

Vergaderjaar 2010–2011

31 089

Urgentieprogramma Randstad

Nr. 82

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 maart 2011

Met genoegen deel ik u mee dat ik het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (TB SAA) heb getekend. Met dit besluit is een belangrijke mijlpaal in het project bereikt. Het studeren is voorbij en binnenkort wordt gestart met de bouw.

De regio Amsterdam is een belangrijke motor van de Nederlandse economie. De corridor Schiphol-Amsterdam-Almere neemt daarin een centrale positie in, met aan de ene kant de mainport Schiphol en de greenport Aalsmeer en aan de andere kant de groeistad Almere. Daar tussen woont en werkt een groot aantal mensen. In de beleidsbrief Infrastructuur en Milieu van 26 november 2010¹ heb ik aangegeven prioriteit te geven aan de regio Amsterdam. Met dit besluit geef ik hieraan een eerste concrete invulling.

De realisatie van het project Weguitbreiding SAA is het grootste infrastructuurproject in de regio Amsterdam en is een randvoorwaarde voor de verdere (economische) ontwikkeling van het gebied. Het project betekent een forse verbetering van de bereikbaarheid. Dat geldt voor het autoverkeer en voor het openbaar vervoer per bus tussen Almere, »t Gooi en Amsterdam. De uitbreiding van de A1 en de A6 wordt immers gecombineerd met de realisatie van busvoorzieningen. Tegelijkertijd met het verbeteren van de bereikbaarheid krijgt ook de leefbaarheid (geluid, lucht) en de ruimtelijke kwaliteit (barrièrewerking, groen-blauwe kwaliteit) een impuls. In samenspraak met de betrokken regionale partijen wordt de uitbreiding van de bestaande autosnelwegen gecombineerd met een ruimhartig pakket aan inpassingmaatregelen. De regionale partijen nemen daarin hun verantwoordelijkheid door financieel bij te dragen. De gemeente Amstelveen heeft mij aangegeven dat zij de afspraken uit de Overeenkomst niet kan nakomen. De aangedragen argumenten hebben mij niet voldoende kunnen overtuigen. Vanzelfsprekend ben ik bereid tot een gesprek, samen met de andere partijen uit de Overeenkomst.

¹ beleidsbrief Infrastructuur en Milieu, 26 november 2010 (kamerstuk 32 500 XII, nr. 55).

Door de wegbreiding zorgvuldig in te passen wordt invulling gegeven aan de motie Haverkamp/Vermeij ten aanzien van een goede inpassing van de A6/A9¹.

Het project kent een lange historie:

- In 2004 is een verkenning uitgebracht. Op grond van de toen opgestelde kostenraming heeft het kabinet in 2006 bij de Noordvleugelbrief² besloten in het Fonds Economische Structuurversterking (FES) een bedrag te reserveren van € 4,5 miljard.
- Eveneens in 2006 heeft het kabinet gekozen voor de uitbreiding van het bestaande wegennet in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere³. Een nieuwe wegverbinding tussen de A6 en de A9 langs het Naardermere kwam daarmee te vervallen.
- In 2008 hebben de FES-beheerders in overleg met de toenmalige minister van VenW besloten de beschikbare middelen vanuit het FES voor het project A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere terug te brengen tot € 3,1 miljard⁴. Dit op basis van de tijdens de planstudie opgestelde kostenraming. Inclusief de financiële bijdrage van de regio van € 261 miljoen kwam het budget daarmee uit op € 3,4 miljard (prijspeil 2006).
- Eveneens in 2008 is in het Standpunt de keuze voor de uitbreiding van het bestaande wegennet in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere bevestigd, inclusief het budget van € 3,4 miljard.
- In 2010 heeft de toenmalige minister van VenW bij het Ontwerp Tracébesluit (OTB) het budget met € 394 miljoen opgehoogd. Inclusief prijscompensatie (€ 200 miljoen) en op verzoek van de regio in het OTB opgenomen en te betalen extra wensen (€ 200 miljoen) bedroeg het budget € 4,2 miljard (prijspeil 2009).
- Met de € 190 miljoen waarmee ik het budget nu bij het Tracébesluit ophoog, bedraagt het taakstellend budget € 4,4 miljard (prijspeil 2010).

De reden voor de budgetopphoging is dat zich tussen het vaststellen van het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit bij dit project nog de nodige ontwikkelingen hebben voorgedaan. Zo zijn de inspraakreacties verwerkt en enkele aanvullende afspraken met de regionale partijen gemaakt. Deze hebben op een aantal punten tot wijzigingen geleid. Vanwege deze wijzigingen en de prijsontwikkelingen in de GWW-sector⁵ heb ik het projectbudget ten opzichte van de stand bij het ondertekenen van het Ontwerp-Tracébesluit met € 190 miljoen opgehoogd. Ik heb er vertrouwen in dat met deze ophoging het project binnen het taakstellend budget kan worden gerealiseerd. De kostenraming bij het Tracébesluit kent een variatie van - 9,9% (€ 435 mln.) en + 21,5% (€ 945 mln.). De hoogte en de scheefheid in de verdeling in deze fase hangt samen met de omvang en de complexiteit van het project. Door strakke sturing op de risico's in de verdere uitwerkingsfase zal de variatie maximaal worden ingeperkt.

Met het Tracébesluit start de realisatie volgens planning in 2011. Marktpartijen spelen bij de realisatie van dit project een grote rol. Het project wordt in vijf deeltrajecten opgesplitst, waarvan de grootste vier met Design-Build-Finance and Maintain-contracten (DBFM-contracten) op de markt worden gezet. Deze werkwijze sluit goed aan bij de doelstelling uit het Regeerakkoord om bij de realisatie van infrastructuur meer gebruik te maken van Publiek-Private Samenwerkingsvormen.

Vanwege omvang, complexiteit en belang van dit project voor de ontwikkeling van de regio Amsterdam ben ik gedurende de realisatie direct bij dit project betrokken. Daarom roep ik op hoog ambtelijk niveau een stuurgroep in het leven waaraan de projectdirecteur periodiek rapporteert over de voortgang van het project. Deze stuurgroep infor-

¹ Motie 31 089, nr 11 d.d. 17 januari 2008.

² Kamerstuk 30 687, nr. 1, 25v augustus 2006.

³ Kamerstuk 30 687, nr. 4, 13 oktober 2006.

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 102, 30 juni 2008.

⁵ In de GWW-sector zijn tussen juli 2009 en juli 2010 de prijzen met gemiddeld 4,4% gestegen. Bron: CBS-statline.

meert mij direct zodra zich wijzigingen dreigen aan te dienen in budget, planning, risico's of inhoud. Zo houd ik permanent een vinger aan de pols. Indien de situatie daar aanleiding toe geeft, informeer ik u aanvullend op de reguliere rapportagemomenten over dit project.

Ik ben er trots op om met het Tracébesluit dit belangrijke project van studie naar bouw te kunnen brengen. Hiermee krijgen de bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere een belangrijke kwaliteitsimpuls.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus