

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
27 oktober 2008	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGMO-2008/2859	2008Z03167/2080900980
Onderwerp	
Kamervragen De Krom (VVD) en Koopmans/Haverkamp (CDA) over verbinding A6-A9	

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen die de leden de Krom (VVD) en Koopmans en Haverkamp (beide CDA) hebben gesteld over de verbinding A6-A9.

Vragen lid de Krom:

1. Bent u bekend met het artikel "'Tunnel tussen A6-A9 toch beste oplossing'; Strukton lost milieuproblemen op"?

1. Ja, ik ben bekend met het artikel uit de Telegraaf van 9 augustus 2008.

2. Kunt u de voor- en nadelen aangeven van het 'Stroomlijnenalternatief' en de 'Verbindingsvariant' A6/A9 van Strukton en TBI?

2. Het door Strukton en TBI ingediende Eigen Initiatief komt in zeer belangrijke mate overeen met reeds eerder in fase 1 van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) onderzochte varianten van het Verbindingsalternatief. In de als bijlage bijgevoegde tabel zijn voor- en nadelen van Stroomlijnenalternatief, het oorspronkelijke Verbindingsalternatief en het Eigen Initiatief van Strukton/TBI naast elkaar gezet.

3. Kunt u van beide opties (stroomlijn en verbinding) uiteenzetten wanneer u verwacht te starten met de daadwerkelijke realisatie?

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

3. De start van de uitvoering van het Stroomlijnalternatief is conform het MIRT voorzien voor 2011. Indien alsnog gekozen zou worden voor het Verbindingsalternatief zal de start van de uitvoering op zijn vroegst twee jaar later kunnen plaatsvinden. In het antwoord op de volgende vraag wordt dit nader toegelicht.

4. Klopt het vermoeden dat een heroverweging van de alternatieven, met inbegrip van de verbindingsvariant A6/A9, aanzienlijke vertraging op zal leveren?

4. Ja, dat vermoeden klopt.

Heroverweging van de alternatieven, inclusief het Verbindingsalternatief, zet het project SAA wat onderzoek en bestuurlijk proces met de regio betreft twee jaar terug in de tijd. Op 13 oktober 2006 heeft het kabinet namelijk besloten het Verbindingsalternatief af te laten vallen waarna het onderzoek zich heeft toegespitst op het Stroomlijn- en het Locatie specifieke alternatief. Vervolgens is op 12 oktober 2007 gekozen voor het Stroomlijnalternatief (zie ook antwoord op volgende vraag).

Het opnieuw in studie nemen van het Verbindingsalternatief betekent dat fase 2 van de planstudie moet worden aangevuld, leidend tot een aangepaste Trajectnota/MER. Deze Trajectnota/MER dient vervolgens ter visie te worden gelegd voor inspraak en advies. Daarnaast zal een heroverweging de bestaande politieke duidelijkheid te niet doen. Het merendeel van de betrokken overheden ondersteunt het Stroomlijnalternatief. Voor de tunnel A6/A9 zal niet snel een zelfde breed bestuurlijk draagvlak te verkrijgen zijn. Tenslotte zal de grondverwerving, die na het kabinetsbesluit van start is gegaan, bij een mogelijke keuze voor het Verbindingsalternatief opnieuw gestart moeten worden voor het traject van de tunnel. Daarbij wordt grote weerstand verwacht, die zal leiden tot langdurige onteigeningsprocedures.

Concluderend moet rekening worden gehouden met een vertraging van twee jaar, waarbij het niet ondenkbaar is dat de vertraging aanzienlijk meer zal zijn dan deze twee jaar.

5. Hoe wilt u snellere besluitvorming om urgente mobiliteitsproblemen te kunnen oplossen, in deze situatie bereiken?

5. Om bij het project SAA snellere besluitvorming te bereiken heeft het kabinet oktober 2007 een politiek besluit genomen door te kiezen voor de uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere (A6, A1, A10-oost en A9) in de vorm van het Stroomlijnalternatief. Deze keuze is vastgelegd in een brief aan de Tweede Kamer van 12 oktober 2007 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31 089, nr.6).

De informatie waarop dit politieke besluit betrekking had is in het kader van de Tracéwetprocedure gecheckt en verder uitgewerkt in fase 2 van de planstudie. De resultaten hiervan zijn neergelegd in de Trajectnota/MER Schiphol-Amsterdam-Almere, die ter visie heeft gelegen van 16 mei tot en met 26 juni 2008.

