

Besluitvormingsproces A9

Een onderzoek door de Rekenkamercommissie

Rekenkamercommissie Amstelveen:

Cor Visser (voorzitter)
Katja Bongers (extern lid)
Frits Roemers (extern lid )
Paul Feenstra (intern lid)
Ruud Oord (intern lid)
Pascale Georgopoulou (secretaris)
Julien Quartier (toegevoegd onderzoeker)

Amstelveen, 30 april 2015

Inhoud

Inhoud	2
Voorwoord	3
Samenvatting.....	4
Bevindingen	5
Inleiding	5
Aanleiding.....	5
Probleemstelling.....	5
Doelstelling.....	5
Werkwijze	5
Beantwoording onderzoeksvragen	5
Onderzoeksvraag 1: Langs welke stappen heeft het besluitvormingsproces rond het A9-project plaatsgevonden en welke partijen waren daarbij betrokken?.....	5
Onderzoeksvraag 2: Kan dit besluitvormingsproces als doelmatig en doeltreffend worden bestempeld?	12
Onderzoeksvraag 3: In hoeverre heeft de gemeenteraad invulling kunnen geven en daadwerkelijk ook gegeven aan zijn kaderstellende en controlerende rol in het A9-project?	16
Conclusies en Aanbevelingen	20
Conclusies.....	20
Aanbevelingen.....	21
 Bijlage 1: Tijdlijn	 22
Bijlage 2: Normenkader.....	36
Bijlage 3: Raadscommissie A9	38
Bijlage 4: Beschrijving projectorganisatie	42
Bijlage 5: Financiële informatie	46
Bijlage 6: Ingehuurde Adviseurs/bureaus	47
Bijlage 7: Onderzoeksverantwoording Rekenkamercommissie	48
Bijlage 8: Reactie van het College van B&W op het rapport.....	50
Bijlage 9: Nawoord Rekenkamercommissie.....	51

Voorwoord

Dit rapport is door de Rekenkamercommissie in eigen beheer opgesteld. De onderzoeks- werkzaamheden zijn uitgevoerd door de externe leden van de Rekenkamercommissie (Katja Bongers en Cor Visser) in de maanden januari en februari 2015, met ondersteuning van een toegevoegd onderzoeker (Julien Quartier) vanuit de ambtelijke organisatie.

De Rekenkamercommissie spreekt haar dank uit aan de personen met wie interviews zijn gehouden, voor hun tijd en de gegeven informatie, en aan hen die hebben bijgedragen aan het verzamelen van de gevraagde documenten, voor hun inspanning. De Rekenkamercommissie is met name Jelle Westra en Arjan van Rijn erkentelijk voor hun bijdragen aan het onderzoek en aan de reactie in het kader van het ambtelijk wederhoor. Deze bijdragen hebben onmiskenbaar geleid tot het vervolledigen en daarmee verbeteren van het rapport.

Cor Visser, voorzitter

Amstelveen, 26 maart 2015

Samenvatting

De rekenkamercommissie onderzocht het besluitvormingsproces rond het A9-project, een deelproject ter hoogte van Amstelveen binnen het Rijksproject ter verbetering en verbreding van de rijksweg A9. Doel van het onderzoek was om daaruit lessen te trekken voor toekomstige complexe en grote infrastructurele projecten.

Het besluitvormingsproces werd aan de hand van voor het onderzoek relevante stappen (raadsverslagen en -besluiten, samenwerkingsovereenkomsten, tracébesluiten en dergelijke) door de rekenkamercommissie gereconstrueerd. Aan de hand van die reconstructie werden de onderzoeksvragen beantwoord, trekt de rekenkamercommissie conclusies en doet zij aanbevelingen.

Gegeven de wens van de gemeente de leefbaarheid en de luchtkwaliteit te verbeteren, is het streven van de gemeente naar een tunnel of verdiepte aanleg verklaarbaar. Dat daarvoor door Amstelveen een bijdrage moet worden betaald, ligt voor de hand. Het Rijk is namelijk niet verplicht de kosten van bovenwettelijke maatregelen, zoals een tunnel of verdiepte aanleg, te dragen. Zo werd in 2007 contractueel vastgelegd dat Amstelveen € 100 miljoen zou bijdragen aan de aan te leggen tunnel.

Inschattingen over hoe de bijdrage kon worden bekostigd uit de opbrengst van een grondexploitatie waren veel te rooskleurig. Met het inzetten van de financiële crisis bleek dat de eerder toegezegde bijdrage van € 100 miljoen niet meer gedekt zou kunnen worden uit de opbrengsten en langzaamaan werd steeds duidelijker dat Amstelveen de bijdrage ook niet uit andere middelen zou kunnen bekostigen. Dit leidde er uiteindelijk toe dat het contract uit 2007 werd opgebroken. Begin 2014 ondertekende de minister een nieuwe overeenkomst. De A9 zal ter hoogte van Amstelveen verdiept worden aangelegd en de bijdrage van Amstelveen in de kosten werden neerwaarts bijgesteld tot € 40 miljoen.

Ondanks de complexiteit van het project is de Raad altijd juist, volledig en tijdig geïnformeerd, maar de inzichtelijkheid van de aan de Raad gestuurde informatie had beter gekund.

Gegeven de complexiteit van het project en de keus voor de positionering van de projectorganisatie en die voor de invulling van en taakverdeling daarbinnen, werd Amstelveen erg afhankelijk van externe adviseurs.

De rol en meerwaarde van de raadscommissie A9 in het besluitvormingsproces is uit het onderzoek niet duidelijk geworden. De rekenkamer heeft op basis van het onderzoek ook niet kunnen vaststellen of de raad steeds daadwerkelijk heeft bijgestuurd op basis van beschikbare informatie.

Op basis van het onderzoek komt de rekenkamer tot een aantal aanbevelingen die ook voor toekomstige complexe en grote infrastructurele projecten toepasselijk zijn. Deze aanbevelingen zijn opgenomen in het laatste hoofdstuk van dit rapport (Conclusies en Aanbevelingen) en hebben betrekking op het realistisch inschatten van resultaten, risicomanagement, de betrokkenheid van externe adviseurs, de borging van de eigen gemeentelijke verantwoordelijkheid en het versterken van interne controle.

Bevindingen

Inleiding

Aanleiding

Het A9-project heeft een groot maatschappelijk en financieel belang en voldoet aan de selectiecriteria voor onderzoeksonderwerpen van de Rekenkamercommissie. Omdat uit inventarisatierondes langs de fracties bleek dat er belangstelling bestond voor een rekenkameronderzoek naar het besluitvormingsproces rond het A9-project, waaruit lessen geleerd kunnen worden voor toekomstige grote projecten, heeft de Rekenkamercommissie het onderzoek in uitvoering genomen.

Probleemstelling

Voor het onderzoek definieerde de Rekenkamercommissie de volgende probleemstelling:

Welke lessen kan de gemeente Amstelveen trekken uit het A9-project ten aanzien van complexe en grote infrastructurele projecten?

Doelstelling

Doel van het onderzoek is om de gemeenteraad inzicht te bieden in de stappen die zijn gezet in het proces en op basis van welke informatie dat is gedaan, zodat hij daar lering uit kan trekken voor toekomstige complexe en grote infrastructurele projecten en zodoende optimaal invulling kan geven aan zijn kaderstellende en controlerende rol.

Werkwijze

Voor het onderzoek werd dossieronderzoek gedaan en werden interviews gehouden. Korte tijdshalve verwijzen wij hier naar bijlage 7 voor een beschrijving van de onderzoeks aanpak.

Beantwoording onderzoeksvragen

Onderzoeksvraag 1: Langs welke stappen heeft het besluitvormingsproces rond het A9-project plaatsgevonden en welke partijen waren daarbij betrokken?

Leeswijzer

Het besluitvormingsproces heeft langs vele verschillende stappen plaatsgevonden en daar waren vele partijen, soms in wisselende samenstellingen, zowel van binnen de gemeente Amstelveen als van daarbuiten, bij betrokken. In het onderzoek werd de periode 2005 tot en met 2014 betrokken.

Ten behoeve van de leesbaarheid van deze rapportage, worden de bedoelde stappen in het besluitvormingsproces, met vermelding van betrokken partijen puntsgewijs in een tijdlijn vermeld. Deze tijdlijn vindt u in bijlage 1. Bijlage 2 bevat het normenkader van het onderzoek. In bijlage 3 worden de werkzaamheden van de raadcommissie A9 samengevat. In bijlage 4 wordt de projectorganisatie A9 beschreven. In bijlage 5 vindt u financiële informatie. En in bijlage 6 wordt een opsomming gegeven van bij het project betrokken externe adviseurs en bureaus. In de lopende tekst van dit rapport worden alleen data, stappen, besluiten, partijen en dergelijke

genoemd, voor zover die voor een goed begrip van bevindingen, conclusies en aanbevelingen van belang zijn. Niet alle informatie uit de tijdlijn is dus uitputtend vermeld in dit hoofdstuk over de bevindingen van het onderzoek. Ook de tijdlijn is niet allesomvattend, maar bevat de momenten van die feiten en gebeurtenissen die in het kader van het onderzoek van belang zijn.

Beantwoording onderzoeksvraag: Stappen en betrokken partijen

Amstelveen zocht sinds een geruim aantal jaren naar mogelijkheden om de leefbaarheid van de stad te vergroten. Gezocht werd naar opties om de luchtkwaliteit te verhogen, de geluidsbelasting te verlagen en de mogelijkheden en onmogelijkheden werden verkend om de twee stadsdelen, die worden gescheiden door de rijksweg A9, met elkaar te verbinden.

In december 2005 stelde de Raad de gemeentelijke Visie A9 vast met de daarin opgenomen uitgangspunten, waaronder inventariseren van de financiële haalbaarheid van ondertunneling, de combinatie met hoogwaardig openbaar vervoer, snelheidsverlaging en het streven naar opwaardering van de N201 tussen de A4 en de A2 als volwaardige derde ring van Amsterdam.

Ook landelijk werd naar hetzelfde traject gekeken. De Noordvleugel van de Randstad is namelijk economisch een belangrijke regio die voor een kwart bijdraagt aan het BBP. Het Rijk stimuleert dan ook de ontwikkeling van Schiphol, Amsterdam-Zuidoost, en de Amsterdamse Zuid-as en steunde de groei van Almere en de aanleg van bedrijventerreinen, vooral voor ondernemers die zakelijke relaties hebben met Schiphol en Amsterdam. Groei van bedrijvigheid gaat gepaard met groei van mobiliteit. Om Almere verder te laten groeien, maar niet onbereikbaar te laten worden, vatten het Rijk en de regio in 2007 het plan op om de snelwegen tussen Almere en Schiphol te verbreden.

Daarvoor werden door het Rijk drie alternatieven bestudeerd¹. Uit kosten-batenanalyses van Rijkswaterstaat² bleek dat verbreding in combinatie met volledige ondertunneling ter hoogte van het Naardermeer (het Verbindingsalternatief) er het beste uit zou springen. De planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) van Rijkswaterstaat ging uit van bovengrondse verbreding van de A9 ter hoogte van Amstelveen, dat pas in een latere fase zou worden betrokken bij de besluitvorming.

Op initiatief van het College deed Amstelveen in 2006/2007 zelf onderzoek naar de financiële haalbaarheid van een tunnel ter hoogte van Amstelveen in plaats van bovengrondse verbreding zoals voorzien in de plannen van Rijkswaterstaat. Het College concludeerde op basis van de eigen studie³ dat een gegraven tunnel goed inpasbaar was binnen de planstudie SAA en bracht de variant in bij Rijkswaterstaat, die de tunnel in 2007 meenam als optie.⁴ Als resultaat daarvan werd Amstelveen in 2007, dus anders dan voorzien, betrokken bij de eerste fase van de planstudie en werden onderhandelingen met het kabinet gestart over inpassing en financiële bijdrage.

¹ Alternatieven- en variantennota, januari 2006 (in de tijdlijn worden de alternatieven kort toegelicht).

² Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, in 2005 in opdracht van Rijkswaterstaat opgesteld door Grontmij Nederland BV.

³ Visie Rijksweg A9 van 19-09-2005, opgesteld door Stadsontwikkeling/strategie & beleid en Haalbaarheidsonderzoek ondertunneling A9 van januari 2007, opgesteld door Movares.

⁴ Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, Overzicht aanvullende informatie oktober 2006-januari 2007, januari 2007, in opdracht van Rijkswaterstaat opgesteld door Grontmij Nederland BV.

Na de kabinetsformatie in 2007 werd uiteindelijk gekozen voor het Stroomlijnalternatief, mede omdat de toenmalige gemeente Abcoude zwaarwegende bezwaren had tegen het Verbindingsalternatief. Het Verbindingsalternatief is in oktober 2006 door de Minister geschrapt als alternatief. Het Stroomlijnalternatief gaat uit van verbetering en verbreding van de A6, A1, A10-Oost en de A9 met een ondertunneling ter hoogte van Amstelveen. Waarin dit rapport sprake is van ‘het A9-project’, wordt de aanpassing van het traject ter hoogte van Amstelveen bedoeld. Het A9-project was dus een deelproject binnen het (Rijks-)stroomlijnalternatief.

De totale geraamde kosten van het Stroomlijnalternatief werden geraamd op € 3.362 miljoen inclusief BTW (prijspeil 2006). Amstelveen zou € 100 miljoen bijdragen in de kosten, met name voor de ondertunneling van de A9 ter hoogte van de gemeente Amstelveen. Een en ander werd in 2007 contractueel tussen de betrokken partijen (Staat, Provincies en gemeenten) vastgelegd.⁵

De bijdrage van € 100 miljoen is prijspeil 2007 en geïndexeerd met de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOi). Een moment van betalen werd niet afgesproken, maar in de berekening is aangenomen dat Amstelveen de € 100 miljoen zou betalen door middel van vijf jaarlijkse betalingen, waarvan de eerste betaling 1 jaar na oplevering van de tunnel (destijds gepland in 2018).

De door Amstelveen toegezegde bijdrage van € 100 miljoen moest worden terugverdiend door opbrengsten uit gebiedsontwikkeling ter plekke (een grondexploitatie). In opdracht van de gemeente berekende bureau Movares de maximale verdien capaciteit voor de zone A9. In het gehanteerde model zou dit programma gerealiseerd kunnen worden in de periode 2014-2025. In deze theoretische maximale variant zou bovenop de bijdrage van € 100 miljoen aan V&W en alle projectkosten nog circa € 63 miljoen ‘winst’ –of zo men wil speelruimte - over kunnen blijven tegen een netto contante waarde gerekend met het prijspeil van 2009.⁶ Daarbij wordt aangetekend dat voor de berekening van de maximale verdien capaciteit alle mogelijke locaties in de zone A9 werden meegenomen als bouwlocatie. Tegelijkertijd is veel hoogbouw toegepast. De zo berekende maximale verdien capaciteit stond in die zin dus los van de ontwikkelingsscenario’s die op dat moment in samenwerking met stedenbouwkundige bureaus werden opgesteld. De uitkomst van de maximale verdien capaciteit werd wel gedeeld met deze bureaus om ze een beeld te geven van het benodigde volume om de beoogde bijdrage van € 100 miljoen aan het Rijk te kunnen betalen.⁷

Om het project binnen Amstelveen in goed banen te leiden, werd per 1 januari 2009 een ‘projectorganisatie zone A9’ (zi bijlage 3) opgericht, onder leiding van een projectdirecteur die werd ingehuurd vanuit het externe adviesbureau Boer & Croon. De gemeente gaf vanuit beheersoogpunt de voorkeur aan een vrijgestelde en in voldoende mate gemandateerde

⁵ Overeenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie Schiphol - Amsterdam – Almere van 29-10-2007

⁶ Het rapport van Movares is vertrouwelijk; hier aangehaalde cijfers en tekst komen uit bijlage 5 bij de Kadernota 2010 van 2 juni 2009 (openbaar).

⁷ Kadernota 2010, p. 71: De beoogde opbrengst uit de grondexploitatie bestaat uit de verkoop van bouwrijpe kavels. Er is gerekend met prijzen die in Amstelveen gangbaar waren in 2007. De kosten van de Grondexploitatie bestaan onder andere uit verwervingskosten, kosten voor het bouwrijp maken, woonrijp maken en aanvullende maatregelen rond de tunnelmonden om het gebied geschikt te maken voor bebouwing. Organisatiekosten en bovenplanse infrastructuurkosten (kosten voor de infrastructurele ruggegraat) zijn hier niet in verwerkt.

projectorganisatie buiten de staande organisatie. Daarmee wilde men duidelijk maken dat het om een tijdelijke organisatie ging, die de verantwoordelijkheid voor de totstandkoming van het project droeg. Ook werd er een ‘raadscommissie A9’ ingesteld.⁸ De stuurgroep stond onder voorzitterschap van de projectwethouder. Daarnaast maakten een andere wethouder en een ander lid van de directie deel uit van de stuurgroep.

De aanvankelijke inschatting was dat de kosten voor de projectorganisatie circa € 1,8 miljoen zouden bedragen⁹. Voor deze € 1,8 miljoen werd een bestemmingsreserve gevraagd, die in februari 2008 door de Raad werd goedgekeurd en ten laste van de Algemene Reserve werd gebracht. Daarnaast stelde de Raad voor de eerste fase (scenario-ontwikkeling, tot zomer 2008) een werkkrediet in van € 0,3 miljoen vast. De raadscommissie A9 kreeg een werkbudget van € 50.000,00 ten laste van de Algemene Reserve.

De projectdirecteur zocht eind 2008 alle externe leden van de projectorganisatie aan. Hij betrok deze vooral vanuit Boer & Croon (de organisatie waarbij hij zelf in dienst was) en vanuit zijn eigen netwerk daarbuiten. Interne leden zocht hij ook aan, in overleg met de directie en de verantwoordelijke wethouders. Daarbij gold de staande afspraak dat alleen externen zouden worden ingezet als de staande organisatie niet kon leveren.

De projectorganisatie bestond naast een staf uit drie teams, te weten Gebiedsontwikkeling, Verkeer, Vervoer & Infrastructuur en Contractering & Financiering. Het team Contractering & Financiering werd geheel bemenst door externen. De andere teams waren van gemengde samenstelling. De projectleider van het team Gebiedsontwikkeling was overigens de enige projectleider binnen de projectorganisatie vanuit de ambtelijke organisatie. Alle andere projectleidersfuncties werden bezet door externen. Net voor de Kerst 2008 ontmoetten alle leden van de projectorganisatie elkaar voor het eerst tijdens een oprichtingsbijeenkomst bij Boer & Croon.

