

**Centrum Publieksparticipatie**  
**Ontwerp-tracébesluit wegwitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere**  
**Postbus 30316**  
**2500 GH Den Haag**

## **ZIENSWIJZE TRACÉ A6**

Deze zienswijze op het ontwerp tracébesluit (OTB) van 26 maart 2010 betreffende wegwitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere behandelt de volgende onderwerpen:

1. noodzaak tot alzijdige ontsluiting van Almere;
  - a. in dat perspectief sorteert het tracébesluit ongewenst voor op een éézijdige wegontsluiting zuidwestwaarts.
  - b. tevens biedt de onduidelijke relatie tussen dit OTB wegverbinding en het ter zelfder tijd ter visie liggende OTB railverbinding, onvoldoende zicht op aanvullende railinfrastructuur na 2020, als beschreven in OV-SAAL
2. voorstellen tot verbetering van de uit te voeren werken in het 18 km lange traject van knooppunt Muiderberg tot Almere Buiten Oost. Voorstel tot combineren van weg en railverbinding (IJmeerverbinding) met het ter visie liggende OTB-SAA
3. voorstel tot fasering, die ruimte laat voor nader onderzoek naar aanvullende regionale en nationale wegverbindingen en uitkomsten optimaliseringsonderzoek IJmeerverbinding in 2012

### **ad 1. noodzaak van alzijdige ontsluiting van Almere**

*Alzijdige ontsluiting van Almere is voor de sociaal-economische ontwikkeling van deze stad noodzakelijk. In onze zienswijze is volledige concentratie van het zuidwestwaartse wegverkeer van Almere op de A6 sociaal-economisch, stedenbouwkundig en verkeerskundig ongewenst. Andere, aanvullende wegverbindingen, in het bijzonder voor het regionale verkeer bevorderen deze alzijdige ontsluiting en kunnen bijdragen aan een minder ingrijpende reconstructie van de A6 in Almere.*

De combinatie van capaciteitsuitbreiding van het bestaande wegennet en bestaande spoorwagennet op het trajectgedeelte Amsterdam Zuid - Almere beoogt bij het voorgenomen woningbouwprogramma tot 2030 van Amsterdam van 70.000 woningen en van Almere van 60.000 woningen (en een bijpassende groei van de werkgelegenheid in de metropoolregio Amsterdam) voor de weginfrastructuur in dit traject tot tenminste 2030 voldoende capaciteit te bieden. Voor de infrastructuur van de spoorweg zou de capaciteit tot 2020 voldoende zijn. Ná 2020 wordt aanleg van een OV-verbinding door het IJmeer voorzien. Daarover is echter, gegeven de grote kosten, nog geen overeenstemming bereikt. Nader onderzoek moet uitwijzen of betere oplossingen zijn te vinden.

Indien de aan het OTB ten grondslag liggende berekening voor de weginfrastructuur zou kloppen, zou door uitvoering van deze capaciteitsuitbreiding impliciet besloten worden van andere wegverbindingen af te zien. Daardoor wordt tevens impliciet

voorgesorteerd op een verdere ontwikkeling van Almere ter weerszijden van de A6, zoals aangegeven in het model 'Almere, polderstad'. Dit is in strijd met de in de RAAMbrief uitgesproken voorkeur voor het model 'Almere waterstad' met de bijbehorende OV-verbinding door het IJmeer.

Onze zienswijze berust op de in de RAAMbrief van het kabinet en de structuurvisie Almere 2.0 van de gemeente vermelde ontwikkelingsopgave voor Almere van 60.000 woningen en 100.000 arbeidsplaatsen met het accent op een westwaartse ontwikkeling. In het bijzonder de opgave tot vestiging van 100.000 extra arbeidsplaatsen is van groot sociaal-economisch belang voor Almere, omdat dit zonder twijfel de uitgaande pendel zal verminderen en de tweezijdige pendel tussen Almere en de agglomeratie Amsterdam beter in evenwicht zal brengen. Maar juist deze sterke groei van het aantal arbeidsplaatsen vergt een alzijdige ontsluiting van Almere. Capaciteitsvergroting van de bestaande infrastructuur van weg en rail is daarop uitdrukkelijk niet het juiste antwoord.

