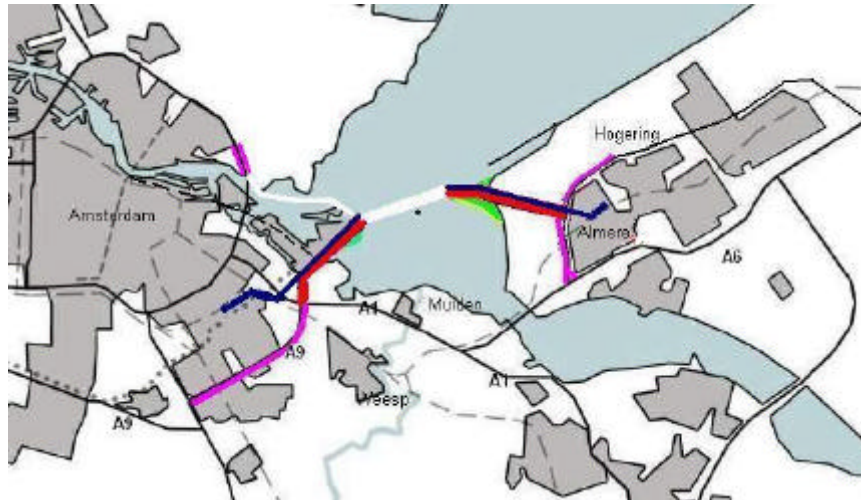


Het (Verbeterd) Bovenlangsalternatief

Een oplossingsrichting voor de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.



door:

GRID Consult,

Auteur: Ir. Jan Bovenlander, De Fluit 35, 1398 CA MUIDEN, t: 0294-263015, e: jan@grid-consult.nl

De in het stroomlijnalternatief vereiste capaciteuitbreiding kan alleen gerealiseerd worden door een geheel nieuwe 12-baansweg aan te leggen naast de bestaande. Dat is niet zonder problemen. Het eindresultaat is een milieuonvriendelijke en uiterst kwetsbare infrastructuur.

De in dit document gepresenteerde oplossingsrichting maakt het onnodig de capaciteit van de A1 uit te breiden, en biedt verscheidene verkeerstechnische en milieutechnische voordelen. De kern van het voorstel bestaat uit een robuuste OV-verbinding tussen Almere en Amsterdam, tezamen met een rijkswegverbinding die volledig de capaciteitsuitbreiding zoals geleverd door het vigerende verbindingsalternatief of het stroomlijnalternatief vervangt, bovenop de reeds geplande capaciteit in de verkenning regionale IJmeer-verbinding. Daarmee is uitbreiding en verlegging van de A1 overbodig (na uitvoering van de benuttingsvariant).

Omdat deze variant aangelegd wordt in gebieden waar alleen nog maar planvorming heeft plaats gevonden, en geen bestaande infrastructuur op de schop moet is zij aan te leggen zonder de verkeersafwikkeling te verstoren, en zonder al te veel belanghebbenden in het harnas te jagen. Met natuurwaarden moet niet alleen daarom rekening worden gehouden. Het is essentieel dat het grootste deel van deze verbinding zich in een caissons tunnel bevindt.

De verbetering van dit alternatief houdt een verdere ontlasting van A1 en vooral A10 (Ringweg Amsterdam) in. Volgens de AV-Nota van de planstudie heeft ongeveer de helft van het verkeer gericht op de regio Amsterdam vanuit Flevoland een bestemming in Noord Holland ten Noorden van het IJ. Het ligt dan ook in de rede het Bovenlangsalternatief te voorzien van een aftakking naar het Noordelijk deel van de Ringweg A10. Het feit dat de verkeersdruk op de A1 en A10 nog eens verder afneemt levert een bijkomend milieuvoordeel.

16 februari 2006, herzien 29 mei 2006

Dit document is bedoeld voor verbetering van de politieke besluitvorming over de weg- en OV-infrastructuur in het kader van de bereikbaarheid in het gebied rond Schiphol-Amsterdam-Almere. Enig ander gebruik is niet toegestaan, de rechten berusten bij de auteur.