De officiële start van de projectorganisatie was 1 januari 2009, maar feitelijk was Boer & Croon al eerder aan het werk voor de gemeente: vanaf september werkte dit bureau namelijk een advies uit voor de uitwerking van het Plan van Aanpak gebiedsontwikkeling A9. Op basis van dit advies besloot de Raad op 17 december 2008 onder meer tot instellen van de projectorganisatie en stelde voor de uitwerking van het plan van aanpak € 6,5 miljoen beschikbaar.

Uit het budget van € 6,5 miljoen werden de projectmedewerkers (zowel intern als extern), de kosten voor werkplekken, kleine kosten zoals zaalhuur en ook “uitbesteding” betaald. Onder die laatste post, die € 3 miljoen bedroeg, vielen bijvoorbeeld kosten externe adviesbureaus zoals communicatieadviseurs, architectenbureaus en dergelijke. Vanuit de gemeente werd het budget wel bewaakt en werd de administratieve verwerking van boekingen ten laste van het budget gecontroleerd, maar voor zover bekend kon de projectdirecteur zelfstandig beschikken over het budget voor uitbesteding. Mogelijk dat hij voorgenomen inhuur wel besprak in de stuurgroep,

⁸ Raadsvergadering 06-02-2008: doel van de raadscommissie A9 is: de kwaliteit van de raadsvoorbereiding en –besluitvorming te vergroten ten aanzien van de aanleg van de A9-tunnel en de gebiedsontwikkeling op het A9-tracé. Daarnaast is het doel deskundigheid bij de raadsleden op te bouwen en een platform voor burgerparticipatie te bieden

⁹ Plan van Aanpak Planvorming Gebiedsontwikkeling A9 van januari 2008.

maar daar is op grond van het onderzoek geen zicht op. Over de budgettering en bestedingen werd wel gerapporteerd aan het College en de Raad met voortgangsrapportages.

Tweewekelijks vond Projectleidersoverleg (PLO) plaats: het PLO bestond uit de externe projectdirecteur, de projectleiders en de staf. In de tussenliggende week vond tweewekelijks een bijeenkomst van de stuurgroep plaats. De stuurgroep bestond uit de projectdirecteur, de staf, een gemeentelijke directeur, de projectwethouder en de wethouder Verkeer en Vervoer. Alle leden van het projectteam kwamen maandelijks bij elkaar (PTO).

De projectorganisatie richtte zich in hoofdlijnen op drie onderwerpen. Ten eerste de begeleiding van Rijkswaterstaat bij de planstudie voor verbreding van de A9, ten tweede de begeleiding van de Stadsregio bij de planstudie naar de ombouw van de Amstelveenlijn tot metrolijn (waarin het HOV-station Centrum een belangrijke positie innam), en ten derde de planvorming voor de gebiedsontwikkeling in de Zone A9 ter bekostiging van de gemeentelijke bijdrage ad € 100 miljoen voor ondertunneling van de A9.

De projectorganisatie maakte een vliegende start door de combinatie met externen en door het feit dat er werd gewerkt aan een groot, prestigieus project dat van grote waarde zou zijn voor Amstelveen. Er heerste aanvankelijk een goede en professionele sfeer en werd er snel en enthousiast gewerkt aan het realiseren van de projectdoelen. Omdat de projectorganisatie los van de lijn haar werkzaamheden uitvoerde, leek veel ineens ook te kunnen. Het ingestelde projectsecretariaat was ook van grote waarde.

Bij de behandeling van de Kadernota 2010 (juli 2009) kwamen de eerste tegengeluiden vanuit de politiek. Toen is in de raadscommissie A9 ook besproken wat de consequenties zouden zijn van stopzetting van het A9-project. Daar is toen niet voor gekozen, en er was op dat moment financieel ook geen aanleiding voor. De *businesscase* liet op dat moment namelijk nog steeds een opbrengst zien waarmee de Amstelveense bijdrage van € 100 kon worden bekostigd. Ook een in opdracht van de raadscommissie A9 uitgevoerde *second opinion* door Deloitte gaf geen nieuwe inzichten. De Raad ging dan ook akkoord met de Kadernota 2010 en het A9 project werd verder uitgevoerd.

Tot aan de verkiezingen van maart 2010 heeft de projectorganisatie zoals hiervoor beschreven ongewijzigd gefunctioneerd. Na de verkiezingen 2010 ging het anders: er traden vertragingen op in de besluitvorming, de economische crisis deed zich voelen en deze leek een groot negatief effect te hebben op de *businesscase* en er kwamen steeds sterkere geluiden vanuit de politiek dat stoppen met het A9-project ook een optie was.

Vanuit het nieuw aangetreden College was er ook minder enthousiasme voor het project. In het collegeprogramma was zelfs expliciet opgenomen dat het volkstuinencomplex (dat viel binnen het plangebied) niet bebouwd zou worden. Dat had grote, negatieve consequenties voor de *businesscase*, want dat complex had zonder al te veel inspanningen bouwrijp kunnen worden gemaakt en een opbrengst van circa € 25 miljoen kunnen genereren. Dit was een voorteken voor de grote wending in het project die later volgde.

Van mei 2010 tot begin februari 2011 was er nauwelijks voortgang. Stuurgroepvergaderingen werden afgezegd, de gebiedsontwikkeling lag stil en de raadscommissie A9 kwam niet meer bij

elkaar. Vanuit de projectorganisatie werd voor nieuwe raadsleden wel een informatiemap samengesteld en werd een bezoek georganiseerd aan het plangebied. De projectorganisatie heeft in die tijd nog eenmaal een rapportage over de *businesscase* gemaakt. Deze werd in augustus 2010 gepresenteerd aan het College en daarna in de commissie RWN.

Gesprekken met Rijkswaterstaat (RWS) over het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en het Tracébesluit (TB) gingen wel door. De projectorganisatie werkte in afgeslankte vorm door en voortgangsrapportages lagen steeds op tijd klaar, maar die gingen niet verder dan de stuurgroep. Een ambtelijk concept voor de gebiedsontwikkeling en een maquette waren in mei 2010 klaar. Op 14 augustus 2010 werd door het externe stedenbouwkundige bureau een presentatie gegeven aan het College over de concept gebiedsvisie. Dat nam er kennis van maar nam geen formeel besluit.

Pas in oktober 2010 bleek de *businesscase* minder op te gaan leveren dan de beoogde € 100 miljoen, (namelijk € 78 miljoen).¹⁰

De leden van het team die geen zitting hadden in de stuurgroep, kregen informatie vanuit het College “uit de tweede hand”. Achteraf bestaat bij de interne leden van de projectorganisatie de indruk dat de projectdirecteur onvoldoende politiek-bestuurlijk sensitief was en te lang is blijven geloven in het plan, terwijl de economische en bestuurlijke omgeving drastisch aan het veranderen was. Anderzijds kun je achteraf concluderen dat de politiek/het bestuur geen duidelijkheid gaf over de te volgen koers.

Het kwam dan ook als een verrassing toen in februari 2011, tijdens de voorjaarsvakantie, het College een conceptbrief aan de minister besprak dat Amstelveen het contract uit 2007 wilde openbreken. De externe projectdirecteur zag zich bij terugkomst van zijn voorjaarsvakantie geconfronteerd met een voldongen feit dat het College een andere koers wilde varen en het project niet meer het beoogde resultaat zou opleveren (namelijk een tunnel). Hij legde diezelfde week nog zijn functie neer en vertrok, samen met de externe leden van de projectorganisatie die ook in dienst waren van of geassocieerd waren met Boer & Croon. Van een overdracht van werkzaamheden en dossiers aan de achterblijvende leden van de projectorganisatie was dan ook maar zeer beperkt sprake. De werkzaamheden voor het project werden vanaf dat moment uitgevoerd door (slechts) enkele interne medewerkers.

Toen Amstelveen in februari 2011 het contract wilde openbreken met een beroep op 'zwaarwegende onvoorziene omstandigheden' waren het Rijk en de provincie daar op tegen; zij vreesden precedentwerking. De Raad vond dat de betreffende wethouder zich diplomatieker had moeten opstellen en niet direct had moeten aansturen op openbreken van het contract. De Raad behandelde een motie van afkeuring tegen de wethouder, die maar nipt werd verworpen en zegde steun toe aan het College om op de ingeslagen weg (openbreken van het contract) door te gaan.¹¹

Na vertrek van het team van Boer & Croon is gewerkt aan een oplossing om uit de impasse te komen. Vanuit de achtergebleven gemeentelijke leden van het team Gebiedsontwikkeling is toen de verdiepte aanleg als compromis-oplossing aan de portefeuillehouder aangedragen. Er moest

¹⁰ Bron: interviewverslag.

¹¹ Extra raad, 28-02-2011.

ook iets gebeuren, want het ministerie en RWS waren zeer ontstemd over de brief waarin Amstelveen aandrang op openbreken van het contract uit 2007. Zij eisten een *second opinion* bij de *businesscase*. Die is in opdracht van Amstelveen door Grontmij in november 2011 uitgebracht.¹² Uit deze *second opinion* bleek dat de grondexploitatie inmiddels naar verwachting slechts € 1 miljoen op zou brengen. Het ministerie drong aan op verdere onderbouwing van de oorzaken van de verslechterde *businesscase* (mogelijk wilde het ministerie ook rekken tot na de vaststelling van het TB). Door de economische crisis en de malaise op de vastgoedmarkt verdampte dus niet alleen de 'winst' van € 63 miljoen die met de beoogde grondexploitatie zou kunnen worden gerealiseerd. Zelfs een opbrengst van € 100 miljoen op de grondexploitatie, waarmee Amstelveen haar bijdrage in de kosten van het project A9 dacht te kunnen dekken, werd niet meer mogelijk geacht. Daarmee dreigde een grote strop voor de gemeente.

In februari 2012 is nogmaals naar aanleiding van de *second opinion* van november 2011 gerapporteerd door Grontmij. Daarbij werden oorzaken benoemd voor het verslechteren van de *businesscase*. Daarmee was het ministerie overtuigd dat een bijdrage door Amstelveen van € 100 miljoen niet haalbaar was. In de periode april tot juli 2012 is toen overeenstemming bereikt over het alternatieve plan. Uiteindelijk is op 10 maart 2014 een wijziging op onderdelen van de overeenkomst uit 2007 met het Rijk vastgesteld. In plaats van een tunnel, wordt de verbrede A9 verdiept aangelegd. Dit komt overeen met de compromis-oplossing die hiervoor werd genoemd. Tegelijkertijd werd de bijdrage van Amstelveen verlaagd naar € 40 miljoen. Elke euro die het traject dunder wordt, betaalt het Rijk. Het ministerie zou € 2 miljoen bijdragen aan de reeds door Amstelveen gemaakte plankosten. Dit bedrag is inmiddels ontvangen door Amstelveen. De 1e tranche van € 20 miljoen is in januari 2015 door Amstelveen aan het ministerie betaald, na enige discussie over de hoogte van de indexering (die overigens in het voordeel van Amstelveen werd afgesloten).

In augustus 2012 uitte het Centraal Planbureau overigens nog twijfels bij de verbreding en pleitte voor nader onderzoek om de voor- en nadelen van uitstel van het project op een rij te zetten. Het CPB meende dat het ambitieuze getal van 168.000 auto's op de snelweg op de lange termijn gehaald zou kunnen worden, maar vond dat de politiek nog eens goed naar de optie van uitstel moest kijken. In de *second opinion* van het CPB op de in het kader van de planstudie SAA uitgevoerde kosten-batenanalyses (KBA's) gaf het CPB aan dat de wegverbredingen in de verbinding Almere-Amsterdam (A6, A1 en A10-Oost) een hoog maatschappelijk rendement zou hebben. Uit diezelfde *second opinion* blijkt de maatschappelijke baten van de verbreding van de A9 afzonderlijk lager te zijn dan de maatschappelijke kosten. De *second opinion* geeft voor het totale SAA-project (A6, A1, A10-Oost en A9) een positieve KBA. Deze opmerking van het CPB is expliciet opgenomen in het Standpunt over de wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere dat op 27 oktober 2008 naar de Tweede Kamer is gestuurd.¹³ Daarbij is tevens aangegeven dat de hoge kosten voor een belangrijk deel betrekking hebben op de inpassingsmaatregelen (met name

¹² 'Businesscase Gebiedsontwikkeling Zone A9 Amstelveen', Second Opinion, Definitief, Grontmij Nederland BV, Alkmaar, 20 december 2011 (*vertrouwelijk*).

¹³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2008-2009, 31 089, nr. 22

landtunnels), die de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid rond de A9 verbeteren. De uitvoering van de plannen ging dan ook op Rijksniveau gewoon door.¹⁴

Om de bouw van de verdiepte ligging mogelijk te maken, is een aanpassing van het Tracébesluit uit 2011 nodig. In 2014 werkte RWS het schetsontwerp uit naar een ontwerp dat de basis zal vormen voor de planstudieprocedure. In dit planproces betreft RWS zo goed mogelijk alle omgevingspartijen om mee te denken over de plannen. Naar verwachting starten de werkzaamheden aan de A9 tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht eind 2019. Tussen 2024 en 2026 is de weg klaar.

Onderzoeksvraag 2: Kan dit besluitvormingsproces als doelmatig en doeltreffend worden bestempeld?

Hieronder worden puntsgewijs de bevindingen uit het onderzoek gepresenteerd bij deze onderzoeksvraag, waarbij steeds wordt aangesloten bij de vooraf gestelde normen.

Doelmatigheid

Norm 2a1: De opeenvolgende besluiten staan in logisch en verklaarbaar verband tot elkaar.

Op basis van het onderzoek constateert de Rekenkamercommissie dat wordt voldaan aan deze norm. Dat lopende de uitvoering van het project soms andere keuzes werden gemaakt (ten aanzien van scenario's, geluidschermen, locatie toe- en afritten, financiering, voortzetting versus wijziging van de overeenkomst met het Rijk enzovoorts) doet aan deze constatering niets af.

Norm 2a2: De kosten die ten behoeve van het besluitvormingsproces zijn gemaakt (externe inhuur en interne projectorganisatie), zijn binnen de begroting. Eventuele verschillen zijn verklaarbaar en geaccordeerd door de raad

De kosten die voor het besluitvormingsproces zijn gemaakt werden in voorstellen aan de Raad wel aangeduid als 'organisatiekosten'. Hierin waren zowel externe inhuur als kosten voor het eigen personeel, als uitbesteding en de kosten van werkplekken begrepen. Totaal werd in de periode 2008-2014 € 7,1 miljoen aan organisatiekosten besteed (zie bijlage 5).

Zoals gezegd stelde de Raad in februari 2008 € 1,8 miljoen beschikbaar voor de projectorganisatie.

In november 2008 werden de organisatiekosten voor de jaren 2008-2010, zoals eerder vermeld, begroot op €6,5 miljoen.¹⁵ In december 2008 besloot de Raad naar aanleiding van dit advies om € 5 miljoen aan de reserve toe te voegen. Samen met het restant van de reserve uit februari op dat moment (€ 1,5 miljoen), kwam daarmee het beschikbare budget voor uitvoeringskosten in de jaren 2008-2010 op de begrote € 6,5 miljoen.

In juni 2011 werd bij het vaststellen van de kadernota 2012 nog € 300.000 door de Raad toegevoegd aan het budget voor uitvoeringskosten.

¹⁴ Beantwoording Kamervragen d.d. 24 oktober 2012 door de minister van IenM n.a.v. krantenbericht 'Wegverbreding leeglopende A9 stuit op kritiek'

¹⁵ Advies uitwerking Plan van Aanpak Gebiedsontwikkeling A9 Amstelveen, Boer & Croon, november 2008

In januari 2008 stelde de Raad overigens ook € 0,3 miljoen beschikbaar voor scenario-ontwikkeling in de eerste twee fases en € 50.000 als werkbudget voor de commissie A9.

Alle kosten zijn dus geaccordeerd binnen begroting. Verschillen waren verklaarbaar en zijn geaccordeerd door de raad.

Norm 2a3: Wettelijke en contractuele verplichtingen ten aanzien van inkoop- en leveringsvoorwaarden zijn in het gehele besluitvormingsproces nageleefd.

Voor zover op basis van het onderzoek kan worden vastgesteld, zijn de wettelijke en contractuele verplichtingen ten aanzien van inkoop- en leveringsvoorwaarden nageleefd. Daarbij moet echter worden opgemerkt dat de projectorganisatie A9 werd aangestuurd door een externe adviseur (Boer & Croon) die zonder tussenkomst van de gemeente werkzaamheden kon uitbesteden. Onduidelijk is hoe de gemeente had geborgd dat zij zelf blijvend haar rol als opdrachtgever kon vervullen en de verantwoordelijkheid blijven dragen voor de uitbestede werkzaamheden. Nu de gemeente zich op dit punt afhankelijk heeft gemaakt van een externe adviseur is het de vraag of zij te allen tijde ook grip had op de diverse adviseurs van de verschillende commerciële partijen die ten behoeve van de projectorganisatie werden ingehuurd. Dat houdt risico's in ten aanzien van voortgang, kostenoverschrijdingen en tegenstrijdige belangen.

Vanuit het team Gebiedsontwikkeling (die had zoals gezegd een interne projectleider) werd een stedenbouwkundig bureau ingehuurd via het gemeentelijke aanbestedingsteam. Of alle andere inhuur en uitbesteding (met name door Boer & Croon) ook via het aanbestedingsteam liepen, kon op basis van het onderzoek niet worden vastgesteld.

Doeltreffendheid

Norm 2b1: Het te realiseren doel (handhaven bestaande situatie, aanleg tunnel, verdiepte aanleg) is eenduidig omschreven en voor de gemeenteraad inzichtelijk gemaakt.

Uit het onderzoek blijkt dat voor de Raad het te realiseren hoofddoel (handhaven bestaande situatie, aanleg tunnel of verdiepte aanleg) eenduidig werd omschreven en inzichtelijk werd gemaakt. Dat bij de aanleg van een tunnel en bij verdiepte aanleg nog verschillende varianten en scenario's aan bod zijn geweest, doet daar feitelijk niets aan af. Hetzelfde geldt voor het feit dat de optie om de bestaande situatie te handhaven niet in het besluitvormingsproces werd betrokken; Amstelveen had zich te voegen naar het Tracébesluit van het Rijk en handhaving van de bestaande situatie was dan ook geen optie.

