



Rijkswaterstaat

Trajectnota /MER Schiphol - Amsterdam - Almere

Resultaten Trajectnota /MER eerste fase en politieke besluiten



Meer mobiliteit, ingepast in een verbeterde leefomgeving

Tijdsbalk

Beleidsstukken / rapportages

Besluiten / keuzes

Februari: Verkenning Haarlemmermeer - Almere	2004	Besluit tot het opstarten van een planstudie t.b.v. capaciteitsverruiming weginfrastructuur
		Aankondiging planstudie Amsterdam - Almere
April: Nota Ruimte	2005	1) Aankondiging en afbakening trace-m.e.r.-studie Verbindings- & Stroomlijnalternatief en 2) Bekendmaking tot getrapte besluitvorming (1e & 2e fase)
Januari: Startnotitie Schiphol - Amsterdam - Almere		Bevestiging getrapte besluitvorming
Januari - februari: Inspraaktermijn		Kabinetsbesluit tot bundeling en gecoördineerde besluitvorming
Mei: Richtlijnen MER		
Augustus: Noordvleugelprogramma		
December: Trajectnota / MER 1e fase	2006	Opname planstudie Schiphol - Almere op de plankaart nieuwe verbindingen
Januari: Alternatieven en Variantennota (AV-nota)		Augustus: Kabinetsbesluit tot het laten vervallen van de bovengrondse / verdiepte varianten Verbindingsalternatief en de A9-maaiveldoplossingen en toevoeging Locatiespecifieke variant
januari - februari: Consultatieronde		Oktober: Kabinetsbesluit tot het laten vervallen van het Verbindingsalternatief
April: Nota Mobiliteit		
Mei: Beoordeling MER 1e fase door de Commissie voor de m.e.r.		
Juni: Supplement AV-nota	2007	Januari: Uitstel kabinetsbesluit
September: Overzichtsrapportage / toevoeging Locatiespecifiek alternatief		Oktober: Kabinetsbesluit inpassing Stroomlijnalternatief (o.a. verdiepte ligging Amstelveen & Kamelenvariant)
Januari: Overzicht aanvullende informatie / toevoeging Kamelenvariant		Steun voor het kabinetsbesluit oktober. Verzoek tot aandacht voor de inpassing van de A10 Oost en A1
December: Algemeen Overleg Vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat	2008	
Mei: Trajectnota / MER fase 2		

Trajectnota/MER Fase 2

Schiphol - Amsterdam - Almere

Resultaten Trajectnota/MER eerste fase en politieke besluiten

Colofon

Uitgave ARCADIS in opdracht van Rijkswaterstaat

Met bijdragen van:
Goudappel Coffeng
TNO
Nawwara

Vormgeving: 2D3D
Drukwerk: Roos en Roos
Fotoverantwoording: F. Osté / ARCADIS

Over deze Trajectnota/MER Fase 2

Het verkeer op de wegen tussen Schiphol, Amsterdam en Almere loopt vast. Dat is nu al een probleem. En dat probleem zal alleen maar groter worden als er niets gebeurt. De bereikbaarheid van het gebied – en daarmee ook de leefbaarheid – loopt gevaar. Dit probleem trekt een zware wissel op de economische ontwikkeling van de noordelijke Randstad.

Er is dringend behoefte aan oplossingen die het groeiende autoverkeer opvangen en de fileproblemen aanpakken. Daarom wordt nu gewerkt aan verbetering van het openbaar vervoer en de wegen in de regio. Over dat laatste – de aanpak van de problematiek op de weg – gaat deze nota.

Er zijn allerlei alternatieven ontwikkeld, met verschillende varianten, voorzien van diverse mogelijke maatregelen die de problemen voor mobiliteit, mens en milieu moeten oplossen. Er is dus niet alleen gekeken naar de verkeersproblemen in de regio, ook de kwaliteit van de leefomgeving is nadrukkelijk in de studie betrokken. Door de sociaal-economische ontwikkelingen in de regio neemt de druk op de leefbaarheid immers toe. Leefbaarheid heeft daarom ook een belangrijke rol gespeeld bij de inpassing van de weg in zijn omgeving.

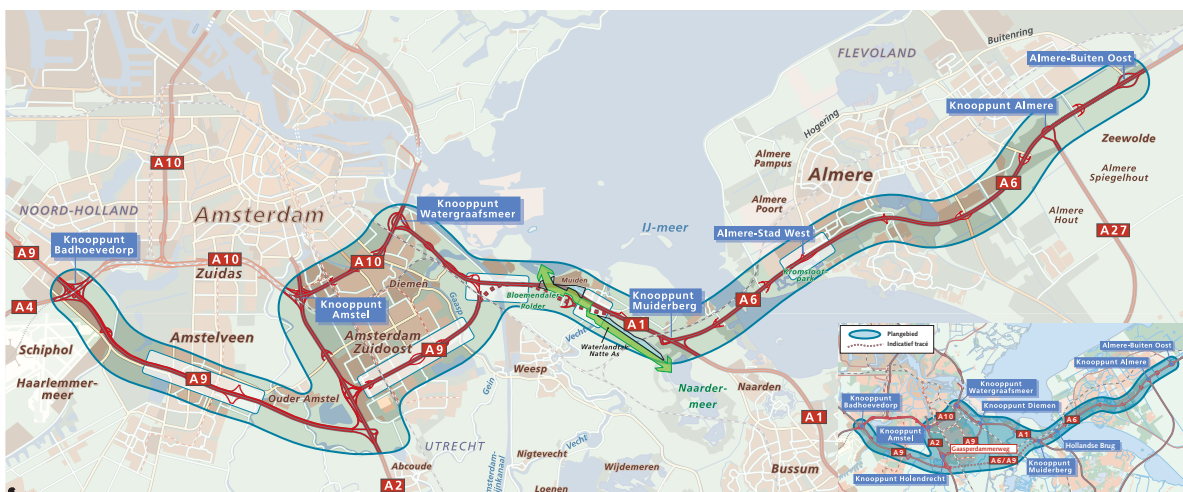
De planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere is van een dusdanige grote omvang dat er voor gekozen

is het m.e.r.-traject in twee fasen te knippen en in de eerste fase een afweging te maken tussen twee principieel onderscheidende alternatieven, te weten het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief. Het resultaat van deze 1e fase is beschreven in het MER 1e fase van december 2005. Na het verschijnen van dat MER heeft het kabinet er onder andere voor gekozen het Verbindingsalternatief niet verder uit te werken.

Voor een procesoverzicht en de gemaakte keuzes MER 1e fase wordt verwezen naar het document “Resultaten Trajectnota/MER eerste fase en politieke besluiten”. Het MER 1e fase ligt gelijktijdig met dit MER 2e fase ter inzage.

In dit voorliggend MER 2e fase zijn de alternatieven die op basis van het MER 1e fase zijn overgebleven dan wel zijn toegevoegd verder uitgewerkt en beoordeeld op hun effecten op onder andere verkeer en vervoer en de leefomgeving.

Uiteindelijk beslist de minister van Verkeer en Waterstaat, samen met zijn collega van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over welk alternatief, welke variant en eventueel welke (aanvullende) maatregelen. Maar voordat het zover is, kunt u uw mening laten horen. In deze nota vindt u de hiervoor benodigde informatie.



Plangebied Schiphol - Amsterdam - Almere 2e fase (inzet: studiegebied 1e fase).

Opbouw van deze Trajectnota/MER Fase 2

De eerste fase van het onderzoek naar oplossingen voor de verkeersproblematiek op de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere is begin 2007 afgerond. Daarna is gestart met de tweede fase van het onderzoek. Deze Trajectnota/MER Fase 2 bevat de resultaten van die tweede fase. De opbouw van de Trajectnota/MER Fase 2 is hieronder schematisch weergegeven.

TN/MER fase 1

Resultaten Trajectnota/MER eerste fase en politieke besluiten

Samenvatting

Deel A-I: De Hoofdlijnen

TN/MER fase 2

Deel A-II:
Badhoevedorp - Holendrecht (A9)

Deel A-III:
Holendrecht - Diemen (A9 - Gaasperdammerweg)

Deel A-IV:
Amstel - Watergraafsmeer - Diemen (A10 Oost - A1)

Deel A-V:
Diemen - Muiderberg (A1)

Deel A-VI:
Muiderberg - Almere Buiten-Oost (A6)

Deel B: De onderbouwing (Losse deelonderzoeken)

Inhoudsopgave

Over deze Trajectnota /MER Fase 2	3
Opbouw van deze Trajectnota /MER Fase 2	4
1 Inleiding	7
1.1 Het breder perspectief	7
1.2 Samenhang in besluitvorming; de fasering van de planstudie	8
2 De eerste fase	11
2.1 Wat nog vooraf ging aan de 1e fase	11
2.2 Trajectnota/MER Schiphol-Amsterdam-Almere, MER 1e fase	12
2.3 De Alternatieven- en Variantennota inclusief supplement (AV-nota)	13
2.4 Overzichtsrapportage planstudie SAA	16
2.5 Overzicht aanvullende informatie	18
2.6 Chronologisch overzicht	19
2.7 Stroomlijn of Verbinding? De pro's en contra's nog eens op een rij	19
Bijlage 1 Onderzochte varianten Stroomlijnalternatief 1e fase	23
Bijlage 2 Onderzochte varianten Verbindingsalternatief 1e fase	25
Bijlage 3 De consultatiefase	27
Bijlage 4 Hoofdpunten uit de beoordeling Commissie voor de m.e.r.	31
Bijlage 5 Overeenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere	33

1 Inleiding

De hoofdinfrastructuur in de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere is al jaren onderwerp van politieke en maatschappelijke discussie. Wel of niet de capaciteit van de hoofdwegen uitbreiden en zo ja, hoe? In het verleden zijn al diverse onderzoeken naar mogelijke oplossingen uitgevoerd. In 2005 is een planstudie – de planstudie waar deze Trajectnota / MER deel van uitmaakt – gestart naar de effecten van mogelijke oplossingen op bereikbaarheid het milieu en de kosten.

