

Rapportage planstudie hoofdwegverbinding Schiphol-A'dam-Almere

informatievoorziening Tweede Kamer

september 2005

Rapportage planstudie hoofdwegverbinding Schiphol-A'dam- Almere

informatievoorziening Tweede Kamer

september 2005

Inhoudsopgave

	Inhoudsopgave	3
1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Kern van de problematiek	4
1.3	Programma Noordvleugel	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Trajectnota/MER	6
2.1	Probleemstelling	6
2.2	Doelstellingen	6
2.3	Te onderzoeken alternatieven	7
2.4	Procedure	10
2.5	Te behalen resultaten	11
2.6	Randvoorwaarden en uitgangspunten	12
2.7	Omgeving	13
3	Projectbeheersing	16
3.1	Planning	16
3.2	Risico's	16
3.3	Informatievoorziening	17

Bijlagen:

1. Procedure en planning
2. Elementen uit structuurvisie TCI

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De verkeersproblematiek tussen Haarlemmermeer en Almere was voor de minister van Verkeer en Waterstaat aanleiding om in 2003 een verkennende studie te laten uitvoeren. In mei 2004 is deze integrale MIT verkenning Nieuwe stijl met bijbehorende kostenbatenanalyse aan de Tweede Kamer toegestuurd. Uit deze verkenning bleek dat de problematiek op de as Schiphol-Amsterdam-Almere aanleiding geeft tot het nemen van maatregelen. Daarom is een planstudie gestart waarin de mogelijke oplossingen voor de problematiek worden bestudeerd en op hun effecten worden onderzocht. Het besluit tot het starten van deze planstudie is aan de Tweede Kamer medegedeeld en onderdeel van de Nota Ruimte, die het kabinet in april 2004 heeft vastgesteld (PKB deel 3 kabinetsstandpunt).

1.2 Kern van de problematiek

De mobiliteit binnen de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere is de afgelopen 15 jaar sterk gegroeid, vooral als gevolg van economische groei en de groei van het inwonertal. In de huidige situatie kent het wegennet in het plangebied vele capaciteitsknelpunten. Met de in het MIT geplande investeringen in de periode tot 2010 (met name benuttingmaatregelen) wordt een deel van de voorziene groei tot 2010 opgevangen.

In 2020 ontstaat zonder verdere wegwitbreidingen (na 2010) zware overbelasting van het wegennet in de corridor, met ernstige filevorming en lange reistijden tot gevolg. De te verwachte groei van wonen en werken in de Noordvleugel in de periode 2010-2030 (o.a. in Almere met een voorlopige keuze voor 40.000 extra woningen) vergroot de mobiliteitsvraag aanzienlijk.

Het bereikbaarheidsprobleem op de weg is voor een groot deel het gevolg van (ruimtelijk-)economische ontwikkelingen. Tegelijk is het aanpakken van het probleem een voorwaarde voor de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen (toenemende verstedelijking en bedrijvigheid in de corridor). Een oplossing zal gevonden moeten worden in een zeer complexe omgeving, waarbij een goede ruimtelijke inpassing als randvoorwaarde geldt.

1.3 Programma Noordvleugel

Het kabinet heeft besloten om voor de Noordvleugel van de Randstad een samenhangend programma te ontwikkelen. Het programma Noordvleugel heeft als doel binnen het Rijk te komen tot een gecoördineerde en samenhangende besluitvorming van de projecten in de Noordvleugel. Het resultaat van het Noordvleugel programma moet zijn dat dit kabinet een aantal samenhangende besluiten kan nemen over infrastructuur, verstedelijkingslocaties en groen/blauwe kwaliteiten in de Noordvleugel.

De planstudie naar de weginfrastructuur richt zich op een van de onderdelen om de doelstelling te realiseren: het verbeteren van de bereikbaarheid en het faciliteren van verkeer over de weg. Deze doelstelling is gebaseerd op de uitkomsten van de eerder uitgevoerde MIT-Verkenning (zie paragraaf 2.1). De planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere sluit aan bij de geplande besluitvorming over het Noordvleugelprogramma in 2006.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de fase waarin de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere zich momenteel bevindt. Naast probleem- en doelstelling wordt ingegaan op het onderzoek, de procedure en de betrokkenheid van de omgeving.