Wel moet worden opgemerkt dat de precieze aantallen te bouwen huizen, kantoren en andere bouwprojecten uit de beoogde grondexploitatie waarmee de bijdrage van Amstelveen aan het Rijk moest worden bekostigd, niet steeds eenduidig blijkt uit de stukken. Die aantallen waren namelijk ook afhankelijk van factoren die niet door Amstelveen waren te beïnvloeden. Daarbij moet onder meer gedacht worden aan keuzes in het OTB zoals de situering van toe- en afritten waardoor ontwikkeling van bepaalde locaties werd belemmerd. Daarnaast waren er wijzigingen in

nationale wetgeving waardoor bouwen op de tunnel zo goed als onmogelijk werd en het bouwen op de Amstelscheg tot een minimum moest worden beperkt.¹⁶

Norm 2b2: De te verwachten financiële risico's bij de verschillende scenario's zijn in kaart gebracht en voor de gemeenteraad inzichtelijk gemaakt, waarbij is aangegeven of en zo ja hoe deze risico's zullen worden afgedekt.

De te verwachten financiële risico's zijn steeds benoemd in de verschillende rapportages aan de Raad (notities van het College, voortgangsrapportages projectorganisatie, P&C-stukken, schriftelijke en mondelinge reacties van het College op vragen uit de raad).

De risico's voor Amstelveen lagen overigens niet in overschrijdingen op het totale budget van de projectorganisatie A9, maar in het al dan niet kunnen realiseren van de € 100 miljoen aan opbrengsten uit de grondexploitatie die nodig was om de bijdrage aan het Rijk te kunnen betalen.¹⁷

Dat risico werd wel benoemd, maar niet gekwantificeerd en tot het aanbreken van de financiële crisis ook laag ingeschat.

PRC deed in opdracht van de projectorganisatie A9 in 2009 een risicoanalyse en heeft het model voor de dynamische risicoanalyse opgesteld. Daarna werden de risico's gemonitord.

Norm 2b3: De bijdrage van de gemeente Amstelveen in relatie tot die van de andere betrokken partijen (rijk/provincie/Almere/Amsterdam) is duidelijk en voor de gemeenteraad inzichtelijk gemaakt.

De bijdrage van Amstelveen werd in de eerste overeenkomst met het Rijk uit 2007 vastgesteld op € 100 miljoen. Dekking van de overige kosten werd als volgt voorzien:

- De Staat zou € 3.101 miljoen bijdragen;
- De Provincie Noord-Holland zou € 50 miljoen bijdragen;
- De Gemeente Almere zou € 21 miljoen bijdragen;
- De Gemeente Amsterdam zou € 70 miljoen bijdragen;
- De Stadsregio Amsterdam zou € 20 miljoen bijdragen.

De omvang van de bijdrage van de gemeente Amstelveen in relatie tot die van de andere betrokken partijen bleek dus uit de overeenkomst met het Rijk uit 2007.

De vraag rijst waarom Amstelveen zou bijdragen aan de verbreding van de A9. De reden hiervoor is dat het Rijk vooral focuste op een goede verbinding tussen Almere (veel werknemers) en Schiphol (veel arbeidsplaatsen) en Amstelveen aanvankelijk geen aandacht kreeg in het verhaal. Omdat het Rijk alleen de kosten van het wettelijk verplichte deel van wegverbetering- en verbreding bekostigt, zou de aanleg van een tunnel bij Amstelveen niet worden betaald door het Rijk. Echter, in Amstelveen bestond al sinds 2005 (Visie A9, aangenomen door de Raad in december 2005) een expliciete wens om een tunnel aan te leggen waarmee de beide stadsdelen

¹⁶ Zie onder meer bestuurlijke brief aan de Raad van 21 september 2010 inzake “eerste conclusies inzake weerstandsvermogen/investeringsruimte in Amstelveen bij de voorbereiding begroting”.

¹⁷ Zie ook verslag Raad 01-07-2009.

zouden worden verbonden, de luchtkwaliteit en de leefbaarheid zouden verbeteren. Toen het Verbindingsalternatief werd losgelaten en het Stroomlijnalternatief in beeld kwam, heeft Amstelveen haar wensen voor een tunnel kenbaar gemaakt en aangeboden een deel van de bovenwettelijke kosten daarvoor (bijdrage € 100 miljoen) te dragen.

In de Wijzigingsovereenkomst SAA uit 2014 werd de bijdrage van Amstelveen bijgesteld tot € 40 miljoen (prijspeil 2012) en € 2 miljoen door Amstelveen reeds gemaakte plankosten werden door het Rijk terugbetaald. In onderstaande tabel zijn de totale kosten van het project in de nieuwe situatie samengevat:

Omschrijving	Bedrag
Kosten ambtelijke inzet 2009-2014 t.l.v. reserve (zie bijlage 5)	€ 1,5 miljoen
Overige plankosten 2009-2014 t.l.v. reserve (idem)	€ 5,6 miljoen
Werkbudget Raadscommissie A9	€ 0,05 miljoen
Terug ontvangen van het Rijk voor reeds in project geïnvesteerde kapitalen	-€ 2 miljoen
Bijdrage uit hoofde van wijzigingsovereenkomst SAA uit 2014	€ 40 miljoen
Totaal exclusief rentelasten/indexering	€ 45,15 miljoen

Overigens is het totaal van ruim € 45 miljoen ook exclusief kosten die voor ambtelijke inzet ook in komende jaren nog zal worden gemaakt.

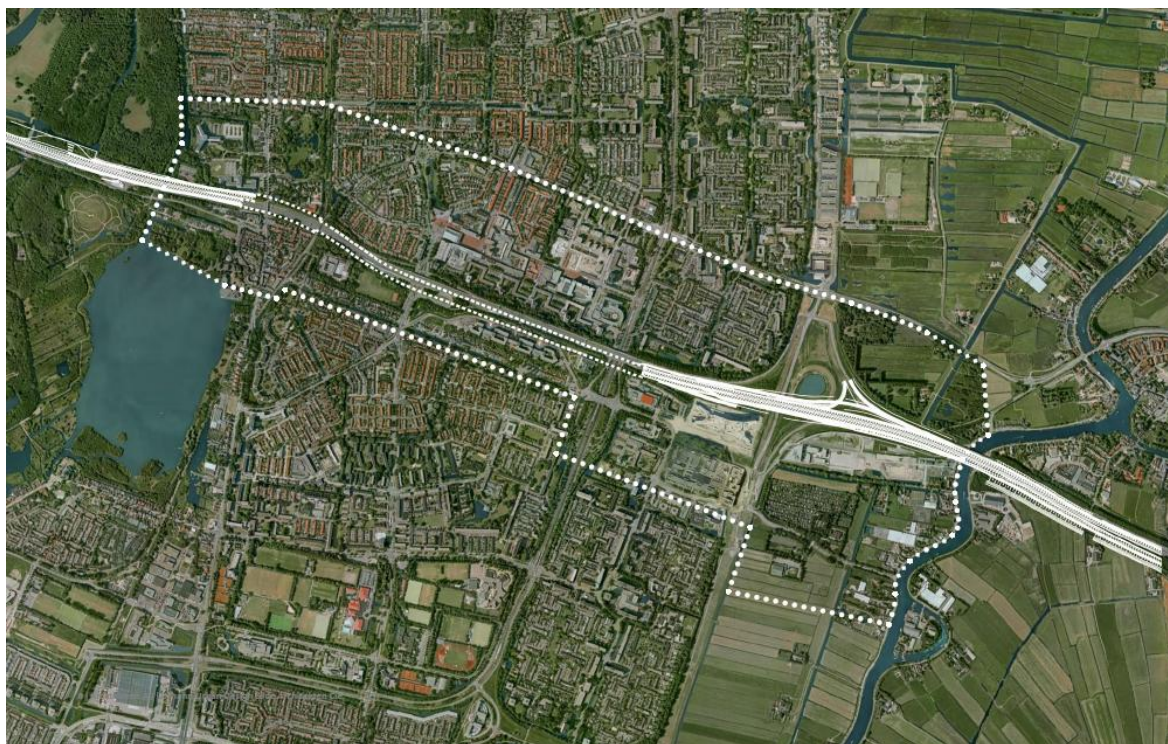
Norm 2b4: *De te realiseren opbrengsten zijn eenduidig omschreven en voor zover deze uit een grondexploitatie zullen komen, wordt deze geografisch eenduidig aangeduid en wordt de opbrengst per m² voor de gemeenteraad inzichtelijk gemaakt.*

De in 2008 door Movares berekende maximale verdien capaciteit van de grondexploitatie waarmee de bijdrage aan het Rijk van € 100 miljoen zou worden betaald, gaat uit van circa 550.000 m² Bruto Vloer Oppervlak (BVO). Daarbij werd uitgegaan van een verhouding 75% woningen, 15% kantoren en 10% voorzieningen en *retail*. Dit is mede op basis van de uitkomst van een marktconsultatie. Er zouden in totaal circa 3.000 woningen (circa 400.000 m² BVO), 80.000 m² BVO kantoren, 50.000 m² BVO voorzieningen en 10.000 m² BVO *retail* worden gerealiseerd. De te realiseren opbrengsten in dit model zouden circa € 163 miljoen bedragen (gerekend met het prijspeil van 2009.)¹⁸

Omdat pas bij de uitwerking van de verschillende scenario's de locatie (het plangebied), het BVO en het aantal woningen exact kunnen worden bepaald, bleven er geruime tijd onduidelijkheden op deze punten. Zo blijkt uit het verslag van de vergadering van de raadscommissie A9 van 19 mei 2009 dat op dat moment het plangebied is aangegeven, maar nog niet de exacte m²-bebouwing of het aantal woningen. Dat komt pas bij de uitwerking van de scenario's en de daaropvolgende keuzes. Het aantal van 3.000 woningen is een aanname voor de verkeersmodellen. Er is dan nog niets bekend over hoog- of laagbouw en over bouwconcentraties.

¹⁸ Het rapport van Movares is vertrouwelijk; hier aangehaalde cijfers en tekst komen uit bijlage 5 bij de Kadernota 2010 van 2 juni 2009 (openbaar).

Op verzoek van de gemeente Amstelveen hebben de architectenbureaus Urhahn Urban Design en de Architecten Cie. in juli 2009 vier scenario's uitgewerkt voor bebouwing in het plangebied (zie foto hieronder).



De scenario's zijn uitgewerkt op urbanisatie en concentratie. De 'metropolitane scenario's' (met veel ruimte voor hoogbouw) leveren de meeste vierkante meters op (330.000 of 380.000 m² BVO). Bij de 'landelijke' scenario's ligt dat rond de 100.000 BVO lager. In de scenario's met lage concentratie en veel groen is er meer grond nodig en worden de Poeloever en het volkstuincomplex 'Langs de Akker' bebouwd. Hierbij kan er sprake zijn van verplaatsing van het raadhuis en herontwikkeling van het oude KPMG-gebouw. De scenario's zijn geen plannen, maar zijn een inspiratiebron voor de toekomstige visie, aldus de rapportage.

Op 18 augustus 2009 bracht de projectorganisatie een notitie 'Uitgangspunten gebiedsvisie Zone A9' uit. Daarin werd niet gekozen voor één van de scenario's, maar werden de goede onderdelen van alle scenario's gecombineerd. Op 16 september 2009 stelde de Raad de uitgangspunten voorlopig vast. Er is later geen voorstel meer uitgebracht om de uitgangspunten definitief vast te stellen. De voorlopig vastgestelde uitgangspunten zijn wel gebruikt voor het opstellen van de concept gebiedsvisie, die overigens door de projectorganisatie is opgesteld, maar niet door het College is vastgesteld en aan de Raad ter kennis gebracht. De werkzaamheden van de projectorganisatie lagen namelijk op dat moment vrijwel stil (zie hiervoor bij onderzoeksvraag 1).

Onderzoeksvraag 3: In hoeverre heeft de gemeenteraad invulling kunnen geven en daadwerkelijk ook gegeven aan zijn kaderstellende en controlerende rol in het A9-project?

Hieronder worden puntsgewijs de bevindingen uit het onderzoek gepresenteerd bij deze onderzoeksvraag, waarbij net als bij de vorige vraag steeds wordt aangesloten bij de vooraf gestelde normen.

Voorwaardelijk

Norm 3a1: De gemeenteraad is altijd tijdig (dus met inachtneming van een redelijke voorbereidingstijd, die recht doet aan de geldende termijnen voor agendering en aanlevering van stukken bij de griffie en voorbereiding in raadscommissies) geïnformeerd.

Uit het onderzoek blijkt dat College en projectorganisatie steeds hebben ingezet op het tijdig informeren van de gemeenteraad. Voor zover op basis van het onderzoek kon worden vastgesteld, is dat ook goed gelukt, voor zover Amstelveen daarover zelf kon en mocht beslissen. Het onderhandelingstraject vanaf 2012 met het ministerie was echter -opgelegd door het ministerie- vertrouwelijk en dat bracht mee dat niet alle informatie in openheid direct met de Raad gedeeld kon worden. Wel is de Raad regelmatig in vertrouwen op de hoogte gesteld van de vorderingen in de onderhandelingen.

De Rekenkamercommissie heeft in het dossieronderzoek geconstateerd dat het College op 6 januari 2011 de Raad per brief over de laatste stand van zaken en voortgang van het project informeerde. De brief werd voor de raadscommissie van 25 januari 2011 ter informatie aangeboden. In de brief wordt verwezen naar momenten dat de Raad eerder in 2010 op de hoogte is gesteld door het College.¹⁹

De raadscommissie A9 werd aanvankelijk overigens regelmatig geïnformeerd over de voortgang van het project. Vanaf december 2009 werd een aantal vergaderingen van de commissie afgelast en leek deze raadscommissie in het niets op te lossen. Voortgangsbesprekingen en –rapportages werden vanaf toen vooral geagendeerd in de commissie RWN of in de raad. De laatste voortgangsrapportage van de projectorganisatie is over de periode mei – oktober 2009 en werd toegezonden ten behoeve van de (afgelaste) commissie A9 op 8 december 2009.

Norm 3a2: De gemeenteraad kreeg juiste, volledige, inzichtelijke en tijdige informatie.

Op grond van het onderzoek kan worden vastgesteld dat de Raad juist en volledig is geïnformeerd. Voor wat betreft de inzichtelijkheid moet worden geconstateerd dat die wellicht op onderdelen beter had gekund. Echter, daarbij moet worden bedacht dat grote infrastructurele projecten ook ingewikkelde en technische aspecten hebben die niet gemakkelijk in een simpele samenvatting kunnen worden gepresenteerd en die –wanneer zij uitgebreid worden beschreven– voor een leek moeilijk zijn te begrijpen en soms vanwege de vertrouwelijkheid ook niet direct met alle raadsleden kunnen worden gedeeld. Ook het doorgronden van de boekhoudkundige en administratieve verwerking van de bijbehorende grondexploitatie is geen sinecure. Dat is een probleem dat aan alle grote infrastructurele projecten kleefte en het project A9 van de gemeente Amstelveen is daarop geen uitzondering. Het vraagt dus een relatief grote inzet van raadsleden om de geboden informatie volledig te doorgronden en enig begrip voor de soms ingewikkelde en omvangrijke rapportages.

Niettemin viel het de Rekenkamercommissie op dat de Raad op het punt van organisatiekosten beter, althans inzichtelijker geïnformeerd had kunnen worden. Het aan de Raad gevraagde (en toegekende) budget voor organisatiekosten in de periode 2008-2010 (€ 6,5 miljoen, zie hiervoor)

¹⁹ Waaronder op 22 juni 2010, in het stuk getiteld ‘Stand van zaken Zone A9’ en op 21 september 2010 in de bestuurlijke brief aan de Raad getiteld ‘eerste conclusies inzake weerstandsvermogen/ investeringsruimte in Amstelveen bij de voorbereiding begroting’.

gaf geen goed inzicht in de kosten die Amstelveen met de eigen organisatie zou maken en kosten die daarnaast (extern) zouden worden gemaakt. Het advies van Boer & Croon sprak namelijk over een totale geraamde kosten van € 6,5 miljoen, waarvan € 3 miljoen voor uitbesteding.

Het gevraagde budget, zoals uitgewerkt in het advies van Boer & Croon van november 2008 gaf de volgende onderverdeling:

Categorie organisatiekosten	Bedrag
Projectorganisatie: Kosten externe projectmedewerkers (5,9 FTE)	€ 2,20 miljoen
Kosten interne medewerkers (5,6 FTE)	€ 0,66 miljoen
Kosten 19 werkplekken (interne en externe medewerkers) ²⁰	€ 0,65 miljoen
Kosten uitbesteding werkzaamheden ²¹	€ 3,00 miljoen
Totaal	€ 6,51 miljoen

Uit de tabel blijkt dat de organisatiekosten voor € 0,98 miljoen betrekking hadden op kosten van de eigen gemeentelijke organisatie (kosten interne medewerkers en bijbehorende werkplekken) tegen € 5,53 aan externe inhuur, werkplekken voor externen en uitbestede werkzaamheden samen. Deze onderverdeling is niet direct inzichtelijk uit het advies van Boer & Croon, omdat daarin de kosten van externe inhuur voor de projectorganisatie worden genoemd in één categorie met de kosten van interne medewerkers, namelijk “projectorganisatie”. Pas bij nadere bestudering blijkt dat de verdeling tussen interne en externe kosten scheef is en dat uitbesteding maar een deel is van de geraamde kosten die Amstelveen extern zou maken.

Daarbij plaatst de Rekenkamercommissie nog de volgende kanttekening: gegeven de complexiteit van de materie blijft het voor de gemeente steeds zaak dat zij niet te zeer afhankelijk wordt van externe adviseurs. Die hebben namelijk belangen die strijdig kunnen zijn met de gemeentelijke belangen. In die zin valt op dat de projectorganisatie A9 steeds werd ingevuld door een meerderheid aan externen die soms (zeer) lange tijd aan het project waren verbonden. Besluiten (ook over uitbesteding) werden steeds voorbereid of zelfs genomen door die externen en informatie uit het College kwam soms traag en gefragmenteerd terecht bij teamleden die geen zitting hadden in de stuurgroep. Tenslotte valt op dat door het plotselinge vertrek van de projectdirecteur en aan hem verbonden personen in februari 2011 er zeer beperkt sprake was van overdracht aan interne medewerkers.