Inhoud:

Inleiding:	3
Samenvatting	4
Vergelijking	8
Kosten	8
Besparingen	8
Verkeerstechnische aspecten.....	9
Maatschappelijke en milieu aspecten: een 'win-win' situatie	9
Tenslotte:	10
Het Verbeterd Bovenlangsalternatief	11



Aan de natuur is in dit alternatief gedacht. Bron foto: Toekomstvisie IJmeer

Inleiding:

De planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere richt zich op verbetering van de bereikbaarheid van het traject Schiphol-Amsterdam-Almere. Het verkeer in het gebied tussen Schiphol en Almere is de afgelopen 15 jaar sterk gegroeid, vooral als gevolg van het toenemende aantal bedrijven en inwoners. Hierdoor neemt het aantal files en vertragingen op en rond de snelweg toe. Reeds nu is de situatie in de ochtend en avondspits niet acceptabel.

De studie Schiphol-Amsterdam-Almere, die zich richt op aanpassing van de wegcapaciteit na 2010, beschouwt voor het bestrijden van de congestie twee alternatieven, die gericht zijn op het uitbreiden van de wegcapaciteit:

- ? Het Stroomlijnalternatief (het uitbreiden langs en stroomlijnen van de bestaande weginfrastructuur);
- ? Het Verbindingsalternatief (met een nieuwe wegverbinding A6/A9)

Beide alternatieven hebben hun voor- en nadelen, maar vooral nadelen ten opzichte van een derde alternatief:

- ? Het Bovenlangsalternatief (een volwaardige autosnelweg tussen Almere en het knooppunt Diemen en een railverbinding tussen het station Almere-muziekwijk en het station Diemen-Zuid, met op IJburg een aftakking naar Amsterdam CS).
In het Verbeterd Bovenlangsalternatief komt daar een aftakking naar de Noordzijde van de Zeeburgertunnel bij.

In het volgende zullen wij het Bovenlangsalternatief kort beschrijven en de voordelen van dit alternatief samenvatten. Een in het oog springend voordeel is dat het niet langer nodig is om de capaciteit van de A1 uit te breiden – en de A10 ingeval gekozen wordt voor het ‘Verbeterd Bovenlangsalternatief’. Deze bijdrage is dan ook bedoeld als een nieuwe, of verbeterde inpassingsvariant met een betere prijs/kwaliteit-verhouding dan de in de studie meegenomen inpassingsvarianten, waarbij de geconstateerde problemen en/of negatieve effecten van capaciteitsuitbreiding/aanleg van de infrastructuur worden verminderd, en de verkeersafwikkeling wordt verbeterd. Maar er zijn meer voordelen, die veel verder gaan dan deze. Er is sprake van een integrale gebiedsontwikkeling, gekoppeld aan de aanleg van dit alternatief, waarbij een bestendige keuze wordt gemaakt voor natuurbehoud enerzijds, en hoogwaardige woon- en recreatiefuncties anderzijds.

De idee om (een deel van de) middelen die bestemd waren voor de Zuiderzeelijn vrij te maken voor een railverbinding door het IJmeer sluit naadloos aan bij deze opzet.

*Aan de planstudie, zoals die op tafel ligt, wil dit document met dit derde, in velerlei opzicht door verscheidene organisaties beter geachte alternatief – eigenlijk een variant op het Stroomlijnalternatief - een positieve en constructieve bijdrage leveren.
Na lezing van de Alternatieven en Varianten Nota met betrekking tot de planstudie lijkt het echter wijs om een rechtstreekse verbinding te creëren voor het verkeer tussen Flevoland en Noord-Holland benoorden het IJ. Deze aanvulling noemen wij het ‘Verbeterd Bovenlangs Alternatief’*

Samenvatting

Er is naar gestreefd om in deze zienswijze rekening te houden met alle belanghebbenden in en rond het IJmeer. Daartoe rekenen wij behalve milieuorganisaties, toeristische organisaties, de provincie Noord-Holland uiteraard de gemeenten Almere, Muiden en Amsterdam. Van de laatste heeft de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer in het kader van de Verkenning Regionale IJmeerverbinding samen met de Provincie Noord-Holland, de Provincie Flevoland, de gemeenten Almere en Amsterdam, Rijkswaterstaat, en het Regionaal Orgaan Amsterdam (samenwerkingsverband van zestien gemeenten in de stadsregio Amsterdam) een verkenning gedaan naar een regionale IJmeerverbinding – de uitgangspunten van deze verkenning zijn volledig gehonoreerd in deze zienswijze. Ook is er rekening gehouden met de belangen van natuur en recreatie, met name de watersport, en het behoud van het open karakter van het gebied, en de uitgangspunten van de ‘toekomstvisie IJmeer’, die onlangs tot stand kwam op initiatief van (een aantal van) de genoemde organisaties.

