



ALTERNATIEVEN- EN VARIANTENNOTA PLANSTUDIE SCHIPHOL - AMSTERDAM - ALMERE

IN HET KORT

Vóór de zomer van 2006 neemt het kabinet een besluit over de oplossing van de verkeersproblemen tussen Schiphol, Amsterdam en Almere. Dagelijks staan in deze regio lange files op de snelwegen. Voor de oplossing van dit probleem zijn verschillende alternatieven en varianten bestudeerd.

Wat is de beste oplossing? Een nieuwe snelweg? Zo ja, moet die bovengronds of ondergronds? Of moeten bestaande wegen worden verbreed? Zo ja, hoe dan? En wat zijn de gevolgen van deze alternatieven? In deze brochure leest u over de verschillende mogelijkheden en de consequenties.



1 HET PROBLEEM: STEEDS MEER FILES

Elke dag staan er files op de A1, de A6 en de A9 in de regio Amsterdam. Veel mensen die in de afgelopen decennia vanuit Amsterdam naar Almere zijn verhuisd, werken of studeren in de regio Amsterdam en Schiphol. Dit leidt dagelijks tot druk heen-en-weer-verkeer tussen die plaatsen. Ook bewoners van bijvoorbeeld het Gooi en Amsterdam maken gebruik van de snelwegen aan de zuid- en oostkant van Amsterdam. In 2005 zijn de files in dit gebied flink gestegen in de file top-50. Als er niets gebeurt, wordt dit probleem de komende jaren alleen maar groter. Almere blijft namelijk groeien. Ook de economische groei leidt tot meer verkeer; tussen Almere en Amsterdam zelfs zo'n 50 procent meer.

De bestaande snelwegen kunnen die groei niet aan. Zelfs niet met de investeringen die nu al gepland of bedacht zijn om de groei tot 2010 op te vangen, zoals het gebruik van de vluchtstrook als extra rijstrook en uitbreiding van het spoor.

Ingrijpende maatregelen zijn noodzakelijk om te voorkomen dat het verkeer helemaal vastloopt. En dat de economische ontwikkeling in de regio ernstig in de knel komt.



.....
Files op de weg

2 MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in 2003/2004 een integrale Verkenning Haarlemmermeer-Almere uitgevoerd. Daarin is onderzocht welke problemen ontstaan door de verdere groei van het verkeer. Ook is gekeken naar mogelijke oplossingen om de files (en de duur ervan) in de toekomst aan te pakken. Zo'n oplossing is bijvoorbeeld uitbreiding van het openbaar vervoer. Maar ook valt te denken aan maatregelen om de mobiliteit te sturen, zoals telewerken of het creëren van werk bij woonlocaties.

Naar aanleiding van de Verkenning is vastgesteld dat een integrale aanpak nodig is. In zo'n aanpak worden besluiten over ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersmaatregelen (bijvoorbeeld uitbreiding van het openbaar vervoer en de rijkswegen) in samenhang genomen. Dit gebeurt in het kader van het Noordvleugel-programma (zie www.noordvleugel.nl).

Onderdeel van dit programma is de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Deze studie richt zich op de problemen op de weg. Het doel is het bedenken van mogelijke alternatieven en - vervolgens - het zorgvuldig afwegen daarvan. De Planstudie volgt de Tracéwet-procedure.

Bij de afweging van de oplossingen speelt de ruimtelijke situatie een belangrijke rol. Het plangebied is gevarieerd en heeft verschillende kwaliteiten. De Gaasperdammerweg loopt door de stedelijke bebouwing van Amsterdam Zuidoost. Bij het Gein en in de Vechtstreek gaat het om een waardevol landschap, bij het Naardermeer en het IJmeer om bijzondere natuur.

Daardoor is dit een ingewikkeld vraagstuk.

De alternatieven moeten het volgende (kunnen) doen:

1. Ze moeten het huidige en toekomstige wegverkeer tussen Schiphol, Amsterdam en Almere opvangen. Dit met oog voor de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het noordelijk deel van de Randstad (de Noordvleugel).
2. Ze moeten het functioneren van het wegennetwerk als geheel verbeteren, en de (verwachte) fileproblemen aanpakken.

Dit zijn de doelstellingen van het project.

In de Planstudie gaat het om de volgende snelwegen:

- de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Watergraafsmeer
- de A2 tussen de knooppunten Holendrecht en Amstel
- de A6 tussen knooppunt Muiderberg en de aansluiting Almere-Buiten Oost
- de A9 tussen de knooppunten Diemen, Holendrecht en Badhoevedorp
- de A10 Oost tussen de knooppunten Amstel en Watergraafsmeer

Daarnaast gaat de Planstudie over een mogelijke nieuwe verbinding (A6-A9) tussen de knooppunten Holendrecht en Muiderberg. Zie figuur 1.



