

Provinciale Staten van Noord-Holland

Voordracht 72

Haarlem, 14 september 2004

Onderwerp: Realisatieovereenkomst N201

Bijlagen: Ontwerpbesluit
 N201+ realisatiebesluit
 N201 Realisatieovereenkomst, d.d. 8 september 2004
 Brief 'MIT beslisdocument 3 project N201'

Inleiding

Voor u ligt het voorstel van het college om, onder voorwaarden, te starten met de uitvoering van het project N201 en daarvoor krediet ter beschikking te stellen. Wij vragen u in te stemmen met het wegontwerp van het project en de bijhorende kostenraming, de provinciale bijdrage in het project en de planning van het project.

Wij vragen u tevens kennis te nemen van de risico's en de te nemen beheers-maatregelen. Tot slot vragen wij u in te stemmen met de voorwaarden waaronder het krediet kan worden verleend.

Het Regioakkoord

Op 13 januari 2003 heeft u ingestemd met onze voordracht (voordracht nr. 7) over het Regioakkoord N201+ en Bestuursovereenkomst II. In het Regioakkoord zijn de afspraken die gemaakt zijn over de uitvoering van het Masterplan N201+ vastgelegd.

In afwijking van de voordracht heeft u bij amendement (8-1) de beperking gesteld dat er geen gelden ter beschikking worden gesteld en geen medewerking aan uitvoerende werkzaamheden wordt verleend, voordat de definitieve financiering van het gehele project geregeld is.

In het Regioakkoord N201+ zijn de afspraken vastgelegd over het ontwerp en de kostenraming van de weg, over de realisatie van de ontwikkelgebieden in Aalsmeer en Haarlemmermeer en over de dekking van het regionale deel van het project N201+. Het Regioakkoord gaat uit van twee fasen: het regionale deel (fase 1) wordt gefinancierd door bijdragen van de provincie Noord-Holland en de gemeenten. Daarnaast wordt dit regionale deel gefinancierd door (gegarandeerde) bijdragen uit de ontwikkelgebieden, bijdragen van het Rijk/ROA (BOR) en het programma BONRoute en bijdragen van private partijen (Schiphol en de Bloemenveiling Aalsmeer: nog niet gegarandeerd). Voor het bovenregionale deel (fase 2) wordt, in het Regioakkoord, een beroep gedaan op het rijk.

Van Regioakkoord naar realisatieovereenkomst

U heeft ingestemd met het Regioakkoord met als voorwaarde dat er pas geld beschikbaar wordt gesteld als de gehele financiering van het project N201 geregeld is. Eind 2003 kwam vanuit het Rijk de definitieve toezegging dat de financiële middelen voor de omlegging van de N201 vanuit het MIT werden vastgelegd. In tegenstelling tot waar naar werd uitgezien, is het bedrag niet vastgesteld op € 315 miljoen maar op € 170 miljoen (inclusief € 30 miljoen geleend uit de toezegging van de minister voor het project Mediapark te Hilversum).

De minister was en is van oordeel dat binnen dit budget een goedkopere, maar net zo adequate oplossing mogelijk is (sober en doelmatig).

Partijen zijn vervolgens met elkaar en Rijkswaterstaat in overleg getreden over de mogelijke aanpassingen. Dit heeft geleid tot een aantal planwijzigingen en voorstellen voor additionele regionale bijdragen. Het nieuwe plan is vastgelegd in het realisatiebesluit en de realisatieovereenkomst. Het besluit heeft betrekking op het wegontwerp van het project met bijhorende kostenraming, de bijdragen van de verschillende partijen, waaronder de provinciale bijdrage en de planning van het project (zie bijlage 'Realisatiebesluit') en is juridisch verankerend in de Realisatieovereenkomst (zie 'bijlage Realisatieovereenkomst'). Met de vaststelling van het realisatiebesluit en de ondertekening van de realisatieovereenkomst zal na vele jaren van voorbereiding en overleg een mijlpaal zijn bereikt in het streven om een duurzame oplossing te vinden om de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid van de gehele regio te verbeteren.

Wegontwerp

Het project N201 betreft de aanleg van de volgende infrastructuur (zie ook kaartbijlage in realisatiebesluit):

1. De verbreding van de Kruisweg naar 2x3
2. De omlegging van de N201 om Uithoorn en Aalsmeer
3. De verbreding van de Fokkerweg naar 2x2
4. De omlegging Schiphol Rijk
5. De aansluitingen van de N201 op de A4
6. De oostelijke link
7. De reconstructie van de aansluiting van de Fokkerweg op de A9
8. Omlegging Amstelhoek

Hoewel het Realisatiebesluit voortborduurde op het "Regioakkoord" van november 2002, is er met betrekking tot het wegontwerp een aantal belangrijke wijzigingen doorgevoerd, te weten:

1. De Noordelijke Link komt te vervallen;
2. Een andere vormgeving van de aansluitingen op de A4 en een ander tracé van de zogenaamde Oostelijke Link in de Haarlemmermeer: twee nieuwe aansluitingen op de A4 met parallelwegen. Bedacht moet daarbij worden dat deze oplossing nog de instemming behoeft van het Rijk;
3. De aansluiting Fokkerweg - A9 wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg, waarbij alle kruisingen gelijkvloers wordt uitgevoerd. Het verkeer vanaf de Fokkerweg met bestemming in oostelijke richting wordt daarbij via de Burg. Colijnweg over de bestaande brug over de Ringvaart geleid en via een nieuwe aansluiting op de A9 aangesloten. Ook voor deze oplossing is nog de instemming nodig van het Rijk en daarnaast van de gemeenten Amstelveen en Amsterdam (Amsterdamse Bos);
4. De omlegging Schiphol-Rijk wordt vooralsnog uitgevoerd volgens een variant met een kort 2x1 viaduct over de bestaande N201, deels boven de Fokkerweg. Deze variant legt beslag op een gedeelte van het beoogde bedrijventerrein SLP (kostenderving niet meegenomen in de projectraming).

