

Raamovereenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere Versie 12 oktober 2007

Deze overeenkomst bevat het akkoord tussen rijk en regio over de planstudie SAA. Genoemde partijen voeren nog een juridische toets uit op de tekst. Deze toets kan leiden tot beperkte tekstuele wijzigingen om juridische redenen. Deze overeenkomst wordt komende week behandeld in de colleges van B&W en GS. Ondertekening vindt plaats op 29 oktober tijdens de conferentie Randstad Urgent.

Partijen

1. De Minister van Verkeer en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan en rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, de heer C. Eurlings, hierna te noemen: **“de Staat”**;
2. Het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, handelend als bestuursorgaan, namens deze de gedeputeerde, de heer C. Mooij, en de Commissaris van de Koning van de provincie Noord-Holland, handelend als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de provincie Noord-Holland, namens deze de heer C. Mooij, hierna te noemen: **“de provincie Noord-Holland”**;
3. Het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland, handelend als bestuursorgaan, namens deze de gedeputeerde, de heer H. Dijkma, en de Commissaris van de Koningin van de provincie Flevoland, handelend als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de provincie Flevoland, namens deze de heer H. Dijkma, hierna te noemen: **“de provincie Flevoland”**;
4. Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam, handelend als bestuursorgaan, namens deze de portefeuillehouder, de heer L. Verbeek, en de voorzitter van de Stadsregio Amsterdam, handelend als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Stadsregio Amsterdam, namens deze de heer L. Verbeek, hierna te noemen: **“de Stadsregio Amsterdam”**;
5. Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder, de heer T. Herrema, en de burgemeester van de gemeente Amsterdam, handelend als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de gemeente Amsterdam, namens deze de heer T. Herrema, hierna te noemen: **“de Gemeente Amsterdam”**;
6. Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Almere, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder, de heer A. Duivesteijn, en de burgemeester van de gemeente Almere, handelend als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de gemeente Almere, namens deze de heer A. Duivesteijn, hierna te noemen: **“de Gemeente Almere”**;
7. Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amstelveen, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder, de heer R. Pols, en de burgemeester van de gemeente Amstelveen, handelend als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de gemeente Amstelveen, namens deze de heer R. Pols, hierna te noemen: **“de Gemeente Amstelveen”**.

Partijen 1 tot en met 7 gezamenlijk hierna te noemen: “Partijen”.

Partijen 2 tot en met 7 gezamenlijk hierna te noemen: “de decentrale overheden”.

Partijen 5 tot en met 7 gezamenlijk hierna te noemen: “de gemeenten”.

