

Vergaderjaar 2009–2010

**32 123 XI**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) en van de begrotingsstaat van het Waddenfonds voor het jaar 2010**

**Nr. 75**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 18 juni 2010

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij brief van 10 februari 2010 (2010Z02642/2010D07439) inzake het project Zuidas. De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 juni 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Koopmans

De griffier van de commissie,  
Van der Leeden

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Koopmans, G.P.J. (CDA), Fng voorzitter, Ham, B. van der (D66), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Neppérus, H. (VVD), Jansen, P.F.C. (SP), Burg, B.I. van der (VVD), Ouwehand, E. (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Mos, R. De (PVV), Tongeren, L. Van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Voortman, L.G.J. (GL), Vacature, (PVV), Vacature, (PVV), Vacature, (CDA), Vacature, (CDA), Vacature, (PvdA), Vacature, (PvdA), Vacature, (D66), Vacature, (SP).

Plv. leden: Vacature, (VVD), Koppejan, A.J. (CDA), Koşer Kaya, F. (D66), Krom, P. de (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Zijlstra, H. (VVD), Vacature, (SP), Elias, T.M.Ch. (VVD), Thieme, M.L. (PvdD), Ortega-Martijn, C.A. (CU), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Jacobi, L. (PvdA), Staij, C.G. van der (SGP), Braakhuis, B.A.M. (GL), Vacature, (PVV), Vacature, (PVV), Vacature, (CDA), Ormel, H.J. (CDA), Smeets, P.E. (PvdA), Vacature, (PvdA), Vacature, (D66) en Leijten, R.M. (SP).

1

*Kunt u, naar aanleiding van het persbericht van 28 januari 2010, in termen van MIRT en Elverding uiteenzetten wat op dit moment de status is van de voorkeur die is uitgesproken voor de variant «het dok onder de grond» tijdens het bestuurlijk overleg tussen de ministers Cramer en Eurlings, bestuurders van de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en de stadsregio Amsterdam d.d. 28 januari 2010?*

Tijdens het Bestuurlijk Overleg Zuidas van 28 januari 2010 is door de bestuurders gesteld dat de komende periode door een projecteenheid werkzaamheden zullen worden verricht die zullen leiden tot een voorkeursbeslissing in termen van Sneller & Beter (Elverding). Het is belangrijk om te beseffen dat het project Zuidas al een geruime tijd loopt. Voordat de commissie Elverding met haar adviezen kwam zijn er al vele stappen gezet die niet één op één overeenkomen met de stappen van Sneller & Beter. In de komende periode zal de projecteenheid haar werkzaamheden zo uitvoeren dat de informatie die in de afgelopen jaren is opgeleverd in de geest van Sneller & Beter zal worden vertaald naar een «Voorkeursbeslissing». Waar nodig zal aanvullend werk worden verricht. Het project verkeert momenteel in de «Verkenningfase». De huidige verkenningfase zal uitmonden in een «Voorkeursbeslissing», mits aan de voorwaarden omtrent blijvende haalbaarheid van de businesscase en de afspraken over risicoverdeling en governance voldaan wordt.

2

*Welke bijdrage leveren de onderscheiden varianten aan de verbetering van de milieukwaliteit in de omgeving?*

Met de A10 in tunnels wordt het leefmilieu boven de doktunnels en in de flanken verbeterd en wordt ernstigste milieuhinder in het gebied opgelost. Het plaatsen van de A10 in het dok zal zorgen voor verbetering van luchtkwaliteit en vermindering van geluidsoverlast in de omgeving. Het wegverkeer wordt ondergronds afgewikkeld, wat uitstoot in de omgeving beperkt. De geconcentreerde luchtverontreiniging bij de uitgangen van de tunnels kan door het toepassen van ventilatieschachten voldoende worden verminderd. Het Dok voldoet hiermee in 2020 aan het Besluit Luchtkwaliteit.

Ook voor geluid hebben de tunnels een afschermdende werking. Het stedenbouwkundig programma biedt flexibiliteit om de woningen en kantoren zo te plaatsen dat geluidhinder tot een minimum beperkt kan worden. Omdat in alle drie de varianten sprake is van het plaatsen van de A10 in een tunnel is er betreffende de milieukwaliteit geen sprake van een onderscheid tussen de varianten.

De voorkeursbeslissing zal worden genomen op basis van de essentiële beslisinformatie. Hierbij hoort ook inzicht in de effecten op het milieu en de leefomgeving.

