

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 XI

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

Nr. 101

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 augustus 2009

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹, de vaste commissie voor Financiën² en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat³ hebben op 2 juli 2009 overleg gevoerd met minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Bos van Financiën over:

- de brief d.d. 1 juli 2008 van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer inzake het Publiek-Private Project Zuidas (31 200-XI, nr. 134);
- de brief d.d. 19 december 2008 van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de benoeming van een rijksvertegenwoordiger voor het project Zuidas (31 700-XI, nr. 64);
- de brief d.d. 29 mei 2009 van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de stand van zaken van het project Zuidas (31 700-XI, nr. 86).

¹ Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppéus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Pieper (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Sterk (CDA), Ortega-Martijn

(ChristenUnie) en Besselink (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), voorzitter, Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Irrgang (SP), Luijben (SP), Kalma (PvdA), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (ChristenUnie), Van der Burg (VVD), Tony van Dijck (PVV), Spekman (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Tang (PvdA), Vos (PvdA), Bashir (SP), Sap (GroenLinks) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Remkes (VVD), Pieper (CDA), Aptroot (VVD), Jan de Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Mastwijk (CDA), Elias (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Pechtold (D66), Kant (SP), Ulenbelt (SP), Van der Veen (PvdA), Smilde (CDA), Anker (ChristenUnie), Nicolai (VVD), De Roon (PVV), Kuiken (PvdA), Karabulut (SP), Thieme (PvdD), Heijnen (PvdA), Roefs (PvdA), Van Gerven

(SP), Vendrik (GroenLinks) en Smeets (PvdA).

³ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Koopmans

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Blok

De griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Van der Leeden

Voorzitter: Koopmans
Griffier: Van der Leeden

Aanwezig zijn 7 leden der Kamer, te weten Koopmans, Van der Ham, Haverkamp, Van Leeuwen, Linhard, Neppérus en Vendrik,

en de ministers Cramer, Eurlings en Bos, vergezeld van ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Ik heet alle aanwezigen welkom. In de eerste termijn hanteren we een maximumspreektijd van zes minuten per Kamerlid.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Voorzitter. In de afgelopen weken heb ik mij mogen verdiepen in de Zuidas. De gesprekken tijdens het bezoek, de dossiers en de stukken die vandaag aan de orde zijn, vormen de basis van mijn inbreng. Het verheugt mij dat wij drie ministers aan tafel hebben. Dit onderstreept het belang van het vraagstuk. Ik mis echter wel de minister van Economische Zaken.

Mijn eigen achtergrond ligt voor 80% in het ondernemerschap. Dit is bij uitstek een project waarnaar je met ondernemersogen kunt en zou moeten kijken. Ondernemerschap en politiek zijn overigens niet zo ver van elkaar verwijderd als menigeen denkt. Ondernemers en politici delen op zijn minst de drive om maatschappelijke en renderende oplossingen te vinden. Het Zuidasproject loopt nu twaalf jaar en bevindt zich in een impasse. In de brief van VROM wordt de gedeelde ambitie van Rijk en Amsterdam duidelijk verwoord: de ontwikkeling van een hoogstedelijk knooppunt voor vervoer, wonen en werken, een internationale toplocatie in Nederland die kan concurreren met het topsegment in Europa. Ik denk dat verschillende partijen en potentiële stakeholders die ambitie delen; de PvdA in ieder geval ook.

De impasse ontstond in 2007. De private partijen hebben zich om hen moverende redenen teruggetrokken. Credit Suisse heeft de argumenten van alle zeven partijen als serieus bestempeld: de infrastructurele risico's die aan de tunnel kleven, de te beperkte kansen voor ondernemerschap en, niet het minste, de private partijen die hun aandeel in het speelveld te beperkt vonden. Dat laatste argument zet ik even apart. Eigenlijk komt het erop neer dat de business case onvoldoende levensvatbaar werd gevonden.

Voor mij is het overduidelijk dat ook voor het Rijk en de gemeenten een goede business case de basis voor dergelijke projecten moet bieden. Voormalig rijksvertegenwoordiger Oosterwijk concludeerde dat de private ambitie om onder andere voorwaarden in het project te participeren, nog steeds levend is. Die voorwaarden staan niet vermeld in de brief, maar ik zou die graag horen. Private partijen worden geacht voor 60% van de financiering zorg te dragen. Er is een nieuwe rijksvertegenwoordiger doorgegaan, omdat de heer Oosterwijk helaas moest stoppen. Deze heeft de opdracht meegekregen om alternatieven voor het Zuidasdok in de komende maanden uit te werken. De met hem samenwerkende partijen staan in de brief vermeld. Ik mis evenwel een stevige vertegenwoordiging van de partijen die 60% van de financiering op zich nemen. Zijn die niet vermeld, of zijn die niet van de partij? In het laatste geval doe ik een dringend beroep om alle potentiële stakeholders aan boord te halen voor één grote, gezamenlijke poging om dit prachtige project nog vlot te trekken. Er is in dit door Rijk en gemeente van harte gesteund project namelijk ook sprake van enige urgentie: de situatie op de perrons van het station wordt immers steeds gevaarlijker. Is de minister daarvan op de hoogte en welke maatregelen worden op korte termijn genomen om de risico's te minimaliseren? De wijzigingen die het spoor de komende jaren ondergaat, zoals de aansluiting en vertraging van het project OV Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (OV SAAL) en de Noord/Zuidlijn, hebben ongetwijfeld

invloed daarop. Heeft de minister daar zicht op en kan zij ons daar iets over vertellen?

De business case is onlosmakelijk verbonden met de uitwerking van de verschillende modellen. De rijksvertegenwoordiger onderzoekt de alternatieven, los van het Zuidasdok. Eigenlijk zijn we terug bij de watvraag. Kan de minister zeggen welke alternatieven worden onderzocht, wordt er verder gekeken dan het dok – dokwatervarianten, bijzondere dijkvarianten, wellicht luchtvarianten – en zijn er private partijen die hun creatieve ondernemerschap willen inzetten om verder te komen? Ondernemers zijn tot bijzondere dingen in staat, ook als recessies het dieptepunt naderen. Laten we proberen die kans gezamenlijk te benutten. En last but not least: is er zicht op de verschillende kostenplaatjes, de verdelingen die de eerder opgeworpen varianten zouden meebrengen? De Kamer krijgt daar graag meer inzicht in.

De PvdA vindt het Zuidasproject een uitdaging met een paar belangrijke speerpunten. Het is een integraal project, waarin de uitbreiding van spoor, snelweg, binnenstedelijke bebouwing inclusief 10 000 woningen, magneetfunctie voor het nationale en internationale bedrijfsleven, de «r» van ruimte, allemaal zouden kunnen en moeten worden meegenomen. Integraal denken betekent ook: alle betrokken partijen laten meedenken en participeren. Het Zuidasproject is in een impasse gekomen doordat private partijen te weinig perspectief of rendement zagen, en onvoldoende ruimte kregen om mee te sturen. De overheid staat in dit project ten onrechte alleen voor een te zware last, en de tijd dringt. Het moment is aangebroken om het speelveld zo te hertekenen, dat alle partijen weer een rol van betekenis krijgen toebedeeld. De collectieve inzet waardeer ik zeer. We zien hier drie ministers; vanochtend las ik in de krant: het begin van een bestuurlijk team. Ik gebruik deze gezamenlijke aanwezigheid graag als metafoor voor dit project. Als iedereen meedoet, kan er niks dan goeds uitkomen. Mij rest nu de vraag of wij het rapport van Van den Berg dit najaar tegemoet kunnen zien, opdat ook wij in de nieuwe afwegingen kunnen worden betrokken.

