

Muiden, 30 augustus 2007

Stroomlijnalternatief ongelukkige keuze

Niet voor niets werd eind 2004 het Verbindingsalternatief (de A6/A9) weer op de agenda gezet. Er was reeds gekozen voor 'de Uitweg', maar het was zonneklaar dat deze uitbreiding van de A1 en A9 (Gaasperdammerweg) niet zonder problemen was. Minister Karla Peijs gaf dan ook aan Rijkswaterstaat opdracht te onderzoeken welke van die twee alternatieven de beste was voor de bereikbaarheid op de as Schiphol-Amsterdam-Almere. Misschien een wat ongelukkig geformuleerde opdracht, maar daar komen we later wel op. Het van 'de Uitweg' afgeleide alternatief ging door het leven als het 'Stroomlijnalternatief'.

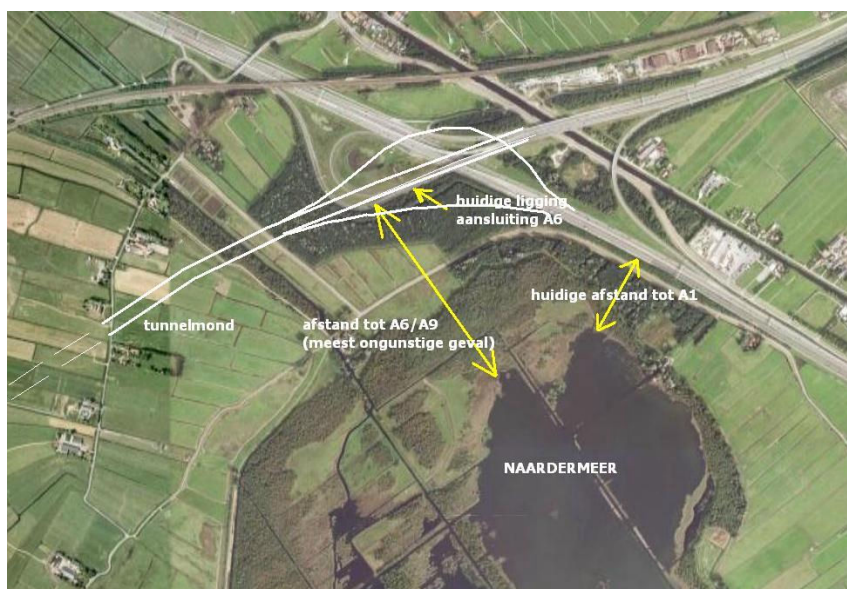
De bovengrondse aanleg van het Verbindingsalternatief zou een verwoestende uitwerking hebben op het Vecht- en Geinlandschap, alsmede op het landschap van de aan het Naardermeer grenzende Keverdijkse polder. Geen wonder dus dat actiegroepen, verenigd in het 'Platform tegen A6/A9' en lokale bestuurders er tegen in opstand kwamen. Rijkswaterstaat had daar al rekening mee gehouden, en een variant bedacht die het landschap onaantast laat: de boortunnel. Je ziet daar geen barst van, behalve een tunnelmonding op minstens een halve kilometer van het Naardermeer, een viertal piepkleine ventilatie gebouwtjes, en een tunnelmonding nabij het knooppunt Holendrecht, ten zuiden van de Amsterdamse wijk Gaasperdam. Is wel wat duurder dan een bovengrondse aanleg, maar dan heb je ook wat. Uiteindelijk vielen alle andere varianten af, en de keuze waar het kabinet zich voor geplaagd zag werd beperkt tot drie alternatieven:

- het Verbindingsalternatief in een geboorde tunnel
- de Amsterdamse Stroomlijnvariant: een voor de wijk Amsterdam Zuid-Oost optimaal uitgevoerde variant van het Stroomlijnalternatief
- het Lokatiespecifieke Alternatief: het aanpakken van de voornaamste knelpunten op de route.

