



2. WEGUITBREIDING SCHIPHOL-AMSTERDAM-ALMERE

DOEL

Uitbreiding van de wegcapaciteit in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere, inclusief bijbehorende groen-blaue maatregelen ten behoeve van de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Noordvleugel (waaronder woningbouw Almere).

Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat en

Cornelis Mooij, gedeputeerde Verkeer & Vervoer van de provincie Noord-Holland

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Kabinetsbesluit over uitbreiding en inpassing van de wegen op de corridor A1, A6, A9 en A10-oost, aanvullend op de kabinetsbesluiten uit 2006 (TK, 2005-2006, 30 687, nr. 1 en 2006-2007, 30 687, nr. 4) ¹ | okt. 2007 |
| 2. Standpunt Bevoegd Gezag (ministers van VROM en VenW) i.h.k.v. de tracéwetprocedure | juni 2008 |
| 3. Uitvoering groen-blaue programma onder leiding van de provincie Noord-Holland | 2008 - 2013 |
| 4. Tracébesluit(en) Bevoegd Gezag (ministers van VROM en VenW) i.h.k.v. de tracéwetprocedure | vanaf dec. 2009 |
| 5. Uitvoeringsbesluit(en) en start realisatie wegutbreiding | vanaf 2010 |

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- zich in te spannen de planstudie volgens planning uit te voeren
- de kabinetsbesluitvorming over en de realisatie van de uitbreiding van de wegcapaciteit te initiëren
- samen met de provincie Noord-Holland de mogelijkheden tot versnelling van de financiering en uitvoering van het groen-blaue programma te verkennen
- de afstemming met de andere ministeries te verzorgen

De gedeputeerde Verkeer & Vervoer van de provincie Noord-Holland verbindt zich daartoe:

- voor afstemming met en draagvlak binnen de betrokken gemeenten en provincies in Noord-Holland en Flevoland te zorgen
- naar een eensluidend standpunt vanuit de regio over de alternatieven en varianten voor de wegutbreiding te streven
- actief te zijn in het verkrijgen van een financiële bijdrage vanuit de regio
- samen met zijn collega gedeputeerde (verantwoordelijk voor het groen-blaue programma de Groene Uitweg) de uitvoering van de aan de wegutbreiding gekoppelde groen-blaue maatregelen te bevorderen en de mogelijkheden tot versnelling van de financiering en uitvoering te verkennen

De ambassadeur van dit project is Bernard Wientjes.

¹ Overeenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere is getekend op 29 oktober 2007 (Staatscourant 9 november 2007, nr. 218 / pag. 15)

PROJECTOMSCHRIJVING

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

AANLEIDING

Een goede bereikbaarheid (spoor en weg) van de Noordvleugel is van belang voor het economisch functioneren van het gebied. Dat geldt met name voor de corridor Schiphol - Amsterdam – Almere. Dagelijks staan er lange files op de wegen in de corridor. Economische en ruimtelijke ontwikkelingen zetten op lange termijn de bereikbaarheid verder onder druk. Zo heeft het kabinet in het kader van de Nota Ruimte gekozen voor een gefaseerde aanpak van de stedelijke ontwikkeling van Almere, waarbij vooralsnog wordt uitgegaan van een groei van 60.000 woningen tussen 2010 en 2030. Deze ontwikkelingen zetten op lange termijn de bereikbaarheid over de weg en het spoor verder onder druk. In 2003/2004 is een verkenning uitgevoerd waarin de problematiek integraal is geanalyseerd en mogelijke oplossingsrichtingen zijn geïnventariseerd. In de verkenningstudie is geconcludeerd dat zonder verdere wegwitbreidingen na 2010 de wegen zwaar overbelast raken. Dit heeft negatieve gevolgen voor het economisch functioneren van de Randstad en is aanleiding geweest voor het opstarten van de planstudie. Het bereikbaarheidsprobleem per openbaar vervoer en de mogelijke oplossingen daarvoor worden onderzocht in de planstudie OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad). Aan de realisatie van de weg is een pakket van groen-blauwe maatregelen gekoppeld, om het bijzondere landschap tussen Amsterdam en het Gooi/Flevoland open, divers en groen te houden en de recreatieve mogelijkheden ervan te versterken.