Overwegingen

- a. De Randstad heeft potenties uit te groeien tot een duurzame en internationale topregio. De slechte bereikbaarheid in de Randstad is echter een probleem en vormt een ernstige belemmering voor de toekomstige economische ontwikkeling. Op 22 juni 2007 heeft het kabinet het programma Randstad Urgent aan de Tweede Kamer gestuurd, waarin als doel is opgenomen de versterking van de Randstad¹. Eén van de projecten in het kader van het programma Randstad Urgent is de planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA).
- b. Samenwerking tussen Partijen en besluitvaardigheid zijn belangrijke uitgangspunten in het programma Randstad Urgent.
- c. Binnen de Randstad wordt in de Noordvleugel substantiële groei van de bevolking en van de economische activiteiten verwacht. Op de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere (SAA) zijn nu al grote bereikbaarheidsproblemen, die met de voorziene mobiliteitsgroei en de groei van het aantal woningen en werklocaties in de Noordvleugel toenemen. Om aan de verkeersproblematiek tegemoet te komen zal de Staat investeren in de ontsluiting zowel per openbaar vervoer (OV) als per weg. In het eveneens van het programma Randstad Urgent onderdeel uitmakende project planstudie OV Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad (SAAL) wordt door de Staat de verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer in de Noordvleugel onderzocht. Teneinde te komen tot een verbetering van de bereikbaarheid over de weg is in 2005 door de Staat de planstudie weg SAA gestart als onderdeel van de Tracé/m.e.r-procedure.
- d. De planstudie weg SAA wordt uitgevoerd in twee fasen. In fase 1 wordt op hoofdlijnen een (politieke) keuze gemaakt tussen de onderzochte wegalternatieven. Het gekozen alternatief (of alternatieven) wordt in fase 2 nader uitgewerkt, waarbij ook de formele Trajectnota/MER wordt geschreven.
- e. Besluitvorming in het kader van fase 1 van de planstudie weg SAA heeft plaatsgevonden op 25 augustus 2006 als onderdeel van de Noordvleugelbrief, op 13 oktober 2006 middels een brief aan de Tweede Kamer en op 22 januari 2007, eveneens middels een brief aan de Tweede Kamer.
- f. Op 25 augustus 2006 heeft het kabinet de zogenaamde Noordvleugelbrief aan de Tweede Kamer gestuurd.² In deze Noordvleugelbrief zijn drie alternatieven voor de planstudie weg SAA gepresenteerd: het Verbindingsalternatief, het Stroomlijnalternatief en het Locatiespecifieke alternatief.
- g. In de Noordvleugelbrief heeft het kabinet, op verzoek van de regio en de maatschappelijke partijen, een aantal zogenaamde groen-blauwe projecten opgenomen. In de kostenraming van het Stroomlijnalternatief en het Locatiespecifieke alternatief is het aquaduct bij Muiden opgenomen. Aanvullend is een pakket van groen-blauwe investeringen opgenomen van €116 miljoen, bestaande uit een kruising van de Natte As met de A1 voor een bedrag van €3 miljoen en projecten uit de Groene Uitweg voor een bedrag van €3 miljoen. Deze

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 31 089, nr. 1

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30 687, nr. 1

groen-blauwe investeringen worden in samenhang met de in de planstudie weg SAA onderzochte capaciteitsuitbreiding van de weginfrastructuur uitgevoerd.

- h. In de Noordvleugelbrief staat de samenhang van de in de brief genoemde projecten centraal. Die samenhang bestaat bijvoorbeeld tussen de keuze van nieuwe woonlocaties, waar onder in Almere, en maatregelen voor de mobiliteit.
- i. In het Algemeen Overleg van 5 oktober 2006 over de Noordvleugelbrief is gebleken dat er in de Tweede Kamer een breed draagvlak is om een besluit over de planstudie weg SAA te nemen. In de brief van 13 oktober 2006 aan de Tweede Kamer³ kiest het kabinet voor uitbreiding van de capaciteit van het bestaande wegennetwerk. Een nieuwe wegverbinding tussen de A6 en de A9 (Verbindingsalternatief) heeft te weinig maatschappelijk en politiek draagvlak en is na uitgebreid onderzoek afgefallen. Met name de effecten bij de tunnelmonden werden te ingrijpend geacht. De A6 tussen Almere en knooppunt Muiderberg, de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Watergraafsmeer en de A10-Oost (het Locatiespecifieke alternatief) zullen - inclusief de vereiste inpassing - zo snel mogelijk toekomstvast worden gerealiseerd. Over de uitbreiding en inpassing van de A9 tussen de knooppunten Diemen en Badhoevedorp (en daarmee over het Stroomlijnalternatief) geeft het kabinet aan, dat hierover op basis van nader onderzoek een nader besluit zal worden genomen. Uitgangspunt bij de nadere besluitvorming is voor het kabinet een toekomstvaste, integrale oplossing, op basis van de Nota Mobiliteit en daarbinnen Anders Betalen voor Mobiliteit, voor de gehele corridor SAA.
- j. In de breed ondersteunde motie van de leden Hofstra, Verdaas c.s. van 31 oktober 2006⁴ wordt het kabinet verzocht om het alternatief uit te werken van een vergroting van de bestaande wegcapaciteit op de A1, A6, A10 en A9 (Gaasperdammerweg en Holendrecht-Badhoevedorp) met een gelijkwaardige kwaliteit van verkeersafwikkeling als in het Verbindingsalternatief. Daarbij zijn als voorwaarden genoemd: goede inpassing van de toekomstige in capaciteit uitgebreide wegen (bijvoorbeeld in de vorm van eenvoudige overkappingen), bezien mogelijkheid gestapelde wegen, inzet voor volledig aquaduct, kostenoptimalisatie en afspraken met de regio over een rechtvaardige verdeling van kosten.
- k. Bij brief van 22 januari 2007⁵ wordt besluitvorming over de A9 binnen het Stroomlijnalternatief overgelaten aan het volgende kabinet.
- l. Het kabinet heeft besloten deze kabinetsperiode een betekenisvolle stap te zetten in het kader van de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit. Deze keuze zal worden vertaald in een concreet wetsvoorstel, waarin de systematiek van de heffing (waar, wanneer, hoe hoog) wordt vastgelegd. Eerst als deze wettelijke grondslag aanwezig is, wordt duidelijk wat de effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit kunnen zijn voor de toekomstvaste, integrale oplossing voor de gehele corridor SAA en dan met name voor een laatste beoordeling op de capaciteitsuitbreiding van de A9 tussen de knooppunten Diemen en Badhoevedorp. De werkelijke effecten worden zichtbaar na invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit.