Het laatste alternatief viel af. Omdat de A9 niet aangepakt wordt, kan het verkeer op de A1 niet doorstromen, en verandert deze snelweg in de grootste parkeerplaats van Nederland. De reistijd tussen Naarden en Watergraafmeer, waarvoor normaal tien minuten staat, neemt met een uur (!) toe.

Alvorens een keuze te maken tussen de drie alternatieven nam het kabinet het besluit om hoe dan ook de kruising van de A1 met de Vecht uit te voeren met een aquaduct, en daartoe de A1 plaatselijk in zuidelijke richting te verleggen. Je zou zeggen dat nu de actievoerders en lokale bestuurders tevreden gesteld waren.

Gezien de grote verkeerskundige, logistieke en landschappelijke voordelen verwacht een redelijk denkend mens nu dat het kabinet kiest voor het Verbindingsalternatief in een geboorde tunnel. De maatschappelijke druk om tegen dit alternatief te kiezen bleef echter aanhouden. Toen ook nog de Tweede Kamer bij het demissionair geworden kabinet aandrang op een snelle beslissing, en de verkiezingen er aan kwamen, koos het kabinet voor de 'maatschappelijk correcte', maar irrationele oplossing: het Stroomlijnalternatief. En zitten daarmee – zonder dat ze dat zich bewust willen zijn - de gemeenten Muiden, Weesp, en Amsterdam Zuid-Oost uiteindelijk met de gebakken peren.



De mythen van de A6/A9

Het verzet tegen dit alternatief werd gevoed door een valse voorstelling van zaken, waar zelfs kwaliteits-kranten zich toe lieten lenen. Het voornaamste argument zou de aantasting van landschap en natuur van het Naardermeer zijn. In alle varianten ligt de de A6/A9 een minstens een halve kilometer van het Naardermeer zelf. Door de (nog verder gelegen) tunnelmond rijden in 2020 per dag minstens honderdduizend voertuigen. Ter vergelijking: nu, in 2007, ligt de A1, met een vergelijkbaar aantal voertuigen, pal naast het natuurgebied, en op 230 meter van het meer. Als u Google Earth heeft moet u het maar eens controleren.

Nu is de lucht nabij een tunnelmond en de ventilatiegebouwtjes sterker vervuild dan elders. Ook daar is aan gerekend, en de overschrijding van de normen blijft beperkt tot 50 meter van de weg. Dat geldt dus ook voor de westelijke tunnelmond, zodat Abcoude en de wijk Gaasperdam geen enkele hinder ondervinden. Een ander argument is dat door de tunnel het grondwaterpeil nabij het Naardermeer zou veranderen. Flauwekul, daarvoor ligt de tunnel veel te ver weg, en veel te diep, op dertig meter, en zijn de tunnelmonden te gering van omvang. Kortom, er valt uit het oogpunt van natuur- en landschapbehoud, en luchtkwaliteit niets tot weinig in te brengen tegen de A6/A9.

Maar zoveel te meer tegen het Stroomlijnalternatief.

Stroomlijnalternatief slecht voor verkeer, milieu en natuur.

Tussen de knooppunten Muiderberg en Diemen bestaat het Stroomlijnalternatief uit een twaalf rijstroken brede autosnelweg waarover dagelijks meer dan driehonderdduizend auto's razen. Met vluchtstroken is de weg zestien stroken breed, bij de afsplitsing naar de Gaasperdammerweg (A1/A9) nog breder. De huidige planvorming voor de inrichting van de Bloemendalerpolder ondervindt daarvan de monstrueuze gevolgen: in de vorm van het ruimtebeslag van de weg, in de vorm van de landschapbedervende, maar noodzakelijke geluidsschermen, en in de vorm van de sterk verminderde luchtkwaliteit. Bij de keuze voor het verbindingsalternatief neemt het verkeer slechts licht toe, en kan volstaan worden met de huidige benuttingsmaatregelen (spitsstroken). Nu worden vele hectaren waardevol landschap opgevreten door asfalt: merkwaardig, als je bedenkt dat daar bij het Verbindingsalternatief nauwelijks sprake van is, en daar dit argument wél een voorname rol speelde.