Uitgangspunt is de wegcapaciteit die gepland is in het Verbindingsalternatief en die in de visie van de bovengenoemde Verkenning Regionale IJmeerverbinding volledig te vervangen door de capaciteit van dit Bovenlangsalternatief. Naar onze inschatting komt dat neer op 4 rijstroken plus 2 wisselstroken tussen Almere en het knooppunt Diemen, alsmede een hoogwaardige railverbinding (NS-spoor of metro) tussen het station Diemen-Zuid (metro plus NS) en Almere-Muziekwijk (NS).

Het voorgestelde wegtracé loopt vanaf het knooppunt Diemen (A1/A9) noordwaarts langs de in aanleg zijnde stadswijk IJburg door het IJmeer naar Muiderhoek op het nieuwe land en heeft daar aansluiting op de Hogering – de ringweg rond Almere en de A6. Vanaf Muiderhoek is op het grondgebied van Almere een landtong gerealiseerd. Op het grondgebied van de gemeente Muiden (en een stukje Almere) is de weg gepland in een caissons-tunnel. Voor een brug kan niet op de medewerking van de gemeente Muiden gerekend worden. De keus om noordelijk van het forteiland Pampus te gaan is een logische: het Markermeer is daar slechts twee á drie meter diep. Ten zuiden van Pampus bevinden zich echter dertig meter diepe zandzuigputten. Bovendien sluit dit tracé aan bij de resultaten van de verkenning regionale IJmeerverbinding. Op IJburg heeft dit plan echter zijn consequenties, en zullen de huidige plannen aangepast moeten worden. Daartoe bestaat, omdat dit gebied zich in een planfase bevindt, echter alle gelegenheid. In ieder geval stellen we ter plekke van IJburg een verdiepte aanleg en op één of meerdere plaatsen een overkapping van railverbinding en snelweg voor. Op IJburg wordt een toe/afrit gerealiseerd, waarmee de ongeveer 40.000 toekomstige inwoners van deze wijk ook zullen profiteren van de voorgestelde hoogwaardige verbinding.

Het voorgestelde rail-tracé loopt op IJburg, en het IJmeer en Flevoland parallel aan het wegtracé, maar loopt aan de westzijde door tot het station Diemen-Zuid, en aan de oostzijde tot het station Almere-Muziekwijk. Ook dit sluit aan bij de resultaten van de verkenning regionale IJmeerverbinding, maar het tracé is wél gebundeld met het snelwegtracé. Daarmee is het Diemerpark en de Diempolder niet langer doorsneden door een railverbinding. De voorgestelde spoor- of metrolijn heeft een overstapmogelijkheid op de reeds bestaande (snel)tram verbinding via Zeeburg naar Amsterdam-CS. Met de aanleg van deze verbinding is hoogwaardig openbaar vervoer tussen Amsterdam, IJburg en Almere mogelijk.

Met de aanleg van de tunnel zijn de belangen van de gemeente Muiden en haar bruine vloot veilig gesteld. Ook vindt er geen verstoring van het weidse landschap rond het forteiland Pampus plaats. Een brug van de omvang zoals die hier nodig zou zijn zou storend op de natuurlijke omgeving werken. Het zuidelijk deel van het IJmeer is vogelrichtlijngebied. Een bedreiging daarvoor is het oprukkende IJburg. Het ‘Bovenlangsalternatief’ voorziet in een natuurcompensatie in de vorm van een ‘wetland’ ten oosten van het tracé op IJburg. Daarmee wordt, naar verwachting, niet alleen tegemoet gekomen aan de richtlijnen (vogelrichtlijn en habitatrictlijnen) maar wordt de natuurlijke habitat versterkt. Er is ook een gunstig effect op de waterkwaliteit te verwachten, die er door de aanleg van IJburg niet op vooruit gegaan is.

Aan de Flevoland-zijde van het tracé kan een landtong aangelegd worden, die een aantal voor het gebied hoogwaardige functie's kan vervullen. Zij biedt een zekere mate van beschutting aan het nu veelal onstuimige IJmeer, en biedt daardoor kansen aan de kleine watersport en natuurontwikkeling. Aan de luwe zuidzijde kan voorzien worden in de recreatiebehoefte van de toekomstige inwoners van Almere (in het bijzonder de nieuwe wijken Almere-Poort en Almere-Pampus) door de aanleg van strandjes en aanlegplaatsen voor bootjes, maar ook kan men voorzien in gunstig gelegen woningen in een hoog segment, waarvan de opbrengst kan bijdragen in de kosten van dit project. Dit kan ook het geval zijn met een aan te leggen jachthaven. Dit gebied wordt gescheiden van het wegtracé met een boszone, die een gunstige invloed heeft op luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Voor de kust is de aanleg van (riet)eilandjes mogelijk, die natuurfunctie kunnen versterken, maar ook als vaardoel voor de kleine watersport kunnen dienen. Uiteraard moet op Flevoland de weg op een milieuvriendelijke wijze worden ingepast. Omdat de wijk Almere-Pampus alleen op papier bestaat is daartoe alle gelegenheid. Overigens is ook hier gekozen voor het tracé dat reeds bestemd was voor de verbinding Almere-Amsterdam in de eerder genoemde verkenning.

