de argumenten voor en tegen de verschillende alternatieven lezen, evenals de geuite eisen/wensen en aandachtspunten. De brieven zijn integraal terug te vinden op de cd-rom.



4.2 Tabel C Standpunten bestuurlijke organisaties

Bestuursorgaan	Voorkeurs-alternatief	Argumenten voor	Afwijzings-alternatief	Argumenten tegen	Wensen/eisen	Aandachtspunten
Gemeenten						
Abcoude	Stroomlijn, verdiept	Geluid- en luchtverlast is wellicht gemakkelijker te voorkomen of te compenseren Tevens mogelijkheden voor economische activiteiten	Verbinding, bovengronds en ondergronds	Aantasting unieke Gein-gebied Grote nadelen op het gebied van natuur en landschap Zorgen om verslechterde luchtkwaliteit; overschrijding normen bij tunnelmonden en schachten Toename geluidsoverlast	Behoud uniek groen gebied bij Amsterdam, natuurlijke loop en bevaarbaarheid van 't Gein Verdiepte ligging Gaasperdammerweg	Diverse infra-ontwikkelingen (weg, spoor) in relatie tot dorpen Aandacht voor gemeentelijk wegennet in verband met sluipverkeer bij flevovorming op A9 en A2
Almere	Verbinding, korte tunnel	Verbindingsalternatief scoort het beste op het opvangen van mobiliteitsbehoefte en veroorzaakt minste files Maakt verkeers- en verkeersnetwerk completer en robuuster Meer keuzemogelijkheden maakt meer relaties mogelijk en kan in geval van calamiteiten voor alternatieve verbinding zorgen Aanleg veroorzaakt nauwelijks verkeershinder langs bestaande route	Nulplus-alternatief	Er is substantiële extra wegcapaciteit noodzakelijk (beprijzen alleen niet voldoende)	Druk uitoefenen op voortgang en besluitvorming Geen blokkade Stroomlijnalternatief mits verdiepte Gaasperdammerweg, aquaduct Muiden en volledig investeren van € 4,5 miljard in infrastructuur van de regio In 2006 ook een keuze maken voor aanleg hoofd- en parallelbanen op de A6 en reserveren middelen hiervoor	Vermijden procedurele risico's Onderzoeken extra aansluiting Havendreef Nagaan mogelijkheden verbreding Hollandse Brug als eerste uit te voeren (2010) Detailonderzoek in 2e fase naar benodigde capaciteit aansluitingen op de A6; verkeersmodel NRM hiertoe verbeteren Zie ook reactie Vervoerberaad Flevoland

Bestuursorgaan	Voorkeurs-alternatief	Argumenten voor	Afwijzings-alternatief	Argumenten tegen	Wensen/eisen	Aandachtspunten
Gemeenten						
Amstelveen			Tegen beide alternatieven, tenzij (zie wensen/eisen)	Verkeersgroei A9 door Amstelveen zal 60 à 70% bedragen, wegcapaciteit stijgt slechts met 33 %; dit veroorzaakt naast congestie vergroting problematiek ten aanzien van leefbaarheidsaspecten; planstudie biedt geen enkele oplossing voor Amstelveen	Goede inpassing Amstelveen (ondertunneling/overkluizing) Verbetering (minimaal behoud) leefbaarheid (lucht, geluid) en externe veiligheid in relatie met bestaande en toekomstige bebouwing Voldoende doorstroming A9 en snelheidsregime van 80 km/u Voldoende financiële reservering binnen totale budget voor problematiek Amstelveen is gewenst	Vervoer gevaarlijke stoffen in relatie tot Zuidasontwikkeling Inzicht in gecumuleerde effecten leefbaarheid en externe veiligheid Versteving positie openbaar vervoer
Amsterdam	Verbinding, korte tunnel	Stroomlijnalternatief voldoet niet aan stringente voorwaarden van Amsterdam ten aanzien van inpassing (verdiepte Gaasperdammerweg en overkluizing ter plaatse van bewoning, aquaduct bij Muiden inclusief robuuste ecologische verbinding-zone)	Nulplus-alternatief	Voldoet niet aan voersvraag die noodzakelijk is voor functioneren Noordvleugel Strijdig met vigerende rijksbeleid Gering maatschappelijk draagvlak voor prijzen zonder infra-uitbreiding	Bij keuze voor Verbindingsalternatief dient Gaasperdammerweg te worden afgewaardeerd	

