



COMMENTAAR OP SUPPLEMENT AV-NOTA (uitgave RWS, juni 2006)

28-8-2006

1. Uitgangspunten RWS

Ondanks sterke kritiek vanuit maatschappij en Commissie MER, blijft RWS uitgaan van:

- asfaltoplossingen zonder een wezenlijke plaats voor OV voor het oplossen van de mobiliteitsproblematiek in de regio Schiphol-Amsterdam-Almere. De in het Supplement aangegeven nieuwe varianten¹ houden geen rekening met het effect van rekening rijden en openbaar vervoer. Dat terwijl de verkeerseffecten van rekening rijden + extra asfalt wél bestudeerd zijn (zie voetnoot 3). Zowel het Platform, als Milieudefensie en de Commissie MER wijzen op de asfaltgekokerde benadering (zie ook paragraaf 2). *De conclusie is dat asfaltbesparende en (deels) op OV gerichte alternatieven (nog steeds) willens en weten buiten beeld worden gehouden.*
- oplossingen die zich beperken tot de grenzen van het plangebied voor de eerste fase van de planstudie (tussen knooppunten Muiderberg en Holendrecht) en zich beperken tot de hoofdweginfrastructuur. *Negatieve effecten buiten het plangebied en in de centra van steden blijven buiten beeld..*
- een afweging die zich beperkt tot twee asfaltalternatieven (A6-A9 of Stroomlijnvarianten). Een derde asfaltaanpak (op aandringen van minister Zalm zijn verschillende locatiealternatieven onderzocht) komt slechts terloops ter sprake. Voor- en nadelen ervan zijn niet uitgewerkt. In het Supplement wordt deze benadering (in combinatie met rekening rijden) zonder enige onderbouwing afgeserveerd (p. 81). *De politiek kan, omdat de feitelijke gegevens niet worden gepresenteerd, derhalve de locatiespecifieke varianten niet goed beoordelen².*
- Het ontbreken van *een IJmeerverbinding als weg of weg/spoorverbinding als volwaardig alternatief. Dit ondanks de glasheldere stellingname van de commissie MER* (zie citaat p. 75). In het Supplement wordt ook daar nog steeds niet op ingegaan.

2. Kosten-baten onjuist

De beoordeling van de alternatieven gaat met behulp van een kosten-batenanalyse. De kosten van aanleg van nieuwe infrastructuur worden afgewogen tegen de maatschappelijke baten. Al eerder is er op gewezen dat daarbij een zeer aanvechtbare aanpak wordt gehanteerd: als maatschappelijke baten rekent men hier het aantal auto's dat gebruik maakt van de (nieuwe) infrastructuur: hoe meer, hoe hoger de maatschappelijke baten. Niet alleen het Platform heeft hier op gewezen, ook de Commissie

¹ Die nieuwe varianten hebben voor wat betreft het Verbindingsalternatief betrekking op gewijzigde locaties van de tunnelmonden nabij het Naardermeer, voor wat betreft het Stroomlijnalternatief op een verdiepte en deels overkluisde Gaasperdammerweg. Verder wordt een aquaduct bij Muiden niet meer uitsluitend als onderdeel gezien van het Stroomlijnalternatief, maar worden uiteenlopende uitvoeringsvarianten (met en zonder verbreding en verplaatsing van de A1) bekeken.

² Het Noordvleugeloverleg heeft desondanks laten weten niets in de locatiespecifieke variant te zien. De feitelijke gegevens zijn wel te achterhalen, maar dan dient men het rapport van DHV te raadplegen.

MER heeft aangegeven dan men zou kunnen uitgaan van een benadering, waarbij het verbeteren van de bereikbaarheid voorop staat, in plaats van het accommoderen van zoveel mogelijk verkeer. *Effecten op leefbaarheid, duurzaamheid (klimaat, grondstoffengebruik), en effecten op de toename van congestie buiten het plangebied en in de steden (sterk toenemende parkeerdruk en ruimtegebruik door inkomend autoverkeer) blijven geheel buiten beeld, want spelen geen rol in de kosten-batenanalyse.*