Ten noorden van het weg/OV-tracé heeft de landtong natuurbestemming, of zou Almere haar buitendijkse uitbreidingsplannen kunne realiseren.

Gelijktijdig met de aanleg dient ook de capaciteit van de Hogering in Almere te worden aangepast – een aanpassing die sowieso geboden is in het kader van de stadsuitbreiding, en nu verdergaande is. Een uit verkeerskundig oogpunt aantrekkelijke uitbreiding is de autosnelweg rechtstreeks aan te laten sluiten op de A6 door deze door te trekken tot aan het knooppunt Almere-Haven. Doordat daar de stadswijken Literatuurwijk en Stedenwijk zojuist ontwikkeld zijn is deze uitbreiding zo niet onmogelijk, dan wel alleen mogelijk tegen hoge kosten.

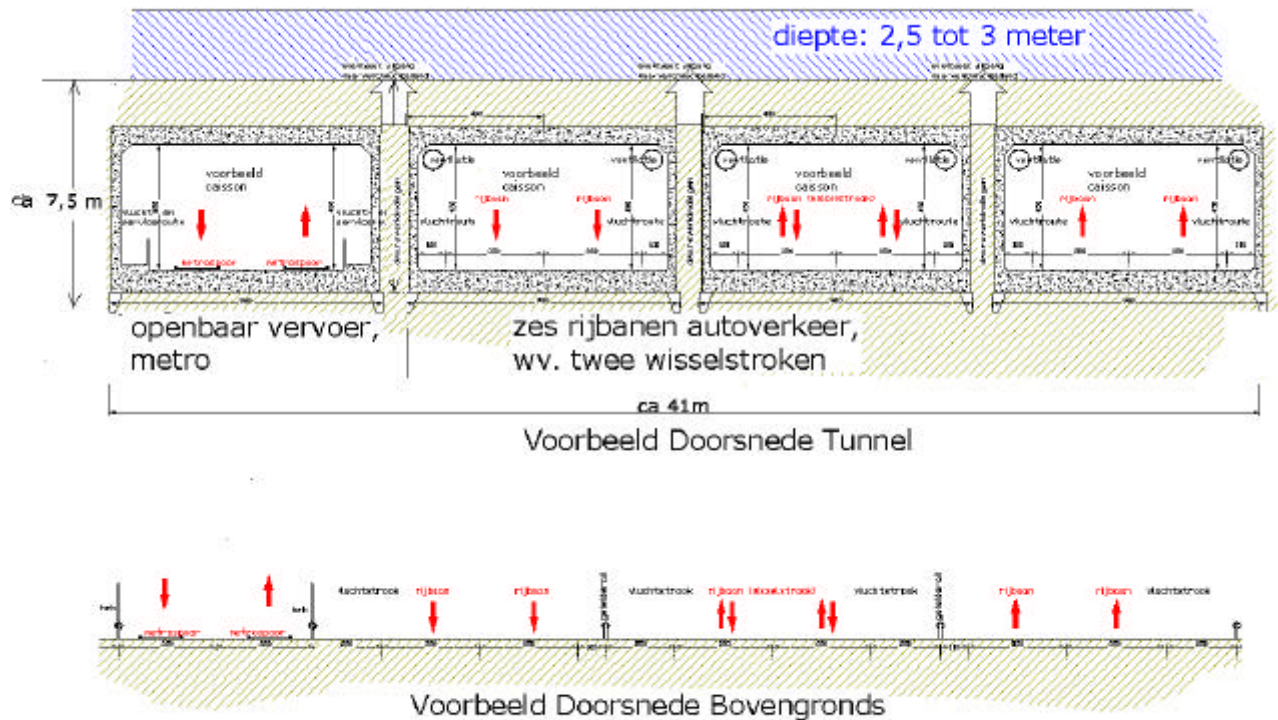
De nog te ontwikkelen wijken Almere-Pampus en Almere-Poort kunnen hun aansluiting op het tracé hebben aan de Hogering en ter hoogte van Muiderhoek. Daar kunnen ook OV-stations worden gerealiseerd.