Bestuursorgaan	Voorkeurs-alternatief	Argumenten voor	Afwijzings-alternatief	Argumenten tegen	Wensen/eisen	Aandachtspunten
Gemeenten						
Amsterdam Zuidoost	Stroomlijn, ingepast	Capaciteitsvergroting van de weg als kans voor betere inpassing, op het gebied van milieu (lucht, geluid) en ruimtelijk (barrièrewerking)			Inpassing door aanleg van verbrede Gaasperdammerweg in een tunnel of een verdiepte bak met overkluizingen bij de woongebieden Bij keuze voor Verbindingsalternatief moet Gaasperdammerweg autoweg worden	Cumulatieve milieuhinder In ontwerpen en kostenramingen wordt niet voldaan aan de in de Uitweg gestelde voorwaarden ten aanzien van de inpassing van de Gaasperdammerweg
Diemen	Verbinding, tunnel met 2x3 rijstroken	Verbindingsalternatief meest gunstig voor de regio; geeft grotere bijdrage aan doelstellingen verkeer en vervoer Effecten op leefbaarheid en op veel milieuaspecten bij tunnelvariant positiever Robuuster netwerk	Nulplus-alternatief Stroomlijn minder wenselijk	Beprijzen heeft negatieve effecten op concurrentiepositie en economische ontwikkeling regio Negatieve effecten leefmilieu Sterke groei overlast voor grote groep burgers	Tunnel in verband met gezonde leefomgeving en voldoende ruimte voor natuur Ondersteuning standpunt ROA voor uitwerking tunnelvariant verbinding en verdiepte ligging stroomlijnalternatief Kwaliteit van leefmilieu Diemen moet minstens gelijk blijven en bij voorkeur verbeteren Indien Stroomlijnalternatief: verbinding A1-A9 in vorm van bypass met verdiepte ligging (aandacht voor Diemerbos) en aquaduct Gaasp	Niet alle (milieu)informatie beschikbaar voor alle delen van het Hoofd wegennet (HWN) (A1 bij Diemen-Noord) In 2e fase een combinatie van Verbindingsalternatief en beprijzen meenemen Onderzoek naar effecten snelheidsverlaging naar 80km/u op A10 en A1, toepassing tweelaags ZOAB, mogelijkheden groene inpassing van geluidwerende maatregelen Onderzoek effecten op regionale/lokale wegennet en aansluitingen HWN Onderzoek effecten goedkoop of gratis openbaar vervoer Bekijk milieu-effecten van ruimtelijke ontwikkelingen (bijv. Zuidoostlijn, IJmeerverbinding) in samenhang

Bestuursorgaan	Voorkeurs-alternatief	Argumenten voor	Afwijzings-alternatief	Argumenten tegen	Wensen/eisen	Aandachtspunten
Gemeenten						
Loenen	Nulplus-alternatief	Nulplus leidt tot vermindering van verreden kilometers en afname van verkeersintensiteiten onder andere op de A1 en A9 Aantal files daalt	Stroomlijn en Verbinding	Stroomlijnalternatief is niet gewenst vanwege toename autoverkeer en verreden kilometers Verbindingsalternatief leidt tot doorsnijding en aantasting natuur-waarden Vechtstreek	Nulplus in combinatie met hightech ontwikkelingen openbaar vervoer en spreiding werktijden et cetera	
Ouder-Amstel	Nulplus-alternatief, met volledige heffing	Nulplusalternatief kan op korte termijn ingevoerd worden, is positief voor leefmilieu, gaat groei autogebruik tegen, heeft positief effect op verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid, is goedkoper en levert zelfs geld op	Stroomlijn	Stroomlijnalternatief is milieuvriendelijker en verkeerstechnisch ongunstiger dan Verbindingsalternatief Grens uitbreiding nieuwe infrastructuur is bereikt; A2, A9 en A10 vormen zeer zware belasting voor leefbaarheid gemeente	Indien geen keuze Nulplusalternatief, dan voorkeur voor combinatie beprijzen en Verbindingsalternatief Indien uitbreiding A9 bij Ouderkerk a/d Amstel, dan zuidelijke ligging Invoering van een maximumsnelheid van 80 km/u	Onderzoek variant met verbinding ten zuiden van Abcoude en Amstelveen (N201) Bredere Immeerverbinding en verbinding Flevoland-NH boven IJ als oplossing Zorgen over impact verbrede A9 en knooppunt Holendrecht op Ouderkerkerplas én inwoners van Ouderkerk a/d Amstel Resultaten enquête inwoners meenemen in besluitvorming Effecten verkeersveiligheid onvolgende onderbouwd; vergelijkingen ten aanzien van emissies en in Kosten-batenanalyse (KBA) zijn scheef