3. Misleiding

Uitgebreid blijft men stilstaan bij de nadelen van aanleg van extra rijstroken op de Gaasperdammerweg (want RWS heeft voorkeur voor het Verbindingsalternatief). Eenzelfde fijnmazige benadering van voor- en nadelen zou men verwachten bij de verbredingsplannen van de A9 bij Amstelveen. Het tegendeel is het geval. Over de effecten voor de directe omgeving wordt luchtigjes geconstateerd dat de inschatting is, dat deze aanvaardbaar zijn binnen de vigerende normen. Er worden voorts twee plaatjes gepresenteerd (p.68/69), waarbij visueel het verschil in omvang van de infrastructuur in de huidige en toekomstige situatie weggeretoucheerd is en waarbij in de nieuwe situatie slechts een fractie van het verkeer aanwezig is ten opzichte van de huidige situatie. *Het feitelijk tegendeel is echter het geval.*

Het Supplement geeft een groot aantal feiten en meningen uit aanvullende onderzoeken die de lezer steeds één richting lijken op te willen wijzen: de tunnel van het Verbindingsalternatief kan op slimmere wijze worden gebouwd, in- en aangepast, om de overlast (deels) te verminderen en (deels) aan bezwaren tegemoet te komen. De feiten en meningen over het (Amsterdamse) Stroomlijnalternatief worden op veel minder expliciete en volledige wijze gegeven. Hoewel dit alternatief op alle aspecten van natuur, overlast en kosten gelijk of beter scoort, moeten deze feiten letterlijk ‘tussen de regels door’ gelezen en geïnterpreteerd worden. Nadrukkelijk valt echter wel te lezen dat het Verbindingsalternatief (wat) beter scoort omdat er een (wat) groter aantal auto's over zou komen te rijden (zie ook commentaar kosten-baten).

Tenslotte staat er een aantal grote onwaarheden en blunders in die verstrekkende gevolgen kunnen hebben voor de meningsvorming en besluitvorming. Een voorbeeld in dit kader: op p. 66 concludeert RWS: “de ecologische verbindingzone wordt bij de westelijke tunnelmond niet doorsneden”. Dat is pertinent onjuist, en een gevolg van het feit dat RWS op p. 64 ten onrechte vermeldt dat de zone alleen aan de oostkant van het spoortraject in de Broekzijdse polder ligt en niet aan de westkant in natuur- en recreatiegebied De Hoge Dijk (terwijl dat wel het geval is). In de laatste paragraaf van dit commentaar wordt ingegaan op de onjuistheden en omissies die voorkomen in het Supplement.

4. Niet in Supplement besproken varianten

Door DHV zijn een aantal varianten van het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief onderzocht op hun verkeerskundig effect en op de investeringskosten³. Daarbij is uitgegaan van een situatie waarin sprake is van een landelijk systeem van beprijzen in combinatie met congestieheffing op wegdelen waar na uitbreiding nog congestie voorkomt. Er zijn voor beide alternatieven varianten bestudeerd die maximaal op kosten besparen en varianten die maximaal baten behouden. Bij het Verbindingsalternatief gaat het om tunnelvarianten⁴, bij de Stroomlijnvarianten gaat het om kostenbesparingen of door minder rijstroken, of door ruimtebesparend bouwen, of door zogenaamd locatiespecifieke asfaltuitbreidingen. Daarvan zijn er twee onderzocht. De twee locatiespecifieke varianten zijn:

Locatiespecifieke variant 1 is gericht op de weginfrastructuur tussen Amsterdam en Almere. Alleen de meest robuuste knelpunten worden opgelost: op de A10-oost, A1 (Watergraafsmeer-Muiderberg)

³ DHV (april 2006), Notitie, Bouwen en beprijzen, Naar een optimum van kosten en baten voor de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere.

⁴ Onder andere varianten van de zogenaamde Parijse Tunnel, een dubbeldekstunnel in één buis met 80 km per uur, waar geen vrachtverkeer mogelijk is.

en A6 (Muiderberg-knooppunt Almere). Dus hierbij geen uitbreiding van Gaasperdammerweg en A9 bij Amstelveen.

Locatiespecifieke variant 2 is gericht op de infrastructuur tussen Amstelveen en Diemen: alleen de meest robuuste knelpunten A9 langs Amstelveen (Badhoevedorp – Holendrecht), A2 (Holendrecht – Amstel) en A10-oost worden opgelost. Dus geen uitbreiding A6, A1 en Gaasperdammerweg.