De verbetering van dit alternatief bestaat uit een aftakking van de Noordzijde van IJburg naar de Noordzijde van de Zeeburgertunnel. Hiermee wordt een kortere verbinding gecreëerd voor een dusdanig groot aantal auto's dat aanpassing van de A1 en A10 tussen knooppunt Diemen en Zeeburgertunnel onnodig wordt, en dat zelfs de belasting van de A1 zal afnemen. In het laatste hoofdstuk staat deze variant nader uitgewerkt.

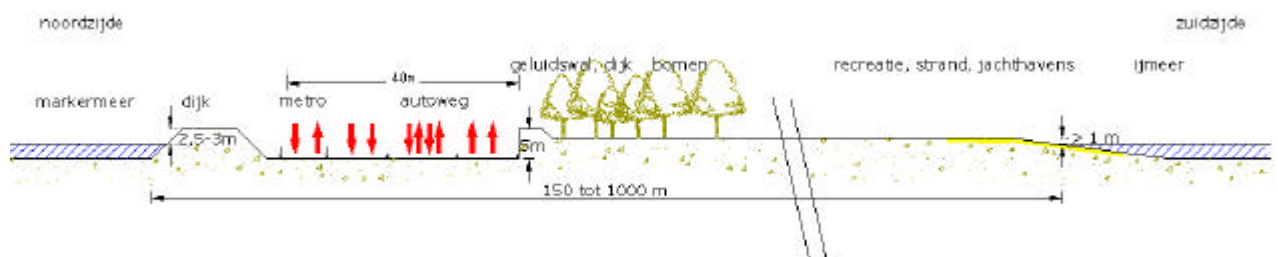
De noodzakelijke aanpassing van de A9 in Amsterdam-ZO (Gaasperdammerweg) is in dit voorstel nagenoeg gelijk aan die van het Stroomlijnalternatief. De gemeente Amsterdam heeft laten weten voorstander te zijn van een dergelijke aanpassing.

De volgende schetsen illustreren dit voorstel:

Voorbeelden van doorsneden (wegprofiel):



Te overwegen valt de aanleg van (een tweetal?) 'ventilatie- en vluchteilandjes' met een viertal functies: het plaatsen van een ventilatievoorziening, opvang van vluchtenden bij calamiteiten, en recreatie voor watersporters. Hulpverlening over water kan gebruik maken van dezelfde aanlegsteigers. Daarnaast of alternatief kunnen deze eilandjes met brede rietkragen een natuurfunctie krijgen. De pijlen naar boven bij de tunnelelementen duiden schetsmatig de uitgang aan naar de eilandjes.



Voorbeeld van een inpassing ten hoogte van het einde van de landtong aan 'Muiderhoek'. Hier ligt de weg op polderniveau, en bevindt zich de inrit naar de tunnel.

Vergelijking

De planstudie maakt in zijn huidige vorm een keuze tussen het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief. Kortheidshalve en chargerend kan men dat opvatten als een keuze tussen het opofferen van natuur en landschap tussen het knooppunt Muiderberg en het knooppunt Holendrecht (Verbindingsalternatief – wanneer niet gekozen wordt voor de zeer kostbare boortunnel-variant), en kostbare aanpassingen aan de A6, A1 en de A9 (Gaasperdammerweg) om de capaciteit van deze wegen te vergroten ten koste van het milieu (Stroomlijnalternatief). Zowel de lokale politiek als vele maatschappelijke organisaties vinden het Verbindingsalternatief onaanvaardbaar. Het Bovenlangsalternatief biedt een volwaardig alternatief voor het Stroomlijnalternatief. Het Bovenlangsalternatief biedt géén alternatief voor de problematiek bij de Gaasperdammerweg – die is gelijkwaardig aan die van het Stroomlijnalternatief.¹ De belangrijke voordelen van het Bovenlangsalternatief hebben betrekking op het traject Almere - knooppunt Diemen. Daarnaast wordt een belangrijk deel van de mobiliteitsproblematiek opgevangen door extra hoogwaardig openbaar vervoer. Het is denkbaar de toekomstige wijken Almere-Pampus en Almere-Poort daarop in te richten. In het volgende zullen we dan ook de implicaties van dit Bovenlangsalternatief vergelijken met de implicaties van het aanpassen van A1 en A6 in het Stroomlijnalternatief.