Figuur 1 Plangebied en centraal deel

Veel oplossingen (en varianten) zijn mogelijk; het kabinet kiest vóór de zomer van 2006

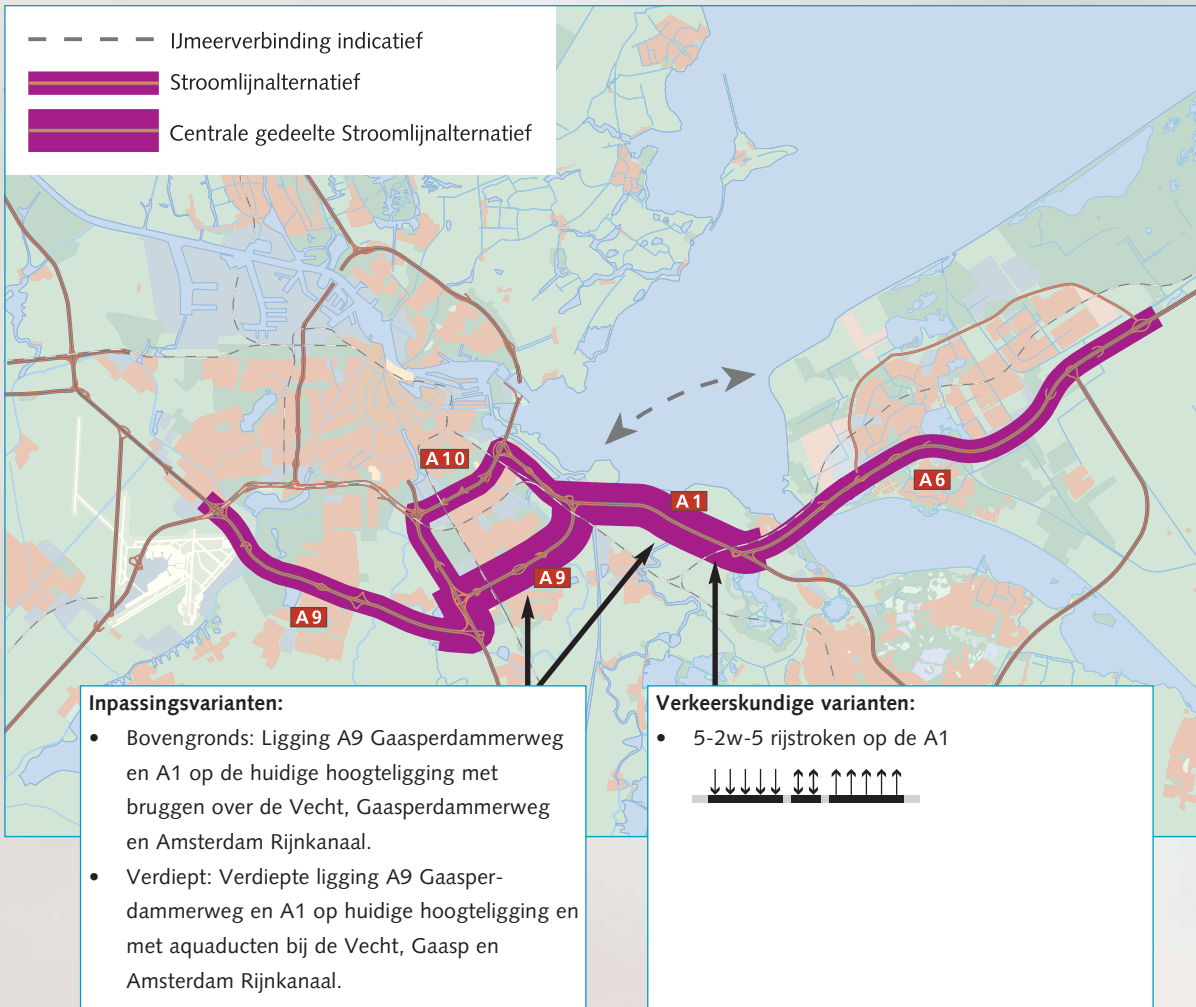
De Planstudie gaat over een groot aantal wegen. Er zijn dus in principe veel oplossingen mogelijk. Dit geldt vooral voor het gebied tussen de knooppunten Muiderberg en Holendrecht. Hier speelt de meest ingrijpende keuze: verbreding van de bestaande wegen, of aanleg van een nieuwe snelweg. Voor elk van deze oplossingen zijn vervolgens weer varianten mogelijk. Bijvoorbeeld in het aantal rijstroken. Of in de hoogteligging en inpassing van de weg. Om de afweging tussen de verschillende opties goed mogelijk te maken, is de Alternatieven- en Variantennota (kortweg: AV-nota) opgesteld. Vóór de zomer van 2006 wil het kabinet een keuze maken. Daarbij weegt het de verschillende alternatieven en varianten af. De uiteindelijke keuze wordt voorgelegd aan de Tweede Kamer. De Planstudie staat daarbij niet op zichzelf. Het kabinet kijkt ook naar de samenhang met andere besluiten over de Noordvleugel van de Randstad, zoals woningbouw, natuur en recreatie, de groei van Almere, en projecten als de Zuidas, de Zuiderzeelijn en Schiphol. De afstemming tussen al deze projecten gebeurt binnen het Programma Noordvleugel.

3 OPLOSSINGEN EN ALTERNATIEVEN IN BEELD

Om de verkeersproblemen in de regio op te lossen, kan de infrastructuur worden uitgebreid. Er is onderzoek gedaan naar twee opties: het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief.

Het Stroomlijnalternatief:

de bestaande snelwegen A9, A1, A10 Oost en A6 worden verbreed. De doorstroming op de knooppunten wordt verbeterd. De A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Diemen krijgt twaalf rijstroken. De A9 Gaasperdammerweg krijgt acht of negen rijstroken. Zie figuur 2.