Terugkijkend was het beter geweest om de betrokkenheid van de externe adviseurs althans in duur en met betrekking tot hun mandaat, zoveel mogelijk te beperken en te investeren in ambtelijke expertise boven externe expertise.

Feitelijk

Norm 3b1: De gemeenteraad heeft daadwerkelijk invulling gegeven aan zijn kaderstellende rol door actief een rol voor zichzelf in het besluitvormingsproces op te eisen.

²⁰ De kosten voor de 19 werkplekken betreffen alle projectmedewerkers, dus inclusief externen. Op grond van de aantallen fte's is van deze kosten is nog € 0,33 miljoen toe te rekenen aan externe kosten.

²¹ Daarbij werd volgens het advies gedacht aan gebiedsvisies, ontwikkelplan, bestuursovereenkomst, businesscase, risicoanalyses, evaluatie 0-situatie, communicatie, marktanalyse, evt. marktconsultatie, marktbenaderingsdocumenten en dergelijke.

De gemeenteraad heeft een actieve rol voor zichzelf opgeëist en een speciale raadscommissie A9 ingesteld om (onder meer) de besluitvorming in de Raad voor te bereiden. Echter, in de vergaderingen van deze raadscommissie A9 werd wel gesproken over de voortgang van het project, maar was niet altijd duidelijk welk besluit werd genomen of wat er precies voor besluitvorming zou worden voorgelegd aan de raad. Na november 2009 heeft de raadscommissie A9 niet meer vergaderd. Na de verkiezingen in 2010 werd de commissie zelfs niet eens meer geïnstalleerd. Zij werd overigens ook niet formeel opgeheven. De Rekenkamercommissie constateert dat de Raad een actievere rol voor zichzelf had kunnen opeisen.

Norm 3b2: De gemeenteraad heeft aangegeven hoe en wanneer hij wilde worden geïnformeerd over de voortgang & norm 3b3: De gemeenteraad heeft besluitvorming rond het A9-project altijd actief geagendeerd en behandeld.

Uit het onderzoek werd niet duidelijk of de gemeenteraad steeds heeft aangegeven of en zo ja hoe hij wilde worden geïnformeerd over de voortgang van het A9-project.

Het A9-project werd regelmatig actief geagendeerd en behandeld in de raad. Echter, vaak werden afzonderlijke (groepen) raadsleden ook mondeling geïnformeerd.

Norm 3b4: De gemeenteraad heeft bijgestuurd op basis van de aan hem beschikbaar gestelde informatie.

De Raad stelt niet alleen de kaders, maar moet zo nodig ook bijsturen. Daarvoor heeft de Raad informatie nodig over de risico's.

Naar aanleiding van de bij de Kadernota 2009 door de Raad aangenomen motie "Op de weg blijven!" zegde het College toe dat er een dynamische risicoanalyse van de ontwikkelingen ter zake van de A9, N201 en het OV aan de Raad zou worden overlegd. Deze dynamische risicoanalyse wordt in een interne notitie van 19 november 2008 aan de Raad voorgelegd. De Raad besluit dan onder meer tot een betere uitwerking van de dynamische risicoanalyse, waarbij expliciet de *businesscase* gebiedsontwikkeling A9 moet worden betrokken, alsmede de gevolgen van de recessie. In juni 2009 besluit de raadscommissie A9 vervolgens tot het laten uitvoeren van een beknopte *second opinion*.

Omdat onduidelijk blijft wat er met de resultaten van de dynamische risicoanalyse, de *second opinion* en de notitie over de financiële consequenties van stopzetting is gedaan, kan niet worden vastgesteld of aan de norm is voldaan.

Conclusies en Aanbevelingen

Conclusies

De rekenkamercommissie komt op basis van de onderzoeksbevindingen tot de volgende conclusies.

Ten aanzien van de **doelmatigheid** concludeert de rekenkamercommissie:

- Opeenvolgende besluiten stonden in logisch verband tot elkaar;
- De opbrengst uit de grondexploitatie, waarmee de bijdrage van Amstelveen aan een tunnel moesten worden bekostigd, werd aanvankelijk veel te rooskleurig ingeschat;
- De kosten voor de projectorganisatie (€ 7,1 miljoen) zijn binnen het budget dat door de Raad beschikbaar is gesteld, gebleven;
- De gemeente heeft de eigen verantwoordelijkheid voor de uitbestede werkzaamheden onvoldoende geborgd en had onvoldoende zicht op omvang en onderverdeling van de kosten van de projectorganisatie;
- Uit het onderzoek blijkt niet of de inhuur voor de projectorganisatie altijd via het gemeentelijke aanbestedingsteam liepen. Hieraan kleefte het risico dat de gemeente onvoldoende invloed had op taken, kwaliteit en kosten van de ingehuurde externen.

Ten aanzien van de **doeltreffendheid** concludeert de rekenkamercommissie:

- Het te realiseren doel (handhaven bestaande situatie, aanleg tunnel of verdiepte aanleg) is steeds voor de Raad inzichtelijk gemaakt;
- Amstelveen had zich te voegen naar het Tracébesluit van het Rijk. Handhaven van de bestaande situatie was dus geen optie;
- Bij het project waren vele partijen (zowel gemeentelijke als daarbuiten op lokaal, regionaal en landelijk niveau) met even zo vele belangen betrokken;
- Gegeven de wens van de gemeente de leefbaarheid en de luchtkwaliteit te verbeteren, is het streven van de gemeente naar een tunnel of verdiepte aanleg verklaarbaar. Dat daarvoor door Amstelveen een bijdrage moet worden betaald, ligt voor de hand. Het Rijk is namelijk niet verplicht de kosten van bovenwettelijke maatregelen te dragen;
- Financiële risico's werden wel benoemd, maar tot het aanbreken van de financiële crisis als laag ingeschat en uit de scenario's om de opbrengsten uit de grondexploitatie te kunnen realiseren, werd geen eenduidige keus gemaakt.

Ten aanzien van de invulling die de Raad heeft gegeven aan zijn **kaderstellende en controlerende rol** concludeert de rekenkamercommissie:

- Ondanks de complexiteit van het project is de Raad altijd juist, volledig en tijdig geïnformeerd;
- De inzichtelijkheid van de aan de Raad gestuurde informatie had beter gekund. Met name de kosten van de projectorganisatie, de aansturing en interne beheersing daarvan en de (taak)verdeling tussen interne en externe leden van de projectorganisatie bleken pas na nadere bestudering en analyse uit de stukken;
- Gegeven de complexiteit van het project en de keus voor invulling van en taakverdeling binnen de projectorganisatie, werd Amstelveen erg afhankelijk van externe adviseurs;

- Of de raadscommissie A9 daadwerkelijk heeft bijgedragen aan het voorbereiden van besluitvorming in de Raad, is uit het onderzoek niet duidelijk geworden. Wel is gebleken dat deze raadscommissie na november 2009 niet meer bij elkaar is geweest, maar formeel ook niet is opgeheven;
- De rekenkamer heeft niet kunnen vaststellen of de Raad steeds daadwerkelijk heeft bijgestuurd op basis van beschikbare informatie. Zo is onduidelijk wat er met de resultaten van dynamische risicoanalyse en de *second opinion* (waartoe in opdracht van de raadscommissie A9 in juni 2009 opdracht werd gegeven) is gebeurd.

Aanbevelingen

De rekenkamercommissie komt op basis van bovenstaande conclusies tot de volgende aanbevelingen:

1. Koester enthousiasme, maar blijf realistisch bij het inschatten van resultaten.
2. Schenk continu aandacht aan risicomanagement, benoem en concretiseer risico's en stuur zo nodig bij.
3. Houd vast aan goed opdrachtgeverschap; waarborg te allen tijde de grip op een projectorganisatie waarvan externen deel uitmaken.
4. Monitor in voorkomende gevallen de betrokkenheid van externe adviseurs nauwlettend, in ieder geval de duur en kosten van hun inzet, de door hen te leveren resultaten en het aan hen verleende mandaat.
5. Versterk de rol van interne controle, zodat de interne beheersing versterkt wordt;
6. Geef als Raad bij de start van grote en/of complexe projecten aan welke informatie nodig is voor kaderstelling en controle. Denk daarbij na over aspecten waarop zo nodig bijgestuurd zal worden en spits verzoeken van informatie daarop toe;
7. Zorg voor informatie aan de Raad die zonder nadere bestudering en analyse inzichtelijk is;
8. Schep duidelijkheid over status, huidige en toekomstige doel en taken van de raadscommissie A9.

Bijlage 1: Tijdlijn

Datum	Onderwerp	Inhoud
2005 jan	Startnotitie (RWS) (Het project wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere valt onder de Tracéwetprocedure)	In de Startnotitie zijn alle achtergronden en uitgangspunten voor de planstudie uiteengezet. Ook zijn mogelijke oplossingen voor het verkeersprobleem in kaart gebracht en is bekendgemaakt welke milieueffecten onderzocht worden in de milieueffectrapportage. Op de Startnotitie heeft inspraak plaatsgevonden.
2005 dec	Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, Start Trajectnota / MER eerste fase	In het plan wordt aangestuurd op een bovengrondse verbreding van de A9 Amstelveen. Amstelveen zal volgens planning pas in de tweede fase van de Planstudie betrokken worden, nadat de hoofdkeuzes zijn bepaald.
2005 19 sep	Visie Rijksweg A9 opgesteld door gemeente Amstelveen	De notitie geeft een integrale visie op toekomstige ontwikkelingen rond de A9. De gemeente wil pro-actiever bij planvorming worden betrokken, door onder meer de visie uit te dragen bij uiteenlopende inspraak- en overlegmogelijkheden.
21 dec	Raad neemt rapport ter kennisneming aan en stemt in met de 8 punten uit de actielijst.	Opmerking: In de notitie wordt de studie van Witteveen & Bos toegejuicht. Het kan om een ondertunneld traject gaan, maar het kan ook een verdiepte aanleg met overkapping inhouden.
2006 jan	Trajectnota / MER eerste fase (RWS) Alternatieven- en Variantennota	Het kabinet wijst mede op basis van de inspraakreacties op de Startnotitie 3 alternatieven aan om de problemen rond Schiphol - Amsterdam - Almere op te lossen: het Verbindingsalternatief: een nieuwe weg tussen de A9 en de A6. Langs het Naardermeer wordt de weg ondertunneld, bovengrondse verbreding A9 het Stroomlijnalternatief: uitbreiding (verbreding) van de bestaande hoofdwegen op de A6, de A1, de A10-Oost en bovengrondse verbreding A9 het Locatiespecifieke alternatief: aanpak van de knelpunten op de A6, de A1 en de A10-oost. De A9 blijft onveranderd Het kabinet geeft aan op korte termijn een besluit te willen nemen.
2006 7 jul	Val kabinet Balkenende II	Balkenende III beëdigd als minderheidskabinet. Vervroegde verkiezingen uitgeschreven (22 november 2006)
2006 12 jul	Raad bespreekt opwaardering N201 (één van de punten uit de actielijst Visie Rijksweg A9)	Amstelveen neemt weer volwaardig deel aan de stuurgroep N201 en is bereid substantieel bij te dragen aan de opwaardering van de N201 (conform de Visie Rijksweg A9) tot regionale stroomweg of rijksweg tussen A4 en A2. Besluiten: I. dat Amstelveen wederom volwaardig deelneemt aan de stuurgroep N201+ van de provincie Noord-Holland; II. uit de exploitatie, de geprognosticeerde netto opbrengst van € 12,2 miljoen, corresponderend met circa 400.000 m ² uitgeefbaar terrein van het bedrijventerrein Amstelveen-Zuid, als eenmalige bijdrage af te dragen aan de provincie Noord-Holland voor de omlegging van de provinciale weg N201; III. de door de provincie Noord-Holland opgegeven extra gemeentelijke bijdrage van € 2.600.000,00 voor het aquaduct onder de Amstel toe te zeggen en dit te financieren uit de algemene reserve. Voorwaarde hierbij is dat de meerkosten van het aquaduct op een redelijke wijze verdeeld worden onder de betrokken partijen zoals beschreven in de provinciale brief van gedeputeerde Mooij (d.d. 16 februari 2006, kenmerk: 06/6556). Expliciet wordt hierbij opgemerkt, dat het wegprofiel in het aquaduct

Datum	Onderwerp	Inhoud
		met 2x2 rijstroken uitgevoerd dient te worden. Amstelveen is bereid om haar deel van de daarbij behorende meerkosten voor haar rekening te nemen; IV. dat de Raad bereid is om een zeer substantiële financiële bijdrage te leveren aan de opwaardering van de N201, als onderdeel van het realiseren van het totale samenhangend pakket van maatregelen conform de Visie rijksweg A9, als hiervoor voldoende draagvlak bestaat bij de betrokken partijen. Het gaat hierbij om een opwaardering van de N201 tot regionale stroomweg/rijksweg tussen de rijkswegen A4 en A2; V. de mogelijkheid te onderzoeken voor het instellen van een “duurzaam gemeentelijk mobiliteitsfonds”. Doel van dit fonds is om bij vastgoedontwikkeling een financiële bijdrage voor (bovenwijkse) infrastructurele voorzieningen te kunnen vragen.
2006 13 okt	Het kabinet besluit het Verbindingsalternatief af te laten vallen.	Uit de brief van de Minister van VenW aan de voorzitter van de Tweede Kamer: “Het kabinet kiest in het kader van de planstudie voor uitbreiding van de capaciteit van het bestaande netwerk in de corridor Schiphol – Amsterdam - Almere. Een nieuwe verbinding tussen de A6 en de A9 (Verbindingsalternatief) valt hiermee af. Dit alternatief heeft te weinig maatschappelijk en politiek draagvlak.”
2006 22 nov	Verkiezingen Tweede Kamer	
2007 jan	Studie Movares	Movares rondt in januari 2007 het onderzoek af naar de mogelijkheden van ondertunneling van de A9. Dit rapport wordt op 24 januari 2007 gepresenteerd in de Raadscommissie ABN. Het College concludeert op basis van dit onderzoek dat een gegraven tunnel goed haalbaar is binnen de Planstudie SAA.
2007 jan	Onderhandelingen met het Rijk vorderen	Ondertunneling A9 wordt als optie meegenomen door RWS. Amstelveen betrokken bij de eerste fase van de Planstudie.
2007 26 jan	Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere Trajectnotitie A9 Amstelveen (Grontmij in opdracht van RWS)	Het Stroomlijnalternatief voldoet het beste aan de verschillende criteria. Binnen het Stroomlijnalternatief zijn er voor de A9 ter hoogte van Amstelveen drie inpassingsvarianten beschouwd, waaronder de tunnelvariant, die verder in drie subvarianten is uitgewerkt. Het Kabinet tilt de besluitvorming Planstudie over de formatie heen.
2007 22 feb	Nieuw kabinet	Kabinet Balkenende IV beëdigd.
2007 apr	Bezoek ministers aan Amstelveen	De ministers van V&W en VROM op bezoek in Amstelveen om persoonlijk kennis te nemen van de situatie rond de A9.
2007 jun	Planstudie SAA	Planstudie wordt onderdeel van Urgentieprogramma Randstad.
2007	Trajectnota / MER tweede fase (RWS)	In de tweede fase van de Trajectnota/MER (mei 2007) worden het Stroomlijnalternatief en het Locatiespecifieke alternatief onderzocht op de gevolgen voor onder meer milieu, economie, veiligheid en ruimtelijke ordening. Naast deze alternatieven wordt ook het Meest Milieuvriendelijke alternatief (MMA) onderzocht. Bij dit alternatief wordt gekeken hoe het probleem opgelost kan worden met de minste milieubelasting. Na intensief overleg met regionale bestuurders spreekt het kabinet in oktober 2007 zijn voorkeur uit voor het Stroomlijnalternatief.

Datum	Onderwerp	Inhoud
2007 12 okt	Het kabinet kiest voor het Stroomlijnalternatief	Deze keus is vastgelegd in een brief aan de Tweede Kamer van 12 oktober 2007. ²²
2007 29 okt	Overeenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere	De overeenkomst wordt getekend (onder voorbehoud van bestuurlijke goedkeuring – d.w.z. door de raad). 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, 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 overeenkomst bedragen € 3.362 miljoen (incl. BTW, prijspeil 2006). De kosten worden gedekt door de volgende bijdragen van Partijen:
1 nov	Raad besluit conform voorstel.	• 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.
2008 jan	Concept Plan van Aanpak Planvorming Gebiedsontwikkeling A9	Financiering plan van aanpak p. 27: “Voor de uitvoering van het plan van aanpak is naar schatting € 1.800.000 benodigd. Dit is inclusief de kosten voor communicatie, benodigde onderzoeken en inhuurkosten van externe ondersteuning. Bij het ontwerp van het gebiedsontwikkelingsplan wordt voorzien dat de begeleiding dooreen toonaangevende stedenbouwkundige wenselijk is. Over deze begeleiding zal in de komende maanden meer duidelijkheid komen als ook de mogelijke samenwerkingsvormen met derden worden bestudeerd.” Voor deze € 1,8 miljoen wordt een bestemmingsreserve gevraagd.
2008 6 feb	Raad	Raad stemt in met het Plan van Aanpak gebiedsontwikkeling A9 en vorming van een bestemmingsreserve voor de ontwikkeling van het gebiedsontwikkelingsplan A9 ter grootte van € 1.800.000,00 ten laste van de algemene reserve. Daarnaast stelt de Raad voor de eerste fase (scenario-ontwikkeling, tot zomer 2008) een werkkrediet vast van € 300.000. Tenslotte wordt (bij amendement) een Raadscommissie “Gebiedsontwikkeling A9” ingesteld en daartoe wordt de Verordening op de Raadscommissies aangepast. De raadscommissie krijgt een werkbudget van € 50.000,00 ten laste van de Algemene Reserve. In het raadsvoorstel (van 11 januari) staat over de financiering nog het volgende: “Gezien de lange looptijd van het project en de onzekerheden die hiermee gepaard gaan wordt voorgesteld om te werken met een bestemmingsreserve voor de gehele planontwikkeling (tot zomer 2009) en werkkredieten per fase. Voor het totale project wordt aan uw Raad een bestemmingsreserve van € 1.800.000,00 gevraagd. Per fase zal aan uw Raad de beschikking over een werkkrediet worden gevraagd. Het eerste werkkrediet voor de fase scenario-ontwikkeling (tot zomer 2008) bedraagt € 300.000,00. Deze kosten kunnen in de toekomst in een grondexploitatie worden ondergebracht.”
2008 23 apr	Raadscommissie A9	Eerste vergadering van de raadscommissie A9. Discussie over werkwijze en activiteiten van de commissie, communicatieplan gebiedsontwikkeling A9 en de stadsdialoog.
2008 16 mei	Inspraak Trajectnota / MER en standpunt (RWS)	Vanaf 16 mei 2008 is de Trajectnota/MER 6 weken ter visie gelegd en was inspraak mogelijk. Het kabinet kiest na overleg met gemeenten en provincie in oktober 2008 voor het Stroomlijnalternatief. De informatie uit de

²² Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 089, nr. 6.