De **voorzitter**: Voordat ik de heer Haverkamp het woord geef, het volgende. Vandaag heerst het kerstregime, maar vanwege de warmte ook het tropenregime. Op verzoek van de heer Van Leeuwen sta ik de aanwezige heren toe om desgewenst het jasje uit te trekken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. We zien dat de minister van Financiën meteen de mouwen opstroopt, wat ook het belang van dit project illustreert.

De CDA-fractie constateert dat afscheid is genomen van de oude plannen rond de Zuidas. Voor ons staat vandaag de vraag centraal wat daarvoor in de plaats gaat komen. Een van de alternatieven hebben wij van de regering ontvangen. Uit de wandelgangen begrijpen wij echter dat er ook een aantal andere plannen circuleren. Gezien de complexiteit van het project lijkt dit mijn fractie niet de tijd en plaats om al deze alternatieven vandaag uitgebreid te bediscussiëren. Wij vinden dat na dit debat duidelijk moet worden hoe de rijksoverheid verdergaat met dit project; dat wij verdergaan met dit project staat immers als een paal – of dok – boven water. Het heeft weinig zin om nu te bekijken waar het allemaal fout is gegaan; het is belangrijker om te bekijken hoe het goed zal gaan. En wat dat betreft, stellen de brieven van de regering ons niet gerust. Wij stellen de regering voor om hierover in het najaar van 2009, voorafgaande aan Prinsjesdag, een nieuw debat met de Kamer te voeren. De basis van dat debat zou dan moeten worden gevormd door een document van de regering, waarin deze aangeeft hoe de regie van dit project is verdeeld tussen stad en staat; met andere woorden, wie beslist uiteindelijk over de voortgang van dit project en op welke wijze zijn de overheden betrokken? Pas als er zo'n concreet voorstel is, kan mijn fractie conclusies trekken over de rijks-

verantwoordelijkheid en over welk departement uiteindelijk verantwoordelijk is.

Los van de vraag wie de regie gaat voeren, moet natuurlijk ook de vraag worden beantwoord wat de scope van het project zal worden. We weten dat op de achtergrond hard wordt gewerkt aan het project OV SAAL. Onze minister van Verkeer en Waterstaat heeft ambitieuze deadlines. Hoe wordt voorkomen dat dit project stagneert, omdat er moet worden gewacht op besluitvorming rondom de Zuidas? Denk bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van het station Amsterdam-Zuid of aan de verplaatsing van de andere stations. Op welke wijze wordt verzekerd dat de andere openbaarvervoersmodaliteiten een goede aansluiting vinden op het OV SAAL-project? Dit is zeker van belang vanwege het heuglijke feit dat steeds meer mensen in het gebied met het openbaar vervoer gaan; mede daarom zijn OV SAAL en dit station zo belangrijk zijn.

Naast de vragen met betrekking tot openbaar vervoer zijn er nog vragen over de wegeninfrastructuur die moeten worden beantwoord. Zal de weg wel of niet onder de grond gaan lopen, en wie zal de meerkosten daarvan gaan betalen? Eerst moet nog worden bepaald wat die meerkosten zijn. Zoals wij het nu kunnen inschatten, zullen dit nog pittige gesprekken worden, want wat wordt toegerekend aan infrastructuur en wat aan architectuur, en welk financieel meerwerk zal voortvloeien uit de wensen van de stad op het gebied van ruimtelijke ordening, en bijvoorbeeld de sociale opbouw van de stad? Graag hoor ik een reactie van de regering: hoe gaan die discussies volgens haar verlopen?

Dit brengt ons direct bij de financiën. Wij vernemen graag van de regering hoe de financiële risico's worden belegd en of er definitief afscheid is genomen van private investeerders. Het heeft de voorkeur van de CDA-fractie als de private partijen terugkomen in hun natuurlijke rol, en juist dat doen waarin zij meer ervaring hebben dan overheden, zoals het risico dragen voor de vastgoedontwikkeling. Kan de regering aangeven wat zij verstaat onder private investeerders? Rekent zij staatsbedrijven zoals Schiphol en de Nederlandse Spoorwegen, met eventuele dochterondernemingen, ook daartoe? Op welke wijze wil zij deze betrekken bij het project?

De heer **Van Leeuwen** (SP): Wat is de natuurlijke rol van private ondernemers in dit geval?

De heer **Haverkamp** (CDA): We zagen op een bepaald moment dat in het oorspronkelijke plan, waarvan nu afscheid is genomen, alles met alles werd verknoopt: worden zij straks ook nog verantwoordelijk voor de aanleg van de weg, de inpassing, allerlei discussies over de ruimtelijke ordening? Er was dus een hoop onduidelijkheid. Het verleden leert dat de overheid minder sterk is in, bijvoorbeeld, vastgoedontwikkeling dan private partijen. Ik zou het dus onverstandig vinden als de overheid dit nu volledig zelf ging doen. De CDA-fractie wil de private partijen erbij betrekken, maar wel op het gebied waarin zij goed zijn: vastgoedontwikkeling. De publieke partijen zouden de infrastructuur zo veel mogelijk moeten regelen.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Vindt u ook dat die partijen aan tafel moeten zitten bij de commissie-Van den Berg, als we dit een commissie mogen noemen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Vandaag hebben wij een debat met de regering. Ik heb niet voor niets gezegd dat wij vol belangstelling uitkijken naar die brief vóór Prinsjesdag; pas dan zullen wij een oordeel uitspreken. Als de regering het fijn vindt om daarmee te gaan praten, zal ik niet in de weg gaan liggen, maar ik doe zaken met de regering. Ik zie dat het project al heel lang in het slop zit omdat iedereen op iedereen zat te wachten. Wij wachten dus op dit stuk proza van de regering.

In het verlengde van Schiphol en de NS is gepoogd om pensioenfondsen meer bij de financiering te betrekken, mede vanwege de mogelijkheid van een lagere investeringsbereidheid van de banken als gevolg van de kredietcrisis. Het is duidelijk dat de Zuidas een project is dat de gemeente Amsterdam overschrijdt, maar voor ons is op dit moment onduidelijk wat de rol zal worden van de rest van het gebied: het Wgr-plusgebied en ook de provincie. Met name in financiële zin dragen andere regio's en provincies vaak bij aan dit soort projecten. Hoe wordt dit in dit project gezien? Graag een reactie.