In hoofdstuk 3 komen de projectbeheersing aan de orde (aspecten tijd, informatie en risico's).

2 Trajectnota/MER

2.1 Probleemstelling

In de Verkenning Haarlemmermeer-Almere is de bereikbaarheidsproblematiek nu en in de toekomst integraal onderzocht, zowel weg als openbaar vervoer in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen. Geanalyseerd is met welke oplossingen de problemen op de weg kunnen worden aangepakt, zoals openbaar vervoer, beprijzen of innovatieve vervoersconcepten. Dergelijke mobiliteitssturende maatregelen leveren een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid, maar het effect blijkt onvoldoende groot om te kunnen ontkomen aan uitbreiding van de weggapaciteit.

In het regionale project De Uitweg hebben regionale overheden, natuur- en milieu-organisaties en bedrijfsleven gezamenlijk de problematiek in het gebied Amsterdam-Almere onderzocht, zowel de bereikbaarheid als de ruimtelijke kwaliteit. De Uitweg-partijen pleiten voor een integraal pakket aan maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid en de groen/blauwe kwaliteit en onderschrijven nut en noodzaak van uitbreiding van weginfrastructuur.

De Verkenning Haarlemmermeer-Almere bevat een groot aantal elementen die onderdeel uitmaken van een structuurvisie conform TCI (zie bijlage 2). Op basis van deze verkenning is de probleemstelling voor de tracé/m.e.r.-studie als volgt geformuleerd:

De bereikbaarheid op de as Almere-Amsterdam-Schiphol zal zonder infrastructurele uitbreiding van de weg sterk verslechteren, wat negatieve gevolgen zal hebben voor het economisch functioneren van de Noordvleugel.

2.2 Doelstellingen

Het doel van de tracé/m.e.r.-studie is het ontwikkelen en zorgvuldig afwegen van een aantal oplossingsrichtingen, zogenaamde alternatieven en varianten. Deze moeten bijdragen aan:

1. Het opvangen van het huidige en toekomstige wegverkeer binnen de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere in relatie tot de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Noordvleugel.
2. Het verbeteren van het functioneren van het netwerk als geheel en het aanpakken van de te verwachten fileproblemen.

Gestreefd wordt naar het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden en het realiseren van acceptabele reistijden.

De doelstelling van dit project sluit aan op de doelstelling van de Nota Mobiliteit: het mogelijk maken van de groei van verkeer en vervoer en een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur. Daarbij worden de overlast voor en schade aan het stedelijk gebied en het landschap en de kosten van de investering meegewogen.



Figuur 1 Plangebied

Op basis van de resultaten van deze planstudie en de informatie uit de andere projecten in de Noordvleugel worden besluiten genomen over uitbreiding van de (rijks-)weginfrastructuur tussen Almere-Buiten-Oost en knooppunt Badhoevedorp (A6, A1, A9, A10-oost en A2, inclusief knooppunten) en eventuele andere te nemen verkeers- en vervoersmaatregelen.

2.3 Te onderzoeken alternatieven

De volgende alternatieven worden uitgewerkt en onderzocht:

1. Het Nulalternatief (referentiesituatie)
2. Het Nulplusalternatief (het nulalternatief in combinatie met een vorm van anders betalen voor mobiliteit)
3. Het Stroomlijnalternatief (het uitbreiden langs en stroomlijnen van de bestaande weginfrastructuur) – zie figuur 2
4. Het Verbindingsalternatief (met een nieuwe wegverbinding A6/A9) – zie figuur 3
5. Het Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)



Figuur 2 Stroomlijnalternatief

Vanwege de ligging van de weg in zijn omgeving worden op voorhand diverse inpassingsvarianten meegenomen in de studie:

- A9 Gaasperdammerweg: naast uitbreiding op de huidige hoogteligging ook een variant met een verdiepte ligging oftewel open tunnelbak;
- Kruising van de A1 met de Vecht bij Muiden: naast een brug ook een aquaduct;
- Nieuwe verbinding A6/A9: naast een bovengrondse ligging ook ondergrondse varianten (tunnel, verdiepte ligging).

