

Onderwerp:

Alternatieven- en Variantennota Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere

Samenvatting

Met de Alternatieven- en Variantennota (AV-nota) wordt de eerste fase van de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere afgerond. De AV-nota (bijlage ter visie) is de samenvatting van de inhoud van achterliggende verkeersanalyses, onderzoek naar milieueffecten en kosten en baten. Op basis van de AV-nota zal het rijk deze zomer in het kader van het Noordvleugelprogramma een keuze maken tussen de in de AV-nota onderzochte alternatieven. Het rijk wil in een consultatieronde de meningen horen van alle belanghebbenden over de AV-nota. Op verzoek van de regionale overheden wordt deze consultatieronde afgerond voor de komende raadsverkiezingen in maart. Iedereen kan zijn mening over de alternatieven geven tot 25 februari a.s.

In de Noordvleugel wordt momenteel een gemeenschappelijke reactie van regionale overheden voorbereid. In eerdere stadia van de Planstudie is ook steeds gemeenschappelijk gereageerd omdat een dergelijke reactie de grootst mogelijke beïnvloedingskansen heeft op het rijk en daarmee op een goede voortgang van het project. Zodra deze reactie beschikbaar is, zullen wij u zo spoedig mogelijk informeren.

In 2003 heeft een brede regionale coalitie van regionale overheden, waaronder Flevoland, natuur- en milieuorganisaties en bedrijfsleven (dus zonder de verantwoordelijke rijksoverheid) gekozen voor verbreding van de bestaande rijkswegen A6-A1-A9 in het Manifest "De Uitweg". Voor sommige van de Uitwegpartijen, waaronder Flevoland, was de directe A6-A9 (tegenwoordig Verbindingsalternatief geheten) de 'terugvaloptie'. Wij hebben dit manifest mede ondertekend vanuit het oogpunt dat één regionaal standpunt de beste kansen bood op een snelle realisatie van de vereiste wegbreedingsuitbreiding. Het Uitwegproces heeft er mede toe geleid dat het rijk de Planstudie in 2005 heeft gestart. De keuze van het rijk om in de Planstudie zowel stroomlijnalternatieven (zoals de Uitwegvariant) als verbindingsalternatieven (directe A6-A9) te onderzoeken is begrijpelijk. Bovendien werd hiermee voldaan aan de wens van Provinciale Staten van Flevoland om de ondertunnelde A6-A9 op de politieke agenda te houden. In de Noordvleugelreactie op de startnotitie van de Planstudie hebben wij expliciet laten opnemen dat voor Flevoland de "gelijkwaardigheid van Stroomlijnvariant en A6/A9-variant in deze fase van de planstudie voorop staat" (GS-besluit d.d. 01-03-2005, WVV/05.040211/L). Dit leggen wij zo uit dat op basis van beschikbare (nieuwe) informatie uit de Planstudie, Flevoland (opnieuw) positie zal kunnen kiezen.

Om een bijdrage te leveren aan een op te stellen gemeenschappelijk Noordvleugelstandpunt hebben wij de volgende argumenten in onze overweging betrokken:

1. Uit de AV-nota blijkt dat zonder infrastructurele wegbreedingen (Nulalternatief) de bereikbaarheid op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere sterkt verslechtert.
2. Het Nulplusalternatief, waarin geen sprake is van wegbreedingen maar alleen van wegbeprijzing (met een hoge congestietoeslag op een basiskilometerprijs), draagt niet bij aan de mobiliteitsdoelstelling om (de groei van) het verkeer te faciliteren. Er is sprake van een sterke afname van mobiliteit. Hierdoor neemt overigens de bereikbaarheid (minder files) wel

Registratienummer:
CWE06.010Presidium
24 januari 2006
Commissie
Werkd.d.
16 februari 2006Agendapunt:
7.c.2Datum
24 januari 2006Steller
F.J. HasselaarAfdeling/Bureau
BVV/WVV

toe. Omdat ook in de kosten-batenanalyse dit alternatief het beste scoort (door relatief beperkte investeringskosten), is dit aanleiding voor sommige maatschappelijke groeperingen en ambtenaren bij het rijk om te pleiten voor dit alternatief. De Noordvleugel wijst dit alternatief af omdat het de economische ontwikkeling afremt .