DOEL

Het doel van het project is uitbreiding van de wegcapaciteit in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere met mogelijke verbetering van het woon- en leefklimaat langs de corridor en de realisatie van de bijbehorende groen-blauwe maatregelen.

De huidige planstudiefase heeft tot doel het ontwikkelen en zorgvuldig afwegen van een aantal oplossingsrichtingen, zogenaamde alternatieven en varianten. Deze moet 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.

Vervolgens worden gekozen oplossingen uitgevoerd.

Het bijbehorende groen-blauwe programma heeft tot doel het behoud en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied

SCOPE

De planstudie onderzoekt de uitbreiding van de wegcapaciteit in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere: de A6, A1, A10-oost en A9 en de tussenliggende knooppunten in (zie onderstaande figuur met plangebied). Het groen-blauwe programma bestrijkt de Gein- en Vechtstreek.

Op 13 oktober 2006 heeft het kabinet in het kader van de eerste fase van de planstudie (keuze op hoofdlijnen tussen de alternatieven) gekozen voor het verbreden van de A6, A1 en A10-oost en is een nieuwe wegverbinding A6/A9 (het Verbindingsalternatief) afgefallen (TK, 2006-2007, 30 687, nr. 4). Op 12 oktober 2007 heeft het kabinet een nader besluit genomen over de verbreding van de bestaande wegen, inclusief de uitbreiding en inpassing van de A9 Gaasperdammerweg en de A9 tussen de knooppunten Holendrecht en Badhoevedorp (als onderdeel van het Stroomlijnalternatief).

Gekoppeld aan het besluit over de uitbreiding van de wegcapaciteit is de financiering van “groene en blauwe” maatregelen zoals ontwikkelt door het regionale samenwerkingsverband de Groene Uitweg, met onder meer een aquaduct bij Muiden, een kruising van de Natte as met de A1 en recreatieve verbindingen (zie Noordvleugelbrief, TK, 2005-2006, 30 687, nr. 1). De volgende projecten van de Groene Uitweg worden in dit kader gefinancierd:

- a. Natuurboulevard langs het IJmeer
- b. Waterberging Horstermeer
- c. Recreatieve (vaar)verbindingen
- d. Fietspaden en –bruggen
- e. Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie
- f. Behoud weidelandschap

In fase 2 van de Planstudie worden de alternatieven verder uitgewerkt, hetgeen resulteert in een Trajectnota/MER. Vervolgens zal door het kabinet een standpunt worden ingenomen en na inspraak en advies een (ontwerp)tracébesluit. De verdere ontwikkeling en uitvoering van het pakket groen-blauwe maatregelen vindt plaats in samenhang met de realisatie van de wegverbinding.

Planstudiefase en de realisatie van het project inclusief het groen-blauwe pakket vallen binnen Randstad Urgent.

SAMENHANG

De wegutbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere hangt samen met de volgende Randstad Urgentprojecten:

- Planstudie OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad): naast maatregelen op de weg worden maatregelen genomen in het openbaar vervoer om de enorme verkeersvraag op te vangen en de bereikbaarheid op de corridor op peil te houden. De (investeringen in) infrastructuur voor auto en OV hangen soms verkeerskundig en fysiek met elkaar samen (bijvoorbeeld busvoorzieningen op de snelweg).
- Schaalsprong Almere en Toekomst IJmeer/Markermeer: uitbreiding van de wegcapaciteit op de corridor SAA is randvoorwaardelijk voor de verdere ontwikkeling van Almere.
- Lange termijn ontwikkeling Schiphol in relatie tot luchthaven Lelystad: de uitbreiding van de wegcapaciteit op de corridor SAA is van belang voor de landzijdige bereikbaarheid van de mainport Schiphol in noordoostelijke richting.
- Ruggengraat voor natuur en recreatie (natte as): een aantal groen-blauwe investeringen wordt in samenhang met de uitbreiding van de weg uitgevoerd. Het betreft ondermeer de kruising van de Natte as met de A1.
- A4 Schiphol: de eventuele uitbreiding van de capaciteit van de A4 hangt verkeerskundig samen met de uitbreiding van capaciteit op de corridor (met name de A9). Beide projecten versterken elkaar en verbeteren de prestatie van het wegennetwerk.