Voor de CDA-fractie is het van belang dat de uiteindelijke gebruikers worden en blijven betrokken bij de ontwikkeling van de Zuidas. Hoe zorgen wij ervoor dat dit project de spin-off krijgt die wij ervan verwachten? Tot slot gaan wij ervan uit dat de overheid ook zal kijken naar de leereffecten van andere projecten en niet het wiel opnieuw wil gaan uitvinden; wielen uitvinden kost namelijk nogal wat. Is de regering bereid om paal en perk te stellen aan de voorbereidingskosten? Nu is er al 17,3 mln. opgemaakt. Projectvoorbereiding is niet hetzelfde als een blanco cheque om maar door te blijven onderzoeken; één bodemloze put in Amsterdam is al meer dan genoeg.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter. Het feit dat dit debat al vaak is uitgesteld, belooft weinig goeds en is voor de SP-fractie een teken aan de wand, maar eindelijk is het er dan toch. De Zuidas is een buitengewoon ambitieus plan, waardoor een scheidslijn en barrière in Amsterdam verdwijnt, ruimte voor wonen, werken en winkelen wordt gecreëerd en auto's, treinen en metro's uit het zicht verdwijnen. Het doel zal iedereen aanspreken, klinkt fantastisch en wordt ook door de SP onderschreven, met name de stedenbouwkundige aspecten van het dubbele grondgebruik, het opheffen van de barrièrewerking van de infrastructuur en een verbeterde doorstroming van het verkeer en openbaar vervoer. Er zitten echter ook een hoop keerzijden aan het plan. De totale kosten zullen zo'n 1,4 mld. bedragen en tot 2036 zal dit belangrijke economische en mobiliteitsgebied op de schop gaan. Het is nog maar de vraag of die baten tegen de kosten opwegen. De terugtrekkende bewegingen van de private financiers moeten ons nog waakzamer maken.

Het Zuidasproject is een prestigeproject bij uitstek. De ronkende taal over «de» internationale toppositie, «de» concurrentieslag met het topsegment in Europa aangaan, de ruimtelijke vertaling van de Lissabonagenda, zet de deur wagenwijd open voor de mogelijkheid dat het project uit de bocht vliegt. Prestige heeft een geestvernauwende en ambitieverbreedende werking; een gevaarlijke druk. Wij hebben het bij menig groot project zien misgaan. De complexiteit aan bestuurlijke kant leidt tot oncontroleerbare samenwerkings- en financieringsconstructies en aan de uitvoerende kant tot vernieuwing omwille van de vernieuwing, met de nodige financiële risico's van dien. In het rijtje «Betuweroute-HSL-Zuid-tramtunnels» past de Zuidas in wezen nu al. We hebben voor 17,4 mln. een rondje gemaakt op het Monopolybord en zijn terug bij af. De keuze om van de Zuidas een publiek-private samenwerking te maken, heeft dit project volledig lamgelegd. De trage afstemming en besluitvorming met alle partijen heeft de Zuidas tot een schimmig project gemaakt. De Amsterdamse rekenkamer heeft een uiterst kritisch rapport geschreven over de democratische controle op de Zuidas; of beter, over het gebrek eraan. De overheid heeft zichzelf in een totaal afhankelijke positie gewerkt. En het resultaat was dat de voornaamste risico's constant bij de overheid bleven liggen. Welke winst ziet de minister in een dergelijke publiek-private samenwerking? Of moeten we het model van publiek-private samenwerking (pps) gewoon failliet verklaren, onder het motto «leuk geprobeerd, maar het werkt niet»? Graag een reactie van de minister.

De heer **Haverkamp** (CDA): De vraag stellen is hem eigenlijk ook beantwoorden: vindt u dat dit alleen een publieke verantwoordelijkheid is?

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik kom daar zo op terug.

Het is in het kader van pps ook bizar dat de machtigste man van Nederland, de heer Brinkman, als president-commissaris een voorname rol in dit project heeft: 25 bestuursfuncties en ertussendoor moet hij proberen de Zuidas vlot te trekken. In het belang van de publiek-private samenwerking moest hij ernaar streven om een deel van de risico's bij de private partijen te krijgen. Vanwege zijn bestuursfuncties bij onder andere ABP en RABO Bouwfonds moet hij er echter ook voor zorgen dat hij zo weinig mogelijk risico's voor deze partijen krijgt. Dat moet een flink gegoochel met petten zijn geweest! De SP vindt het dan ook niet verrassend dat hij er niet uitgekomen is. Hoe is deze baantjesjager bij dit project terechtgekomen? Kunnen we hier en nu afspreken dat we onmiddellijk stoppen met het uitdelen van baantjes aan het old boys' network?

Het miljardenproject van de Zuidas staat formeel onder leiding van de gemeente Amsterdam. Op zich is dat logisch, maar het is nog maar de vraag of zij dit aankan. Recente ervaringen met andere grote projecten in grote steden geven niet veel vertrouwen in hun aansturing. De regering hecht veel waarde aan het level playing field, maar als er één veld is met heel hoge bergen en heel diepe dalen, dan is het de bouwsector wel. Het is het alom bekende gebrek aan menskracht en kennis bij gemeenten versus de vrienden van Brinkman. Dit is geen diskwalificatie van al die mensen in de publieke dienst, die ik hoog heb zitten, maar een breed gedeelde constatering: telkens blijken de grote bouwers te machtig voor deze overheden en telkens blijken de ruimtelijke ontwikkeling en het publieke belang het te verliezen tegen de private belangen van de projectontwikkelaars. Natuurlijk willen die bouwen en innoveren, en nog meer specialistische kennis vergaren; en als het even kan op kosten van de overheid. Je moet die verschillende belangen niet op één hoop vegen in de publiek-private samenwerking, maar gescheiden houden, inclusief de verantwoordelijkheden. De SP pleit voor een rijksprojectenbureau dat al deze grote projecten kan begeleiden en kan zorgen voor een krachtige tegenmacht tegen grootgrondbezitters, speculanten en tot de tanden bewapende bouwbedrijven. Is de regering bereid hierover na te denken en de Zuidas daaronder te laten vallen?

Voor de SP is het duidelijk dat er eindelijk eens wat moet gebeuren. Er is een grote behoefte aan woningbouw in de Randstad, en de Zuidas kan daaraan een bijdrage leveren. Er moet echt iets gebeuren aan het spoor aan de zuidkant van Amsterdam. De vertraging van de spoorverbreding tussen Schiphol-Amsterdam-Almere stemde ons dan ook niet vrolijk.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik begrijp uw opmerking over dat rijksprojectenbureau niet helemaal. In een ander debat heeft uw collega Roemer gezegd dat de SP hiertoe zelf het initiatief zou nemen en met een initiatiefnota naar de Kamer zou komen. Waarom legt u nu de bal bij de regering?

De heer **Van Leeuwen** (SP): Het lijkt mij aardig als dit van twee kanten komt; als zo'n voorzet van twee kanten kan komen, is het makkelijker inkoppen.

Ik sprak over de vertraging bij de spoorverbreding. Het gaat nog lang duren voordat de treinen hier een kortere reistijd krijgen. Wij zien echter mogelijkheden tot versnelling: met een combinatie van rail traffic management in de treinen en het hanteren van zeer korte blokken kan veel tijdwinst worden behaald en kunnen we op korte termijn de punctualiteit verbeteren en de reistijd verkorten. Is minister Eurlings bereid om dit voor dit traject in kaart te brengen?