Bestuursorgaan	Voorkeurs-alternatief	Argumenten voor	Afwijzings-alternatief	Argumenten tegen	Wensen/eisen	Aandachtspunten
Gemeenten						
Weesp	Stroomlijn, verdiept	Stroomlijnalternatief heeft draagvlak en biedt integrale oplossing voor bestaande knelpunten rond de snelwegen en heeft zo min mogelijk effecten op natuur-, milieu-, landschap- en cultuur- en recreatieve waarden van dit unieke Uitweggebied.	Verbinding	Verbinding heeft geen draagvlak Verbinding lost bestaande problematiek tracé A6-A1-A9 niet op	Verdiepte ligging met aquaducten Vecht, ARK en Gaasp, aangevuld met ecologische, recreatieve en verkeersgerelateerde inpassingsmaatregelen uit het MMA Verlegging van de A1 naar het zuiden en aanleg van aquaduct Vecht zijn randvoorwaarden voor realiseren woningbouw Bloemendalerpolder en KNSF terrein	Keuze tussen alternatieven is niet mogelijk, varianten zijn meer bepalend voor keuze AV-nota en KBA zijn niet volledig en geven vertekend beeld MMA Verbindingsalternatief is niet realistisch in verband met overschrijding voorlopige budgetreservering Zie ook reactie Gewest Gooi en Vechtstreek

Bestuursorgaan	Voorkeurs-alternatief	Argumenten voor	Afwijzings-alternatief	Argumenten tegen	Wensen/eisen	Aandachtspunten
Provincies						
Provincie Flevoland	Verbinding, tunnel					Zie reactie Vervoereraad Flevoland Zie ook reactie Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht
Provincie Noord-Holland	Stroomlijn, verdiept	Voldoet aan mobiliteitsdoelstellingen Schoort vergelijkbaar op milieu als Verbindingsalternatief met tunnel Stroomlijnalternatief verdiept is goedkoper dan Verbindingsalternatief met tunnel en biedt daarmee ruimte aan een goed MMA Saneert ongewenste ligging van snelwegen langs Muiden en in Amsterdam-Zuidoost Heeft breed draagvlak en dat kan tijdswinst betekenen; creëert gunstige voorwaarden voor de Groene Uitweg en voor samenwerking Doet aan robuustheid niet veel onder voor Verbindingsalternatief	Nulplus-alternatief Maaiveldvarianten Verbindings- en Stroomlijn-alternatief	Twijfel aan uitkomsten onderzoek en oplossend vermogen Indien uitkomsten juist economisch zeer ongewenst	Aquaduct A1 bij Muiden (biedt kansen voor woningbouw Bloemen-dalerpolder/KNSF en Groene Uitweg) Verdiepte aanleg en gedeeltelijke overkluizing in Amsterdam-Zuidoost (biedt kansen voor ruimtelijke ontwikkeling) Voortvarende besluitvorming; niet beide alternatieven uitwerken	Nader onderzoek naar luchtkwaliteit en maatregelen Gefaseerde aanpak Stroomlijnalternatief, te beginnen bij Hollandse brug Zie ook reactie Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

