

Vergaderjaar 2010–2011

31 089

Urgentieprogramma Randstad

Nr. 81

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 maart 2011

Met deze brief wil ik u informeren over de selectie van drie marktpartijen in het kader van de aanbestedingsprocedure ten behoeve van de optimalisatie van de IJmeerverbinding en de westelijke ontwikkeling van Almere. Deze aanbestedingsprocedure is september 2010 gestart in het kader van het Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM).

De Basisrapportage Groot Project RRAAM en een voortgangsbrief waarin wordt ingegaan op alle onderdelen van RRAAM ontvangt u conform afspraak over enkele weken. In het AO Groot Project RRAAM op 17 november 2010 (kamerstuk 31 089, nr. 78) heb ik toegezegd u te informeren in geval van majeure ontwikkelingen of zaken van materieel belang die spelen in het kader van het Groot Project RRAAM, los van de reguliere rapportagelijijn. Vandaag wordt bekendgemaakt welke drie marktpartijen de opdracht gegund krijgen om een vervoersconcept, ontwerp en businesscase voor een IJmeerverbinding te maken. In deze brief vindt u informatie over de marktvraag en de selectie.

Werkmaatschappij Amsterdam-Almere (WAA)

De marktvraag wordt uitgevoerd door de werkmaatschappij Amsterdam-Almere (WAA). Rijk en regio hebben de WAA opgericht om de westelijke ontwikkeling van Almere en de aanleg van een IJmeerverbinding te optimaliseren. De opdracht voor de werkmaatschappij is de projecten zo vorm te geven dat de MKBA substantieel verbeterd en de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt.

Naast de WAA werken andere werkmaatschappijen en projecten in onderlinge samenhang aan de verschillende onderdelen van de RRAAM-opgave (zie Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 31 089, nr. 76). Het alternatief Hollandse Brug werkt het rijk parallel uit, in afstemming met de werkmaatschappijen.

Markttuitvraag: opdracht en procedure

De WAA heeft via een openbare Europese aanbestedingsprocedure marktpartijen ingeschakeld om de innovatiekracht en expertise vanuit de markt ten volle te benutten. De opdracht bestaat uit het maken van een vervoersconcept, een ontwerp en een businesscase voor een OV-verbinding van Almere naar Amsterdam Zuid door of onder het IJmeer (inclusief integratie daarvan in het bestaande OV-netwerk tot een functionerend netwerk). De opdracht kent veel vrijheidsgraden, waaronder de route en de modaliteit (bijvoorbeeld trein, metro, bus of magneetwaaibaan). Er zijn enkele eisen waarvan niet mag worden afgeweken, o.a. drie essentiële stations (Almere Pampus, Amsterdam IJburg en Zuidas). De opdracht wordt aan drie marktpartijen gegund die elk een vergoeding van 300 000 euro ontvangen.

De procedure is gezamenlijk door rijk en regio vastgesteld. De gemeente Almere is de aanbestedende partij.

De volgende stappen zijn doorlopen:

- Op vrijdag 8 oktober is de selectieprocedure van de optimalisatie-uitvraag IJmeerlijn van start gegaan met het publiceren van de Selectieleidraad.
- Tien marktconsortia uit binnen- en buitenland hebben zich vervolgens aangemeld voor de optimalisatie-uitvraag.
- Op 3 december 2010 is bekend gemaakt welke zes partijen doorgaan naar de gunningsfase. Deze zes marktconsortia zijn uitgenodigd om een inschrijving (bestaande uit een plan van aanpak en een visie op de opgave) in te dienen. De consortia hebben de Gunningsleidraad ontvangen waarin de kaders voor het gunningsproces zijn opgenomen.
- Op 7 december 2010 heeft de Tweede Kamer de motie Aptroot/de Mos aangenomen (32 500 XII, nr. 19): «de regering wordt verzocht om voor een IJmeerbrug Almere-Amsterdam, te gebruiken door openbaar vervoer, (vracht)auto's en fietsers, marktpartijen in een prijsvraag uit te nodigen voorstellen te doen voor ontwerp, aanleg, financiering en exploitatie; en om deze meervoudige studieopdracht onder te brengen in de WAA.» Naar aanleiding van de motie is de marktconsortia de suggestie gedaan om deze vraag mee te nemen in hun inschrijvingen: een combinatie met een auto/fiets-verbinding en private bekostiging.
- De zes geselecteerde partijen hebben voor 28 januari 2011 een visie en een plan van aanpak ingediend. Deze zijn getoetst aan de hand van de criteria uit de Gunningsleidraad.
- De voorlopige gunning heeft op 25 februari 2011 plaatsgevonden. Het gunningsbesluit wordt 14 maart openbaar gemaakt, na het verstrijken van de wettelijke bezwaartermijn.