Er is ook bij dit onderzoek van DHV géén rekening gehouden met een eventuele IJmeerverbinding en géén rekening gehouden met de effecten van hoogwaardig openbaar vervoer.

DHV stelt dat de locatiespecifieke varianten als basis kunnen dienen voor een gefaseerde aanleg voor latere uitbreiding van infrastructuur in het plangebied.

DHV constateert dat, in tegenstelling tot alle tunnelvarianten van de A6-A9, de verhouding tussen berekende kosten en baten (volgens de methodiek van RWS) *bij de locatiespecifieke varianten* positief is⁵. Bij alle door DHV onderzochte Verbindings-tunnelvarianten zijn de kosten 1,4 tot 1,7 x zo hoog als de baten. Bij de twee locatiespecifieke varianten is het omgekeerde het geval: bij variant 1, de A10-A1-A6, zijn de kosten 0,47 x de baten, bij variant 2, de A9-A2-A10, zijn de kosten slechts 0,38 x de baten.

Door in het Supplement de kosten en baten van deze locatiespecifieke varianten niet te vermelden, maar wel te melden dat bij hanteren van een andere (lagere) risicovrije discontovoet en een ander (lager) risico-opslagpercentage alle varianten (dus ook de Verbindingsvarianten) wel een gunstige kosten-batenverhouding hebben (p.81), wordt door RWS een rookgordijn opgetrokken en is elke serieuze afweging op basis van het Supplement niet mogelijk.

Het CPB gaat in zijn ‘Second Opinion op de Aanvullende KBA Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere’ in op de bovengenoemde locatiespecifieke variant 1. De berekende kosten en baten wijken af van wat in de studie van DHV berekend is, maar de conclusies zijn in hoge mate vergelijkbaar. *De CPB-studie laat verder helder zien dat bij invoering van deze locatiespecifieke variant, in combinatie met beprijzen, er heel weinig extra baten worden behaald door extra asfalt aan te leggen bij de resterende delen van de Stroomlijnvariant en bij aanleg van een A6-A9. Het CPB stelt dan ook de kritische vraag waarom deze locatiespecifieke alternatieven niet eerder in studie genomen zijn.*

Tabel 1 geeft duidelijk aan dat realisatie van de locatiespecifieke variant veruit het meest effectief is.

Tabel 1 Effecten op het wegverkeer in het netwerk (etmaal) van nieuwe weginfrastructuur, in combinatie met beprijzen

| | Referentie zonder beprijzen | Referentie met beprijzen | Locatiespecifieke variant A6/A1/A10 | Stroomlijnvariant (ST max) | Verbindingsvariant (VB-TB2) |
|---------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Gemidd. Snelheid | 52 | 57 | 59 | 60 | 59 |
| Gemidd. Verliestijd | 0,41 | 0,30 | 0,27 | 0,26 | 0,26 |

Bron: CPB Notitie Second Opinion op de aanvullende KBA Planstudie S. –A. –A., p.5, tabel 2.2

Conclusie uit de studie van het CPB is dat bij realisatie van de locatiespecifieke variant in combinatie met rekening rijden, aanleg van de rest van de Stroomlijnvariant nauwelijks verkeerskundige meerwaarde heeft, aanleg van de A6-A9 helemaal geen meerwaarde heeft, terwijl zeer aanzienlijk kosten wordt bespaard.

⁵ De kosten van de Verbindingsvarianten in een tunnel, in combinatie met rekening rijden, variëren volgens DHV van minimaal € 2,2 miljard tot ruim € 3,8 miljard. De kosten van de locatiespecifieke varianten in combinatie met rekening rijden variëren van € 0,6 miljard (variant 2) tot € 0,9 miljard (variant 1). De kosten van de complete Stroomlijnvarianten variëren € 2,5 tot € 3,2 miljard.

5. Feitelijke onjuistheden/omissies op detailniveau

In het onderstaande wordt in de tekstanalyse vooral aandacht gegeven aan aspecten die betrekking hebben op het westelijk deel van het plangebied, omdat dit deel tot nog toe (in tegenstelling tot de situatie rond het Naardermeer) onderbelicht is gebleven.

