

Verslag van de hoorzitting over de Startnotitie  
Hoofdwegverbinding Schiphol - Almere  
gehouden op 13 januari 2005 te Muiden

---

Aanwezig:	Dhr. J. van der Doef	Onafhankelijk voorzitter
	Dhr. N. Bijlsma	Inspraakpunt V&W
	Dhr. B. Viveen	Rijkswaterstaat
	Mw. S. Konijn	Rijkswaterstaat

Alsmede 9 insprekers, 140 belangstellenden en een aantal mensen van de projectorganisatie. Direct voorafgaand aan de hoorzitting heeft een presentatie van medewerkers van Rijkswaterstaat over het project alsmede een informele informatiebijeenkomst plaatsgevonden.

---

## Inleiding

De voorzitter opent de hoorzitting in het kader van de Startnotitie Hoofdwegverbinding Schiphol - Almere. Deze hoorzitting heeft in tegenstelling tot de zojuist gehouden informatiebijeenkomst een formeel karakter.

De voorzitter licht toe dat hem door de Minister van Verkeer en Waterstaat is verzocht op te treden als onafhankelijk voorzitter van de hoorzitting, waarbij hij met name tot taak heeft te zorgen voor een goed verloop van de zitting. Hij benadrukt dat hij inhoudelijk niet betrokken is bij dit project en derhalve een onafhankelijk voorzitter is.

De hoorzitting is bedoeld om mensen mondeling de gelegenheid te bieden hun zienswijze op Startnotitie kenbaar te maken. Ook kan een schriftelijke zienswijze worden ingediend. De schriftelijke reacties kunnen tot en met 30 januari 2005 naar het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat gestuurd worden (Postbus 30316, 2500 GH Den Haag). Tot op het moment van de hoorzitting zijn er 28 schriftelijke zienswijzen ingediend, waarbij wordt opgemerkt dat een paar honderd personen dezelfde zienswijze hebben ingediend. Schriftelijk inspreken kan ook via de internetsite [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl).

Van de hoorzitting wordt een verslag gemaakt. Dit verslag wordt samen met de schriftelijke reacties opgenomen in de bundel *Inspraakreacties* en onder andere aangereikt aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM, alsmede aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Belangstellenden kunnen eveneens een exemplaar van het verslag krijgen.

Rijkswaterstaat deelt mede dat er voor Weesp een aparte informatieavond zal worden georganiseerd.

De voorzitter sluit zijn inleiding af en geeft als eerste het woord aan de heer Hooijer.

### 1. de heer A. Hooijer, LTO Noord, afdeling Gooi- en Vechtstreek, Haarlem

Inspreker geeft aan dat het plangebied met name bij de A6/A9-variant een groot gedeelte van het werkgebied van LTO betreft. LTO is zich ervan bewust dat maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid nodig zijn. Ook onderschrijft LTO het feit dat een IJmeerverbinding als scenario is meegenomen. Bij de vaststelling van het Streekplan Noord-Holland Zuid heeft LTO dit meerdere keren aangegeven als een mogelijke hulpoplossing voor het bereikbaarheidsprobleem. Hiermee worden verkeersstromen gespreid zodat niet alles bij Muiderberg de polder uit moet.

Inspreker wijst op het belang dat in het onderzoek de huidige situatie van het plangebied correct wordt weergegeven. In de Startnotitie wordt gesteld dat het gebied een agrarisch karakter heeft met een belangrijke functie voor natuur en landschap. In het streekplan Noord-Holland is echter vastgesteld dat het landelijk gebied als hoofdfunctie landbouw heeft en als secundaire functie natuur. Dit laatste is vigerend beleid waarin LTO zich volledig kan vinden. Inspreker stelt voor in de Startnotitie de tekst hieromtrent over te nemen uit het Streekplan.

Inspreker vindt dat de A6/A9-variant een groot effect heeft op de landbouw maar dat hieraan in de Startnotitie volledig voorbijgegaan wordt. De infrastructurele ingrepen zijn volgens spreker rigoureu. Inspreker stelt voor dat Rijkswaterstaat contact opneemt met de Provincie Noord-Holland om in samenspraak een Landbouw Effect Rapportage op te stellen waarin de maatregelen en gevolgen voor de landbouwsector in beeld worden gebracht. Hierin zouden onder andere de gevolgen voor de omvang van de totale sector, de verkaveling, de bereikbaarheid van de landbouwpercelen, de dierenartsen en de loonbedrijven onderzocht moeten worden.