Van belang hier te vermelden is het uitgangspunt bij de nieuwe oplossing van de aansluiting van de N201 op de A4. Herbezinning op de oorspronkelijke oplossing was noodzakelijk

vanwege de lagere rijksbijdrage. Bij de oplossing zijn de investeringen geconcentreerd aan de zuidzijde van de N201. De noordelijke link is vervallen. De nieuwe oplossing sluit aan bij de huidige ruimtelijke ontwikkelingen. Die ontwikkelingen laten zien dat de vraag naar kantoorruimte stagneert (Beukenhorst Oost-Oost en de Hoek), de vraag naar logistieke bedrijventreinen daarentegen groot is. Omdat de logistieke bedrijvigheid geconcentreerd is aan de zuidkant (m.n. A4-zone) is de keuze voor de nieuwe oplossing een logische keuze. De oplossing faciliteert daarmee de ontwikkeling van de A4-zone. Tegelijkertijd kan, bij het aantrekken van de kantorenmarkt, de ontwikkeling van Beukenhorst Oost-Oost en de Hoek, pas verder worden ontwikkeld als de gemeente aanvullende infrastructurele maatregelen neemt. De mogelijkheid om de noordelijke link als nog aan te leggen wordt daarbij opgehouden.

Bij alle wijzigingen in het wegontwerp is gezocht naar de meest optimale vorm in zowel verkeerskundig als financieel opzicht, nochtans is er een beperkt aantal 'rafels' overgebleven. Eén van de rafels heeft betrekking op de omlegging Schiphol-Rijk. De meest haalbare variant, met een kort 2 x 1 viaduct, krijgt wellicht te maken met filevorming op een kort stuk van de Fokkerweg. Nadrukkelijk wordt hier gesteld 'wellicht' vanwege het feit dat op het moment dat de Parallele Kaagbaan aangelegd wordt een deel van de daar aanwezige kantoren geamoveerd zal moeten worden, waardoor de verkeersintensiteit op de Fokkerweg naar verwachting af zal nemen. Nochtans moet vooralsnog niet worden uitgesloten dat er in de toekomst, na het besluit over aanleg van de parallelle Kaagbaan, extra infrastructurele maatregelen moeten worden genomen. Eén en ander te bezien in relatie tot de gevolgen van de parallelle Kaagbaan voor alle omliggende (provinciale) infrastructuur. Andere mogelijk betere varianten zijn substantieel duurder.

Een andere discussie die momenteel nog niet is afgerond is de vraag hoe de passage van de Amstel uitgevoerd zal worden. Ondanks dat de gemeente De Ronde Venen niet kan instemmen, is in de thans voorliggende realisatieovereenkomst uitgegaan van een hoge brug. Om de nadelige effecten van deze oplossing zoveel mogelijk te compenseren is in de raming voor nader te benoemen maatregelen een bedrag van € 2 miljoen gereserveerd. De aanleg van een aquaduct – hoe gewenst wellicht ook - is binnen de huidige kaders financieel niet haalbaar. Bekend is echter dat het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) in de directe omgeving van de passage een compartimenteringswerk wil realiseren. Onderzocht wordt of dit compartimenteringswerk gecombineerd kan worden met de aanleg van een aquaduct. De daarbij te bereiken kostenreductie zou de aanleg van een aquaduct wellicht alsnog haalbaar maken.

Kostenraming

De totale projectkosten zijn € 562,0 excl. BTW (NCW, basisjaar 1-01-2005).

De raming volgens het Regioakkoord uit 2002 is geactualiseerd naar de nieuwe scope en gebaseerd op de huidige marktomstandigheden, omstandigheden waarbij tegen aanzienlijke lagere bedragen wordt gegund dan enkele jaren geleden gewoon was. In de raming is rekening gehouden met extra apparaatskosten en kosten van toezicht voor extra maatregelen in de projectorganisatie vanwege eventueel in de toekomst te verwachten meerwerkclaims. Het bedrag waarop zal worden gegund is daarmee niet hoger dan de genoemde taakstellende kostenraming.

Indien de aanbesteding niet leidt tot de geraamde prijs kan niet direct worden gegund. Partijen zullen zich dan eerst moeten beraden op te nemen maatregelen.

De raming is als volgt opgebouwd (af rondingsverschillen zijn mogelijk):

Kruisweg naar 2x3 rijstroken	14,2
Omlegging Aalsmeer-Uithoorn	232,2
Fokkerweg naar 2x2 rijstroken	7,2
Omlegging Schiphol-Rijk	47,7
Oostelijke Link + aansluitingen A4	162,2
Aansluiting Fokkerweg-A9	40,3
Omlegging Amstelhoek	27,6
Gemaakte kosten Noordelijke Link	1,4
Akoestische maatregelen	16,3
Mitigerende maatregelen	6,5
Toezicht	13,1
Apparaatskosten	43,9
Risicofonds	23,9
TOTAAL incl. BTW	636,4
TOTAAL excl. BTW (BTW: € 74,4 miljoen)	562,0