In het bijzonder het regionale verkeer van en naar Almere kent nu al en dan zeker een grotere spreiding over de metropoolregio Amsterdam dan de trechtering van alle daarop gericht verkeer via de Hollandse Brug suggereert. Zo blijkt uit een studie van Rijkswaterstaat Noord-Holland (verkeerskundige analyses planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, RWS-NH, 2005) dat tenminste 24% van alle automobilisten die uit Flevoland de Hollandse Brug passeren als reisdoel Noord-Holland benoorden het Noordzeekanaal heeft. Een westwaartse regionale wegverbinding tussen Almere en de N247 bezuiden Monnickendam biedt de betreffende automobilisten een aanzienlijk kortere route en ontlast tegelijkertijd de zwaarbelaste weginfrastructuur Muiderberg. Op nationaal niveau zou ook een wegverbinding van de A7 benoorden Edam via Flevoland tot de A1 benoorden Barneveld (en via A30 tot aan de A12 bij Ede) een alzijdige ontsluiting van Almere bevorderen.

Ook een zuidwestwaartse regionale wegverbinding tussen de Hoge Ring in Almere en het knooppunt Diemen (Gaasperdammerweg) kan, zeker bij de gekozen westwaartse ontwikkeling van Almere, tot belangrijke reistijdwinst voor de gebruikers van deze weg en een navenante ontlasting van de A6 op het traject Almere Stad West – Muiderberg leiden. In het optimaliseringsonderzoek voor de IJmeerverbinding dient zich hier een variant aan, waarbij deze wegverbinding wordt gekoppeld aan een railverbinding. (deze variant is ook voor de OV-SAAL studie onderzocht en op onduidelijke gronden afgewezen)

In onze zienswijze verdient hier op nationale schaal een directe wegverbinding A1-A2 bezuiden Weesp ('verbindingsvariant') zowel verkeerskundig als uit een oogpunt van milieubeheer en kosten de voorkeur boven de 'doorstromingsvariant' via de Gaasperdammerweg, die de grondslag biedt aan het actuele OTB. Heroverweging hoeft technisch gezien niet veel tijd te kosten, omdat alle benodigde berekeningen en rapportages immers van recente datum zijn. Wij beseffen wel dat de bestuurlijke bereidheid om het moeizame besluitvormingsproces te heropenen niet hoog mag worden ingeschat.

Naast de sociaal-economische overwegingen om tot alzijdige ontsluiting en bereikbaarheid van Almere te besluiten, spelen ook overwegingen van stedenbouwkundige en verkeerskundige aard een rol.

Stedenbouwkundig zetten wij vraagtekens bij een ontwikkelingsbeleid dat inzet op een centrale ontwikkelingsas langs de A6 -zoals onder andere tot uitdrukking komende in de voorgenomen centrumontwikkeling aan de zuidzijde van het Weerwater bovenop

de A6- een westwaartse hoogstedelijke ontwikkeling van Almere aan het IJmeer. Het is naar onze mening zeer de vraag of zelfs bij een veronderstelde omvang van Almere van 350.000 inwoners, omvang en spreiding van hoogstedelijke milieus over Almere haalbaar is. Die kansen voor de westwaartse ontwikkeling lijken groter door daarop ook voluit in te zetten via zowel een regionale weg- en railverbinding door het IJmeer als een regionale wegverbinding met Noord-Holland naar de N247 bezuiden Monnickendam en af te zien van centrumontwikkeling bezuiden het Weerwater. Verkeerskundig ontbreekt de informatie in de thans gepubliceerde plannen van rijk en gemeente om tot een beoordeling te kunnen komen van de lokale consequenties van het voorliggende OTB. Serieus onderzoek van de door ons voorgestelde varianten zal eveneens nodig zijn om tot vergelijking en afweging te kunnen komen. Wij verzoeken daarom de voorgestelde weg- en railvarianten onderdeel te maken van het optimaliseringonderzoek dat in het kader van de RAAMbrief wordt ondernomen.

## **2. voorstellen tot verbetering traject Muiderberg - Almere Buiten Oost**

*Het OTB voorziet in Almere in negen aansluitingen van het lokale wegennet op de A6. In onze zienswijze bevordert het de overzichtelijkheid, de doorstroming en het ruimtebeslag als dit aantal vanaf de Hollandse brug wordt beperkt tot drie. Bovendien kan de doorstroming op het knooppunt A6/A1 worden verbeterd door een verbeterd ontwerp. Daarnaast kan bekeken worden of de nieuwe wijk Almere Poort eerder ontsloten kan worden door een nieuw voorstel voor de Hollandse brug.*

Hoofddoel in onze zienswijze is het in essentie terugbrengen van het tracé A6 en de daarop aansluitende tracés A1, A10 en A9.