3

*Heeft de voorwaarde om de komende maanden tussen de betrokken partijen over een aantal zaken aangaande definitief ontwerp, kosten, financiering en de risicoverdeling tot overeenstemming te komen om dit jaar een zogenaamd voorkeursbesluit voor de variant «dok onder de grond» te kunnen nemen gevolgen voor de bestaande planning van Rijksinfrastructuur in en rond Amsterdam, zoals de actuele knelpunten op de A10 en rond Station Amsterdam Zuid?*

De aanpak van de actuele problematiek op de Zuidas, de uitbreiding van de A10 via ZSM1 en de aanpak van de capaciteitsproblemen van station Amsterdam Zuid, zal niet vertragen als gevolg van de besluitvorming over

de definitieve vormgeving van de Zuidas. Deze werkzaamheden zijn geen onderdeel van het project Zuidas maar worden separaat opgepakt. De aanpak van de A10 is onderdeel van ZSM1 en de problemen op station Amsterdam Zuid worden in het reguliere overleg tussen VenW, ProRail en de gemeente Amsterdam opgepakt.

4

*Tijdens het algemeen overleg Zuidas d.d. 1 juli 2009 werd door de minister van Financiën de volgende uitspraak gedaan: «Ik wil er dus ten minste een aantal partijen bij met een puur privaat karakter.» Hoe staat het kabinet daar nu in en wat is de stand van zaken? Is er een publiek-private comparator gemaakt? Wat was daarvan de uitkomst? Wat is de betrokkenheid van het Rijksvastgoed en Ontwikkelingsbedrijf bij de nieuw op te richten projectorganisatie van Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeente Amsterdam?*

Bij brief d.d. 29 mei 2009 (kamerstukken 31 700 XI, nr. 86) bent u geïnformeerd over het advies van voormalig rijksvertegenwoordiger voor de Zuidas, de heer Jan Willem Oosterwijk. Hij adviseerde de veilingprocedure voor het prospectus-Dok te beëindigen en de governance zo in te richten dat partijen verantwoording zouden dragen voor die opgave waar ze ook verstand van hebben. Gezien de ervaring van partijen als Rijkswaterstaat, ProRail en Amsterdam bij respectievelijk de aanleg van weg, spoor en metro werd geadviseerd hen een grotere rol in de planontwikkeling en uitvoering te geven. Private betrokkenheid biedt mogelijk voordelen bij de aansturing en uitvoering van dit complexe project en is daarom ook nu niet van de baan. In de nadere uitwerking van de governance zal worden verkend hoe private partijen het beste kunnen worden betrokken bij zowel de aansturing op het integrale projectniveau als bij de verschillende projectonderdelen, bijvoorbeeld door middel van DBFM-contracten voor de aanleg van de infrastructuur. Ook tijdens latere fasen van het project waarbij de focus meer zal liggen op vastgoedontwikkeling zien wij mogelijkheden privaten te betrekken. Risicodragende participatie van private partijen behoort dan eventueel tot de mogelijkheden.

Ten aanzien van het RVOB kan ik u melden dat wij het betrekken van deze rijksdienst hebben overwogen. Een beslissing over eventuele betrokkenheid zal genomen worden als meer duidelijkheid is ontstaan over de governance van het project tijdens de planuitwerkingsfase en de realisatiefase.

5

*Tijdens hetzelfde algemeen overleg Zuidas kwam aan de orde dat zowel de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en het Rijk ieder een financiële bijdrage leveren. Kunt u een overzicht geven van alle reeds toegezegde bedragen, de kosten van het dok onder de grond en of hiermee alle voorzienbare kosten financieel gedekt zijn? Indien dat niet het geval is, welk tekort is er op dit moment?*

De heer Van den Berg heeft in de afgelopen periode gewerkt aan het opstellen van een indicatieve businesscase voor de onderzochte Dok-varianten. De businesscase is getoetst door deskundige derden. Resultaat hiervan is dat de gepresenteerde businesscase voor deze vergelijkende exercitie voldoende nauwkeurig is. Een overzicht van de businesscase vindt u in het feitenrapport van Van den Berg op pagina 20 en meer in detail in de bijlage «Businesscase team Van den Berg», welke is opgenomen als bijlage bij mijn brief aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal inzake de stand van zaken van het project Zuidas van maart 2010. Van den Berg constateert op basis van de gegevens die op dit

moment voorhanden zijn dat alle drie de varianten een positieve indicatieve businesscase hebben. Deze business case is opgesteld met het doel om de varianten te kunnen vergelijken en geeft geen indicatie van de financiële haalbaarheid van het project. Dit zal de komende periode nog worden uitgewerkt. Het totaal aan kosten van het Dok onder de grond wordt op dit moment geraamd op circa € 1,74 miljard (NCW in 2009) en het totaal aan opbrengsten op circa € 1,94 miljard (NCW in 2009). De businesscase is door de heer Van den Berg gebaseerd op de bijdragen van de betrokken partijen en de verwachte opbrengsten van het vastgoed op het Dok en in de flanken. In de bijlage «Businesscase team Van den Berg» bij mijn brief van heden aan uw kamer waarin ik u informeer over de stand van zaken van het project Zuidas, is een overzicht van deze bijdragen opgenomen.

