

Vergaderjaar 2011–2012

**32 668**

**Structuurvisie ZuidasDok**

**Nr. 3**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 24 april 2012

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties behoefte vragen en opmerkingen voor te leggen over de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 februari 2012 (Kamerstuk 32 668, nr. 2) inzake de ontwerp structuurvisie ZuidasDok.

De vragen en opmerkingen zijn op 28 maart 2012 aan de minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 23 april 2012 zijn deze door haar beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,  
Tjink

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### *Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD*

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de ontwerp structuurvisie ZuidasDok. De leden van de VVD-fractie zijn verheugd te zien dat er nog veel aspecten van de eerste planontwikkeling in dit ontwerp terug zijn te vinden. Het is zeer begrijpelijk dat met de huidige economische tegenwind toch zoveel mogelijk van het hoge ambitieniveau is gehandhaafd in de structuurvisie. De leden van de VVD-fractie hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

In deze tijd van economische tegenwind vindt dit project doorgang. De leden van de VVD-fractie zijn zoals gezegd daar erg tevreden over. Wel stellen zij de vraag in hoeverre de economische crisis, die zeer voelbaar is in de vastgoedmarkt, nog van invloed kan zijn op het project Zuidas. Hoe flexibel is de lijn die is ingezet met de voorliggende structuurvisie? Zijn er nog eventuele aanpassingen mogelijk als de crisis onverhoopt een nog grotere wissel trekt op bijvoorbeeld de kantorenmarkt, waardoor de ontwikkeling van de Zuidas enigszins onder druk kan komen te staan?

De leden van de VVD-fractie hebben over de berekeningen van het openbaar vervoer nog enkele vragen. Zo vragen deze leden hoe de prognoses van de forse groei van het aantal trein-, metro- en tramreizigers berekend zijn. Van welke basisgegevens en aannames is daarbij uitgegaan en wat zijn de mogelijke afwijkingen naar boven en naar beneden? De leden van de VVD-fractie vragen tevens waarom een veel geringere groei van het busvervoer voorzien wordt. Verder vragen deze leden of de reservering voor extra sporen in ieder scenario voldoende is voor de lange termijn, dus ook na 2050.

De leden van de VVD-fractie hebben ook over de berekeningen met betrekking tot de wegen nog enkele vragen. Zo vragen deze leden hoe de capaciteit van de A10-Zuid berekend is en tot welk jaar de weg met vier rijstroken voor doorgaand verkeer en twee rijstroken voor bestemmingsverkeer toereikend zal zijn. Tevens vragen zij wat de meerkosten zouden zijn als er voor doorgaand en/of bestemmingsverkeer ieder één rijstrook per richting extra wordt gerealiseerd.

Over de effectbeoordelingstabel stellen de leden van de VVD-fractie de vraag waarom de veelgenoemde barrièrewerking van de huidige infrastructuurbundel niet is opgenomen. Deze leden vragen de minister tevens wat de invloed van de verschillende alternatieven op deze barrièrewerking is.

Het valt de leden van de VVD-fractie op dat de risico's en de beheersbaarheid in de effectbeoordelingstabel voor elk alternatief gelijk zijn. Deze leden hebben hierbij de uitleg gelezen dat het een conventioneel project is met normale bouwtechnische risico's. Zij vragen in hoeverre risico's als het economisch klimaat en de economische crisis in de risicobeheersing meegenomen zijn.

De leden van de VVD-fractie vragen of er geen risico's zijn met betrekking tot omgevingsmanagement. Of vallen die onder bouwtechnische risico's? Bij diverse tunnels die onlangs zijn gerealiseerd of nog in aanbouw zijn, blijken de tunneltechnische installaties tot problemen te hebben geleid. De leden van de VVD-fractie vragen welke risico's zijn geïnventariseerd met betrekking tot de tunneltechnische installaties. Bij de beschrijving van het ontwikkelingsperspectief staat geschreven: «De ontwikkelingen moeten in samenhang bekeken worden.

De realisatie van slechts één van de ontwikkelingen kan belemmeringen opwerpen voor de andere ontwikkelingen». De leden van de VVD-fractie vragen of deze uitspraak ook te lezen is als een bouwtechnisch risico of dat hier toch sprake is van een groter projectrisico. Deze leden vragen de minister om uit te leggen hoe deze uitspraak in de risicobeheersing is meegenomen.

De leden van de VVD-fractie constateren dat er bij dit project sprake is van een samenwerking tussen verschillende overheidslagen. Deze leden vragen wie de opdrachtgever zal zijn en wat de afspraken zijn over tegenvallers en meevallers bij de realisatie. Welke partijen zijn waarvoor verantwoordelijk en dragen risico, indien de tien procent risicoreservering niet voldoende zou blijken te zijn?

Met betrekking tot een eventueel doortrekken van de Noordzuidlijn en de inpassing van de sporen hebben de leden van de VVD-fractie de volgende vragen. Hoeveel behoefte is er in de gemeente Amstelveen aan een eventuele doortrekking van de Noordzuidlijn? Er wordt in de tekst van de structuurvisie verwezen naar niet bestaande paragrafen (6.3, 6.4 en 6.5). Kan de minister die alsnog naar de Kamer sturen?

Met betrekking tot de aanbestedingsvorm hebben de leden van de VVD-fractie de vraag voor welke aanbestedingsvorm gekozen zal worden en waarom. Deze leden vragen in hoeverre marktpartijen tot nu toe bij de planontwikkeling betrokken zijn en hoe bij de aanbesteding optimaal gebruik zal worden gemaakt van de expertise van marktpartijen en van hun onderlinge concurrentie.

De leden van de VVD-fractie hebben tot slot nog een vraag over de milieueffectrapportage. Deze leden lezen dat voor alle varianten een negatieve beoordeling gegeven wordt met betrekking tot oppervlaktewater en waterkering. Zij vragen om een toelichting hierop. Tevens vragen zij of de negatieve effecten acceptabel zijn, danwel door maatregelen worden gecompenseerd.

#### *Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA*

De leden van de PvdA-fractie willen de minister van Infrastructuur en Milieu een aantal vragen stellen omtrent het project Zuidas.

De leden van de PvdA-fractie hebben begrepen dat het Centraal Planbureau (CPB) ernstige kritiek uit op het project Zuidas<sup>1</sup>. In het kort kan volgens deze leden worden gesteld dat het CPB van mening is dat de financiële onderbouwing niet deugt omdat de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) veel te rooskleurig wordt voorgesteld. De leden van de PvdA-fractie vragen of de minister deze mening over de MKBA van de ondertunneling deelt. Deze leden vragen de minister tevens om toe te lichten waarom de MKBA uit 2006 inzake de ondertunneling, waarbij sprake was van algehele ondertunneling van het gebied, ongewijzigd is overgenomen in de definitieve plannen zoals ze nu, anno 2012, voorliggen. Welke voor haar moverende redenen liggen hieraan ten grondslag en hoe verhouden die zich tot de aangepaste scope van het project en de gewijzigde marktomstandigheden voor vastgoed?

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister om toe te lichten waarom het alternatief, waarbij er geen sprake is van ondertunneling van weg en spoor, niet is meegenomen in de planvorming. Het is volgens deze leden goed gebruik (zij verwijzen daarbij naar de commissie Elverding) om de planvormingsperiode te benutten om alle opties te onderzoeken, zodat er in een later stadium van de besluitvorming een

---

<sup>1</sup> Zie de second opinion op de MKBA ZuidasDok, die het CPB op 10 februari 2012 heeft gepubliceerd en die beschikbaar is via: < <http://www.cpb.nl/publicatie/second-opinion-op-de-mkba-zuidasdok>>.

goed beeld ligt van de haalbaarheid van eventuele alternatieven. Deze leden constateren tot hun spijt dat dat nu ontbreekt. Graag vernemen de leden van de PvdA-fractie, met een toelichting, welke overwegingen ertoe hebben geleid dat het alternatief «geen ondertunneling» niet in de scope van het project is meegenomen. Ook vragen deze leden welke rol de wens van Amsterdam over meer woningbouw in dit gebied gespeeld heeft bij de bepaling van de projectscope.

Het verbaast de leden van de PvdA-fractie dat de Noordzuidlijn geen onderdeel is van de scope van het project Zuidas. Deze leden vragen de minister om toe te lichten waarom in haar voorstel de doortrekking van de Noordzuidlijn richting Amstelveen en Schiphol onmogelijk wordt gemaakt. Het Rijk investeert € 1,2 miljard in de Noordzuidlijn. De leden van de PvdA-fractie vragen of de minister kan aangeven in hoeverre er sprake is van desinvestering in de Noordzuidlijn en aantasting van de robuustheid van het vervoersysteem rond Amsterdam, nu de potentiële doortrekking van de Noordzuidlijn naar Amstelveen en Schiphol onmogelijk wordt gemaakt.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het fysiek mogelijk is om de geplande uitbreiding van weg en spoor zonder ondertunneling van weg danwel spoor te realiseren. Deze leden vragen tevens om een toelichting hierbij. Zij vragen verder of het waar is dat uitvoering van het plan zonder ondertunneling van de A10 € 350 miljoen minder zou kosten.

De leden van de PvdA-fractie herinneren zich dat in het kader van de spoedaanpak wegen de A10-zuid reeds van 2x3 naar 2x4 banen is gegaan. Deze leden vragen of het waar is dat er nu in de uitwerking van de plannen qua ruimtebeslag alleen behoefte is aan extra ruimte voor de aanleg van twee extra banen, spoorverdubbeling en twee extra sporen op station Amsterdam Zuid, met daarbij een reservering voor twee extra sporen. De leden van de PvdA-fractie vragen de minister om te specificeren welk ruimtebeslag minimaal benodigd is om deze ambitie vorm te geven.

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is € 627 miljoen opgenomen voor het project Zuidas. De leden van de PvdA-fractie lezen in de aanbiedingsbrief bij de ontwerp structuurvisie ZuidasDok dat het Rijk € 979 miljoen zal bijdragen aan het project. Deze leden vragen om een toelichting op dit verschil. De leden van de PvdA-fractie vragen de minister tevens om in een tabel duidelijk te maken waar de oorspronkelijke dekking van het gehele project Zuidas uit bestond en waar deze nu uit bestaat. De leden van de PvdA-fractie vragen verder of het waar is dat dekking van de extra middelen gevonden is door af te zien van BTW-inkomsten en door middelen over te hevelen vanuit een ander grote infrastructuuropgave, Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (OV SAAL). Zo ja, hoeveel dragen deze ingrepen bij aan de Zuidas? En zijn er nog andere bronnen waarmee het gat van € 352 miljoen wordt gedicht? Zo ja, welke zijn dit en om hoeveel geld gaat dit? De leden van de PvdA-fractie vragen verder welke projecten nu geen doorgang kunnen vinden, omdat geld maar één keer kan worden uitgegeven.