Kosten

Bij de kostenvergelijking dient men in aanmerking te nemen dat een belangrijk deel van het Bovenlangsalternatief sowieso gerealiseerd zou worden: zo acht de Verkenning Regionale IJmeerverbinding een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding noodzakelijk (wij ook), en drukken de kosten daarvan dus niet op dit alternatief. Voor wat betreft deze wegverbinding gaat de 'Toekomstvisie IJmeer' uit van een regionale vierbaansweg door het IJmeer (in de vorm van een brug). In het Bovenlangsalternatief behoeven derhalve 'slechts' de meerkosten van de autosnelweg ten opzichte van deze regionale weg gerekend te worden, waarbij een tunnel in de plaats van een brug komt. Ook zal een vergroting van de capaciteit van de ringweg rond Almere (de Hogering) noodzakelijk zijn, maar een belangrijk deel daarvan zat toch al in de planning in het kader van de uitbreidingsplannen van Almere. Het is echter wel noodzakelijk tenminste het stuk van de Hogering tussen de aansluiting op de IJmeerweg en de A6 om te vormen tot autosnelweg. Zo als eerder betoogd is het uit verkeerstechnisch oogpunt wenselijk een aansluiting van deze IJmeerautosnelweg op het knooppunt Almere-Haven te realiseren. Aan het andere uiteinde van de IJmeerautosnelweg is een aanpassing van het knooppunt Diemen noodzakelijk.

Besparingen

Omdat een belangrijk deel van het verkeer uit Almere zich niet meer over de A6 zal afwikkelen, kunnen de aanpassingen daarvan wellicht niet geheel achterwege blijven, maar zullen de kosten daarvan slechts een fractie bedragen van de aanpassingen voor het Stroomlijnalternatief.

Heel belangrijk is dat de kostbare tweede Hollandse brug achterwege kan blijven.

Voor wat betreft de A1 kan men volstaan met het uitvoeren van het 'Benuttingsalternatief'. Deze levert in de spits een rijstrook extra op (nu is dat één wisselstrook, dan wordt dat twee wisselstroken) en met de vier rijstroken die dit Bovenlangsalternatief biedt is dat minstens gelijkwaardig aan het Stroomlijnalternatief. In de spitsrichting zijn dan 9 rijstroken beschikbaar tussen Almere en het knooppunt Diemen (Volledigheidshalve: ook het verkeer uit 't Gooi moet daar een plaats vinden). De besparingen op de A1 en A6 zijn zeer significant: de ombouw naar totaal 10 tot 12 rijstroken over een afstand van ca. 15 km kan achterwege blijven.

Een voordeel is dat het Bovenlangsalternatief aangelegd kan worden zonder de verkeersafwikkeling op de A1 (en A6) te verstoren. De maatregelen die getroffen dienen te worden

¹ Dat wil niet zeggen dat er met betrekking tot deze problematiek geen voorstellen bestaan, maar alleen dat deze in dit document onbesproken blijven.

om tijdens de ombouw het verkeer op gang te houden komen in het algemeen neer op de bouw van de verbrede autosnelweg naast de bestaande weg, met als consequentie de aankoop van grond of onteigeningen. Daar waar dat niet mogelijk is, is een ernstige verstoring van de doorstroming te verwachten. Uiteraard is van het één noch het andere sprake bij het Bovenlangsalternatief.

In het Stroomlijnalternatief is in de A1 naast de bestaande brug een kostbare passage van het Amsterdam-Rijnkanaal in de vorm van een tunnel opgenomen. Ook dit kostbaar kunstwerk kan achterwege blijven.

Al met al ziet het er naar uit dat de meerkosten van het Bovenlangsalternatief ten opzichte van de huidige plannen met het IJmeer (ruimschoots?) gedekt kunnen worden uit de besparingen op het Stroomlijnalternatief.

Verkeerstechnische aspecten

Naast de hoogwaardige OV-verbinding leidt het Bovenlangsalternatief tot een tweetal gelijkwaardige ontsluitingen van Flevoland in het Rijkswegennet. Er zijn twee gelijkwaardige routes tussen het knooppunt Diemen en Almere. Daarmee wordt het wegennet belangrijk 'robuuster': in het geval van calamiteiten op één van deze verbindingen, is de andere altijd nog beschikbaar. Het Stroomlijnalternatief mist deze eigenschap, en is bijzonder kwetsbaar. Bij uitval van bijvoorbeeld de Hollandse Brug is Flevoland aan de zuidwest-zijde volstrekt geïsoleerd en onbereikbaar. Bij een calamiteit op de A1 bij Muiden (bijvoorbeeld een gekantelde tankauto) blijft in het Bovenlangsalternatief de verbinding tussen 't Gooi en Amsterdam/Schiphol gehandhaafd via de Hollandse brug.