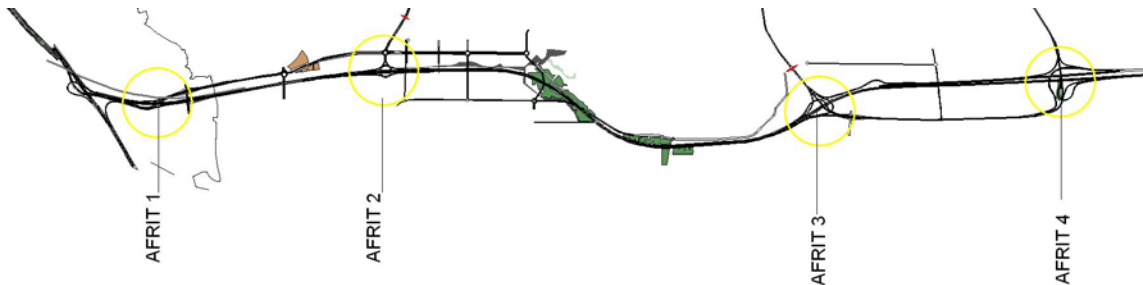
Daarbij is gekozen om het tracé A6-A1-A10-A4 als hoofddoorvoer te beschouwen en de op en afritten aanzienlijk te verminderen.

*Het deel tussen het knooppunt Muiderberg tot aan knooppunt Badhoevedorp kent nu een soepele doorstroom en directe aansluiting op Schiphol. Het tracé heeft een afstand van ca 24 km. Het tracé via de Gaasperdammerweg heeft een afstand van ca 27,3 km inclusief de voorgestelde bypass nabij de Muiderbrug volgens het ter visie liggende OTB. Daarbij kent het tracé nog twee lastige knooppunten (knooppunt Holendrecht en Badhoevedorp)*

Dit maakt het aannemelijk te kiezen voor het tracé via de A10 als hoofddoorvoeras.

## Reductie van aansluitingen op de A6

In onze zienswijze verdient het de aanbeveling om te onderzoeken hoe de afslagen Almere Haven, Almere stad en Almere-buiten kunnen komen te vervallen waardoor de helderheid en de doorstroom van de A6 aanzienlijk zal verbeteren. Daartoe dient wel de lokale en interne infrastructuur van Almere aanzienlijk verbeterd te worden wat ten goede komt aan de interne bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In onze bijlage doen wij daar al enige voorstellen voor.



tracé A6 met de op te waarden op- en afritten ten behoeve van de ontsluiting Almere

Afrit 1	Muiderberg-Almere Poort
Afrit 2	Almere Stad West – Almere Haven
Afrit 3	Almere Stad Oost-Almere Buiten West
Afrit 4	Almere Buiten Oost

### 2a. knooppunt Muiderberg

het knooppunt Muiderberg wordt sterk verbeterd door extra rijbanen toe te voegen op de aansluiting A6/A1 komende uit de richting Lelystad. Deze banen dienen zo lang mogelijk parallel te lopen met de baanvakken van de A1.



## 2b. afrit Muiderberg

de afrit bij Muiderberg wordt in ons voorstel gecombineerd met een directe aansluiting op Almere Poort. Door een royale afslag te creëren en deze weg onder het tracé A6 te halen en verder ten Noordwesten te laten vervolgen, ontstaat een stadsweg die het verkeer ongehinderd tot ver in de stad Almere gaat brengen. Vervolgens kan het verkeer zich in dit in aanbouw zijnde stadsdeel verder verspreiden. Een groot voordeel van deze oplossing is de mogelijkheid van een “eigen” brugverbinding voor Almere die los gehouden wordt van de bestaande Hollandse brug. Gezien de grote wens van Almere om een landmark op deze plek te creëren is dit een grote kans.