(NCW, basisjaar 1-01-2005, in miljoenen euro's)

Kostendekking

In onderstaand tabel zijn de bijdragen opgenomen van de diverse partijen, waarmee het project dekkend wordt gemaakt (af rondingsverschillen zijn mogelijk):

PNH	137,2	
ROA	110,2	Toegezegd
Rijksbijdrage	142,9	Toegezegd
Rijksbijdrage (geleend)	30,3	Toegezegd
Bonroute (BONR en index)	25,8	De middelen uit bereikbaarheids-offensief zijn gedecentraliseerd. ROA indexeert vanuit GDU+ Toegezegd
PPS	0,9	bijna beschikt
Amstelveen (gebieden)	18,1	Niet toegezegd, als risico meegenomen in het risicofonds
Aalsmeer/Uithoorn (gebieden)	12,7	Toegezegd
Haarlemmermeer (gebieden)	31,8	Toegezegd
Bonroute	4,3	Toegezegd
Aalsmeer	5,0	Toegezegd
Middenweg	5,0	afzonderlijk te regelen tussen PNH, Aalsmeer en ROA
Uithoorn	4,6	Toegezegd

Haarlemmermeer	11,1	Toegezegd
Infrafonds ¹	2,5	Toegezegd
VBA	4,5	niet toegezegd
Schiphol	15,0	deels mondeling toegezegd
Totaal	562,0	

(NCW, basisjaar 1-01-2005, in miljoenen euro's)

De bijdragen van gemeenten (m.u.v. Amstelveen), inclusief de gebiedsbijdragen worden in beschikking vastgelegd en afgegeven nadat de raden en uw staten positief besloten hebben over de het project N201.

De bijdrage 'Middenweg' houdt verband met de wens van Aalsmeer om de aansluiting N201/Middenweg ongelijkvloers aan te leggen en de gesprekken die worden gevoerd over het Hoogwaardig Openbaar Vervoer door Aalsmeer. Via een afzonderlijke overeenkomst tussen ROA, Aalsmeer en de provincie wordt deze bijdrage gegarandeerd. De provinciale bijdrage zal in principe gedekt worden uit de provinciale subsidieregeling Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing. Tussen de partijen Aalsmeer, provincie en ROA zijn procesafspraken gemaakt, waarbij ROA voor maximaal € 2,5 miljoen zal bijdragen, en dat de bijdragen van de partijen op een later tijdstip bepaald zullen worden hetgeen kan leiden tot aanvullende provinciale bijdrage.

De bijdragen van ROA, MIT, het fonds Bonroute en infrafonds worden beschikt na ondertekening van de realisatieovereenkomst. Belangrijk is het feit dat de Minister van Verkeer en Waterstaat recent het zogenaamde MIT-3 besluit genomen heeft, waarin zij de rijksbijdrage klip en klaar toezegt en de bijdrage opneemt in het MIT. De vervolgstappen, alvorens de beschikking medio 2006 wordt afgegeven, zijn daarmee louter procedureel (zie ook bijlage 'MIT beslisdokument 3 project N201+).

De bijdragen van Schiphol is (deels)mondeling toegezegd, de bijdrage van de veiling is (nog) niet toegezegd. Zie verder de risicoanalyse, evenals voor bijdrage Amstelveen.

Provinciale bijdrage

De provincie heeft bij het besluit op 13 januari 2003 over het Regioakkoord een bedrag van € **95,2** miljoen (nominaal) als provinciale bijdrage beschikbaar gesteld. Provinciale Staten hebben bij het besluit de beperking gesteld dat er geen gelden ter beschikking worden gesteld en geen medewerking aan uitvoerende werkzaamheden wordt verleend, voordat de definitieve financiering van het gehele project geregeld is. Een bedrag van € 17,7 miljoen (nominaal) is voorwaardelijk beschikbaar gesteld bij een gelijke bijdrage van de gemeente Haarlemmermeer. In totaal een bijdrage van € **112,9 miljoen** waarvan € 81,5 miljoen ten laste van de UNA.

Bovengenoemde bedragen zijn onvoldoende om het project financieel sluitend te maken. Wanneer u instemt met een aanvullende bijdrage van de provincie, is het project financieel sluitend. Als aanvulling worden de volgende bedragen gevraagd:

- De raming die voor het Regioakkoord is gemaakt is recent geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten. Nu de voorbereiding is gestart en dus meer bekend is, is het mogelijk om ook de ramingen te verbeteren: voortschrijdend inzicht.
In de raming op VoorOntwerp+ niveau uit 2002 moet rekening worden gehouden met

¹Het fonds Infrastructuur is een fonds onder beheer van de gemeente Haarlemmermeer. Dit fonds wordt gevoed door bijdragen uit te ontwikkelen bedrijfstereinen

normale marges van 10 à 15 %, dat betekent dat de kosten 10 à 15 % hoger uit kunnen vallen, maar ook 10 à 15 % lager. Op het totaal komt de herziene raming iets hoger uit dan de raming uit 2002 (0,8%). De herziene raming geeft echter op onderdelen grotere verschillen. De omlegging Aalsmeer/Uithoorn is ongeveer 10% hoger geraamd, de Noordelijke Link, juist het onderdeel wat uit de scope is geschrappt, ruim 10% lager. Onder de voorwaarden van het Regioakkoord, draagt de provincie het risico van kostenoverschrijdingen en komen meerkosten voor rekening van de provincie. Het verschil tussen de geactualiseerde raming en de oorspronkelijke raming bedraagt **€ 13,1 miljoen** (basisjaar 1 jan. 2005).