- p. 12 “Uitbreiding van de Gaasperdammerweg leidt naar verwachting tot veel extra files”. Onderbouwing van deze stelling ontbreekt. Dit bleek niet het geval bij het groot onderhoud in 2005.
- p. 12 “Bouwwerkzaamheden zorgen voor overlast direct omwonenden”. Dit is juist niet het geval; zowel files op de A/6 Gaasperdammerweg (GDW) als onderhoud geven minder overlast dan snel rijdend verkeer (bron: AGG en AT5).
- p. 12 “Doorsnijding Hoge Dijk en ecologische zone, optimalisatie mogelijk en recreatieve verbindingen over het tracé”. De tunnelmond en het klaverblad van op- en afritten laten géén enkele ruimte meer voor recreatie of natuur in deze smalle groenstrook. Daarbij geldt ook dat de aantasting van de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast zodanige invloed hebben dat recreatief verblijf in De Hoge Dijk aanzienlijk minder aangenaam is. Alternatieve voorzieningen voor de 1 miljoen bezoekbewegingen per jaar kunnen dus zeker niet “over het tracé of rondom de tunnelmond gesitueerd worden”, zoals RWS foutief en misleidend suggereert.
- p. 27 “Het vertrouwen is toegenomen dat het onderzoek zorgvuldig en onbevooroordeeld gebeurt”. Uit het voorgaande moge blijken dat dit bij de betrokken bewonersorganisaties, verenigd in het Platform tegen A6-A9 en het BAM helaas niet het geval is. Een ander voorbeeld dat het wantrouwen versterkt, is het feit dat RWS de tunnel van het Verbindingsalternatief vele malen heeft laten inpassen/schetsen om te komen tot optimalisatie en voor het Stroomlijnalternatief maar één schets (voor een open bak) heeft laten maken, met op meerdere punten een slechte waarderingsscore.
- p. 45 “De bewoners van Amsterdam Zuidoost vragen aandacht voor inpassing van de Gaasperdammerweg”. Nergens wordt duidelijk gemaakt dat een meerderheid van de bewoners voorstander is van het Stroomlijnalternatief. Er zijn meerdere bewonersgroepen in dit gebied: AGG, een minderheidsgroep met voorkeur voor het Verbindingsalternatief en Platform Gaasperdam tegen aanleg A6-A9, een ruime meerderheidsgroep die voor het Stroomlijnalternatief is. Door de minister en RWS is slechts de minderheidsgroep (AGG) gehoord. Er kan dus zeker niet gesproken worden over “de bewoners van Amsterdam Zuidoost (ZO)”.
- p. 45,46,47 Hier staat een goede opsomming van de Amsterdamse Stroomlijnvariant met foto’s. In de AV-nota leidt dit tot de conclusie “Grote onoverkomelijke problemen worden vooralsnog niet gezien, de Amsterdamse Stroomlijnvariant voldoet verkeerskundig en is naar verwachting tegen vergelijkbare kosten te realiseren als de compleet verdiepte variant” Er wordt niet genoemd dat deze variant bovendien het grootste draagvlak heeft (bij 18 van de 20 betrokken gemeentelijke en provinciale besturen) en dat de natuur en recreatie bij Naardermeer, het Gein en De Hoge Dijk bij deze variant volledig ontzien wordt.
- p. 47 “De kans is groter dat de normen bij de 30 meter lange openingen aldaar overschreden worden”: dat is alleen het geval als je daar verder niets doet. Maar overkluizen levert nu juist het voordeel dat je lucht kunt afzuigen, filteren, wassen, afvoeren, etc. om de overlast terug te brengen. Daar zijn technisch innovatieve voorbeelden van in Zwitserland, Japan en Noorwegen. Dit niet noemen is opnieuw onvolledig en misleidend.
- p. 47 “Milieu”: het sparen van het natuur- en recreatiegebied de Hoge Dijk met meer dan 1 miljoen bezoeken per jaar wordt in de opsomming van de milieuvoordelen van de Amsterdamse stroomlijnvariant ‘vergeten’.