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 30 687, nr. 4

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 30 800 A, nr. 40

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 30 687, nr. 8

- m. Bij de aanleg en uitbreiding van het hoofdwegenet, zoals onder meer aan de orde in de planstudie weg SAA, dient de Staat te voldoen aan vigerende wet- en regelgeving, zoals op het gebied van geluid, lucht en externe veiligheid. In combinatie hiermee wordt in de planstudie weg SAA gezien hoe door een goede ruimtelijk inpassing integraal en duurzaam de stedelijke kwaliteit en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden rond de wegen kan worden verbeterd.
- n. Omdat de decentrale overheden ook belang hebben bij een goede ruimtelijke inpassing van de in het kader van de planstudie SAA uit te breiden wegen, dragen de decentrale overheden ook bij aan de financiering van deze inpassing.
- o. Deze raamovereenkomst bevestigt de goede relatie tussen de Staat en de decentrale overheden en draagt bij aan de continuïteit in de voortgang van de planstudie weg SAA en, na positieve besluitvorming, aan de daadwerkelijke realisatie van de wegutbreiding
- p. Bij het nemen van het tracébesluit in 2009 wordt, naast de verwachte effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit, de robuuste bereikbaarheid die voorwaarde is voor de Schaalsprong Almere, betrokken.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1. Doel

Het doel van de raamovereenkomst is het vastleggen van de tussen Partijen bereikte overeenstemming over:

- de hoofdlijnen van de te hanteren uitgangspunten bij het verder verkeerskundig ontwerp en de ruimtelijke inpassing van de uitbreiding van de A6, A1 en A10-Oost;
- de uitbreiding van de A9 tussen de knooppunten Diemen en Badhoevedorp, inclusief de daarbij te hanteren uitgangspunten voor verder verkeerskundig ontwerp en ruimtelijke inpassing;
- de financiële bijdragen van de decentrale overheden aan de ruimtelijke inpassing.

Artikel 2. Begrippen

- a. Planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA): In het kader van de tracé/m.e.r.-procedure uit te voeren onderzoek, waarin alternatieven worden ontwikkeld en zorgvuldig afgewogen, die moeten bijdrage aan:
 - 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 (het faciliteren van verkeer);
 - het verbeteren van het functioneren van het wegennetwerk als geheel en het aanpakken van de te verwachten fileproblemen (het realiseren van acceptabele reistijden en het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden).

- b. Stroomlijnalternatief: Verbreden van de bestaande snelwegen A9, A1, A10-Oost en A6 en het verbeteren van de doorstroming op de knooppunten.
- c. Verbindingsalternatief: Aanleg van een nieuwe autosnelweg A6/A9 tussen – en aansluitend op – de knooppunten Muiderberg (A6/A1) en Holendrecht (A2/A9) en verbreding van de bestaande snelwegen buiten dit centrale deel. In het Verbindingsalternatief zijn géén maatregelen op de A1 en op de A9 Gaasperdammerweg opgenomen.
- d. Locatiespecifiek alternatief: Verbreden van de bestaande snelwegen A10-Oost, A1 en A6. In dit alternatief wordt de verbreding van de A9 tussen de knooppunten Diemen en Badhoevedorp niet onderzocht.