Inspreker licht toe dat het gehele plangebied binnen de herinrichting Vechtstreek en herinrichting Amstelland valt. Er zijn thans landinrichtingscommissies bezig om verschillende overheidsdoelen te bereiken op het gebied van natuur, recreatie en landbouw. Voor de landbouw is dat onder meer het verbeteren van de productieomstandigheden. In de Startnotitie heeft inspreker hierover niets kunnen terugvinden.

Inspreker zegt dat op pagina 51 wordt gesproken over een landschapsvisie en dat op de website een vooraankondiging staat over het nieuwe project, de Groene Uitweg. LTO-Noord is hierbij op geen enkele wijze betrokken met als gevolg dat LTO het landschapsplan niet ondersteunt en zal aanvechten. Daarin zijn punten vermeld waardoor de agrarische sector geen toekomst meer heeft.

De Vechtstreek is een onderdeel van de Stelling van Amsterdam, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en het Groene Hart. Hierbij staat het behoud van open landschap en cultuurhistorische waarden voorop. Inspreker is van mening dat de landbouwsector, met name op het gebied van melkveehouderij, een uitstekende bijdrage kan leveren aan het openhouden van het landschap. Daarom pleit inspreker ervoor om de gevolgen van alle varianten en maatregelen voor de landbouwsector mee te nemen in de planvorming.

## 2. de heer J. Eshuis, Groenlinks afdeling Muiden/Weesp, Weesp

Inspreker vindt dat het feit dat deze inspraakavond gehouden wordt, betekent dat belanghebbenden niet eerder gehoord zijn. Hij licht toe dat belanghebbenden in de Uitweg in 2002 en 2003 intensief hebben gesproken over de complexe kwestie rond de verbinding Schiphol-Almere. Overheden en maatschappelijke organisaties hebben in deze twee jaar uitgebreid ingesproken en de uitkomst was het Manifest de Uitweg. Daarin werd gekozen voor de ontwikkeling van het stroomlijnalternatief. De betrokken organisaties hebben duidelijk aangegeven dit alternatief uit te werken in concrete plannen en uitvoeringsmaatregelen. Het heeft inspreker dan ook verbaasd dat het Ministerie van VenW een jaar later weer met een plan voor een onderzoek komt om een afweging te kunnen maken tussen een stroomlijnvariant en een A6/A9-variant. Steeds wordt volgens inspreker door het Ministerie het A6/A9-alternatief weer op tafel gelegd terwijl er geen draagvlak voor is. Inspreker concludeert daaruit dat er niet geluisterd wordt.

Inspreker vindt de onderhavige Startnotitie overbodig; in deze fase zou door het Ministerie van VenW juist een nadere uitwerking van het stroomlijntracé moeten plaatsvinden. Pas als zou blijken dat de doorstroomvariant onvoldoende soelaas biedt, zouden alternatieven in beeld moeten komen, aldus inspreker. Mocht besloten worden door te gaan met het onderzoek naar een A6/A9-alternatief, dan is er volgens inspreker nog een reden waarom de Startnotitie in deze vorm overbodig is. Die reden is dat er overbodige varianten van het A6/A9-alternatief onderzocht worden. De Provincie Noord-Holland, over wiens grondgebied het A6/A9-alternatief loopt, vindt dat alternatief onacceptabel, hetgeen overigens ook voor de betrokken gemeenten geldt, aldus inspreker. Hij zegt dat als de doortrekking van de A6/A9 aan de orde moet komen, dat alleen in een tunnelvariant kan. Inspreker vindt dat deze variant moet worden opgenomen in de Startnotitie en het vervolgonderzoek en dat er niet allerlei overbodige opties zoals bovengrondse varianten onderzocht moeten worden. Inspreker vindt dat het aan heldere kaders ontbreekt waarmee de onderzoeken worden gestart.

Inspreker stelt dat veel zaken zoals NO<sub>2</sub>, fijnstof en geluid onderzocht worden maar hij vraagt zich af hoe deze zaken ten opzichte van elkaar gewogen worden. Daarmee biedt het traject volgens spreker geen enkel inzicht in de afweging die het Ministerie wil maken. Het afwegingskader is voor inspreker onduidelijk hetgeen zou kunnen leiden tot een moeizame discussie met betrokkenen. Inspreker

verzoekt nadrukkelijk het wegen van criteria expliciet en openbaar te maken zodat daarover discussie kan worden gevoerd en er een zorgvuldige afweging kan worden gemaakt.