- De bijdragen van partijen dienen op een actueel prijspeil te worden gebracht. Dit betekent een indexering van de bijdragen. Volgens de regels van het Rijk doet het Rijk dit tot het moment van de door het Rijk af te geven beschikking (naar verwachting 2006). Ook het ROA zal het bedrag dat destijds in het kader van het Bereikbaarheidscontract ter beschikking is gesteld én thans is gedecentraliseerd naar het ROA (GDU+) indexeren. De provincie kan hier niet achterblijven. Ook de provinciale bijdrage, die geormerkt zijn voor de N201, zullen op basisjaar 1 jan. 2005 gebracht moeten worden én verder worden geïndexeerd. Dit vergt een extra bijdrage van **€ 13,4 miljoen**.
- Daarbovenop heeft de provincie Noord-Holland een extra bijdrage van **€ 15,5 miljoen** toegezegd (zie hierna!).

De totale bijdrage van PNH (exclusief de voorwaardelijke bijdrage van € 17,7 miljoen) komt daarmee op een bedrag van **€ 137,2 miljoen**. Dit is 24% van het projectbudget (excl. Btw). Ter vergelijking: bij de provinciale weg N205 (N22) was dat 35%. De tot dusver gehanteerde verdeelsleutel waarbij extra bijdragen van gemeenten bovenop de reeds in het Regioakkoord toegezegde bijdragen door de provincie worden verdubbeld is niet haalbaar gebleken. Een extra inzet vanuit de provincie (waaronder de genoemde € 15,5 miljoen) is nodig én is gegeven het relatief beperkte aandeel van de provincie in deze provinciale weg redelijk en motiveerbaar.

Bijdrage PNH (miljoenen euro's)	95,2	
	13,1	Herziene raming
	13,4	Indexering
	15,5	Extra bijdrage
TOTAAL	137,2	

- De Netto Contante Waarde (NCW) berekening is gebaseerd op een rentepercentage van 4%. De afdeling FEZ adviseert op basis van de huidige marktsituatie uit te gaan van een beduidend lagere renteopbrengst van gemiddeld 2,5%. Dat leidt voorshands tot een extra provinciale inzet van ongeveer **€ 7 miljoen**.

Gevraagd dan ook thans in te stemmen met een maximale provinciale bijdrage van **€ 144,2 miljoen** (€ 137,2 miljoen + de extra € 7,0).

Voorgesteld wordt de extra dekking ten laste te brengen van de vrije ruimte van het UNAC-compartiment binnen de algemene reserve. In het kader van de nota investeringsimpuls is

voorgesteld om deze vrije ruimte te brengen onder de werking van deze investeringsimpuls. Het totaal uit de vrije UNA-middelen te dekken bijdrage komt daarmee op **€ 31,3 miljoen**.

In de totale raming is een bedrag van € 43,9 miljoen meegeraamd voor de inhuur van (extern) personeel voor projectmanagement. De kosten van de inzet van het eigen personeel is conform de afspraak in het Regioakkoord niet meegerekend (partijen brengen de inzet van eigen medewerkers niet in rekening). De dekking van deze kosten loopt op dit moment via het salarisbudget. Deze inzet van de provincie kan worden beschouwd als een extra bijdrage van de provincie Noord-Holland (geraamde waarde daarvan circa € 10 miljoen.). De totaal beschikbare middelen voor de het projectmanagement (salarisbudget én meegeraamde kosten) komt daarmee op € 53,9 (dit is ongeveer 8 % van de projectkosten).

In de raming is geen rekening gehouden met de verwachte verhoging van de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud. De verhoging wordt met name verklaard door een aantal duurdere elementen in de nieuwe N201 in vergelijking met de huidige: tunnel Ringvaart, een aantal viaducten en de toename van het aantal kilometers provinciale weg (ook meer 2x2 wegen) en de kosten van het tunneltoezicht vanuit de verkeerscentrale. Voorlopige indicatie is, dat in het eerste onderhoudsjaar (2010) van een verhoging van € 2,75- € 3.0 miljoen. In latere onderhoudsjaren nemen de kosten voor het onderhoud toe.

Samengevat:

Extra bijdrage voor PNH	13,1	Herziene raming
	13,4	Indexering
	15,5	extra bijdrage
	7,0	rentepercentage 2,5% i.p.v. 4%
TOTAAL	49,0	
Dekking extra bijdrage PNH	17,7	gedekt besluit PS
	31,3	uit investeringsimpuls (max)
TOTAAL	49,0	

(NCW, basisjaar 1-01-2005, in miljoenen euro's)

Provinciale bijdrage (max):

	95,2	Regioakkoord, PS 13-01-2003
	17,7	Regioakkoord onder voorwaarden
	31,3	Extra uit investeringsimpuls (UNA)
TOTAAL	144,2	

(NCW, basisjaar 1-01-2005, in miljoenen euro's)

Deze bijdrage van € 144,2 miljoen is exclusief de provinciale bijdrage inzake Middenweg waarvoor de partijen Aalsmeer, ROA en provincie Noord-Holland een separate overeenkomst zullen sluiten die aan de Realisatieovereenkomst wordt toegevoegd. Over de hoogte van de (eventuele) provinciale bijdrage valt thans nog geen uitsluitsel te geven.

Risicoanalyse

In het regioakkoord werd al afgesproken uit te gaan van het competentiemodel (de competente partij is verantwoordelijk). Dit betekent dat de provincie verantwoordelijk is voor de weg. De afspraken over de verdeling van risico's is daar op gebaseerd.