3. Zowel Stroomlijnalternatief als Verbindingsalternatief voldoen aan de doelstellingen om mobiliteit en bereikbaarheid te verbeteren. Het Verbindingsalternatief voldoet verkeerskundig iets beter.
4. Een hogere groei van Almere (of doorgroei tot 2030) is niet wezenlijk van invloed op de keuze tussen beide alternatieven: het verkeer wordt in beide alternatieven goed afgewikkeld, hoewel de verbeterde bereikbaarheid in alle alternatieven minder groot zal zijn (door toenemende verkeersdruk in 2030).
5. Ook de aanleg van een IJmeerweg als onderdeel van een IJmeerverbinding is niet van invloed op de keuze tussen beide alternatieven. Ten opzichte van de grote verkeersstromen op de A6, A1, A9 heeft de regionale IJmeerweg een aanvullende rol; het kan nooit een alternatief vormen voor Stroomlijn- of Verbindingsalternatief.
6. Het voordeel van Verbindingsalternatief is de robuustheid van het wegennetwerk omdat een nieuwe (kortere) schakel wordt toegevoegd. Hierdoor verspreidt het verkeer zich over de twee routes tussen Almere en Amsterdam-Schiphol. Hierdoor ontstaan de minste geluids- en luchtkwaliteitsproblemen (spreiding) en de meeste baten voor individuele automobilisten (lagere autokosten door kortere afstand).
7. Het nadeel van het Verbindingsalternatief is de aantasting van natuur en landschap (Groene Hart en Stelling van Amsterdam).
8. De zogenaamde "Verdiepte Stroomlijnvariant 5-2w-5" (Gaasperdammerweg verdiept aangelegd, aquaduct Muiden en 2x5 rijstroken + 2 wisselstroken op centrale deel van A1) en het "Verbindingsalternatief 2x3 boortunnel" (directe A6-A9 verbinding met 2x3 rijstroken en op A1/A9 geen extra rijstroken) komen als de meest kansrijke varianten binnen beide alternatieven naar voren.
9. De kosten voor deze twee varianten verschillen wel: € 2,670 miljard voor de "Verdiepte Stroomlijn 5-2w-5" en € 4,079 miljard voor de "Verbinding 2x3 boortunnel". Beiden passen daarmee overigens binnen de resterende € 4,2 miljard die het rijk voorlopig heeft gereserveerd voor weginfrastructuur op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere.
10. De overeenstemming van de regionale coalitie van de Uitweg begint weg te ebben: zo lijkt het bedrijfsleven, verenigd in het BAAS (Bedrijfsleven As Almere Schiphol), te gaan pleiten voor het Verbindingsalternatief.
11. Het Platform tegen A6-A9 van milieuorganisaties en lokale bewonersbelangengroepen is tot nu toe het sterkst georganiseerd: zij zijn tegen het Verbindingsalternatief.
12. De (milieu)effecten van de verschillende inpassingsvarianten (bovengronds, verdiept, ondertunneld, etc.) zijn groter dan de verschillen tussen Stroomlijn- en Verbindingsalternatief.
13. Uit het milieurapport blijkt nu dat een aantal milieueffecten, dat tijdens het Uitwegproces in 2003 werd gekoppeld aan het ondertunnelde Verbindingsalternatief in relatie tot Naardermeer en de Vechtstreek, zich niet wezenlijk voordoen (grondwater), technisch oplosbaar zijn (luchtkwaliteit bij tunnelmonden en ventilatieschachten) of zelfs als meest gunstig wordt beoordeeld (geluid). Dit is nieuwe informatie die in 2003 tijdens de Uitweg niet beschikbaar was.
14. Het streven naar een zo eensluidend mogelijk standpunt van de partijen in de Noordvleugel is nog steeds actueel. Het risico dat het rijk - bij een te verdeeld advies uit de regio - het besluit over de alternatieven zal willen uitstellen tot 2009 (einde van de Planstudie) blijft aanwezig. Om de voortgang van het planproces niet te vertragen is een rijksbesluit in 2006 over de alternatieven noodzakelijk.
15. De portefeuillehouders verkeer van het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel vragen aandacht voor een helder overzicht van voor- en nadelen van beide alternatieven vanuit oogpunt van verkeer. Zie

hiervoor een conceptverslag van de eerste oriënterende bespreking over de AV-nota op 11 januari jl. (bijlage ter visie).

Op basis hiervan hebben wij besloten:

1. een voorkeur uit te spreken voor het Verbindingsalternatief (2x3 boortunnelvariant) omdat deze de mobiliteit het beste accommodeert en de bereikbaarheidsproblemen in de corridor Almere-Amsterdam-Schiphol het beste oplost;
2. te streven naar een zo eensluidend mogelijk standpunt in de Noordvleugel om realisatiekansen maximaal te laten zijn.

Hoewel de meningsvorming in de regio nog in ontwikkeling is, lijkt er meer ruimte te zijn om de voordelen van het Verbindingsalternatief te benadrukken. Deze ruimte willen wij (afgestemd met gemeente Almere) optimaal gebruiken om te zien of dit kan leiden tot een regionale voorkeur (van de overheden) voor het Verbindingsalternatief. Gezien de sterke voorkeur tot op heden van de provincies Noord-Holland, Utrecht, de Gooi- en Vechtgemeenten, gemeenteraad Amsterdam en stadsdeel Amsterdam-Zuidoost voor de Verdiepte Stroomlijnvariant (Uitwegvariant) betekent dat er een zekere spanning is tussen onze voorkeur voor het Verbindingsalternatief en het streven naar een zo eensluidend mogelijk standpunt in de Noordvleugel. Zodra meer duidelijkheid ontstaat over de meningsvorming bij andere partijen, zullen wij u hierover informeren.

Voorstel GS:

1. kennis te nemen van de Alternatieven- en Variantennota Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere;
2. een voorkeur uit te spreken voor het Verbindingsalternatief;
3. te streven naar een zo eensluidend mogelijk standpunt in de Noordvleugel.

Verzoekt dit stuk in de commissie te bespreken:

Aard bespreking commissie:

Ter instemming met het voorgenomen collegebeleid / collegebesluitvorming.

Advies Commissie:

Is besproken in de commissie Werk d.d. 16-02-2006.

Bijlagen:

1. Alternatieven- en Variantennota Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, Rijkswaterstaat, januari 2006;
2. Conceptverslag extra vergadering Platform Bereikbaarheid Noordvleugel van 11 januari 2006.