

aan: Mevrouw drs. Karla Peijs, Minister

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX 's-Gravenhage

uw kenmerk: DGP/WV/u.06.00572  
ons kenmerk: 060516-min-peijs.doc  
onderwerp: uw reactie op het 'Verbeterd Bovenlangsalternatief'

Muiden, 16 mei 2006

Geachte mevrouw Peijs,

Graag wil ik u bedanken voor de aandacht die u gaf aan het door mij ontwikkelde (Verbeterd) Bovenlangsalternatief voor de planstudie Almere-Amsterdam-Schiphol. U schrijft aan de Tweede Kamer dat u mij daarover reeds kort heeft gesproken. Nu herinner ik mij alleen maar dat ik mij bij gelegenheid van uw bezoek aan de regio op 1 februari kort aan u voorstelde, en we daar geenszins over de zaak hebben gesproken. Uiteraard wissel ik alsnog graag van gedachte over deze zaak, en geef ik u graag alle mogelijke vormen van toelichting, mocht het volgende daartoe voor u aanleiding vormen.

Volgens u is het 'Bovenlangsalternatief' geen volwaardig alternatief voor het Stroomlijnalternatief. Dat verbaast mij. De essentie van mijn plan is nu juist dat er wél op de IJmeerverbinding (het Bovenlangsalternatief) zoveel capaciteit wordt gecreëerd dat uitbreiding van de rijkswegen tussen Almere en het knooppunt Diemen kan achterwege blijven – tezamen met een robuuste OV-verbinding (Nu de Zuiderzeelijn niet doorgaat ligt een NS-spoorverbinding voor de hand). Waarom dat niet zou kunnen ontgaat mij. De tunnel die daar voor nodig is kan natuurlijk best voldoende capaciteit hebben, dus de problemen zouden liggen in de aansluitingen bij Almere en IJburg. Wat betreft de eerste ligt uitbreiding van de Hoge Ring voor de hand. Daarvoor is aan de westzijde zeker voldoende ruimte. Voor de rest doorsnijdt de nieuwe rijksweg op Flevoland een 'woest en ledig' landschap.

Aan de zijde van IJburg is het al niet anders. Ook daar bestaan alleen maar plannen. Het kan toch niet zo zijn dat alleen het mogelijke verzet van de gemeenten Amsterdam en Almere tegen alleen maar het aanpassen van deze plannen zo zwaar weegt dat daarmee het Bovenlangsalternatief nooit volwaardig kan worden. Bizar, wanneer je je bedenkt hoeveel verzet er is tegen het Verbindingsalternatief.

Graag verneem ik welke de argumenten zijn waarom ondanks het leveren van voldoende capaciteit u het Bovenlangsalternatief als 'onvolwaardig' beschouwt.

De gemeente Amsterdam wordt op zijn wenken bediend door het 'Verbeterd Bovenlangsalternatief'. Daarmee wordt de hoeveelheid verkeer langs IJburg sterk verminderd omdat het verkeer met een bestemming aan de noordzijde van de ring A10 afgeleid wordt naar de noordzijde van de Zeeburgertunnel.

U schrijft hierover dat dat ook geen volwaardig alternatief zou zijn, omdat het zou gaan om 'slechts' 30.000 voertuigen/dag. Ik heb een plaatje uit de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere onjuist geïnterpreteerd, zegt u, en u heeft daar groot gelijk in. Dat plaatje slaat slechts op de helft van de voertuigen op de Hollandse Brug.

Daarmee geeft dit plaatje geenszins de werkelijke verdeling van het verkeer op de Hollandse Brug aan en mag je je afvragen in hoeverre zo'n plaatje dan ter zake doet.

Volgens mij levert het plaatje met de door u aangedragen gegevens op de aftakking een potentieel van (tenminste) 45.000 auto's op, en geen 30.000 zoals u, met het argument dat veel verkeer gericht is op Amsterdam-West, meent. Want na de aanleg van de tweede Coentunnel is Amsterdam-West vanuit Almere heel wat makkelijker te bereiken is via het Bovenlangstracé dan via de A1/A10. Door de verkeersaantrekkende werking van deze verbinding zullen de aantallen nog hoger zijn. Er zijn namelijk dan twee mogelijkheden om van het knooppunt Diemen de noordzijde van de Zeeburgertunnel te bereiken. Dus niet alleen verkeer vanuit Almere zal van de aftakking gebruik gaan maken. Met uw eindconclusie ben ik het dan ook niet eens.

Uit uw gegevens blijkt nu ook dat van het totale verkeer op de Hollandse brug geen 10% de bestemming Schiphol heeft, maar slechts 5%. Dit levert geen sterk argument voor het Verbindingsalternatief. Voor de bestemming Amsterdam Noordzijde Ring is dit altijd nog 22 %.

Natuurlijk is uw redenering niet alleen geweest dat u uitsluitend het verkeer naar bestemmingen zoals Schiphol (en Amstelveen, Haarlem en Zuid-Holland) wenst te accommoderen. Inderdaad heeft het Stroomlijnalternatief belangrijke nadelen ten opzichte van het Verbindingsalternatief, zoals dat het uiteindelijk een weinig robuust wegennet oplevert, met zijn twaalfbaans-autosnelweg op milieubezwaren stuit, en tijdens de constructie fase problemen met de afwikkeling van het verkeer zal opleveren.

Als u op die grond kiest voor het Verbindingsalternatief dan is de zaak helder.

Om bereikbaarheid van Almere en de regio te verbeteren meen ik dat het Verbeterd Bovenlangsalternatief nóg meer te bieden heeft. Waar het Bovenlangsalternatief al ten aanzien van Almere al robuuster is dan het Verbindingsalternatief (men is niet alleen afhankelijk van de Hollandse Brug) is het Verbeterd Bovenlangsalternatief nóg robuuster.

Het Bovenlangsalternatief én het Stroomlijnalternatief hebben de aanpassing van de Gaasperdammerweg(A9) gemeenschappelijk. Ik heb mij door Rijkswaterstaat laten vertellen dat dit niet onoverkomelijk is.

Bij een eventuele aanleg van het Verbindingsalternatief is het zaak een zorgvuldige afweging te maken tussen kosten, financiële risico's, landschapsbehoud, milieu en andere (maatschappelijke) factoren waarbij de zaken niet altijd zijn wat ze lijken. Natuurbeschermers realiseren zich niet dat nu ook het Naardermeer geflankeerd wordt door de A1 en doorsneden wordt door een spoorlijn, en het Kruitbos op het KNSF-terrein zich pal naast de A1 ontwikkelde tot een waardevol natuurgebied. Zij spreken over natuurbehoud wanneer het in feite gaat over landschapsbehoud. Door het effect op de waterhuishouding is een tunnel mogelijk schadelijker voor de natuur dan een aanleg op maaiveld. Landschappelijk kan men daar juist andersom tegenaan kijken. Een boortunnel van de gewenste omvang is in Nederland nooit vertoond, en daarmee mogelijk een riskant project. Een vergelijking met de Betuwelijn is al gemaakt. Deze problemen vermijdt u met het Bovenlangsalternatief.

Sterker nog: mijn suggestie biedt de mogelijkheid tot een milieuvriendelijke duurzame integrale gebiedsontwikkeling rond het IJmeer. Daaraan bestaat dringend behoefte.

met vriendelijke groet,

ir. Jan Bovenlander  
de Fluit 35  
1398 CA MUIDEN  
t: 0294-263015 gsm: 06-2157 6982  
e: jan@grid-consult.nl