De leden van de PvdA-fractie herinneren zich dat in een eerder stadium, in 2010, € 233 miljoen vanuit de Zuidas naar OV SAAL is overgeheveld, om specifieke delen van de Zuidas die nu binnen OV SAAL vallen, te bekostigen. Deze leden vragen de minister om welke specifieke delen van het project Zuidas het in 2010 ging – in totaal € 233 miljoen – en voor welke specifieke delen van het project Zuidas nu naar verluidt € 24 miljoen vanuit OV SAAL naar het budget van de Zuidas wordt overge-

heveld. Deze leden van de PvdA-fractie vragen tevens op welk moment de Kamer als medewetgever gekend wordt in deze verschuivingen binnen het Infrastructuurfonds en tussen de begrotingen van Financiën (inkomsten BTW) en die van Infrastructuur en Milieu.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de minister de mening deelt dat het station Amsterdam Zuid over zes sporen dient te beschikken om de verdrievoudiging van reizigersaantallen tot 2020 op te kunnen vangen. Deze leden vragen de minister om toe te lichten welke financiële dekking hiervoor beschikbaar is. Daarnaast vernemen zij ook graag of er binnen het geplande budget alleen sprake is van realisatie van een nieuw vierspoors treinstation Amsterdam Zuid en hoe zich dat naar de mening van de minister verhoudt tot de doelstelling van het project om te komen tot een zesspoors treinstation Zuid.

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister om een toelichting op het feit dat er binnen dit project geen rekening meer wordt gehouden met opbrengsten uit grondexploitatie en vastgoed. Zo vragen deze leden waarom deze wijziging in de uitgangspunten van dit project is aangebracht en welke rol de gemeente Amsterdam hierin gehad heeft. Zij vragen de minister tevens om toe te lichten in welke mate en in welke vorm de gemeente Amsterdam gedurende het onderhandelingsproces bereid was om risico's op het gebied van grondexploitatie en vastgoedontwikkeling voor haar rekening te nemen. Zij vragen verder hoe de risico's in de uitvoering en onvoorziene kosten verdeeld worden tussen Rijk en gemeente. De leden van de PvdA-fractie vragen ook in welke mate vastgoedinvesteerders en grote bestaande huurders op de Zuidas zoals ABN AMRO, Royal Bank of Scotland (RBS) en Boekel de Nerée, geconsulteerd zijn over de wenselijkheid van ondertunneling en hoe deze vorm te geven, mede in relatie tot de aantrekkelijkheid van de zichtlocatie van deze bedrijven aan de A10.

#### *Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV*

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de plannen voor de Zuidas en willen de minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de PVV-fractie erkennen de positie van de Zuidas als toplocatie en zien dit binnen de Noordvleugel van de Randstad als een ideale vestigingslocatie voor internationaal opererende hoofdkantoren. Deze leden vragen wat het effect is van de realisatie van dertig procent sociale woningbouw in het gebied op de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat voor bedrijven. Zij hebben hierdoor grote twijfels over de vraag of de zeer ruime vervoersprognoses, die uitgaan van een verdriedubbeling van het aantal treinreizigers in tien jaar tijd, wel gehaald worden. De leden van de PVV-fractie vragen hoe de minister hier tegenaan kijkt.

Daarnaast zijn de leden van de PVV-fractie van mening dat het rijk uitsluitend voor de ondertunneling en verbreding van de A10 en eventuele spooruitbreiding moet betalen en niet voor de verplaatsing van het lokale bus-, tram- en metro- vervoer en aanpassingen van stationsgebied Zuidas. Deze leden vragen of de minister kan verzekeren dat dit het geval is.

Ten slotte willen de leden van de PVV-fractie niet dat de mensen bij de inspraakprocedure luchtkastelen krijgen voorgeschoteld. Deze leden hebben begrepen dat alternatieven die eerder zijn bekeken miljarden duurder zouden zijn en dat de realisatie daarvan ook nog eens ten minste

acht jaar langer zouden duren vanwege de complexiteit van het spoor. Deze alternatieven zijn daardoor volgens de leden van de PVV-fractie uiterst onrealistisch en het zou niet fair zijn om deze mogelijkheden alsnog aan meedenkende burgers voor te leggen. Deze leden vragen de minister daarom om de toezegging dat dit niet gebeurt.

#### *Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA*

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de door de minister toegezonden stukken, maar hebben nog wel enkele opmerkingen. In de eerste plaats willen de leden van de CDA-fractie stilstaan bij het feit dat er wel erg veel verandering heeft plaatsgevonden met betrekking tot de richting en de achterliggende doelen in dit dossier. Al jaren is men met de Zuidas bezig, en in de afgelopen jaren is op de flanken van de Zuidas gelukkig al veel goeds tot stand gebracht. Nu ligt echter een visie voor het belangrijkste gedeelte van de Zuidas voor: het Dok. Na jaren van plannen maken en discussiëren, liggen nu de gemaakte afspraken tussen het Rijk, de provincie Noord-Holland en de gemeente en de stadsregio Amsterdam aan de Kamer voor. De leden van de CDA-fractie zijn verheugd dat het de minister gelukt is om tot afspraken te komen met de gemeente Amsterdam. Daarom ligt er nu, deels op basis van de Amsterdamse Zuidas Visie, de ontwerp structuurvisie ZuidasDok.

Het deel van de Zuidas dat het ZuidasDok omvat, is volgens de leden van de CDA-fractie misschien wel het belangrijkste gedeelte, omdat het het deel is dat voor de autowegen, spoorwegen, de metro en het andere openbaar vervoer bepalend zal zijn. In het licht van de gemaakte afspraken achten de leden van de CDA-fractie het dan ook belangrijk dat de verantwoordelijkheden met betrekking tot die afspraken goed vastgelegd zijn: voor autowegen en spoor is het Rijk in zijn geheel verantwoordelijk, met betrekking tot het overige openbaar vervoer zijn gemeente, provincie en stadsregio de leidende factoren – overigens uiteraard op een manier die voor een groot deel gefinancierd is door het Rijk.

Het is volgens de leden van de CDA-fractie niet zo gek dat in de nu voorliggende ontwerp structuurvisie ZuidasDok het Rijk als de echte grote financier dan ook uiteindelijk bepalend is. De minister verdient volgens deze leden een compliment voor de bestuurlijke afspraken die er nu liggen. Temeer omdat volgens de leden van de CDA-fractie uit deze afspraken blijkt dat er naast met de belangen van het Rijk, buitengewoon goed rekening is gehouden met de belangen van de gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam heeft volgens deze leden wel eens de politieke gewoonte te neigen naar een verkeerde richting als het gaat om zowel het bonum commune als het belang van de stad Amsterdam, zelfs als het gaat om bijzonder ingrijpende beslissingen met grote impact op de toekomst van de stad. Amsterdam ondergaat nu volgens de leden van de CDA-fractie een verandering van een oude concentrische stad rond Dam, grachtengordel, Centraal Station en Haven, naar een bipolaire stad met enerzijds de Grachtengordel en anderzijds de Zuidas. De ontwikkeling van de Zuidas betekent ook het behoud van de oude grachtengordel als Unesco Werelderfgoed en het behoud van de oude stad, wat de leden van de CDA-fractie alleen maar kunnen toejuichen. In het verleden zijn volgens deze leden in Amsterdam harde aanvallen gedaan op de oude stad door bijvoorbeeld politiefchef Kaasjager, die de grachtengordel wilde dempen voor autowegen, en door wethouder Joop den Uyl, die De Pijp geheel wilde afbreken en wilde vervangen door grote woonblokken en grote straten. In plaats daarvan krijgt Amsterdam volgens de leden van de CDA-fractie nu met de Zuidas, naast de mooie oude stad, steeds meer een

moderne werk- en woonomgeving, modern qua vormgeving en uitstraling, maar vooral ook zeer modern vanwege de mogelijkheid van uitstekende openbaar vervoersverbindingen. Over die mogelijkheid zijn de leden van de CDA-fractie zeer content.

De ontwerp structuurvisie ZuidasDok wijkt volgens de leden van de CDA-fractie af van eerdere ideeën en doelstellingen omtrent het ZuidasDok. Op dit moment zien zij bijvoorbeeld dat alleen de rijkswegen onder de grond worden gebracht, en dat daardoor de mogelijkheid overblijft voor andere betrokken partijen om de wellicht noodzakelijke verbreding van de autowegen mogelijk te maken. Hetzelfde gaat op voor de ruimte die ontstaat om uitbreiding van spoor en metro mogelijk te maken, zodat een goed openbaar vervoersknooppunt kan ontstaan. Het station Amsterdam Zuid kan volgens de leden van de CDA-fractie als snelst groeiende station van Nederland dan ook de ruimte krijgen om te groeien. Daarnaast is er bovendien meer woningbouw mogelijk, wat belangrijk is voor een leefbare (zaken)wijk, waarvan deze leden weten dat de behoefte daaraan groot is. De leden van de CDA-fractie lijkt het dan ook zeer verstandig dat dit buitengewoon ambitieuze megaproject nu in meerdere fases gesplitst is. Hierdoor bestaat volgens deze leden de mogelijkheid verder te werken, zonder dat door de omvang van het project het overzicht, de betaalbaarheid en de haalbaarheid verloren gaat.

De leden van de CDA-fractie hebben nog wel enkele vragen over de kosten en de betaalbaarheid van de oplossingen die zijn onderzocht, en willen meer specifiek vragen naar de publieke (financiële) bijdragen op verschillende niveaus. Deze leden vragen de minister om scherper inzicht in deze zaken te geven. Daarnaast komen bij de leden van de CDA-fractie wel enige vragen op over de business case van het gepresenteerde voorkeursalternatief, ook al vanwege het verleden van recente en minder recente aan Amsterdam gerelateerde projecten. Deze leden vragen de minister om ook daarin inzicht te geven.