Deze brugverbinding kan zich autonoom ontwikkelen en ruimte bieden voor lokaal autoverkeer, busverbindingen, fietsers, voetgangers en eventueel in de toekomst een metro/tram verbinding. De vrijgekomen banen op de Hollandse brug kunnen worden toegevoegd aan de rijbanen. (zie schetsvoorstel)



## 2c. Afrit 1 Almeerderzand

In ons voorstel wordt deze afrit geamoveerd waardoor de vrijgekomen banen van de op- en afritten worden toegevoegd aan de huidige rijbanen. De doorstroom wordt hierdoor aanzienlijk verbeterd. Het ruimtegebruik wordt aanzienlijk beperkt

## 2d. Aansluiting Hogering-A6



In ons voorstel zetten we in op een compacte knoop voor de aansluiting Hogering A6. wij zien dit knooppunt als de hoofdentree van de stad Almere. Wij denken aan een royaal verkeersplein met verlengde op en afritten langs de A6. Het verkeersplein kan op het zelfde ruimtebeslag van de aansluiting die nu aanwezig is. Een groot

voordeel is dat het Kromslootpark niet aangetast wordt wat de EHS ten goede komt en er minder natuurcompensatie nodig is. Het huidige tracé A6 ter hoogte van de Hogering kan aangevuld worden met extra banen ter bevordering van de capaciteit. In de bestaande dimensionering van de weg is hier al rekening mee gehouden. (zie schetsvoorstel bijlage)

#### *Algemeen: wisselbanen versus spitsstroken.*

In ons voorstel zien wij af van de toepassing van wisselbanen zoals nu wordt voorgesteld in het OTB. Wij gaan ervan uit dat gezien de doelstelling van 100.000 arbeidsplaatsen tot 2030, de uitgaande pendel aanzienlijk zal afnemen. Daartoe zetten wij op dit moment in op het toepassen van spitsstroken in combinatie met een snelheidlimiet. Wij menen dat spitsstroken veel effectiever en ten alle tijden inzetbaar zijn in beide richtingen.

Gezien de ingewikkelde inpassing van wisselbanen en de complexe beheersbaarheid zal dit aanzienlijk in de kosten van het project schelen. Deze besparing, zo stellen wij voor, kan ingezet worden voor de realisatie van de IJmeerverbinding voor weg en rail.

## **2e. Weerwaterzone, afrit Almere Haven**

De oplossing voor de Weerwaterzone is door gebrekkige informatie onvoldoende te beoordelen. Wel is duidelijk dat hier de op- en afritten uit elkaar getrokken worden om de weg ertussen op maaiveld te kunnen brengen en aan te terpen aan weerszijde van de weg. Dit met het oog op een toekomstige overkluizing van de A6 en de intensieve bebouwing ervan. Hier zetten wij onze vraagtekens bij. Juist het groene parkachtige karakter van deze locatie is een kwaliteit die verweven zit in de polynuclaire opbouw van de stad Almere. Centrum ontwikkeling op deze locatie zal concurrerend werken op de al bestaande centra van Haven en Stad wat onzes inziens niet wenselijk is.

Ons voorstel is op deze locatie in te zetten op een Parkontwikkeling met park gerelateerde bebouwing. Ook voor deze A6 locatie zal onderzocht kunnen worden de aansluiting op de A6 te laten vervallen en de interne infrastructuur te optimaliseren en aan te sluiten op bestaande infrastructuur binnen de stad Almere. Hierdoor ontstaat een betere samenhang tussen de Almeerse Stadswijken die de komst van werkgelegenheid zal bevorderen. Wij gaan er in onze visie vanuit dat de werkgelegenheid binnen de stad sterk zal toenemen waardoor de druk op de A6 af zal nemen.



Lokale ontsluiting via parallelwegen



Parkgerelateerde bebouwing aan de parkranden (fotomontage)

### **2f. Aansluiting A6-Tussenring (afrit 6)**

Deze aansluiting wordt flink verbeterd door deze zo veel mogelijk de doorstroom te bevorderen. Dit wordt dmv fly-overs en doorgaande op en afritten bewerkstelligd. Verder wordt de tussenring vloeiend gekoppeld aan de Ibisweg. De Ibisweg wordt opgewaardeerd tot een 2x2 baans weg. Deze weg gaat een belangrijke functie vervullen bij de toekomstige ontwikkelingen van de bedrijventerreinen en woongebieden in dit gebied en ook als ringweg aansluitend op de Buitenring.