- p. 47 “Beoordelingstabel vanuit oogpunt bewoners Zuidoost”: zie opmerking bij p. 45. Er zijn eigenlijk drie groepen bewoners: 1) omwonenden aan de Gaasperdammerweg die voor het Verbindingsalternatief zijn, 2) omwonenden aan de Gaasperdammerweg die voor het Stroomlijnalternatief zijn (omdat er dan overkluisd wordt met overlastvermindering en bij het Verbindingsalternatief niet), en 3) bewoners ten zuiden van de Gaasperdammerweg die voor het Stroomlijnalternatief zijn. Deze tabel houdt hier geen rekening mee, en is dus bevooroordeeld naar de eerste (en kleinste) groep.
- p. 49 “verkeershinder voor de bebouwing die dicht langs de Gaasperdammerweg staat”. Het is zeer de vraag in hoeverre dat het geval is. In Amstelveen staan de huizen veel dicht op de A9, daar gelden dit soort bezwaren kennelijk niet (zie ook eerste alinea paragraaf Misleiding). Er ligt ten noorden van de Gaasperdammerweg een strook van zeker 200 meter groen waardoor de (bouw-) hinder beperkt zal zijn, zowel voor bewoners als voor weggebruikers.
- p. 49 “Uitbreiding Gaasperdammerweg realiseerbaar zonder totale afsluiting, teruggebracht naar 2x2 rijstroken”. Dit lijkt een prima oplossing, want ook per heden zijn er 2x2 rijstroken. Er is dus geen verslechtering (maar dat noemt RWS niet).
- p. 50 “Veel overlast voor verkeer en omwonenden Amsterdam Zuidoost e.o”. Uit het groot onderhoud in de zomer van het jaar 2005 bleek dit juist zeer mee te vallen en ook op p. 49 wordt dat door RWS zelf bevestigd.
- p. 54 “Ontwikkelcompetitie, RWS noemt hier 2 Stroomlijn- en 3 Verbindingsideeën”. Dit terwijl er van de 20 ingediende ideeën 17 Stroomlijnideeën waren en 3 Verbindingsideeën. Hier maakt RWS het ‘voorsorteren op het Verbindingsalternatief’ door de andere 15 Stroomlijnideeën te verzwijgen wel heel evident.
- p. 64 “Gemeente Abcoude en natuur- en milieuorganisaties hebben bezwaren tegen de westelijke tunnelmond”. De gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuidoost en provincie Noord Holland (Groengebied Amstelland) die allen meerdere malen mondeling en schriftelijk hierop gewezen hebben worden door RWS ‘vergeten’.
- p. 64 “De tunnelmond (van het Verbindingsalternatief) doorsnijdt het recreatiegebied de Hoge Dijk en de ecologische verbindingzone in de Broekzijdsche Polder”. Dit is onvolledig: de ecologische zone ligt ook in de Hoge Dijk. Niet vermeld wordt dat de tunnelmond, naast de overlast aan recreanten en ecologie, overlast aan omwonenden geeft (aan de Gaasperdamkant op 150 meter van de geprojecteerde tunnelmond). Deze omwonenden worden door RWS ‘vergeten’.
- p. 65 “de Hoge Dijk vormt een aantrekkelijk recreatieterrein met fiets- en wandelpaden, in het gebied ligt ook golfbaan de Hoge Dijk”. De druk bezochte zwemplas en het strand worden ‘vergeten’, alsmede het aantal van 1 miljoen bezoeken per jaar. Alleen de Hoge Veluwe en andere ‘natuurkrakers’ scoren qua bezoeken beter. Dit is door de provincie Noord Holland al vele malen gemeld aan RWS maar wordt keer op keer ‘vergeten’.
- p. 65 “Door de westelijke tunnelmond zal een deel van het terrein verloren gaan”. Dit is onjuist, het gaat volledig verloren, door de tunnelmond en het klaverblad van op- en afritten dat nodig is (zie foto van RWS zelf). Iedereen die er maar eenmaal geweest is, weet hoe smal het is.
- p. 65 “het leidt voor de recreanten tot een visuele verstoring”. Dit is onjuist, het gebied is volledig bebouwd bij een tunnel en klaverblad. En de luchtkwaliteit door de uitstoot is zodanig dat er niet meer gerecreëerd kan worden (zegt RWS zelf). Dus niet alleen een visuele verstoring maar een complete vernietiging.