De verkeersproblematiek tussen Haarlemmermeer en Almere was voor de Minister van Verkeer en Waterstaat aanleiding om een verkennende studie te laten uitvoeren. Uit deze inmiddels in 2004 afgeronde verkenning blijkt dat de problematiek op de as Schiphol - Amsterdam - Almere aanleiding geeft tot het nemen van maatregelen. Daarom is een planstudie opgestart waarin de mogelijke oplossingen voor de problematiek zijn bestudeerd en op hun effecten zijn onderzocht. Het besluit tot het starten van deze procedure is ook onderdeel van de Nota Ruimte die het kabinet in april 2004 heeft vastgesteld (PKB deel 3 kabinetsstandpunt). Ook maakte de planstudie deel uit van het Noordvleugelprogramma, dat kort geleden is opgegaan in het Programma Randstad Urgent.

1.1 Het breder perspectief

De nut en noodzaak tot het uitvoeren van een studie naar de bereikbaarheidsproblematiek in de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere is verankerd in verschillende beleidsdocumenten.

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte (Ministerie van VROM, 2004) wordt de aankondiging gedaan voor een planstudie naar de mogelijkheden voor wegbreiding in de corridor Amsterdam - Almere. De Nota Ruimte van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) geeft de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en formuleert de bijdrage van het ruimtelijk beleid aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Deze doelen vormen een belangrijk thema binnen het Noordvleugelprogramma en zijn als richtinggevend te beschouwen voor de verdere invulling en uitwerking van de planstudie.

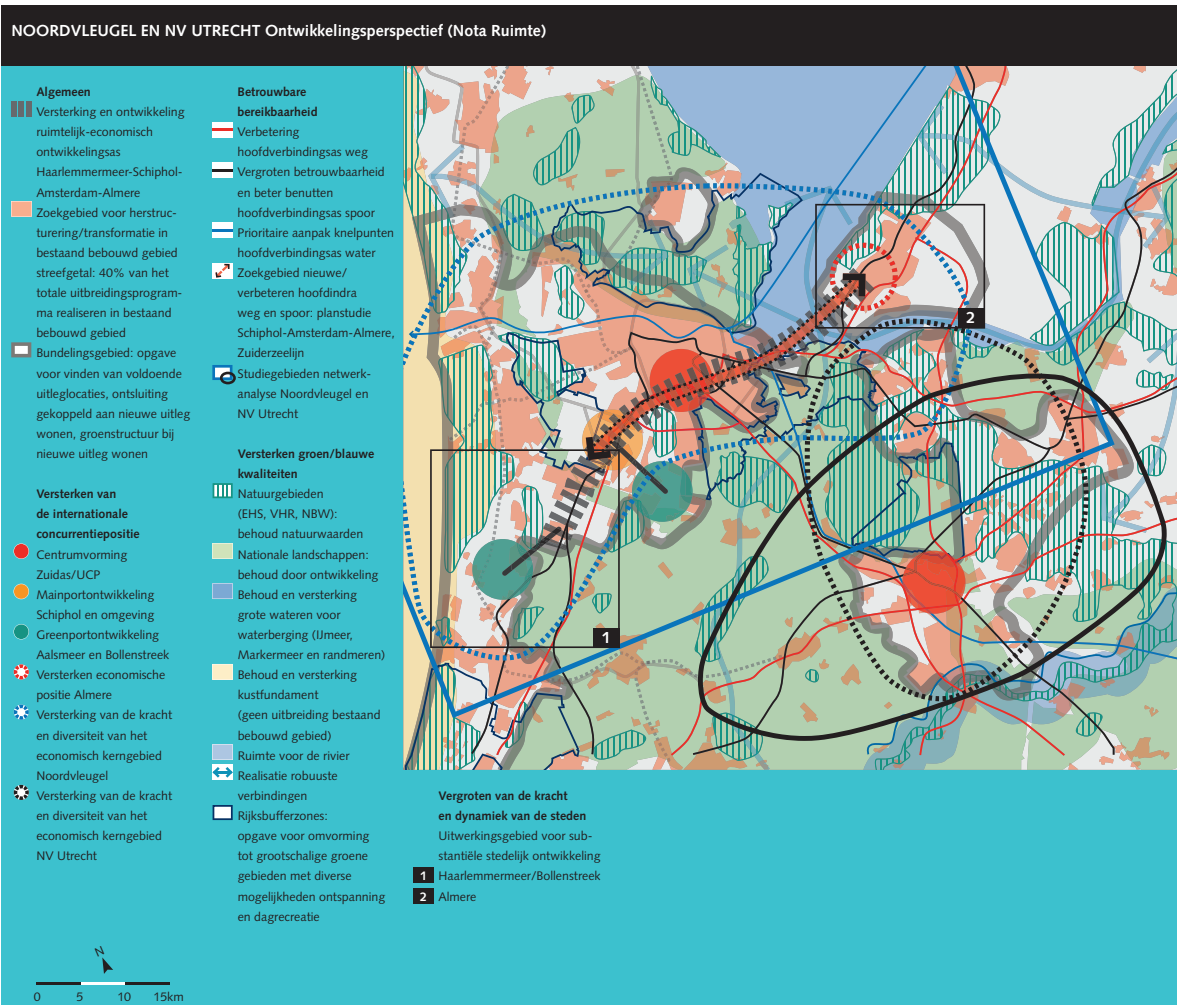
Nota Mobiliteit

Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is in nauwe samenhang met de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit (PKB deel IV, Ministerie van V&W, 2006) opgesteld. De Nota Mobiliteit volgt de strategie van de Nota Ruimte en vertaalt deze naar verkeer en vervoer. In de Nota Mobiliteit kiest het kabinet ervoor om de groei van mobiliteit mogelijk te maken – binnen de wettelijke kaders van onder meer veiligheid en leefomgeving – om zo ruimte te bieden aan de economische ontwikkeling. De planstudie Schiphol - Amsterdam is in de Nota Mobiliteit opgenomen op de plankaart “nieuwe verbindingen.”

Noordvleugelprogramma / programma Randstad Urgent

Het kabinet heeft voor de Noordvleugel van de Randstad een samenhangend programma ontwikkeld waarin de planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere als één van de projecten is opgenomen. Het doel van dit programma is de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Noordvleugel te stimuleren en de woningbouwopgave te realiseren, in combinatie met een verbeterde bereikbaarheid en behoud en ontwikkeling van waardevolle gebieden. Dit wordt bereikt door een gecoördineerde besluitvorming en uitvoering van projecten in de Noordvleugel die met elkaar samenhangen. Het Structuurdocument Noordvleugel (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, april 2006) bevat de ambitie van het toenmalige Kabinet voor de Noordvleugel, een beschrijving van de projecten en de samenhang daartussen.

In de Noordvleugelbrief (augustus 2006) heeft het Kabinet de koers voor de Noordvleugel van de Randstad geschetst. Uit de Noordvleugelbrief blijkt dat het Kabinet van mening is dat de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel een nieuwe impuls nodig heeft. Het Kabinet heeft in nauw overleg met het decentraal bestuur onder meer keuzes gemaakt over de verstedelijking van Almere, de gebiedsontwikkeling van de Haarlemmermeer-Bollenstreek, verstedelijking en infrastructuur in de regio Utrecht en de verdere ontwikkeling van de natuur- en watergebieden ('Groen-Blauw') in de Noordvleugel. Het Kabinet heeft een eerste keuze gemaakt uit de alternatieven/varianten, die in aanmerking komen voor de oplossing van het capaciteitstekort op de weg op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Besloten is de Planstudie



Overzicht Noordvleugelprojecten en NV Utrecht.

voort te zetten met het Verbindingsalternatief, het Stroomlijnalternatief en het Locatiespecifieke alternatief. Daarnaast is besloten een planstudie openbaar vervoer te starten: OV Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (OV SAAL).

Ook is het boekje 'Mobiliteit in de Noordvleugel' verschenen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, september 2006). Dit document geeft in vogelvlucht een compleet beeld van de stappen die zijn gezet en de afwegingen die zijn gemaakt in het voortraject van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere en bepalend zijn geweest voor de scope en doelstellingen van de planstudie. Het gaat daarbij om de samenhang met de ruimtelijke ordening, prijsbeleid, vervoersmanagement en openbaar vervoer zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit.

Het Noordvleugelprogramma is een uitwerking van de Nota Ruimte.

De planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere is sinds juni 2007 een van de projecten opgenomen in het programma Randstad Urgent.

1.2 Samenhang in besluitvorming; de fasering van de planstudie

Voor de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere wordt een Tracéwetprocedure gevolgd, inclusief een Milieueffectrapportage. De procedure en het onderzoek dat deel uitmaakt van de planstudie moeten antwoord geven op de vraag hoe de groei van het wegverkeer en de te verwachten fileproblemen binnen de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere opgevangen kunnen worden. Zonder uitbreiding van de weginfrastructuur zal de bereikbaarheid in het gebied rond Schiphol-Amsterdam-Almere sterk verslechteren. Dit heeft op zijn beurt weer negatieve gevolgen voor het economisch functioneren van de hele Noordvleugel.

Met het uitbrengen van de Startnotitie in januari 2005 is de Tracéwetprocedure formeel van start gegaan. In de Startnotitie zijn 2 belangrijke uitgangspunten gepresenteerd:

- 1 Er worden twee oplossingsrichtingen onderzocht:
 - een uitbreiding van de bestaande rijkswegen A6/A1/A9 (het Stroomlijnalternatief);
 - een nieuwe verbinding tussen de A6 en de A9 (het Verbindingsalternatief).
- 2 De besluitvorming zal in 2 fasen worden uitgevoerd

Conform het doel van het Noordvleugelprogramma is bij de start van de planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere het voornemen uitgesproken om de besluitvorming over de planstudie in samenhang te nemen met de besluitvorming over de andere projecten uit het Noordvleugelprogramma in 2006. Hierdoor is het bijvoorbeeld mogelijk om een besluit over de woningbouw in Almere te nemen, terwijl ook zicht is op substantiële verbetering van de bereikbaarheid tussen Schiphol, Amsterdam en Almere. Dit is mogelijk gemaakt door het onderzoek in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure in twee fasen te verdelen en het onderzoek in de eerste fase te richten op de onderscheidende onderdelen van het Verbindings- en het Stroomlijnalternatief en in de 2e fase te komen tot een verdere uitwerking van het gekozen tracéalternatief (het Verbindingsalternatief dan wel het Stroomlijnalternatief). De fasen samengevat:

- Fase 1: onderzoek naar de gevolgen van het Verbindingsalternatief en het Stroomlijnalternatief voor de afweging tussen de beide alternatieven op hoofdlijnen. Deze fase is afgesloten met een consultatieronde waarbij belanghebbenden is gevraagd hun mening te geven over het onderzoek en de alternatieven.
- Fase 2: onderzoek gericht op de keuze tussen de diverse varianten van het gekozen tracéalternatief. Deze fase wordt afgesloten met een inspraakronde.