### **2g. Aansluiting A6-Buitenring (afrit 8)**

Ook deze aansluiting wordt opgewaardeerd zodanig dat een soepele entree ontstaat op de "ring" van Almere. In onze zienswijze gaat de ring een hoogwaardige functie vervullen bij het ontsluiten van de stadswijken. Hierdoor zullen deze wegen effectiever gebruikt gaan worden.

### **2h. A6 Almere Buiten (afrit 7)**

De Spectrumdreef komende uit Almere Buiten wordt verlengd en aangesloten op de Ibisweg. Vanaf de Ibisweg kan het verkeer richting de aansluiting Tussenring-A6 voor de richting Amsterdam en naar de aansluiting Buitenring-A6 voor de richting Lelystad. De op en afritten (afrit7) worden opgeheven. Hiermee wordt meteen een belangrijk probleem opgelost namelijk de problematiek rondom het knooppunt A6-A27 en de afrit Almere Buiten die in de richting Lelystad te dicht bij elkaar liggen waardoor in de avondspits regelmatig problemen ontstaan.

## 2j. Tracé IJmeerverbinding



*IJmeer tracé combineren met de voorgestelde OTB Schiphol-Amsterdam-Lelystad.* Door deze twee tracés te combineren ontstaan samenvallende investeringen die de kosten aanzienlijk zullen drukken. Zo is de nu voorgestelde bypass bij de Muiderbrug te vervangen door een aquaduct onder het Amsterdam-Rijnkanaal waarmee een rechtstreekse verbinding ontstaat aansluitend op het in onze zienswijze geprojecteerde tracé IJmeerverbinding. Het tracé biedt tevens de mogelijkheid de OV-wensen uit de structuurvisie van Amsterdam op te pakken. (zie kaart)

Wanneer een heldere en sterke keus wordt gemaakt voor 1 doorstroomtracé, te weten het tracé via de A10, zal het tracé via de Gaasperdammerweg zich kunnen ontwikkelen als een 80km stadsweg. Hierbij gaat de geluidbelasting aanzienlijk omlaag zoals ook geconstateerd kan worden bij de A10 west waar ook een snelheidslimiet is ingevoerd van 80km/u.

Deze “stadsweg” sluit in ons voorstel direct aan op het IJmeer tracé richting Hogering Almere. Hiermee ontstaat er een zeer directe relatie tussen de woon en werkgebieden van Almere en Amsterdam.



wegenstructuur lokaal verkeer tov A6-A1



aansluiting Gaasperdammerweg | aquaduct AR-kanaal | knooppunt Diemen | knooppunt Muiden | aquaduct Muiden | IJmeerbrug



Wensbeeld regionaal OV netwerk 2030+ (bron; structuurvisie Amsterdam 2040)

Het voorgestelde groene tracé uit het wensbeeld geprojecteerd op de huidige Gaasperdammerweg pakken wij op en sluiten deze via de IJmeerverbinding aan op Almere Pampus tot aan het Centrum Almere Stad. Zo ontstaat een rechtstreekse metroverbinding tussen Almere Centrum en Schiphol.

### **3. voorstel tot fasering aanleg weginfrastructuur**

*De aanleg van de infrastructuur, bedoeld in de hier behandelde OTB weg en OTB rail zal vele jaren vergen. In onze zienswijze dient de fasering ruimte te laten voor de uitkomsten van nader onderzoek naar de verkeerskundige effecten van de door ons voorgestelde regionale weg- en railverbindingen.*

Gedegen bestudering van de beide OTB's levert wellicht al aanknopingspunten op voor eigen voorstellen tot fasering. Ook de voorstellen, als te beschrijven onder punt 2 van deze zienswijze, kunnen aanknopingspunten bieden voor de fasering (bijvoorbeeld door éérst de belangrijkste knooppunten aan te pakken). Als het mogelijk is om de voor te stellen fasering ook financieel aantrekkelijk te maken, kan dat in deze tijden van bezuiniging en optimalisering de zaak dienen. Wel moet rekening worden gehouden met een terechte vrees bij de gemeente dat op uitstel misschien ook afstel volgt. Dus -voor zover de beschikbare informatie en de in de stichting aanwezige deskundigheid dit toelaat- hoe concreter, hoe beter.

Stichting Almere Bereikbaar (i.o.)



J.J.A. Adema  
p.o.  
Haak 58-011  
1353 AE Almere Haven

Met medewerking en deskundig advies:

Prof ir. D.H. Frieling  
J.F. de Hartog  
J. van der Kroef