Een groot infrastructuurproject kent vele risico's, normale en specifieke. Daarom is op voorstel van de afdeling RWB in overleg met de afdeling B&U en FEZ en op basis van extern advies een risico inventarisatie gedaan en is een risicoregister aangelegd. In dit register is opgenomen de omschrijving van het risico, de risicomanager en te nemen beheersmaatregelen. De toprisico's worden opgenomen in periodieke rapportages ten behoeve van de Stuurgroep. Op haar verzoek krijgt ook de Rekeningencommissie deze informatie.

In deze nota hebben wij getracht de belangrijkste risico's te vermelden. Een aantal algemene en een aantal specifieke risico's:

De belangrijkste algemene risico's zijn:

- Overschrijding kosten aanleg weg:
Afspraak: indien de overschrijding ontstaat door aanvullende wensen komen deze voor rekening van de partij die de wens inbrengt. Overige overschrijdingen zijn voor rekening van de provincie Noord-Holland.
- Kostenoverschrijding door slecht planologisch gedrag, inclusief de vervolgschade.
Afspraak: voor rekening van de partij die dit gedrag vertoont.
- Tegenvallende opbrengsten uit de ontwikkelgebieden.
Afspraak: voor rekening van de betreffende gemeente. Behoudens voor Aalsmeer indien de minister niet akkoord gaat met realisatie bedrijfsterrein in deze gemeenten. In dat geval dienen partijen in overleg nadere afspraken moeten maken
- Hogere prijsindexering dan waarmee is gerekend (3% per jaar).
Afspraak: voor de weg voor rekening provincie.

Over meevallende kosten en opbrengsten geldt dat:

- Meevallende aanlegkosten van de weg ten goede komen aan het project en uiteindelijk aan de provincie Noord-Holland, echter niet ter dekking van scopewijzigingen;
- Meeropbrengsten uit ontwikkelgebieden ten goede komen van de betreffende gemeenten.

Specifieke risico's en beheersmaatregelen.

Ramingen

Omdat een aantal studies pas recent is afgerond (in verband met de noodzakelijke aanpassingen van het project), is een aantal projectonderdelen slechts globaal geraamd op basis van een schetsontwerp. Het gaat om de aansluiting op de A9, de aansluiting op de A4 en de omlegging Schiphol-Rijk (het alternatief vanwege de parallelle Kaagbaan). Het gaat om een totaal investeringsbedrag van ongeveer € 250 miljoen (netto contant), bijna 40% van het projectkosten.

Beheersmaatregel: in de stuurgroep hebben wij afgesproken dat vóórdat de realisatieovereenkomst wordt getekend alle ramingen op het zogenaamde Voorontwerp+

niveau worden gebracht. De huidige kostenraming kan daardoor € 50 miljoen lager of € 75 miljoen hoger uitvallen. Het projectbureau zal dit initiëren. De afdeling B&U is daar nauw bij betrokken (evenals bij alle andere ramingen). Afsproken is dat de huidige kostenraming (dus incl. de globaal geraamde onderdelen) vooralsnog als taakstellend wordt beschouwd. Een nauwkeuriger raming leidt overigens niet per definitie tot fors hogere of lagere kosten. Mocht dit wel het geval zijn dan zal er voor tekening van de overeenkomst en het afgeven van beschikkingen in de stuurgroep een oplossing moeten worden gevonden. Afsproken is dat het dán een gemeenschappelijk risico is. Indien de oplossing leidt tot aanpassing van het plan dan wel tot een aanvullende bijdrage van de provincie, zullen wij u een aangepast voorstel voorleggen, gebaseerd op een stuurgroep besluit ter zake.

Bij de ramingen is voor het eerste aan te besteden projectdeel (de omlegging Aalsmeer/Uithoorn) uitgegaan van de huidige marktsituatie. Er wordt thans voor (veel) lagere bedragen gegund dan enkele jaren geleden. Als de markt aantrekt en de aanbesteding niet de verwachte prijs oplevert ontstaat er een tekort in de begroting.

Beheersmaatregel: Om dit voordeel te kunnen halen is zo snel mogelijk aanbesteden van onderdelen die qua voorbereiding gereed zijn het devies. De afdeling B&U zet alles op alles om de omlegging Aalsmeer/Uithoorn via een design en built contract zo snel mogelijk in de markt te zetten. De planning is dat dit nog dit jaar wordt gestart. Gunning is mogelijk in de tweede helft van 2005. Ook dienen een aantal beheersmaatregelen te worden getroffen, zoals (uiteeraard) een zo zorgvuldig mogelijk voorbereiding, maar ook de invulling van een stevige opdrachtgevers- en directierol tijdens de uitvoering. Met deze maatregelen moet worden voorkomen dat het voordeel bij uiteindelijke oplevering deels is weggefallen door meerwerk claims van de aannemer. De afdeling B&U zal u hiervoor nog dit jaar voorstellen doen hoe e.e.a zich zal vertalen in de projectorganisatie. De financiële consequenties van deze voorstellen zijn reeds in de raming verdisconteerd (toezicht en apparaatskosten).

Daarnaast hebben partijen afsproken dat als de aanbiedingen boven de taakstellende begroting uitvallen, partijen opnieuw zullen overleggen om te komen tot maatregelen om het ontstane tekort te dekken. Desnoods leidt dit tot het **niet** gunnen.