Bestuursorgaan	Voorkeurs-alternatief	Argumenten voor	Afwijzings-alternatief	Argumenten tegen	Wensen/eisen	Aandachtspunten
Provincies						
Provincie Utrecht	Stroomlijn, verdiept	Draagvlak Voldoet aan doelstellingen bereikbaarheid en doorstroming en is het minst schadelijk voor natuur en landschap rondom 't Gein Verdiepte variant voorkomt geluid- en luchthinder en biedt ontwikkelingsmogelijkheden	Verbinding, bovengronds en ondergronds	Ingrijpende aantasting landschap Hogere kosten (met name verlengde boortunnel)	Verdiepte ligging	Prijnsbeleid belangrijk aanvullend instrument Belang van goede integrale afweging met natuur- en landschapswaarden (Groene Uitweg) Zie ook reactie Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht
Overig bestuur						
Gewest Gooi en Vechtstreek 1)	Stroomlijn, verdiept	Breed draagvlak in samenleving	Verbinding		Aquaduct bij Muiden is essentieel omdat daarmee doorstroming op de A1 en de Vecht is gediend, het leefmilieu in Muiden zal verbeteren en een ecologische verbinding aangelegd kan worden Maatregelen aan de infrastructuur dienen gepaard te gaan met een verbetering van de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten van het gebied (Groene Uitweg)	Positief tegenover prijzen als aanvulling op uitbreiding Extra aandacht voor de inpassing van de infrastructuur bij Muiden en in Amsterdam-Zuidoost

Bestuursorgaan	Voorkeurs-alternatief	Argumenten voor	Afwijzings-alternatief	Argumenten tegen	Wensen/eisen	Aandachtspunten
Overig bestuur						
Vervoereraad Flevoland 2)	Verbinding korte tunnel	Verbindingsalternatief is verkeerskundig beter dan Stroomlijnalternatief De tunnelvariant biedt mogelijkheden om een aantal belangrijke milieu- en land-schappelijke inpassingsproblemen te minimaliseren, c.q. op te heffen	Nulplus-alternatief	Nulplusalternatief biedt onvoldoende ruimte voor de noodzakelijk mobiliteit die hoort in een vitale economische regio als de Noordvleugel Vraagtekens bij realiteitsgehalte effecten van prijzen	Stroomlijn- en Verbindingsalternatief zijn beide acceptabele alternatieven In 2006 een keuze voor aanleg hoofd- en parallelbanen op de A6	Samenhang met besluiten over onder andere woningbouw Almere, Zuiderzeelijn en regionale IJmeerverbinding
Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA)	Verbinding, tunnel (vanuit inhoud) Stroomlijn, verdiept (vanuit draagvlak)	Verbindingsalternatief scoort verkeerskundig beter dan Stroomlijn en levert robuuster netwerk op; op milieu niet onderscheidend Stroomlijnalternatief geeft mogelijkheid ongewenste ligging snelwegen langs Muiden en door Amsterdam-Zuidoost te saneren, voldoet in voldoende mate aan mobiliteitsdoelstellingen en creëert gunstige voorwaarden voor samenwerking met natuur- en milieuorganisaties	Nulplus-alternatief	Verkeersbewegingen als gevolg van alleen beprijzen nemen zo sterk af dat een ongewenst economisch effect optreedt	In 2e fase zowel verdiepte variant Stroomlijnalternatief als korte boortunnel Verbindingsalternatief verder uitwerken Keuze maken uit inpassingsvarianten en alleen die varianten zijn acceptabel die voldoende rekening houden met bewoners en omgeving	In 2e fase onderzoek naar combinatie beprijzen en bouwen en openbaar vervoer Aandacht voor effecten en inpassingsmaatregelen op A9 tussen Holendrecht en Badhoevedorp, knooppunt Holendrecht, A10-oost en A1 tussen Diemen en Watergraafsmeer In 2e fase rekening houden met Zuiderzeelijn en regionale IJmeerverbinding