De keuze voor het verdelen van het onderzoek in 2 fasen is mede vastgelegd in de Richtlijnen welke de basis vormen voor het onderzoek in de Trajectnota / MER fase 2. Deze Richtlijnen zijn mei 2005 vastgesteld door het Bevoegd Gezag van de planstudie, te weten de Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM.

Op basis van de planstudie zal in 2008 een besluit worden genomen (Standpunt) over uitbreiding van de rijks(weg)infrastructuur in het plangebied. Gestreefd wordt naar het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden en het realiseren van acceptabele reistijden. Daarbij worden de overlast voor en schade aan het stedelijk gebied en het landschap en de kosten van de investering meegewogen.

2 De eerste fase

In de eerste fase zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd en keuzes gemaakt. Dit hoofdstuk bundelt de belangrijkste.

2.1 Wat nog vooraf ging aan de 1e fase

De planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is niet de eerste studie naar de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek in dit gebied.

Zo was de verbinding A6/A9 ook eind jaren zestig van de vorige eeuw al een 'hot item'. Het aantal sindsdien uitgevoerde studies en het feit dat nog steeds geen definitieve oplossing is gevonden voor de problematiek onderstrepen nog maar eens de complexiteit van het onderwerp en de emoties die het oproept. Meer of minder recentelijk zijn aan de planstudie de volgende studies vooraf gegaan.

1994 Startnotitie trajectstudie CRAAG (Corridors Regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi)

Als eerste stap in het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek is in 1994 gestart met de planstudie CRAAG, die tot doel had de zich snel ontwikkelende fileproblematiek in de regio Amsterdam, Almere, Gooi op te lossen. Na een gedegen studie van een aantal wegutbreidings- en benuttingsalternatieven werd in 2002 een Trajectnota opgeleverd en in inspraak gebracht.

2002 Trajectnota CRAAG

Het kabinet spreekt zich naar aanleiding van de inspraakreacties en de politieke discussie op dat moment uit voor de aanleg van een benuttingsalternatief. De essentie van het alternatief is dat:

- de Gaasperdammerweg wordt voorzien van spitsstroken in beide richtingen,
- de A1 tussen knooppunt Diemen en knooppunt Muiderberg een dubbele wisselstrook krijgt in plaats van de reeds aanwezige enkele,
- vanaf de A1 richting A6 een spitsstrook 'polder in' wordt aangelegd en
- het 2x2 strooks wegvak van de A1 door het Gooi eveneens een spitsstrook in beide richtingen krijgt.

Inmiddels werd de Spoedwet Wegverbredingen van kracht. Gezien de aard van de maatregelen past het

gekozen CRAAG-benuttingsalternatief uitstekend binnen dat wettelijk kader. Om die reden wordt de realisatie van dit project ondergebracht in die Spoedwet Wegverbredingen en maakt thans onderdeel uit van het ZSM-programma (Zichtbaar, Snel, Meetbaar).

2003 'De Uitweg'

Regionale overheden en maatschappelijke organisaties achtten de door het kabinet gekozen oplossing op termijn onvoldoende en namen het initiatief een eigen alternatief te ontwikkelen. Zij spreken in een gezamenlijke studie onder voorwaarden hun voorkeur uit voor de verbreding van de bestaande weginfrastructuur (A6/A1/A9). Een aantal van hen, met name de provincie Flevoland, de gemeente Almere en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven zien een nieuwe verbinding A6/A9 als terugvaloptie.

2004 MIT-Verkenning Haarlemmermeer-Almere

In relatie met de verstedelijking in de Noordvleugel is er in mei 2004 een integrale MIT-Verkenning Haarlemmermeer-Almere uitgevoerd. Deze nieuwe stijl van verkennen betekende onder meer dat er een KBA is uitgevoerd en de weg- en openbaar-vervoerproblematiek is geanalyseerd in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen. Het doel van deze verkenning was inzicht te krijgen in de verkeersgevolgen van verschillende verstedelijkingsvarianten voor de Noordvleugel (o.a. Groene Hart) en de kosten en effectiviteit van mogelijke oplossingen (weg en OV).

Uit de verkenning bleek dat de keuze voor de verstedelijkingslocaties op hoofdlijnen weinig effect hadden op de mobiliteitsvraag, omdat de meeste arbeidsplaatsen en woningen in de Noordvleugel een vast gegeven zijn. Lokaal treden er wel verschillende effecten op.

De Verkenning Haarlemmermeer-Almere heeft verder aangegeven dat de problemen op de weg tussen Schiphol, Amsterdam en Almere prioritair zijn. Ook wanneer fors geïnvesteerd wordt in extra openbaar vervoer blijven de wegproblemen aanzienlijk. Duidelijk werd dat de voorgenomen benuttingsmaatregelen uit het ZSM-programma (tweede wisselstrook) op termijn onvoldoende soelaas zouden bieden.

Vervolgens is besloten een planstudie te starten naar verbetering van de wegontsluiting van een toekomstig Almere naar het 'oude' land.

2005 Startnotitie Schiphol - Amsterdam - Almere

Het besluit om naar aanleiding van deze Verkenning een planstudie op te starten markeert het begin van de Tracéwetprocedure die formeel in januari 2005 van start is gegaan met het verschijnen van de Startnotitie Schiphol - Amsterdam - Almere (zie ook hoofdstuk 1). Mei 2005 heeft het Bevoegd Gezag (de ministers van VenW en VROM) de Richtlijnen voor de studie vastgesteld. De Startnotitie heeft van 3 tot en met 30 januari 2005 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder mondeling of schriftelijk een zienswijze indienen.

De inspraakreacties samengevat

Op de Startnotitie zijn circa 8.000 reacties ingezonden, een uitzonderlijk groot aantal. Opvallend is dat de meeste insprekers in hun reactie een duidelijke voorkeur uitspreken voor een van de alternatieven. Het grootste deel van de reacties heeft betrekking op het Verbindingsalternatief. Ruim tweederde van de insprekers verzet zich tegen dit alternatief. Zij voeren daarbij aan dat de nieuwe weg ten koste zal gaan van het Gein, een fraai gebied met grote cultuurhistorische, recreatieve en landschappelijke waarden. Partijen in de regio, waaronder Amsterdam en Almere, de provincie Noord-Holland, VNO-NCW en Natuurmonumenten hebben in 2003 in het manifest de Uitweg hun voorkeur uitgesproken voor het Stroomlijnalternatief. Bijna een kwart van de insprekers pleit voor het Verbindingsalternatief, maar dan uitgevoerd als tunnel. Zij beschouwen dit als een reële, relatief goedkope en duurzame oplossing.

De tegenstanders van het Verbindingsalternatief pleiten over het algemeen voor verbetering van de bestaande wegen en knooppunten, het Stroomlijnalternatief.

Ruim 1.500 omwonenden van de A1 in Muiden en de A9 in Amsterdam Zuidoost, Ouderkerk aan de Amstel en Amstelveen verzetten zich tegen verbreding van de bestaande snelwegen. Dit zal in hun ogen ten koste gaan van de leefbaarheid.

Het grootste deel van deze insprekers gaat bovendien in op de grote natuur- en recreatiewaarde van de Ouderkerkerplas. Zij wijzen een Stroomlijnalternatief dat ten koste gaat van de Ouderkerkerplas af.

Bijna een kwart van de insprekers pleit voor de aanleg van een verbinding tussen Almere en Amsterdam door het IJmeer, de IJmeerverbinding, en openbaar vervoersoplossingen mee te nemen in de planstudie.

Enkele honderden insprekers pleiten ervoor in het rijksbeleid geen woningbouw te plannen in Almere zonder daar ook de werkgelegenheid te ontwikkelen. Zo kan een toename van de mobiliteitsbehoefte worden beperkt.

2.2 Trajectnota /MER Schiphol-Amsterdam-Almere, MER 1e fase

In december 2005 is het MER 1e fase opgeleverd. Het MER 1e fase vergelijkt het Nulalternatief, het Nulplusalternatief, Stroomlijnalternatief, Verbindingsalternatief en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief.

Nulalternatief: geen uitbreiding

Het nulalternatief geeft de verwachte situatie in 2020 weer. In het Nulalternatief vindt er geen uitbreiding plaats van de infrastructuur in de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere. Het nulalternatief dient onder meer als referentie bij het beoordelen van de effecten van de onderzochte oplossingen. In het nulalternatief zijn de ontwikkelingen die het gevolg zijn van al vastgestelde plannen en beleid tot 2020, opgenomen. Dit wordt ook wel de autonome ontwikkeling genoemd.

Nulplusalternatief - het effect van beprijzen

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



Het Stroomlijnalternatief.

Stroomlijnalternatief

Het Stroomlijnalternatief bestaat uit het verbreden van de A9, de A1, de A10 Oost en de A6. Bij dit alternatief worden geen nieuwe wegen aangelegd.

Op verschillende weggedeelten zijn inpassingsvarianten en verkeerskundige varianten onderzocht en met elkaar vergeleken. Deze variëren van bovengrondse, half verdiepte en verdiepte oplossingen. Voor een overzicht van de in het MER 1e fase onderzochte varianten wordt verwezen naar bijlage 1.