.....
Figuur 2 Stroomlijnalternatief

Varianten binnen het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief

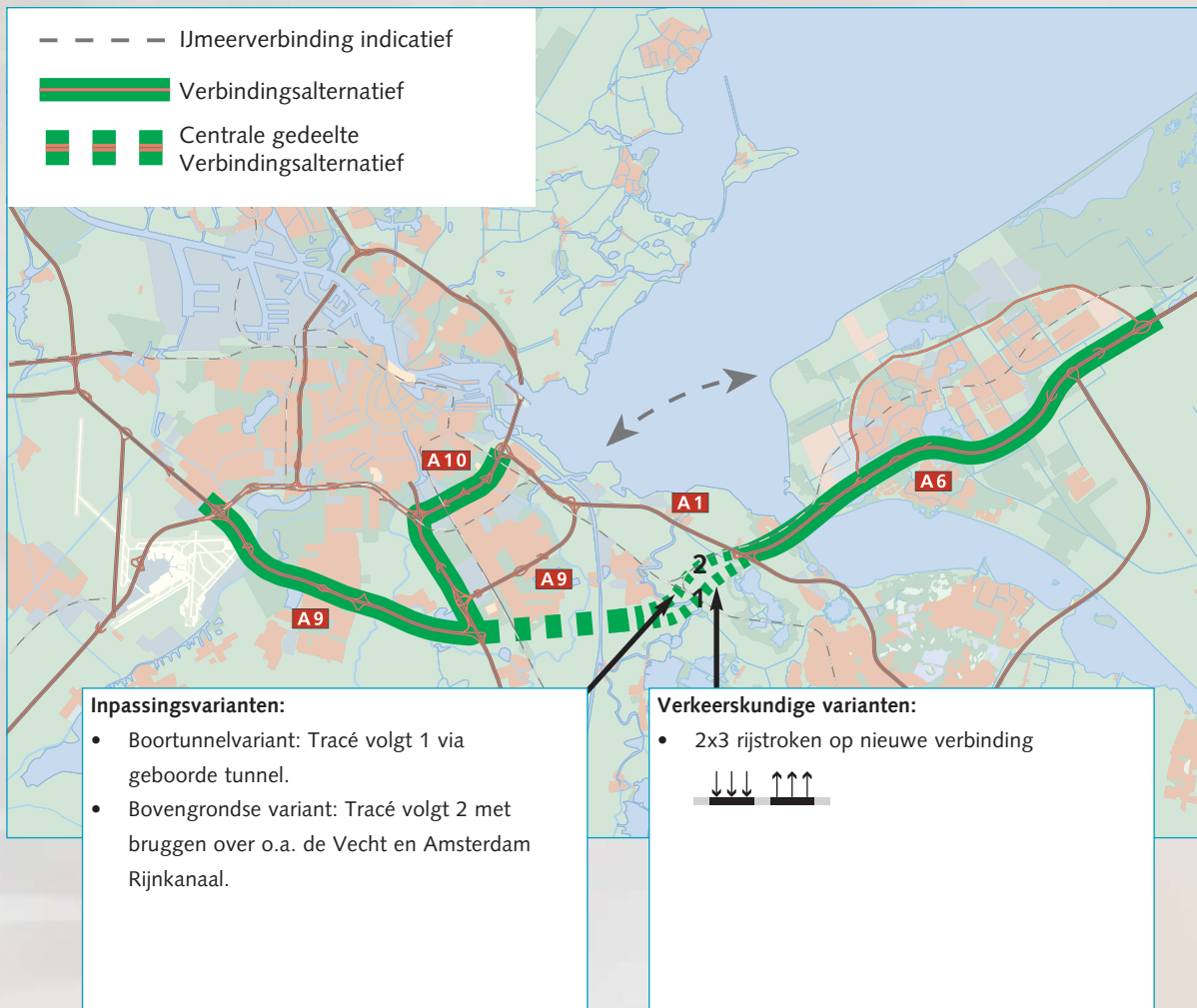
Voor beide alternatieven zijn verschillende varianten bedacht en uitgewerkt. Zo zijn er varianten met meer of minder rijstroken. Ook de inpassing van de weg kan verschillen: bovengronds, verdiept, of ondergronds. Waar de weg het water kruist, zijn bruggen of viaducten mogelijk. Om de varianten goed te kunnen vergelijken, zijn er voor elk alternatief twee naast elkaar gelegd. Dit zijn de basisvarianten. Binnen beide alternatieven zijn de basisvarianten verkeerskundig identiek. Ze verschillen in inpassingsmaatregelen, en daardoor in realisatiekosten en milieueffecten.

De beschrijving is toegespitst op het centrale deel van het plangebied. Zowel het Stroomlijnalternatief als het Verbindingsalternatief behelst ook de uitbreiding van de wegdelen buiten het centrale deel van het plangebied, zoals de A6 in Almere (inclusief een tweede Hollandse brug), de A9 langs Ouderkerk aan de Amstel en Amstelveen, de A10 Oost en de A1 bij Diemen. Het aantal rijstroken op deze wegvakken is aangegeven op kaarten in de AV-nota.

Het Verbindingsalternatief:

er komt een nieuwe snelweg (de A6-A9-verbinding, met zes of vier rijstroken) tussen (en aansluitend op) de knooppunten Muiderberg en Holendrecht. Buiten dit centrale deel worden de bestaande snelwegen verbreed. Op de A1 en A9 Gaasperdammerweg komen géén maatregelen.

Zie figuur 3.



.....
Figuur 3 Verbindingsalternatief

Basisvarianten voor het Stroomlijnalternatief

De basisvarianten voor het Stroomlijnalternatief zijn: bovengronds en verdiept.

De A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Diemen krijgt in beide basisvarianten twaalf rijstroken: vijf rijstroken richting Amsterdam, vijf rijstroken vanuit Amsterdam, plus twee wisselstroken. De wisselstroken zijn in de ochtendspits geopend voor verkeer naar Amsterdam, in de avondspits voor verkeer in omgekeerde richting.