In de ogen van de leden van de CDA-fractie is de ontwerp structuurvisie ZuidasDok een goede uitwerking van de ambitieuze visie van Rijk en Amsterdam op de Zuidas als een moderne zakenwijk, die internationaal kan en moet concurreren. Juist daarom hebben de leden van de CDA-fractie nog enkele opmerkingen over het volgende. Met deze structuurvisie is het doortrekken van de Noordzuidlijn naar Amstelveen geschrapt. De minister faciliteert (in financiële zin) wel een hoogwaardige tramverbinding naar Amstelveen, die de huidige semi-metro (lijn 51) moet gaan vervangen. Financieel is doortrekken van de Noordzuidlijn volgens deze leden van de CDA-fractie veel te kostbaar en vervoerskundig is het eigenlijk niet echt noodzakelijk, zeker in deze tijd van crisis. Deze leden achten dit een verstandige zet. Een nieuw financieel debacle zoals bij aanleg van de Noordzuidlijn moet wat de leden van de CDA-fractie betreft, beslist vermeden worden. Deze leden vragen de minister of zij deze gedachtegang kan delen.

Uiteraard resteert na het schrappen van het doortrekken van de Noordzuidlijn naar Amstelveen en het stoppen van de Noordzuidlijn op station Amsterdam Zuid voor de leden van de CDA-fractie de vraag of de Noordzuidlijn niet vraagt om een serieuzere en haalbare verlenging naar een ander groot gebied. Het stoppen van de Noordzuidlijn op de Zuidas is wat betreft de leden van de CDA-fractie niet gewenst. Zou bijvoorbeeld het doortrekken van de Noordzuidlijn via het tracé van de A4 naar Schiphol, volgens de minister niet in lijn kunnen liggen met de visie op de ontwikkeling van de mainport Schiphol? Doortrekken naar Schiphol is volgens de leden van de CDA-fractie vervoerskundig zeer aantrekkelijk, het tracé is eenvoudig, en de aanleg langs de A4 is relatief goedkoop –

ook omdat er ruimtelijk eigenlijk al rekening mee is gehouden. De vervoershubs Schiphol wordt dan volgens deze leden via de Zuidas bovendien uitstekend verbonden met het centrum van Amsterdam. Daarnaast zullen een aantal kantoor- en zakengebieden langs de A4, zoals Riekerhaven en Sloterpolder, die nu slecht per openbaar vervoer bereikbaar zijn, dan een zeer goede openbaar vervoersverbinding krijgen. Een dergelijke uitbreiding zou de exploitatie en de business case van de Noordzuidlijn bovendien zeker ten goede komen. De leden van de CDA-fractie willen hieromtrent graag de mogelijkheden verkennen en vragen de minister onderzoek te doen en de Kamer over haar bevindingen te informeren.

#### *Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP*

De leden van de SP-fractie hebben met kritische belangstelling kennisgenomen van de voorgenomen plannen.

In grote lijnen ziet de ontwerp structuurvisie ZuidasDok er naar de mening van de leden van de SP-fractie goed uit. Deze leden vinden het belangrijk dat het aanvankelijke plan flink versoberd is. Dat is in het kader van alle (voorgenomen) bezuinigingen en tegenslagen in de kantoren en bouwmarkt – naar hun mening – niet meer dan passend.

Wel zien de leden van de SP-fractie een probleem met de Noordzuidlijn. De huidige verbinding met Amstelveen wordt geschrapt, waardoor iedereen op station Amsterdam Zuid moet overstappen. Deze leden vragen of de minister niet van mening is dat de mensen uit Amstelveen gebaat zijn bij een rechtstreekse verbinding met het centrum van Amsterdam. Deze leden vragen wie daarvoor verantwoordelijk is en wat de minister kan doen om deze ontwikkeling te bevorderen. De leden van de SP-fractie vragen of duidelijk is, waar de meeste reizigers moeten zijn: op de Zuidas of in het centrum van Amsterdam. Deze leden constateren dat nu juist het gemak van doorrijden tot het centrum verdwijnt.

De leden van de SP-fractie vragen of er met dit besluit ook een definitieve keuze is gemaakt om de hogesnelheidslijn (HSL) voortaan te laten stoppen op Amsterdam Zuid en niet door te laten rijden naar Amsterdam Centraal. Zo ja, waarop is die keuze gebaseerd? Is er onderzoek gedaan naar het type reiziger dat voor de HSL kiest? De leden van de SP-fractie vragen of het verstandig is deze doortrekking naar Amsterdam Centraal niet voort te zetten, nu de HSL betrokken wordt bij het hoofdrailnet. Als dergelijke onderzoeken er nog niet zijn, dringen de leden van de SP-fractie aan, alvorens dure keerspoeren voor de HSL aan te leggen, eerst een gedegen onderzoek naar de behoefte van de reizigers uit te voeren. Deze leden ontvangen graag een reactie hierop van de minister.

#### *Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66*

De leden van de D66-fractie hebben met enige zorgen kennisgenomen van het gezamenlijke voornemen van de stadsregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en de minister van Infrastructuur en Milieu om gezamenlijk € 1,4 miljard te investeren in het onder de grond brengen van een deel van de A10 bij de Zuidas te Amsterdam. Deze zorgen zijn gebaseerd op de financiering, rendabiliteit en effectiviteit van het voorstel. Tevens betreuren de leden van deze fractie dat dit voornemen naar buiten is gebracht zonder enige duidelijkheid te verschaffen over de verdeling van de risico's die met projecten van deze omvang gemoeid zijn. Deze leden onderkennen het grote economische belang van de Zuidas voor de BV Nederland, maar zij zijn niet voldoende overtuigd dat de Zuidas bij de voorliggende investering gebaat is. Daarom

zetten zij grote vraagtekens bij de wenselijkheid van het voorkeursalternatief van de minister zoals dat nu op tafel ligt.

De leden van de D66-fractie constateren dat de MKBA van de minister en de doorrekening hiervan door het CPB sterk uiteenlopende conclusies opleveren als het gaat om de rendabiliteit van de ondertunneling. Deze leden vragen hoe de minister de doorrekening van de MKBA door het CPB, waarin de conclusie wordt getrokken dat de ondertunneling onrendabel is en dat de baten ervan «fors» zijn overschat, beoordeelt. Indien de minister de conclusie van het CPB niet onderschrijft, vragen de leden van de D66-fractie haar om aan te geven welke fouten of onjuiste aannames van het CPB hieraan ten grondslag liggen.

In de aanbiedingsbrief bij de ontwerp structuurvisie ZuidasDok stelt de minister dat «de business case voor het voorkeursalternatief sluitend is» en dat uit de onderzoeken blijkt «dat de maatschappelijke baten alleen bij het voorkeursalternatief ongeveer gelijk zijn aan de kosten». De doorrekening van het CPB schept echter een minder rooskleurig beeld van de rendabiliteit van dit grote project. De leden van de D66-fractie begrijpen niet goed hoe de uitspraak van de minister niet in tegenspraak is met de doorrekening van het CPB. Deze leden vragen de minister om dit verschil van inzicht toe te lichten.

De leden van de D66-fractie constateren dat de meest recente MKBA uit gaat van een hogere waardeontwikkeling van vastgoed dan de MKBA uit het jaar 2006 (zie pagina 10–11 en 20–21 van de eerder genoemde CPB-notitie). Dit terwijl de markt voor kantoren sinds 2006 sterk verslechterd is. Deze leden vragen de minister om een nieuwe doorrekening van de ondertunneling te verzorgen, gebaseerd op een meer realistische inschatting van de waardeontwikkeling van vastgoed. Zij vragen of in de MKBA niet het beste rekening gehouden kan worden met verschillende scenario's met betrekking tot de ontwikkeling op de Amsterdamse vastgoedmarkt, voor zowel woningen als kantoorpanden. Gezien de kantorenleegstand van 16,7 procent<sup>1</sup> in Amsterdam zijn de leden van de D66-fractie groot voorstander van realistische ramingen waarin rekening wordt gehouden met zowel optimistische als minder optimistische prognoses voor de toekomst. Deze leden vragen de minister om haar reactie hierop.

De leden van de D66-fractie hebben begrepen dat de Amsterdamse wethouder voor Ruimtelijke Ordening uit gaat van € 290 miljoen aan extra grondopbrengsten als effect van het ZuidasDok (zie PropertyNL d.d. 9 februari 2012). Deze leden vragen of de minister kan toelichten waar dit bedrag van € 290 miljoen aan extra opbrengsten vandaan komt en of dit wel een realistische inschatting is. De leden van de D66-fractie vragen tevens of de conclusie niet moet zijn dat de rendabiliteit zoals ook benoemd in het CPB-rapport vooral tot uitdrukking komt in zachte rendementen, en niet in harde rendementen die direct leiden tot hogere inkomsten van de gemeente. Deze leden vragen of de minister de mogelijke nadelen van dergelijke optimistische schattingen inziet, zeker als het gaat om de voorbereidende fase waarin betrokkenen een juiste afweging moeten kunnen maken tussen alle mogelijke alternatieven.

De leden van de D66-fractie constateren dat het project wel erg rooskleurig wordt voorgespiegeld. Dit terwijl de risico's en de kosten enorm zijn. Het beeld ontstaat bij deze leden dat gedurende de voorbereidingsfase de toekomstige opbrengsten ernstig worden overschat en de toekomstige kosten en risico's sterk worden onderschat. Bij veel grote infrastructurele projecten liggen dergelijke overoptimistische verwachtingen ten grondslag aan kostenoverschrijdingen op lange termijn. Dit is

<sup>1</sup> Zie: <<http://www.rtl.nl/components/financien/rtlz/nieuws/2012/09/kantorenmarkt-grote-steden-nog-niet-hersteld-in-kw4-jildowjones1075688.xml>>.

gebleken bij projecten als de Betuwelijn en de Noordzuidlijn. Het voorstel zoals dat nu ter discussie staat, loopt volgens de leden van de D66-fractie een groot risico om op termijn in het illustere rijtje van verliesgevende infrastructurele projecten terecht te komen. Deze leden vragen de minister om haar reactie hierop.