Om voortgang te maken is het goed dat nu ook wordt gekeken naar de mogelijkheid van tunnels boven het grondwaterniveau. Wanneer verwacht het kabinet de uitkomsten? We zijn het langzamerhand een beetje zat om te wachten op Amsterdam en de private partijen. Volgens de SP heeft de minister op dit moment twee mogelijkheden: of de regie pakken middels dat rijksprojectenbureau, of de stekker eruit. Wat gaat het worden?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Ik denk dat alle woordvoerders op een gegeven moment wel zijn gaan kijken naar die mooie maquettes van hoe de Zuidas zou moeten worden. Die spreken dan ook best aan en de plannen klinken ook best goed. Zelf was ik er anderhalf jaar geleden. Met een blik op de stukken en op basis van gesprekken met dezen en genen kun je concluderen dat het project in een impasse zit. Natuurlijk krijgen we weer allerlei onderzoeken en vervolgens mensen die de zaak vlot moeten trekken. En de Kamer krijgt brieven. Ik heb ze tot mij genomen, maar mij is nog steeds onduidelijk wie wat doet, wat wordt onderzocht en wie waarvoor verantwoordelijk is. Ik stel deze vragen maar gewoon aan alle drie aanwezige bewindslieden, want ook na herlezing begreep ik het nog steeds niet. Mij lijkt daar ook het kernpunt te zitten. Wat doet nou de gemeente, wat doet de minister van Verkeer en Waterstaat, wat doet de minister van VROM, wat doet de minister van Financiën? Van die laatste wil men natuurlijk dat hij zijn beurs trekt. Ik voel wel iets voor de gedachte van de heer Haverkamp. Wij moeten op dit moment een goed beeld krijgen van de stand van zaken en welke varianten er worden onderzocht; er staan er wel een paar in de brief, maar ook ik hoor dat er meer worden onderzocht.

Wie is waarvoor verantwoordelijk en wie zal uiteindelijk de regie willen nemen? Dit debat is al enige malen uitgesteld omdat we te weinig informatie hadden. Vervolgens besloot de Kamer om er toch maar een keer over te gaan praten. Ik vind echt dat we wat meer moeten weten. Dit project is begonnen als een project met een duidelijke en grote rol voor private partijen. Ik denk dat het nog steeds heel goed zou zijn om private partijen erbij te betrekken, omdat de overheid dan ook precies alle rollen kan bepalen. Voor de VVD is het geen reële optie om de overheid alles alleen te laten doen; private partijen zullen er gewoon bij moeten. Maar eerst zal veel meer duidelijk moeten worden over wat er gaat gebeuren, wat wordt onderzocht, wat de voorwaarden zijn en wie welke verantwoordelijkheid neemt. Als we dat niet doen, zitten we hier over een halfjaar weer en zijn we nauwelijks verder gekomen. Ik zou dat buitengewoon jammer vinden.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ook ik ben bij die maquettes geweest en ze zien er fantastisch uit. We spreken volgens mij over een heel grote kans en daarom vind ik alle hilariteit over de regievoering ook zo spijtig. Dit is een heel belangrijke regio, een plaats waar je op een steenworp afstand van Schiphol fantastische dingen zou kunnen doen, een unieke locatie in de wereld en een ongelooflijke verbetering van de hoofdstad van ons land als krachtig economisch centrum in Europa. Het lijkt ons van belang om de lessen van de commissie-Elverding met betrekking tot de regie bij de vormgeving van dit project mee te nemen. Ook andere projecten waarbij meer overheden en opdrachtgevers een rol spelen, laten zien dat de regie nog weleens ontbreekt. Anderen hebben het ook al gevraagd: wie trekt de kar? Als dat de gemeente Amsterdam is, wie houdt dan toezicht op voortgang en risico's? Kan de bedrijfsvoering van de gemeente een dergelijk project wel aan? Kijk maar naar de ervaringen met de Noord/Zuidlijn. En waarom lezen we nergens iets over de provincie Noord-Holland? Waarom draagt die niets bij, op zijn minst in financiële zin? Ook hierover hoor ik enige hilariteit, omdat Noord-Holland wel eens iets misdoet, maar laten we ervan uitgaan dat het handig is dat

ook een provincie als Noord-Holland hierbij is betrokken, zij het met wat veiligheidsvoorschriften. Er is afgestapt van de veiling; projectontwikkelaars konden zich niet vinden in de infrarisco's. Wat betekent dit precies voor de samenwerking? Is het nu definitief dat Amsterdam zorgt voor taken als bouwen, maken, uitgifte van de grond, dat Verkeer en Waterstaat zorgt voor de infrastructuur en dat de private partijen zorgen voor de ontwikkeling van het vastgoed? Graag een reactie. Zeker als er moet worden gefaseerd, is helderheid op deze punten vanzelfsprekend en noodzakelijk.

Wij vinden het jammer dat, althans in de stukken, duurzaamheid en gezondheid niet expliciet in de beleidsdoelstellingen en uitgangspunten van het Rijk zijn meegenomen. Nu is er al veel luchtvervuiling op de plek waar de Zuidas moet komen en dat is een groot probleem. Verschillende scholen en andere gevoelige bestemmingen staan binnen een kritische afstand van de huidige A10 en A9. Luchtkwaliteitsnormen worden nu al overschreden en het is de ambitie om zo'n 10 000 extra woningen in dit gebied te realiseren. Het succes van de Zuidas moet ook schuilen in die mix van functies in het duurzaamheidselement. Denk ook aan de geluidsoverlast. Waarom lijken deze aspecten nauwelijks een rol te spelen? Wat is de ambitie van het Rijk met betrekking tot de kwaliteit van de gebouwen en oplossingen? En wordt bij de fasering van het project ook gekeken naar duurzaamheidselementen, bijvoorbeeld door wegen eerst ondergronds te bouwen, zodat woningbouw mogelijk wordt? Graag ook hierop een toelichting.

Er zit een tegenstelling in het verhaal van het kabinet over de varianten. In de brief staat dat de betrokken ministers nog geen afstand hebben gedaan van het dokmodel, maar ook dat de bewindslieden opdracht hebben gegeven om het Zuidasdokmodel-boven-wateralternatief uit te werken. Graag een toelichting: hoe kun je ooit nog een keuze maken voor een dokmodel dat nog niet is uitgewerkt? Worden ook andere modellen onderzocht? Blijft de stedenbouwkundige kwaliteit van de oplossingen een van de voorwaarden? Moeten we met de verwachte groei aan reizigers via het spoor niet sowieso een vijfde of zesde spoor gaan uitwerken in de plannen? Kort na de zomer wordt de Kamer gerapporteerd over de nadere verkenningen. Waar in het proces staan we dan volgens de regering? Graag een doorkijkje.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik deel de behoefte van een aantal Kamerleden om bij het kabinet te polsen wie nou eigenlijk de «chef Zuidas» is. Het lijkt me verstandig om dit vandaag eens goed vast te stellen. En als dat de minister van VROM is, waarom heeft zij het geld dan niet? Volgens mij is dat namelijk een van de grote knelpunten in het hele Zuidasproject. Ik kom hierop terug. Op een gegeven moment moet het kabinet gewoon kiezen. De minister van Verkeer en Waterstaat moet gewoon een keer een budget vrijmaken, omdat er infra moet worden aangelegd. Ik dacht toch echt dat we een minister van infrastructuur hadden, een minister van spoor. Hij zit hier aan de overkant. Ik vind het prachtig dat de regie kennelijk helder is, maar laat dit dan ook een regie over het geld zijn. Daarmee kom ik weer uit bij de minister van Financiën. Als dit niet goed wordt geregeld, kijk ik toch weer naar minister Bos: zorg dat dit geld er een keer komt! Volgens mij loopt iedereen in het kabinet om de Zuidas heen als om een hete brij, maar op een gegeven moment moet er gewoon poen op tafel komen.