Voor een deel van de risico's is een risicofonds gecreëerd. Het betreft de volgende risico's:

Wegvallen Amstelveen	9,0
Financiële gevolgen grondmechanisch, milieutechnisch, archeologisch en explosievenonderzoek	3,7
Financiële gevolgen uitwerking VO naar DO	5,4
Faseringsmaatregelen	5,4
TOTAAL	23,5

(NCW, basisjaar 1-01-2005, in miljoenen euro's)

Voor de overige risico's is geen voorziening binnen het projectbudget. De belangrijkste niet opgenomen overige risico's zijn: indirecte planschaderisico's (benzinstations) en overschrijding kosten kabels en leidingen. Een reële schatting van het hiermee gemoeide bedrag is op dit moment niet te maken, dan op basis van kans x gevolg (in €). Echter, zowel de kans als het bedrag zijn 'slechts' inschattingen. Het totaal van de financiële gevolgen van de risico's is daarmee slechts een zeer globale benadering.

Beheersmaatregel: In het project zullen deze kosten vooralsnog moeten worden gedekt uit de in de ramingen meegecalculeerde post onvoorzien. Planschaderisico's zullen moeten worden

beperkt door zorg te dragen voor o.m. een adequate juridische ondersteuning (projectorganisatie).

Gebiedsbijdrage Amstelveen

In de dekking wordt rekening gehouden met een bijdrage van Amstelveen uit de gebiedsontwikkeling. Amstelveen heeft nog geen bijdrage toegezegd.

Beheersmaatregel: Bestuurlijk zal intensief worden ingezet voor de (een) Amstelveense bijdrage in relatie tot de streekplanuitwerking voor het gebied. Mocht dit niet het gewenste resultaat opleveren, dan wordt de bijdrage gedekt uit het risicofonds.

Gebiedsbijdrage Aalsmeer

De gebiedsbijdrage van Aalsmeer wordt verleend onder de voorwaarde dat de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de gemeentelijke inrichtingsvisie goedkeurt. Bij afkeuring van de visie na aanbesteding of gunning ligt het risico van een lagere bijdrage bij de provincie.

Beheersmaatregel: Partijen treden in overleg over de gevolgen voor de uitvoering van het project N201.

Bijdrage Schiphol

Er is intensief overleg tussen de portefeuillehouder en de president-directeur van Schiphol. Dit heeft geleid tot een mondelinge toezegging van € 10 miljoen. Een hogere bijdrage is gezien het verloop van de gesprekken niet uitgesloten. Dit betekent dat van de € 15 miljoen die opgenomen is als bijdrage, er op dit moment slechts € 10 miljoen 'zeker' is. De onderhandelingen lopen nog.

Beheersmaatregel: Als Schiphol de bijdrage niet, niet geheel of niet tijdig levert, wordt het wegontwerp door partijen in onderling overleg aangepast met behoud van de uitgangspunten van het Project N201, doch minder rekening houdend met de wensen van Schiphol.

Bijdrage Bloemenveiling Aalsmeer (VBA)

In de dekking is uitgegaan van een bijdrage van de veiling (VBA). Als de VBA deze bijdrage niet, niet geheel of niet tijdig levert wordt het Wegontwerp door Partijen in onderling overleg aangepast met behoud van de uitgangspunten van het Project N201. Overwogen wordt de fly-over ter hoogte van de Legmeerdijk, m.n. van belang voor het verkeer van de veiling naar de A9, dan te schrappen.

BTW-compensatie

Verondersteld is dat de BTW volledig kan worden teruggevorderd uit het BTW-compensatiefonds. Dat gaat niet zonder meer op voor onderdelen die voor derden worden aangelegd, bijvoorbeeld het deel in Utrecht. De eventueel niet compensabele BTW bedraagt circa € 5 miljoen. Er zijn goede mogelijkheden dit risico te beheersen. Extern advies is ingehuurd om een goede afstemming met de belastingdienst te bewerkstelligen. Wij zullen u daarover nader informeren.

Leges

Afgesproken is dat de gemeenten de leges, die zij als vergunningaanvrager in rekening moet brengen, vooralsnog voor eigen rekening nemen. In de tussentijd worden de betreffende kosten geadmistreerd. Afgesproken is dat, indien na voltooiing van het project, er binnen het projectbudget voldoende ruimte is, deze werkelijk gemaakte kosten ten laste worden gebracht van het voor het Project N201 beschikbare budget. Indien er onvoldoende ruimte is binnen het projectbudget treden Partijen in overleg om te bezien voor wiens rekening deze

legeskosten moeten komen.

Overdracht van wegen

Na realisering zal een aantal wegvakken van o.a. de bestaande N201 worden overgedragen naar de gemeente, de Fokkerweg zal worden overgedragen naar de provincie tegen een vooraf afgesproken kwaliteit. De mogelijk hiermee verbonden kosten zijn thans niet geraamd. Separate besluitvorming over de over te dragen wegen en de (eventueel) daarmee gemoeide kosten dient plaats te vinden. Daarbij zullen tevens afspraken gemaakt worden over de verdeling van baten bij eventuele herbestemming van het overgedragen oude tracé.

Beheersmaatregel: de inzet is een dusdanig pakket van afspraken met de gemeenten te maken wat in ieder geval voor de provincie budgettair neutraal is. Als gevolg van functiewijziging kunnen na aanleg van de N201 ook andere wegen dan de oude N201 worden overgedragen aan de gemeenten. Dit vergt het nodige onderzoek en overleg. Het is niet nodig de afspraken over de aanleg van de N201 daar op dit moment mee te belasten. Omdat thans niet bekend is of de overdracht leidt tot kosten voor de provincie, is daar in de dekking geen rekening mee gehouden.