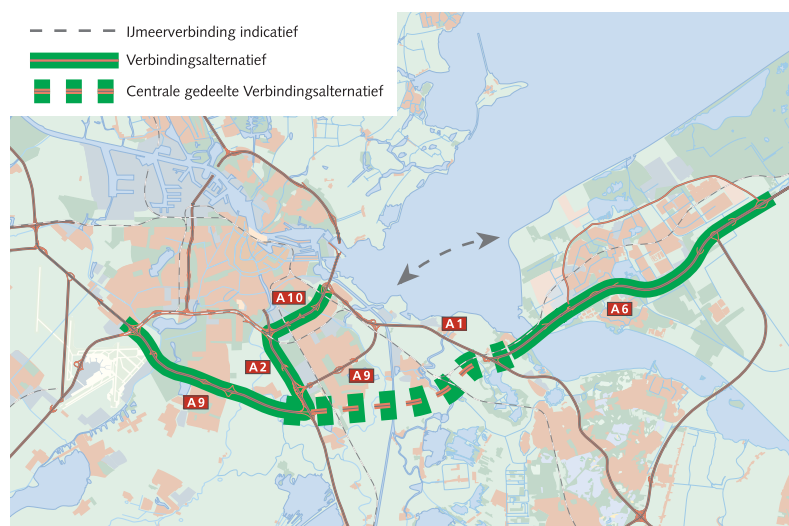
Verbindingsalternatief

Het Verbindingsalternatief – ook wel het A6/A9-alternatief genoemd – bestaat uit een nieuwe autosnelweg (2x3 rijstroken) die de A6 met de A9 verbindt (knooppunt Muiderberg - knooppunt Holendrecht). In het Verbindingsalternatief zijn géén maatregelen opgenomen op de A1 en op de A9 Gaasperdammerweg.

Ook van het Verbindingsalternatief zijn weer verschillende varianten onderzocht variërend van bovengrondse oplossingen tot en met boortunnels. Voor een overzicht van deze onderzochte varianten wordt verwezen naar bijlage 2.

2.3 De Alternatieven- en Variantennota inclusief supplement (AV-nota)

De resultaten van de MER 1e fase zijn samengevat en als bijlage opgenomen in de Alternatieven- en Variantennota welke is uitgebracht in januari 2006. De Alternatieven- en Variantennota is ter beoordeling



Het verbindingsalternatief.

voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. en ter consultatie aan bewoners, weggebruikers, bestuursorganen en maatschappelijke groeperingen (zie bijlage 3).

De consultatiefase

De Alternatieven en Variantennota is samen met het MER 1e fase ter consultatie voorgelegd aan bewoners, weggebruikers en een brede groep overheden, maatschappelijke belangenorganisaties en wettelijke adviseurs. Aan deze groep is gevraagd hun mening te geven over het onderzoek en de onderzochte alternatieven. Een eenduidig beeld c.q. een voorkeur voor één of meer der onderzochte alternatieven is niet te herleiden. De reacties zijn divers en gemêleerd. Wel wordt onderschreven dat de informatie gepresenteerd in het MER 1e fase van voldoende niveau is om een principiële keuze te maken welk alternatief en/of varianten in de 2e fase verder uit te werken. Zie voor een uitgebreidere beschrijving bijlage 3.

Vlak na deze consultatiefase hebben de gemeenteraadsverkiezingen plaatsgevonden. Dit heeft onder meer bij de gemeente Amsterdam een wijziging in de politieke voorkeur voor één van de alternatieven tot gevolg gehad. De gemeente had voor de verkiezingen een voorkeur voor het Verbindingsalternatief, na de verkiezingen wijzigde dit in een voorkeur voor het Stroomlijnalternatief en is de Amsterdamse stroomlijnvariant door de gemeente ingebracht (zie voor een beschrijving van deze variant, par. 2.4).

Beoordeling door de Commissie voor de m.e.r.

Na het verschijnen van het MER 1e fase is dit MER ter beoordeling en toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. De Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) vervult een rol als onafhankelijk adviseur bij m.e.r.'s voor projecten of plannen met belangrijke milieugevolgen. De Commissie adviseert altijd aan het bevoegde gezag en adviseert bij de start van de m.e.r.-procedure over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport en als het MER klaar is over de kwaliteit (volledigheid en juistheid) van de informatie.

De Commissie heeft geconcludeerd dat de Planstudie/MER 1e fase samen met de aanvulling daarop voldoende informatie verschaft om een principekeuze tussen de alternatieven te maken. Zie voor een uitgebreidere beoordeling bijlage 4.

Naar aanleiding van de beoordeling door de Commissie voor de m.e.r. en de consultatiefase is in juni 2006 een supplement op de Alternatieven en variantennota verschenen.

Tijdens de consultatie kwamen aanvullende vragen naar voren en is door de Commissie voor de m.e.r. geadviseerd aanvullende informatie te verzamelen. Dit betreft

ingebrachte varianten voor de tracering van het tunneltracé, voor het aquaduct Muiden, voor de inpassing van de Gaasperdammerweg en onderzoek naar deze varianten. Daarnaast betreft het aanvullend onderzoek naar de milieueffecten en de kosten en baten. Hieronder volgt een korte opsomming van de belangrijkste onderzoeksresultaten uit de Alternatieven en variantennota inclusief het supplement.

Kosten en baten

Op basis van de kosten en baten zijn de volgende vergelijkingen gemaakt, zie onderstaande tabel. Daarbij is 1 de best scorende en 4 de minst scorende variant voor het betreffende onderdeel.

De kosten (aanleg en beheer) voor de bovengrondse varianten zijn het laagst en goed vergelijkbaar.

De geboorde tunnelvariant in het Verbindingsalternatief is de duurste variant.

De effecten op verkeer en vervoer, en daarmee de baten zijn in de verbindingsvarianten het meest gunstig; de oorzaak hiervan ligt in de grotere betrouwbaarheid en de kortere reistijd.

Het saldo van kosten en baten (exclusief milieueffecten) is bij de bovengrondse verbindingsvariant het meest gunstig. Deze variant kent de laagste kosten en de hoogste baten. De verdiepte stroomlijnvariant is het minst gunstig vanwege de relatief hoge kosten en lage baten.

	1	2	3	4
Kosten	Verbinding Bovengronds en Stroomlijn Bovengronds		Stroomlijn Verdiept	Verbinding Boortunnel
Baten, ofwel verkeer en vervoer (exclusief verkeersveiligheid)	Verbinding Bovengronds en Boortunnel		Stroomlijn Bovengronds en Verdiept	
Saldo kosten en baten (exclusief milieueffecten)	Verbinding Bovengronds	Stroomlijn Bovengronds	Verbinding Boortunnel	Stroomlijn verdiept

Volgorde varianten kosten en baten.

	1	2	3	4
Milieu	Verbinding Boortunnel en Stroomlijn Verdiept		Stroomlijn Bovengronds	Verbinding Bovengronds

Volgorde varianten milieu.

Milieu

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

Ten opzichte van de boortunnel is de verdiepte stroomlijnvariant minder gunstig op de aspecten geluid, water (grotere effecten grondwater bij verdiepte ligging A9 Gaasperdammerweg), natuur (IJmeer), en wonen en werken (te slopen woningen langs de A1 ten westen van Muiden).

Ten opzichte van de boortunnel is de verdiepte stroomlijnvariant gunstiger op de aspecten lucht, landschap (positief effect bij Muiden en geen verstoring bij Hoge Dijk en Naardermeer), cultuurhistorie en archeologie (minder doorsnijding waardevolle elementen), landbouw (geen aantasting landbouw Nieuwe Keverdijkse Polder), recreatie (geen aantasting Nieuwe Keverdijkse polder en Hoge Dijk) en scheepvaart (geen barrière meer bij Muiden).

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

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

Uit de vergelijking van de bovenstaande tabellen komt duidelijk naar voren dat naarmate de investeringen in een variant hoger zijn de milieueffecten over het geheel genomen kleiner zijn. Voor de andere inpassingsvarianten blijkt dit ook te gelden.

Mede naar aanleiding van de hiervoor verschenen documenten, het advies van de commissie voor de m.e.r. en de in 2006 uitgevoerde consultatieronde zijn aanvullende onderzoeken uitgevoerd waarin nieuwe alternatieven en varianten zijn ingebracht. De belangrijkste betreft de Locatiespecifieke variant. In deze variant blijft de uitbreiding beperkt tot de A6, A1 en A10-oost (geen uitbreiding van de A9).

Kabinetsbesluit 25 augustus 2006: afvallen varianten

Op 25 augustus 2006 heeft het op dat moment demissionaire kabinet op basis van de hiervoor beschreven onderzoeken besluiten genomen over projecten die binnen het programma Noordvleugel van de Randstad vallen (Noordvleugelbrief). Het kabinet was van mening dat de voorgenomen keuze tussen de hoofdalternatieven van de planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere te controversieel zou zijn. Wel is gekozen om enkele varianten af te laten vallen:

"Op basis van de tussenresultaten van de Planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere komt het Kabinet tot de conclusie dat de maaiveldvarianten van het Stroomlijnalternatief en de bovengrondse/verdiepte varianten van het Verbindingsalternatief komen te vervallen. De Planstudie zal worden voortgezet waarbij, gebaseerd op voor- en nadelen, een verdere afweging wordt gemaakt tussen de resterende gelijkwaardige alternatieven te weten: het Verbindingsalternatief, Stroomlijnalternatief en het Locatiespecifieke alternatief. Daarbinnen zijn nog optimaliseringsvarianten mogelijk."

2.4 Overzichtsrapportage planstudie SAA

Dit rapport verschenen in september 2006 vormt een samenvatting en aanvulling op de voorgaande documenten. Dit rapport beschrijft niet alle onderzochte alternatieven en varianten, maar vergelijkt de varianten waarop de besluitvorming in het kabinet zich heeft toegespitst, namelijk de:

- Amsterdamse Stroomlijnvariant;
- Tunnelvariant;
- Locatiespecifieke variant.

In de zomer 2006 is hiertoe aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Amsterdamse Stroomlijnvariant

Het Stroomlijnalternatief met een Gaasperdammerweg die ter hoogte van de bebouwing in een verdiepte bak komt te liggen en deels wordt voorzien van overkluizingen.

Tunnelvariant

Het Verbindingsalternatief met een geboorde tunnel.