Het is nu zaak voortvarend uitvoering te geven aan het politieke besluit.

Vragen leden Koopmans en Haverkamp:

1. Heeft u kennisgenomen van het toetsingsadvies over het MER 2^e fase Schiphol-Amsterdam-Almere?

1. Ja, ik heb kennis genomen van het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage "Schiphol-Amsterdam-Almere fase 2: Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop" van 17 september 2008 (rapportnummer 1491-413).

2. Deelt u de conclusies uit het toetsingsadvies? Zo ja, kunt u uiteenzetten hoe u met deze conclusies omgaat? Zo neen, waarom niet?

2. Ik hecht grote waarde aan het door de commissie uitgebrachte advies, waarin de commissie tot de volgende conclusie komt:

De commissie is van oordeel dat het verschil in effecten tussen de alternatieven onderling en met de referentiesituatie nog onvoldoende onderbouwd is en nog onvoldoende aannemelijk is gemaakt dat de alternatieven kunnen voldoen aan vigerende wetgeving. De commissie adviseert om voorafgaand aan de standpuntbepaling:

- alsnog een referentiesituatie met beprijzen uit te werken en de in het MER onderzochte alternatieven met deze referentie te vergelijken;
- een nadere onderbouwing te geven van de in het MER ingeschatte positieve effecten van Dynamisch Verkeer Management (DVM).

Ik heb het advies aandachtig bestudeerd en heb besloten dit inhoudelijk over te nemen. Dat betekent dat een referentiesituatie met beprijzen zal worden uitgewerkt, waarmee de alternatieven worden vergeleken en dat een nadere onderbouwing zal worden gegeven van de effecten van DVM. Anders dan de commissie adviseert, zal deze aanvullende informatie bij het ontwerp-Tracébesluit (OTB) ter visie worden gelegd. Alle relevante informatie dient immers bij het nemen van het MER-plichtig besluit beschikbaar te zijn. In dit geval is dat het Tracébesluit (TB). Ik zie nog hoe ik de effecten van prijsbeleid inzichtelijk zal maken.

Ik heb vooralsnog geen redenen om te veronderstellen dat het aanvullend onderzoek met prijsbeleid een ander beeld zal geven. Als zich toch nieuwe inzichten aandienen, dan zal ik hier bij het OTB op terug komen.

3. Bent u bekend met het door Strukton en TBI ingediende private Eigen Initiatief Uitwerking Verbindingsvariant (tunnel) A6/A9 (E.I.) voor de regio Schiphol-Amsterdam-Almere?

3. Ja, ik ben bekend met het door Strukton en TBI ontwikkelde plan voor een tunnel A6-A9.

4. Kunt u uw opvattingen geven over de vergelijking tussen het E.I. en de Stroomlijnvariant wat betreft de effectiviteit in de bestrijding van het verkeerscongestieprobleem?

4. In fase 1 van de planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere is de effectiviteit in de bestrijding van het verkeerscongestieprobleem zowel van het Stroomlijnalternatief als van het Verbindingsalternatief berekend in termen van voertuigverliesuren. Aangezien het Eigen Initiatief van Strukton en TBI verkeerskundig niet wezenlijk afwijkt van de varianten die binnen het Verbindingsalternatief in het kader van de planstudie SAA zijn onderzocht, zijn de cijfers van het verbindingsalternatief 1 op 1 van toepassing op het Eigen Initiatief.

Voertuigverliesuren in het plangebied in 2020 per werkdag

Nulalternatief (niets doen)	Stroomlijnalternatief	Verbindingsalternatief
211.000 uur	138.000 uur	130.000 uur

5. Geeft de oplossing van Strukton en TBI in uw ogen aantoonbaar minder verkeershinder tijdens de bouw voor de weggebruikers en de regio dan de eerder gekozen oplossingsrichting? Zo neen, waarom niet?

5. Ja, de tunnel A6/A9 leidt deels tot minder verkeershinder tijdens de bouw. De oplossing van Strukton en TBI geeft per saldo minder hinder voor verkeer op de A9 Gaasperdammerweg en de A1 tussen de knooppunten Watergraafsmeer en Diemen omdat die tracédelen bij realisatie van een tunnel tussen de A6 en de A9 niet verbreed worden.