De A1 wordt in zuidelijke richting verlegd. De A1 kruist de Vecht met een brug (in de bovengrondse variant) of een aquaduct (in de verdiepte variant). Ook voor de kruising met het Amsterdam-Rijnkanaal is er een brug- en aquaductvariant. De bestaande brug blijft in gebruik. De visualisatie (figuur 4) laat zien hoe het aquaduct bij Muiden in de verdiepte ligging er uit zou kunnen zien¹.



.....
Figuur 4 Huidige situatie (links) en visualisatie aquaduct (rechts) bij Muiden

De A9 door Amsterdam Zuidoost krijgt twee maal drie rijstroken en (aansluitend aan de wisselstrook op de A1) een wisselbaan van twee rijstroken. In de bovengrondse basisvariant blijft de A9 op de huidige hoogte liggen. In de verdiepte basisvariant ligt de weg in een verdiepte open bak. Zie figuur 5.



.....
Figuur 5 Huidige situatie (boven) en visualisatie verdiepte ligging (onder) A9 Gaasperdammerweg

¹ De visualisaties zijn indicatief; de uiteindelijke situatie kan er anders uitzien. In de volgende fasen van het project worden de vormgeving en inpassing van de weg verder uitgewerkt.

Basisvarianten Verbindingsalternatief

De basisvarianten voor het Verbindingsalternatief zijn: bovengronds en boortunnel.

De nieuwe verbinding A6-A9 krijgt in beide varianten twee keer drie rijstroken.

De bovengrondse variant krijgt bruggen over het spoor Amsterdam-Amersfoort, de N236, de Vecht, het Amsterdam-Rijnkanaal en het Gein. Tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en knooppunt Muiderberg ligt de weg op palen van ongeveer 10 meter hoog. Vanaf knooppunt Muiderberg loopt de weg eerst even naar het westen. Zo is er een maximale bundeling met de spoorlijn (de Gooiboog) en wordt de afstand tot natuurgebied het Naardermeer zo groot mogelijk. De weg loopt daarna parallel aan de Gooiboog in zuidwestelijke richting. Hij kruist de spoorlijn, de Vecht en de N236. Na de kruising met de Vecht buigt het tracé af naar het westen, waarna het ten zuiden van Weesp door de Aetsveldsche Polder en de Broekzijdsche Polder recht op knooppunt Holendrecht af gaat. Figuur 6 toont een impressie van de variant nabij Weesp.



.....
Figuur 6 Huidige situatie (links) en visualisatie bovengrondse verbinding A6/A9 (rechts)

In **de boortunnelvariant** daalt de weg direct ten zuiden van knooppunt Muiderberg de Nieuwe Keverdijkse Polder in. Figuur 7 laat een impressie van dit punt zien. Na circa 1,5 kilometer ligt de weg 30 meter onder het maaiveld. De ondergrondse weg kruist de Vecht, het Amsterdam-Rijnkanaal en Gein op 30 meter diepte. Daarna stijgt hij weer. In de Broekzijdsche Polder komt het tracé boven de grond, waarna de weg stijgt tot knooppunt Holendrecht. De geboorde tunnel is bovengronds zichtbaar door vier gebouwen. Daarin komen de ventilatieschachten en nooduitgangen uit.



.....
Figuur 7 Huidige situatie (links) en visualisatie tunneltoerit verbinding A6/A9 (rechts)

Andere alternatieven

Er zijn ook andere alternatieven onderzocht in de Planstudie. Dit zijn het Nulalternatief, het Nulplusalternatief, en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief.

Nulalternatief

Het Nulalternatief gaat ervanuit dat eerdere besluiten over de infrastructuur in de regio worden uitgevoerd. Dat zijn - onder meer - de Tweede Coentunnel en de verbreding van de A2 Amsterdam-Utrecht. Dit gebeurt samen met maatregelen om een betere benutting van de weg te bevorderen en het openbaar vervoer te stimuleren. Verder komt er geen nieuwe infrastructuur bij. Het Nulalternatief is dus de autonome ontwikkeling tot het jaar 2020, zonder dat er iets extra's gebeurt. Het is het alternatief waartegen de effecten van andere alternatieven kunnen worden afgezet.

Nulplusalternatief

Het Nulplusalternatief is bestudeerd naar aanleiding van inspraakreacties. Het komt overeen met het Nulalternatief, maar gaat ook uit van een vorm van 'anders betalen voor mobiliteit'. Dat wil zeggen: de automobilist betaalt voor het autorijden, al naar gelang gebruik, tijd en plaats. Inmiddels heeft de Tweede Kamer de Nota Mobiliteit vastgesteld. Daarin staat dat 'anders betalen voor mobiliteit' pas doorgaat zodra duidelijk is hoe het technisch mogelijk is. Het beprijzen van het autoverkeer is een aanvulling op vergroting van de wegcapaciteit en verbetering van het openbaar vervoer. De Planstudie brengt de effecten van het Nulplusalternatief in beeld. Zo kunnen deze worden meegewogen bij de besluitvorming. Een besluit over de uiteindelijke vorm van 'betalen voor mobiliteit' valt op landelijk niveau, en niet binnen de Planstudie.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