Daarnaast worden nog diverse andere varianten onderzocht, waaronder varianten waarbij een vorm van tolheffing wordt ingevoerd.

Figuur 3 Verbindingsalternatief



2.4 Procedure

Tracé/m.e.r.-procedure

De planstudie volgt de procedure conform de Tracéwet. Ten behoeve van het nieuwe tracébesluit wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De initiatiefnemer is Rijkswaterstaat (regionale diensten Noord-Holland en IJsselmeergebied).

Startnotitie en Richtlijnen

Rijkswater heeft januari 2005 de Startnotitie uitgebracht. Dat betekende het begin van de tracé/m.e.r.-procedure. De inspraak heeft circa 8.000 reacties en adviezen (van wettelijke adviseurs en bestuursorganen) opgeleverd. Mede op basis van de adviezen en reacties heeft het bevoegd gezag mei 2005 de richtlijnen voor de studie vastgesteld. In een achtergronddocument, opgesteld ten behoeve van de richtlijnen, is nader ingegaan op een viertal thema's die veelvuldig in de inspraak naar voren zijn gekomen. De richtlijnen en het achtergronddocument zijn te vinden op www.schiphol-amsterdam-almere.nl en zijn naar de insprekers verstuurd. De belangrijkste wijziging n.a.v. de inspraak betreft de toevoeging van een Nulplusalternatief aan de studie.

Hoofdkeuze 2006

De tracé/m.e.r.-procedure t/m tracébesluit duurt tot circa 2009. Het kabinet heeft het voornemen om voor de zomer 2006 een keuze te maken tussen de alternatieven, in samenhang met besluitvorming over andere ruimtelijke ontwikkelingen. Deze keuze wordt voorgelegd aan de Tweede Kamer, inclusief de daarbij behorende financiële reservering.

Een hoofdkeuze in 2006 is mogelijk omdat er al veel voorwerk is verricht en het onderzoek zich in de eerste fase richt op de onderscheidende onderdelen van de alternatieven. De alternatieven kennen vele varianten voor wat betreft de inrichting en inpassing van de verschillende wegdelen (aantallen rijstroken, ligging etc.). Momenteel worden 24 varianten onderzocht. Met de voorgenomen "trechtering" van alternatieven wordt het proces gefaseerd en het onderzoek beheersbaar gehouden.

De studie wordt derhalve in twee fasen uitgevoerd:

Het onderzoek in fase 1 richt zich met name op de gevolgen van het Nulplus-, Verbindings- en het Stroomlijnalternatief voor de afweging tussen de alternatieven op hoofdlijnen in 2006. Het heeft derhalve met name betrekking op het centrale deel van de corridor (tussen en inclusief de knooppunten Muiderberg, Diemen en

Holendrecht). De resultaten van het onderzoek worden samengevat weergegeven in een Alternatieven- en variantennota. Deze fase wordt afgesloten met een extra consultatieronde waarbij de omgeving wordt gevraagd om hun mening te geven over het onderzoek en de alternatieven. Deze worden verwoord in een consultatiedocument en vormen mede input voor de keuze tussen de alternatieven.

In fase 2 worden varianten van het door het kabinet gekozen alternatief verder uitgewerkt, tenzij het op dat moment nog niet mogelijk blijkt te zijn om een keuze te maken tussen de alternatieven. Als dit laatste het geval is, worden in fase 2 de varianten van meerdere alternatieven uitgewerkt.

In fase 2 stelt Rijkswaterstaat het Trajectnota/MER op. Na het inspraak- en adviestraject neemt het bevoegd gezag een standpunt in (2008), waarna verdere uitwerking in Ontwerp-tracébesluit plaatsvindt (voor overzicht en planning totale procedure zie bijlage 1).