Het Zuidasproject lijkt mijn fractie echt een project van nationaal belang. Dat heeft niet in de laatste plaats te maken met de infrastructurele ontwikkelingen in dat gebied, de enorme kansen en ook de noodzaak om het spoor op de Zuidas sterk uit te breiden. Station Zuid-WTC kan uitgroeien tot een van de grootste stations van Nederland, het is van groot belang voor Schiphol en Almere, kortom: alles komt daar samen. Aan een minister van Verkeer en Waterstaat die niet nalaat om overal te roepen dat hij

zijn schop in de grond wil steken, zou ik zeggen: doe dat dan hier, hier liggen gigantische kansen! Ik vraag hem hierbij meteen om in dit debat de prognoses rond OV SAAL, een interessant project met hoge vervoerswaarde, te bevestigen en te concretiseren. Van der Ham maakte een terecht punt. Een nadere studie naar de Zuidas, de ontwikkeling van vijf of zes sporen, een snelle aanleg van het station op de Zuidas, is interessant en bovendien nodig. Ik kom daar zelf met enige regelmaat. De mensen duwen elkaar op station Zuid-WTC zo ongeveer het perron af, ondanks de recente uitbreiding. Er mag dus echt snel wat gebeuren: de schop moet de grond in, aanpakken, doorpakken, en een beetje opschieten graag, meneer de minister van Verkeer en Waterstaat! Ik hoor graag een positieve reactie van hem.

Misschien is het teleurstellend dat de veiling niet is gelukt. Ik snap niet hoe banken met risico's omgaan, gezien hetgeen banken vóór de kredietcrisis hebben uitgespookt en het feit dat ook dit project weer niet blijkt te lukken; een verbazing die de minister van Financiën vast wel met mij deelt. Misschien moet de les uit de mislukte veiling zijn dat het Rijk en de gemeenten terugkeren naar hun traditionele rollen. Deelt het kabinet zo'n conclusie? Dit zou bijvoorbeeld betekenen dat de minister van Verkeer en Waterstaat gewoon weer verantwoordelijk wordt voor de aanleg van infrastructuur, met name spoorwegen, dat de gemeente Amsterdam de verantwoordelijkheid heeft en neemt voor de gebiedsontwikkeling en dat private partijen worden ingeschakeld bij de ontwikkeling van vastgoed. Misschien is dit allemaal wat klassiek en niet zo spannend en sexy, maar wel zo effectief. Mijn vraag aan de «chef Zuidas»: kan die conclusie niet worden getrokken uit de mislukte veiling?

Er is nu een alternatief voor het dokmodel: een dokmodel, maar dan boven water. Dat spreekt mijn fractie niet erg aan. Ik ben overigens benieuwd naar wat daarin overblijft van het WTC; de eerste acht verdiepingen zijn dan gewoon weg. Voor de stedelijke kwaliteit lijkt dit model ongewenst. Ik gun het kabinet de tijd om dit verder te bekijken, maar laat de stedelijke kwaliteit een zeer belangrijk punt zijn bij de beoordeling van dit alternatief. Ik ben bang dat het daarop zal sneuvelen. Het is alsof je een soort Palestijnse muur in Amsterdam-Zuid optrekt. Ook is dit van belang voor de bereikbaarheid van de woningen die daar ergens hoog in de lucht moeten worden gerealiseerd; Amsterdam heeft die hard nodig. Het lijkt mij allemaal tamelijk ingewikkeld en moeizaam en ik zie dit ook niet gebeuren. Maar goed, ik vraag het kabinet om bij de uitwerking van die variant zwaar te toetsen op stedelijke kwaliteit.

Ik heb de behoefte om met het kabinet een soort deadline af te spreken. Dit project zal een tijd duren. Dat mag ook van mij, dat vind ik niet erg, het is een lastig en groot project, maar zo langzamerhand is het wel klaar. Ik wil heel naïef deze afspraak met de «chef Zuidas» maken: kunnen we eind dit jaar niet gewoon een definitief besluit nemen? Het kabinet kan even bij zichzelf te rade gaan waarvoor het geld ter beschikking wil stellen; dat lijkt me namelijk gewoon de crux. Ik hoop op een afgerond voorstel van het kabinet, in overleg met alle betrokkenen die een rol spelen, nog dit jaar. Ik hoop ook op voldoende funding van het kabinet, zodat het project kan worden vlotgetrokken. Ik hoop dat in dit debat te bewerkstelligen. Ik zou het vervelend vinden om daar weer een VAO aan te moeten wijden, dus dat we vannacht om een uur of half vijf in een VAO met de «chef Zuidas» zouden moeten afspreken dat de Kamer dit jaar een goed besluit wil. Het lijkt me fijner als de minister dit gewoon in dit debat toezegt.

De voorzitter: Dit was de eerste termijn van de Kamer. Omdat iedereen zich met inbreng en interrupties netjes heeft gedragen, hebben wij besloten dat het debat om 12.00 uur kan stoppen in plaats van om 13.00 uur. Wij gaan nu een paar minuten schorsen.

De vergadering wordt van 10.38 uur tot 10.42 uur geschorst.

Minister Cramer: Voorzitter. Dank aan de Kamerleden voor hun inbreng in eerste termijn. Het is goed dat wij na geruime tijd ook inderdaad met de Kamer praten – en haar niet alleen via brieven op de hoogte stellen – over de zeer ambitieuze en complexe opgave van de Zuidas. De Kamer is schriftelijk geïnformeerd, onder andere over het mislukken van de veilingprocedure, en heeft ook andere brieven over de Zuidas gekregen. Wij gaan nu niet stoppen met de Zuidas, maar we gaan ermee door. Het vervolproces wordt begeleid door de rijksvertegenwoordiger. Dit heeft tot doel dat op korte termijn nieuwe keuzes kunnen worden gemaakt. Ik wil u daarover zelf, als «chef Zuidas» graag informeren, evenals mijn collega's van Financiën en Verkeer en Waterstaat. Wij willen hierover graag met de Kamer van gedachten wisselen.

Inderdaad is de Zuidas een toplocatie die in binnen- en buitenland belangstelling trekt als vestigingsplaats. Niet voor niets hebben in de afgelopen jaren vele grote Nederlandse bedrijven hun hoofdkantoor daar geopend. Op die locatie zouden 9000 woningen, maar ook musea, groen en voorzieningen moeten worden gerealiseerd. Juist nu het met onze economie minder gaat, moeten wij blijven inzetten op de versterking van de potentiële economische toplocaties. In de Structuurvisie Randstad 2040 spreekt het kabinet zich er duidelijk over uit: maak sterk wat sterk is. Wij willen dit zeker met de Zuidas doen. Het is inderdaad een project van nationaal belang; vandaar dat het Rijk er zo bij is betrokken. Als minister van VROM ben ik erbij betrokken vanuit het budget van de Nationale Sleutelprojecten: zo'n 140 mln. wil ik hier in principe insteken, juist omdat het zo'n belangrijke ruimtelijke ontwikkeling betreft.