Inspreker zegt dat er wel toezeggingen door Rijkswaterstaat zijn gedaan op het gebied van communicatie, maar dat er inhoudelijk geen respons komt. Hij is van mening dat de inspraak serieus moet worden meegenomen.

Inspreker vindt dat het Ministerie van VenW een reputatie heeft van slecht luisteren en doordrukken. Hij hoopt dat er lering getrokken wordt uit de kritiek en er serieus geluisterd wordt naar de aangedragen punten.

### 3. de heer C. van Diest, Vereniging Vechtvallei, Muiderberg

Inspreker is melkveehouder en wil graag iets vertellen over de grutto en de koe. Hij is melkveehouder.

De Vechtvallei is een agrarische natuur- en landschapsvereniging met als doelstelling het behoud van open weidelandschap en versterking van de natuurwaarden samenhangend met dit landschap. Het gaat in dit gebied met name om de bescherming van de weidevogels en versterking van de ecologische diversiteit. Het werkgebied ligt ruwweg tussen Amsterdam en Hilversum. Er zijn ongeveer 160 contracten met leden (agrariërs/grondgebruikers) en 300 leden bestaande uit burgers en boeren. De Vechtvallei werkt samen met onder meer Waterschap Amstel Gooi en Vecht, Provincie Noord-Holland, de WLTO, de Vechtplassencommissie, Landschap Noord-Holland en Landschapsbeheer Utrecht.

In het plangebied staat dat het landschap een agrarisch karakter heeft. Volgens inspreker is dit onvolledig omdat het gaat om een open weidelandschap met een hoge maatschappelijke waarde. Daarbij is het een belangrijk en soortenrijk weidevogelgebied zoals is aangeduid in de Noord-Hollandse publicatie Kerncijfers Natuur en Landschap. Voor wat betreft de weidevogels heeft de Vechtvallei de laatste zeven jaren de gegevens geregistreerd van gevonden en beschermde nesten. Daarbij is opvallend dat dit werkgebied één van de weinige gebieden is waar de grutto niet in aantal is achteruitgegaan. Het gaat inspreker in eerste instantie dan ook om het behoud van de grutto. Aan de hand van een kaart laat inspreker de gebieden van weidevogelbeheer zien die via de Vereniging Vechtvallei onder contract staan met het Ministerie van LNV. In de Startnotitie wordt hiermee volgens inspreker te weinig rekening gehouden.

De tweede reden waarom de omschrijving van het plangebied volgens inspreker niet volledig is, is dat het gebied wordt beheerd door ongeveer 75 vitale melkveehouderijen. Hierdoor is het open karakter behouden gebleven en hebben weidevogels zich kunnen handhaven. In tweede instantie gaat het inspreker derhalve om de koe, hetgeen hij graag in de beschrijving van het plangebied tot uitdrukking zou zien komen. De koe is een bron van inkomsten en staat voor een mooi open landschap. Aan de hand van de kaart laat inspreker de gebieden zien die door het Ministerie van LNV zijn aangemerkt als gebied met natuurlijke handicaps. Hiermee worden gebieden bedoeld die hogere bewerkingskosten met zich meebrengen, waartegenover het Ministerie een kleine vergoeding stelt. Inspreker wijst erop dat het Ministerie derhalve veel waarde hecht aan deze gebieden.

Naast een inventarisatie van de huidige weidevogeldichtheden zal er volgens Vechtvallei bij de twee varianten onderzocht moeten worden wat de effecten zijn voor de weidevogels in het algemeen en voor de grutto als Rode Lijst soort (een soort die bedreigd wordt in zijn voortbestaan) in het bijzonder. Voorts vindt inspreker dat onderzocht moet worden of de tracékeuzes grote effecten hebben op de veehouderij. Volgens inspreker kan het open weidelandschap alleen behouden blijven bij een beheer met 'de koe in de wei'. Een Landbouw Effect Rapportage kan hierin voorzien.

Inspreker benadrukt dat Vechtvallei graag betrokken wordt bij de invulling van de natuur- en landschapsvraagstukken in het traject. De achterban van Vechtvallei bestaat uit eigenaren die 80% van het gebied beheren. Om die reden is Vechtvallei een natuurlijke partner voor de verdere planontwikkeling, aldus inspreker.

Inspreker verzoekt de gebiedsbeschrijving te completeren en daarnaast het onderzoeksprogramma aan te scherpen vanuit de huidige kernkwaliteiten van het gebied, ofwel vanuit het belang van de grutto en de koe.