Bestuursorgaan	Voorkeurs-alternatief	Argumenten voor	Afwijzings-alternatief	Argumenten tegen	Wensen/eisen	Aandachtspunten
Overig bestuur						
Platform Bereikbaarheid Noordvleugel 3)		Geen gezamenlijk voorkeursalternatief; wel voorkeur voor ingepaste varianten	Nulplus-alternatief	Biedt onvoldoende ruimte aan mobiliteit; en betekent economische schade voor de Noordvleugel; wel voorstander beprijzing	Snelle voortgang besluitvorming is gewenst Snelle invoering van beprijzing in de Noordvleugel Bij eventuele keuze Stroomlijnalternatief: aquaduct Muiden en verdiepte ligging van de Gaasperdammerweg en overkluizingen ter hoogte van woonbebouwing Bij eventuele keuze Verbindingsalternatief: korte tunnel aquaduct Muiden en maatregelen rond Gaasperdammerweg Tenminste € 4,5 miljard voor infrastructurele uitbreidingen Samen met betrokken overheden onderzoeken van optimalisaties voor de inpassing Met inachtneming van procedurele mogelijkheden, zal het Platform de keuze niet tegenwerken indien minimaal wordt voldaan aan de genoemde maatregelen, optimalisaties en aandachtspunten	In volgende fase dient aandacht te krijgen: inpassing knooppunt Holendrecht, inpassing A9 bij Amstelveen, inpassing A1 bij Diemen, effecten en maatregelen op het onderliggende wegennet, voorkeur parallelstructuur A6 in Flevoland, routing gevaarlijke stoffen en voorbereiding van de uitvoering Gemeente Amsterdam heeft voorkeur uitgesproken voor Verbindingsalternatief, maar voor het nieuwe college is het manifest 'De uitweg' en het Stroomlijnalternatief uitgangspunt

Bestuursorgaan	Voorkeurs-alternatief	Argumenten voor	Afwijzings-alternatief	Argumenten tegen	Wensen/eisen	Aandachtspunten
Waterbeheerders						
Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht 4)		Alle varianten hebben ha-ken en ogen voor het wa-terbeheer, die grotendeels te ondervangen zijn door maatregelen Verdiepte stroomlijnalter-natief scoort goed voor vaarwegbeheer Vecht en realisatie Natte As Stroomlijn, verdiept Verbinding, lange tunnel			Aquaduct Muiden bij Verbin-dingsalternatief	Wijze van compensatie van ver-hard oppervlak Uitgangspunten ontwerpen aan-geven Effecten op grond- en opper-vlaktewater bezien in relatie tot functie van het gebied Conclusies met betrekking tot invloed op IJmeer en Gooimeer trekken Hydrologische berekeningen aan-legfase gedetailleerder maken Nieuwe bovengrondse aansluiting Weesp op A1 kan verstrekkende gevolgen hebben voor waterbe-heer

1) Samenwerkingsverband van de gemeenten Blaricum, Bussum, Hilversum, Huizen, Laren, Muiden, Naarden, Weesp en Wijdemeren
2) Samenwerkingsverband van de provincie Flevoland en gemeenten Almere, Dronten, Lelystad, Noordoostpolder, Urk en Zeewolde
3) Samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeente Amsterdam, aangevuld met de gemeente Almere
4) Mede namens waterbeheerders Waterschap Zuiderzeeland, hoogheemraadschap van Rijnland, Provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht







Hoofdstuk 5 Adviseurs

5.1 Inleiding

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in januari 2006 een aantal adviseurs gevraagd het in fase 1 uitgevoerde onderzoek te toetsen en advies uit te brengen. De uitgebrachte adviezen over de besluitvorming en alternatieven, oordelen over het onderzoek, geplaatste kanttekeningen en aandachtspunten voor het vervolg van de studie zijn in een tabel (D) samengevat. De adviezen zijn integraal terug te vinden op de cd-rom.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (MER), de toetscommissie OEI (Overzicht Effecten Infrastructuur) en het CPB (Centraal Planbureau) geven aan dat er overzichtelijke en bruikbare informatie is gepresenteerd. De Commissie MER geeft aan dat voor een keuze voor het Nulplus- of Stroomlijnalternatief de essentiële informatie aanwezig is. Indien gekozen wordt voor het Verbindingsalternatief ontbreekt essentiële natuur- en hydrologische informatie over de effecten op het Naardermeer, die nodig is in verband met de Vogel- en Habitatrichtlijn. Naar aanleiding van dit advies heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat besloten nader onderzoek te doen naar de mogelijke effecten van het Verbindingsalternatief in het gebied nabij het Naardermeer. Dit onderzoek is in april 2006 gereed en wordt opnieuw getoetst door de Commissie MER.