Maar er is geen verschil in verkeershinder tijdens de bouw op de tracédelen A6 tussen knooppunt Muiderberg en Almere Buiten-Oost, het als gevolg van de aanleg van een aquaduct onder de Vecht aan te passen tracé van de A1 tussen de knooppunten Diemen en Muiderberg, de A10-oost tussen de knooppunten Amstel en Watergraafsmeer en de A9 tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht, omdat die tracédelen bij realisatie van een tunnel tussen de A6 en de A9 ook aangepakt worden. De mate van hinder op die tracédelen is overigens sterk afhankelijk van de wijze van bouwen en de bouwtijd.

6. Kan Rijkswaterstaat al een plan overleggen om deze verkeershinder tijdens de aanleg, die zeer langdurig zal zijn, tot een minimum te beperken? Hoeveel tijd gaat het uitwerken van dit plan vergen?

6. Het tot een minimum beperken van de verkeershinder tijdens de aanleg is van groot belang. Daarom is reeds in de trajectnota/MER fase 2 van de planstudie SAA een globaal plan gemaakt. In de OTB fase wordt dit plan geactualiseerd en verder verdiept en besproken met alle relevante partijen. Bij het ter inzage gaan van het OTB in 2009 is het aldus uitgewerkte plan beschikbaar. Onderdelen van het plan zullen zijn de fasering van de werkzaamheden, het aanwijzen en inrichten van omleidingroutes, inzet van verkeersmanagement (bijv. mogelijkheden van dynamische snelheden, dynamische bewegwijzering, extra cameratoezicht op de verkeersstromen, etc.), communicatie met

weggebruikers voor en tijdens de werkzaamheden, mogelijkheden van mobiliteitsmanagement (inzet bus en trein, al dan niet gratis) en de noodzaak van extra voorzieningen ten behoeve van calamiteitenbestrijding. Daaruit komen de eisen naar voren die de basis vormen voor het uiteindelijke bouw en faseringsplan dat na contractering van de uitvoering door de markt zal worden opgesteld.

7. Kunt u een vergelijking geven van de oplossing van het E.I. en de Stroomlijnvariant? Zal de oplossing die Strukton en TBI bieden een vermindering geven van de overlast en zal daarmee de compensatie (voor de gebieden en gemeenten langs de A1 tussen Amsterdam en knooppunt Muiderberg gedeeltelijk) achterwege kunnen blijven?

7. Voor een vergelijking tussen het Eigen Initiatief van Strukton en TBI en het Stroomlijnalternatief wordt verwezen naar het antwoord op vraag 2 van de heer De Krom en de in dit kader als bijlage bijgevoegde tabel. Zowel bij het Stroomlijnalternatief als bij het Verbindingsalternatief wordt een aquaduct in de A1 onder de Vecht aangelegd. Op het moment dat de A1, naast de aanleg van het aquaduct en de plaatselijke verlegging van de A1 die daarvoor nodig is, niet wordt verbreed, is van verdere compensatie voor de gebieden en gemeenten langs de A1 geen sprake. Hiermee wordt de kans om naast de bereikbaarheid ook de leefbaarheid te verbeteren gemist.

8. Kun u in dit kader uiteenzetten hoe het staat met de uitvoering van de motie Haverkamp-Vermeij?

8. Ik heb bij verschillende gelegenheden aangegeven het van groot belang te vinden, dat naast de bereikbaarheid ook de leefbaarheid langs de betrokken autosnelwegen wordt verbeterd. Ik heb zelf de geluidsoverlast en de luchtverontreiniging ervaren en heb hierover ook gesproken met bewoners en bestuurders. Hun zorgen deel ik. Daarom heb ik al in oktober 2007 met de regio afspraken gemaakt over de inpassing van de wegwitbreidingen in met name Amsterdam-zuidoost en Amstelveen. Daarnaast heb ik de afgelopen maanden verschillende malen over de inpassing van de wegwitbreidingen overleg gehad met de bestuurders van de regio, waaronder die van de vier gemeenten die in de motie genoemd worden. Op donderdag 23 oktober jl. heb ik met deze gemeenten, Amsterdam en de Provincie Noord-Holland overleg gevoerd. Ik ben verheugd te melden dat we overeenstemming hebben bereikt over de inpassingsmaatregelen behorende bij het stroomlijnalternatief. De betrokken bestuurders zullen de gemaakte afspraken voorleggen aan hun Colleges zodat deze op korte termijn in een overeenkomst zullen worden vastgelegd.