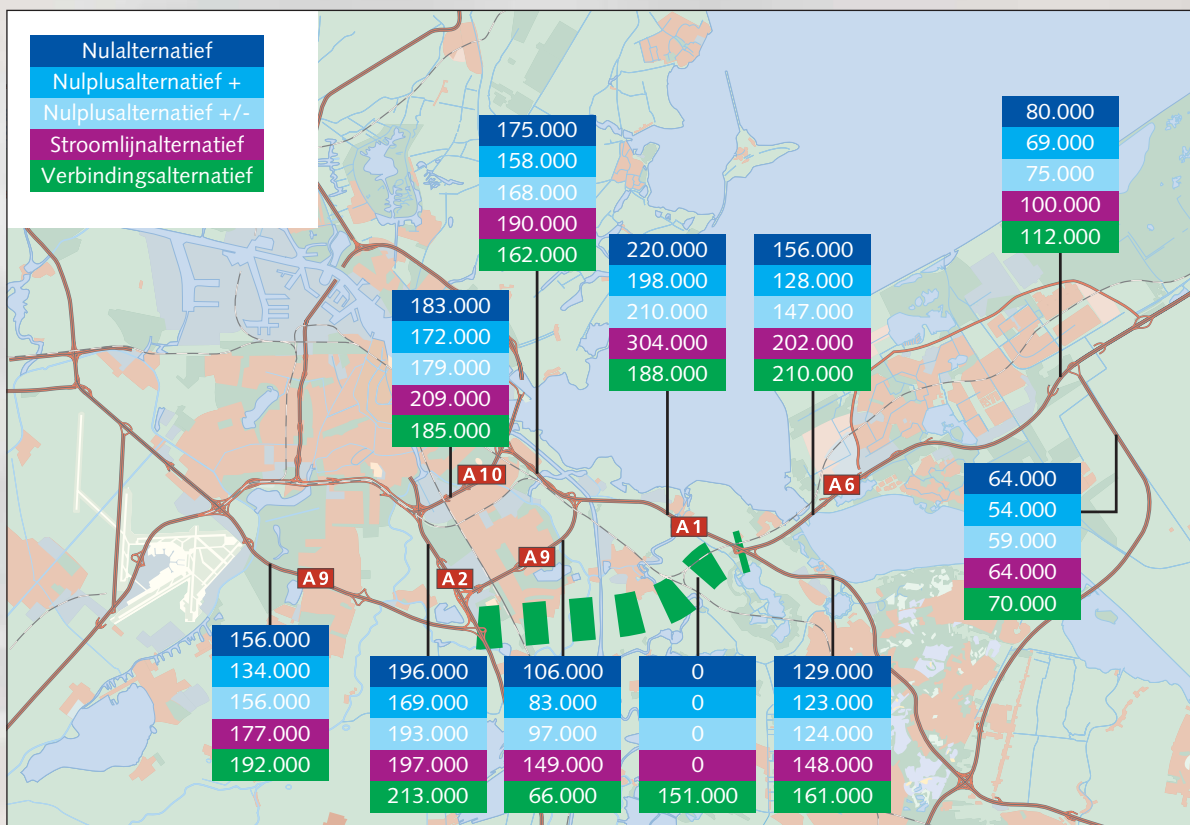
Het MMA verdient de voorkeur vanuit milieuoogpunt. Het is de meest milieuvriendelijke variant, zowel in het Stroomlijn- als het Verbindingsalternatief. Binnen het Stroomlijnalternatief is dit de verdiepte variant. Binnen het Verbindingsalternatief is het een boortunnel. Deze meest milieuvriendelijke variant wordt verlengd en begint aan de noordzijde van knooppunt Muiderberg. Een tunnelmond nabij het Naardermeer wordt hiermee voorkomen. In de AV-nota is aangegeven welke (aanvullende) milieuvriendelijke maatregelen onderdeel kunnen zijn van een MMA. Het MMA wordt later verder uitgewerkt en geanalyseerd.

4 DE EFFECTEN VAN DE ALTERNATIEVEN

Alle alternatieven (en hun varianten) hebben effecten op de omgeving. In de Planstudie zijn deze effecten onder de loep genomen. Daarbij is gekeken naar drie thema's: verkeer en vervoer, milieu, en kosten en baten. Binnen elk thema zijn weer verschillende aspecten. En elk aspect is weer opgebouwd uit één of meer criteria. De effecten zijn niet beschreven ten opzichte van de situatie nu, maar ten opzichte van het Nulalternatief.

In de AV-nota en studierapporten zijn de effecten uitvoerig beschreven. Deze brochure gaat kort in op de effecten voor verschillende groepen: bewoners van plaatsen langs de weg, automobilisten, recreanten, de landbouw en de natuur (het Naardermeer).

Tussen de effecten bestaan verschillen. Die worden deels veroorzaakt door de verschillen tussen het aantal auto's dat per dag van de weg gebruik maakt (de verkeersintensiteit). Niet in elk alternatief is die intensiteit even groot. Figuur 8 laat de intensiteiten op de meest relevante wegvakken in de verschillende alternatieven zien.



Figuur 8 Verschillen in verkeersintensiteiten

Figuur 8 laat per alternatief en per weg zien hoeveel auto's er dagelijks in het jaar 2020 zullen rijden. Voorbeeld: zonder maatregelen (het Nulalternatief) rijden er in 2020 op de A1 bij Muiden (middenin de figuur) in 2020 220.000 auto's per dag. Bij prijsmaatregelen (het Nulplusalternatief, met een tarief van circa 5 euro per dag voor een heen- en terugrit in de spits tussen Almere en Amsterdam) worden dat er 198.000. Dat is een afname met 10 procent. Een lager tarief (zo'n 2,50 euro per dag) leidt tot 210.000 auto's. Duidelijk is te zien dat de wegverbreding (het Stroomlijnalternatief) tot méér verkeer leidt. Er gaan dan ruim 300.000 auto's per dag langs Muiden. In het Verbindingsalternatief zijn dit er veel minder: 188.000. Daar staat tegenover dat er elke dag 151.000 auto's over de nieuwe weg zullen rijden.

A. Effecten voor de automobilist

De automobilist heeft in alle drie alternatieven minder last van files. De bereikbaarheid wordt beter. Het aantal uren dat alle automobilisten gezamenlijk in de file staan, neemt in het Nulplusalternatief het meeste af.