Bij de beantwoording van de vragen ga ik vooral in op het project in algemene zin, het traject met de rijksvertegenwoordigers, de planning en de rijksbijdrage in het algemeen. Mijn collega van Financiën zal ingaan op de positie van de NV Zuidas, de veilingprocedure en alles wat verder met de financiën te maken heeft, evenals op de business case en risico's. Mijn collega van Verkeer en Waterstaat zal ingaan op de infrastructuuropgaven. Inderdaad moet door de groeiende verkeersstromen de infrastructuur op de Zuidas worden uitgebreid. Dit zal in toenemende mate de discussie bepalen. Het is er nu al dringen en dat gaat alleen maar toenemen. Een en ander vraagt om forse infrastructurele ingrepen in dit hoogstedelijke gebied. Niet voor niets is in de afgelopen vijf jaar hard gewerkt aan het concept voor het Zuidasdok. Rijksvertegenwoordiger Oosterwijk adviseerde ons om te concluderen dat risico's en kosten van de oorspronkelijke Zuidasdokvariant te hoog zijn. In het verleden is ook wel gesproken van de uitbreiding van de infrastructuur op de dijk. In november 2008 informeerde de Rijksbouwmeester mij en de collega's over de gevolgen van deze dijkvariant. De consequentie zou zijn dat de dijk met circa 50 meter moet worden verbreed en dat dit vergezeld dient te gaan van de bouw van geluids- en luchtschermen van zo'n 13 meter hoog. Een en ander is inderdaad onwenselijk. Wij zullen geen variant kunnen ontwikkelen met dusdanig hoge muren dat niemand er wil wonen. We moeten iets creëren wat voor de ontwikkeling van infrastructuur van kantoren en woningbouw voor Amsterdam een centrumfunctie zou kunnen vervullen, met het oog op de stedelijke ontwikkeling. In de komende maanden zal onder leiding van rijksvertegenwoordiger Van den Berg hard worden gewerkt aan de uitwerking van een variant die dit beoogt, maar met een beduidend lager risicoprofiel en tegen lagere kosten, en die de stedelijke ontwikkeling van het gebied geen geweld aandoet. Dat is de opgave.

De heer **Van Leeuwen** (SP): U bedoelt hiermee dat de dokvariant verder wordt uitgewerkt?

Minister Cramer: Ik kom daar zo op terug. Wij hebben het advies gekregen om de dokvariant boven water te gaan ontwikkelen. In die variant wordt geprobeerd om zo veel mogelijk ondergronds te realiseren.

Ik kom zo terug op wat hier verder aan vastzit, waardoor het niet zal gaan zoals oorspronkelijk gedacht.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Misschien hecht ik te veel aan precisie en ik hoop dat ik het verkeerd heb gehoord, maar de minister leek te zeggen dat het de opdracht van de heer Van den Berg is om deze nieuwe variant verder te ontwikkelen, met het oog op minimalisering van kosten en risico. Mag ik hieraan toevoegen en er ook van uitgaan dat de minister erg hecht aan de stedelijke kwaliteit, en dat die niet ondergesneeuwd zal raken? We komen namelijk net uit een traject waarin de risico's en kosten te hoog waren, waardoor dat de focus wordt. Mag ik er dus van uitgaan dat voor deze minister de stedelijke kwaliteit zeer belangrijk blijft?

Minister **Cramer**: Ja, die stedelijke kwaliteit blijft heel belangrijk; dat benadrukte ik ook. De opgave is: formuleer een business case die daaraan tegemoetkomt en tegelijk de kosten binnen de perken houdt; dus niet minimaliseert. Het is een complexe opgave, waarin een heleboel ruimtelijke zaken moeten worden gecombineerd. Mijn collega van Financiën zal uitgebreider ingaan op de business case. Wij willen dus ons uiterste best doen om deze belangrijke vestigingslocatie te ontwikkelen tot een gebied waarin iedereen graag wil wonen, winkelen of werken. Maar dat kan natuurlijk niet tegen elke prijs en dat is die enorme opgave.

De heer Haverkamp vroeg om een toezegging om nog vóór Prinsjesdag met de Kamer te overleggen. Gezien het werk dat nog moet worden verricht voor het stedelijke en infrastructurele ontwerp, vermoed ik dat die termijn niet is te halen. Ik verwacht wel rond die tijd bericht van de rijksvertegenwoordiger en zal u daarna zo spoedig mogelijk informeren. Er is dus wel degelijk een toezegging te doen over de informatie; voor het najaar, maar nog niet vóór Prinsjesdag, want dat is echt te snel.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dank voor die toezegging, maar we moeten constateren dat deze plannen financiële consequenties hebben. Mogen wij daarom voor de behandeling van de verschillende begrotingen de plannen ontvangen?

Minister **Cramer**: Wij zullen dat wel degelijk proberen, maar de verdere zaken rond business case en financiën laat ik graag aan collega Bos. Op vragen van de leden Van Leeuwen en Vendrik over de regie, kan ik antwoorden dat wijzelf de regie nemen om te bezien welke oplossingen haalbaar zijn. Wij hebben de heer Van den Berg nadrukkelijk gevraagd om dit voor ons te doen. Hij zal alle partijen hierbij betrekken, maar de eerste stap is dat wij nu een business case rondkrijgen voor een ander dokmodel dat het mogelijk maakt om de infrastructuur zo veel mogelijk onder de grond te bundelen. Gelijktijdig wordt bezien hoe het vastgoed kan worden ontwikkeld. Het spreekt voor zich dat de private partijen hierbij veel nadrukkelijker zullen worden betrokken. Rond september, oktober verwachten wij een advies van de heer Van den Berg. Daarna zullen we hierover met de Kamer communiceren, evenals over de verdere stappen. De heer Haverkamp vroeg naar de financiële betrokkenheid van stadsregio en provincie. Het Zuidasproject is inderdaad een project dat de gemeente Amsterdam overschrijdt. De regio heeft zeker ook een rol in het project. De bestuursovereenkomst van 31 januari 2006 is medeondertekend door de provincie Noord-Holland en het regionaal orgaan Amsterdam. In deze bestuursovereenkomst staat dat de provincie een bijdrage levert van zo'n 75 mln. Ook staat in de bestuursovereenkomst dat in de business case wordt uitgegaan van een bedrag van het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) aan Amsterdam van zo'n 50 mln. Verder vroeg de heer Haverkamp naar rijksbijdrage, gebruikmaken van leereffecten, paal en perk stellen en blanco cheque. U zult vanwege de combinatie van mensen die hier bij elkaar zitten, wel begrijpen dat daar-

voor wel zorg wordt gedragen. Ik kan er een heel verhaal over houden, maar het spreekt voor zich dat wij zorgvuldig zijn en de business case goed zullen onderbouwen.

De leden Linhard en Neppérus vroegen naar de betrokkenheid van private partijen. Ik denk dat ik die vraag al heb beantwoord in mijn beantwoording van de vorige vragen.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Ik begrijp dat die private partijen op dit moment niet aan tafel zitten bij de heer Van den Berg. Voor de duurzaamheid van het proces zou het wellicht verstandig zijn om ze nu wel aan tafel te hebben: immers hoe groter de betrokkenheid, hoe groter de kans dat straks het geld vrijkomt dat we wel degelijk voor dit project nodig zullen hebben. Alle partijen moeten meebetalen.