Wij beschouwen de 'robuustheid' van de ruitvormige rijkswegeninfrastructuur als een niet gemakkelijk te overschatten voordeel.

Maatschappelijke en milieu aspecten: een 'win-win' situatie

De uitvoering van het Stroomlijnalternatief staat vermoedelijk op gespannen voet met de regels voor luchtkwaliteit. Het was immers al zo dat de uitvoering van het Benuttingsalternatief (extra wisselstrook op de A1) om die reden werd uitgesteld. Dat dan een verdubbeling van de A1 zonder meer mogelijk zou zijn, is moeilijk te geloven. Zelfs met het verleggen, ondertunnelen en insleuven van de uitgebreide A1: voorwaarde voor woningbouw in Muiden en Weesp, is dat nog steeds het geval.



Deze problematiek is ernstiger dan die van de Gaasperdammerweg (A9) aangezien in het Stroomlijnalternatief op de A1 dagelijks meer dan 300.000 voertuigen gaan passeren, en op de Gaasperdammerweg nog niet de helft daarvan. Benutting van Bovenlangsalternatief en de A1/A6 verdeelt de luchtverontreiniging over twee tracés. Bovendien wordt die van het IJmeer-tracé met de in het algemeen heersende windrichting voornamelijk naar het Markermeer gedreven. Daarmee levert dit alternatief aanzienlijk minder milieuschade op dan die van het Stroomlijnalternatief. De milieuhinder voor de toekomstige bewoners van de nu alleen op papier bestaande wijken Almere-Pampus en IJburg 2 en 3 kan zeer wel voorkomen worden door aanpassing van de bouwplannen. Daar staat tegenover dat de uitbreidingsplannen van Muiden en Weesp op een minder gespannen voet met de milieuregels komen te staan. Overigens acht de provincie en beide gemeenten een eco/aquaduct in de Vecht een voorwaarde voor deze plannen. De huidige Vechtbrug in de A1 is sowieso vanuit verkeerstechnisch oogpunt ongewenst.

Rond het IJmeer biedt dit plan vele kansen. We noemden deze eerder: dit plan voorziet in een natuurcompensatie in de vorm van een 'wetland' ten oosten van het tracé op IJburg, behoud van het weidse landschap rond Pampus, een landtong aan de Flevoland-zijde van het tracé met een aantal voor het gebied hoogwaardige functies. Deze kunnen aansluiten bij de wens van de gemeenten Almere en Amsterdam, provincies Noord-Holland en Flevoland, ANWB, Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer om het IJmeer te veranderen in een 'waterpark', met natuur en buitendijkse woningen, zoals verwoord in het rapport 'toekomstvisie IJmeer' van deze organisaties. Ons inziens gaat deze zienswijze ten aanzien van het bevorderen van natuurwaarden verder dan de 'toekomstvisie IJmeer'.

Het Stroomlijnalternatief noch het Verbindingsalternatief biedt al deze maatschappelijke en milieutechnische voordelen.

Tenslotte:

De verbinding tussen Almere en Amsterdam door het IJmeer wordt thans gezien als een regionale opgave. Het moge duidelijk zijn dat het opnemen van deze verbinding in het Rijkswegenplan in combinatie met de reeds geplande hoogwaardige OV-verbinding enorme voordelen biedt voor de mobiliteit, en andere voordelen. Dat is de kern van dit voorstel.

Het Verbeterd Bovenlangsalternatief

Het Bovenlangsalternatief is bedoeld als nuttige variant op het Stroomlijnalternatief uit de vigerende Planstudie. Na bestudering van de Alternatieven en Varianten Nota en Verkeerskundige Analyses met betrekking tot deze Planstudie kan men zich afvragen of de keuzemogelijkheden in planstudie niet al te beperkt zijn. Als deze losgelaten worden komt men tot een doelmatiger oplossing: Het verbeterde Bovenlangs-alternatief.