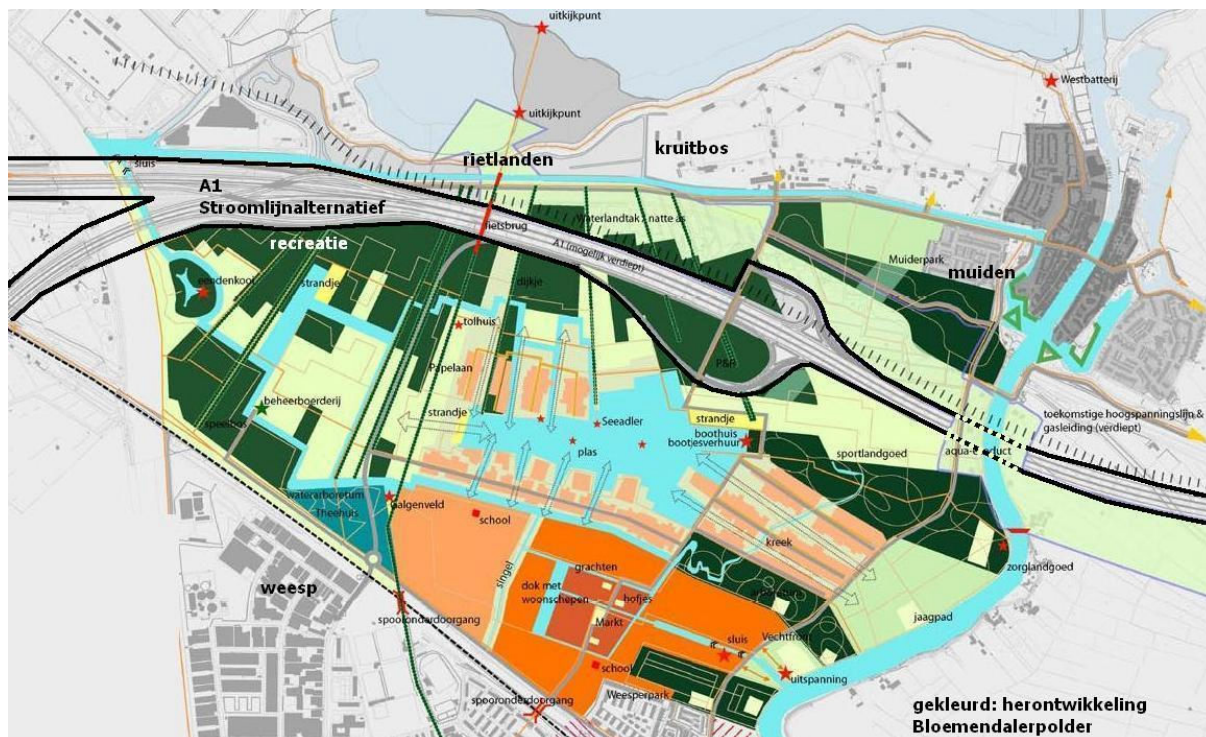
By-pass A1/A9: huidige en nieuwe situatie (zicht richting Amsterdam). Let op het ruimtebeslag in de Bloemendalerpolder. Bron Rijkswaterstaat.

De gemeenten Weesp en Muiden zitten met de gebakken peren: gezien de opstelling van de Raad van State in vergelijkbare gevallen gaat óf de geplande woningbouw nabij de weg niet door, óf mag de weg helemaal niet uitgebreid worden (net zoals de A4 bij Leiderdorp). En van het geplande recreatieterrein nabij het knooppunt met de A9 kan al helemaal geen sprake zijn. Om maar te zwijgen van de gevolgen voor het ecologisch interessante Kruitbos en Rietlanden.