Artikel 3. Capaciteitsuitbreiding A6, A1, A10-Oost

1. Partijen herbevestigen de keuze voor capaciteitsuitbreiding van de A6, A1 en A10-Oost.
2. De capaciteitsuitbreiding van A6, A1 en A10-Oost gaat, met inachtneming van wat in artikel 5 van deze raamovereenkomst is vastgelegd over de financiering, uit van de volgende rijstrookconfiguraties (waarbij op basis van nog uit te voeren verkeerskundige analyses of ten gevolge van de komende uitwerking van de ontwerpen nog optimalisaties kunnen volgen, die kosteneffectieve oplossingen bieden met een gelijkwaardige afwikkelingscapaciteit):

Tracédeel	Aantal doorgaande rijstroken Nulalternatief	Aantal doorgaande rijstroken na uitbreiding
A6 Almere Buiten Oost - Hoge Ring	2x2	4x2
A6 Hoge Ring – Muiderberg	2x3 plus spitsstrook	2x4 plus 2 wisselstroken
A1 Muiderberg – Diemen	2x3 plus 2 wisselstroken	2x5 plus 2 wisselstroken
A1 Diemen – Watergraafsmeer	2x3 plus spitsstroken	2x4 plus spitsstroken en bypass bij knooppunt Diemen
A10-oost Watergraafsmeer	2x3	2x4

NB: Exclusief weefvakken, in- en uitvoegstroken

3. Voor een goede inpassing zijn binnen de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere verschillende varianten ontwikkeld. Partijen verwachten dat, uitgaande van deze varianten, verdere optimalisatie mogelijk is, gericht op versterking van de kwaliteit van het omliggende gebied. Hierover wordt verder tussen Partijen overleg gevoerd. Voorsnog wordt, met inachtneming van wat in artikel 5 van deze raamovereenkomst is vastgelegd over de financiering, als richtinggevend beeld uitgegaan van de volgende inpassing:

- o *A6: parallelstructuur Almere*
Bovengrondse uitbreiding van 2x2 naar 4x2 (hoofd en parallelbanen) tussen de

aansluiting Hoge Ring S101 en Almere Buiten Oost. In het 1^e kwartaal van 2008 worden nadere afspraken gemaakt tussen het rijk en de gemeente Almere over het ontwerp en de inpassing van de A6, binnen de afspraken zoals opgenomen in deze overeenkomst.

- *A1: aquaduct Muiden en bypass knooppunt Diemen*
De A1 kruist de Vecht ter hoogte van Muiden met een aquaduct, gesloten van Vechtoever tot Vechtoever. Op de overige delen van de A1 wordt de weg bovengronds en op de huidige hoogteligging aangelegd. Tussen de A1 en de A9 komt een verbindingsboog, een zogenaamde bypass A1/A9. Deze bypass passeert het Amsterdam-Rijnkanaal via een brug.
- *A1: locatie kruising Natte As*
De kruising van de Natte As met de A1 wordt gelokaliseerd ten oosten van het knooppunt Muiderberg, in de gemeente Naarden.
- *A1: Diemen-Watergraafsmeer en A10-Oost Watergraafsmeer*
Capaciteitsuitbreiding wordt bovengronds gerealiseerd op de huidige hoogteligging.