6

*De kosten van fase 1 lijken voornamelijk bij overheden te komen liggen. De opbrengsten worden verwacht in de opbrengst van de verkoop van grond. Is al bekend wat deze opbrengsten en kosten zullen bedragen? Komt de verwachte waardeinstijging van vastgoed aan de rand van het te bouwen dok als gevolg van het project op enigerlei wijze terug in het project en daarmee ten goede aan alle convenantpartners of komt deze meeropbrengst alleen ten goede aan de gemeente Amsterdam? Is er in erfpacht voorzien? Gaan alle inkomsten in principe naar de gemeente, of ook naar het Rijk of nog andere partijen?*

Nadat er een voorkeursbeslissing is genomen, zal in de eerste fase de A10 ondergronds worden aangelegd en uitgebreid. Op deze wijze wordt ruimte gecreëerd voor het aanleggen van het spoor, de metro en de OV Terminal. Bovendien wordt geluidoverlast gereduceerd en de luchtkwaliteit verbeterd, waardoor de mogelijkheid ontstaat om woningbouw te realiseren in de flanken van de Zuidas. Conform de huidige ontwikkelingen wordt tijdens de eerste fase doorgegaan met het in erfpacht uitgeven van bouwgrond in de flanken van de Zuidas. Deze gronduitgiften zijn opgenomen in grondexploitaties die reeds meerdere jaren lopen. In de tweede fase wordt ook de vrijkomende grond boven de tunnels van de railinfrastructuur in erfpacht uitgegeven. De totale opbrengsten van alle grondexploitaties in de flanken en de dokzone brengt de gemeente Amsterdam als bijdrage aan de Businesscase van het Zuidas-Dok in. Op deze wijze komt de verwachte waardeinstijging van het nog te realiseren vastgoed aan de rand van het te bouwen dok terug in het project.

7

*Is bekend hoeveel vierkante meter kantooroppervlak er momenteel in de regio leegstaat en hoeveel nieuwe vierkante meters er in diezelfde regio voor het overige nog gepland staat, dit gezien het feit dat op de Zuidas een miljoen vierkante meter extra kantooroppervlak wordt geprojecteerd?*

U heeft tevens vragen gesteld over de vastgoedontwikkeling op de Zuidas. Het totale planaanbod aan kantoren in Amsterdam bedroeg op 1 januari 2009 2,4 mln m<sup>2</sup>, waarvan 870.000 mln op de Zuidas. Het grootste deel van de ontwikkelingen wordt in de flanken gerealiseerd. Op het dok wordt circa 270.000 m<sup>2</sup> voorzien. In Amsterdam stond op 1 januari 2009 1,1 mln m<sup>2</sup> kantoor leeg, waarvan 156.000 m<sup>2</sup> op de Zuidas. In relatie tot het totaal blijkt de Zuidas aantrekkelijk te blijven voor een bepaald segment van de markt. De Zuidas voorziet in de huisvesting van een specifiek topsegment op de Nederlandse kantorenmarkt, voornamelijk internationaal georiënteerde hoogwaardige bedrijven. Afhankelijk van de economische ontwikkeling is vervanging van kantoren naar woningen mogelijk.

*Wordt in het kader van het project Zuidas ook geïnvesteerd in herstructurering van de bestaande kantorenvorraad in de omgeving?*

Allereerst wil ik u er op attenderen dat in het kader van de werkzaamheden van de rijksvertegenwoordiger Van den Berg ook de afzetmogelijkheden voor kantoren uitdrukkelijk onderwerp van onderzoek zijn geweest. Voor het harden van de businesscase van de rijksvertegenwoordiger is een second opinion uitgevoerd naar de verwachte afzet van kantoren. Deze uitkomsten zijn bijgevoegd.

Met uw vragen over de leegstand en herstructurering van kantooroppervlakte benoemt u onderwerpen die zeker mijn aandacht hebben. Mocht de kantorenmarkt zich niet of in beperkte mate herstellen, dan heeft dat negatieve gevolgen voor de opbrengstenkant van het project. Om die reden zijn voor mij de faseringsopties (vertragen), de switchopties (ander ontwerp spoor en metro) en eventuele betrokkenheid van privaten, belangrijke mogelijkheden om bij te sturen. Ik wil daarbij opmerken dat het op de Zuidas niet alleen gaat om de afzet van vierkante meters kantoren. Op de Zuidas moet ten eerste aanzienlijk geïnvesteerd worden in de uitbreiding van infrastructuur. Als de infrastructuur niet hoogwaardig ingepast wordt, dan zijn daar minder mogelijkheden voor het afzetten van kantooroppervlakte. Ten tweede vormt de Zuidas met 9.000 geplande woningen één van de grotere woningbouwlocaties in de metropoolregio Amsterdam. Aanpak van lucht en geluid is daarvoor absolute voorwaarde.