De toetscommissie OEI en het CPB geven aan dat de kosten-batenanalyse goed en voldoende onderbouwd is uitgevoerd en de uitkomsten plausibel zijn.

De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) onderschrijft de conclusie dat voor de effecten op cultuurhistorie en archeologie het Stroomlijnalternatief veruit het gunstigst is, en van de Verbindingsvarianten de geboorde (lange) tunnel.

Het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat bestaat uit diverse maatschappelijke organisaties. Zij zijn verdeeld in hun voorkeur voor de verschillende alternatieven (zie hoofdstuk 3). Het OPV wijst een gefaseerde besluitvorming af en adviseert beide uitbreidingsalternatieven eerst nader te onderzoeken.



5.2 Tabel D Reacties adviseurs

Adviseurs	Advies over (besluitvorming) alternatieven	Oordeel onderzoek	(Overige) kanttekeningen	Aandachtspunten/adviezen voor vervolg
Commissie MER	Terecht is voor gefaseerde aanpak gekozen Indien gekozen wordt voor Beprijzings- (Nulplus) of Stroomlijnalternatief, is de essentiële informatie aanwezig Indien gekozen wordt voor Verbindingsalternatief ontbreekt essentiële informatie; dit betreft natuur- en hydrologische informatie over effecten op het Naardermeer, die nodig is in verband met beoordelingskader van de Vogel- en Habitat-richtlijn; commissie adviseert aanvulling op te stellen Alvorens een keuze te maken, duidelijk maken aan welke doelstellingen getoetst zal worden	AV-nota is helder van opzet, prettig leesbaar en toegankelijk Er is goede en bruikbare informatie beschikbaar gekomen voor besluitvorming Conclusie dat bij het Verbindingsalternatief geen significante effecten optreden op het Naardermeer is onvoldoende onderbouwd: - op aspect natuur wordt onvoldoende informatie gegeven; volledig passende beoordeling en toetsing aan dit jaar opgestelde in-stand-houdingsdoelen dient plaats te vinden - gevolgen voor kwaliteit grond- en oppervlaktewater dienen in groter detail aanvullend te worden onderzocht (met name verplaatsing zoet-zout grensvlakken)	Conclusies over kosteneffectiviteit hadden nadrukkelijk in beeld gebracht moeten worden Er is onduidelijkheid over gehanteerde doelstellingen Scores op verkeersveiligheid zijn onvoldoende betrouwbaar; advies om scores op p.m. te zetten voor deze fase Conclusie verslechtering luchtkwaliteit bij Stroomlijnalternatief komt niet overeen met MER Bloemen-dalerpolder/KNSF; goede afstemming noodzakelijk Conclusies over doelmatigheid IJmeeralternatief zijn op basis van onderzoek niet te trekken	In 2e fase effecten voor de verkeersveiligheid op het Hoofdwegennet (HWN) maar ook het Onderliggend Wegennet (OWN) uitgebreider in beeld brengen Goede afstemming met definitieve MER Bloemendalerpolder/KNSF-terrein In 2e fase effecten Onderliggend wegennet (OWN) en mogelijke terugslag op HWN nadrukkelijker in beeld brengen; daarbij afwegen of IJmeerverbinding in combinatie met gekozen alternatief reële optie is In 2e fase in effectscore tabel de luchtkwaliteit in gehele studiegebied meewegen, ook al wordt voldaan aan grenswaarden Besluit Luchtkwaliteit In 2e fase verdergaande kwalificering en waardering van verschillende landschappen meenemen In 2e fase nadrukkelijk aandacht besteden aan indirecte effecten