Artikel 4. Capaciteitsuitbreiding A9

1. In de brief d.d. 12 oktober 2007 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de keuze van het kabinet om de capaciteitsuitbreiding van de A9 tussen de knooppunten Diemen en Badhoevedorp in het vervolg van de lopende tracé/m.e.r.-procedure integraal mee te nemen met inachtneming van nog te volgen procedures. Dit betekent in concreto dat de capaciteitsuitbreiding van de A9 tussen de knooppunten Diemen en Badhoevedorp als onderdeel van het Stroomlijnalternatief wordt betrokken bij verdere besluitvorming in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure, die via standpunt en ontwerp-tracébesluit zal leiden tot een tracébesluit, alsmede van een na het onherroepelijk worden van het tracébesluit te nemen uitvoeringsbesluit. Hierbij zal bij het nemen van het tracébesluit over het onderdeel A9 (voorzien eind 2009) nog een laatste beoordeling plaatsvinden naar aanleiding van de te verwachten effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit voor dit tracé-onderdeel. Er van uitgaande dat de wettelijke grondslag voor Anders Betalen voor Mobiliteit dan voorhanden is. Ook zal het integraal afsprakenkader Almere 2030 hierbij worden betrokken. Voor een verdere beschrijving van de afhankelijkheid van nog te volgen procedures wordt verwezen naar artikel 7, lid 5.
2. De capaciteitsuitbreiding van de A9 tussen de knooppunten Diemen en Badhoevedorp gaat, met inachtneming van wat in artikel 5 van deze raamovereenkomst is vastgelegd over de financiering, uit van de volgende rijstrookconfiguraties (waarbij op basis van nog uit te voeren verkeerskundige analyses of ten gevolge van de komende uitwerking van de ontwerpen nog optimalisaties kunnen volgen, die kosteneffectieve oplossingen bieden met gelijkwaardige afwikkelingscapaciteit):

Tracédeel	Aantal doorgaande rijstroken Nulalternatief	Aantal doorgaande rijstroken na uitbreiding
A9 Diemen – Holendrecht	2x2 plus spitsstroken	4x2 plus wisselstrook
A9 Holendrecht - Ouderkerk aan de Amstel	2x3	2x4 plus wisselstrook
A9 Ouderkerk aan de Amstel – Badhoevedorp	2x3	2x4
A2 Holendrecht - Amstel	2x4	Geen aanpassing op de doorgaande rijstroken

NB: Exclusief weefvakken, in- en uitvoegstroken

3. Voor een goede inpassing zijn verschillende varianten ontwikkeld. Partijen verwachten dat, uitgaande van deze varianten, verdere optimalisatie mogelijk is gericht op versterking van de kwaliteit van het omliggende gebied. Hierover wordt verder tussen Partijen overleg gevoerd. Vooralsnog wordt, met inachtneming van wat in artikel 5 van deze raamovereenkomst is vastgelegd over de financiering, als richtinggevend beeld uitgegaan van de volgende inpassing:
- *A9: inpassing in Amsterdam-Zuidoost (Gaasperdammerweg)*
Verbreding conform de zogenaamde Kamelenvariant. Deze bestaat uit twee aparte verdiepte, gesloten tunnelbakken, één over een lengte van 1000 meter tussen de spoorlijn Amsterdam – Utrecht en de S112 Gooiseweg en één over een lengte van 370 meter tussen de S112 Gooiseweg en de Gaasp. Ter hoogte van de Gooiseweg ligt de Gaasperdammerweg op het huidige niveau, boven maaiveld, en wordt ook daar voorzien van wanden en een dak.
 - *A9: inpassing in Amstelveen*
Verbreding met een circa 2000 meter lange, volledig verdiept gelegen tunnel, waarbij de mogelijkheden van de aanleg van een aparte buis voor het openbaar vervoer nader worden onderzocht (conform de aangenomen motie van de leden Cramer en Haverkamp van 5 juli 2007⁶). De aansluiting Amstelveen verdwijnt in zijn huidige vorm en wordt vervangen door een stadsstraat, die ten westen en ten oosten van de tunnel in- en uitvoegt op de A9.