Muiden is een voorstander van een lange tunnel (eco-aquaduct), in plaats van alleen maar een aquaduct. Op het hele tracé van de uitgebreide A1 worden de normen voor de luchtkwaliteit overschreden, maar bij de tunnelmondingen van het eco-aquaduct is de situatie nog erger. Alhoewel de aandacht uitgaat naar de gevolgen van het Stroomlijnalternatief voor de omwonenden aan de Gaasperdammerweg, zijn de gevolgen voor gedeelten van Muiden, het KNSF-terrein en Bloemendalerpolder veel ernstiger.

Ook voor de weggebruiker is deze oplossing allerm minst optimaal. Vooral bij de aanpassing van de Gaasperdammerweg aan het sterk toegenomen verkeer wordt vele jaren bouwhinder ondervonden. Naar alle waarschijnlijkheid zal deze weg jarenlang op z'n best beperkt bruikbaar zijn, waardoor vele jaren de A1 en A10 geteisterd worden door een onacceptabel verkeersinfarct.

Het wegennet blijft gevoelig voor calamiteiten: mocht er op de A1 een ongeluk gebeuren, dan is er geen alternatieve verbinding. Bij uitvoering van het Verbindingsalternatief is er sprake van twee parallelle verbindingen. Het verbindingsalternatief is trouwens ook nog 4 km korter dan de huidige verbinding, en dat scheelt weer CO₂-uitstoot en reistijd en -kosten. Het verbindingsalternatief wordt met slechts beperkte bouwhinder aangelegd.



het ruimtebeslag van de A1 (visie Bloemendalerpolder van de projectgroep)

Ongelukkig geformuleerde opdracht.

Er zijn veel meer weggebruikers op de Hollandse Brug die als bestemming Noord-Holland benoorden het IJ hebben, dan als bestemming de omgeving van Schiphol. De twee oorspronkelijke alternatieven bieden voor deze grote groep niet echt een oplossing in de vorm van een meer rechtstreekse verbinding. Een IJmeerverbinding, zoals het door ons gepresenteerde ingetunnelde Bovenlangsalternatief doet dat wel, en vermindert het verkeer op de A1 en A10-Oost zeer aanzienlijk. Tevens zou de filedruk afnemen door de hoogwaardige OV-verbinding die hier een integraal deel van uitmaakt. Op de duur zal, gezien het belang van de verplaatsings-as Almere-Amsterdam-Noord-Holland, zo'n hoogwaardige verbinding er moeten komen. Middelen, die bedoeld zijn voor de voorgenomen hangbrug tussen Almere en Amsterdam, en die gereserveerd waren voor de Zuiderzeelijn kunnen mede daarvoor bestemd worden. Het valt te betreuren dat een dergelijk scenario niet als derde alternatief bij de planstudie is meegenomen. De opdracht voor de planstudie had dan ook veel ruimer geformuleerd moeten zijn dan te kiezen uit de twee gepresenteerde oplossingsrichtingen. Zij had veeleer moeten luiden hoe de bereikbaarheid van Almere optimaal te verbeteren.

Tenslotte

Een eco-aquaduct bij Muiden is noodzakelijk.

Een bovengrondse aanleg van het Verbindingsalternatief is onbespreekbaar. Een voornaam argument tegen het ondertunnelde Verbindingsalternatief is dat wanneer daarvoor gekozen wordt, er, wanneer er te weinig geld voor beschikbaar blijkt te zijn, het tóch een bovengrondse aanleg wordt. Dat kan natuurlijk niet. Voor het overige is met dit betoog aangetoond dat het Stroomlijnalternatief meer problemen veroorzaakt dan zijn oplost. De beslissing voor het Stroomlijnalternatief is onder druk, met de waan van de dag, genomen. Een heroverweging is dan ook op z'n plaats.

Jan Bovenlander