Lening Mediapark

Een bedrag van € 30 miljoen is geleend van de rijksbijdrage voor het Mediapark. Hoewel er op dit moment een zekere voortgang is te melden, is er nog geen overeenstemming met de gemeente Hilversum over het actieplan 'Bereikbaarheid Mediapark'. Dit actieplan gaat uit van een maximale rijksbijdrage van € 20 miljoen. Tijdens de MIT-afspraken heeft de Minister toegezegd dat "eenmaal aan de regio toegezegde middelen in de regio blijven". In principe kan het restant definitief aangewend worden voor de N201. De minister heeft mondeling toegezegd de lening dan om te zetten in een bijdrage. Definitieve afspraken dienen hierover nog gemaakt te worden op het moment dat de kwestie Mediapark is uitgekristalliseerd.

Beheersmaatregel: wij hebben intensief overleg met zowel Hilversum, de andere betrokken gemeenten en het Rijk en houden vast aan de verdeelsleutel voor de inzet van middelen ten behoeve de projectkosten voor het plan Mediapark (Rijk 50%, provincie 25%, gemeenten 25%).

Planologische risico's

De Ronde Venen stemt thans niet in met realisatie van de brug over de Amstel en wil graag een aquaduct. Een aquaduct past echter niet in het kostendekkingsplan. (Een aquaduct is ongeveer € 8 miljoen excl. Btw duurder).

Beheersmaatregel: Onderzocht worden de mogelijkheden voor de aanleg van een aquaduct in combinatie met een door het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht gewenst compartimenteringswerk. Indien de uitkomsten van het onderzoek zodanig zijn dat een gecombineerde aanleg wenselijk is, zullen partijen in overleg treden over betaling van de meerkosten. Daarmee is dit een gezamenlijk risico.

Realisatieovereenkomst en beschikkingen

Alle gemaakte afspraken voor de realisatie van de weg zijn vastgelegd in een realisatieovereenkomst en beschikkingen. Met de ondertekening van dit document wordt dan ook het feitelijke startschot gegeven daadwerkelijk de weg aan te gaan leggen. Afspraak is dat bij tekening van de overeenkomst de gemeenten tevens de beschikkingen afgeven, op grond waarvan zij hun financiële bijdrage leveren aan het project. Daarmee krijgt ook die toezegging voldoende rechtszekerheid.

Planning

De uitvoering van het project is gepland tussen 2005 en 2011. De verschillende deelprojecten kennen een verschillende doorlooptijd. De planning is vastgelegd in het realisatiebesluit en de realisatieovereenkomst. Het is voor de partners in de N201, de gemeenten, belangrijk dat de planning wordt gehaald vanwege de relatie met de ontwikkeling van gebieden. Bij ondertekening van de overeenkomst committeert de provincie zich aan deze planning. Van belang daarbij is dat de gemeenten medewerking verlenen aan een snelle vergunningverlening.

Nadat de raden en staten hebben ingestemd met de Realisatieovereenkomst kan worden gestart met de aanbesteding en vervolgens de uitvoering van de verschillende projectonderdelen. Hiervoor is een masterplanning opgesteld. De belangrijkste mijlpalen uit deze planning zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Projectonderdeel	Start uitvoering	Gereed
Kruisweg 2x3	Medio 2005	Medio 2006
Omlegging Aalsmeer-Uithoorn	Medio 2006	Medio 2010
Fokkerweg 2x2	Begin 2008	Eind 2009
Omlegging Schiphol-Rijk	Medio 2008	Medio 2010
aansluiting N201/A4 ¹	Begin 2008	Medio 2011
Aansluiting Fokkerweg –A9	Eind 2008	Eind 2010
Omlegging Amstelhoek	Begin 2009	Begin 2011

¹ Bij de aanleg van de aansluiting N201/A4 wordt getracht de zuidelijke knoop zo ver mogelijk in de tijd naar voren te trekken.

Openbaar Vervoer

De realisering van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is geen onderdeel van het Masterplan N201. Wel is bij de N201 plannen rekening gehouden met de komst van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Bij het definiëren van de infrastructurele oplossingen is daarom uitgangspunt geweest dat er ook HOV in de corridor Hoofddorp-Uithoorn en tussen Amstelveen en Uithoorn wordt gerealiseerd. Bovendien biedt de omlegging van de N201 bij Aalsmeer de mogelijkheid om op het oude tracé doorstromingsmaatregelen te realiseren. Inmiddels beschouwen wij de ontwikkeling Zuidtangent/Regionet als de ‘openbaar vervoer-paragraaf’ van het Masterplan N201. Wij achten het daarbij gewenst dat deze openbaar vervoer-infrastructuur gelijktijdig met de uitvoering van het Masterplan tot stand komt. Thans in uitvoering is de busbrug over de A4 (met aansluiting op de Zuidtangent) en de 5e fase (Hoofddorp – Aalsmeer). Ook de 4e fase (Uithoorn – Aalsmeer) is al onder onze verantwoordelijkheid in ontwikkeling. Daarbij overwegen wij eveneens de zijtak van de Zuidtangent tussen Hoofddorp en Aalsmeer, in beheer en onderhoud te nemen, net zoals de Zuidtangent zelf en de busbaan in Uithoorn. Al met al menen wij te mogen concluderen dat in de N201-corridor forse stappen in de richting van goed openbaar vervoer worden gezet.