Datum	Onderwerp	Inhoud
		Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de diverse adviezen zijn in dit standpunt meegenomen.
2008 17 jun	Raadscommissie A9	Er is geen verslag van deze vergadering.
2008 19 sep	Raadscommissie A9 excursie	De Raadscommissie A9 is door de wethouder uitgenodigd om een bezoek te brengen aan de tunnel voor de A2 in Utrecht. Doel is om informatie te vergaren en kennis op te doen. Naast de situatie in Utrecht zijn er ook presentaties van twee infrastructurele projecten in Limburg, te weten de tunnel in Roermond en de A2 bij Maastricht.
2008 1 okt	Raadscommissie A9	Presentatie van de uitkomsten van de focusgroepen en discussie over de ingrediënten voor de ontwikkeling van de scenario's.
2008 7 okt	Raad stemt in met samenwerkingsovereenkomst N201	De raad besluit om 1. In te stemmen met de samenwerkingsovereenkomst provincie Noord-Holland - gemeente Amstelveen. 2. In te stemmen met een eenmalige verhoging van de reeds beschikbaar gestelde bijdrage van € 12.200.000,00 (raadsbesluit nummer 60, d.d. 12 juli 2006) met € 5.800.000,00 tot een totaal van € 18.000.000,00 als gemeentelijke bijdrage aan de realisatie van de N201. 3. In te stemmen met een eenmalige verhoging van de reeds beschikbaar gestelde bijdrage van € 7.200.000,00 (raadsbesluitnummer 58, d.d. 4 juli 2007) met € 400.000,00 tot een totaal van € 7.600.000,00 voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruising Zijdelweg/N201. 4. De onder besluitregel 2 en 3 genoemde bedragen als volgt te dekken: a. onttrekking uit de bestemmingsreserve Mobiliteitsproject N201 van € 12.200.000,00; b. onttrekking uit het mobiliteitsfonds van € 5.400.000,00; c. onttrekking van het resterende bedrag uit de algemene reserve van € 8.000.000,00
2008 nov	Advies uitwerking Plan van Aanpak Gebiedsontwikkeling A9 Amstelveen (Boer & Croon)	Bevat projectanalyse, visie, fasering & aanpak en een hoofdstuk over de financiën. Totale kosten projectorganisatie 2008-2010 worden begroot op € 6,5 miljoen.
2008 19 nov	Dynamische risicoanalyse begroting 2009 (interne notitie Amstelveen)	Waaronder A9, N201 en het hoogwaardig OV.
2008 3 dec	Samenwerkingsovereenkomst met provincie Noord-Holland	Op 3 december 2008 heeft de gemeente Amstelveen een samenwerkingsovereenkomst met de provincie Noord-Holland afgesloten. Met het aangaan van deze overeenkomst werkt Amstelveen mee aan de uitvoering van de N201 conform het wegontwerp zoals opgenomen in de Realisatieovereenkomst d.d. 24 november 2004 en de wijzigingsovereenkomsten op deze Realisatieovereenkomst voor zover van toepassing op Amstelveens grondgebied, met dien verstande dat Amstelveen vasthoudt aan haar beleidsmatige uitgangspunten, zoals verwoord in de Visie Rijksweg A9, bij de verdere ontwikkeling van de N201.
2008 9 dec	Raadscommissie A9	Bespreking Plan van Aanpak Gebiedsontwikkeling A9 Amstelveen. De commissie vraagt om het uitvoeren van een <i>second opinion</i> over de <i>businesscase</i> . Het College wordt gevraagd een behandelvoorstel aan de raadscommissie voor te leggen over het traject tot aan de Kadernota (over risicoanalyse, werkplan en

Datum	Onderwerp	Inhoud
		<i>second opinion</i>).
2008 17 dec	Raad	Het debat in de raadscommissie A9 9 december 2008 wordt voortgezet in de raad. Besluit: 1. Op hoofdlijnen in te stemmen met het Advies plan van aanpak gebiedsontwikkeling A9 Amstelveen van Boer & Croon en derhalve het plan van aanpak gebiedsontwikkeling A9 zoals vastgesteld op 6 februari 2008 te herzien (onder andere met betrekking tot bekostiging, fasering, organisatie, en te leveren producten). 2. Een krediet beschikbaar te stellen ten behoeve van de uitvoering van dit plan ad € 5 miljoen ten laste van de algemene reserve. 3. Onvoorziene omstandigheden daargelaten zullen de kosten van dit krediet ten laste van de ten behoeve van deze gebiedsontwikkeling op te stellen grondexploitatie worden gebracht. In zelfde vergadering tevens: Naar aanleiding van de bij de Kadernota 2009 door de Raad aangenomen motie “Op de weg blijven!” heeft het College toegezegd dat er een dynamische risicoanalyse van de ontwikkelingen ter zake van de A9, N201 en het OV aan de Raad wordt overlegd. Deze dynamische risicoanalyse wordt in een interne notitie van 19 november 2008 aan de Raad voorgelegd. Besluit: I. Kennisnemend van de dynamische risicoanalyse begroting 2009 en mede gelet op de algehele financiële situatie voor 2009 van de gemeente, de begroting 2009 niet aan te passen. II. Concluderend dat een meer gefundeerd inzicht noodzakelijk is het College te verzoeken de risicoanalyse nader uit te werken, waarbij expliciet van belang zijn: - de gevolgen van de bij Landsbanki ingelegde deposito's van € 15 miljoen; - de <i>businesscase</i> gebiedsontwikkeling A9; - de gevolgen van de recessie. III. Bij de behandeling van de Kadernota 2010 aan de hand van een geactualiseerde risicoanalyse de Raad een kader (inclusief "zaaglijn") te bieden op grond waarvan keuzen in een integrale afweging, zowel financieel als inhoudelijk worden gemaakt.
2009 1 jan	Projectorganisatie A9	Start eerste fase (kwartier maken). De eerste fase loopt tot 1 juni 2009.
2009 10 mrt	Werkplan Projectorganisatie 'Zone A9 Amstelveen' Gebiedsontwikkeling (gemeente Amstelveen)	Geeft onderbouwing van het projectbudget van € 6,5 miljoen en een operationele uitwerking van het 'Advies uitwerking Plan van Aanpak Gebiedsontwikkeling A9 Amstelveen'. Het plan betreft de periode tot 1 juli 2010. Deze periode is opgedeeld in twee fasen. Het werkplan wordt ter informatie gezonden aan de raadscommissie A9 (vergadering van 24 maart 2009).
2009 24 mrt	Raadscommissie A9	Presentatie door RWS over grondverwerving. Besluit voor het uitvoeren van de <i>second opinion</i> een extern bureau in te schakelen.
2009 28 apr	College	Het College besluit het raadsvoorstel Infrastructurele ruggengraat Zone A9 Amstelveen voor de leggen aan de raad.
2009 19 mei	Raadscommissie A9	Bespreking Infrastructurele ruggengraat Zone A9 Amstelveen, de risicoanalyse en de terugkoppeling over de uitvoering van de <i>second opinion businesscase</i>.
2009 27 mei	Raad	Infrastructurele ruggengraat Zone A9 Amstelveen wordt vastgesteld.

Datum	Onderwerp	Inhoud
		Dit besluit moest genomen worden in verband met het Ontwerp Tracébesluit (OTB) van Rijkswaterstaat dat in september 2009 ter visie wordt gelegd. Het ging hierbij om zaken die betrekking hebben op de ligging van de op- en afritten van de A9, de functie van de stadsstraat, de kruising van de stadsstraat met de Beneluxbaan en de geplande Noord/Zuidlijn en de locatie van de tunnelmonden. Van belang was dat de keuzes die RWS vastlegt in het OTB de mogelijkheden voor de gebiedsontwikkeling niet / zo min mogelijk frustreren en daarnaast geen vertraging van het OTB veroorzaken.
2009 1 jun	Projectorganisatie A9	Einde eerste fase, start tweede fase (voorbereiding / ontwerpfase). De tweede fase loopt tot 1 januari 2011. In eerste instantie was dit tot 1 juli 2010, maar de Raad besluit in september 2009 tot verlenging van de "contractperiode". De verlenging is budgettair neutraal.
2009 2 juni	Kadernota 2010 (met bijlage 5, "Maximale verdien capaciteit")	Voorgesteld wordt een bestemmingsreserve van € 30 miljoen euro te vormen ten laste van de algemene reserve. Bijlage 5, Notitie A9 (maximale verdien capaciteit). "In de theoretische maximale variant zou bovenop de bijdrage van € 100 miljoen aan V&W en alle projectkosten nog circa € 63 miljoen "winst" – of zo men wil speelruimte – over kunnen blijven." "De eindconclusie van deze bevindingen is dat op grond van de maximale verdien capaciteit een gebiedsontwikkeling die per saldo € 100 miljoen oplevert mogelijk is, maar gelet op de grote mate van marktonzekerheid zeker geen vanzelfsprekendheid is."
2009 23 juni	Raadscommissie A9	Bespreking 'Maximale verdien capaciteit zone A9'. In het debat wordt gediscussieerd over het al dan niet stopzetten van het project A9 en de gevolgen daarvan. Vastgesteld wordt dat het stuk bij de behandeling van de Kadernota in de raadsvergadering aan de orde komt.
2009 1 juli	Raad	De Raad neemt bij de behandeling van de Kadernota kennis van het stuk 'Maximale verdien capaciteit zone A9'. Bij de bespreking van dit punt wordt de motie 'Beheersen risico A9' aangenomen waarin het College wordt verzocht: I. in overleg te treden met Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland om hen ertoe te bewegen actief, juridisch en/of financieel te participeren in het project A9; II. de juridische mogelijkheden te verkennen om aanspraak te maken op de hardheidsclausule in de raamovereenkomst en deze, indien mogelijk, te benutten; III. in overleg met het Rijk te treden om het financiële risico van het A9-project voor Amstelveen substantieel te verminderen, bijvoorbeeld door: a. een zo laat mogelijke betaling van de Amstelveens bijdrage te bepleiten; b. een substantiële, nominale verlaging van de bijdrage uit gebiedsontwikkeling te bepleiten, dan wel deze bijdrage afhankelijk te maken van het daadwerkelijk bereikte resultaat; c. bijdragen te bepleiten vanwege de leefbaarheidscomponent van het project A9 uit regelingen voor stedelijke vernieuwing, omgevingskwaliteit en milieubescherming; IV de Raad uiterlijk bij de behandeling van de begroting 2010 te informeren over de resultaten van gepleegde inspanningen.
2009 juli	Gebiedsontwikkeling A9 Zone Amstelveen <i>4 scenario's inspiratie voor toekomstige visie</i>	Rapport van Urhahn Urban Design en de Architecten Cie. Beschrijving van 4 mogelijke scenario's ter inspiratie voor toekomstige visie.

Datum	Onderwerp	Inhoud
2009 18 aug	Businesscase scenariostudie en uitgangspunten gebiedsvisie zone A9	Rapport opgesteld door de Projectorganisatie A9. De berekeningen in dit rapport geven aan dat de uitgangspunten voor de gebiedsvisie voldoende opbrengsten kunnen genereren, maar dat het zeker geen vanzelfsprekendheid is dat het bedrag van € 100 miljoen plus indexatie en alle overige kosten kan worden betaald. De eerder genoemde keuzes in de A9 zone die het verschil maken tussen minimum en maximum lijken van doorslaggevend belang voor de dekking van de € 100 miljoen plus indexatie. Hierbij dient in de gaten gehouden te worden dat het gebied voldoende aantrekkelijk blijft om de gehanteerde prijzen te rechtvaardigen. Een belangrijk deel van het risico komt echter ook van niet-beïnvloedbare factoren, in het bijzonder risico's in relatie tot de vastgoedmarkt. Het inbouwen van flexibiliteit in het plan en het houden van enige financiële ruimte verkleint de risico's en vergroot de kans dat de € 100 miljoen plus indexatie uiteindelijk gedekt kan worden uit de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling. Vanuit financieel perspectief is het dientengevolge verstandig om enige financiële ruimte te houden in het plan om tegenvallers in de toekomst op te kunnen vangen.
2009 18 aug	Uitgangspunten gebiedsvisie zone A9 <i>Hoofdkeuzes voor de gebiedsontwikkeling in de zone A9 op basis van de scenariostudie.</i>	Rapport opgesteld door de Projectorganisatie A9. Conclusie is dat er volop kansen zijn de zone A9 ten minste budgettair neutraal te ontwikkelen binnen de randvoorwaarden.
2009 25 aug	College	Besluit - notitie "Toezeggingen Raadscommissie voor A9, Consequenties stopzetten ondertunneling" ter informatie aan te bieden aan de Raadscommissie A9; - "Bestuurlijke planning zone A9, versie 7 augustus" ter bespreking aan te bieden aan de Raadscommissie A9; - raadsvoorstel voorlopige vaststelling uitgangspunten gebiedsvisie zone A9 na aanpassing ter vaststelling voor te leggen aan de raad.
2009 8 sep	Raadscommissie A9	Bespreking van 'Voorlopige vaststelling uitgangspunten Gebiedsvisie Zone A9'. In de discussie worden de resultaten van de <i>second opinion</i> (over de <i>businesscase</i>) meegenomen.
2009 16 sep	Raad	De voorlopige vaststelling van de uitgangspunten Gebiedsvisie Zone A9 is aan de orde. Het voorstel behelst het vaststellen van kaders ("uitgangspunten") ten behoeve van het opstellen van de concept gebiedsvisie zone A9 voorjaar 2010. Het stellen van kaders is nodig om gericht onderzoek te kunnen verrichten om te komen tot een concept gebiedsvisie.
2009 3 nov	Raadscommissie A9	Bespreking terugmelding motie 'Beheersen risico A9' (zie Raad 1 juli 2009). De conclusie van het College is dat er op het ogenblik nog geen reservering moet worden gedaan in de begroting ten behoeve van het A9-project.
2009 8 dec	Raadscommissie A9	Voor de vergadering van de raadscommissie worden diverse stukken geagendeerd, waaronder de voortgangsrapportage mei – oktober 2009. De vergadering wordt echter afgelast.
2010 26 jan	Raadscommissie A9	Deze vergadering is niet doorgegaan.
2010 24 mrt	Ontwerp Tracébesluit (RWS)	Het OTB lag gedurende 6 weken ter inzage. Mede op basis van de inspraakreacties is het Tracébesluit (TB) vastgesteld.
2010	Gemeenteraadsverkiezingen	

Datum	Onderwerp	Inhoud
3 mrt		
2010 20 apr	Informatiesessie over de A9	Volgens brief van 7 mei 2010 van het College is in deze sessie veel nieuwe informatie verschaft die aanleiding kan vormen voor nader overleg met de partners in de overeenkomst.
2010 27 apr	Zienswijze College op OTB	Rijkswaterstaat heeft onlangs een aantal versoberingen voorgesteld. Eén daarvan is het mogelijk schrappen van de vluchtstroken in de op- en afrit. Dit is niet opgenomen in het OTB. Het schrappen van deze vluchtstroken is voor het College onacceptabel, omdat de Zuidtangent deze dan niet meer kan benutten tijdens de spits. Het College vraagt Rijkswaterstaat om meer duidelijkheid over de inpassing van de weg en tunnel in Amstelveen en de aansluiting op de lokale wegen. Daarnaast vraagt het College in haar zienswijze op het OTB tevens meer aandacht voor de luchtkwaliteit, geluidhinder en tunnelveiligheid. Het OTB ligt tot en met 6 mei ter inzage. Vervolgens bereidt Rijkswaterstaat het Tracébesluit voor. Naar verwachting kan in 2011 de uitvoering van de verbreding van de A1, A6, A10-oost en de A9 van start gaan.
2010 7 mei	Brief van College aan raad	Uit de brief: “In de eerste vergadering van het College in nieuwe samenstelling is ons een bestuurlijke planning voorgelegd voor de Zone A9. Conclusie daarvan is, dat de concept-gebiedsvisie niet meer voor de zomer vrijgegeven wordt voor participatie maar in oktober 2010 en dat de vaststelling van het ontwikkelplan 2 a 3 maanden later plaatsvindt. Hierover informeren wij U bij deze op grond van de actieve informatieplicht : het stuk is ter informatie bij deze brief gevoegd. Dit uitstel geeft u en ons de gelegenheid, om ons verder te beraden op dit dossier. In de informatiesessie over de A9 van 20 april is veel nieuwe informatie verschaft, die wij op waarde willen schatten en die aanleiding kan vormen voor nader overleg met de partners in de overeenkomst. Dat geldt voor de OTB, de positie van de provincie en de voornemens van het Rijk. Daarnaast is het wenselijk dat wij ons beraden op de gevolgen die dit uitstel heeft voor de projectorganisatie en de kosten die aan het uitstel verbonden zijn. Uiteraard zullen wij u via de raadsinfo en de aangewezen raadscommissie zo snel mogelijk informeren als er nieuwe ontwikkelingen zijn.”
2010 25 mei	Informeel Raadscommissie A9²³	Presentatie van de concept gebiedsvisie
2010 9 jun	Verkiezingen TK	Na val kabinet Balkenende IV.
2010 22 jun	Brief van College aan Raad “Stand van Zaken Zone A9”	Bestuurlijke brief over stand van zaken Zone A9. Gewezen wordt op de verslechterde marktsituatie. Hierdoor zullen keuzes gemaakt moeten worden in de ambities van Amstelveen. De keuzes zijn gericht op het “zo veel als mogelijk” behouden van het kwalitatief hoogwaardig leefbare, veilige en sociale karakter van de stad.
2010 29 jun	Bericht op Amstelveenweb	“Als het aan de gemeente Amstelveen ligt, gaat Rijkswaterstaat door met de ondertunneling van de A9. Het College van burgemeester en wethouders maakt zich wel zorgen over de € 100 miljoen, die zij zelf moet bijdragen. De gemeente wil het bedrag terugverdienen met gebiedsontwikkeling in de Zone A9. In de huidige economische situatie is dit een zware opgave. Het College overlegt met het Rijk over het betalingsritme. Daarnaast spreekt het College met de provincie over een bijdrage zoals eerder is toegezegd. Dit blijkt uit een brief van het

²³ Deze informatie werd in de ambtelijke reactie aangereikt. De rekenkamercommissie heeft hier geen stukken van ingezien.