Locatiespecifieke variant

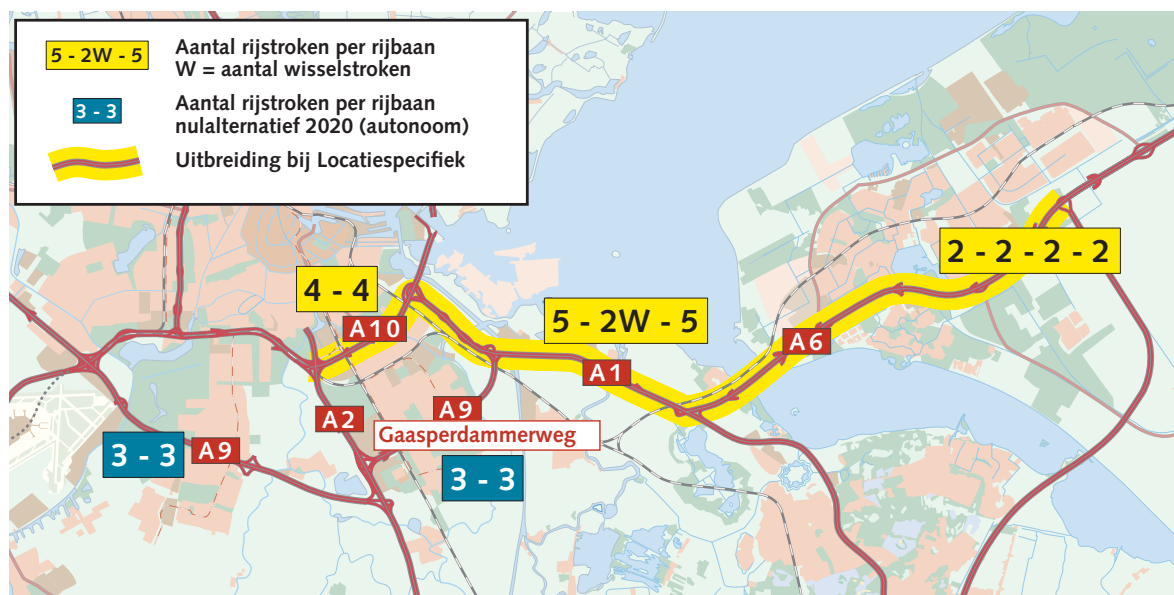
De Locatiespecifieke variant is op basis van aanvullend onderzoek na het verschijnen van het MER 1e fase toegevoegd met als doel het saldo van kosten en baten te verbeteren. Deze variant bestaat uit een minder kostbare capaciteitsuitbreiding langs de A6, de A1 en de A10 Oost. De A9 wordt niet uitgebreid, in de

veronderstelling dat het invoeren van beprijzen van het autoverkeer dermate bijdraagt aan het verminderen van de congestie dat met een minder groot pakket infrastructuuruitbreiding kan worden volstaan.

Verdere optimalisatie van de Locatiespecifieke variant heeft geleid tot het Locatiespecifiek alternatief (zie voor een overzicht van de verschillen onderstaande tabel).

Locatiespecifieke variant	Locatiespecifiek Alternatief
• Verbreding van de A1 naar 5-2w-5	• Verbreding van de A1 naar 5-2w-5
• Verbreding van de A6 naar: - 2x5 tussen knooppunt Muiderberg en Almere Centrum - 2x3 tussen Almere Centrum en aansluiting Almere Buiten Oost	• Verbreding van de A6 naar: - 4-2w-4 tussen knooppunt Muiderberg en Almere Stad West - 4x2 tussen Almere Buiten West en Almere Buiten Oost
• Verbreding van de A10 oost naar 2x4	• Verbreding van de A10 oost naar 2x4
• Kruising van de Vecht met een brug	• Kruising van de Vecht met een aquaduct
• Ligging A1 blijft ongewijzigd	

In deze periode heeft de planstudie politiek en in de media veel in de aandacht gestaan. Onder andere de Vereniging Natuurmonumenten heeft zich fel verzet tegen het Verbindingsalternatief. Het draagvlak voor het Verbindingsalternatief is in die tijd verder afgebrokkeld.



Het Locatiespecifiek alternatief.

Kabinetsbesluit 13 oktober 2006:

afvallen Verbindingsalternatief

In de Tweede Kamer tijdens het Algemeen Overleg over de Noordvleugelbrief (5 oktober 2006) roept een meerderheid het kabinet op nadere besluiten te nemen over de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Een meerderheid sprak zich uit tegen de tunnel A6/A9 en vóór het verbreden van de bestaande wegen. Het kabinet heeft op 13 oktober 2006 alsnog een besluit genomen over de planstudie:

"Het kabinet kiest in het kader van de planstudie voor uitbreiding van de capaciteit van het bestaande netwerk in de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere. Een nieuwe verbinding tussen de A6 en de A9 (Verbindingsalternatief) valt hiermee definitief af. Dit alternatief heeft te weinig maatschappelijk en politiek draagvlak.

De A6 tussen Almere en knooppunt Muiderberg, de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Watergraafsmeer en de A10 Oost zullen – inclusief de vereiste inpassing – zo snel mogelijk toekomstvast worden

gerealiseerd. Binnen de komende drie maanden zal – in overleg met de regio – worden onderzocht wat:

- *de precieze vormgeving is van de tracé onderdelen A6, A1, A10-oost;*
- *het oplossende vermogen is van de uitbreiding en inpassing van de Gaasperdammerweg en de A9 bij Amstelveen voor de verkeers- en leefbaarheidsproblemen alsmede hoe de financiering daarvan kan worden geregeld."*

30 oktober 2006: Motie Hofstra

Onderstaande motie Hofstra c.s. is bij de vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2007 aangenomen.

De motie samengevat:

Overwegende dat:

- in de Noordvleugel van de Randstad een fors ruimtelijk programma gerealiseerd moet worden, waarbij in Almere 60 000 woningen gerealiseerd moeten worden en in de Noordvleugel als geheel 150 000 woningen
- de bereikbaarheid van de Noordvleugel nu reeds ernstig onder druk staat;
- er in de regio en bij maatschappelijke organisaties nauwelijks draagvlak bestaat voor de verbindingsvariant;
- het ruimtelijk programma alleen gerealiseerd kan worden als op korte termijn ook een besluit wordt genomen over de capaciteitsuitbreiding van de hoofdinfrastructuur;
- deze opgave de regionale verantwoordelijkheid overstijgt;

Stelt vast dat:

- van de Naardermeertunnel kan worden afgezien

indien besloten wordt tot een aanpak die minstens even robuust is en waarbij wordt ingezet op:

- een vergroting van de bestaande wegcapaciteit op de A1, A6, A10 en A9 (Gaasperdammerweg en Holendrecht - Badhoevedorp) met een gelijkwaardige kwaliteit van verkeersafwikkeling als in het verbindingsalternatief;
- een planstudie voor een tweede verbinding via het IJmeer wordt voorbereid, waarbij de verschillende modaliteiten (fiets, openbaar vervoer en auto) betrokken worden.

Verzoekt de regering dit alternatief zo snel mogelijk tot uitvoering te brengen onder de volgende voorwaarden:

- de verkeershinder tijdens de uitvoering te minimaliseren;
- de wegcapaciteit ruimtelijk goed in te passen, bijvoorbeeld door eenvoudige overkappingen;
- de mogelijkheden van gestapelde wegen (dubbeldeks) te bezien;
- in te zetten op een volledig aquaduct bij Muiden in de A1;
- voor de verschillende projectonderdelen te komen tot een kostenoptimalisatie en met de regio tot afspraken te komen over een rechtvaardige verdeling van de kosten.

2.5 Overzicht aanvullende informatie

Met het kabinetsbesluit van 13 oktober 2006 is een nieuwe verbinding tussen de A6 en A9 (Verbindingsalternatief) definitief afgefallen. Voor het vervolg van de besluitvorming is door het kabinet en de regio om aanvullend onderzoek gevraagd. Dit aanvullend onderzoek had tot doel een besluit mogelijk te maken over:

- Het oplossend vermogen van uitbreiding en inpassing van de A9;
- De vormgeving van de A6 (hoofd- en parallelbanen of uitbreiding van de huidige 2-rijbanen);
- Het aantal rijstroken op de A6, A1, A10-oost en A9.

Dit onderzoek is verwoord in de rapportage "Overzicht aanvullende informatie" van januari 2007. Dit aanvullend onderzoek heeft onder andere geresulteerd in de toevoeging van de "Kamelenvariant". Deze variant gaat voor de A9 Gaasperdammerweg uit van een combinatie van verdiepte ligging en uitbreiding op de huidige dijk in combinatie met overkappingen.

Kabinetsbesluit 22 januari 2007: kabinet stelt vervolgbesluit uit

Op 22 januari 2007 heeft het kabinet besloten het vervolg op de besluitvorming over te laten aan het nieuwe kabinet.

"Het kabinet is van mening dat met de onderzoeksresultaten en de resultaten van het bestuurlijk overleg er voldoende informatie aanwezig is om een besluit te kunnen nemen. Het kabinet acht het, in het licht van de lopende kabinetsformatie, echter niet opportuun nu een besluit te nemen, maar laat dit over aan het volgend kabinet."

Februari 2007 treedt het nieuwe kabinet aan. De 2e fase van het onderzoek (Trajectnota/MER) wordt opgestart en uitgevoerd.

Kabinetsbesluit 12 oktober

2007: keuze inpassing Stroomlijnalternatief

In vervolg op het uitgestelde kabinetsbesluit van 22 januari 2007 zijn het Rijk en de regio in oktober 2007 tot overeenstemming gekomen over investeringen in de wegproblematiek. De afspraken zijn op 12 oktober 2007 bevestigd in een kabinetsbesluit over het programma Randstad Urgent en in de "Regio-overeenkomst Stroomlijnalternatief Schiphol - Amsterdam - Almere" vastgelegd, welke 29 oktober 2007 is ondertekenend door de minister van Verkeer en Waterstaat en de regionale bestuurders. Het afvallen van het Verbindingsalternatief in de 1e fase is in dit besluit nogmaals bevestigd. In bijlage 5 is een samenvatting gegeven van de belangrijkste overeengekomen afspraken.

Algemeen Overleg Vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat

De Tweede Kamer heeft tijdens het Algemeen Overleg van de Vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat over de verbreding van de A6/A9 op 12 december 2007 overwegend steun uitgesproken voor het kabinetsbesluit. De Tweede Kamer vraagt aandacht voor de inpassing van de A1 en A10 Oost.