Daarnaast hangt de planstudie naar de weg op de corridor SAA samen met de Zuidas, een groot aantal benuttingsprojecten in het plangebied (spitsstroken A9 Holendrecht-Diemen (Gaasperdammerweg), verdubbeling wisselstrook A1 Diemen-Muiderberg, spitsstrook A1-A6 Muiderberg-Almere Stad West, buffer- en plusstrook A1 Watergraafsmeer-Diemen), projecten op aanliggende weggedelen (zoals de Planstudie A2 Amsterdam-Utrecht, Omlegging A9 Badhoevedorp) en het Groot onderhoudsprogramma KOSMOS.

Het betreft voornamelijk verkeerskundige en fysieke samenhang in het gebied. Een zorgvuldige afstemming is nodig om de overlast voor de weggebruiker ten tijde van de uitvoering van de diverse projecten te voorkomen.

Op besluitvormingsniveau is er samenhang met het project Schaalsprong Almere: uitbreiding van de wegcapaciteit is randvoorwaarde voor de groei van Almere en andersom.

RESULTAAT

Het uiteindelijke projectresultaat zal zijn een uitbreiding van de weginfrastructuur in het plangebied, waardoor de bereikbaarheid en de doorstroming in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere wordt verbeterd, het aantal files sterk wordt verminderd en de kwaliteit van het gebied voor wonen, recreatie, natuur en waterhuishouding op peil blijft of wordt verbeterd. Dit verbetert het economisch functioneren van het noordelijk deel van de Randstad.

DIENSTREGELING EN TE NEMEN BESLUITEN

Uitbreiding wegcapaciteit

- | | |
|--|--------------------------|
| • Kabinetsbesluit over uitbreiding en inpassing van de wegen op de corridor A1, A6, A9 en A10-oost, aanvullend op de kabinetsbesluiten uit 2006 (TK, 2005-2006, 30 687, nr. 1 en 2006-2007, 30 687, nr. 4) | oktober 2007 |
| • Opstellen Trajectnota/MER | april 2007-februari 2008 |
| • Inspraak en advies | maart-juni 2008 |
| • Standpunt Bevoegd Gezag (ministers van VROM en VenW) i.h.k.v. de tracéwetprocedure | juni 2008 |
| • Opstellen ontwerp-tracébesluit(-en) | vanaf 2008 |
| • Inspraak en advies | vanaf eerste helft 2009 |
| • Opstellen tracébesluit(-en) | vanaf tweede helft 2009 |
| • Tracébesluit(-en) Bevoegd Gezag (ministers van VROM en VenW) i.h.k.v. de tracéwetprocedure | vanaf december 2009 |
| • Uitvoeringsbesluiten | vanaf 2010 |
| • Realisatie | 2011-2017 |

NB 1

In de voortgang van de afspraken wordt rekening gehouden met de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2007 inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden. Voortvloeiend uit deze uitspraak ontwikkelt VenW i.s.m. de planbureaus een uniforme methode voor de afbakening van het onderzoeksgebied waarbinnen de luchtkwaliteitseffecten worden onderzocht. Na het vaststellen van de uniforme methode kan het luchtkwaliteitsonderzoek worden hervat. Vanaf dat moment zullen de precieze gevolgen van deze situatie voor de planning van de wegenprojecten in beeld worden gebracht en bekend worden gemaakt.

NB 2

Onderzocht wordt of het opdelen van het project na het standpunt voordelen biedt (met name doorlooptijd). Indien daartoe wordt besloten ontstaan meerdere (deel-)projecten met elk een eigen (ontwerp-)tracébesluit

Groen-blauwe programma de Groene Uitweg

- | | |
|--|----------------------|
| • Mogelijkheden versnelling onderzoeken | 2007 – 1e helft 2008 |
| • Uitvoering groen-blauwe programma door provincie Noord-Holland | 2008 tot 2013 |

WETTELIJKE PROCEDURE

De weguitbreiding volgt de Tracéwet-procedure. De Tracéwet stelt de ministers van VenW en VROM in staat te besluiten over het project. Dit besluit heeft een doorwerking naar regionale ruimtelijke plannen. Ook als er geen overeenstemming ontstaat tussen regionale overheden en het rijk, vindt deze doorwerking plaats.

Voor sommige deelprojecten binnen het groen-blauwe programma moeten lokale planologische procedures worden doorlopen

FINANCIERING

Investeringskosten

De totale investeringskosten van het project, uitgaande van de inpassing zoals vastgelegd in de op 29 oktober 2007 te ondertekenen raamovereenkomst, zijn als volgt:

- Uitbreiding A6, A1 en A10-Oost: € 1.592 mln (incl. btw, prijspeil 2006);
- Uitbreiding A6, A1 en A10-Oost én A9: € 3.362 mln (incl. btw, prijspeil 2006);
- Groen-blaauwe maatregelen: € 148 mln (prijspeil 2006).

Dekking vanuit het rijk

In de periode 2011-2020 is rekening gehouden met een bedrag van maximaal € 4,5 miljard (prijspeil 2004) benodigd voor het oplossen van wegnelpunten in de Noordvleugel, inclusief investeringen in de Zuidas (€ 286 mln) en rijksbijdrage aan groen-blaauwe maatregelen (€ 116 mln).

De financiële bijdrage van het rijk is, zoals vastgelegd in de raamovereenkomst, als volgt:

- Bij uitbreiding A6, A1 en A10-Oost: € 1.592 mln (incl. btw, prijspeil 2006)
- Bij uitbreiding A6, A1 en A10-Oost én A9: € 3.101 mln (incl. btw, prijspeil 2006);
- Groen-blaauwe maatregelen: € 116 mln (prijspeil 2006), namelijk € 33 miljoen voor kruising van de Natte as met de A1 en € 83 miljoen voor de uitvoering van de projecten uit de Groene Uitweg.

Dekking vanuit Regio

Op grond van de afgesloten raamovereenkomst draagt de regio bij aan de uitbreiding en inpassing van de wegwitbreiding. De bijdrage zal als volgt zijn:

- Provincie Noord Holland: € 50 mln;
- De gemeente Almere: € 21 mln;
- De gemeente Amstelveen: € 100 mln;
- De gemeente Amsterdam: € 70 mln;
- De Stadsregio Amsterdam: € 20 mln.

Deze bedragen luiden in prijspeil 2006 en worden jaarlijks geïndexeerd.

Daarnaast draagt de regio € 32 mln bij aan de maatregelen van de Groene Uitweg. De provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam hebben hiervoor op dit moment € 15,5 miljoen gereserveerd voor de uitvoering van projecten uit het programma de Groene Uitweg. Afhankelijk van nadere ramingen voor specifieke projecten worden nader vast te leggen bedragen geleverd door o.a. hoogheemraadschap en gemeenten. Huidige schatting van dit bedrag is € 14,2 miljoen.

Dekking privaat

Vooralsnog zijn geen bijdragen van private partijen voorzien aan de weg. De mogelijkheden voor diverse vormen van publiek private samenwerking worden geïnventariseerd. Deze kunnen resulteren in co-financiering.

Voor de groen-blaauwe projecten zullen private bijdragen worden geleverd door samenwerkende partners.

ORGANISATIE

Rijkswaterstaat treedt op als initiatiefnemers in de zin van de Wet Milieubeheer. De regionale overheden en be-langenorganisaties zijn betrokken en nemen deel aan een ambtelijk en een bestuurlijk overleg. Marktpartijen hebben eerder de gelegenheid gekregen om ideeën aan te dragen ter verbetering van de onderzoeksvarianten in een zogenaamde ontwikkelcompetitie. In de huidige Trajectnota/MER-fase wordt wederom onderzocht of en zo ja wanneer het betrekken van de markt bij het project meerwaarde genereert. In het plangebied zijn een aantal (actie)belangengroepen actief. Deze belangengroepen en de bewoners van het gebied worden actief geïnformeerd, via bijvoorbeeld informatie-avonden, en betrokken bij onderdelen van de studie.

De provincie Noord-Holland is trekker van het groen-blaauwe programma de Groene Uitweg in samenwerking met de regionale partners. Het groen-blaauwe programma is vastgesteld en wordt uitgevoerd door de samenwerkende partijen: gemeenten, gewest Gooi- en Vechtstreek, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, samenwerkende milieufederaties, Hoogheemraadschap AGV, LTO Noord, Agrarische Natuur- en Landschapsvereniging Vechtvallei, ANWB, provincies Utrecht en Noord-Holland. Deze organisaties nemen deel aan ambtelijk en bestuurlijk overleg.

SLOTBEPALINGEN

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

De gedeputeerde Verkeer en Vervoer van Noord-Holland

Camiel Eurlings

Cornelis Mooij

Vastgesteld op 29 oktober 2007