Datum	Onderwerp	Inhoud
		College aan de gemeenteraad. Het nieuwe College heeft de afgelopen weken de feiten rondom de ondertunneling van de A9 en de daarbij horende gebiedsontwikkeling op een rij gezet. Hierbij zijn uiteenlopende aandachtspunten naar voren gekomen.”
2010 21 sep	Brief van College aan Raad “Eerste conclusies inzake weerstandvermogen / investeringsruimte in Amstelveen bij de voorbereiding begroting”	Op basis van de meest recente inzichten moet rekening gehouden worden met een te dekken tekort van € 20 à 25 miljoen op de <i>businesscase</i> . Het College wil afspraken met het Rijk openbreken. “Ons College vindt de tunnel belangrijk, vooral voor de leefbaarheid van onze stad, maar een bijdrage van € 100 miljoen is veel meer dan onder de huidige omstandigheden van ons gevraagd kan en mag worden. Wij zullen het gesprek hierover met het Rijk op korte termijn openen.”
2010 19 okt	Raadscommissie RWN	Presentatie Stand van zaken A9 (geagendeerd op verzoek van een aantal raadsleden).
2010 10 nov	Raad (begroting)	Aanvaarding van de motie “pas op de plaats”. Hiermee spreekt de raad als zijn mening uit “dat de gemeente terughoudend is met het inzetten van gemeentegeld bij risicovolle projecten waarin zij zelf niet het initiatief en de zeggenschap heeft. Verzoekt het college de onderhandelingen over de A9 te heropenen om zodoende de financiële risico’s te beperken” .
2011 6 jan	Brief van College aan Raad “Stand van zaken Zone A9” (bestuurlijke brief)	In de brief informeert het College over de laatste stand van zaken, voortgang en vervolg. De bestuurlijke brief is met het verantwoordingsdocument (van 14 december) ter informatie naar de raadscommissie RWN (van 25 januari 2011) verzonden. In de brief wordt verwezen naar momenten dat de Raad eerder in 2010 op de hoogte is gesteld: 22 juni 2010, ‘Stand van zaken Zone A9’ 21 september 2010, ‘Eerste conclusies inzake weerstandvermogen / investeringsruimte in Amstelveen bij de voorbereiding van de begroting ‘ (er moet worden rekening gehouden met een tekort van € 20 à € 25 miljoen). Uit de brief: 1. <i>Ontwikkeling en voortgang</i> a. Het TB (Tracébesluit) zal naar verwachting in december 2010 worden vastgesteld. b. Nog geen overeenstemming over financiën met het rijk c. Nog geen gebiedsvisie en ontwikkelplan d-f gaan over openbaar vervoer (HOV, vertramming zuid tangent, Amstelveenlijn g. Communicatie en participatie (in najaar van 2010 gepland vervolg op de in 2008 gehouden stadsdialoog gaat niet door omdat er nog geen concept gebiedsvisie is) h. Projectorganisatie Zone A9 Vanwege de vertraagde besluitvorming heeft de projectorganisatie niet alle producten af kunnen ronden die waren gepland (dat waren de gebiedsvisie, de risicoanalyse en het ontwikkelplan (w.o. pva markbenadering). Vanwege ontbreken overeenstemming met het rijk over de financiën ook geen samenwerkingsovereenkomst gesloten. Aan het eind van 2010 zullen de volgende producten gereed zijn: - Scenario concept gebiedsvisie - <i>Businesscase</i> - Ontwerpverkenning HOV station + raming - Concept samenwerkingsovereenkomst RWS - Brief RWS met nader uit te werken punt uit het Tracébesluit In 2009 heeft de Raad een budget van € 6,5 miljoen beschikbaar gesteld voor de projectorganisatie. Aanvankelijk werd beoogd per 30 juni 2010 een gebiedsvisie aan de Raad ter besluitvorming voor te leggen. In september 2009 besloot de Raad tot nadere onderzoeken waarbij de

Datum	Onderwerp	Inhoud
		contractperiode werd verlengd tot 1 januari 2011. Door efficiënt om te gaan met de budgetten voor externe ondersteuning is het mogelijk gemaakt de verlengde contractperiode binnen het gevoteerde krediet uit te voeren. <i>2. Vervolg</i> Het College kiest ervoor om werkzaamheden gericht op afronding van de concept gebiedsvisie voorlopig op te schorten. Er moet eerst zicht zijn op overeenstemming met het rijk over de financiële aspecten. Begin 2011 zal terughoudendheid worden betracht bij de inzet vanuit de gemeente en alleen noodzakelijke werkzaamheden zullen worden verricht. De projectorganisatie Zone A9 wordt vanaf 1 januari 2011 in sterk afgeslankte vorm voortgezet. De kosten voor het eerste kwartaal zullen worden gedekt uit het resterende oorspronkelijke krediet en een beperkte bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam.
	Verantwoording Projectorganisatie Zone A9 (verantwoordingsdocument, bijlage bij bestuurlijke brief)	<i>Financiën</i> Naar verwachting zal per 31 december (2010) nog een bedrag van € 0,360 miljoen uit het oorspronkelijke krediet resteren. <i>Organisatie</i> Na vaststelling door de Raad van het 'Advies uitwerking Plan van Aanpak Gebiedsontwikkeling A9 Amstelveen' is begin 2009 de projectorganisatie geïnstalleerd. De opdracht besloeg in eerste instantie de periode van 1 januari 2009 tot 30 juni 2010, maar is tot eind 2010 verlengd. De projectorganisatie is vanaf juni 2010 in een kleinere samenstelling verder gegaan. <i>Risicomanagement</i> De projectorganisatie heeft ten aanzien van het toepassen van risicomanagement bewust gestuurd op het beheersen van risico's. De praktische uitvoering van het anticiperen op het beheersen van risico's is bijgehouden en vastgelegd in het "risicodossier". Voor een nadere uitleg wordt verwezen naar het Werkplan Projectorganisatie 'Zone A9 Amstelveen' d.d. 10 maart 2009 of naar de vorige twee voortgangsrapportages (mei 2009 en oktober 2009).
2011 jan	Projectorganisatie A9	Einde tweede fase. De projectorganisatie wordt in sterk afgeslankte vorm voortgezet.
2011 25 jan	Commissie RWN	De concept bestuurlijke brief van 16 december 2010 met als bijlage het verantwoordingsdocument zijn ter informatie aan de commissie gestuurd.
2011 15 feb	Brief van College aan Raad over Overeenkomst stroomlijnalternatief planstudie SAA	Als gevolg van de economische crisis is de actuele financiële positie van Amstelveen ingrijpend veranderd. Voorstel om in te zetten op onderhandelingen met het Rijk met als doel om de raamovereenkomst uit 2007 open te breken. Onder punt 8 van de brief de inzet voor de onderhandelingen: herijking/leefbaarheid verbeteren/minder bijdragen/Rijk draagt door eigen handelen "substantieel medeverantwoordelijk" voor verslechteren van de <i>businesscase</i>.
2011 17 feb	Brief College aan Minister	College geeft aan dat een bijdrage van € 100 miljoen veel meer is dan onder de huidige omstandigheden van Amstelveen gevraagd mag worden en wil hierover in gesprek.
2011 22 feb	Projectorganisatie A9	Abrupt einde van de projectorganisatie door vertrek van de projectdirecteur, die daarbij alle betrokken externen terugtrok.
2011 28 feb	Extra Raad	Extra Raad op verzoek van een aantal raadsleden. Het enige agendapunt is de brief van het College van 15 februari 2011.

Datum	Onderwerp	Inhoud
		Er is ontevredenheid over de handelwijze van het College. Het betreft een opdracht van de Raad die onvoldoende is uitgevoerd (heronderhandelingen openen), betrokkenheid van de Raad bij recente ontwikkelingen en de omgang met de contractpartners in de nieuwe koers. Een motie van afkeuring hieromtrent wordt evenwel verworpen. De Raad aanvaardt unaniem de motie dat • het niet wenselijk is door te gaan op de ingeslagen wijze aangaande een mogelijke ondertunneling van de snelweg A9; • gezien de ontwikkelingen het niet opportuun is te blijven participeren in een overeenkomst zoals deze thans geldt en de financiële verplichtingen niet van de gemeente Amstelveen verlangd kunnen worden; • het College van B&W daarbij te steunen met de in de genoemde brief ingeslagen koers; • een verbreding van de A9 bovengronds onwenselijk is zonder tunnel.
2011 21 mrt	Brief minister aan TK	“De gemeente Amstelveen heeft mij aangegeven dat zij de afspraken uit de Overeenkomst niet kan nakomen. De aangedragen argumenten hebben mij niet voldoende kunnen overtuigen. Vanzelfsprekend ben ik bereid tot een gesprek, samen met de andere partijen uit de Overeenkomst.”
2011 21 mrt	Brief minister aan de gemeente Amstelveen	De Minister spreekt haar bereidheid uit tot overleg als antwoord op de brief van 17 februari 2011.
2011 21 mrt	Tracébesluit Weguitbreiding SAA	De minister heeft op 21 maart 2011 het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere ondertekend. Het TB ligt van 30 maart tot en met 11 mei 2011 ter visie. In die periode konden belanghebbenden in beroep tegen dit besluit bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Voorwaarde voor het indienen van een beroep was wel dat zij een zienswijze hadden ingediend op het ontwerp-tracébesluit (OTB). Belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kon worden verweten dat zij geen zienswijze op het OTB hadden ingediend, bijvoorbeeld omdat zij zich bezwaard voelden vanwege de wijzigingen ten opzichte van het OTB, konden ook beroep indienen.
2011 13 dec	Brief College aan Raad	Informatie over de voortgang van de gesprekken en de <i>second opinion</i> van Grontmij.
2011 20 dec	Businesscase gebiedsontwikkeling Zone A9 Amstelveen <i>Second Opinion</i> rapport van Grontmij	De <i>second opinion</i> komt uit op een saldo van € -1,9 miljoen. Dit betekent dat er geen ruimte is voor een bijdrage aan het rijk.
2012 jan	Raad van State verklaart het Tracébesluit onherroepelijk	
2012 13 feb	Businesscase Zone A9 <i>Verschillenanalyse 2007-2011</i> rapport van Grontmij	De <i>businesscase</i> geeft aan dat er geen financiële ruimte beschikbaar komt voor een bijdrage aan de realisatie van de tunnel.
2012 28 feb	Brief College aan Minister	College verzoekt op grond van het rapport van Grontmij het overleg te openen.
2012 13 mrt	Commissie RWN	Bespreking van de <i>second opinion</i> van Grontmij.
2012	Brief van 5 raadsfracties aan	“Wij hopen met deze brief vanuit ons standpunt ‘geen verbreding zonder

Datum	Onderwerp	Inhoud
11 mei	voorzitter TK	tunnel' u nieuw perspectief te hebben geboden bij de komende formatie."
2012 12 jun	Kadernota 2013	Pag. 5: Mobiliteit is een voorwaarde voor welvaart. In de komende periode wordt het heel spannend rond de toekomst van de A9 en de vernieuwde Amstelveenlijn. Er zal nog heel wat water door de Amstel vloeien voor het verkeer er daadwerkelijk rijdt, maar de beslissingen voor de verre toekomst worden in 2012 genomen. Pag. 23 gaat over de bestemmingsreserve A9 van € 10 miljoen.
2012 25 jun	Brief Minister aan Tweede Kamer	De Minister wijst het verzoek van vijf raadsfracties af om de A9 wegverbreding te schrappen. Zij geeft aan dat gesprekken plaats vinden met de ondertekenaars van de Stroomlijnovereenkomst over een alternatieve oplossing op basis van een nog te bepalen bijdrage van Amstelveen. ²⁴
2012 5 jul	Brief College aan Raad	"De afgelopen maanden hebben we samen met Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) gezocht naar een goed alternatief voor de in het huidige Tracébesluit-SAA opgenomen tunnel in Amstelveen. Bij deze kunnen we u melden, dat dit proces constructief verloopt. Er worden dermate inhoudelijke stappen gezet, dat er bij beide partijen goede hoop is dat na de zomer een uitgewerkt alternatief voor een tunnel ligt. Uiteraard met bijbehorend budget, zodat dit voorgelegd kan worden aan de mede ondertekenaars van de Stroomlijn Overeenkomst SAA en aan u, leden van de gemeenteraad. We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd."
2012 jul-aug	Versobering wegwitbreiding SAA (RWS)	Vanwege de rijksbezuinigingen heeft Rijkswaterstaat gezocht naar mogelijke versoberingen op de wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA). Van 10 juli tot en met 20 augustus 2012 lag het Ontwerp-Tracébesluit Schiphol-Amsterdam- Almere (2012) ter inzage en was het mogelijk om te reageren op de wijzigingen. Dit heeft geen betrekking op de A9 in Amstelveen.
2012 13 aug	Berichten over twijfels CPB wegwitbreiding SAA	CPB pleit voor uitstel van de plannen. RWS nuanceert de twijfels van CPB.
2012 12 sep	Verkiezingen TK	Na val kabinet Rutte I op 23 april 2012.
2012 16 okt	Informatiebijeenkomst raadsleden / woordvoerders A9	Presentatie plan voor verdiepte ligging.
2011 6 nov	Brief College aan Raad	Informatie over de voortgang onderhandelingen met het Rijk.
2013 8 jan	Brief College aan Minister	Verzoek aan de minister het inmiddels uitgewerkte alternatief goed te keuren, voorafgaand aan het informeren van overige contractpartijen.
2013 19 feb	Brief College aan Raad	Het College concludeert dat vasthouden aan de Raamovereenkomst "desastreus" gevolgen zou hebben voor de gemeentelijk financiële huishouding en daarmee voor het Amstelveense voorzieningenniveau. Bijlage bij de brief is notitie "Financiële consequenties Raamovereenkomst A9 in hedendaags perspectief". De notitie is mede gebaseerd op de <i>second opinion</i> van Grontmij over de verdien capaciteit.
2013 21 mrt	Tracébesluit Weguitbreiding SAA (2013)	Ondertekening door de minister. Het Tracébesluit (TB) ligt van 10 april tot en met 21 mei 2013 ter visie. Dit heeft geen betrekking op de A9 in Amstelveen.

²⁴ Deze informatie is in de ambtelijke reactie aangereikt. De rekenkamercommissie heeft het stuk niet ingezien.

Datum	Onderwerp	Inhoud
2013 21 mrt	Accountantsverslag “Samen op de goede weg”	“In de paragraaf weerstandsvormen is toegelicht dat de incidentele weerstandscapaciteit van € 46 miljoen ruim voldoende is om de gekwantificeerde risico's van € 22 miljoen op te vangen. Indien het project A9 doorgang vindt in de huidige vorm, zal dit, op basis van huidige uitgangspunten, een beslag op de algemene reserve leggen in de orde van grootte van € 30 miljoen. Hierdoor zal het weerstandsvormen onder het gewenste niveau dalen.”
2013 23 apr	Brief College aan Raad	Er is overeenstemming bereikt met het Rijk. Bekendmaking volgt nadat alle contractspartijen akkoord zijn gegaan.
2013 7 jun	Kadernota 2014	Geen nieuwe mededelingen of ontwikkelingen op het punt van de A9 omdat de onderhandelingen nog lopen.
2013 25 jun	SOK	Samenwerkingsovereenkomst tussen Staat der Nederlanden en de gemeente Amstelveen inzake wegverbreding A9 door Amstelveen.
2013 27 aug	Concept Communicatieplan	De bewoners van Amstelveen worden ingelicht over het nieuwe contract. “Door kritisch naar onze uitgaven te kijken (we hebben al 10 miljoen gereserveerd, 6 miljoen ontvangen we uit rente dus nog 24 miljoen te gaan) en hard te werken gaat het ons lukken dit bedrag bij elkaar te krijgen zonder te schrappen in basisvoorzieningen als bijvoorbeeld onderwijs(huisvesting) en armoedebeleid.”
2013 3 sep	Brief College aan Minister	College geeft te kennen in te kunnen stemmen met de beoogde wijziging van de Stroomlijnovereenkomst en de samenwerkingsovereenkomst.
2013 23 sep	Brief Minister aan Tweede Kamer	De Minister maakt bekend dat zij overeenstemming heeft bereikt met het College van B&W van Amstelveen over een nieuw ontwerp voor verbreding van de A9.
2013 24 sep	Brief Minister aan College	De Minister heeft met genoeg kennis genomen van het bericht dat het College kan instemmen zowel de opgestelde Samenwerkingsovereenkomst als met het gezamenlijke wijzigingsvoorstel voor de overeenkomst Stroomlijnalternatief SAA uit 2007. Zij spreekt het vertrouwen uit op een goede samenwerking om zo gezamenlijk te komen tot een kwalitatief hoogwaardige uitwerking van de nu gemaakte afspraken, die recht doet aan de ruimtelijke kwaliteit van Amstelveen en leidt tot een hoogwaardige verbreding van de A9.
2013 okt	Tracébesluit Weguitbreiding SAA (2013)	De Raad van State verklaart het besluit onherroepelijk. Dit heeft geen betrekking op de A9 in Amstelveen.
2013 17 okt	Commissie ABM	Behandeling raadsvoorstel.
2013 6 nov	Raad	De Raad stemt in met Wijziging Overeenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere met bijstelling van de gemeentelijke bijdrage aan de te wijzigen inpassing van de te verbreden Rijksweg A9. Besluit: I. In te stemmen met de “Overeenkomst wijziging op onderdelen van de Raamovereenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere” in die zin dat de gemeentelijke bijdrage ad € 100 miljoen voor een tunnel van circa 2.000 meter bij verbreding van Rijksweg A9 wordt vervangen door een gemeentelijke bijdrage van € 40 miljoen voor een verdiepte ligging van circa 1.300 meter en een overkapping bij het Oude Dorp van iets minder dan 250 meter. II. De bestaande bestemmingsreserve A9 met ingang van 2013 om te