#### 4. de heer T. de Boer, Vereniging Spaar het Gein, Abcoude

Inspreker licht toe dat het Gein een gebied ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal betreft dat loopt van Abcoude naar Driemond bij Weesp. De A6/A9-variant staat loodrecht op het Gein. De vereniging stelt zich tot doel om het Geinlandschap door de huidige generatie te loodsen en de kwaliteit van het landschap te bewaren. Het is volgens inspreker een landschap met een uniek landelijk karakter, zeldzaam gelegen op een steenworp afstand van de hoofdstad. De vereniging telt momenteel ongeveer 350 leden. Nadat er een ledenactie is gestart om inspraakreacties te sturen, groeit het ledental.

Inspreker zegt dat het bestaan van de vereniging in feite te danken is aan de plannen voor de A6/A9. Het is ook niet de eerste keer dat dit plan er ligt. Het standpunt van de vereniging is dat de A6/A9-variant totaal niet past. Inspreker wijst erop dat mensen in deze tijd veel meer doordrongen zijn van het besef dat kwalitatief goede landschappen steeds schaarser worden. Om die reden vindt inspreker dat het steeds minder past om de A6/A9-variant door een landschap te leggen. Hij heeft de indruk dat de opdrachtgevers voor de Startnotitie niet beseffen hoe desastreus de aanleg van de A6/A9 zal uitpakken. Inspreker verzoekt de A6/A9-variant volledig uit de Startnotitie te schrappen. Er zijn volgens hem alternatieven. Ook de Uitweg heeft al een duidelijke voorkeur uitgesproken hetgeen een breed gedragen regionaal akkoord is. Inspreker vindt het onthutsend om te constateren dat men een dergelijk breed gedragen regionaal akkoord naast zich neerlegt. Dat bleek al in de Nota Ruimte en dat wordt nu door Rijkswaterstaat in de uitvoering van deze opdracht geëffectueerd.

Bovendien vindt inspreker dat de Nota Ruimte selectief is gelezen. De Stroomlijnvariant en de A6/A9-variant worden gelijkgeschakeld, maar in de Nota Ruimte staat ook dat het tracé waar de A6/A9 doorheen gaat uit maar liefst drie nationale landschappen bestaat, te weten het Groene Hart, de Stelling van Amsterdam en de Hollandse Waterlinie. In de Nota Mobiliteit over verkeer staat dat grootschalige infrastructurele projecten niet zijn toegestaan in nationale landschappen tenzij deze ingrepen redelijkerwijs vanwege een groot nationaal belang onvermijdelijk zijn, aldus inspreker. Dat gegeven plus de regionale voorkeur die al door veel partijen is uitgesproken, doet inspreker verbazen dat deze variant toch nog steeds wordt onderzocht.

Bij de Stroomlijnalternatieven zit een variant met een verdiepte aanleg. Inspreker meent dat een tunnelaanleg onder de Gaasperdammerweg wordt weggeschreven op basis van stellingen die niet worden onderzocht maar slechts geponeerd. Inspreker vindt dat de stellingen onderzocht en de varianten opgenomen moeten worden. Er staat in de Startnotitie dat de tunnel niet wordt meegenomen omdat de Gaasperdammerweg dan een groot element blijft dat versturende effecten op Amsterdam Zuidoost heeft. In dat kader zegt spreker dat Rijkswaterstaat alleen uitgaat van de bestaande Gaasperdammerweg met een tunnel eronder. Hij vindt dat als er een tunnel komt, ook de Gaasperdammerweg gereconstrueerd zou moeten worden zodat de leefbaarheid in Amsterdam Zuidoost kan verbeteren.

Inspreker heeft geconstateerd dat het openbaar vervoer volledig wordt genegeerd in dit traject. Hij vindt dit kortzichtig. De maatschappelijk normale verwachtingen dat het openbaar vervoer geïntensiveerd kan worden, worden veronachtzaamd. Datzelfde geldt volgens inspreker voor beprijzing waarvan deskundigen beweren dat dit een enorm groot effect zal hebben.