Bevindingen marktpartijen tot op heden

Uit de inschrijvingen van de marktpartijen valt het volgende op te maken:

- Er is perspectief op een forse kostenverlaging. Op basis van de nu ingediende ideeën lijkt de besparing zeer indicatief van ca. 1 tot 3 miljard euro te kunnen oplopen. Het is nog onduidelijk of de kosten voor de noodzakelijke aanpassing van het bestaande OV-netwerk voldoende zijn meegenomen. Hoofdoorzaken van de besparingen zijn: een metro in plaats van een trein waardoor gebruik kan worden gemaakt van capaciteit van het Amsterdamse metronet, een kortere route door het vermijden van het «IJland» in het Markermeer, het omzeilen van de dure passage Diemerzee-dijk, een kortere brug of tunnel door meer gebruik te maken van land.

- De consortia geven aan dat een trein geen goede optie is voor de IJmeerverbinding. Deze moet meelopen met het bestaande drukke spoor, kan geen scherpe bochten maken en minder snel stijgen dan een metro.
- De consortia leveren kritiek op de bedachte locatie van het eiland in het Markermeer. Deze zou te kostbaar zijn. Eén partij verplaatst het «IJland» naar het IJmeer, de andere gaan uit van alleen binnendijks bouwen.
- De meeste partijen geven gemotiveerd aan een combinatie met een IJmeerweg geen zinvol idee te vinden: een weg zorgt voor minder reizigers op de OV-verbinding, het extra autoverkeer kan niet goed worden afgewikkeld in Amsterdam en het heffen van tol is minder zinvol door de gratis alternatieve route via de Hollandse brug.

Selectie drie partijen

De volgende drie marktconsortia zijn onderbouwd met een gewogen toetsing van de criteria als beste uit de selectie naar voren gekomen:

- Movares / Rebelgroup
- Mott MacDonald / MNO Vervat BV
- Jacobs / APPM / Posad

Deze drie consortia bieden alle een metro-oplossing aan, in verschillende brug- en tunnelvarianten.

De WAA is naar aanleiding van de motie Aptroot/De Mos met de drie partijen in gesprek gegaan of een van hen een verkenning kan uitvoeren naar het toevoegen van een tolweg. Zij hebben aangegeven dit niet zinvol te vinden, met als belangrijkste argumenten dat de haalbaarheid van een IJmeerverbinding vermindert door de combinatie met een weg (hogere kosten) en tolheffing onvoldoende oplevert. Ik heb daarom besloten parallel aan de marktvraag een studie uit te zetten naar een gecombineerde weg-OV-verbinding via het IJmeer.

De marktconsortia is ook gevraagd een fietsverbinding en private financiering mee te nemen. Hier is positief op gereageerd en dit wordt uitgewerkt.

Een spoor-oplossing via de Hollandse Brug wordt parallel buiten de marktvraag uitgewerkt.

Vervolg

De drie marktconsortia krijgen een half jaar de tijd voor de uitvoering van de opdracht. Zij werken in deze periode verschillende brug- en tunnel-opties uit.

Aan maatschappelijke organisaties verenigd in het RRAAM-werk onder leiding van dhr. Van Woerkom wordt de mogelijkheid geboden hun visie en aandachtspunten mee te geven aan de marktpartijen. Doel van deze actie is marktpartijen gelegenheid te geven hun plannen met de ideeën, wensen en reacties van de maatschappelijke organisaties te verrijken. Na de uitvoering van de opdracht in september 2011 beoordeelt de WAA de resultaten en combineert de beste ideeën vanuit de markt en de studie naar de IJmeerweg tot alternatieven («cherry picking»). In deze fase zullen ook combinaties worden gemaakt met de andere werkmaatschappijen, bijvoorbeeld met de geoptimaliseerde natuur- en recreatiemaatregelen van de werkmaatschappij Markermeer-IJmeer. Eind 2011 worden voorstellen geformuleerd voor nader te onderzoeken integrale alternatieven (zeef 1 volgens de Sneller en Beter werkwijze). Een beperkt aantal

integrale alternatieven wordt in 2012 nader onderzocht in een planMER en MKBA. Eind 2012 heeft het kabinet gepland een voorkeursbesluit te nemen over de ontwikkeling van Almere in de vorm van een concept Rijksstructuurvisie. Bij deze besluitvorming worden actuele prognoses van de woningbehoefte en fasering betrokken, conform het verzoek in de motie De Rouwe (31 089, nr. 80).

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