Datum	Onderwerp	Inhoud
		zetten in een rentedragende voorziening. III. De ontbrekende dekkingsmiddelen ad € 25 miljoen ten laste te brengen van de algemene reserve. IV. In te stemmen met een afkoopsom van € 2,5 miljoen voor de gemeentelijke heffing van leges en kosten van gemeentelijke planbegeleiding en te zijner tijd een besluit te nemen tot aanpassing van de legesverordening inhoudende een regeling die voorziet in de mogelijkheid een dergelijke afkoopsom voor grote projecten overeen te komen. V. Een onderbouwing te maken voor de effecten in termen van duurzaamheid, gezondheid en bereikbaarheid bij het instellen van een maximum snelheid van 80 km/uur op de A9 voor het tracédeel door Amstelveen en op basis hiervan bij het Ministerie pleiten voor het instellen van deze maximumsnelheid. VI. In 2017 een analyse van de gezondheidsrisico's van de verbrede A9 uit te voeren en een voorstel aan de Raad voor te leggen hoe daar (inhoudelijk en financieel) na 2018 mee om te gaan.
2013 9 dec	Brief van College aan Minister	Brief bevat zorgen over luchtkwaliteit en verzoek om maximumsnelheid aan te passen (van 100 naar 80 km/u).
2014 23 jan	Brief van College aan Raad	Geeft de stand van zaken weer over de ondertekening van de gewijzigde overeenkomst. De ondertekening heeft vertraging opgelopen. Voorzien is dat die per 1 februari in gang gezet kan worden.
2014 12 feb	Brief Minister aan College	Minister is verheugd dat de Raad op 6 november 2013 heeft ingestemd met gewijzigde overeenkomst en ziet overigens geen aanleiding om maximumsnelheid naar beneden bij te stellen.
2014 10 mrt	Wijzigingsovereenkomst en samenwerkingsovereenkomst	Ondertekening door de minister. Hiermee is de raamovereenkomst uit 2007 (€ 100 miljoen bij te dragen door Amstelveen) van de baan. De bijdrage van Amstelveen bedraagt nu € 40 miljoen.
2014 19 mrt	Gemeenteraadsverkiezingen	

Bijlage 2: Normenkader

Nr. norm	Operationalisering van de norm
Vraag 1	Langs welke stappen heeft besluitvorming plaatsgevonden en welke partijen waren daarbij betrokken? <i>Bij deze deelvraag worden geen normen geformuleerd. De beantwoording van deze vraag betreft een opsomming van besluiten en gebeurtenissen die van belang zijn voor het verloop van het proces, de data van deze besluiten en gebeurtenissen, en een beschrijving van de voorbereiding op deze besluiten respectievelijk een toelichting op de gebeurtenis.</i>
Vraag 2	Kan dit besluitvormingsproces als doelmatig en doeltreffend worden bestempeld?
Norm 2a	Doelmatigheid: <i>Doelmatigheid is binnen het kader van dit onderzoek gedefinieerd als het succesvol afronden van het besluitvormingsproces met een zo beperkt mogelijke inzet van middelen.</i> 1. De opeenvolgende besluiten staan in logisch en verklaarbaar verband tot elkaar; 2. De kosten die ten behoeve van het besluitvormingsproces zijn gemaakt (externe inhuur en interne projectorganisatie), zijn binnen de begroting. Eventuele verschillen zijn verklaarbaar en geaccordeerd door de raad; 3. Wettelijke en contractuele verplichtingen ten aanzien van inkoop- en leveringsvoorwaarden zijn in het gehele besluitvormingsproces nageleefd.
Norm 2b	Doeltreffendheid: <i>Doeltreffendheid wordt binnen het kader van dit onderzoek gedefinieerd als het nemen van een besluit waarmee eerder gedefinieerde te realiseren (beleids)doelen naar verwachting zullen worden gerealiseerd.</i> 1. Het te realiseren doel (handhaven bestaande situatie, aanleg tunnel, verdiepte aanleg) is eenduidig omschreven en voor de gemeenteraad inzichtelijk gemaakt; 2. De te verwachten risico's bij de verschillende scenario's zijn in kaart gebracht en voor de gemeenteraad inzichtelijk gemaakt, waarbij is aangegeven of en zo ja hoe deze risico's zullen worden afgedekt; 3. De bijdrage van de gemeente Amstelveen in relatie tot die van de andere betrokken partijen (rijk/provincie/Almere/Amsterdam) is duidelijk en voor de gemeenteraad inzichtelijk gemaakt; 4. De te realiseren opbrengsten zijn eenduidig omschreven en voor zover deze uit een grondexploitatie zullen komen, wordt deze geografisch eenduidig aangeduid en wordt de opbrengst per m² voor de gemeenteraad inzichtelijk gemaakt.
Vraag 3	In hoeverre heeft de gemeenteraad invulling kunnen geven en daadwerkelijk ook gegeven aan zijn kaderstellende en controlerende rol in het A9-project?
Norm 3a	Voorwaardelijk:

Norm 3b	1. De gemeenteraad is altijd tijdig (dus met inachtneming van een redelijke voorbereidingstijd, die recht doet aan de geldende termijnen voor agendering en aanlevering van stukken bij de griffie en voorbereiding in raadscommissies) geïnformeerd; 2. De gemeenteraad kreeg juiste, volledige, inzichtelijke en tijdige informatie Feitelijk: 1. De gemeenteraad heeft daadwerkelijk invulling gegeven aan zijn kaderstellende rol door actief een rol voor zichzelf in het besluitvormingsproces op te eisen; 2. De gemeenteraad heeft aangegeven hoe en wanneer hij wilde worden geïnformeerd over de voortgang; 3. De gemeenteraad heeft besluitvorming rond het A9-project altijd actief geagendeerd en behandeld; 4. De gemeenteraad heeft bijgestuurd op basis van de aan hem beschikbaar gestelde informatie-
Vraag 4 Norm 4a	Welke lessen kunnen geleerd worden voor de toekomst? <i>Het antwoord op deze vraag volgt uit een analyse van antwoorden op deelvragen 1 t/m 3 en is terug te vinden in het hoofdstuk 'Conclusies & Aanbevelingen'. Hiervoor worden dan ook geen normen geformuleerd.</i>

Bijlage 3: Raadscommissie A9

Doelstelling

In de raadsvergadering van 6 februari 2008 is besloten een raadscommissie A9 in te stellen met als doel de kwaliteit van de raadsvoorbereiding en –besluitvorming te vergroten ten aanzien van de aanleg van de A9-tunnel en de gebiedsontwikkeling op het A9-tracé. Daarnaast is het doel deskundigheid bij de raadsleden op te bouwen en een platform voor burgerparticipatie te bieden.

Uitgangspunt

Uitgangspunt voor de commissie is het plan van aanpak A9, zoals dat is vastgesteld door de Raad op 6 februari 2008. De A9-commissie kent zes formele momenten (waarvan drie voor formele voorbereiding van de besluitvorming in de raad²⁵). Daarnaast vraagt de aard van het onderwerp vooral om activiteiten en bijeenkomsten met een meer informeel informatief, dan wel opiniërend karakter. Flexibiliteit en openheid staan centraal in de werkwijze van de commissie. De commissie A9 komt op de eerder genoemd formele momenten voltallig bijeen. Er zijn activiteiten die wellicht ook voor de hele Raad interessant zijn (excursie, themavergaderingen, die niet besluit- maar meningsvormend van karakter zijn).

Overzicht vergaderingen en besluiten raadscommissie A9

De commissie heeft 9 keer vergaderd. In onderstaande tabel is een samenvatting van de besluitenlijsten opgenomen.

Datum	Samenvatting
2008 23 apr	De volgende onderwerpen worden besproken: - Werkwijze en activiteiten raadscommissie A9. De voorzitter concludeert dat het stuk over de werkwijze wordt aangepast op de volgende punten: keuze voor zes formele momenten en voor themavergaderingen. - Communicatieplan gebiedsontwikkeling A9. De wethouder zegt alle gemaakte opmerkingen en suggesties mee te nemen. Hij heeft echter weinig concrete voorstellen gehoord. - Uitgangspunten en thema's voor de stadsdialoog (op 17 juni 2008). De voorzitter constateert dat met uitzondering van de VVD-fractie de overige fracties akkoord gaan met het voorliggend stuk. Er wordt aandacht gevraagd voor participatietraject. Opvallend: Discussies die alle kanten opgaan, geen besluiten.
2008 17 jun	De Rekenkamercommissie heeft geen verslag van deze vergadering kunnen achterhalen. In de besluitenlijst van de informele commissievergadering van 1 oktober 2008 wordt onder agenda punt 2 de besluitenlijst van de vergadering van 17 juni en de lijst van toezeggingen vastgesteld.
2008 1 okt	Informele vergadering. De volgende onderwerpen worden besproken: - Presentatie uitkomsten focusgroepen. Deze zijn niet representatief. De voorzitter concludeert dat de commissie kennis heeft genomen van de uitkomsten van de focusgroepen en geeft de wethouder twee aandachtspunten mee, namelijk de representativiteit en de helderheid van de randvoorwaarden. - Discussie over de ingrediënten voor de ontwikkeling van de scenario's.

²⁵ Scenario-ontwikkeling oktober 2008, ontwerpfasen april 2009 en productiefase september 2009.

Datum	Samenvatting
	De wethouder merkt nog op dat de risicoanalyse in de begroting is opgenomen.
2008 9 dec	De volgende onderwerpen worden besproken: - Rondvraag. Hier komt een vraag naar voren over de haalbaarheid in het plangebied de € 100 miljoen te kunnen generen. Het plangebied is volgens Brockhoff makelaars -in een nieuwsbrief- te klein. De wethouder licht toe dat het College een massastudie heeft laten uitvoeren. Daaruit bleek de mogelijkheid om 3800 woningen te realiseren om daarmee € 100 miljoen te kunnen bijdragen aan het Rijk. - Plan van aanpak gebiedsontwikkeling A9 gemeente Amstelveen. De wethouder licht de noodzaak toe de projectorganisatie op te schalen. Voor de uitvoering zal Boer & Croon ingeschakeld worden. De verwachting is dat bij de Kadernota 2010 de <i>businesscase</i> kan worden aangeboden, inclusief de risicoanalyse en het werkplan voor de komende periode. Commissieleden vragen om een <i>second opinion</i> over de <i>businesscase</i>. De commissie gaat akkoord met een voorstel van de voorzitter een behandelvoorstel voor te leggen aan de raadscommissie over het traject tot aan de Kadernota, inclusief het uitzetten van een <i>second opinion</i>.
2009 24 mrt	De volgende onderwerpen zijn aan de orde: - Presentatie van Rijkswaterstaat over de grondverwerving van de zone A9. Verteld wordt over het besluitvormingstraject tot het eind van het jaar en de verwachting dat het Tracébesluit dan wordt genomen. Het Tracébesluit is de juridische basis voor grondverwerving. - Behandelvoorstel traject tot Kadernota inclusief "<i>second opinion</i>". Er wordt besloten een <i>second opinion</i> uit te voeren (optie A – voor het uitbrengen wordt een bureau ingeschakeld). Er is onduidelijkheid over het onderwerp van de <i>second opinion</i>. Vastgesteld wordt dat het gaat om de <i>businesscase</i>.
2009 19 mei	De volgende onderwerpen worden besproken: - Infrastructurele ruggengraat zone A9 Amstelveen. De voorkeur van de fracties gaat uit naar variant 3. - Risicoanalyse project 'Zone A9 Amstelveen'. De wethouder verklaart dat de risico's zijn meegenomen in de Kadernota. - Terugkoppeling voorzitter/griffier over uitvoering "<i>second opinion businesscase</i>". Discussie over de aanbesteding van de <i>second opinion</i>. Er is een budget voor eigen activiteiten ad € 50.000. De commissie discussieert over de diepgang van de <i>second opinion</i>, de benodigde middelen en het beschikbare budget. Definitieve voorkeur wordt gegeven na fractieberaad. Opnieuw wordt vastgesteld dat de <i>second opinion</i> over de <i>businesscase</i> gaat. Voorzien is dat deze laatste na de zomer gereed is.
2009 23 juni	De volgende onderwerpen worden besproken: Maximale verdien capaciteit. De wethouder gaat in op het document over de maximale verdien capaciteit. De bedoeling daarvan was om inzicht te krijgen in de risico's van het project ten behoeve van de Kadernota. In het document wordt beschreven wat maximaal mogelijk is, hetgeen niet betekent dat ook alles wat mogelijk is ook zal worden gerealiseerd. De keuzes worden gemaakt op basis van de scenario's. Uit het gebied kunnen bepaalde opbrengsten worden gegenereerd. De vraag of het gebied € 100 miljoen kan opbrengen kan positief worden beantwoord. Tegenvallers zijn ook mogelijk. In het negatieve scenario moet de gemeente € 30 miljoen bijpassen. Sommige risico's zijn beïnvloedbaar. Een daarvan is het betalingsritme van de bijdrage aan het Rijk. Daarover zal de wethouder in overleg treden om een goede regeling te treffen. In de loop van het project wordt de beheersbaarheid van de risico's steeds groter, omdat het project concreter wordt en de keuzes helderder. Er wordt gediscussieerd over het al dan niet stopzetten van het project en de gevolgen daarvan. Vastgesteld wordt dat het stuk bij de behandeling van de Kadernota in de raadsvergadering aan de orde komt.
2009 8 sep	Het volgende onderwerp wordt besproken: Voorlopige vaststelling uitgangspunten gebiedsvisie zone A9. De resultaten van de <i>second opinion</i> zijn bekend en worden in de discussie meegenomen. Uit de discussie komt naar voren dat de <i>second opinion</i> waarschuwt voor het nemen van te veel besluiten door de Raad op een te

Datum	Samenvatting
	gedetailleerd niveau. De conclusie is dat het voorstel op de agenda van de Raad wordt gezet.
2009 3 nov	Het volgende onderwerp wordt besproken: Terugmelding motie 'Beheersen risico A9' De Raad heeft (op 1 juli 2009) via een motie het College de opdracht gegeven te overleggen met Rijk en provincie om te komen tot vermindering van het risico van het A9-project voor Amstelveen. In een notitie wordt door het College de tussenstand gegeven. Naar aanleiding van deze notitie worden vragen gesteld en discussies gevoerd. De conclusie van het College is dat er op het ogenblik nog geen reservering moet worden gedaan in de begroting ten behoeve van het A9-project.
2009 8 dec	Deze vergadering is niet doorgegaan. De volgende informatieve stukken zijn overgelegd: - Bestuurlijke planning zone A9, versie 21 oktober 2009; - Actieve communicatie en aanpak omgevingsmanagement project zone A9 en - Voortgangsrapportage project zone A9, mei –oktober 2009.
2010 26 jan	Deze vergadering is niet doorgegaan. Het volgende informatieve stuk werd onder meer overgelegd: Kopie brief 26 oktober 2009 van de seniorenraad aan het College over het project A9.
2010 25 mei	Informele bijeenkomst voor de leden van de commissie A9 en overige raadsleden. Deze bestaat uit een fietstocht door de Zone A9 en een presentatie over de concept gebiedsvisie.

Overzicht presentaties raadscommissies A9, RWN, ABM, en informele bijeenkomsten voor de leden van de raad

Datum	Betreft
14 nov 2006	Presentatie in cie. ABM: Visie A9
25 jan 2007	Presentatie in cie. RWN: Ruimtelijke verkenning gebiedsontwikkeling A9 (Movares)
4 okt 2007	Presentatie aan fractiewoordvoerders: stand van zaken A9
17 jun 2008	Presentatie over de Stadsdialoog
1 okt 2008	Presentatie over de Stadsdialoog
7 apr 2009	Presentatie over de verdien capaciteit
31 aug 2009	Presentatie over de concept uitgangspunten Gebiedsvisie
20 april 2010	Presentatie Gebiedsvisie zone A9, stand van zaken (informele cie. A9/raadsleden) (interne notitie aan raadssleden: Belang A9 en versoberingen rijksoverheid.
25 mei 2010	Presentatie in cie. A9: Gebiedsvisie zone A9, Van uitgangspunten naar concept gebiedsvisie
19 okt 2010	Presentatie in cie. RWN: Stand van zaken zone A9
30 nov 2010	Presentatie in cie.. RWN: <i>Businesscase</i> zone A9 2010
19 dec 2011	Presentatie aan fractiewoordvoerders: Stand van zaken zone A9
13 mrt 2012	Presentatie in cie. RWN: Verschillenanalyse <i>businesscases</i> 2007-2011

4 jul 2012	Presentatie aan fractievoordvoers: Alternatieven tunnel A9 Amstelveen
16 okt 2012	Presentatie aan fractievoordvoers/raadsleden: Alternatieve oplossing verbreding A9 Amstelveen
12 sep 2013	Presentatie aan leden cie. ABM/Raad: Verdiepte verbreding A9 betaalbaar en beter
14 apr 2014	Presentatie aan fractievoordvoers/nieuwe raadsleden: A9-Amstelveenlijn-Stadshart

Bijlage 4: Beschrijving projectorganisatie

Projectdoelstellingen

Het doel van het project Gebiedsontwikkeling A9 Amstelveen was het realiseren van een optimale gebiedsontwikkeling rond de verbreding van de A9, die gericht wordt op de volgende ambities²⁶:

1) Het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit in de A9 zone.

- Het aansluiten op een structuurvisie voor Amstelveen, een gemeentelijk visie op de ontwikkeling van Amstelveen;
- Samenhang brengen in de ontwikkelingen die binnen het gebied spelen;
- Het terugdringen van de overlastsituatie en het verbeteren van de leefbaarheid langs de A9.

2) Het verbeteren van de bereikbaarheid van onder meer het Stadshart en de barrièrewerking binnen Amstelveen verminderen.

- Het realiseren van een toekomst vaste en goede verkeersafwikkeling;
- Kansen ter verbetering van het openbaar vervoer benutten;
- Goede inpassing van infrastructuur voor langzaam verkeer creëren.