Het Verbindingsalternatief levert de automobilist reistijdwinst op: de nieuwe weg verkort de afstand en reistijd voor een groot aantal bestemmingen. De winst op de route Almere-Amsterdam is in het Verbindingsalternatief zeven minuten; voor Almere-Schiphol is dit twaalf minuten (in de ochtendspits). In het Stroomlijnalternatief is de winst enkele minuten minder.

De betrouwbaarheid van het netwerk is in het Verbindingsalternatief groter. Als op één van de routes door een ongeval een stremming ontstaat, is een andere route beschikbaar.

Zowel in het Verbindings- als het Stroomlijnalternatief kunnen meer automobilisten gebruik maken van de weg. Het aantal kilometers dat alle automobilisten opgeteld rijden, neemt met 2 tot 3 miljoen kilometer per dag toe. Het Nulplusalternatief biedt geen extra wegcapaciteit. Een deel van de automobilisten zal - vanwege de hogere kosten per gereden kilometer - de reis niet maken, op een ander tijdstip maken, of een bestemming dichterbij huis kiezen. Het aantal verreden kilometers neemt in dit alternatief dan ook af.

B. Effecten voor de inwoners van Muiden en omgeving

De inwoners van Muiden en omgeving ondervinden in het Nulalternatief (220.000 auto's per dag) net als nu geluidhinder als gevolg van het verkeer.

In het Stroomlijnalternatief zullen meer dan 300.000 auto's gebruik maken van de A1 langs Muiden. Door de verlegging van de A1 naar het zuiden is de afstand van de weg tot de woningen groter. Dit heeft gunstige effecten voor met name de geluidhinder, en ook positieve landschappelijke effecten (vooral door het aquaduct in de verdiepte variant).

Het Nulplusalternatief en het Verbindingsalternatief leiden tot minder verkeer op de A1 (198.000 resp. 188.000 auto's per dag) en daardoor tot minder geluidhinder en luchtverontreiniging in Muiden. De landschappelijke voordelen van het Stroomlijnalternatief treden hier niet op. De bestaande weg blijft immers liggen.

C. Effecten voor de inwoners van Amsterdam Zuidoost

Ook inwoners van Amsterdam Zuidoost hebben in het Nulalternatief (106.000 auto's per dag) last van het verkeer (geluid, luchtverontreiniging). De aanwezigheid van de weg vormt voor hen ook een barrière binnen het stadsdeel.

In het Stroomlijnalternatief maken ongeveer 150.000 auto's gebruik van de Gaasperdammerweg. De toename van geluidhinder door de extra auto's wordt gecompenseerd door extra stil asfalt en geluidschermen. De verdiepte basisvariant leidt door de lagere ligging tot een afname van de geluidbelasting en tot nieuwe mogelijkheden om de barrièrewerking van de weg te beperken.

Het Nulplusalternatief en het Verbindingsalternatief (respectievelijk 83.000 en 66.000 auto's per dag) leiden door de lagere verkeersintensiteiten (in vergelijking met het Nulalternatief en het Stroomlijnalternatief) tot minder geluidhinder en luchtverontreiniging in Amsterdam Zuidoost.

D. Effecten voor de inwoners van Weesp en de Vechtstreek

Inwoners van Weesp, Nigtevecht en de Vechtstreek wonen nu op relatief grotere afstand van de rijkswegen. De spoorlijn Amsterdam-Hilversum en (op iets grotere afstand) de A1 zorgen wel voor geluidhinder in dit gebied.

In het Stroomlijnalternatief, het Nulplusalternatief en in de tunnelvariant van het Verbindingsalternatief blijft deze situatie gehandhaafd. Deze alternatieven leiden niet tot effecten.

In de bovengrondse variant van het Verbindingsalternatief wordt de hinder groter, als gevolg van de nieuwe weg met de 150.000 auto's per dag. Ook heeft deze variant grote effecten op het waardevolle landschap en de recreatieve waarde van het gebied.

E. Effecten voor de inwoners van Abcoude

Abcoude heeft in het Nulalternatief geluidhinder vanaf de A2. Het dorp heeft nu een vrije 'uitloop' naar het groengebied in noordelijke, oostelijke en zuidelijke richting.

In het Nulplusalternatief en het Stroomlijnalternatief verandert er voor Abcoude niets. In het Verbindingsalternatief (ook in de tunnelvariant) wordt het recreatiegebied en golfbaan De Hoge Dijk aan de noordzijde van Abcoude doorsneden. Het buitengebied aan de noord- en oostkant van het dorp zal meer geluidhinder ondervinden, vooral in de bovengrondse variant.

F. Effecten voor de inwoners van Diemen

Diemen wordt doorsneden door de A1 tussen de knooppunten Diemen en Watergraafsmeer. In het Nulalternatief (175.000 auto's per dag) leidt dit tot geluidhinder en luchtverontreiniging.

In het Stroomlijnalternatief wordt de weg uitgebreid met een rijstrook in beide rijrichtingen. Het aantal auto's neemt toe tot 190.000 per dag. In het Nulplus- en het Verbindingsalternatief vindt geen uitbreiding plaats van de A1 langs Diemen. Het gebruik van de weg neemt in deze alternatieven iets af, tot 162.000 respectievelijk 158.000 auto's per dag. In de volgende fase van de studie (fase 2) worden de effecten van het gekozen alternatief nader onderzocht.

G. Effecten voor de inwoners van Amstelveen en Ouderkerk aan de Amstel

Er zijn verschillende varianten voor de verbreding van de A9 door Amstelveen. In het Nulplusalternatief neemt het aantal auto's op deze route af (van 156.000 naar 134.000 auto's per dag) en is geen verbreding van de A9 opgenomen.