- p. 65 “Inpassingsmaatregelen kunnen de barrièrewerking van de weg opheffen”. Zie eerder, dit is een verkeerde voorstelling van zaken. Want ‘inpassing’ is niet mogelijk: als je op 500 meter grond 200 meter tunnelmond en 100 meter op-en afritten moet situeren valt er namelijk niets meer ‘in te passen’.
- p. 65 “In de woonkernen zoals Zuidoost verslechtert de luchtkwaliteit niet”. Dit is volledig onjuist want de huizen van Gaasperdam-Zuid liggen op ca. 150 meter van de tunnelmond. Daarbij gaat het niet alleen om ‘bewoners’ maar ook om ‘recreanten’. Deze wonen weliswaar meer dan 500 meter van de tunnelmond maar lopen/fietsen/zwemmen wel dagelijks in dit gebied. Deze 150.000 recreanten die gezamenlijk 1 miljoen bezoeken per jaar aan de Hoge Dijk afleggen, moeten als even groot belang gezien worden als de duizenden omwonenden van de tunnelmond.
- p. 66 “De ecologische zone wordt niet doorsneden”: zie pagina 12 en 64.
- p. 66 “waardoor met behulp van fiets en voetgangersbruggen en inpassing in het groen de barrièrewerking tot een minimum beperkt blijft”. Idem p 66. RWS heeft zelf een simulatiefoto hiervan gemaakt en zou dus beter moeten weten.
- p. 66 “Optimalisatie t.b.v. golfterrein door over een lengte van 300 meter de weg op palen aan te leggen”. Dit is misleiding. Een golfterrein heeft ca. 80 ha nodig, inclusief de openbare fiets- en wandelpaden eroverheen. Daar blijft bij een tunnelmond geen enkele ruimte voor over, terwijl er rondom Amsterdam voor de 75.000 golfende recreanten die nu jaarlijks op de Hoge Dijk komen verder nauwelijks plek meer is.
- p. 67 “In beide uitbreidingsalternatieven neemt het autoverkeer toe voor Amstelveen”. Niet vermeld wordt dat dit in (nog) veel sterker mate het geval is bij het Verbindingsalternatief dan bij het Stroomlijnalternatief. Amstelveen is beter af met het Stroomlijnalternatief.
- p. 71 “Normoverschrijding bij open gedeelten van de overkluizing van de GDW”. Dit geldt alleen als je niets met de lucht doet (maar je kan ook filteren). Er zijn technieken beschikbaar in het buitenland die eerst onderzocht moeten worden voordat zo’n conclusie getrokken kan worden.
- p. 76 “MER rapport, Ecologie”. Ook hier wordt het intensief gebruikte natuur- en recreatie gebied de Hoge Dijk vergeten en wordt exclusief op het Naardermeer gericht. Ook in de aanbevelingen voor de 2° fase van de MER gaat het alleen over de beschermde natuur van Naardermeer aan de oostkant van de tunnel (vogel- en Habitatrichtlijn) en niet over de recreanten van de Hoge Dijk aan de westkant. In een complete MER dient ook aandacht te worden besteed aan de natuurwaarden buiten Vogel- en Habitatrichtlijngebieden.
- Tenslotte, niet een feitelijke onjuistheid, maar wel een opmerkelijk fenomeen in dit en vele andere rapporten van RWS over de planstudie, met dank aan *Volkskrantblog*. Het Stroomlijnalternatief wordt stevast gepresenteerd in dikke paarse lijnen, terwijl het Verbindingsalternatief wordt weergegeven in een fijne groene kleur. Het zijn niet alleen katholieken die weten – of misschien onbewust aanvoelen - dat paars de kleur is van boete en schuld en groen de kleur van hoop, die bovendien volgens psychologen een gevoel van rust en veiligheid oproept. In de communicatiewetenschap is bekend dat één beeld vaak meer zegt dan 1000 woorden. Gepaard aan de ‘selectiviteit’ in de tekst en de hier beschreven feitelijke onjuistheden, laadt RWS met dit kleurgebruik toch wel heel nadrukkelijk de verdenking op zich dat zij de planstudie bevooroordeeld uitvoert. Dit stemt het Platform tegen A6-A9 niet alleen verdrietig en teleurgesteld, maar vooral boos en verontwaardigd.