Artikel 5. Financiering

1. In het FES is door de Staat €4,5 miljard gereserveerd voor de wegontsluiting Schiphol-Amsterdam-Almere en daarmee samenhangende investeringen. Deze reservering blijft gehandhaafd. Van de €4,5 miljard wordt €16 miljoen aan groenblauwe maatregelen besteed en is €286 miljoen gereserveerd voor de A10 Zuidas.
2. De totaal geraamde kosten van de uitbreiding van de A6, A1 en A10-Oost (Locatiespecifiek alternatief) met de inpassing zoals beschreven in artikel 3, lid 3,

⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 30 800 A, nr. 76

van deze raamovereenkomst bedragen €1.592 miljoen (incl. BTW, prijspeil 2006). Deze kosten worden gedekt door de Staat.

De totale geraamde kosten van de uitbreiding van de A6, A1, A10-oost én A9 (het Stroomlijnalternatief) met de inpassing zoals beschreven in artikel 3, lid 3, en in artikel 4, lid 3, van deze raamovereenkomst bedragen €3.362 miljoen (incl. BTW, prijspeil 2006). De kosten worden gedekt door de volgende bijdragen van Partijen:

- De Staat draagt €3.101 miljoen bij;
 - De Provincie Noord-Holland draagt €50 miljoen bij;
 - De gemeente Almere draagt €21 miljoen bij;
 - De gemeente Amstelveen draagt €100 miljoen bij;
 - De gemeente Amsterdam draagt €70 miljoen bij;
 - De Stadsregio Amsterdam draagt €20 miljoen bij
3. De financiële bijdrage van de gemeente Amstelveen en Amsterdam is gekoppeld aan de mate van inpassing van de weg op hun grondgebied zoals beschreven in artikel 4 lid 3.
- De financiële bijdrage van de gemeente Almere is gekoppeld aan de realisatie van hoofd- en parallelbanen op de A6 zoals beschreven in artikel 3 lid 3.
- De financiële bijdrage van de provincie Noord-Holland is gekoppeld aan de mate van inpassing van de weg op hun grondgebied zoals beschreven in artikel 3 lid 3.
- De financiële bijdrage van de Stadsregio Amsterdam is gekoppeld aan de busvoorzieningen op de A1.
4. De in lid 2 genoemde bijdragen van Partijen zijn inclusief BTW en gebaseerd op prijspeil 2006 en worden jaarlijks geïndexeerd op basis van een door de minister van Verkeer en Waterstaat vast te stellen percentage, rekening houdend met de compensatie, die jaarlijks door de minister van Financiën wordt uitgekeerd op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI), de eerste maal per 1 januari 2008.
5. De planstudie weg SAA doorloopt de Tracé/m.e.r-procedure, waarin inspraak is voorzien. Bij het opstellen van het Kabinetsstandpunt (voorzien juni 2008) wordt overleg tussen partijen gevoerd of er wezenlijke veranderingen in de aanpak nodig zijn, die van invloed zijn op de afspraken in deze raamovereenkomst.
6. Het in lid 2 genoemde budget is taakstellend. Indien de kosten hoger blijken te zijn, dan geraamd, moet eerst vastgesteld worden wat hiervan de oorzaak is.
- Afhankelijk van de oorzaak van de kostenverhoging zullen Partijen gezamenlijk bepalen welke partij of partijen de kostenverhoging dient te dragen. Uitgangspunt daarbij is dat partijen zich gehouden voelen aan de afspraken over de inpassing, zoals beschreven in artikel 3, lid 3, en in artikel 4, lid 3, van deze raamovereenkomst. Bij het bepalen welke partij of partijen de kostenverhoging dient te dragen geldt in ieder geval dat, als:
- internationale of nationale wet- en regelgeving nieuwe eisen stelt aan de inpassingsvariant en dit leidt tot extra kosten, de Staat deze extra kosten draagt;
 - uit de Tracéwet/m.e.r.-procedure blijkt dat er voor de A1 Watergraafsmeer-Diemen en A10-Oost extra kosten moeten worden gemaakt om te voldoen aan wet- en regelgeving, de Staat deze kosten draagt;