OEI

Binnen de planstudie wordt een Kostenbatenanalyse (KBA) opgesteld volgens het kader Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI). De Kostenbaten Analyse (KBA) loopt integraal mee in de procedure van de tracé/m.e.r.-studie. De KBA wordt net als de m.e.r. getoetst door een onafhankelijke toetscommissie, zowel na fase 1 als fase 2.

2.5 Te behalen resultaten

Produkten fase 1

April 2006 is de volgende informatie beschikbaar:

- Alternatieven- en variantennota
 - Samenvatting van de volgende deelstudies:
 - Verkeer- en vervoerstudie (voor het totale plangebied)
 - Milieu-effectrapport (MER) (voor het centrale deel van plangebied)
 - Kostenramingen (voor het totale plangebied)
 - Kostenbaten-analyse (KBA) (voor het totale plangebied)
- Consultatiedocument
 - Overzicht van de meningen en standpunten over de alternatieven van partijen in de omgeving (bestuurlijke partijen, maatschappelijke organisaties, burgers)
- Resultaten van de marktscan waarmee de mogelijkheden voor betrokkenheid van de markt en PPS worden verkend.

Tezamen met de MIT-verkenning Haarlemmermeer-Almere (februari 2004) zijn daarmee alle elementen behorende bij een

structuurvisie conform TCI in 2006 beschikbaar. In bijlage 2 is dit geordend weergegeven.

Produkten fase 2

Het complete Trajectnota/MER wordt na fase 2 opgeleverd. Deze nota bevat de informatie uit fase 1 en een verdere uitwerking en effectvergelijking van varianten binnen het gekozen alternatief.

2.6 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Uitgangspunten studie

Uitgangspunt voor de planstudie is het kabinetsbeleid zoals verwoord in de Nota Ruimte (PKB deel 3) en de Nota Mobiliteit (deel 1). Het beleid is vastgelegd tot 2020, waarbij een vooruitzicht op de periode 2020-2030 wordt gegeven. De effecten van elk alternatief worden onderzocht in het jaar 2020.

De studie gaat uit van één ruimtelijk scenario waarbinnen de verschillende alternatieven worden vergeleken. Voor Almere wordt in fase 1 uitgegaan van een groeiscenario van circa 40.000 extra woningen in de periode 2010-2030. Met een gevoeligheidsanalyse worden de consequenties van meer en minder woningen in beeld gebracht.

Het European Coordination (EC) scenario van het CPB wordt gehanteerd. Dit kan worden beschouwd als een gemiddeld economisch groeiscenario. Voor fase 2 wordt heroverwogen welk CPB-scenario te hanteren.

In de studie zullen alternatieven en varianten worden ontwikkeld en beoordeeld in een situatie met en zonder IJmeerverbinding. In de situatie met IJmeerverbinding wordt uitgegaan van een Zuiderzeelijn via het IJmeer met daaraan gekoppeld een regionale weg. Daarmee wordt de samenhang met het project Zuiderzeelijn inzichtelijk gemaakt.

Voor overige uitgangspunten wordt verwezen naar de Startnotitie en de Richtlijnen (zie www.schiphol-amsterdam-almere.nl).

Randvoorwaarden

Wet- en regelgeving vormen belangrijke randvoorwaarden. Met name op het gebied van natuur, landschap, water en woon- en leefmilieu, zoals:

- Flora- en Faunawet en Natuurbeschermingswet waarin de Europese Vogel-Habitat-Richtlijn (VHR)-gebieden zijn verankerd
- Wet Geluidhinder
- Besluit luchtkwaliteit

De alternatieven en varianten worden aan de wet- en regelgeving getoetst. Juridisch gezien worden de realisatiemogelijkheden van de alternatieven en varianten hier in belangrijke mate door bepaald.