Adviseurs	Advies over (besluitvorming) alternatieven	Oordeel onderzoek	(Overige) kanttekeningen	Aandachtspunten/adviezen voor vervolg
Toetscommissie OEI (Overzicht Effecten Infrastructuur)	Vanuit KBA-studie is goede en voldoende onderbouwde informatie beschikbaar voor besluitvorming Commissie kan zich vinden in oplossingsrichtingen, varianten, configuraties en scenario's; basisvarianten maken een vergelijking mogelijk tussen beprjzen, de uitbreidingsvarianten en de combinatie beprjzen en capaciteit uitbreiden	OEI-methodiek is naar behoren toegepast en laatst bekende inzichten zijn toegepast Resultaten zijn op evenwichtige en heldere wijze verwoord Verkeerskundige analyses geven helder en verantwoord beeld van effecten; gebruikte modellen zijn 'state-of-the-art' Betrof KBA op hoofdlijnen, maar is behoorlijk grondig omdat ook indirecte effecten zijn meegenomen Commissie kan zich vinden in gevolgde benadering en analyses voor directe en indirecte effecten Kanttekeningen behoeven geen invloed te hebben op besluitvorming over hoofdkeuzen	Kanttekeningen verkeersonderzoek: - meer aandacht besteden aan effecten uitbreiding op aandeel spitsverkeer - nadrukkelijker stilstaan bij verkeerseffecten van uitvoering - informatie feitelijker presenteren Kanttekeningen MER: - informatie levert onvoldoende discriminerende gezichtspunten - wijze van presenteren effecten (met O/-/+) doet geen recht aan het belang Kanttekeningen kostenramingen: - niet duidelijk in welke mate rekening is gehouden met life cycle costbenadering - vraagtekens bij post beheers- en onderhoudskosten; % beoordeelt commissie als laag Heldere passage over maatschappelijke haalbaarheid van de verschillende varianten ontbreekt	Voor wat betreft inschatting effecten op betrouwbaarheid is sprake van aanzienlijke lacunes in kennis in onderzoek in het algemeen; advies om hier additionele inspanningen te plegen Bij schaa sprongen in ruimtelijke ontwikkelingen (zoals Almere) meer aandacht besteden aan relatieve rendement van noodzakelijke additionele infrastructuur

Adviseurs	Advies over (besluitvorming) alternatieven	Oordeel onderzoek	(Overige) kanttekeningen	Aandachtspunten/adviezen voor vervolg
Centraal Planbureau (CPB) <i>Second opinion KBA</i>		Onderzoek is uitgevoerd conform Leidraad OEI KBA-rapportage geeft overzichtelijk beeld van vele (sub-)varianten en gevoeligheidsanalyses Alhoewel KBA op hoofdlijnen is het onderzoek toch behoorlijk gedetailleerd uitgewerkt Uitkomsten Nieuw Regionaal Model (NRM) zijn op hoofdlijnen plausibel	Keuze voor landelijk systeem van bedrijven is niet voor de hand liggend; meer gericht systeem van bedrijven was logischer geweest (combinatie van bouwen en lokaal heffen daar waar bouwen duur is) Duidelijke strategie om relatie te onderzoeken tussen planstudie en andere onderdelen Noordvleugel-programma ontbreekt; hiertoe gevoeligheidsanalyses uitvoeren (is voor groei Almere gedaan) Dat regio door vermindering congestie aantrekkelijker wordt als vestigingsplaats voor bedrijven is plausibel; of ook verschuiving optreedt binnen regio is echter niet zeker, kan zowel richting Flevoland als richting Amsterdam uitwerken	Opsporen oorzaken onrealistische uitkomsten op bepaalde relaties van tolvarianten en model indien nodig aanpassen