- voor de A1 en A10-Oost bovenop wat wettelijk vereist is, er vanuit de gemeenten Amsterdam, Diemen, Ouder-Amstel, Weesp en Muiden aanvullende wensen zijn ten aanzien van de inpassing van deze tracédelen, en deze wensen niet passen binnen het beschikbare budget, er nader overleg tussen Partijen plaatsvindt over de wijze waarop de betrokken gemeenten de extra kosten zullen dekken en zal toetreding van de gemeenten Diemen, Ouder-Amstel, Weesp en Muiden tot deze overeenkomst worden heroverwogen (zie artikel 6);
 - na ondertekening van deze raamovereenkomst en goedkeuring door de Tweede Kamer extra kosten ontstaan, veroorzaakt door aanvullende wensen of wijzigingen van de in artikel 3, lid 3, en artikel 4, lid 3, vastgelegde inpassingsvariant, deze extra kosten volledig voor rekening zullen komen van de Partij die het verzoek doet tot een dergelijke wijziging;
 - gedurende het verdere verloop van de Tracéwet/m.e.r.-procedure of uit de biedingen in de aanbestedingsprocedure blijkt dat de gekozen inpassingsvariant (zie artikel 3, lid 3, en artikel 4, lid 3) niet binnen het totale budget gerealiseerd kan worden, zal de inpassingsvariant versoberd worden. Met een versobering van de inpassing zijn de decentrale overheden niet meer gebonden aan de financiële bijdrage zoals genoemd in artikel 5, lid 2. Partijen treden hierover met elkaar in overleg, waarbij als uitgangspunt geldt dat eerst wordt bezien of in de directe omgeving van de kostenoverschrijding versobering mogelijk is en dat indien dit niet mogelijk blijkt, kan worden bezien of elders op het tracé versobering mogelijk is.
7. Indien het integrale aanbestedingsresultaat (het verschil tussen het totaal beschikbare budget en de optelsom van de verschillende contractwaarden vermeerderd met de kwantificering van de achtergebleven risico's) resulteert in een positief saldo, dan vloeit het geld terug naar Partijen naar rato van de financiële inbreng van de partijen (verdeelsleutel conform lid 2).
 8. De financiële bijdragen van de decentrale overheden, zoals opgenomen in artikel 5, lid 2, komen deels uit geraamde opbrengsten van de ontwikkeling van vastgoed. Het risico voor tegenvallende opbrengsten ligt bij de betreffende partij.
 9. Grond en percelen, waarvan de decentrale overheden thans rechthebbende zijn en waarvan de Staat eigenaar dient te worden, kunnen in natura in het project worden ingebracht en kunnen op basis van de reële marktwaarde in mindering worden gebracht op de financiële bijdrage.

Artikel 6. Toetreding nieuwe partijen

De eerder genoemde Tracéwet/m.e.r.-procedure kan, ten aanzien van de milieu-eisen en de voorziene inpassing, aanleiding geven om andere partijen tot de raamovereenkomst toe te laten treden. Een besluit hieromtrent kan alleen door Partijen gezamenlijk worden genomen.