3) Het genereren van opbrengsten als bijdrage aan de financiële verplichting van € 100 miljoen. die de Gemeente is aangegaan ten behoeve van realisatie van de tunnel.

- Het gebied in de A9-zone ontwikkelen met een positieve grondexploitatie.

Projectresultaat

In het werkplan van de projectgroep werd het volgende projectresultaat gedefinieerd:

‘Een herontwikkelde A9 zone, waarbij de bovenstaande uiteenlopende ambities voor het gebied optimaal zijn samengebracht in de gerealiseerde gebiedsontwikkeling.’

Structuur projectorganisatie

De projectorganisatie bestaat uit een staf (inclusief communicatie) en drie teams.

Onder de staf en communicatie (gemengde samenstelling, voornamelijk Boer & Croon, 2 zelfstandig adviseurs en 1 ambtenaar) vielen de projectdirecteur, managementondersteuning, proces- en omgevingsmanagement, projectcontrol.

De drie teams waren:

1. Gebiedsontwikkeling (geheel ingevuld door ambtenaren Amstelveen);
2. Verkeer & Infrastructuur (gemengde samenstelling, APPM en gemeente Amstelveen);
3. Contractering & Financiering (geheel extern ingevuld, Tenman, Rebel Groep, Boer & Croon).

Nota bene: de projectdirecteur was een externe adviseur van Boer & Croon.

²⁶ Werkplan Projectorganisatie ‘Zone A9 Amstelveen’, 10 maart 2009.

Staf

De staf voerde een aantal activiteiten continu over fase 1 en 2 uit, zoals het uitvoeren van omgevingsmanagement / draagvlak creëren, het bijhouden van de planning, het afleggen van verantwoording aan de stuurgroep A9, het rapporteren van de voortgang aan de gemeenteraad en het bewaken van de interne projectorganisatie en het projectbudget.

Onder communicatiemanagement valt communicatie richting burgers en overige betrokkenen en wordt gebouwd aan het 'imago' van het project. Er wordt een speciale website ingericht, nieuwsbrieven uitgebracht en er worden informatiebijeenkomsten georganiseerd.

Team Gebiedsontwikkeling

De plannen voor de ruimtelijke ontwikkeling zijn richtinggevend voor de totstandkoming van de vier scenario's en de (concept) gebiedsvisie. Het team Gebiedsontwikkeling (RO) voorziet de andere twee teams, met name het team Contractering & Financiering m.b.t. de *businesscase*, van input.

Team Verkeer, Vervoer & Infrastructuur

Het team Verkeer, Vervoer & Infrastructuur (VVI) was nauw betrokken bij het opstellen van het (O)TB en het bijbehorende inpassingsplan door Rijkswaterstaat. Verder zijn er diverse verkeersstudies opgesteld voor de verkeersafwikkeling in de Zone A9 en is een plan opgesteld voor het nieuwe HOV-station bij de metrohalte Centrum.

Team Contractering & Financiering

Het team Contractering & Financiering (C&F) werkte aan een kansrijke gebiedsvisie. Kansrijk wil zeggen dat de betreffende gebiedsvisie:

1. Financieel haalbaar is, in die zin dat ze per saldo €100 mln. of meer kunnen opleveren;
2. Het voor marktpartijen aantrekkelijke ontwikkelmogelijkheden betreft;
3. Financieel beheersbaar is: dat de benodigde investeringen en daaraan verbonden risico
 1. voor zowel de gemeente Amstelveen als marktpartijen beheersbaar en draagbaar zijn;
 4. Qua inhoud op draagvlak kan rekenen in Amstelveen.

Hiertoe maakte het team C&F de financiële consequenties en risico's inzichtelijk, onder meer in de vorm van *businesscases*.

Producten, planning projectfasen, en resultaten

Producten van de projectorganisatie waren een scenariostudie voor de gebiedsontwikkeling, voorstel voor infrastructurele ruggegraat, de uitgangspunten voor de gebiedsvisie, de concept gebiedsvisie, de *businesscase*, een marktbenaderingsplan en risicoanalyses. Verdere producten waren voortgangsrapportages, overleggen, werksessies, raadsvoorstellen, externe onderzoeksrapporten. Deze worden benoemd in tabel 1 van het werkplan van de projectorganisatie.

Fases

De fases van het project volgens het werkplan van de projectorganisatie waren:

Fase	Stap	Periode
1	Kwartier maken	t/m mei 2009
2	Vorbereidings-/ontwerpfase	t/m juni 2010
3	Marktbenadering	t/m 2011
4	Realisatie 2012	2017
Exploitatie	Ingebruikname	> 2017

Fases 1 en 2 zijn (althans deels) uitgevoerd. De overige fases niet. Of de producten die behoren bij de fases alle zijn opgeleverd, is niet vastgesteld.

De beheersfactoren zoals Tijd, Geld, Kwaliteit en Informatie

Voor de fases 1 en 2 werd in november 2008 door de Raad een budget beschikbaar gesteld ad. € 6,5 miljoen (inclusief kosten internen). De projectdirecteur (Boer & Croon dus) was verantwoordelijk voor het opleveren van de afgesproken resultaten van de eerste twee fasen binnen dit budget. Het beheer en de bewaking van dit budget werd uitgevoerd door de controller van de gemeente.

Van de € 6,5 miljoen was ongeveer € 3,5 miljoen bestemd om de kosten van de projectorganisatie zelf te dekken. De overige € 3 miljoen werd gereserveerd voor uitbesteding buiten de projectorganisatie. Dat bedrag werd besteed aan specifieke inhuur voor communicatiemanagement, audits en externe toetsen, ruimtelijke studies, verkeersstudies, milieuonderzoek, stedenbouwkundige planvorming, planvorming HOV-station, teken- & rekenwerk, etc.

Formatie fase 1 en 2

Op grond van gegevens in de stukken kan het volgende overzicht worden samengesteld.

Capaciteit projectorganisatie fase 1 en 2 (fte).

Discipline	Intern	Extern	Totaal
Projectdirectie en staf	2,0	1,5	3,5
Gebiedsontwikkeling	2,0	1,0	3,0
Verkeer, vervoer en infrastructuur	1,6	1,4	3,0
Contractering en financiering		2,0	2,0
Totaal	5,6	5,9	11,5

- Gemeente: totaal 5,6 FTE.
 - Verkeer, vervoer en infra: 1 FTE en ca. 0,6 FTE tijdelijk.
 - Gebiedsontwikkeling: 2FTE.
 - Organisatie : 2FTE (communicatiemedewerker, management ondersteuning en control).

- Extern: totaal 5,9 FTE.

Informatievoorziening Raad

Het rapporteren van de voortgang van het project richting de Raad(scommissie) vindt schriftelijk elk halfjaar plaats via de volgende officiële weg als volgt:

Intern (projectleidersoverleg) > stuurgroep > College > Raadscommissie A9 > Raad

Producten, planning projectfasen en resultaten

Producten van de projectorganisatie waren een scenariostudie voor de gebiedsontwikkeling, voorstel voor infrastructurele ruggegraat, de uitgangspunten voor de gebiedsvisie, de concept gebiedsvisie, de *businesscase*, een marktbenaderingsplan en risicoanalyses. Verdere producten waren voortgangsrapportages, overleggen, werksessies, raadsvoorstellen, externe onderzoeksrapporten. Deze worden benoemd in tabel 1 van het werkplan van de projectorganisatie.

NB. De kosten voor de planvorming en planbegeleiding van het project ombouw Amstelveenlijn zijn ook gefinancierd uit de diverse budgetten.

Bijlage 5: Financiële informatie

Kosten projectorganisatie 2009-2014

Jaar	Ambtelijk/overig	Ambtelijke inzet	Overige plankosten
2009	ambtelijke inzet	€ 430.000,00	
	overige plankosten		€ 2.482.445,37
2010	ambtelijke inzet	€ 407.700,00	
	overige plankosten		€ 2.499.236,24
2011	ambtelijke inzet	€ 221.200,00	
	overige plankosten		€ 185.759,55
2012	ambtelijke inzet	€ 144.000,00	
	overige plankosten		€ 196.088,07
2013	ambtelijke inzet	€ 134.991,54	
	overige plankosten		€ 155.090,38
2014	ambtelijke inzet	€ 163.303,00	
	overige plankosten		€ 88.243,89
Totaal		€ 1.501.194,54	€ 5.606.863,50
Totaal generaal		€ 7.108.058	

Verloop reserve 2008-2014

Jaar	Stortingen	Onttrekkingen
2014		
2013		€27.395,57
2012		€ 290.700,07
2011 "Kadernota M51 beslispoint 2 blz. 25"	€ 300.000,00	€ 335.265,05
2010		€ 2.943.536,00
2009		€ 3.102.445,37
2008: raadsbesluit 17-12-2008	€ 5.000.000,00	
2008: raadsbesluit 06-02-2008	€ 1.800.000,00	
Totaal	€ 7.100.000,00	€ 7.100.000,00

Bijlage 6: Ingehuurde Adviseurs/bureaus

Hieronder volgt een lijst van bij het project A9 betrokken adviseurs/bureaus. Het overzicht is niet uitputtend, maar bedoeld om inzicht te bieden bij de bevindingen uit het rapport.

- **Movares:** berekende onder meer verkeersstromen en stelde een plan op voort het HOV-station. Dit bureau in de periode 2006 t/m 2008 ook al betrokken bij de haalbaarheid van het tunnelplan en het bepalen van de maximale verdien capaciteit van de grondexploitatie in de Amstelveense zone A9;
- **Boer & Croon:** Kreeg de opdracht voor de projectorganisatie, nadat dit bureau in november 2008 “Advies uitwerking Plan van Aanpak Gebiedsontwikkeling A9 Amstelveen” had uitgebracht;
- **Arcadis:** Bracht rapporten en adviezen uit over de externe veiligheid;
- **PRC:** verrichtte de risicoanalyse en stelde het model op voor de dynamische risicoanalyse;
- **Grontmij:** Stelde onder meer in 2005 in opdracht van Rijkswaterstaat de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere op. In 2007 bracht Grontmij vervolgens (wederom in opdracht van Rijkswaterstaat) een overzicht uit met aanvullende informatie over de periode oktober 2006-januari 2007. In 2011 stelde Grontmij een *second opinion* op over de *businesscase*. Deze laatste studie gaf de doorslag bij het openbreken van de overeenkomst SAA uit 2007;
- **Witteveen en Bos:** Bracht ten behoeve van het Tracébesluit de "Deelrapportage externe veiligheid" van 26 januari 2012 uit. Volgens het rapport heeft de verlegging van de A9 geen relevante gevolgen voor de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen;
- **Tenman:** leverde teamleden voor het team Contractering & Financiering van de projectorganisatie;
- **Rebelgroup:** leverde teamleden voor het team Contractering & Financiering van de projectorganisatie. Zij stelden ook de diverse *businesscases* op;
- **APPM:** leverde teamleden voor het team Verkeer, Vervoer en Infrastructuur van de projectorganisatie;
- **GoudappelCoffeng en Aveco de Bondt:** verrichten diverse verkeersstudies;
- **Urhahn Urban Design:** beschrijft in juli 2009, samen met de **Architekten Cie.**, 4 mogelijke scenario's ter inspiratie voor toekomstige gebiedsvisie. Vervolgens stelt bureau Urhahn een concept gebiedsvisie op en verzorgt een maquette van het gebied;
- **RIGO:** verricht een woningmarktanalyse;
- **DTZ en Brockhoff:** verrichten een markttoets naar de verkoopprijzen;
- **M+P:** verricht een akoestisch onderzoek;
- **Deloitte:** verrichtte de *second opinion* in opdracht van de raadscommissie A9
- Diverse communicatieadviseurs, architecten, auditors en dergelijke.

Bijlage 7: Onderzoeksverantwoording Rekenkamercommissie

De Rekenkamercommissie onderzoekt conform artikel 182 van de gemeentewet “de doelmatigheid, de doeltreffendheid en de rechtmatigheid van het door het gemeentebestuur gevoerde bestuur”.

In de Notitie Stappenplan Onderzoeksproces heeft de Rekenkamercommissie Amstelveen de selectiecriteria voor onderzoeksonderwerpen vastgelegd. Samengevat kiest de Rekenkamercommissie onderwerpen die in belangrijke mate voldoen aan de volgende selectiecriteria:

- Doelmatigheid, doeltreffendheid en rechtmatigheid;
- Onderzoekbaarheid en haalbaarheid;
- Maatschappelijke relevantie;
- Te beïnvloeden beleid;
- Spreiding.

Het project A9 voldoet aan deze selectiecriteria en daarom staat het onderwerp al enige jaren op de groslijst voor onderzoeksonderwerpen van de Rekenkamercommissie. In jaarlijkse gesprekken met de raadsfracties is het onderwerp ook steeds ter sprake geweest en bleek dat er vanuit de Raad ruime belangstelling bestond voor het onderwerp, maar vanwege het nog lopende besluitvormingsproces, wachtte de Rekenkamercommissie op een geschikt moment om het onderzoek te starten, zodat lopende onderhandelingen niet verstoord of beïnvloed zouden worden door een rekenkameronderzoek. Dat moment diende zich aan toen de minister op maandag 10 maart 2014 in Amstelveen haar handtekening zette onder de wijzigingsovereenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.

In juni 2014 werd de onderzoeksopzet door de Rekenkamercommissie vastgesteld en werd een extern bureau aangetrokken om het rekenkameronderzoek uit te voeren. Het te hanteren normenkader werd na overleg met dit externe bureau eind oktober 2014 door de Rekenkamercommissie vastgesteld.

Na enkele inventariserende werkzaamheden door het extern aangetrokken bureau, voerde de Rekenkamercommissie vanaf december 2014 het onderzoek in eigen beheer uit. Vanwege het plotselinge overlijden van een van de externe leden van de Rekenkamercommissie, de heer Frits Roemers, lag de uitvoering tot begin januari 2015 stil.

In de maanden januari en februari van 2015 werd het diepteonderzoek uitgevoerd. De onderzoekswerkzaamheden bestonden uit dossieronderzoek, mondeling en schriftelijk opvragen van informatie en een interview met beleidsmedewerkers.

De Nota van Bevindingen (het feitenrelaas) werd op 2 maart 2015 door de Rekenkamercommissie vastgesteld en voor ambtelijk wederhoor aangeboden aan de gemeentesecretaris.

De ambtelijke reactie werd op 16 maart 2015 ontvangen en is in de tekst verwerkt.

Daarna formuleerde de Rekenkamercommissie conclusies en aanbevelingen naar aanleiding van het onderzoek en stelde zij op 26 maart 2015 het rapport vast. Dit rapport werd voor bestuurlijk wederhoor voorgelegd aan het College van B&W. De bestuurlijke reactie vindt u hieronder in bijlage 8.

Bijlage 8: Reactie van het College van B&W op het rapport



Gemeente Amstelveen

Bureau Stedelijke Ontwikkeling

Uw contact J. Westra
T (020) 540 47 53
F (020) 540 45 59
gemeente@amstelveen.nl

Aan de rekenkamercommissie Amstelveen,
t.a.v. de voorzitter de heer dr C.P. Visser

Postbus 4, 1180 BA Amstelveen
Vermeld bij reactie ons kenmerk en datum van deze brief

Datum 21 april 2015
Uw brief van 26 maart 2014
Uw kenmerk Z-2015/018369 D-2015/089733
Ons kenmerk Z-2015/018369 D-2015/102875

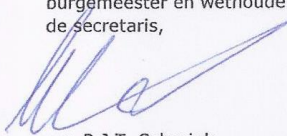
Betreft Bestuurlijk wederhoor onderzoek rekenkamercommissie "Besluitvormingsproces A9"

Geachte heer Visser,

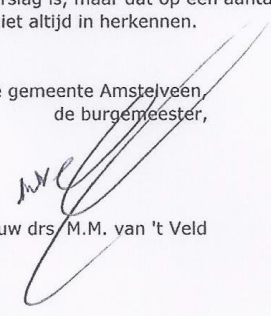
Wij hebben kennis genomen van het rapport met betrekking tot uw onderzoek "Besluitvormingsproces A9".

Het rapport geeft de indruk dat het een verslag is van het volledige besluitvormingsproces over de A9. Naar onze mening is het onderzoek daarvoor echt te beperkt geweest. Zo zijn er geen interviews gehouden met (ex) bestuurders en zijn alleen raads- en commissie-stukken onder de loop genomen; bijvoorbeeld geen stukken die betrekking hebben op de besluitvorming van ons college en van andere overheden. Daarnaast zijn wij van mening dat het rapport niet sec een feitenverslag is, maar dat op een aantal plaatsen sprake is van een zekere inkleuring waar wij ons niet altijd in herkennen.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen,
de secretaris, de burgemeester,



mr. R.J.T. Schurink



mevrouw drs. M.M. van 't Veld

Raadhuis Laan Nieuwer Amstel 1
1182 JR Amstelveen
T (020) 540 49 11
www.amstelveen.nl
IBAN NL22 BNGH 0285 0003 14

Route per bus - Lijn 149, halte Raadhuis
Lijn 186/187, halte Dorpsstraat + 4 min.
Lijn 172, halte Lindenlaan + 8 min.

100/F000/ICT
[BRF478885.docx]

Bijlage 9: Nawoord Rekenkamercommissie

De Rekenkamercommissie stelt vast dat het College in zijn reactie niet ingaat op de conclusies en aanbevelingen in het rapport. Wel maakt het College enkele opmerkingen over de aanpak van het onderzoek. Deze opmerkingen zijn voor de Rekenkamercommissie aanleiding enkele zaken te verduidelijken.

Doel van het onderzoek is inzicht te geven in het besluitvormingsproces over de A9. De Rekenkamercommissie heeft dit doel voor ogen gehouden bij het maken van keuzes in de uitvoering van het onderzoek. In ieder onderzoek dienen dergelijke keuzes gemaakt te worden. Dat er ook hier keuzes gemaakt moesten worden was op voorhand al duidelijk, gezien de omvang van het A9-dossier en de onderzoekcapaciteit van de Rekenkamercommissie. Overigens zijn de onderzoeksbevoegdheden van een rekenkamercommissie wettelijk beperkt tot de gemeente zelf en haar verbonden partijen.

Het College merkt op dat het rapport meer dan alleen een feitenverslag is. Dat is juist. Een rekenkamerrapport bevat ook een oordeel over de feiten.