In het Stroomlijn- en Verbindingsalternatief wordt het drukker op de A9, het meest in het Verbindingsalternatief. De effecten op bijvoorbeeld geluidhinder en luchtverontreiniging worden in de volgende fase onderzocht, in combinatie met maatregelen zoals stiller asfalt en geluidschermen. De A2 langs Ouderkerk aan de Amstel wordt in het Verbindingsalternatief uitgebreid met een extra rijstrook aan beide zijden van de weg. In het Stroomlijnalternatief wordt de wisselbaan van de A9 Gaasperdammerweg doorgezet langs het knooppunt Holendrecht naar de A9 richting Amstelveen. De Ouderkerkerplas wordt in beide alternatieven niet aangetast.



.....
Geluidschermen bij Amstelveen

H. Effecten voor de inwoners van Almere

Er zijn verschillende varianten voor de verbreding van de A6 door/langs Almere. Iedere variant gaat uit van de aanleg van een tweede Hollandse brug aan de zuidkant van de huidige brug.

In beide alternatieven wordt het drukker op de A6, het meest in het Verbindingsalternatief. De effecten van de mogelijke varianten worden in de volgende fase uitgewerkt.

I. Effecten voor het Naardermeer

Het Naardermeer is een belangrijk beschermd natuurgebied. Vanwege die beschermde status is aantasting door ruimtebeslag (nieuwbouw) of toename van geluidhinder niet toegestaan. Daarnaast mogen er geen effecten zijn op het grondwatersysteem. Veel van de ecologische waarden van het gebied hangen daar namelijk mee samen.

Geén van de varianten legt beslag op de ruimte van het Naardermeer zelf. De varianten van het Stroomlijn- én het Verbindingsalternatief leiden zonder nadere maatregelen echter wel tot een lichte toename van de geluidbelasting in het gebied. Door tweelaags ZOAB (een zeer stille asfaltsoort) toe te passen op en rond knooppunt Muiderberg, is die toename te voorkomen.

Uit onderzoek blijkt dat geen van de varianten leidt tot effecten op het grondwater. De aanleg van de boortunnelvariant van het Verbindingsalternatief leidt ook niet tot ongewenste effecten op het grondwater.

Het Stroomlijnalternatief maakt een aanpassing van het afwateringskanaal van het Naardermeer naar de Vecht noodzakelijk. Dit kanaal moet iets naar het zuiden worden verlegd.

Het Verbindingsalternatief leidt in beide basisvarianten tot een doorsnijding van de Nieuwe Keverdijkse Polder. Dit is landschappelijk en recreatief een negatief effect. De doorsnijding is te voorkomen door de geboorde tunnel te laten doorlopen tot aan de noordzijde van knooppunt Muiderberg. Dit is uitgewerkt in een variant met een langere boortunnel.



.....
Uitwateringskanaal Naardermeer

J. Effecten voor de recreatie

De Vechtstreek en het gebied rond de Gein zijn belangrijk als recreatiegebied. Fietsers, wandelaars en pleziervaarders genieten volop van de Vecht en zijn oevers.

Het Stroomlijnalternatief heeft vrijwel geen effecten op de recreatieve waarde van het gebied. In de verdiepte ligging wordt de situatie voor de recreatievaart beter, dankzij het aquaduct onder de Vecht bij Muiden.

Het Nulplusalternatief heeft geen negatieve effecten, maar leidt ook niet tot een verbetering voor de recreatievaart op de Vecht.

Het Verbindingsalternatief leidt bovengronds tot grote effecten op de recreatieve waarde. Dit komt door geluidhinder, barrièrewerking en aantasting van het landschap. Bij de tunnelvariant blijven de effecten voor de recreatie beperkt tot de Nieuwe Keverdijkse Polder (zie I. Naardermeer) en De Hoge Dijk (zie E. Abcoude).

K. Effecten voor de landbouw

Door het Stroomlijnalternatief, in combinatie met andere plannen (woningbouw, natuurontwikkeling), is er in de Bloemendalerpolder minder ruimte voor landbouw. De landbouw in de Nieuwe Keverdijkse, Aetschveldse en Broeksche polders wordt niet aangetast.

Dat gebeurt wel in de bovengrondse variant van het Verbindingsalternatief, als gevolg van ruimtebeslag en versnippering van kavels. In de tunnelvariant is het ruimtebeslag minder groot. Er is dan wel sprake van versnippering bij de tunnelmonden.

L. Kosten

De kosten van aanleg van alle varianten zijn berekend. Een overzicht van de investeringskosten van de basisvarianten (en van het Nulplusalternatief) staat in tabel 1.

	Nulplus ²	Stroomlijn 5-2w-5		Verbinding 3-3	
		Bovengronds	Verdiept	Bovengronds	Boortunnel
Kosten					
Investering³	94	3.302	4.115	3.218	4.943

Tabel 1 Overzicht van de investeringskosten (Prijspeil 2005 in miljoenen euro's)

EVALUATIE VAN DE UITKOMSTEN: EEN GEVARIEERD BEELD

Voldoen de varianten aan de primaire doelstellingen van het project?

Zowel het Stroomlijn- als het Verbindingsalternatief komt tegemoet aan de projectdoelstellingen, te weten het opvangen van het wegverkeer en het verbeteren van de bereikbaarheid. De bijdrage van het Verbindingsalternatief aan beide doelstellingen is het grootst. Dit komt vooral omdat de nieuwe verbinding de betrouwbaarheid van het netwerk vergroot en door de kortere reistijd voor een deel van het verkeer. Het Nulplusalternatief biedt geen extra capaciteit en draagt daardoor niet bij aan de doelstelling om (de groei van) het verkeer mogelijk te maken. Door de afname van het verkeer als gevolg van de heffingen leidt het Nulplusalternatief tot een verbetering van de bereikbaarheid. Een combinatie van bouwen en beprijzen komt tegemoet aan beide doelstellingen.