2.7 Omgeving

In de veranderopgave van V&W staat aandacht voor de externe omgeving centraal. Binnen de planstudie streeft Rijkswaterstaat naar een helder en transparant proces. RWS geeft dit op verschillende manieren vorm:

Regionale overheden en projecten

De inliggende gemeenten (12), provincies (3), waterschappen, kaderwetgebied ROA en het Gewest Gooi- en Vechtstreek zijn zowel ambtelijk als bestuurlijk via regulier overleg nauw bij de planstudie betrokken. Daarnaast vindt afstemming plaats met regionale projecten en initiatieven die belangrijke raakvlakken hebben met de mogelijke uitbreiding van de weginfrastructuur, zoals de Groene Uitweg (project o.l.v. de provincie Noord-Holland gericht op de ruimtelijke kwaliteit), woningbouw Bloemendalerpolder (o.l.v. provincie NH), een verkennende studie naar een overkluisde Gaasperdammerweg (gemeente Amsterdam), etc.

Maatschappelijke organisaties

Natuur- en milieu-organisaties (Vereniging Natuurmonumenten, diverse milieufederaties, Stichting Natuur & Milieu) en LTO-noord zijn betrokken bij de totstandkoming van de MER en nemen deel aan het bestuurlijk overleg.

Dit geldt eveneens voor vertegenwoordigers van het gezamenlijk bedrijfsleven op de as Schiphol-Amsterdam-Almere (zowel lokale als regionale/landelijke verenigingen).

Burgers en belangengroepen

Weggebruikers, omwonenden en de lokale belangengroepen in het gebied worden gedurende het planstudieproces intensief geïnformeerd en gehoord. Op de website worden de resultaten van de studie en ander nieuws gepubliceerd.

Januari 2005 zijn naar aanleiding van de inspraak op de Startnotitie informatie-avonden en hoorzittingen georganiseerd. Aan de onderwerpen die veelvuldig tijdens de inspraak naar voren werden gebracht is nader aandacht besteed. Dit heeft geleid tot een aantal aanpassingen in de studie en het opstellen van een document waarin de gemaakte keuzes in de Richtlijnen zijn verantwoord richting de insprekers.

Vanwege de enorme belangstelling is besloten in oktober opnieuw het gebied in te gaan en op acht locaties een informele informatiemarkt te organiseren naar aanleiding van de eerste tussentijdse resultaten van de studie. In januari/februari 2006 wordt de complete studie gepresenteerd en vindt de consultatieronde plaats.

Naast direct contact met belanghebbenden en belangstellenden vindt ook publieksonderzoek plaats. Dit belevingswaarden- en opinie-onderzoek levert, naast de feitelijke effectstudies, informatie op welke kan worden betrokken bij de besluitvorming en de verdere invulling van het project.

Markt / PPS

Het kabinet streeft ernaar de mogelijkheden van de markt bij de voorbereiding, uitvoering en financiering van het project maximaal te benutten. Een alternatiefkeuze op hoofdlijnen past bij dit streven. Tijdens de planstudie wordt nagegaan welke kansen PPS of innovatieve aanbestedingsvormen kunnen bieden. Deelfinanciering via tol is daarbij een van de mogelijkheden.

In de eerste fase van de planstudie wordt de creativiteit van de markt aangewend via het organiseren van een ontwikkelcompetitie. Doel van de ontwikkelcompetitie is het genereren van nieuwe dan wel verbeterde (inpassings-)varianten met een betere prijs / kwaliteit verhouding dan de in de studie meegenomen varianten.

Daarnaast worden de mogelijkheden van betrokkenheid van de markt in het vervolgproces verkend.

3 Projectbeheersing

3.1 Planning

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de stappen in de tracé/m.e.r.-procedure en de bijbehorende planning.

De Startnotitiefase is volgens planning binnen 9 maanden uitgevoerd. De 1^e fase van de Trajectnota/MER loopt tot april 2006. Het project richt zich momenteel op het tijdig leveren van voldoende informatie voor de besluitvorming in 2006. Om dit tijdsfad te kunnen halen worden de diverse deelstudies parallel uitgevoerd en wordt actief gestuurd op tijd (onder meer door regelmatig plannings- en risico-sessies te organiseren). De planning vanaf april 2006 is indicatief en sterk afhankelijk van ondermeer de snelheid van de besluitvorming en het aantal overgebleven alternatieven en varianten in 2006.