2.6 Chronologisch overzicht

Onderstaande tabel vat de belangrijkste onderzoeksdocumenten en de besluiten vanaf de verkenning Haarlemmermeer - Almere tot en met de beoogde uitvoering bondig samen.

Overzicht rapportages

Het onderzoek uit de eerste fase is gerapporteerd in de Alternatieven- en Variantennota (januari 2006), het Consultatiedocument (april 2006), het Supplement op de alternatieven en variantennota (juni 2006), de Overzichtsrapportage (september 2006) en het Overzicht aanvullende informatie (januari 2007). Bij deze samenvattende rapportages horen vele bijlagen met onderzoeksrapporten. Al deze documenten maken allen deel uit van het MER 1e fase en liggen gelijktijdig met het MER 2e fase ter inzage.

2.7 Stroomlijn of Verbinding? De pro's en contra's nog eens op een rij

De besluitvorming in de 1e fase heeft zich met name toegespitst op de vraag welk tracéalternatief verder uit te werken in de 2e fase. De keuze ging hierbij, nog los van de verschillende inrichtingsvarianten, om de principiële keuze tussen het Verbindingsalternatief en het Stroomlijnalternatief. De meest in het oog springende pro's en contra's staan in onderstaande tabellen samengevat. Dit overzicht is afkomstig uit de Overzichtsrapportage van september 2006. Alhoewel gebaseerd op een vergelijking van de Amsterdamse Stroomlijnvariant en de Tunnelvariant beide inclusief beprijzen, is deze vergelijking nog steeds representatief voor de belangrijkste verschillen tussen het Stroomlijnalternatief zoals verder uitgewerkt in de 2e fase en het vervallen Verbindingsalternatief.

Fase	Activiteiten	Planning
CRAAG-studie		
Startnotitie	Inspraak en advies	Mei/juni 1994
	Richtlijnen	November 1994
Trajectnota / MER		December 2001
MIT-Verkenning		Februari 2004
Planstudie		
Startnotitie	Inspraak en advies	Januari 2005
	Richtlijnen	Mei 2005
Trajectnota / MER 1ste fase	Trajectnota / MER SAA 1e fase	December 2005
	Alternatieven en varianten nota	Januari 2006
	Consultatieronde	Januari/februari 2006
	Supplement AV-nota	Juni 2006
	Overzichtsrapportage	September 2006
	Kabinetsbesluit	25 augustus + 13 oktober 2006
	Overzicht aanvullende informatie	Januari 2007
	Kabinetsbesluit	22 januari 2007
	Kabinetsbesluit	12 oktober 2007
Trajectnota / MER 2e fase	Trajectnota / MER 2e fase	April 2008
	Inspraak en advies 1ste en 2e fase	Mei/juni 2008
	Standpunt	Medio 2008
(Ontwerp) - tracébesluit	Ontwerp-Tracébesluit	2009
	Tracébesluit	2009
Uitvoering		Vanaf 2010

De verschillende procedurestappen.

Stroomlijnalternatief (met prijzen als uitgangspunt)		Toelichting
Beschrijving	- uitbreiding van bestaande wegen A6, A1, A10-oost en A9 - Gaasperdammerweg verdiept aangelegd - gedeeltelijke overkluizingen bij Gaasperdammerweg - inclusief aquaduct bij Muiden	- 59 km wegbreiding - circa 3 km verdiept - 2 partiële overkluizingen (dicht-open-dicht-open), beide van ca. 1 km lengte
Vervoerskundige concept	- gebruik maken van bestaande wegennetwerk - geen nieuwe doorsnijdingen, goed inpassen in stedelijk gebied en gebieden met kwetsbaar groen/blauw	
Bereikbaarheid	- meer autoverkeer over Gaasperdammerweg - geen alternatieve verbinding voor A1 bij ongelukken en calamiteiten - Gaasperdammerweg: verkeershinder tijdens aanleg	- doelstelling NoMo trajectsnelheid gehaald - A1 Muiden: 284.000 auto's/dag - A9 Gaasperdammerweg: 133.000 auto's/dag
Milieu en Ruimtelijke kwaliteit	- geluidhinder langs Gaasperdammerweg neemt af - luchtkwaliteit langs Gaasperdammerweg wordt slechter, maar blijft wel binnen de norm (ook bij partiële overkluizingen) - overschrijding luchtnorm langs A1 - bij overkluizing vermindering barrièrewerking tussen stadswijken - door aquaduct verbetering leefbaarheid Muiden	
MIT-kosten	- kosten vallen binnen voorlopige reservering van € 4,5 miljard	- ca. € 3,8 miljard (range € 2,7 tot € 4,1 mld) ¹
Kosten-baten / economie	- KBA bij discontovoet van 5,5% ligt rond 0	Netto contante waarde (5,5%): - KBA Saldo: -€ 410 tot +€ 482 miljoen ²
Draagvlak	- bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak groot	- voorstanders: gemeente Amsterdam, provincies Noord-Holland en Utrecht, Gewest Gooi en Vechtstreek, natuur- en milieuorganisaties en meeste bewonersgroepen - tegenstander: actiegroep van omwonenden Gaasperdammerweg
Realisering	- werk aan Gaasperdammerweg met bouw hinder langdurig (4 tot 6 jaar) - bouw tijd complete variant (totale plangebied) ca. 7 jaar	- planning realisatie 2011 - 2017

¹ Deze range is afhankelijk van de precieze invulling van de variant.

² Deze range is afhankelijk van de precieze invulling van de variant.

Tunnelvariant (met beprijzen als uitgangspunt)		Toelichting
Beschrijving	- nieuwe autosnelweg A6/A9 als boortunnel - verbreding A6, A10-oost, A2 en A9; geen verbreding A1 en Gaasperdammerweg - tunnelmonden in Nieuwe Keverdijkse polder (nabij Naardermeer) en Broekzijdsche Polder/De Hoge Dijk	- totaal 58 km. wegwitbreiding - gesloten deel tunnel bijna 8 km. - afstand tunnelmond tot Naardermeer >0,5 km - doel tunnel: ontzien natuur en landschap (gebied Gein en Vecht)
Vervoerskundige concept	- directe verbinding tussen Almere en Schiphol - realisatie aquaduct is mogelijk - aanleg ontbrekende schakel 2e ring rond Amsterdam	- 4 km korter dan bestaande route
Bereikbaarheid	- grootste afname congestie - creëert kortere route - meer robuust netwerk: 2e ring rond Amsterdam, waardoor spreiding verkeer tussen A6/A9 en A1/	- doelstelling NoMo trajectnelheid gehaald - tunnel: 109.000 auto's/dag - A1 Muiden: 192.000 auto's/dag - Gaasperdammerweg: 57.000 auto's/dag
Milieu en Ruimtelijke kwaliteit	- aantasting landschap en recreatie door tunnelmonden (nabij Naardermeer en De Hoge Dijk) - geen significante effecten natuur en grondwater - overschrijding luchtnormen bij tunnelmonden - verbetering leefbaarheid A'dam-ZO: minder geluidhinder, verbetering luchtkwaliteit	- lengte bovengronds deel nieuwe verbinding 2 x ca. 1,5 km
MIT-kosten	- kosten vallen binnen voorlopige reserveringen van € 4,5 miljard	- ca. €3,9 miljard (range € 2,7 tot € 4,7 mld)³
Kosten-baten / economie	- KBA licht positief bij discontovoet van 5,5 %	- netto contante waarde (5,5%): - saldo baten en kosten: +€ 244 tot +€ 457 miljoen⁴
Draagvlak	- maatschappelijk draagvlak beperkt	- voorstanders: gemeente Almere, Diemen, provincie Flevoland, VNO-NCW en KvK; - tegenstanders: gemeenten in omgeving (Naarden, Muiden, Weesp, Abcoude), prov. NH en Utrecht, natuur- en milieu-organisaties, omwonenden
Realisering	- bouwtijd totale variant ingeschat op ca. 7 jaar - bouw hinder relatief beperkt	- planning realisatie 2011 - 2017

³ Deze range is afhankelijk van de precieze invulling van de variant.

⁴ Deze range is afhankelijk van de precieze invulling van de variant.

Het kabinet heeft alles overwegende in oktober 2006 uiteindelijk gekozen voor het laten vervallen van het Verbindingsalternatief. Bij deze keuze speelden met name de volgende samenhangende overwegingen een belangrijke rol:

- Het maatschappelijk en politiek draagvlak voor het Stroomlijnalternatief en het ontbreken daarvan voor een nieuwe verbinding;
- De verkeersafwikkeling is met uitbreiding van de bestaande wegen nagenoeg gelijkwaardig aan de kwaliteit van de doorstroming met een nieuwe verbinding (als gevolg van de scheiding van doorgaand en regionaal/lokaal verkeer door de aanleg van hoofd- en parallelbanen);
- De aantasting van het landschap en de recreatiemogelijkheden als gevolg van de toeleidende wegen naar de tunnel bij het Verbindingsalternatief (nabij het Naardermeer en door recreatiegebied De Hoge Dijk een nieuwe bovengrondse doorsnijding van 2x circa 1,5 kilometer);
- De capaciteitsuitbreiding van de bestaande wegen biedt mogelijkheden om de rijkswegen goed in te passen. Met een verdiepte ligging en overkapping van de A9 Gaasperdammerweg verbetert de leefbaarheid in Amsterdam-Zuidoost aanzienlijk (minder geluidhinder, vermindering barrièrewerking). De aanleg van een aquaduct voor de kruising van de A1 met de Vecht betekent een verbetering van de leefbaarheid in Muiden.
- De regionale overheden zijn bereid financieel bij te dragen aan deze inpassing van de uitbreiding van de bestaande wegen.

Te onderzoeken alternatieven 2e fase

Op basis van het hiervoor beschreven besluitvormingsproces zijn in het MER fase 2 de volgende alternatieven nader uitgewerkt en beoordeeld:

Stroomlijnalternatief

Het Stroomlijnalternatief is in fase 2 verder meegenomen in het onderzoek. Voor de A9 Gaasperdammerweg en de A9 door Amstelveen worden verschillende inpassingsvarianten onderzocht. Voor de A6 bij Almere worden 2 verkeerskundige varianten onderzocht.