Vergelijking

Onderstaande tabel toont de basisvarianten ten opzichte van elkaar, steeds bekeken per thema (Kosten, Baten, Saldo kosten en baten, milieu). Daarbij staat '1' voor de meest geschikte en '4' voor de minst geschikte variant voor het aspect. In tabel 2 is het Nulplusalternatief niet opgenomen. Daardoor is de vergelijking tussen de vier stroomlijn- en verbindingvarianten beter mogelijk.

	1	2	3	4
Kosten	Verbinding bovengronds Stroomlijn bovengronds		Stroomlijn verdiept	Verbinding boortunnel
Baten (verkeer en vervoer)	Verbinding bovengronds en boortunnel		Stroomlijn bovengronds en verdiept	
Saldo kosten en baten, exclusief milieueffecten	Verbinding bovengronds	Stroomlijn bovengronds	Verbinding boortunnel	Stroomlijn verdiept
Milieu	Verbinding boortunnel Stroomlijn verdiept		Stroomlijn bovengronds	Verbinding bovengronds

Tabel 2

Volgorde basisvarianten per aspect

Naarmate de investeringen in inpassingsmaatregelen hoger zijn, worden de (negatieve) milieueffecten over het geheel genomen kleiner. Dat blijkt duidelijk uit de tabel.

² De kosten voor het Nulplusalternatief zijn bepaald op basis van de kosten van landelijke invoering van beprijzen. Van de landelijke kosten is 2,5% toegerekend aan het studiegebied.

³ Voorcalculatorische integrale kostprijzen, dat wil zeggen inclusief plankosten, inclusief BTW en exclusief kosten voor beheer en onderhoud.

5 HOE VERDER?

Consultatieronde

Alle alternatieven en varianten zijn behandeld in de Alternatieven- en Variantennota. Deze nota wordt van 16 januari tot 26 februari 2006 voorgelegd in een consultatieronde aan verschillende partijen. Dat zijn de overheden binnen de Noordvleugel (provincies, gemeenten en waterschappen), de (wettelijke) adviseurs (bijvoorbeeld de Commissie voor de Milieueffectrapportage), belangenorganisaties, bewoners, weggebruikers, bedrijven en recreanten.

Het inventariseren van de meningen van burgers gebeurt op verschillende manieren.

- Consultatiebijeenkomsten
Van eind januari tot medio februari organiseert Rijkswaterstaat bijeenkomsten op verschillende plaatsen in het studiegebied. Kijk op de website www.schiphol-amsterdam-almere.nl voor de laatste gegevens over de data, de aanvangstijd en de locaties.
- Opinieonderzoek
In januari ontvangt een deel van de inwoners, weggebruikers en bedrijven in het plangebied een enquête. Daarin wordt onderzocht hoe zij aankijken tegen de mogelijke oplossingen.
- Enquête website
Op de website www.schiphol-amsterdam-almere.nl staat een enquête. Daarin kunnen bezoekers hun mening geven over de problemen en de mogelijke oplossingen.

De meningen en standpunten over het onderzoek en het uiteindelijk te kiezen alternatief worden opgenomen in een afzonderlijk document. Op basis van dit document en de inhoudelijke informatie kiest het kabinet in 2006 voor één van de alternatieven.

Vervolg

Het gekozen alternatief wordt daarna verder uitgewerkt. De studieresultaten komen in de zogenoemde Trajectnota/MER. Deze is in de loop van 2007 gereed. Na de inspraak nemen de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM een standpunt in. Deze variant wordt daarna uitgewerkt in een Tracébesluit. In figuur 9 vindt u de complete procedure.

Meer informatie

Deze publieksversie van de Alternatieven- en Variantennota geeft een overzicht op hoofdlijnen. Meer informatie vindt u in de AV-nota zelf en in de onderliggende deelstudies. Deze zijn te downloaden van de projectwebsite www.schiphol-amsterdam-almere.nl. Indien u met medewerkers van Rijkswaterstaat over de studie of de alternatieven wilt spreken of de studies wilt inzien, kunt u ook terecht in het Informatiecentrum, Burgemeester De Raadsingel 15a, Muiden (openingstijden: zie de website). Of bel met de landelijke informatielijn van Rijkswaterstaat (0800) 8002.



.....
Consultatie in de regio

Fase	Activiteiten	Planning
Verkenning		februari 2004
Planstudie		
Startnotitie	inspraak en advies richtlijnen	jan. 2005 mei 2005
Trajectnota/MER 1e fase	alternatieven- en variantennota consultatieronde selectie alternatieven	januari 2006 jan./feb. 2006 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 9 Procedure

Colofon

Dit is de publieksbrochure bij de Alternatieven- en Variantennota (kortweg: AV-nota) uit de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Aan deze publieksbrochure kunt u geen rechten ontleen. De volledige onderzoeksrapporten kunt u downloaden van de website www.schiphol-amsterdam-almere.nl.

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: Januari 2006

Eindredactie: Rijkswaterstaat
 Lucas Teksten

Vormgeving: Grontmij Nederland bv

Afbeeldingen: HR Visuals, BouwVisie bv, Vista,
 Grontmij Nederland bv

Plattegronden: Carto Studio Amsterdam

Druk: Print Factory Langedijk

