

Vergaderjaar 2013–2014

31 089

Urgentieprogramma Randstad

Nr. 103

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 september 2013

Door middel van deze brief wil ik u informeren dat het college van Burgemeester en Wethouders van Amstelveen en ik overeenstemming hebben bereikt over een nieuw ontwerp voor de verbreding van de A9 (deeltraject van project A1/A6/A9 SAA). Ik benut deze brief tevens om mijn toezegging tijdens het algemeen overleg RRAAM op 5 september 2013 na te komen. Ik had toegezegd om de Kamer nader te informeren over de vertragingen bij het project A1/A6/A9 SAA en de besparingen en kosten die daar aan verbonden zijn.

Akkoord tussen lenM en Amstelveen over nieuw ontwerp voor de te verbreden A9

In februari 2011 heeft het college van BenW van Amstelveen aangegeven dat zij voorzagen dat de gebiedsontwikkeling van de A9 zone geen € 100 mln zou gaan opleveren en dat zij daardoor niet langer kunnen voldoen aan de in de Overeenkomst stroomlijnalternatief SAA gemaakte afspraken. Vorig jaar heb ik u hierover geïnformeerd (Kamerstuk 31 089, nr. 94). Ook heb ik toen aangegeven dat ik sinds april 2012 met instemming van de andere ondertekenaars van de overeenkomst Stroomlijnalternatief A1/A6/A9 SAA, met Amstelveen in gesprek ben om te bekijken welke alternatieven mogelijk zijn. Inmiddels hebben het college van BenW van Amstelveen en ik overeenstemming bereikt over een nieuw ontwerp voor de verbreding van de A9.

In het nieuwe ontwerp vervangt een verdiepte ligging van de A9 van ca. 1.300 meter lengte de nu in het tracébesluit opgenomen tunnel. Ook komt er een overkapping over de verdiepte ligging van ca. 250 meter lengte ter hoogte van het oude dorp van Amstelveen. Afsproken is dat de gemeente Amstelveen € 40 mln uit haar reguliere begroting gaat bijdragen aan deze verdiepte ligging ten behoeve van de bovenwettelijke inpassingsmaatregelen.

Beide partijen zijn van mening dat de verdiepte ligging zowel qua ruimtelijke inpassing als qua geluidsbelasting een grote verbetering is ten opzichte van de huidige situatie. Door de overkapping ter hoogte van het oude dorp zal de barrièrewerking van de A9 ter hoogte van het oude dorp sterk verminderen. De doelstelling voor het project A1/A6/A9 SAA is zowel het verbeteren van de bereikbaarheid als van de leefbaarheid. Een verdiepte ligging reduceert de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie en hierdoor blijft de dubbeldoelstelling van het project intact.

De overige ondertekenaars van de Overeenkomst Stroomlijnalternatief A1/A6/A9 SAA hebben aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het door Amstelveen en IenM voorgelegde nieuwe ontwerp en de bijbehorende financieringsafspraken. Deze afspraken zullen worden verwerkt in een wijziging van de Overeenkomst Stroomlijnalternatief A1/A6/A9 SAA.

Voor het uitwerken van de verdiepte ligging is het nodig om voor het deeltraject A9 Amstelveen van het project A1/A6/A9 SAA opnieuw een tracéwetprocedure te doorlopen. Het huidige onherroepelijke tracébesluit voor het project A1/A6/A9 SAA blijft voor dit deeltraject van kracht zolang de nog te doorlopen tracéwetprocedure nog niet is afgerond.

Nadere informatie over vertraging bij twee deeltrajecten van project A1/A6/A9 SAA

Het project SAA bestaat uit vijf deeltrajecten. Van twee deeltrajecten is de openstelling vertraagd ten opzichte de oorspronkelijke doelstelling; Openstelling in 2020. De vertraging heeft betrekking op de deeltrajecten A9 Amstelveen (van knooppunt Badhoevedorp tot knooppunt Holendrecht) en A6 Almere (van Almere haven tot en met Almere Buiten). De planning van de overige deeltrajecten; A10 Oost, A1/A6 en A9 Gaasperdammerweg blijft ongewijzigd.

Het deeltraject A6 Almere is vertraagd van 2020 naar 2020–2022. Als gevolg van de bezuinigingen op het infrastructuurfonds ben ik genoodzaakt de planning van de A6 Almere te vertragen. Hierover heb ik u op 13 februari 2013 geïnformeerd (Kamerstukken 33 400 A, nr. 48). De gemeente Almere heb ik toegezegd dat de A6 voor de start van de Floriade in 2022 zal worden opengesteld.

Het deeltraject A9 Amstelveen is vertraagd van 2020 naar 2024–2026 door een combinatie van twee factoren;

1. Het proces om gezamenlijk met Amstelveen te komen tot een nieuw ontwerp en het opnieuw doorlopen van de planuitwerkingsfase geeft een vertraging van ca. 3 jaar.
2. Als gevolg van de bezuinigingen op het infrastructuurfonds ben ik genoodzaakt de planning de A9 Amstelveen in aanvulling daarop met ca. 2 jaar te vertragen. Over deze vertraging heb ik u ook geïnformeerd op 13 februari 2013 (Kamerstukken 33 400 A, nr. 48).

Besparingen en kosten

De raming van de verdiepte ligging is volgens huidige inzichten ruim € 100 mln lager dan de tunnel. De bijdrage van Amstelveen gaat met € 60 mln omlaag en daarmee vervalt voor Amstelveen de verplichting om € 100 mln aan opbrengsten te genereren uit een hoogstedelijk gebiedsontwikkelingsprogramma. Als gevolg hiervan verwacht IenM ruim € 40 mln te besparen. Met deze middelen wordt de voor het project SAA in 2011 gemelde scheefheid in de raming (kamerstukken 31 089 nr. 82)

verminderd. De verlaging van de bijdrage vanuit Amstelveen wordt verwerkt bij het eerstvolgende begrotingsmoment.

De genoemde vertragingen leiden ook tot extra kosten voor het project namelijk:

- De kosten voor de planuitwerking van de A9 Amstelveen voor het opstellen van een nieuw (ontwerp) Tracébesluit,
- En de kosten voor het langer in stand houden van een deel van de projectorganisatie.

Deze kosten zal ik opvangen binnen mijn begroting.

Ik ga ervan uit dat ik door middel van deze brief uw kamer conform wens heb geïnformeerd.

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