Locatiespecifiek alternatief

Ook het Locatiespecifiek alternatief is in de tweede fase van de Trajectnota/MER opnieuw meegenomen. In het Locatiespecifiek alternatief zijn geen verdere inpassings- of verkeerskundige varianten onderzocht.

Bijlage 1 Onderzochte varianten Stroomlijnalternatief 1e fase

Variant	Beschrijving
Bovengronds	- A1 met 5-2w-5 rijstroken - Gaasperdammerweg op huidige hoogteligging - brug over Vecht en Amsterdam Rijn Kanaal
Verdiept	- A1 met 5-2w-5 rijstroken - Gaasperdammerweg verdiept - aquaduct onder Vecht, Amsterdam Rijn Kanaal en Gaasp
Verdiept met tol	- A1 met 5-2w-5 rijstroken met tol - Gaasperdammerweg verdiept - aquaduct onder Vecht, Amsterdam Rijn Kanaal en Gaasp
Bovengronds 3x4	- A1 met 4-4w-4 rijstroken - Gaasperdammerweg op huidige hoogteligging - brug over Vecht en Amsterdam Rijn Kanaal
Verdiept 3x4	- A1 met 4-4w-4 rijstroken - Gaasperdammerweg verdiept - aquaduct onder Vecht, Amsterdam Rijn Kanaal en Gaasp

Specifiek voor de A9 Gaasperdammerweg zijn aanvullend de volgende varianten onderzocht.

Variant	Beschrijving
Bovengronds	- uitbreiding op de huidige dijk met schermen
Holle dijk	- uitbreiding op maaiveld met overkapping/overkluizing van 1.400 meter
Amsterdamse Stroomlijnvariant	- Verdiepte ligging tussen de spoorlijn Amsterdam - Utrecht en de Gaasp met deels overkluizingen
Afwaarderen Gaasperdammerweg	- Afwaardering Gaasperdammerweg bij aanleg Verbindingsalternatief: - Stadsweg: 2x2 rijstroken, 70 km/u en gelijkvloerse kruisingen - Stadsweg: 2x2 rijstroken, 70 km/u en ongelijkvloerse kruisingen - Autoweg: 2x3 rijstroken, 80 km/u en ongelijkvloerse kruisingen
Kamelenvariant	- een combinatie van verdiepte ligging en uitbreiding op de huidige dijk met overkapping/overkluizing

Specifiek voor de kruising van de A1 met de Vecht bij Muiden zijn de volgende varianten onderzocht.

Variant	Beschrijving
Bovengronds	- Verbreding van de bestaande brug over de Vecht
Kort aquaduct	- Overspanning van 95 meter
Kort aquaduct met lokale weg	- Overspanning van 95 meter - Aanleg lokale weg in aquaduct
Aquaduct met eco-oeveren / Natte as	- Overspanning van 295 meter (beide zijden 100 meter verlengd)
Verlengd met eco-oeveren verdiept	- Overspanning van 295 meter (beide zijden 100 meter verlengd) - Verdiepte ligging van de A1 ten westen van de Vecht over een lengte van 1 km

Specifiek voor de kruising van de Natte As met de A1 zijn de volgende varianten onderzocht.

Variant	Beschrijving
Ten oosten van Muiderberg	- Verhogen van de A1 (met 6 meter) over een lengte van 200 meter ten oosten van knooppunt Muiderberg
Ten westen van Muiderweg	- Verhogen van de A1 (met 6 meter) over een lengte van 200 meter ten westen van knooppunt Muiderberg
Aquaduct met eco-oeveren / Natte as	- Overspanning van 295 meter (beide zijden 100 meter verlengd)

Specifiek voor de A9 door Amstelveen zijn aanvullend de volgende varianten onderzocht.

Variant	Beschrijving
Bovengronds	- Verbreding op huidige hoogteligging
Overkapping/overkluizing	- Bovengronds met overkapping/overkluizing ter hoogte van de oude dorpskern (over 400 m)
Tunnel op maaiveld	- Overkapping/overkluizing over ca 2,5 km
Amstelveense tunnelvariant	- Een verdiepte tunnel van ca 2 km
Half verdiepte tunnel	- Een half verdiepte tunnel van ca 2 km

Voor de A1 is onderzocht of dubbeldeks wegen een goed alternatief is.

Bijlage 2 Onderzochte varianten Verbindingsalternatief 1e fase

Variant	Beschrijving
Bovengronds	- A6/A9 met 2x3 rijstroken - Bovengronds (zowel maaiveld als op palen)
Boortunnel	- A6/A9 met 2x3 rijstroken - Boortunnel
In situ tunnel	- A6/A9 met 2x3 rijstroken - dichte tunnelbak (in situ)
Lange boortunnel	- A6/A9 met 2x3 rijstroken - boortunnel onder knooppunt Muiderberg door
Verdiept	- A6/A9 met 2x3 rijstroken - open tunnelbak
Boortunnel 2x2	- A6/A9 met 2x2 rijstroken - Boortunnel
Tol tunnel 2x2	- A6/A9 met 2x2 rijstroken met tol - Boortunnel

Voor een eventuele verbinding tussen de A1 (Gooi) en de lange tunnel zijn de volgende varianten onderzocht.

Variant	Beschrijving
Ondergrondse verbinding	- de A1 ondergronds verbinden met de lange tunnel;
Omlaggen A1	- de complete A1 vanaf aansluiting Naarden-Vesting tot aan Muiderberg verleggen en deze ten zuiden van de aansluiting Muiderberg laten samenvloeien met de A6;
Verbindingswegen	- verbindingswegen aanleggen tussen de A1 en de tunnelmond

Voor de tunnelmond van de korte tunnel in de Keverdijkse polder zijn de optimalisatievarianten onderzocht. De varianten verschillen van elkaar met betrekking tot de afstand van de tunnelmond tot het Naardermeer.

Variant	Beschrijving
Tunnelmond naast spoorlijn, tracé A	- Tunnelmond ten oosten van de Gooiboog
Tunnelmond naast spoorlijn, tracé C	- Tunnelmond ten westen van de Gooiboog
Bajonettracé	- T-aansluiting van de A6/A9 op de A1

Bijlage 3 De consultatiefase

In de eerste fase is van 16 januari tot en met 26 februari 2006 een consultatiefase georganiseerd waarin de resultaten van de Alternatieven en variantennota centraal stonden. Het resultaat van deze fase, in de vorm van een consultatiedocument, heeft samen met de inhoudelijke informatie als input gediend voor de besluitvorming. Hieronder worden de belangrijkste constatering van de consultatiefase weergegeven.

Tijdens de 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.

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

Wegenquête

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 weggapaciteit
- gemiddeld is tweederde (65%) voorstander van wegbreiding
- bij wegbreiding 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.

De regionale bestuurders zijn wel 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 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.

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 es-

sentiële 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.

Bijlage 4 Hoofdpunten uit de beoordeling Commissie voor de m.e.r.

Algemeen

De planstudie/MER Schiphol - Amsterdam - Almere 1e fase moet het kabinet voldoende informatie geven om medio 2006 een principebesluit te nemen over de manier waarop de verkeers- en leefbaarheidsproblemen op en rond Schiphol - Amsterdam - Almere kunnen worden opgelost.

Onderzocht zijn:

- het Beprijzingsalternatief: betalen voor autorijden naar gebruik, tijd en plaats.
- het Stroomlijnalternatief: verbreden van de A9, A1, A10 oost en A6.
- Het Verbindingsalternatief A6-A9: aanleg van een nieuwe autosnelweg tussen de knooppunten Muiderberg en Holendrecht en daarbuiten verbreding van de bestaande snelwegen.

Deze alternatieven zijn getoetst aan twee doelen: verbetering van de bereikbaarheid en accommodatie van de vraag naar vervoer. Daarnaast zijn milieueffecten in kaart gebracht en zijn maatschappelijke kosten en baten van de alternatieven onderzocht. De Commissie concludeert dat de Planstudie/MER 1e fase samen met de aanvulling daarop voldoende informatie verschaffen om een principekeuze tussen de alternatieven te maken.

Doelstelling

Uit de beschikbare informatie blijkt het volgende:

De keuze en prioriteit van de doelstellingen bepaalt de waarde van de alternatieven. Indien het accent op bereikbaarheid ligt dan zijn het Beprijzingsalternatief, het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief reële alternatieven. Indien het accent ligt op het accommoderen van een niet door beprijzingsmaatregelen gebreidelde groei van het autoverkeer zijn alleen het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief reële alternatieven.

Realiteitswaarde alternatieven

Uit de beschikbare informatie blijkt het volgende:

De IJmeerverbinding (wegverbinding dan wel weg- en spoorverbinding) is niet als een volwaardig alternatief meegenomen in de Planstudie/MER 1e fase omdat de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM deze verbinding zien als een regionale oplossing.

Effecten

Uit de beschikbare informatie blijkt het volgende:

Verkeer

- Wanneer de keuze ligt op het verbeteren van de bereikbaarheid en niet op accommoderen van het verkeer, dan is het Beprijzingsalternatief het meest milieuvriendelijk alternatief.
- Het Stroomlijn- en Verbindingsalternatief accommoderen de verkeersgroei op het hoofdwegennet en leiden tot verbetering van de bereikbaarheid.
- De verkeersveiligheid kan geen rol spelen in de besluitvorming voor de eerste fase omdat de cijfers in de Planstudie/MER 1e fase onvoldoende betrouwbaar zijn.

Leefbaarheid

Met name het Stroomlijnalternatief en de bovengrondse variant van het Verbindingsalternatief hebben effecten op lucht en geluid in de directe omgeving van het tracé.

- Zowel het Stroomlijn- als het Verbindingsalternatief hebben ingrijpende effecten (verkeersintensiteit, lucht, geluid) op de aansluitende wegvakken (zoals A9-gedeelte Amstelveen). Het Beprijzingsalternatief heeft deze niet.

Hydrologie en ecologie

- Zowel het Stroomlijn- als het Verbindingsalternatief hebben in de directe omgeving van de tracés gevolgen voor de hydrologie en de ecologie (dit betreft natuur die niet beschermd is in het kader van Natura 2000). De verwachting is dat de hydrologische effecten mitigeerbaar zijn.
- Het Verbindingsalternatief zal, bij een adequate en zorgvuldige uitvoering geen significante effecten hebben op de hydrologie van het Naardermeer.
- Zowel het Stroomlijn- als het Beprijzingsalternatief hebben geen significante gevolgen voor beschermde natuur in Natura 2000-gebieden.
- Bij de boortunnelvarianten van het Verbindingsalternatief zijn, afhankelijk van de uitvoering, geen significante gevolgen te verwachten voor het Natura 2000-gebied Naardermeer.

Kosteneffectiviteit

Voor zowel het Stroomlijnalternatief als het Verbindingsalternatief geldt dat de kosten hoger zijn dan de maatschappelijk baten. Het Beprijzingsalternatief is als enige kosteneffectief. Dit betreft de variaten: midden, west, oost, lange tunnel met/zonder aansluiting op de A1.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Met name de bovengrondse varianten van het Verbindingsalternatief hebben negatieve effecten op het landschap, de cultuurhistorie en de archeologie.

Tweede fase

De Commissie adviseert in de tweede fase met name aandacht te besteden aan:

- De hinderaspecten (geluid, lucht en bereikbaarheid) voor de passage door Amsterdam Zuidoost (Gaasperdammerweg) in de aanleg- én in de gebruiksfase bij keuze voor het Stroomlijnalternatief.
- Specifiek ecologisch onderzoek om voldoende zekerheid te krijgen over de gevolgen voor de beschermde natuur bij uitwerking van varianten van het Verbindingsalternatief.
- Specifiek hydrologisch onderzoek bij zowel het Stroomlijn- als het Verbindingsalternatief om inzicht te krijgen in de (lokale) effecten.
- De leefbaarheid, zowel direct rondom de aan te leggen infrastructuur als op de belangrijke aansluitende routes.
- De verkeersveiligheid.
- De invloed van de IJmeerverbinding zonder tol ter beperking van de omvang van de ingreep.
- De lange termijn ruimtelijke effecten.

Meer lezen?

Zie hiervoor de Planstudie/MER Schiphol - Amsterdam - Almere 1e fase, het definitief tussentijds toetsingsadvies voor de AV-nota en de aanvulling daarop, van de Commissie voor de milieueffectrapportage van 24 mei 2006. Al deze documenten maken deel uit van het MER 1e fase en liggen gelijktijdig met het MER 2e fase ter inzage.

Bijlage 5 Overeenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere

In deze bijlage staan de belangrijkste afspraken inzake de capaciteitsuitbreidingen. Onderstaande tekst is integraal overgenomen uit de overeenkomst.

Capaciteitsuitbreiding A6, A1, A10-Oost

- Partijen herbevestigen de keuze voor capaciteitsuitbreiding van de A6, A1 en A10-Oost.
- De capaciteitsuitbreiding van A6, A1 en A10-Oost gaat, met inachtneming van wat in artikel 5 van deze overeenkomst is vastgelegd over de financiering, uit van de volgende rijstrookconfiguraties (waarbij op basis van nog uit te voeren verkeerskundige analyses of ten gevolge van de komende uitwerking van de ontwerpen nog optimalisaties kunnen volgen, die kosteneffectieve oplossingen bieden met een gelijkwaardige afwikkelingscapaciteit):
- Voor een goede inpassing zijn binnen de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere verschillende varianten ontwikkeld. Partijen verwachten dat, uitgaande van deze varianten, verdere optimalisatie mogelijk is, gericht op versterking van de kwaliteit van het omliggende gebied. Hierover wordt verder tussen Partijen overleg gevoerd. Vooralsnog wordt, met inachtneming van wat in artikel 5 van deze overeenkomst is vastgelegd over de financiering, als richtinggevend beeld uitgegaan van de volgende inpassing:
 - A6: parallelstructuur Almere**
Bovengrondse uitbreiding van 2x2 naar 4x2 (hoofd en parallelbanen) tussen de aansluiting Hoge Ring S101 en Almere Buiten Oost. In het 1e kwartaal van 2008 worden nadere afspraken gemaakt tussen het rijk en de gemeente Almere over het ontwerp en de inpassing van de A6, binnen de afspraken zoals opgenomen in deze overeenkomst.

A1 aquaduct Muiden en bypass knooppunt Diemen

De A1 kruist de Vecht ter hoogte van Muiden met een aquaduct, gesloten van Vechtoever tot Vechtoever. Op de overige delen van de A1 wordt de weg bovengronds en op de huidige hoogteligging aangelegd. Tussen de A1 en de A9 komt een verbindingsboog, een zogenaamde bypass A1/A9. Deze bypass passeert het Amsterdam-Rijnkanaal via een brug.

A1: locatie kruising Natte As

De kruising van de Natte As met de A1 wordt gelokaliseerd ten oosten van het knooppunt Muiderberg, in de gemeente Naarden.

A1: Diemen-Watergraafsmeer en A10-Oost Watergraafsmeer

Capaciteitsuitbreiding wordt bovengronds gerealiseerd op de huidige hoogteligging.

Capaciteitsuitbreiding A9

- In de brief d.d. 12 oktober 2007 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de keuze van het kabinet om de capaciteitsuitbreiding van de A9 tussen de knooppunten Diemen en Badhoevedorp in het vervolg van de lopende tracé/m.e.r.-procedure integraal mee te nemen met inachtneming van nog te volgen procedures. Dit betekent in concreto dat de capaciteitsuitbreiding van de A9 tussen de knooppunten Diemen en Badhoevedorp als onderdeel van het Stroomlijnalternatief wordt betrokken bij verdere besluitvorming in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure, die via standpunt en ontwerp-tracébesluit zal leiden tot een tracébesluit. Bij het nemen van het tracébesluit over het onderdeel A9 (voorzien eind 2009) vindt nog een laatste beoordeling plaats naar aanleiding van de te verwachten effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit voor dit tracé-onder-

Tracédeel	Aantal doorgaande rijstroken Nu/alternatief	Aantal doorgaande rijstroken na uitbreiding
A6 Almere Buiten Oost - Hoge Ring	2x2	4x2
A6 Hoge Ring - Muiderberg	2x3 plus spitsstrook	2x4 plus 2 wisselstroken
A1 Muiderberg - Diemen	2x3 plus 2 wisselstroken	2x5 plus 2 wisselstroken
A1 Diemen - Watergraafsmeer	2x3 plus spitsstroken	2x4 plus spitsstroken en bypass bij knooppunt Diemen
A10-oost Watergraafsmeer	2x3	2x4

NB: Exclusief weefvakken, in- en uitvoegstroken

deel, er van uitgaande dat de wettelijke grondslag voor Anders Betalen voor Mobiliteit dan voorhanden is. In geval de wettelijke grondslag op dat moment niet voorhanden is, zal dit geen belemmering zijn voor het nemen van het tracébesluit. Ook zal het integraal afsprakenkader Almere 2030 hierbij worden betrokken. Voor een verdere beschrijving van de afhankelijkheid van nog te volgen procedures wordt verwezen naar artikel 7, lid 7.

- 2 De capaciteitsuitbreiding van de A9 tussen de knooppunten Diemen en Badhoevedorp gaat, met inachtneming van wat in artikel 5 van deze overeenkomst is vastgelegd over de financiering, uit van de volgende rijstrookconfiguraties (waarbij op basis van nog uit te voeren verkeerskundige analyses of ten gevolge van de komende uitwerking van de ontwerpen nog optimalisaties kunnen volgen, die kosteneffectieve oplossingen bieden met gelijkwaardige afwikkelingscapaciteit):
- 3 Voor een goede inpassing zijn verschillende varianten ontwikkeld. Partijen verwachten dat, uitgaande van deze varianten, verdere optimalisatie mogelijk is, gericht op versterking van de kwaliteit van het omliggende gebied. Hierover wordt verder tussen Partijen overleg gevoerd. Vooralsnog wordt, met inachtneming van wat in artikel 5 van deze overeenkomst is vastgelegd over de financiering, als richtinggevend beeld uitgegaan van de volgende inpassing:

- **A9: inpassing in Amsterdam-Zuidoost (Gaasperdammerweg)**

Verbreiding conform de zogenaamde Kamelen-variant. Deze bestaat uit een drie kilometer lange tunnel. Deze tunnel ligt tussen de spoorlijn Amsterdam - Utrecht en de S112 Gooiseweg onder maaiveld, ter hoogte van de Gooiseweg ligt de tunnel boven maaiveld en tussen de S112 Gooiseweg en de Gaasp ligt de tunnel wederom onder maaiveld. De Gaasp wordt met een brug gepasseerd. Ter hoogte van de S112 Gooiseweg blijft de Gaasperdammerweg liggen op het huidige niveau en wordt deze voorzien van wanden en een dak.

- **A9: inpassing in Amstelveen**

Verbreiding met een circa 2000 meter lange, volledig verdiept gelegen tunnel, waarbij de mogelijkheden van de aanleg van een aparte buis voor het openbaar vervoer nader worden onderzocht (conform de aangenomen motie van de leden Cramer en Haverkamp van 5 juli 2007⁵). De aansluiting Amstelveen verdwijnt in zijn huidige vorm en wordt vervangen door een stadsstraat, die ten westen en ten oosten van de tunnel in- en uitvoegt op de A9.

Tracédeel	Aantal doorgaande rijstroken Nulalternatief	Aantal doorgaande rijstroken na uitbreiding
A9 Diemen - Holendrecht	2x2 plus spitsstroken	4x2 plus wisselstrook
A9 Holendrecht - Ouderkerk aan de Amstel	2x3	2x4 plus wisselstrook
A9 Ouderkerk aan de Amstel - Badhoevedorp	2x3	2x4
A2 Holendrecht - Amstel	2x4	Geen aanpassing op de doorgaande rijstroken

NB: Exclusief weefvakken, in- en uitvoegstroken

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 30 800 A, nr. 76

Rijkswaterstaat, de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, werkt voor u aan droge voeten, voldoende en schoon water, vlot en veilig verkeer over weg en water en betrouwbare en bruikbare informatie. www.rijkswaterstaat.nl