3.2 Risico's

Risico-analyses

Onderdeel van het opstellen van de kostenramingen van de infrastructuurvarianten is het in beeld brengen van de risico's. Hierbij wordt gewerkt volgens de PRI-systematiek. De kostenramingen kennen na fase 1 een onzekerheidsmarge van +/-25 à 35%.

De kostenbatenanalyse wordt uitgevoerd aan de hand van de leidraad OEI. Recent is deze leidraad uitgebreid met een aantal aanvullingen waaronder één voor risicowaardering. Deze aanvulling wordt toegepast bij de KBA. Dit betekent dat niet alleen voor de kosten, maar ook voor de baten de risico's worden onderzocht. Een afzonderlijke risico-analyse wordt uitgevoerd naar de doorlooptijd van de planstudie.

Auditing

Aan het toetsen van zowel de inhoudelijke informatie als het proces met de omgeving wordt binnen het project veel aandacht geschonken.

De kostenramingen worden zowel intern als extern getoetst. De verschillende deelstudies worden begeleid door (in- en externe) deskundigen van regionale overheden, maatschappelijke organisaties en andere departementen. Bij de kostenbatenanalyse adviseert het CPB.

De commissie voor de m.e.r. beoordeelt de kwaliteit van de informatie en brengt een toetsingsadvies uit, zowel na fase 1 als na fase 2.

Voor deze studie is een speciale toetscommissie OEI geformeerd. Deze deskundigen adviseren en toetsen de KBA.

Voor een frisse blik op het proces met de omgeving is een zgn. “dwarskijker-team” ingeschakeld. Deze externe deskundigen adviseren het projectmanagement over de communicatie met en het betrekken van de omgeving.

3.3 Informatievoorziening

Over de planstudie wordt gerapporteerd in samenhang met het Noordvleugelprogramma, dat wil zeggen gelijktijdig en afgestemd. Het voornemen is twee keer per jaar over de planstudie te rapporteren. Een volgende rapportage staat dus gepland voor volgend voorjaar. De resultaten van de planstudie ontvangt de Tweede Kamer eveneens in 2006 met het oog op de geplande besluitvorming.

De planstudie heeft nog niet de status van groot project. De gekozen opzet van de rapportage loopt hier wel op vooruit, zowel qua inhoud als frequentie. Reacties op de opzet van de rapportage zijn gewenst om zo de kwaliteit van de rapportage te verbeteren en aan te laten sluiten op de informatiebehoefte van de Tweede Kamer.

Naast het leveren van deze voortgangsrapportage kan de Tweede Kamer desgewenst ook worden voorzien van informatie over het project middels een informeel overleg of werkbezoek.

Bijlage 1 Procedure en planning

Onderdeel	Activiteiten	Planning
Startnotitie	<ul style="list-style-type: none"> • BG maakt de startnotitie openbaar • Voorlichting en inspraak • Commissies adviseren over richtlijnen voor MER en KBA • BG stelt richtlijnen vast 	jan. 2005 mei 2005
1^e fase Trajectnota/MER (Alternatieven/varianten- nota)	<ul style="list-style-type: none"> • IN stelt AV-nota op • Consultatieronde • Commissies adviseren BG over kwaliteit studies • Selectie alternatieven 	dec. 2005 jan/feb 06 vanaf april 2006
2^e fase Trajectnota/MER	<ul style="list-style-type: none"> • IN stelt Trajectnota/MER op • BG publiceert Trajectnota/MER • Voorlichting, inspraak en hoorzitting over inhoud Trajectnota/MER • Commissies adviseren BG over kwaliteit studies • Besturen adviseren over Trajectnota/MER • Standpunt 	2007 2008
Ontwerp-tracébesluit en tracebesluit	<ul style="list-style-type: none"> • BG neemt ontwerp -tracébesluit en legt dit ter inzage • Voorlichting en inspraak over keuze en invulling besluit • Besturen adviseren over ontwerp-tracebesluit • BG neemt tracébesluit 	2008 2009
Beroep	<ul style="list-style-type: none"> • Beroepsprocedure 	
Uitvoering en evaluatie	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoering project • Evaluatie milieugevolgen 	vanaf 2010