Minister **Cramer**: Met nadruk wijs ik erop dat de heer Van den Berg ook spreekt met de private partijen. De Zuidas is nu in twee delen verdeeld om de zaak beter hanteerbaar te maken. Het geheel werd zo complex en we wilden alles met alles verbinden; de zaak werd op die manier onoverzichtelijk. Nu kijken we eerst naar een dokmodelvariant die wij van belang achten vanwege de noodzakelijke infrastructuur. Daarbij worden vanzelfsprekend de private partijen betrokken, maar de financiering van dat deel zal toch grotendeels door de overheid geschieden. We kunnen verwachten dat de private partijen al in eerste instantie aan zet zijn bij de ontwikkeling van het vastgoed, al zullen we proberen om daar te verevenen. Maar dat komt later; laten we eerst maar eens kijken of we een goed dokmodel kunnen maken.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik ben het eens met de minister dat het nodig is om de verantwoordelijkheid duidelijk te maken, dat het een brij is geworden en dat er nu goed moet worden gestuurd. Ik vind het ook prima dat het Rijk bij de ontwikkeling van en het nadenken over de modellen nu de regie neemt, maar wat daarna? In het verleden is het daarop ook misgelopen. Is het de bedoeling dat de regie voor het hele project, dus ook in de uitvoeringsfase, eenduidig bij het Rijk blijft liggen? Of gaat het project straks toch weer het veld in en doet het Rijk er niks meer mee?

Minister **Cramer**: Hierop kan ik kort antwoorden. Aan de heer Van der Berg is gevraagd om het vervolg van het proces mee te nemen en om te bezien hoe de private partijen erbij kunnen worden betrokken, zodat het geheel financierbaar wordt. Ik begrijp dat minister Bos daar ook op zal ingaan.

De **voorzitter**: Een goede chef verdeelt het werk!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): En als chef financiën heb je overal verstand van; dat zeggen ministers van Financiën tenminste altijd. Ik heb behoefte aan iets meer duidelijkheid. In de laatste brief van het kabinet staat dat het adviesteam-Oosterwijk stelt dat het dokontwerp uit 2007 niet haalbaar is, want te complex enzovoort. Staat die conclusie nu op zichzelf, of is ze ingegeven door het feit dat die banken niet hebben meegedaan aan de veiling? Met andere woorden, is het een soort oordeel van private partijen dat dit model in de pps-constructie niet werkzaam is? En als die pps-constructie eruit wordt gehaald, is het ontwerp dan nog steeds dermate complex dat het onuitvoerbaar is? Of heeft het kabinet die conclusie nog niet getrokken?

Minister **Cramer**: Dat we naar andere invullingen gaan zoeken, komt door de combinatie van beide dingen die u noemde: het heeft te maken met de private partijen, maar ook met het dokmodel op zich, dat volgens ons een problematische business case opleverde. Het hangt dus allemaal samen.

Ook om die reden vonden we de complexiteit te groot. We willen het financieel en ruimtelijk goed scherp krijgen en gelijktijdig de stedelijke ontwikkeling, kantorenbouw, groenvoorziening enzovoort meenemen. Zo zit het proces nu in elkaar.

Mevrouw Neppérus vroeg naar de stand van zaken. Ik heb hier al veel over gezegd. De heer Van den Berg is medio juni aan zijn opdracht begonnen. Op dit moment verdiept hij zich natuurlijk in de voorgeschiedenis en de dossiers en voert hij gesprekken met alle betrokken partijen, inclusief de private partijen. Gedurende de zomermaanden zal hard worden gewerkt aan een nieuw stedelijk en infrastructureel ontwerp. Partijen als Rijkswaterstaat, ProRail, Amsterdam en de Rijksbouwmeester zullen hierbij direct worden betrokken. Wij gaan ervan uit dat de rijksvertegenwoordiger ons uiterlijk oktober meer kan laten weten.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Mij gaat het vooral om wie precies wat doet, ook in de toekomst, en dat al die informatie in een stuk terechtkomt. Het geheel is namelijk nu wat ongrijpbaar. De minister vertelde dit nu wel, maar ik wil het gewoon ook op papier kunnen zien. Wie precies wat doet, is ook van belang voor de financiering, evenals voor de rol van private partijen.

Minister **Cramer**: Met alle plezier zeg ik toe dat ik nog eens goed op papier zal zetten wat ik zojuist mondeling heb toegelicht. De Kamer kan dit binnen één week ontvangen. Zij is dan met reces, maar wij werken dan nog even door.

De **voorzitter**: Ook de Kamer werkt door in het reces, minister.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): De heer Vendrik had hier een mooie titel voor: «Who is who in dit dossier.» Zo'n overzicht is voor de Kamer wezenlijk, anders is het voor haar lastig om conclusies te trekken.

De heer **Van Leeuwen** (SP): In mijn eerste termijn had ik de suggestie gedaan van het rijksprojectenbureau om dit soort zaken aan te sturen, vanwege het level playing field en het algemeen erkende gebrek aan kennis en kwaliteit bij de lokale overheden. Ik hoor daarop van u, als chef van dit project, graag een reactie.

Minister **Cramer**: Een chef delegeert ook, dus die vraag zal minister Eurlings beantwoorden; zo hebben wij de taken verdeeld. De heer Vendrik noemde mij dus «chef Zuidas», voorheen had hij me al «chef Groen» genoemd. Mijn antwoord op zijn vraag gaat over beide, dus ik zet even beide petten op. Het Zuidasdokproject sluit uitstekend aan bij de duurzaamheidsagenda van het kabinet. Het dokmodel biedt de beste mogelijkheid om de luchtkwaliteit sterk te verbeteren, de voorwaarde om het gebied geschikt te maken voor een hoge concentratie van woningen, dus op een goede, leefbare manier ontwikkeld zodat mensen er plezierig kunnen wonen en werken. In de Zuidas zal de CO₂-uitstoot in 2025 met 40% zijn verminderd ten opzichte van 1990. Het is namelijk de ambitie om nieuw te ontwikkelen kantoorgebouwen, in vergelijking met de huidige normen, minimaal 60% zuiniger te laten zijn. Door het onder de grond brengen van weg en spoor zullen op het gebied van geluid en lucht aanzienlijke verbeteringen mogelijk zijn. Al met al proberen we dus de zaken te combineren die kunnen worden gecombineerd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Kan de minister aangeven of het kabinet voor het eind van dit jaar met een voor debat beschikbare beslissing komt over de Zuidas?

Minister **Cramer**: In principe: ja.

Minister **Bos**: Voorzitter. In het kader van «Who is who» is het wellicht goed om de betrokkenheid duidelijk te maken van de minister van Financiën en zijn ministerie bij dit project. In ieder geval is dat niet de betrokkenheid van subsidiegever. Alle partijen die aan dit project deelnemen, of dit nu de collega's van Verkeer en Waterstaat of VROM zijn, of gemeenten of andere, weten zelf hoeveel geld zij hebben, weten zelf hoe diep hun zakken zijn en stellen zelf hun prioriteiten vast. De minister van Financiën heeft dus geen extra zak geld waarmee hij loopt te leuren en waaruit naar believen kan worden uitgedeeld. Integendeel, de huidige financiële situatie maakt eerder dat de minister van Financiën minder geld heeft dan geraamd. Het is dus belangrijk om vast te stellen dat ook de financiële betrokkenheid bij dit project niet bestaat uit die van subsidiegever. De vakministers weten hoeveel geld zij hieraan willen besteden, of al dan niet via een subsidierelatie ter beschikking willen stellen. De financiële betrokkenheid van de minister van Financiën is wél dat als er sprake zou zijn van een publiek-private samenwerking, bijvoorbeeld in de vorm van een nv met aandeelhouders, hij zijn bereidheid heeft uitgesproken om in zo'n vennootschap deel te nemen als aandeelhouder. Dat is dus geen subsidierelatie. Het betekent dat wij bereid zijn om risicodragend kapitaal bij te dragen en daarvoor eigendomsrechten terug te krijgen. Dat is iets anders dan er geld insteken langs de weg van de begroting, of subsidie voor bepaalde projecten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is wel erg opvallend dat de minister van Financiën zo opent; dat kan niemand zijn ontgaan. Maar ik snap zijn boodschap niet helemaal. Dus als dat nv-model, waarin de staat een aandeelhouderschap verwerft, in de toekomst niet doorgaat en het gebied op een meer klassieke wijze zal worden ontwikkeld, geeft hij kennelijk niet thuis?