Artikel 7. Overige bepalingen

1. Publiekrechtelijke medewerking

- Partijen verbinden zich jegens elkaar in te spannen om voor de uitvoering van deze raamovereenkomst benodigde publiekrechtelijke besluiten zodanig vast te stellen respectievelijk te nemen, dat de uitvoering van deze raamovereenkomst publiekrechtelijk is toegestaan.
 - Partijen zullen daarbij zoveel mogelijk, doch met inachtneming van wettelijke procedures en te betrachten zorgvuldigheid jegens derden, bevorderen dat de procedures tot verlening van (bestemmings en uitwerkings)plannen, (bouw)vergunningen, ontheffingen en vrijstellingen met voortvarendheid worden gevoerd.
 - De in het kader van deze raamovereenkomst door Partijen te verlenen publiekrechtelijke medewerking laat de publiekrechtelijke positie en bevoegdheden van Partijen onverlet.
2. Ongeldigheid
- Indien een bepaling van deze raamovereenkomst in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die bepaling, voor zover nodig, uit deze raamovereenkomst worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die wél bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel als mogelijk benadert. Het overige deel van de raamovereenkomst blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd, tenzij dit redelijkerwijs niet mogelijk is.
3. Wijzigingen
- Deze raamovereenkomst kan slechts schriftelijk worden gewijzigd of aangevuld, na overleg en met instemming van alle partijen.
4. Onvoorziene omstandigheden
- Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze raamovereenkomst niet mag worden verwacht. Zij zullen, met inachtneming van het in deze raamovereenkomst bepaalde, bezien voor wiens rekening de onvoorziene omstandigheden behoren te komen en zullen zonodig deze raamovereenkomst daaraan aanpassen.
 - Partijen merken als onvoorziene omstandigheden in elk geval aan de situatie dat formele regelingen of besluiten leiden tot de niet of slechts gedeeltelijke goedkeuring, de schorsing, de vernietiging of het niet tot stand komen van besluiten die uit deze raamovereenkomst voortvloeien, één en ander met inbegrip van wijzigingen van wet- en regelgeving, beleidswijzigingen of onherroepelijke beslissingen van een overheid of rechterlijke instantie alsook de situatie dat tijdens de planfase ramingen van de projectkosten hoger of lager uitvallen.
5. Afhankelijkheid van nog te volgen procedures
- Uitgangspunt is dat partijen zich gehouden voelen aan de afspraken over het realiseren van het Project zoals omschreven in de artikelen 3 en 4 van deze raamovereenkomst.
 - Dit uitgangspunt laat onverlet dat Partijen afhankelijk zijn van door de wet gegeven procedures, zoals in het kader van de Tracéwet, die ter voorbereiding van de aanvang van het Project, doorlopen worden.

- De bedoelde procedures kunnen ertoe leiden dat het Project anders moet worden uitgevoerd dan Partijen bij ondertekening van deze raamovereenkomst voor ogen hebben. Indien dit het geval is, bezien Partijen of deze raamovereenkomst aanpassing behoeft.
 - Naar aanleiding van de laatste beoordeling op de te verwachten effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit treden partijen met elkaar in overleg in hoeverre de raamovereenkomst in stand kan blijven of aanpassing behoeft.
6. Geschillenregeling
- Er is sprake van een geschil indien één der Partijen daarvan schriftelijk en gemotiveerd melding maakt aan de andere Partij, waarna de Partijen binnen 20 werkdagen na een zodanige melding eerst met elkaar in overleg treden om te bezien of in der minne een oplossing van het geschil kan worden gevonden.
 - Indien binnen twee (2) maanden na melding van het geschil, zoals bedoeld in het bovenstaande lid, tussen de Partijen geen overeenstemming is bereikt, staat het ieder van de Partijen vrij het geschil voor te leggen aan de bevoegde rechter te Amsterdam.
7. Looptijd
- Deze raamovereenkomst treedt in werking de dag na ondertekening ervan en eindigt na voltooiing van de Projectopdracht.
8. Publicatie in de Staatscourant
- Binnen tien werkdagen na ondertekening van deze raamovereenkomst wordt de zakelijke inhoud daarvan door de Staat gepubliceerd in de Staatscourant.
 - Deze raamovereenkomst wordt door de Staat ter inzage gelegd bij de decentrale overheden. Dit wordt tevens medegedeeld in de publicatie als bedoeld in het eerste lid.
 - Bij de decentrale overheden wordt tevens een exemplaar van deze raamovereenkomst beschikbaar gesteld voor geïnteresseerden.

Ondertekening

Aldus overeengekomen, in zeventvoud opgemaakt en ondertekend te Den Haag d.d. 29 oktober 2007.

Staat der Nederlanden:

Minister van Verkeer en Waterstaat

.....

C. Eurlings

Provincie Noord-Holland:

.....

C. Mooij

Provincie Flevoland:

.....

H. Dijkma

Stadsregio Amsterdam:

.....

L. Verbeek

Gemeente Amsterdam

.....
T. Herrema

Gemeente Almere

.....
A. Duivesteijn

Gemeente Amstelveen

.....
R. Pols