Ten aanzien van de onderzoeksopzet merkt inspreker op dat er een vrij globale omschrijving van de effecten is opgenomen. Hierdoor is gedetailleerd commentaar lastig. Volgens hem wordt niet gekeken naar de effecten van de aanleg van een snelweg, maar wordt gekeken naar de toestand die er zal zijn na de aanleg. Als voorbeeld haalt hij aan dat er in de notitie omschreven is hoeveel hectaren belast zullen worden met een bepaald decibelgehalte. Er staat echter niet bij vermeld hoe de huidige situatie is en wat de verandering zelf inhoudt. Inspreker geeft aan dat het een groot verschil uitmaakt of een bestaande snelweg waar al veel geluid is wordt verdubbeld of verdiept, of dat er een snelweg wordt aangelegd door een vrij stil en maagdelijk landschap zoals het Geingebied. Het gaat inspreker er juist om dat het veranderingseffect in beeld gebracht wordt. Datzelfde geldt voor het aspect landschap. Inspreker vindt de integrale kwaliteit van het landschap slecht tot uitdrukking komen. Inspreker vindt dat een landschapsvisie nodig is om het huidige landschap en zijn kernkwaliteiten in beeld te brengen om dan vervolgens te kijken wat de gevolgen van de snelweg zijn.

De Vereniging Spaar het Gein zal ook nog een schriftelijke zienswijze indienen.

5. de heer F. van Schoot, Fietsersbond Flevoland, Almere

Inspreker licht toe dat de Fietsersbond staat voor meer en beter fietsen.

Inspreker vindt het jammer dat er geen link wordt gelegd met openbaar vervoer. Light rail wordt niet in het onderzoek opgenomen terwijl er veel mensen, vooral werknemers van Schiphol, naar Almere kunnen komen en andersom.

Beprijzing is ook niet opgenomen, aldus inspreker. Andere alternatieven zoals fietsverbindingen, worden ook niet in het verhaal opgenomen. Inspreker zegt dat er genoeg andere varianten zijn die de druk van de wegen kunnen afhalen.

De Startnotitie praat naast de nuloptie over twee andere varianten. Spreker concludeert dat er kennelijk nog een derde variant is, de meest milieuvriendelijke variant, waarnaar hij zeer benieuwd is.

Er zijn volgens inspreker nog geen duidelijke kaders in het onderzoek afgezet. Er zijn allerlei andere beslissingen waarop iedereen zit te wachten, zoals omtrent de groei van Almere naar 350.000 inwoners, de Hanzelijn, de Zuiderzeelijn, de nieuwe IJbrug variant en de tweede Hollandse Brug. Inspreker heeft de indruk dat Rijkswaterstaat maar iets nieuws heeft bedacht omdat er toch nog gewacht moet worden op andere beslissingen. Met dit soort onderzoeken worden volgens inspreker zaken als goede fietsroutes in gevaar gebracht.

Inspreker wijst erop dat de utilitaire fietser tussen Amsterdam en Almere in de loop der jaren al veel heeft ingeleverd. Deze woon/werk fietser draagt bij aan de economie en wil graag snel op zijn werk zijn, maar er wordt steeds meer van hem afgepakt, aldus inspreker. De Hollandse Brug is daar een voorbeeld van; er was een ventweg maar die is later gebruikt als busbaan. De Fietsersbond maakt zich zorgen dat met de onderhavige grote infrastructurele maatregelen er nog meer barrières voor de fietsers komen, dat men meer moet omrijden en dat kleine verbindingen die ergens onderdoor gaan met de verbredingen opgeheven zullen worden. De Fietsersbond zou graag zien dat er serieus aandacht gegeven wordt aan de fietsers.

De Fietsersbond is voorstander om de werkgelegenheid in Almere te stimuleren en niet om veel geld te stoppen in het aanleggen van nog meer infrastructuur. Er moet voor gezorgd worden dat er meer mensen in Almere kunnen werken, wonen en recreëren. Inspreker vindt dat daar de financiële middelen voor aangewend moeten worden.

6. de heer R.M.W. Schemen, Midwoud

Inspreker heeft begrepen dat de Startnotitie de projectopdracht is waarin omschreven is wat er onderzocht wordt en hoe. Inspreker vindt dat enkele punten duidelijker moeten.

Het meenemen van de IJmeerverbinding is volgens inspreker in tegenspraak tot een ander uitgangspunt zoals genoemd in alinea 5.1, pagina 44, waarin staat dat uit wordt gegaan van vastgesteld beleid en de mate waarvan de realisatie redelijk zeker is. Inspreker zegt dat er gesproken is over een tolwegverbinding maar dat dit nog absoluut onzeker is. Daarom moet dit niet bij de uitgangspunten meegenomen moet worden.

