

Vergaderjaar 2011–2012

31 089

Urgentieprogramma Randstad

Nr. 94

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 juni 2012

U heeft mij verzocht om te reageren op brief die u van de vijf raadsfracties van de gemeente Amstelveen over de verbreding van de A9, heeft ontvangen. Met deze brief zal ik ingaan op de stellingname van de raadsfracties van Amstelveen om de A9 verbreding te schrappen en tevens zal ik toe lichten hoe deze situatie met Amstelveen ontstaan is en hoe ik deze samen met Amstelveen wil oplossen.

Allereerst wil ik benadrukken dat met het vaststellen van het Tracébesluit A1/A6/A9 SAA en de positieve uitspraak door de Raad van State en het daarmee onherroepelijk worden van dit Tracébesluit, de besluitvorming over de daadwerkelijke verbreding van de A9 tussen Schiphol en de A1, afgerond is. De wijze van verbreden van de A9, het te volgen tracé, en de manier van inpassen zijn onderwerpen waarover afgelopen jaren ook regelmatig in de Kamer gesproken is. Over de noodzaak van het verbreden van de A9 van Schiphol tot de A1 was destijds nauwelijks discussie, die werd breed gedragen.

In 2007 speelde de vraag van hoe de te verbreden A9 zou moeten worden ingepast. Het is mogelijk om met een verbreding op maaiveld aan de wettelijke vereisten te voldoen. Maar de wens om een hoogwaardige inpassing te realiseren werd destijds breed gedragen. Dus toen Amstelveen het aanbod deed om € 100 mln bij te dragen aan een tunnel, heeft lenM dit bod geaccepteerd en besloten zelf de resterende meerkosten van een tunnel te dragen. De € 100 mln bijdrage van Amstelveen is vastgelegd in de Overeenkomst Stroomlijn Alternatief SAA en niet gekoppeld aan de resultaten van een gebiedsontwikkeling.

In februari 2011 heeft Amstelveen aangegeven dat zij voorzagen dat de gebiedsontwikkeling van de A9 zone geen € 100 mln zou gaan opleveren en dat zij daardoor niet aan de in de Overeenkomst stroomlijn Alternatief SAA gemaakte afspraken kon voldoen. Naar aanleiding van dit signaal heeft lenM aangegeven aan de in de Overeenkomst Stroomlijn Alternatief SAA vastgelegde afspraken te willen vasthouden. Ook heeft lenM

aangegeven met Amstelveen in gesprek te willen om samen te bezien hoe groot het probleem van Amstelveen is en hoe dat kan worden opgelost. Afgesproken is dat Amstelveen een second opinion op haar businesscase voor de gebiedsontwikkeling uitvoert. De resultaten laten zien dat de omvang en de verdien capaciteit van de gebiedsontwikkeling sterk gereduceerd is.

Op 18 april 2012 heeft met de ondertekenaars van de Overeenkomst Stroomlijnalternatief SAA een bestuurlijk overleg plaats gevonden. In dit overleg is besloten dat het huidige tunnelontwerp zoals opgenomen in het tracébesluit niet mogelijk is zonder bijdrage van Amstelveen. Daarom gaat Amstelveen na hoeveel budget zij beschikbaar kan en wil stellen voor bovenwettelijke inpassingmaatregelen. Zodra dit bekend is gaat Amstelveen samen met lenM bekijken welke alternatieven mogelijk zijn voor de in het tracébesluit opgenomen tunnel. lenM heeft aan dit ontwerpproces de volgende randvoorwaarden gesteld:

- De functionaliteit van de wegverbreding A9 staat niet ter discussie.
- De uitvoering van de wegverbreding zal zoveel mogelijk conform de huidige planning plaatsvinden.

Snel na de zomer van 2012 komen dezelfde partijen weer bij elkaar om de resultaten te bespreken. Als juridische borging geldt dat totdat er nieuwe bestuurlijke afspraken worden vastgelegd het huidige tracébesluit en de Overeenkomst stroomlijnalternatief SAA onverkort van kracht zullen blijven.

Deze lijn past in de voortgang van het project A1/A6/A9 SAA. Het huidige tracébesluit A1/A6/A9, wordt momenteel gerealiseerd. De bouwwerkzaamheden op het eerste deeltraject, de A10-oost zijn gestart. Voor tweede deeltraject A1/A6, is het aanbestedingstraject in volle gang. Door middel van een groot DBFM-contract wordt dit deeltraject momenteel in de markt gezet.

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