Adviseurs	Advies over (besluitvorming) alternatieven	Oordeel onderzoek	(Overige) kanttekeningen	Aandachtspunten/adviezen voor vervolg
Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB)	Stroomlijn heeft voorkeur vanuit cultuurhistorische belangen Van de verbindingsvarianten is lange geboorde tunnel minst ingrijpend	Instemming met conclusie dat voor wat betreft cultuurhistorie Stroomlijnalternatief veruit het gunstigst is, en van de Verbindingsvarianten de geboorde (lange) tunnel Geen instemming met conclusie dat effecten op landschap en cultuurhistorie bij de verdiepte variant en in situ tunnel (beide Verbindingsalternatief) beperkt zijn; verkaveling van het veenweidegebied wordt aangetast Onderzoek voldoet niet voor wat betreft het apart behandelen van landschap, cultuurhistorie en archeologie, het niet opstellen van een gedetailleerde archeologische verwachtingskaart en de uitsluitend kwalitatieve beoordeling van de effecten	Bij beschrijvingen ontbreken open schootsvelden en houten bebouwing in deze schootsvelden, de molens en molenstompen	Visuele relatie van vestingstadjes Muiden en Weesp met het open ommeland is aandachtspunt Gedetailleerde verwachtingskaart opstellen Monument in relatie met de directe omgeving kan van groot belang zijn Aanzienlijke kosten opgraven archeologische vindplaatsen
Overlegorgaan Personenvervoer, Verkeer en Waterstaat (OPV) (zie ook overzicht maatschappelijke organisaties)	OPV onderschrijft doelstellingen planstudie Gefaseerde besluitvorming, met eerst keuze alternatief en vervolgens variant, wordt afgewezen. Volwaardige vergelijking en goede afweging tussen alternatieven en varianten vanwege onvolledige informatie niet goed mogelijk Beide alternatieven eerst nader onderzoeken en uitwerken, mede vanwege de te verwachten effecten van prijsbeleid	Schattingen voor verkeersveiligheid bevatten onjuistheden, kunnen beter en dienen betere plaats te krijgen in planstudie		Mogelijke effecten prijsbeleid pregnanter in de varianten meewegen (inclusief verdrijving wegverkeer naar omliggende wegennet; daartoe onderliggend wegennet beter in kaart brengen) Meer aandacht besteden aan rol van het openbaar vervoer; belang van aansluiting van de planstudie met het onderzoek in het kader van Zuiderzeelijn Meer aandacht besteden aan effecten verkeersveiligheid



Inhoud cd-rom

Consultatiedocument

Rapporten publieksonderzoek

1. Impressie consultatiebijeenkomsten en resultaten enquête website
 - a. Impressie Almere
 - b. Impressie Ouderkerk aan de Amstel
 - c. Impressie Muiden
 - d. Impressie Nigtevecht
 - e. Impressie Abcoude
 - f. Impressie Weesp 's middags
 - g. Impressie Weesp 's avonds
 - h. Impressie Amsterdam-Zuidoost 's middags
 - i. Impressie Amsterdam-Zuidoost 's avonds
 - j. Impressie Amstelveen
2. Opinieonderzoek
3. Belevingswaardenonderzoek

Brieven bewonersorganisaties

1. Platform tegen A6-A9
2. Belangenvereniging Meanderbewoners

Brieven maatschappelijke organisaties

1. Samenwerkende natuur en milieuorganisaties in de Noordvleugel
2. Vereniging Natuurmonumenten
3. LTO Noord
4. Georganiseerd bedrijfsleven in de Noordvleugel

Brieven bestuursorganen

1. Gemeente Abcoude
2. Gemeente Almere
3. Gemeente Amstelveen
4. Gemeente Amsterdam
5. Gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuidoost
6. Gemeente Diemen
7. Gemeente Loenen
8. Gemeente Ouder-Amstel
9. Gemeente Weesp
10. Provincie Flevoland (zie reactie Vervoerberaad Flevoland)
11. Provincie Noord-Holland
12. Provincie Utrecht
13. Gewest Gooi en Vechtstreek
14. Vervoerberaad Flevoland
15. Regionaal Orgaan Amsterdam
16. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (namens waterbeheerders)
17. Rijkswaterstaat IJsselmeergebied en Utrecht
18. Platform Bereikbaarheid Noordvleugel

Brieven adviseurs

1. Commissie voor de milieueffectrapportage
2. Toetscommissie OEI
3. Centraal Planbureau
4. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek
5. Overlegorgaan Personenvervoer





Colofon

Uitgave:	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Regionale diensten Noord-Holland en IJsselmeergebied Projectorganisatie Schiphol-Amsterdam-Almere Postbus 3119 2001 DC HAARLEM
Datum:	april 2006
Eindredactie:	Rijkswaterstaat
Vormgeving:	CITO REPRO groep, Koen Nieuwenburg
Plattegronden:	Carto Studio Amsterdam
Druk:	CITO REPRO groep