Inspreker merkt op dat de Startnotitie de voorbode van de m.e.r.-procedure is. Het is inspreker niet duidelijk of in een m.e.r.-procedure uitsluitend wordt gekeken naar het effect van een maatregel als die gerealiseerd is, of dat ook wordt gekeken naar het effect van die maatregel op het milieu tijdens de realisatie. Zo is bij verdiepte aanleg sprake van grondwaterverlaging. Als het water gedurende een lange periode verlaagd wordt heeft dat volgens inspreker grote effecten die meegenomen moeten worden in de m.e.r.-procedure. In de Startnotitie zou opgenomen moeten worden dat daarmee rekening wordt gehouden.

#### 7. de heer J.J.D. de Bruin, Muiden

Inspreker zegt dat als je naar Almere kijkt er een demografische opbouw is met een groot percentage jonge gezinnen, waarvan er veel tweeverdieners zijn. Het gevolg is dat er 's ochtends veel verkeer uit Almere is en er 's avonds weer veel verkeer naar Almere toe gaat. Dit is volgens inspreker de kern van het probleem. Het heeft hem verrast dat er veel alternatieven gedetailleerd worden doorgerekend zonder dat een relatie wordt gelegd met de oplossing van de kern van het probleem. Zijn suggestie is om bij de uitwerking van de verschillende alternatieven ook een kosten/batenanalyse te maken. Hij stelt voor om een gedeelte van het budget - of bij fasering een deel van de niet gemaakte kosten - aan te wenden om meer werkgelegenheid in Almere te creëren. Als er minder gereden wordt, is het probleem opgelost, aldus inspreker.

#### 8. de heer E. Vlaanderen, Muiderberg

Inspreker vraagt zich af of Rijkswaterstaat zich realiseert dat bewoners van Muiden/Muiderberg zowel in de achtertuin als de voortuin al een snelweg hebben liggen in de vorm van de A1 en de A6. Hij vraagt of er nu ook nog in de zijtuinen snelwegen moeten komen. Inspreker vindt het teveel van het goede. Hij vindt dat Rijkswaterstaat te gast is met de snelwegen op het terrein van de bewoners. Als gast moet men zo min mogelijk overlast bezorgen. Daarom heeft inspreker er grote moeite mee dat ondanks dat de A6 in de jaren '70 met veel actievoeren van het Rijkswegenplan afgehaald is, men steeds weer dit voorstel blijft neerleggen alsof er al niet door de Tweede Kamer 30 jaar geleden over geoordeeld. Toen werd besloten dat er bij het Naardermeer in een landschap met zowel een agrarische als een vogelfunctie, geen snelweg zou komen. Inspreker verzoekt nadrukkelijk op te houden met de gedachte dat er daar wel een snelweg zou kunnen komen.

Inspreker vindt dat het onderwerp openbaar vervoer nu buiten de discussie valt. Hij is van mening dat als er gezorgd zou worden voor een behoorlijk metronet waarin men iedere vijf minuten van Almere CS naar Amsterdam CS en Amsterdam Zuidoost kan reizen, de behoefte om met de auto te gaan veel kleiner zal zijn. De auto wordt nu gebruikt omdat Amsterdam met het openbaar vervoer moeilijk te bereiken is. Inspreker wil graag dat er rekening gehouden wordt met openbaar vervoer. Inspreker vindt het logisch dat als er een ondertunnelde metro, een spoorlijn, ligt tussen Almere en Amsterdam, er ook een ondertunnelde rijksweg wordt aangelegd.

Inspreker heeft de indruk dat er verkeer is dat bij Lelystad op de A6 rijdt en uiteindelijk op de A10 terechtkomt. Het is volgens hem niet logisch dat al dat verkeer per se over de Hollandse Brug en de A1 moet. Er kan voor gezorgd worden dat er een behoorlijk ondertunneld tracé is. Indien besloten wordt dat er meer verkeer over de Hollandse Brug en de A1 moet, dan is dat volgens hem een beter alternatief dan de A6/A9. Wel is inspreker van mening dat men dan een aquaductoptie in overweging moet nemen. Hij vindt dat overwogen moet worden om er een lang ondertunneld tracé van te maken zodat er ter hoogte van Muiden/Muiderberg minder lawaai is en er meer ruimte is voor het landschap. De Provincie wil nu bouwen in de Bloemendalerpolder; in dat kader acht inspreker het zinvol om eerst een duidelijk tracé voor de snelweg te hebben.

#### **Afsluiting**

De voorzitter constateert dat niemand anders het woord wenst te voeren. Er kunnen tot en met 30 januari 2005 inspraakreacties worden ingediend. De voorzitter dankt iedereen voor de aanwezigheid en sluit de hoorzitting.