

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 XI

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) en van de begrotingsstaat van het Waddenfonds voor het jaar 2009

Nr. 86

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 mei 2009

Naar aanleiding van het verzoek van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu d.d. 14 april 2009 (kenmerk 2009Z06133/2009D18233) informeer ik u mede namens de ministers van Financiën, Economische Zaken en Verkeer & Waterstaat over de stand van zaken van het project Zuidas. Ik zal in mijn reactie ingaan op het beëindigen van de veiling van de private aandelen in de Zuidas-onderneming en de tot nu toe gemaakte voorbereidingskosten voor dit project door het Rijk. Tevens informeer ik u over de stand van zaken van het project. Het betreft daarbij voorstellen van het adviesteam Oosterwijk om een «Zuidas-Dok Boven water» nader te verkennen en het besluit om als nieuwe rijksvertegenwoordiger voor de Zuidas de heer D.J. van den Berg, voorzitter van het College van Bestuur van de TU-Delft, aan te stellen.

Ik zal eerst ingaan op de ambitie die kabinet en gemeente Amsterdam delen om de Zuidas te ontwikkelen tot een hoogstedelijk knooppunt voor vervoer, wonen en werken, binnen de beleidsuitgangspunten van het Rijk zoals verwoord in mijn brief van 19 december 2008 (TK, vergaderjaar 2008–2009, 31 700 XI, nr. 64).

Gezamenlijke ambitie

De Amsterdamse Zuidas is een aantrekkelijke vestigingslocatie voor nationale en internationale bedrijven. De uitgangspositie van de Zuidas is sterk. Het heeft een goede aansluiting op de hoofdwegen, spoor, metro en de luchthaven Schiphol. De ligging zo dichtbij een internationale luchthaven maakt de Zuidas uniek in Europa. Er is nu een kans om de Zuidas te ontwikkelen als dé internationale toplocatie in Nederland die kan concurreren met het topsegment in Europa. De gemeente Amsterdam en het Rijk willen deze kans benutten. De Zuidas-corridor heeft te maken met een forse toename van verkeersstromen over weg en spoor. Het station Zuid zal daardoor uitgroeien tot één van de grootste stations van Nederland. Uitbreiding van de weg- en spoorcapaciteit is op termijn geboden.

Cruciaal in de verdere ontwikkeling van de Zuidas is een goede bereikbaarheid en ruimte voor een hoogstaand woon- en werkklimaat. Het Rijk, regio, gemeenten en (semi) private partijen werken samen aan het project Zuidas om dit te bereiken.

Niet alleen de ruimtelijke opgave is complex. De wens bestaat om private partijen een grote rol in het project te geven. Eind 2007 bleken de voorstellen voor de oprichting van een Zuidas-onderneming en veiling van 60% van de aandelen ervan, op onvoldoende draagvlak te kunnen rekenen bij private partijen. Op 1 juli 2008 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de stand van zaken omtrent het veilingproces (TK, vergaderjaar 2007–2008, 31 700 XI, nr. 134). Ik heb u daarbij geïnformeerd over het onderzoek van Credit Suisse naar de voorliggende Zuidas-propositie. Geconcludeerd werd dat naar alle waarschijnlijkheid private partijen niet zouden gaan bieden op de voorliggende Businesscase. Redenen daarvoor waren de onduidelijkheden rondom de infrastructuurscope, risicoverdeling en de opbrengsten. Wel was er aan private kant ambitie om onder andere voorwaarden in het project te participeren.

Opdracht rijksvertegenwoordiger Oosterwijk

Bij brief van 19 december 2008 meldde ik uw Kamer dat de ministers van VROM, VenW, EZ en Financiën op drie niveaus alternatieven willen bestuderen, namelijk op planinhoudelijk niveau, op het niveau van samenwerking en op het niveau van financierings- en organisatiemodellen (TK 2008–2009, 31 700 XI, nr. 64). Om de mogelijkheden hiertoe te verkennen is afgesproken om per 1 januari 2009 de heer Oosterwijk (voorzitter van de Raad van Bestuur van de Erasmus Universiteit) te benoemen als rijksvertegenwoordiger. De heer Oosterwijk heeft de opdracht gekregen om binnen het Rijk en in overleg met gemeente Amsterdam en vertegenwoordigers van semi-publieke en marktpartijen te verkennen of en hoe de Businesscase van het Zuidas-project levensvatbaar gemaakt kan worden. Op 12 februari heeft de heer Oosterwijk ons tussentijds geïnformeerd. Hij heeft daarbij aangegeven dat de unieke economische potenties van de locatie en het toenemend belang van het openbaar vervoer op de Zuidas, de nationale betekenis van die specifieke plek onderstrepen. Het project is echter te groot en te ingewikkeld geworden met verschillende afbreukrisico's als gevolg. Hoewel private partijen hun interesse voor het project aan de heer Oosterwijk kenbaar maakten, concludeerde hij dat het project is in zijn oorspronkelijke private competitieve opzet (veiling) niet haalbaar is. Het project kan en moet qua ontwerp, samenwerking en organisatie vereenvoudigd worden teneinde tot een levensvatbare business case te komen.