De leden van de D66-fractie hebben de indruk dat de mogelijkheden rondom medefinanciering door private partijen niet adequaat zijn onderzocht. Deze leden willen dan ook graag van de minister weten welke acties er zijn ondernomen om tot een publiek-private samenwerking te komen. Indien de mogelijkheden hieromtrent niet zijn onderzocht, vragen de leden van de D66-fractie waarom deze mogelijkheden niet zijn onderzocht.

De leden van de D66-fractie vragen om meer informatie over de financiering van het Amsterdamse deel van het bedrag. Is het de bedoeling dat de Amsterdamse bijdrage wordt betaald uit het vereveningsfonds Zuidas, dat sinds eind jaren negentig is afgescheiden van het Groot-Amsterdamse Vereveningsfonds? Wordt het volledige eigen vermogen van de dienst Zuidas geïnvesteerd in het dokmodel<sup>1</sup>? Ziet de minister verder nog manieren waarop het bedrijfsleven indirect meebetaalt aan de ondertuning van de Zuidas?

De leden van de D66-fractie constateren dat er in 2008 geen private partijen te vinden waren die wilden participeren in het project, onder meer vanwege de grote financiële risico's<sup>2</sup>. Deze leden vragen in hoeverre private partijen willen participeren in het alternatief zoals dat nu op tafel ligt. Zij vragen of de minister heeft onderzocht in hoeverre dit het geval is. Zo nee, is de minister bereid om alsnog te onderzoeken in hoeverre er investeerders te vinden zijn?

De leden van de D66-fractie concluderen dat in het huidige voorstel, waarin de spoorlijnen boven de grond lopen, er nog steeds sprake zal zijn van een enorme splitsing in het gebied Zuidas. Hierdoor wordt volgens deze leden het primaire doel van het dokmodel, namelijk het verenigen van de noord- en de zuidflank van het gebied, niet gehaald. Zij vragen of de minister van mening is dat het probleem van gescheiden stadsdelen voldoende opgelost wordt door een verbrede Minerva-passage, zoals opgenomen in de plannen. Is een verbreding van de huidige passage niet te weinig effectief als het gaat om het verenigen van de twee flanken van de Zuidas?

Ook vragen de leden van de D66-fractie of de minister de toegevoegde waarde van een doorkruisende A10 in overweging neemt. Het aanzien van de Zuidas is er volgens deze leden bij gebaat dat dagelijks enkele tienduizenden automobilisten tussen de hoge kantoorpanden van de Zuidas heen rijden. Een donkere tunnel zorgt ervoor dat de gebouwen in de toekomst niet gezien zullen worden door de vele automobilisten. De leden van de D66-fractie vragen of de minister het inzicht deelt dat de bovengrondse A10 ook van waarde is voor het prestigieuze imago van de Zuidas in de Nederlandse maatschappij.

Het CPB geeft volgens deze leden van de D66-fractie aan dat elke inwoner en werknemer op Zuidas voor de nieuwe openbare ruimte boven de tunnels gemiddeld 200 euro per persoon per jaar over moeten hebben, om uiteindelijk uit te komen op de totale baten ter waarde van € 360 miljoen. Deze leden constateren dat volgens het CPB deze manier van het uitdrukken van de geschatte baten aantoonbaar dat deze totale baten sterk overschat worden. Het CPB noemt dit volgens hen vervolgens dan ook een niet-aannemelijk bedrag. De leden van de D66-fractie willen graag van de minister weten hoe zij waar voor dit geld kan leveren. Uiteraard blijft

---

<sup>1</sup> In 2010 had het eigen vermogen nog een waarde van ongeveer € 130 miljoen. Zie pagina 30 van het Jaarverslag Dienst Zuidas 2010.

<sup>2</sup> Zie Property NL, 25 april 2008. Beschikbaar via: <http://www.propertynl.com/index-newsletter/zuidas-in-diepe-crisis-na-terugtrekken-financiers/>.

het discussiepunt hierbij of de ondertunneling dit geld wel waard is. Deze leden vragen de minister om een reactie hierop.

De leden van de D66-fractie lezen dat de minister aangeeft dat een tussentijdse consultatie het inzicht heeft opgeleverd dat veel partijen voorstander zijn van het project ZuidasDok. Deze leden vragen op welke manier de minister hier onderzoek naar heeft gedaan en welke partijen hierbij betrokken zijn. Zij vragen tevens of de minister in de huidige planning rekening houdt met een definitief onderzoek naar maatschappelijk draagvlak, voorafgaand aan de bouw. De leden van de D66-fractie vragen verder, als tussentijdse consultatie daadwerkelijk het inzicht heeft geleverd dat veel partijen voorstander zijn van het project ZuidasDok, waarom deze partijen dan niet bereid zijn om als mede-investeerder op te treden in dit project.

De leden van de D66-fractie vinden het merkwaardig dat de minister met het voornemen naar buiten treedt om samen met andere partijen een zeer groot bedrag te investeren, terwijl de verdeling van toekomstige risico's hierbij niet is besproken. Deze leden vragen de minister om meer informatie te geven over hoe de verschillende partijen over risicospreiding nadenken en wat hierbij de insteek is van het Rijk.

De leden van de D66-fractie zien het nationale belang van een sterke Zuidas met een goede verkeersdoorstroming. Deze leden begrijpen ook dat hierin geïnvesteerd moet worden door de verschillende overheden. De insteek van de leden van de D66-fractie is wel dat het bedrijfsleven hier in principe aan bij moet dragen, dat het project rendabel moet zijn en dat het project de vooraf gestelde doelen effectief moet realiseren. Ook zouden volgens deze leden bredere alternatieven moeten worden overwogen, zoals een verdere uitbreiding van het gebied Amsterdam Zuid richting Amsterdam Buitenveldert.

#### *Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de ChristenUnie*

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij met de geboekte voortgang met de plannen voor de Zuidas. Het aantal en de omvang van de risico's van dit grote project is nu aanzienlijk beperkt en er is sprake van een veel kortere bouwperiode. Wel vinden deze leden de investeringen in het project onevenredig ten gunste komen van asfalt. In feite is er ten opzichte van de eerdere plannen volgens hen vooral bezuinigd op het openbaar vervoer. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom er slechts sprake is van een ruimtelijke reservering voor een vijfde en een zesde spoor en deze sporen niet meteen gerealiseerd worden. Vanaf 2020 is hier volgens deze leden vrijwel zeker behoefte aan en gezien de bouwtijd betekent dit dat hierover op korte termijn besluiten moeten worden genomen. Deze leden willen daarom ook weten waarom dit nu niet wordt meegenomen, wat de meerkosten zijn en wanneer hierover wel een besluit zal worden genomen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het geschetste ontwikkelingsperspectief in hoofdstuk 6 van de ontwerp structuurvisie te vaag om goede besluiten te kunnen nemen over het ZuidasDok. Deze leden willen graag meer inzicht in de toekomstige varianten die met de voorkeursvariant mogelijk blijven dan wel juist onmogelijk of veel duurder worden. Zo willen zij weten welke faseringsvarianten er nog mogelijk zijn als na realisatie van de voorkeursvariant wordt besloten het spoor en/of de metro alsnog ondergronds te brengen. Op welke wijze is bijvoorbeeld rekening gehouden met de toekomstige doortrekking van de Noord-zuidlijn naar Amstelveen? Wat betekent bijvoorbeeld het omklappen van de metroperrons voor deze verlenging van de metro? Hoe kan de bocht

richting de Boelelaan voor de metro nog genomen worden als de perrons op station Amsterdam Zuid naar het westen zijn opgeschoven? De leden van de ChristenUnie-fractie vragen daarom om een weergave op de manier van figuur 5.5 van de structuurvisie, waarin de mogelijke doortrekking van de metro is weergegeven en een financiële toelichting daarbij: hoeveel kost de fysieke realisatie van de bocht naar de De Boelelaan als deze wordt meegenomen in de voorkeursvariant en hoeveel kost deze als deze pas later wordt toegevoegd en hoeveel moet er dan weer gesloopt worden?

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij met de ruimtelijke reservering voor een vijfde en een zesde perron. Zij zien dit echter niet terug in bijvoorbeeld de impressie in figuur 5.1 van de structuurvisie. Deze leden willen graag weten waar deze ruimte is en wat dit betekent voor de andere onderdelen van het plan. Kunnen spoor vijf en zes zo worden gerealiseerd of is hiervoor eerst verhoging of juist verdieping van de sporen nodig zoals geschetst in het lange termijn ontwikkelingsperspectief? Ook vragen deze leden in hoeverre in de verre toekomst nog een zevende en een achtste perron fysiek mogelijk zijn. Bij het in de toekomst mogelijk realiseren van een spoorboog tussen Amsterdam Zuid en Amsterdam Lelylaan kan een dergelijke uitbreiding nodig zijn.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben zorgen over het niet doorgaan van het doortrekken van de Noordzuidlijn naar Amstelveen. Deze leden vragen wat dit betekent voor de business case van de Noordzuidlijn, waarin voor de berekening van het aantal reizigers juist wel gerekend is met een doorgaande verbinding. Er ontstaat nu volgens de leden van de ChristenUnie-fractie wel een erg korte metrolijn waarbij grote aantallen passagiers zullen moeten overstappen. Een overstap heeft volgens deze leden grote gevolgen voor de vervoerswaarde. Voorts wijzen zij erop dat veel reizigers als eindbestemming de campus van de Vrije Universiteit hebben. Dit is één halte verder dan Amsterdam Zuid. Het lijkt genoemde leden niet realistisch dat al die studenten straks de tram zullen nemen voor één halte. Er is dus een kans dat er grote voetgangersstromen gaan ontstaan die de doorstroming van het verkeer op de Buitenveldertselaan zullen hinderen en zullen leiden tot verkeersonveilige situaties.

De leden van de ChristenUnie-fractie willen ook graag meer duidelijkheid over de financiële afspraken die er zijn gemaakt over de tram. Deze leden vragen hoeveel alle partijen bijdragen en of is dit project nu ook definitief rond is. Zij vragen tevens in hoeverre de tram binnen Amstelveen overal ongelijkvloerse kruisingen krijgt en in hoeverre deze nieuwe infrastructuur geschikt is voor het eventueel later vervangen van de tram door een metro.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat nu gekozen wordt voor een hoogwaardige supertram vanuit Amstelveen richting Marnixstraat en Amsterdam Amstel. Hiermee verdwijnt dus de directe verbinding tussen Amstelveen en het centrum van Amsterdam. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat dit betekent voor het aantal reizigers en of hiermee wel een betrouwbare dienstregeling kan worden gegarandeerd, aangezien de tram binnen de ring van Amsterdam niet overal een vrije baan heeft. Ook is het de vraag welk gevolgen de inzet van langere voertuigen heeft voor het verkeer binnen de ring.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen ook om een nadere onderbouwing voor de keuze voor een tram in relatie tot het aantal passagiers. Deze leden vragen of het niet zo is dat het aantal passagiers zo hoog is dat alleen al op grond daarvan gekozen zou moeten worden voor een metro,

omdat de tram al snel aan de bovenkant van de capaciteit zal zitten en daarmee geen robuuste oplossing is.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben ook zorgen over de financiële doorrekening van de verschillende varianten voor een metro, sneltram dan wel tram in Amstelveen. Zij vragen een reactie op het artikel in OV-magazine waarin deskundigen van het Gemeentelijk Vervoersbedrijf Amsterdam (GVB) aantonen dat bij het plan voor de supertram geen rekening is gehouden met bijkomende kosten zoals benodigde investeringen in remisecapaciteit (langere en bredere trams). Deze zelfde deskundigen geven aan dat er ook goedkopere metrovarianten zijn die ook te faseren zijn. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen een onderbouwde reactie op dit artikel.

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen er op dat metrotechniek het tegenwoordig mogelijk maakt om zonder bestuurder te rijden. Indien het metronetwerk van Amsterdam ontvlecht wordt, wat mogelijk is zodra de Noordzuidlijn is opgeleverd, kan dit volgens deze leden leiden tot een forse besparing in de exploitatie. Deze besparing is niet mogelijk voor de Amstelveenlijn als gekozen wordt voor een tram.

De leden van de ChristenUnie-fractie geven de minister in overweging om te kiezen voor een slimme faseringsvariant die uiteindelijk resulteert in een metro richting Amstelveen. Uitgangspunten daarbij zijn volgens deze leden: zo laag mogelijke kosten en zo min mogelijk risico's. Er zou hierbij kunnen worden gekozen voor het geleidelijk ongelijkvloers maken van de kruisingen in Amstelveen in plaats van het in één keer realiseren van een volledig vrije baan. Zolang het ZuidasDok conform de voorkeursvariant nog in ontwikkeling is, kan, indien dit goedkoper is, voor de bouwfasering gekozen worden voor een tram zodat dure tijdelijke maatregelen voor een metro niet nodig zijn. Bij de bouw van het ZuidasDok kan wel de realisatie van de bocht richting Amstelveen worden meegenomen, zodat de Noordzuidlijn in ieder geval zo snel mogelijk doorrijdt tot de halte VU/De Boelelaan en ingewikkelde ingrepen bij het later doortrekken van de Noordzuidlijn niet nodig zijn. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom niet voor een dergelijke variant is gekozen.

Binnen het ZuidasDok wordt rekening gehouden met een scheiding tussen vier stroken doorgaand en twee rijstroken bestemmingsverkeer per rijrichting. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of dit overeenkomt met het percentage bestemmingsverkeer op dit deel van de ring van Amsterdam.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen ook wat de keuze voor de positionering van het busstation en de tramhaltes bij Amsterdam Zuid betekent voor het regionale openbaar vervoersnetwerk van de toekomst. Zo zijn er momenteel snelle R-netlijnen over de A10 richting onder meer Schiphol en Haarlem. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in hoeverre deze lijnen in de toekomst kunnen beschikken over een vrije baan zoals ook is gedaan bij de Zuidtangent. Is hiervoor in het plangebied nog ruimte of betekenen de keuzes die nu worden gemaakt dat dit in de toekomst niet meer mogelijk is? Volgens genoemde leden is dit relevant omdat de regio op termijn onder meer de Zuidtangent wil vertrammen. Als dit ook wordt doorgetrokken op de verbinding Schiphol-Amsterdam Zuid, dient hiervoor wel ruimte te zijn voor een vrije baan langs de A10.

Ten behoeve van de aanlanding van hogesnelheidstreinen worden keerspoelen aan de oostzijde van het dok mogelijk gemaakt. De leden van de ChristenUnie-fractie geven de minister in overweging om internationale HSL-treinen niet te laten keren in Amsterdam Zuid, maar in het

geval dat ze vanaf Schiphol niet naar Amsterdam Centraal maar naar Amsterdam Zuid rijden, vanaf daar via Diemen door te laten rijden naar Amsterdam Centraal. Een behoorlijk aantal reizigers in deze HSL-treinen is immers toerist. Deze doelgroep geeft de voorkeur aan een directe verbinding met het historische centrum in plaats van een overstap op de metro.

Keermogelijkheden voor treinen kunnen volgens de leden van de ChristenUnie-fractie wel nuttig zijn. Deze kunnen ook worden benut voor andere treinen of bij verstoringen. Deze leden vragen daarom waarom er naast aan de oostzijde niet ook keerspooren aan de westzijde zijn voorzien om het spoornetwerk robuuster te maken. Als er geen keerspooren zijn aan de westzijde, moeten treinen doorrijden naar Hoofddorp om te keren. Bij een stremming van de Schipholspoortunnel betekent dit dat een groot gebied moeilijk bereikbaar is per trein wat volgens de leden van de ChristenUnie met keerspooren aan de westzijde kan worden voorkomen.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de trein- en de metroperrons aan twee kanten ontsloten worden. De treinperrons lopen in het oosten echter door tot de Beethovenstraat. Deze leden stellen voor om hier ook een ingang te maken zodat er meer overstapmogelijkheden ontstaan en het station vanuit de oostzijde beter ontsloten wordt.

## **II Reactie van de minister**

### *1. Risico en risicoverdeling*

Alle fracties vragen uitgebreid aandacht voor de risico's die met dit soort projecten gepaard kunnen gaan. De vragen hebben ook zeer geregeld betrekking op vastgoed en de ontwikkeling van de markt, terwijl nu juist dit risico in het voorliggende Dokontwerp is uitgesloten.

Alvorens in te gaan op de risico's en de risicoafspraken van het huidige Dokontwerp wil ik eerst terugblikken op de ontwikkeling die het Dokontwerp in de afgelopen jaren heeft doorgemaakt. Met name ook omdat enkele leden deze fase in hun schriftelijke inbreng aanhalen. Het in 2007 voorliggende dokontwerp ging uit van dubbele tunneldelen voor de infrastructuur. Daar bovenop zou een enorme hoeveelheid vastgoed worden ontwikkeld waarmee de kosten voor de tunneldelen werden gefinancierd. In 2007 trokken private partijen zich terug. Gezien de veranderende marktomstandigheden en de risico's van het project was privaat aandeelhouderschap niet meer waarschijnlijk. Daarover en over het vervolgtraject bent u op 29 mei 2009 geïnformeerd (Handelingen 2008–2009, 31 700 XI, nr. 86). In het daaropvolgende traject met de rijksvertegenwoordigers Oosterwijk en Van der Berg is besloten het Dokontwerp fors te vereenvoudigen. De tunneldelen werden beperkt tot een enkele laag met meer afstand tot het bestaande vastgoed en ook het vastgoed programma werd beperkt. U bent hierover geïnformeerd bij brief op 1 december 2009 en 17 juni 2010 (Handelingen 2009–2010, 32 123 XI, nr. 20 en nr. 77).

In de huidige MIRT-verkenning ter voorbereiding op de nu voorliggende ontwerp-structuurvisie zijn verschillende alternatieven bestudeerd. Ook in deze alternatieven werd nog rekening gehouden met een aanzienlijk hoeveelheid vastgoed in de dokzone (variërend van 235 000m<sup>2</sup> tot 740 000m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak). Deze afzet en opbrengsten zijn echter zeer onzeker, zeker in de huidige markt, en worden pas op langere termijn gerealiseerd. De publieke partners hebben daarom besloten tot de realisatie van het project ZuidasDok met een minder vergaande scope. Dit perspectief ZuidasDok past beter bij het huidige financiële klimaat, kent

een kortere doorlooptijd, is financieel beter haalbaar en houdt mogelijkheden voor verdere doorontwikkeling open. De overheden besloten het Dokontwerp terug te brengen om daarmee kosten en risico's te minimaliseren. In het voorliggende alternatief wordt daarom de uitbreiding van infrastructuur wel gerealiseerd, kan het gebied zich verder ontwikkelen door het minimaliseren van de overlast van de A10, blijven de huidige sporen voor trein en metro gewoon op het huidige dijklichaam liggen en loopt het project geen vastgoedrisico. De publieke partners hebben met deze scopewijziging ingestemd om daarmee een haalbaar alternatief mogelijk te maken.

#### *Risico's van het huidige Dokontwerp*

In reactie op de schriftelijke inbreng van partijen:

- In tegenstelling tot de eerdere ontwerpen, omvat het nu voorgenomen besluit geen vastgoed in de dokzone, het project ZuidasDok loopt daarom geen vastgoedrisico.
- Leden van het CDA informeren naar de businesscase en de kostenrisico's. De businesscase is sluitend, de bijdragen zijn gelijk aan de geraamde kosten. De kostenramingen zijn opgesteld conform het MIRT-spelregelkader. Dat wil zeggen een raming met een onzekerheidsmarge van 25%.
- Leden van verschillende fracties betogen dat de kosten en risico's van dit alternatief enorm zijn. Financiële tegenvallers zijn vaak het gevolg van bijbestelling (scope-uitbreiding) gaandeweg de verdere planuitwerking of uitvoering. Het maken van afspraken over de bewaking van de scope zal ook een essentiële plek in de bestuurlijke overeenkomst krijgen. Juist om de kans te verkleinen dat het project in de toekomst geconfronteerd gaat worden met grote tegenvallers is de scope van het project aanzienlijk versimpeld.
- Het ontwerp is in de loop van de jaren fors eenvoudiger gemaakt (minder diepe tunnels, geen stapeling van tunnels, meer bouwruimte, grotere afstand tot de belendingen, damwanden in plaats van diepwanden, enz.). Er wordt gebouwd volgens gebruikelijke bouwmethodes die al vele malen in Nederland zijn toegepast. Het project ZuidasDok is in de opvatting van diverse interne en externe deskundigen een conventioneel project met normale bouwtechnische risico's.
- Rekening wordt gehouden met risico's en beheersmaatregelen die samenhangen met de omgeving en omgevingsmanagement (bouwoverlast, planologische vertraging).
- De risicoanalyse voor de benodigde tunneltechnische installaties is gebaseerd op de lessen van andere projecten en de recent ontwikkelde landelijke standaard.
- Leden van de VVD-fractie informeren naar de risico's van een verdere doorontwikkeling. Het gaat hier niet om bouw- of projectrisico's. In deze passage van de ontwerp-structuurvisie wordt geadviseerd dat een vervolgstap bezien en afgewogen moet worden in het grotere geheel. Gezien de beperkte ruimte zal iedere vervolgstap namelijk belemmeringen opwerpen voor andere ruimtelijke wensen (zie verder paragraaf 4.3).