Compenserende maatregelen

Bij de aanleg van de N201 dient rekening gehouden te worden met de omgeving waarin de weg wordt aangelegd. Een aantal compenserende maatregelen zijn voorzien:

Oostelijke Link

Kruising Geniedijk: zorgvuldige landschappelijk inpassing

Omlegging Aalsmeer

Kruising Ringvaart en Bovenlanden met aquaduct met tunnel -bak + herstel eilandjes

Omlegging Uithoorn (Bovenkerkerpolder)

Aan noordzijde: aanleg natte stroken zodat een verbinding ontstaat naar het Amsterdamse Bos en een directe verbinding tussen Amstel en Ringvaart. Minimale breedte verbindingszone 100 meter met aandacht voor droge/natte berm, poelen, moerasachtige delen, geschikt voor ringslag, kleine zoogdieren, amfibieën en vissoorten.

Aan zuidzijde: voldoende afstand tot bestaande bebouwing (geluid) + inrichting bufferzone; ecologische inrichting met parkachtig uiterlijk. Dit gebied wordt geschikt gemaakt voor recreatief medegebruik.

Passage Amstel

Compenserende maatregelen

Voorstel

Voorgesteld wordt om in te stemmen met de realisatiebesluit N201 en de provinciale bijdrage aan het project. De afspraken uit het besluit zijn vastgelegd in de realisatieovereenkomst met bijbehorende beschikkingen. De gemaakte afspraken worden ook aan de gemeenteraden van Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn en De Ronde Venen voorgelegd.

De gevraagde kredieten dekken de totale Noord-Hollandse bijdrage aan het N201-project. De totale bijdrage van de provincie Noord-Holland bedraagt € 144,2 miljoen.

Voor het project zijn al eerder kredieten voor grondverwerving en voorbereiding verleend, totaal € 31,4 miljoen. Deze kredieten zijn gedekt in het PMI.

De bijdrage voor het N201-project uit de UNA-middelen bedraagt € 63,8 miljoen. Totaal € 95,2 miljoen. Een bedrag van € 17,7 miljoen, eveneens te dekken uit de UNA-middelen, is beschikbaar gesteld onder voorwaarden. Voorgesteld wordt de extra dekking ten laste te brengen van de vrije ruimte van het UNA-compartiment binnen de algemene reserve. In het kader van de nota investeringsimpuls is voorgesteld om deze vrije ruimte te brengen onder de werking van deze investeringsimpuls. Het totaal uit de vrije UNA-middelen te dekken bijdrage komt daarmee op € 31,3 miljoen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

H.C.J.L. Borghouts, voorzitter

H.W.M. Oppenhuis de Jong, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 72

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten inzake het Realisatiebesluit N201;

overwegende,

- dat al jaren wordt gesproken over de aanpak van de verkeersproblematiek in Amstel- en Meerlanden en in het bijzonder in de kernen Uithoorn en Aalsmeer en de aansluitingen van de N201 op de A4;
- dat bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid gediend zijn bij de ontwikkeling en uitvoering van het Masterplan N201;
- dat door de bereikte overeenstemming tussen de direct betrokken gemeenten en de provincie realisering van het project thans mogelijk is.
- dat de inmiddels gevoteerde kredieten van in totaal € 95,2 miljoen bedragen (€ 31,4 miljoen gedekt uit het budget kapitaalslasten weginvesteringen (PMI) en voor € 63,8,5 miljoen uit het UNA-compartiment van de algemene reserve;
- dat een bedrag van € 17,7 miljoen onder voorwaarden beschikbaar is gesteld, te dekken uit het UNA-compartiment van de algemene reserve.

besluiten:

1. kennis te nemen van de uitvoeringsrisico's en de voorstellen hoe deze te beheersen;
2. kennis te nemen van het feit dat over de Middenweg (kosten € 4,5 miljoen prijspeil 1-1-2001) tussen de partijen Aalsmeer, provincie en ROA procesafspraken zijn gemaakt (Bijlage 2 Realisatieovereenkomst), waarbij ROA voor maximaal € 2,5 miljoen zal bijdragen, en dat de bijdragen van de partijen op een later tijdstip bepaald zullen worden hetgeen kan leiden tot aanvullende provinciale bijdrage;
3. in te stemmen met de scope van het project N201+, de kostenraming bij deze scope, de dekking van de kosten en met de (tijd)planning van de uitvoering van het project N201+, zoals vastgelegd in het N201+ Realisatiebesluit en in de Realisatieovereenkomst N201+ met bijbehorende beschikkingen;
4. in te stemmen met een provinciaal aandeel in het project N201+ van € 144,2 miljoen;
5. ten behoeve van de uitvoering van het project in te stemmen met een extra krediet van € 473,8 miljoen en € 49,0 miljoen (€ 17,7 + € 31,3 miljoen) te dekken uit het UNA-compartiment van de algemene reserve en voor € 424,8 miljoen te dekken uit bijdragen van derden;
6. dat het krediet eerst besteed mag worden nadat de Realisatieovereenkomst is ondertekend;
7. Gedeputeerde Staten te machtigen tot ondertekening van de Realisatieovereenkomst nadat aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- de kostenramingen op voorontwerp+ niveau zijn gebracht en dit niet leidt tot een aanvullende provinciale bijdrage;
- de gemeenten Aalsmeer, Haarlemmermeer en Uithoorn een subsidiebeschikking hebben afgegeven van respectievelijk € 17.784.000, € 50.265.000 en € 4.599.000;

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, griffier

Titel: Vd 72: Realisatieovereenkomst N201

Datum: 14-09-2004

Nummer: 72