BG = Bevoegd Gezag

IN = Initiatiefnemer

AV = Alternatieven/varianten=nota

MER = Milieu-effectrapport

Bijlage 2 Elementen uit structuurvisie TCI

In de brief van het Kabinet aan de Kamer (22 maart 2005) over de TCI wordt een omschrijving van een structuurvisie gegeven. In de MIT-verkenning nieuwe stijl voor het gebied Haarlemmermeer – Almere zijn deze stappen al voor een groot deel gezet (Verkenning Haarlemmermeer - Almere, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, februari 2004).

De elementen van een structuurvisie zijn:

- Een goede definitie van het probleem
- Een verkenning van mogelijke oplossingen buiten de fysieke sfeer.
- Een integraal ruimtelijk ontwerp.
- Een verkenning/selectie van mogelijke tracés.
- Een strategische milieubeoordeling (SMB).
- Een maatschappelijke kostenbatenanalyse.
- Een financiële paragraaf met voorgenomen dekking en verkenning PPS.
- Een beschrijving van het vervolgtraject.

Bij het project Schiphol-Amsterdam-Almere is daar met de verkenning als volgt invulling aan gegeven:

- In de integrale MIT Verkenning Haarlemmermeer-Almere zijn de bereikbaarheidsproblemen van nu en die in de toekomst onderzocht. De integrale aanpak betekent onder meer dat de weg- en openbaar vervoerproblematiek is geanalyseerd, in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen. Uit de analyse is geconcludeerd dat de fileproblemen op de weg groot zijn en de capaciteit van de weg onvoldoende is, met negatieve gevolgen voor het economisch functioneren van de Noordvleugel. De toekomstige capaciteit van het openbaar vervoer is voldoende om de groeiende vraag om te vangen, mits de geplande maatregelen worden uitgevoerd.
- In de verkenning zijn alle mogelijke oplossingsrichtingen geanalyseerd, zoals de mogelijkheden van prijsbeleid, vervoersmanagement, investeren in openbaar vervoer en de te verwachten maatschappelijke en technische innovaties. Hiermee bleken de problemen op de weg echter nog te blijven bestaan. Dit neemt niet weg dat openbaar vervoer en mobiliteitssturende maatregelen belangrijk zijn voor de bereikbaarheid van het gebied.
- In de verkenning is gewerkt met verschillende ruimtelijke ontwerpen: combinaties van verstedelijkingsrichtingen in de Noordvleugel en weg- en OV-oplossingen.

- Een verkenning/selectie van mogelijke tracés is uitgevoerd. Veel voorwerk was hiervoor al verricht door de regio in het kader van het traject 'De Uitweg' (regionale overheden en maatschappelijke organisaties).
- In de verkenningfase is onafhankelijk onderzoek verricht door een adviesbureau over de grootste te verwachten milieuknelpunten. Ook in de KBA zijn deze knelpunten meegenomen. Er is weliswaar geen Strategische Milieu Beoordeling (SMB) uitgevoerd, maar momenteel wordt wel een MER-studie (Milieu Effect Rapport) uitgevoerd.
- In de verkenningfase is een kengetallen KBA uitgevoerd. In de planstudiefase wordt momenteel een meer gedetailleerd vervolg op de KBA uitgevoerd voor de belangrijkste kostendragers, waarbij ook eerder commentaar van de toetsing van het CPB is meegenomen.
- Kostenschattings zijn gemaakt tijdens de verkenningfase en komen weer terug in de al genoemde KBA. De mogelijkheden van PPS worden momenteel verkend via een marktscan.
- De beschrijving van het vervolgtraject is in deze voortgangsrapportage geschetst. Aanpassingen of verdere uitwerkingen worden bij komende beslismomenten en/of voortgangsrapportages gemeld.