Om ruimte te scheppen voor een nieuwe aanpak is besloten de veilingprocedure te beëindigen en op advies van de heer Oosterwijk een verkenningfase van enkele maanden in te gelasten om een kansrijk alternatief te vinden.

Beëindiging veilingprocedure

Over de beëindiging van de veilingprocedure door de Staat en de gemeente Amsterdam kan ik het volgende melden. Eind 2007 heeft de Raad van Commissarissen van de «Zuidas NV in oprichting» een prospectus voor besluitvorming aangeboden aan Rijk en gemeente. De bedoeling was dat op basis van de prospectus een Zuidas NV zou worden opgericht waarvan 60% van de aandelen zou worden geveild aan de gepreselecteerde private partijen. Zoals hierboven al is genoemd bleek deze propositie voor private partijen onvoldoende aantrekkelijk. In maart 2009 hebben het Rijk en de gemeente Amsterdam op advies van

rijksvertegenwoordiger Oosterwijk besloten tot beëindiging van het veilingproces. Met het beëindigen van de veiling werd bereikt dat onverminderd aan de Europese regels omtrent een level playing field wordt voldaan. Om het project haalbaar te maken zal immers de projectscope op basis waarvan de private partijen destijds zich hadden ingeschreven significant moeten worden gewijzigd. De pregeselecteerde private partijen hebben kenbaar gemaakt dat zij zich hierin konden vinden.

Het eventueel oprichten van een publiek-private onderneming in de toekomst is geenszins uitgesloten. Private deelname op integraal projectniveau dan wel op reguliere wijze bij de uitvoering blijft nadrukkelijk de bedoeling.

Rapportage «Zuidas-Dok Boven water»

Na het overleg op 12 februari volgde een proces waarin de rijksvertegenwoordiger intensief overleg voerde met alle betrokken partijen. Tot ons grote spijt is op 9 april 2009 bekend geworden dat de heer Oosterwijk om gezondheidsredenen zijn werkzaamheden heeft moeten beëindigen. In overleg met zijn opdrachtgevers is afgesproken dat zijn adviesteam de werkzaamheden tijdelijk vervolgde.

In de eindrapportage «Zuidas Dok Boven water» van het adviesteam Oosterwijk wordt aangegeven dat in de verkenningsfase is onderzocht of het Dok eenvoudiger, financieel aantrekkelijker en in fasen beslisbaar te maken is.¹ Geconstateerd is dat de onzekerheden in de infrastructuurramingen, de vastgoedmarkt en de financieringsmarkt aanzienlijk zijn. Het adviesteam bevestigt de eerdere constatering gedaan op 12 februari jl. dat het Dokontwerp conform prospectus 2007 niet haalbaar lijkt. Het probleem blijft de hoge kosten en de risico's die gemoeid zijn met de diepe ligging van de tunnels. Bovendien blijkt de koppeling van infrastructuur en fundering van het bovenliggende vastgoed een complicerende factor. Het Dokmodel gaat uit van ondergrondse ligging van de tunneldelen. In dit model zullen de tunneldelen onder grondwaterniveau gerealiseerd moeten worden. De koppeling van infrastructuur en fundering van het bovenliggende vastgoed leidt tot een aanzienlijke complexiteit voor wat betreft aansprakelijkheidsrisico's. Bovendien zijn de bouwkosten bij het bouwen onder grondwaterniveau hoger dan bij bouwen boven grondwaterniveau.

Het adviesteam Oosterwijk adviseert om de mogelijkheid van tunnels boven het grondwaterniveau te verkennen. Op deze manier nemen de bouwkosten af en kunnen de constructies voor infrastructuur en vastgoed worden losgekoppeld. Er zal nog wel moeten worden gezocht naar een nieuwe balans tussen de (diepte)ligging van de tunnels en de wijze waarop een hoogwaardig stedelijk centrum kan worden gerealiseerd.