#### *Risicoverdeling*

Meerdere fracties informeren naar de afspraken over de verdeling van risico's. In de huidige ramingen is een risicoreservering van 20% opgenomen en niet een percentage van 10% zoals door één van de vragenstellers opgetekend. Het percentage van circa 20% risicoreservering is een ervaringscijfer dat gebruikelijk is bij projecten in een verkenningsfase en de mate van uitwerking van het ontwerp. Naast deze risicoreservering zullen afspraken gemaakt worden over het genereren

van extra opbrengsten om tegenvallers op te kunnen vangen en zullen mogelijkheden voor versoering van het ontwerp worden geïnventariseerd.

Additionele afspraken zijn nodig voor het geval bovenstaande mogelijkheden voor het opvangen van overschrijdingen onvoldoende blijken te zijn. Ik heb kennis genomen van de vragen die meerdere partijen daarover hebben gesteld. De overheden zijn in vergevorderd stadium over de vraag hoe om te gaan met dergelijke tegenvallers. Aangezien ik nog in overleg ben met de overheden over deze precieze risicoverdeling en het bijbehorende governance-model kan ik daar op dit moment niet verder op in gaan. Uiteraard zal ik daarop terugkomen na het bereiken van definitieve overeenstemming met de regio.

## *2. Bijdrage overheden en private betrokkenheid*

### *Bijdrage Rijk*

Vanuit de fracties van PvdA, PVV en CDA zijn vragen gesteld over de rijksbijdrage, zowel over de gewijzigde hoogte, de financiering, de toedeling en ten koste van welke projecten dit gaat. Op 9 februari 2012 is tijdens het Bestuurlijk Overleg afgesproken dat de rijksbijdrage € 979 miljoen bedraagt. In het MIRT Projectenboek 2012 stond hiervoor € 627 miljoen gereserveerd (€ 326 miljoen voor spoor, € 301 miljoen voor wegen). Het verschil, zijnde € 352 miljoen wordt als volgt gefinancierd:

- € 288 miljoen aanvullende bijdrage door lenM als uitkomst van de onderhandelingen met de regio. Dekking wordt gerealiseerd vanuit de 3/8e (verlengde) MIRT.
- € 40 miljoen bijdrage van het Ministerie van Financiën conform eerdere afspraak uit 2005 over verlagen BTW-druk op het project (Handelingen 2004–2005, 29 800 XI, nr. 102).
- € 24 miljoen vanuit OV-SAAL. In 2010 is geld en scope van Zuidas naar OV-SAAL overgeheveld voor het vier-sporig maken van het traject tussen station Amsterdam Zuid en de aansluiting met de Utrechtboog (inclusief station RAI). Deze aanpassing van € 233 miljoen is verantwoord in het MIRT Projectenboek 2011. Hierin zitten scope onderdelen ter waarde van € 24 miljoen die bij nadere uitwerking van OV-SAAL niet noodzakelijk bleken en weer terug kunnen naar het budget voor ZuidasDok.

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat de financiering niet ten koste gaat van een lopend project. In de brief naar de Tweede Kamer over de 3/8e doortrekking MIRT van 14 juni 2011 (Handelingen 2010–2011, 32 500-A-83) staat het project ZuidasDok opgenomen als prioriteit. Er werd al rekening gehouden met een extra bijdrage voor het project. Aangezien de onderhandeling met Amsterdam nog gaande waren kon daarover in de brief van 14 juni en ook niet in het MIRT-projectenboek 2012 worden gecommuniceerd.

### *Bijdrage Regio*

Op vragen over de bijdragen van de regionale overheden wil ik bevestigen dat de gemeente Amsterdam een bijdrage heeft toegezegd van € 201 miljoen, de stadsregio een bijdrage van € 130 miljoen en de provincie een bijdrage van € 75 miljoen. Ik ben van mening dat deze bijdrage naar draagkracht is en in verhouding staat tot de inhoudelijke opgaven waar partijen verantwoordelijkheid in hebben. Ik treed niet in de wijze waarop partijen, ook bij de afstemming met bijvoorbeeld gemeenteraad of Provinciale Staten, dekking vinden voor deze bijdrage.

### *Betrokkenheid van private partijen*

Leden van de fracties van D66 en VVD informeren naar de betrokkenheid van private partijen in het ZuidasDok-project en hun bereidheid daarin te participeren. In paragraaf 1 is stilgestaan bij het proces na beëindiging van de veilingprocedure. Het nu uitgevoerde onderzoek bevestigt dat de business case voor een volledige dokvariant een groot tekort laat zien. De kosten van volledige ondertunneling van infrastructuur zijn hoog en met name de afzet van het vastgoed boven op het Dok is gezien de beperkte vraag uit de markt een te groot risico. Voor de publieke partijen is een dergelijk risico niet te dragen en er is ook geen reden aan te nemen dat private partijen dat vastgoedrisico nu of in de nabije toekomst wel willen nemen. Daarom is gekozen voor een eenvoudiger en goedkoper dokontwerp, het beperken van de scope tot publieke infrastructuur en geen realisatie van vastgoed. Om die reden is er ook geen sprake meer van directe private participatie in het project.

Wel is er een bescheiden mogelijkheid voor de ontwikkeling van commercieel vastgoed die in de nieuwe openbare ruimte gaat ontstaan. De mogelijkheden voor private partijen om hierin te participeren worden in de planuitwerking nader onderzocht. Voor de planuitwerking, aanbesteding en realisatie vindt tevens onderzoek plaats om te komen tot betrokkenheid van de markt. De marktbenadering is er op gericht een zo groot mogelijke meerwaarde (in termen van geld, tijd, risico's en kwaliteit) te realiseren door een juiste en vroegtijdige betrokkenheid van de markt bijvoorbeeld ten aanzien van de eerder vermelde commerciële voorzieningen en voor de inbreng van expertise over bouwfaserings, bouwlogistiek en bouwoverlast.

### *3. MKBA, Second Opinion CPB en het dijkalternatief*

#### *MKBA en second opinion CPB*

De Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) is voor een second opinion voorgelegd aan het CPB. In algemene zin geldt dat de second opinion de uitkomsten en conclusies van de MKBA ondersteunt. Zowel het CPB als de MKBA concluderen dat voor de verbreding van de A10, de OVT en het aanlanden van HST-shuttles de baten en kosten in evenwicht of licht positief zijn. Voor de ondertunneling van de A10 komen beide rapporten tot een negatief saldo. Het verschil in inzicht met het CPB ten aanzien van de rendabiliteit van het project Zuidas ontstaat doordat het CPB de waardering van de ruimtelijke kwaliteit, gebaseerd op de stijging van de vastgoedwaarde, lager inschat. Dit kan op de volgende wijze worden uitgelegd:

- Het CPB gaat ervan uit dat de vastgoedwaarde in de toekomst niet stijgt, ongeacht een eventuele groei van het inkomen per hoofd van de bevolking. In de MKBA wordt, mede gebaseerd op een voor de projectorganisatie uitgevoerd onderzoek door de TU Delft, wel uitgegaan van een waardestijging van het vastgoed. In antwoord op vragen van D66; in dit onderzoek is ook rekening gehouden met verschillende scenario's naar de vastgoedontwikkeling. D66 informeert tevens naar de berekening van het CPB dat per persoon die woont of werkt in het gebied jaarlijks 200 euro over zou moeten hebben voor het ondertunnelen van de A10. Deze argumentatie waarbij kosten worden omgerekend naar een aantal huishoudens per gebied, strookt naar onze mening niet met de aanpak van de MKBA waarbij kosten en baten worden berekend over geheel Nederland.
- Voor het waarderen van de ruimtelijke effecten heeft het CPB voor de door hen zelf in 2006 opgestelde MKBA (alles onder de grond en vastgoeduitbreiding) een opslagpercentage van 10% gehanteerd. In de

MKBA van 2012 is voor het enkel het onder de grond brengen van de A10 een opslagpercentage van 5,5% gehanteerd, omdat het grootste effect is te verwachten van het onder de grond brengen van de weg. Het CPB vindt het effect van 5,5% nu juist weer te hoog. De Commissie van Deskundigen constateert daarentegen dat de KBA uitgaat van tamelijk voorzichtige (conservatieve) uitgangspunten voor ruimtelijke kwaliteit, vastgoedontwikkeling, internationaal vestigingsklimaat en indirecte effecten.

- Het CPB gaat ervan uit dat de waardering van ruimtelijke kwaliteit in het jaar van realisatie berekend wordt en dat er daarna geen sprake meer is van een stijgende waardering. In de MKBA is wel een stijging van de ruimtelijke kwaliteit meegenomen, vanuit de gedachte dat mensen bereid zijn meer te betalen voor ruimtelijke kwaliteit bij een hoger inkomen.
- Het CPB geeft geen aandacht aan de niet in geld uitgedrukte posten als internationaal vestigingsklimaat. Bovendien blijkt uit nadere beschouwing dat de baten in de MKBA nog onderschat zijn, omdat een deel van de opbrengsten van de periode na 2030 niet zijn meeberekend.

#### *Dijkreferentie*

Het CPB merkt op dat de zogenoemde dijkreferentie wel rendabel zou zijn, meerdere partijen informeren om die reden naar deze variant.

De planprocedure Zuidas volgt de werkwijze van Sneller en Beter (conform de commissie Elverding). In de notitie Reikwijdte en detailniveau (Handelingen 2010–2011, 32 668, nr. 1) bent u geïnformeerd over een drietal varianten die in onderzoek zijn genomen. Gedurende de uitwerking is echter breder gekeken, ook naar een mogelijke dijkligging. Diverse partners waren hier echter sterk op tegen. Technisch zou de dijkligging kunnen echter:

- Het weglichaam komt op damwanden en aan de zuidzijde op een lang viaduct te liggen, op slechts enkele meters van de huidige bebouwing. Aanvullende mitigerende maatregelen zullen nodig zijn gezien de toename van overlast van lucht en geluid.
- Uitbreidingsmogelijkheden van het OVT zijn marginaal en de ruimte reservering voor het 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor is zeer moeilijk en tegen hoge kosten te realiseren. Realisatie van een 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor betekent namelijk dat de zuidbaan van de A10 moet worden verschoven.
- De ruimtelijke kwaliteit van de omgeving zal sterk verslechteren en de uitstraling van het OVT zal een stuk minder zijn.

Gezien bovenstaande ziet geen van de betrokken partijen een alternatief op maaiveld als een realistisch alternatief. De dijkreferentie is nooit geraamd. Wel is op basis van expert judgement tijdens het traject met rijksvertegenwoordiger Van den Berg een inschatting gemaakt van het verschil tussen de nu voorliggende variant en het dijkalternatief. Daaruit bleek een verschil van circa € 350 miljoen (Handelingen 2009–2010, 32 123 XI, nr. 77, bijlage D). Deze berekening kent echter een grote marge van onzekerheid.

De fractie van D66 informeert naar de meerwaarde van het hebben van een zichtlocatie voor bedrijven. In geval van de Zuidas ga ik er vanuit dat bedrijven groter belang hechten aan uitbreiding van de infrastructuur op de Zuidas, versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en spoedige besluitvorming.

De MKBA is één van de instrumenten bij het maken van beleidsmatige en politieke keuzes, zo hebben we bijvoorbeeld ook de Milieueffectrapportage. Het opstellen van een nieuwe MKBA, zoals voorgesteld door leden van D66, gaat ons niet helpen met het maken van die keuzes. Op basis van de second opinion van het CPB kan men de conclusie trekken dat het verstandiger is de verbreding van de A10 naar 12 rijstroken boven de grond te realiseren. Op basis van eerder genoemde redenen beschouwen de publieke partners de verbreding van de A10 boven de grond echter niet als alternatief. Tegelijkertijd is niets doen geen optie, daarmee komen de doelstellingen voor bereikbaarheid en leefbaarheid in het gedrang. Een keuze voor bovengrondse uitbreiding zou betekenen dat het Rijk alleen voor het project komt te staan. De kosten voor het Rijk zijn in dat geval vergelijkbaar met de nu voorgenomen bijdrage aan het integrale project. Per saldo is daarmee voor het Rijk ook het integrale project de beste optie omdat hiermee zowel de te verwachte infrastructurele knelpunten worden aangepakt als de ontwikkeling van de Zuidas een stevige impuls krijgt.

#### *4. Scope en ontwerp*

Onderstaand wordt een nadere toelichting gegeven op alle gestelde vraagstukken over de vervoersprognoses, de scope van de modaliteiten (weg, spoor, metro, OVT) en de verdere doorontwikkeling van station Zuidas. Vooraf merk ik graag op dat de overheden in gezamenlijkheid verantwoording dragen voor het beperken van de risico's en de kosten van dit project. Ik zal dan ook sturen op het tegengaan van verdere scope uitbreidingen, daar waar er vanuit de vervoersvraag geen aanleiding toe is.

##### *4.1 Vervoersprognoses*

Leden van VVD en PVV informeren naar de berekende vervoersprognoses voor weg, spoor en regionaal OV. Bij berekening van de benodigde capaciteit bij wegbreedingen wordt in Nederland standaard uitgegaan van het Nieuw Regionaal Model (NRM). Basis voor de prognoses voor NRM is het socio-economische ontwikkelingsscenario «European Coordination» (EC) van het CPB. De prognoses voor het Openbaar Vervoer in 2030 zijn tevens op basis van het verkeersmodel NRM berekend. De cijfers zijn voor het OV geoptimaliseerd door ze te toetsen aan: het RWS-verkeersmodel NRM West 2011 (prognoses auto), het Amsterdamse model GenMod (prognoses stad-/streekvervoer), de NS-prognosemodellen De Kast en prognosemodellen van HiSpeed.

De enorme groei in vervoersstromen heeft te maken met de netwerkontwikkelingen van dit centrale gedeelte in de Metropoolregio:

- De auto en de trein groeien in deze corridor extra sterk, vooral vanwege de komst van de Hanzelijn en de groei van Haarlemmermeer, Schiphol, de Zuidas en Almere;
- de NoordZuidlijn veroorzaakt substitutie van treinreizigers. Vanuit de richtingen Den Haag en Utrecht wordt de reis naar Amsterdam centrum voor veel reizigers via Zuid sneller dan via Centraal;
- Meer tramlijnen dan nu zullen via Zuid worden geleid.
- In reactie op vragen van de VVD-fractie, de ontwikkeling van de busnetwerken is relatief bescheiden aangezien over HOV-plannen nog geen besluiten zijn genomen.

## 4.2 Ruimtebeslag en barrièrewerking

De leden van de PvdA-fractie informeren naar het benodigde ruimtebeslag om de ambitie van de wegverbreding en spoorverbreding vorm te geven. Het project ZuidasDok gaat echter verder dan alleen het verbreden van weg en spoor. Zo is er het belang om van station Zuid een hoogwaardig OV-knooppunt te maken dat voldoende ruimte biedt aan de groei van het aantal reizigers en de ambitie om de Zuidas als internationale toplocatie verder te ontwikkelen. Dat impliceert dat tevens ruimte moet worden geboden aan een busstation, tramhaltes, taxistandplaatsen, fietsenstallingen en een adequate hoeveelheid overige stationsvoorzieningen. Deze ambities plus de ruimtelijke reservering van het 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor zijn niet te verwezenlijken zonder forse ingrepen in de ligging van de wegdelen.

Diverse fracties hebben vragen gesteld over de barrièrewerking van de infrastructuurbundel en dit belang onderstreept.

Het verminderen van de barrièrewerking is een belangrijk onderdeel van ZuidasDok maar niet de enige of oorspronkelijke doelstelling van het project. In hoofdstuk 6 van het planMER wordt veelvuldig aandacht besteed aan de barrièrewerking. Expliciet komt dit terug bij het aspect «Versterken ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving» in de effectbeoordelingstabel. In alle alternatieven scoort dit aspect positief, omdat de A10 ondergronds verdwijnt en daarmee de noord-zuidverbindingen in alle gevallen aanzienlijk verbeteren. Het alternatief waar ook sprake is van de trein- en metrosporen ondergronds scoort op dit aspect het meest positief.

De barrièrewerking zou met autonome uitbreiding alleen maar groter worden. Qua ruimte en effecten vormt de A10 daarbij het grootste knelpunt. Door de A10 ondergronds te situeren wordt de barrièrewerking sterk verminderd en de leefbaarheid van het gebied significant vergroot. Door de Minerva-passage te verbreden en door de herinrichting van het station wordt de beleving van de nog bestaande barrière sterk verbeterd. Het resultaat zal zijn dat het dijklichaam wordt beperkt tot 75 meter breed in plaats van de huidige 130 meter en de Minerva-passage twee keer breder wordt dan in de huidige situatie.

De noodzaak risico's en kosten te beperken hebben de overheden gedwongen keuzes te maken. Met de voorkeursbeslissing wordt weliswaar niet maximaal, maar wel in belangrijke mate aan de doelstellingen inzake de barrièrewerking voor het ZuidasDok voldaan. De voorkeursbeslissing houdt daarnaast mogelijkheden open om in de toekomst de nog aanwezige barrière verder te slechten.

De PVV informeert naar de woningbouw op de Zuidas. Het project ZuidasDok zelf omvat geen programma voor woningbouw. De ontwikkeling van woningbouw in het resterende Zuidasgebied is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Met de realisatie van ZuidasDok, wordt geen extra programma voor woningbouw mogelijk gemaakt. Wel is het zo dat door de vermindering van met name de geluidsbelasting de aantrekkelijkheid van het gebied voor woningbouw toeneemt. De focus op woningbouw, waaronder ook goedkope woningbouw, maakt het mogelijk in Zuidas een gemengd stedelijk milieu te realiseren. De menging van stedelijke functies en in het verlengde hiervan een levendigheid van 24-uur per dag draagt onder andere bij aan het creëren van een internationaal vestigingsklimaat.

De fractie van D66 doet de suggestie Amsterdam Zuid verder te ontwikkelen richting Amsterdam Buitenveldert. Met de voorgenomen maatregelen van de voorkeursbeslissing en met name het ondergronds brengen van de A10, zullen de ontwikkelingsmogelijkheden voor de gemeente Amsterdam aan beide zijden van de infrastructuurbundel toenemen.

### 4.3 Scope en ontwikkelingsperspectief

#### *Weg*

Leden van de fracties van VVD en ChristenUnie informeren naar de capaciteit van de A10. Voor de uitbreiding van de wegcapaciteit van 2x3+spitsstrook naar een 2-4-4-2 configuratie is gekozen omdat dit binnen de beschikbare ruimte de maximaal haalbare variant is die met een enkellaagstunnel te realiseren is. Bredere tunnels zijn niet mogelijk zonder de spooruitbreiding of de aanwezige bebouwing te raken. Indien er voor gekozen zou worden om nog meer wegcapaciteit te realiseren dan is een overstap naar een dubbellaagstunnel noodzakelijk. Dit zou echter aanzienlijk hogere kosten en risico's betekenen. Bij berekening van de benodigde capaciteit biedt de gekozen 2-4-4-2 configuratie voldoende capaciteit tot 2030. Wel is het zo dat in het hoge groeiscenario (GE) de dan nog beschikbare restcapaciteit niet heel groot meer is. Echter, de capaciteitssprong die nu wordt voorgesteld is fors.

De verhouding tussen doorgaand- en bestemmingsverkeer is 70%-30%, dit betekent dat de gekozen configuratie (2-4-4-2) het beste past bij de kenmerken van het toekomstig verwachte verkeer op de A10-Zuid.

#### *Spoor en OVT*

Diverse fracties hebben vragen gesteld over de capaciteit van het OVT en de mogelijkheden voor realisatie van extra spoorcapaciteit. Wat betreft het treinvervoer is de doelstelling van het project ZuidasDok om de geprognosticeerde aantallen treinen en reizigersaantallen tot 2030 te kunnen accommoderen, daarvoor zijn 4 sporen nodig. Of ook de treindienst van 2030 nog steeds robuust kan worden afgewikkeld op 4 perronsporen, is tot op heden niet vastgesteld, mede omdat deze vraag afhankelijk is van keuzes die in het kader van OV-SAAL langetermijn nog kunnen worden gemaakt. Een investeringsbeslissing voor een 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor is daarom op dit moment niet nodig. Wel wordt alvast rekening gehouden met spooruitbreiding door middel van een ruimtelijke reservering. Deze reservering is zodanig dat aan de zuidzijde naast de bestaande sporen een uitbreiding kan worden gerealiseerd. Op de ontwerp-structuurvisie kaart (kaart 5.2) is de ruimtereservering in de legenda aangegeven. Of deze eventuele uitbreiding ondergronds of bovengronds zal plaatsvinden, is afhankelijk van het ontwikkelingsmodel van een nieuw station.

Enkele leden informeren of de geplande spoorcapaciteit voor 2050 ook voldoende is en wat de mogelijkheden zijn van een 7<sup>e</sup> en 8<sup>e</sup> spoor. Op dit moment zijn nog geen vervoersprognoses bekend voor 2050. Een verdere uitbreiding van het spoor met een vierde eilandperron blijft mogelijk, gezien de beperkte ruimte echter wel tegen hoge kosten.

De fractie van de CU doet het voorstel om aan de Beethovenstraat een extra toegang tot de perrons te maken. Een belangrijk deel van de gebruikers van het station komt van de zijde van VU en Rechtbank, aan de Parnassusweg (ten westen van het station). Een toegang aan de Beethovenstraat (ten oosten van het station) maakt geen onderdeel uit van het ontwerp, ook om de scoperisico's te beperken. Een toegang Beethovenstraat maakt de treinperrons weliswaar beter bereikbaar, maar geeft aanvullende beheersvraagstukken en noodzaak tot extra stationsvoorzieningen aan de Beethovenstraat (toegang, kaartautomaten, fietsstallingen). Voor de metro is een extra oostelijke toegang niet opportuun aangezien de metro ten westen van de Minerva-as zal halteren.

### *Busvervoer*

Voor al het openbaar vervoer is een tijdshorizon tot 2030 meegenomen in de berekeningen. In de plannen voor ZuidasDok wordt rekening gehouden met de OV-visie van de Stadsregio Amsterdam. De haltecapaciteit en -kwaliteit voor bus en tram op de Zuidas is hierop afgestemd. De bestaande vrije busbanen in de corridor tussen Schiphol en Zuidas blijven behouden. In het kader van de wegwitbreidingen in het knooppunt Nieuwe Meer wordt ook bezien of een optimalisatie van deze functionaliteit mogelijk is.

### *HSL*

Om het aanlanden van hogesnelheidstreinen op het station Amsterdam Zuid mogelijk te maken worden in het kader van het project Zuidas keerspooren aangelegd ten oosten van het station. Er zijn hiervoor nog meerdere locaties in beeld. Er is geen besluit genomen over de aanlanding van de HSL in Amsterdam. Of er uiteindelijk ook HSL treinen gaan stoppen op de Zuidas zal mede afhangen van de wensen van de vervoerders en de markt. De mogelijkheid om met HSL treinen te kunnen stoppen (en keren) op de Zuidas is altijd onderdeel geweest van de ambities voor de Zuidas en past bij de internationale allure van een toplocatie als de Zuidas.

In het kader van door vervoerders verwachte vervoersbewegingen is er geen behoefte aan een keervoorziening tussen Schiphol en de Zuidas. Om die reden zijn geen keerspooren ten westen van Amsterdam Zuid in de scope opgenomen.

### *Amstelveenlijn en NoordZuidlijn*

De gemeente Amstelveen heeft behoefte aan een hoogwaardige OV aansluiting op zowel het Amsterdamse OV netwerk als op het landelijke spoorwegnetwerk. Vanwege de hoge kosten van een metro (€ 700 tot 800 miljoen) hebben de stadsregio en de gemeente gekozen voor een hoogwaardige regiotram (kosten circa € 300 miljoen). Die tramoplossing heeft voldoende capaciteit om het aantal verwachte reizigers te kunnen verwerken, waarbij een doortrekking naar zowel het Leidseplein als station Amstel mogelijk is. Bij station Zuid wordt een goede overstapvoorziening op de NoordZuidlijn, trein en tram gerealiseerd. Met de doortrekking van de tram naar Leidseplein en station Amstel worden twee belangrijke bestemmingen direct bediend. Reizigers die verder reizen bereiken hun bestemming sneller door bij station Zuid over te stappen op de metro.

Met de keuze voor een tramoplossing voor de Amstelveenlijn is de noodzaak van een metroboog naar de Boelelaan vervallen. Door enerzijds de metroperrons te verschuiven naar het westen en anderzijds de uitbreiding van de VU in de richting van het station Zuid te ontwikkelen wordt de (loop)afstand tussen station en VU verkleind, waardoor overstappen op de tram niet meer noodzakelijk is.

Uit de MKBA die voor de verschillende alternatieven is opgesteld blijkt dat een tramoplossing de beste oplossing biedt. Hierin zijn niet alleen de aanleg- en exploitatiekosten meegenomen, maar ook de effecten voor de reizigers. De verhouding tussen kosten en baten is voor de tramvariant drie keer beter dan voor een metro. Voor de ombouw van de Amstelveenlijn heb ik een bijdrage van (ten minste) € 75 miljoen toegezegd op basis van de nu beschikbare kostenschatting. Zodra de regio de definitieve kostenraming heeft gemaakt en aan alle subsidievoorwaarden is voldaan zal ik mijn bijdrage definitief vaststellen. Ik kan mij goed vinden in

de lijn die door de stadsregio en de gemeente Amstelveen is gekozen. De regio is echter verantwoordelijk voor de gemaakte keuzes, de financiering, aanleg en exploitatie van de lijn. Zo ook is de regio verantwoordelijk voor de daarmee gepaard gaande discussies, zoals onder andere ter discussie gesteld in OV magazine (2012, nr. 1)

Ten aanzien van een eventuele doortrekking van de NoordZuidlijn naar (een nieuwe tweede terminal op) Schiphol geldt dat deze mogelijkheid blijft bestaan. In het kader van het rijksprogramma SMASH (structuurvisie Metropoolregio Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer) doe ik een feitenonderzoek naar eventuele problemen en opgaven rond de OV-corridor Schiphol – Zuidas om de rijksambities in dit gebied waar te maken. Hierbij wordt ook gekeken naar de doortrekking van de Noord-Zuidlijn. Op basis van dit feitenonderzoek wil ik kijken of een nadere uitwerking nuttig en noodzakelijk is.

#### *Ontwikkelingsperspectief*

Leden informeren naar het verdere ontwikkelingsperspectief. De huidige plannen omvatten het ondergronds brengen van de A10 op een zodanige wijze dat latere keuzes voor de verdere ontwikkeling van spoor, metro en OVT worden opengehouden. De mogelijkheid wordt dus gecreëerd om sporen voor trein of metro uit te breiden (ondergronds, gedeeltelijk ondergronds of bovengronds), de metro door te trekken naar Amstelveen of Schiphol en de capaciteit van het OVT te vergroten. Bij een latere uitbreiding van het station en haar functionaliteiten, zoals eventuele doortrekking van de NoordZuidlijn, past een algeheel herontwerp van het station met de daarbij toepasselijke ligging van sporen. Dan wordt, in de opgave van dat latere moment, opnieuw bezien hoe verbindingen moeten lopen, waar (metro) perrons kunnen worden gesitueerd en wat de bijbehorende kosten zijn.

#### *5. Planprocedure*

##### *Participatie*

Leden van PvdA en PVV hebben vragen gesteld inzake het participatieproces en de zienswijzenprocedure.

In de ontwerp-structuurvisie vindt conform de systematiek Sneller en Beter een trechtering plaats van alternatieven tot één (ontwerp-)voorkeursalternatief. Voor de structuurvisie wordt een procedure gevolgd waarbij iedereen zienswijzen kan indienen. Bij de vaststelling van de structuurvisie zal de definitieve voorkeursbeslissing worden genomen. Alléén de voorkeursbeslissing zal verder worden uitgewerkt in het vervolg van het project. Alternatieven die zijn afgefallen, worden dus niet meer aan de burgers voorgelegd.

De gemeente Amsterdam heeft regulier contact met de Zuidas Partners, een particulier overleg van de grote gevestigde kantoren en voorzieningen in de Zuidas. Uit gesprekken en uitingen van de Zuidas Partners is gebleken dat zij zeer positief zijn over de ondertunneling. Ook naar mening van de bouw- en investeringsmarkt, die in 2011 geconsulteerd is, heeft een aanpak met een deels ondergrondse infrastructuur de voorkeur.

##### *MER*

Op een vraag van de VVD-fractie over de beoordeling van enkele wateraspecten in het planMER, kan ik het volgende antwoorden. De aspecten oppervlaktewater en waterkering zijn negatief beoordeeld omdat op dit moment nog niet bekend is op welke wijze voorzien zal worden in de compensatie voor het verlies van oppervlaktewater en het verplaatsen

van de waterkering. Bij de nadere uitwerking zullen deze twee onderwerpen uiteraard wel meegenomen moeten worden. De verwachting is dat er adequate maatregelen mogelijk en uitvoerbaar zullen zijn. De gemeente Amsterdam is hierover al in gesprek met de waterbeheerder. De negatieve beoordeling zegt dus nog niets over de maatregelen die zullen worden genomen.

#### *Ontwerp-structuurvisie*

De VVD-fractie constateert in de ontwerp-structuurvisie een verwijzing naar niet bestaande paragrafen. De verwijzing in de ontwerp-structuurvisie naar de paragrafen 6.3, 6.4 en 6.5 is een verschrijving, bedoeld zijn de subparagrafen 6.2.3, 6.2.4 en 6.2.5. De verschrijving zal worden hersteld in de versie voor de vaststelling van de structuurvisie.