9. Bent u, mede gelet op de conclusies van de Commissie MER op de huidige MER, bereid op de inhoudelijke gronden van het onderzoek en het ontwerp van Strukton en TBI, de nieuwe uitwerking van de bouwers mee te nemen in de verdere planvorming?

9. Het in het kader van fase 1 van de planstudie SAA uitgevoerde onderzoek en de beoordeling van het door Strukton en TBI ontwikkelde plan voor een tunnel A6-A9 bevestigen de informatie, die ten grondslag heeft gelegen aan het politieke besluit van

oktober 2007 voor het Stroomlijnalternatief. Er zijn geen nieuwe feiten naar voren gekomen die mij aanleiding geven dit besluit te herroepen. Ook met de oplossing van Strukton en TBI leidt een tunnel nog steeds tot aantasting van het landschap en de recreatiemogelijkheden als gevolg van de toeleidende wegen naar de tunnel (nabij het Naardermeer en door recreatiegebied De Hoge Dijk), waar tegen grote maatschappelijke weerstand bestaat.

10. Ziet u het parallel aan de huidige planvorming verder ontwikkelen en onderzoeken van de oplossing die de bouwers bieden, als extra zekerheid en terugvaloptie dat in de regio uiteindelijk ook de spade echt de grond in gaat?

10. Nee, ik ben van mening dat het open houden van de mogelijkheid van een tunnel A6-A9 als terugvaloptie juist leidt tot onzekerheid. Bovendien neemt het keer op keer voeren van de discussie over de keuze tussen Stroomlijnalternatief en een nieuwe verbinding in de vorm van een tunnel A6-A9 het risico met zich mee dat besluitvorming wordt uitgesteld. Het politieke besluit van oktober 2007 had juist als doel helderheid te bieden naar alle partijen en het tempo er in te houden.

11. Zou, indien het merendeel van de betrokken overheden en belanghebbenden de nieuwe oplossing van Strukton en TBI ondersteunt, het project versneld kunnen worden? Bent u bereid deze veronderstelling te toetsen en overleg te voeren met deze partijen over de kansen die de oplossing van Strukton en TBI bieden?

11. Nee, zoals aangegeven in het antwoord op vraag 4 van de heer De Krom zet het opnieuw in studie nemen van het Verbindingsalternatief het project SAA wat onderzoek en bestuurlijk proces met de regio betreft twee jaar terug in de tijd. Bovendien zijn er, zoals aangegeven in het antwoord op vraag 9, geen nieuwe feiten naar voren gekomen, die dat rechtvaardigen.

12. Bent u bereid het private initiatief te onderzoeken op de voorgestelde PPS constructie, met name in relatie tot maatschappelijke voordelen ten aanzien van risicoverdeling, kostenbeheersing en het benodigde budget?

12. Over het algemeen ben ik verheugd met private initiatieven voor de financiering van infrastructurele projecten. In deze specifieke situatie is dat echter niet relevant, aangezien de aanleg van een tunnel A6-A9 niet aan de orde is. Wel worden binnen het project de mogelijkheden onderzocht van PPS-constructies, bijvoorbeeld in de vorm van DBFM-contracten, en die van publiek-publieke samenwerking.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

BIJLAGE 1 Stroomlijn- of Verbindingsalternatief vergeleken

Ter wille van de besluitvorming in de 1^e fase zijn de voor- en nadelen van het Verbindingsalternatief en het Stroomlijnalternatief in beeld gebracht. De meest in het oog springende verschillen staan in onderstaande tabellen samengevat. In de tabellen worden met elkaar vergeleken:

- Stroomlijnalternatief
- Verbindingsalternatief
- Eigen Initiatief van Strukton/TBI als variant op het Verbindingsalternatief

Het Eigen Initiatief van Strukton en TBI is een variant op het Verbindingsalternatief. De opmerkingen die hiervoor gelden, zijn dus grotendeels ook van toepassing op het Eigen Initiatief.

Tabel 1: Stroomlijnalternatief

Stroomlijnalternatief		Toelichting
Beschrijving	<ul style="list-style-type: none"> - uitbreiding van bestaande wegen A6, A1, A10-oost en A9 - Gaasperdammerweg deels verdiept aangelegd met tunnel - A9 Amstelveen verdiept aangelegd in tunnel - A1 aquaduct bij Muiden 	<ul style="list-style-type: none"> - 59 km wegbuitbreiding - 3 km lange deels verdiept gelegen tunnel - 2 km lange verdiept gelegen tunnel
Vervoers-kundig concept	<ul style="list-style-type: none"> - gebruik maken van bestaande wegennetwerk - geen nieuwe doorsnijdingen, goed inpassen in stedelijk gebied en gebieden met kwetsbaar groen/blauw 	
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - meer autoverkeer over Gaasperdammerweg - geen alternatieve verbinding voor A1 bij ongelukken en calamiteiten - Gaasperdammerweg: verkeershinder tijdens aanleg 	<ul style="list-style-type: none"> - doelstelling NoMo trajectnsnelheid gehaald - A1 Muiden: 309.000 auto's/dag - A9 Gaasperdammerweg: 158.000 auto's/dag
Milieu en Ruimtelijke kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> - geluidhinder verbetert in het gebied ter plaatse van de tunnels in Amsterdam-zuidoost en Amstelveen. - luchtkwaliteit verbetert in het gebied ter plaatse van de tunnels in Amsterdam-zuidoost en Amstelveen. - bij tunnels Amsterdam-zuidoost en Amstelveen vermindering barrièrewerking tussen stadswijken - door aquaduct verbetering leefbaarheid Muiden 	

MIT-kosten	- kosten zijn geraamd op €3.3362 miljoen	
Kosten-baten / economie	- KB-verhouding rond 1	
Draagvlak	- bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak groot	- voorstanders: gemeente Amsterdam, provincies Noord-Holland en Utrecht, Gewest Gooi en Vechtstreek, natuur- en milieuorganisaties en meeste bewonersgroepen - tegenstander: actiegroep van omwonenden Gaasperdammerweg
Realisering	- werk aan Gaasperdammerweg met bouw hinder langdurig (4 tot 6 jaar) - bouw tijd (totale plangebied) ca. 7 jaar	- planning realisatie 2011 – 2017

Tabel 2: Verbindingsalternatief

Tunnelvariant Rijkswaterstaat uit 2006		Toelichting	Eigen Initiatief van Strukton TBI
Beschrijving	- nieuwe autosnelweg A6/A9 als boortunnel - verbreding A6, A10-oost, A2 en A9; geen verbreding A1 en Gaasperdammerweg - tunnelmonden in Nieuwe Keverdijkse polder (nabij Naardermeer) en Broekzijdsche Polder/De Hoge Dijk.	- totaal 58 km. wegbreiding - gesloten deel tunnel bijna 8 km. - afstand tunnelmond tot Naardermeer >0,5 km - doel tunnel: ontzien natuur en landschap (gebied Gein en Vecht)	- In optie C en D van het E.I. is de tunnelmond in plaats van in de Nieuwe Keverdijkse polder, in de polder ten noorden van de A1 gesitueerd
Vervoerskundig concept	- directe verbinding tussen Almere en Schiphol - A1 aquaduct Muiden - aanleg ontbrekende schakel 2e ring rond Amsterdam	- 4 km korter dan bestaande route	
Bereikbaarheid	- grootste afname congestie - creëert kortere route - meer robuust netwerk: 2e ring rond Amsterdam, waardoor spreiding verkeer tussen A6/A9 en A1/A10 en bij ongelukken en calamiteiten alternatieve	- doelstelling NoMo trajectnelheid gehaald - tunnel: 109.000 auto's/dag - A1 Muiden: 192.000 auto's/dag - Gaasperdammerweg: 57.000 auto's/dag	- het nevenstaande geldt niet voor optie D van het E.I. in die optie is er geen aansluiting tussen tunnel en A1. De verkeersberekeningen die in het kader van de planstudie zijn gemaakt laten zien dat er in dat geval te weinig verkeer door de tunnel rijdt

	<p>route</p> <ul style="list-style-type: none"> - nauwelijks verkeershinder tijdens aanleg 		<p>waardoor de problemen onvoldoende worden opgelost</p>
<p>Milieu en Ruimtelijke kwaliteit</p>	<ul style="list-style-type: none"> - aantasting landschap en recreatie door tunnelmonden (nabij Naardermeer en De Hoge Dijk). - geen significante effecten natuur en grondwater - overschrijding luchtnormen bij tunnelmonden - geen oplossing voor het leefbaarheidsprobleem in Amsterdam-Zuidoost. Het Stroomlijnalternatief zoals overeengekomen in oktober 2008 leidt tot minder geluidhinder en een verbetering van de luchtkwaliteit langs het grootste deel van de A9 Gaasperdammerweg 	<ul style="list-style-type: none"> - lengte bovengronds deel nieuwe verbinding 2 x ca. 1,5 km 	<ul style="list-style-type: none"> - in optie C en D van het E.I. is sprake van 1 x 1,5 km - In optie C en D van het E.I. is na aanleg van aantasting nabij het Naardermeer geen sprake. Tijdens de bouw echter wel langdurig sprake van een grote bouwkuip op korte afstand van het Naardermeer. De kans op lekkage van die bouwkuip waardoor de fragiele ecologische balans van het Naardermeer langdurig verstoord raakt, is door Natuurmonumenten altijd aangedragen als één van de belangrijkste argumenten om tegen het Verbindingsalternatief te zijn. Dat is ook de reden dat de tunnelmond in de plannen van Rijkswaterstaat verder naar het westen is opgeschoven. - Het E.I. draagt geen oplossing aan voor de aantasting van recreatiegebied De Hoge Dijk - bij het E.I. wordt een voorstel gedaan om de overschrijding bij de tunnelmonden niet met ventilatiegebouwen, maar met behulp van elektrostatische filters te mitigeren. Deze optie is in het kader van de planstudie in 2006 door het Centrum Ondergronds Bouwen uitvoerig onderzocht, maar voorlopig terzijde

			geschoven omdat bij de genoemde voorbeelden per saldo sprake is van een toename van de milieuvervuiling als gevolg van de grote hoeveelheden elektriciteit die nodig zijn om effectief te filteren
MIT-kosten	- kosten vallen binnen voorlopige reserveringen van €4,5 miljard	- ca. €3,9 miljard (range € 2,7 tot € 4,7 mld) ¹	- opties C en D van het E.I. zijn door Rijkswaterstaat in 2006 ook geraamd. Vertaald naar het huidige prijspeil komt het Verbindingsalternatief gecombineerd met optie A en B van het E.I. uit op €3,8 miljard en met optie C op €4,4 miljard
Kosten-baten / economie	- KB-verhouding rond 1		
Draagvlak	- maatschappelijk draagvlak beperkt	- voorstanders: gemeente Almere, Diemen, provincie Flevoland, VNO-NCW en KvK; - tegenstanders: gemeenten in omgeving (Naarden, Muiden, Weesp, Abcoude), prov. NH en Utrecht, natuur- en milieu-organisaties, omwonenden	
Realisering	- bouwtijd totale variant ingeschat op ca. 7 jaar - bouw hinder relatief beperkt	- planning realisatie 2011 – 2017	

Het kabinet heeft alles overwegende uiteindelijk gekozen voor een goed ingepast Stroomlijnalternatief. Bij deze keuze speelden met name de volgende samenhangende overwegingen een belangrijke rol:

¹ Deze range is afhankelijk van de precieze invulling van de variant.

- Het maatschappelijk en politiek draagvlak voor het Stroomlijnalternatief en het ontbreken daarvan voor een nieuwe verbinding;
- De verkeersafwikkeling is met uitbreiding van de bestaande wegen nagenoeg gelijkwaardig aan de kwaliteit van de doorstroming met een nieuwe verbinding (als gevolg van de scheiding van doorgaand en regionaal/lokaal verkeer door de aanleg van hoofd- en parallelbanen);
- De aantasting van het landschap en de recreatiemogelijkheden als gevolg van de toeleidende wegen naar de tunnel bij het Verbindingsalternatief (nabij het Naardermeer en door recreatiegebied De Hoge Dijk een nieuwe bovengrondse doorsnijding van 2x circa 1,5 kilometer);
- De capaciteitsuitbreiding van de bestaande wegen biedt mogelijkheden om de rijkswegen goed in te passen. Met een verdiepte ligging en overkapping van de A9 Gaasperdammerweg verbetert de leefbaarheid in Amsterdam-Zuidoost aanzienlijk (minder geluidhinder, vermindering barrièrewerking).
- De regionale overheden zijn bereid financieel bij te dragen aan deze inpassing van de uitbreiding van de bestaande wegen.