Op dit moment zijn nog geen uitgewerkte ramingen van de kosten en risico's beschikbaar. Er is sprake van lagere bouwkosten vanwege het bouwen boven grondwaterniveau, maar mogelijk staan hier hogere kosten voor tijdelijke maatregelen tijdens de bouwfase tegenover. Het hoger aanleggen van tunnels leidt daarnaast tot een geheel nieuw ontwerpvragestuk ten aanzien van de inpassing van de infrastructuur en het station in de stedelijke omgeving.

Op dit moment bestaat ook nog geen zicht op de ruimtelijke kwaliteit van een dergelijke oplossing en de consequenties aan de opbrengstenkant. Het «Zuidas-Dok boven water» is als kansrijk concept neergezet maar dient als stedelijk- en infrastructureelplan en qua Businesscase nog uitgewerkt te worden.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Ter informatie heb ik de conclusies van het adviesteam bijgevoegd. Ik wil daarbij opmerken dat de betrokken ministers vooralsnog geen besluit hebben genomen over een te kiezen oplossing voor de Zuidas. Naar aanleiding van het advies is besloten tot een vervolgproces.

Vervolgproces

Naar aanleiding van de conclusies van het adviesteam, hebben de betrokken ministers op 13 mei jongstleden overleg gevoerd. De betrokken ministers realiseren zich dat met het oorspronkelijke Dokmodel aanzienlijke risico's gepaard gaan. Zij hebben overigens nog geen afstand genomen van het Dokmodel. Mochten nieuwe inzichten leiden tot een aanzienlijke verbetering van het rendement/risicoprofiel dan blijven de bewindspersonen open staan voor deze variant.

De bewindspersonen hebben opdracht gegeven het «Zuidas-Dok boven water»-alternatief uit te werken. De ministers hebben daarbij aangegeven groot belang te hechten aan een goede stedelijke inpassing. De rijksbouwmeester en spoorbouwmeester zullen worden betrokken bij de verkenning van de mogelijkheden om ook met een hoger maaiveld een stedelijk ontwerp van hoog kwalitatief niveau te bereiken. De betrokken ministers hechten verder belang aan voorzetting van de goede samenwerking met de gemeente Amsterdam.

Na intern beraad hebben de ministers besloten de heer D.J. van den Berg aan te stellen als nieuwe rijksvertegenwoordiger Zuidas. Hij krijgt de opdracht om in samenwerking met de gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat, ProRail en de rijksbouwmeester alternatieven voor de Zuidas-Dok, als verwoord in de bestuursovereenkomst van 2006, uit te werken. Het gaat daarbij zowel om het «Zuidas-Dok Boven water»-model als ook over andere mogelijke alternatieven die aantoonbaar uitzicht bieden op een haalbare businesscase.

Projectfinanciën

U heeft tijdens uw procedurevergadering van 2 april jongstleden besloten geïnformeerd te willen worden over de door het Rijk gemaakte kosten voor het project Zuidas. Ik kan u informeren dat het gaat om een bedrag van 17,4 miljoen euro over de periode 2003–2009.

Deze kosten vallen uiteen in de volgende kostenposten:

- Krachtens artikel 6.12 van de Bestuursovereenkomst Zuidas-dok d.d. 31 januari 2006 hebben de gemeente Amsterdam, de Staat en het ministerie van VROM zich verplicht de kosten ter voorbereiding van de oprichting van de Zuidas-Dok Onderneming, met een maximum van 10 000 000 euro, voor te financieren. De ministeries van VROM en Financiën dragen ieder 25 % van deze kosten, met een totaal van 5 miljoen euro.
- Het project is in velerlei opzicht complex te noemen. Het Rijk heeft in de periode 2003–2009 een beroep gedaan op externe expertise op het terrein van financiële, infrastructurele, organisatorische en juridische vraagstukken. De betrokken departementen hebben hieraan in totaal circa 5,3 miljoen euro besteed.
- Bij het zoeken van een oplossing voor vervoersvraagstukken op de Zuidas hebben de modaliteitseigenaren RWS en Prorail een belangrijke rol gespeeld. RWS heeft in dit kader 7,1 miljoen euro besteed aan personeelskosten en inhuur van externen ten behoeve van het uitvoeren van diverse planstudies.

Tot slot

De ministers hebben de rijksvertegenwoordiger verzocht kort na de zomer te rapporteren. Hierover zal ik uw Kamer nader informeren.

Mede namens de ministers van Financiën, Verkeer & Waterstaat en Economische Zaken,

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer