

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties de behoefte om 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 voorzitter van de commissie,
J. F. Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,
L. Tijdink

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 Zuidas¹. 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

¹ 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 procent¹ 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

¹ Zie: <<http://www.rtl.nl/components/financien/rtlz/nieuws/2012/09/kantorenmarkt-grote-steden-nog-niet-hersteld-in-kw4-jll-dowjones1075688.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 dokmodel¹? 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's². 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

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

² 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.