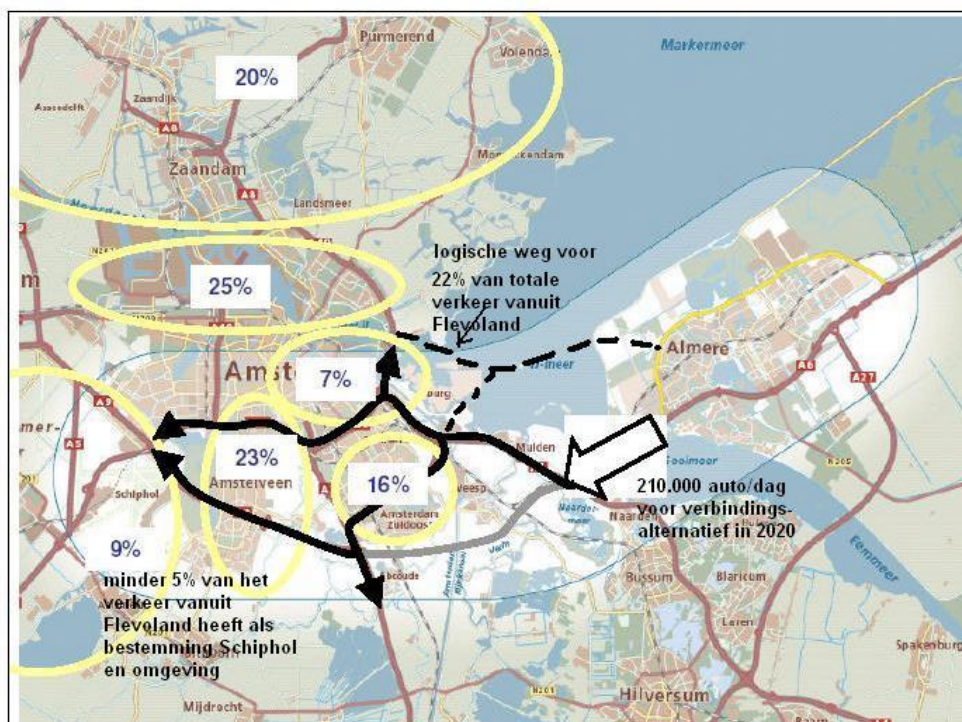
Het blijkt namelijk dat ongeveer de helft van het verkeer uit Flevoland binnen de regio Amsterdam als bestemming Noord-Holland benoorden het IJ heeft. Dat levert tenminste 45.000 auto's op, ook al omdat na de aanleg van de tweede Coentunnel Amsterdam-West vanuit Almere heel wat makkelijker te bereiken 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. Ter vergelijking: uit dezelfde gegevens blijkt ook dat van het totale verkeer op de Hollandse brug slechts 5% de bestemming Schiphol heeft. Voor de bestemming Amsterdam Noordzijde Ring is dit altijd nog 22 %.

Wanneer men dit verkeer een kortere route vanuit Flevoland biedt, dan ontlast men de genoemde rijkswegen, en is mogelijk de aanpassing van de A1 tussen het knooppunt Diemen en de A10, en de aanpassing van de ring A10 tussen knooppunt Watergraafsmeer en de Zeeburgertunnel onnodig. Deze kortere en voor de hand liggende route wordt gerealiseerd door een aftakking op het Bovenlangsalternatief aan de noordzijde van IJburg naar de noordzijde van de Zeeburgertunnel. Dit tracé ligt in een caissontunnel, in twee buizen met ieder twee rijbanen (de helft van het hoofdtracé). Aanpassing van de noordzijde van de Ring van Amsterdam is waarschijnlijk nodig, ook al om filevorming in de Zeeburgertunnel te vermijden. Maar het verkeer met als bestemming Noord-Holland zou sowieso van deze route gebruik maken en dus zou een verbetering hier hoe dan ook nodig zijn.

Het tracé tussen IJburg-Noord en het knooppunt Diemen zou uitgevoerd kunnen worden als een 70-km/h of 80-km/h autoweg, om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan milieu-eisen.

Voor wat betreft de A9 (Gaasperdammerweg) zal ook deze variant nauwelijks of geen soelaas bieden. De gemeente Amsterdam is voorstander van het geschikt maken van deze weg voor de eisen die deze oplossing er aan stelt.

Oriëntatie autoverkeer binnen agglomeratie Amsterdam met herkomst Almere/Flevoland (exclusief doorgaand verkeer en verkeer richting t Gooi)



Bron:
Verkeerskundige analyses, tekst in figuur bijgevoegd door auteur.
Op de volgende bladzijde staat een mogelijke uitwerking van dit verbeterde Bovenlangsalternatief