Minister **Bos**: De boodschap is als volgt. De laatste tijd maak ik regelmatig mee dat ik word uitgenodigd bij debatten met vakministers, die primair verantwoordelijk zijn voor de inhoudelijke aspecten van de desbetreffende projecten, met als enige reden de kennelijke veronderstelling van de Kamer dat als je de minister van Financiën uitnodigt, je kans maakt op extra geld voor desbetreffende projecten. Maar zo werkt het dus niet. Via begrotingsprocessen, waartoe in het kabinet wordt besloten, krijgen vakministers al het geld waarmee ze het moeten doen en daaraan wordt niets toegevoegd. Er is dus geen aparte zak geld die de minister van Financiën meebrengt naar dit project of welk project ook. Er zijn infrafondsen, er zijn de Nota Ruimtegeden, er zijn allerlei budgetten waaruit kan worden geput. De enige financiële betrokkenheid van de minister van Financiën is dat hij bereid is om onder bepaalde voorwaarden samen met private partijen risicodragend kapitaal te nemen en als aandeelhouder deel te nemen in, bijvoorbeeld, een naamloze vennootschap.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat vind ik een gekke opmerking van de minister van Financiën. Zijn naam staat namelijk ook onder de brief van de minister van VROM en dan is het in de Kamer gebruikelijk om ook hem uit te nodigen; dat heeft verder niks te maken met zijn bijzondere positie als schatkistbewaarder. Dit kan dus best als een geste van hoffelijkheid jegens het kabinet worden beschouwd. Misschien moeten we maar opnieuw vaststellen dat het volgende het geval is: als ministers onder een brief staan, worden alle ondertekenaars uitgenodigd.

De **voorzitter**: Een algemene opmerking mijnerzijds: wij nodigen de bewindslieden uit die we denken bij het overleg nodig te hebben. Wij doen hier wel aan hoffelijkheid, maar niet primair; wij zitten hier vooral te controleren.

Minister **Bos**: Het is belangrijk dat hierover geen misverstanden bestaan. Ook de heer Vendrik zelf zinspeelde er in zijn inbreng op dat de minister van Financiën misschien wel wat extra kon schuiven, als deze of gene niet zou beschikken over voldoende middelen. En of het nu de Noord/Zuidlijn is of het Zuidasproject: de minister van Financiën doet dat dus niet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ook dat snap ik niet. Het lijkt mij namelijk evident: we bespreken hier een volgende stap in het Zuidasproject, waarbij een eerder financieringsmodel voorlopig wordt begraven.

Minister **Bos**: Ook dat is niet juist. De problemen bij het Zuidasproject zijn niet ontstaan door financieringsvragen, maar door rendementsvragen. De business case klopte niet en dat is iets anders dan dat de financieringsstromen niet op orde waren; daaraan zijn we niet eens toegekomen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik vind het natuurlijk altijd heel fijn om met de minister van Financiën te kunnen discussiëren, maar dit traject kent wel een voorgeschiedenis. Er zijn vrij uitgebreide discussies geweest over het superdividend van Schiphol. Mijn fractie vroeg zich daarbij af of de gekozen wijze van besteding wel verstandig was, omdat ooit mogelijk over de Zuidas zou worden gesproken en het geld nodig zou kunnen zijn om dat project vlot te trekken. Toen zei de minister van Financiën duidelijk dat het daarop niet zou stuklopen, dat hij te zijner tijd positief in die discussie zou staan. Daarom verrast het mij buitengewoon dat de deur vandaag zo hard wordt dichtgetrokken.

Minister **Bos**: U weet dat Schiphol geen ruimte ziet voor een tweede tranche superdividend. Wij zijn daarover in gesprek. Maar zelfs in dat geval wordt in het besluitvormingsproces rekening gehouden met de wensen van de Kamer, waardoor eventueel beschikbare middelen worden toebedeeld aan de begrotingen van vakministers. Vervolgens stellen de vakministers de prioriteiten voor de besteding van het geld. De minister van Financiën komt echter niet samen met de vakministers naar de Kamer met een eigen potje geld; de vakministers hebben geld en zij stellen de prioriteiten.

De heer **Haverkamp** (CDA): De uitzondering bevestigt de regel. Die algemene discussie is nu niet van belang, dat zoekt u maar uit in de Trêveszaal. Wij hebben echter met u een discussie gehad, specifiek over de eerste tranche superdividend Schiphol. Wij wisten namelijk geen van allen voor 100% zeker dat er een tweede zou komen. U zei de Kamer destijds dat u kort geld nodig had voor andere projecten. De Kamer hoefde zich echter geen zorgen te maken: wij zouden dit project met inpassing van leefbaarheid en stedelijke kwaliteit, niet laten stuklopen op een gebrek aan geld. Die harde toezegging heeft de Kamer van u gekregen en ik ga ervan uit dat u daar nog steeds achter staat.

Minister **Bos**: Dat was geen toezegging voor een open einde, en om overal geld vandaan te halen. Het geld dat het kabinet beschikbaar heeft voor de financiering van dit type projecten staat op de begrotingen van Verkeer en Waterstaat en VROM.

De heer **Haverkamp** (CDA): Er is een verschil tussen geen open einde en helemaal geen geld, maar begrijp ik u goed dat de deur openstaat en dat, als er een goede business case is, de zaak niet zal stuklopen omdat de minister van Financiën de deur dichttrekt?

Minister **Bos**: Zo gaat het: als collega's problemen hebben met het financieren van aangegane commitments, kijken ze eerst naar hun eigen begroting om met een lichte herprioritering eventueel ruimte vrij te maken; als

dat niet lukt, komen ze bij mij langs. Soms zijn er elders op de begroting meevallers, waardoor we elkaar ter wille kunnen zijn, maar soms is dat niet zo. Uiteindelijk leidt dit al dan niet tot extra middelen naar een fonds of begroting waarvoor desbetreffende minister verantwoordelijk is. Die minister gaat dan met dat geld naar de Kamer. De minister van Financiën gaat dus niet zelfstandig met geld naar de Kamer voor een project dat inhoudelijk ressorteert onder een van zijn collega's.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Nu de minister van Financiën heel duidelijk de bal teruglegt bij zijn vakministers, lijkt mij de vraag aan de vakministers terecht of zij over middelen beschikken om de Zuidas vlot te trekken op het gebied van ruimtelijke ordening, stedelijke kwaliteit en infrastructuur. Zo niet, dan wordt het een wel erg abstracte discussie.

Minister **Cramer**: Ik had al uitgelegd dat uit het budget voor de Nota Ruimte een bepaald bedrag is gereserveerd; that's it op dit moment. Collega Eurlings zal de situatie straks ook uitleggen, voor zover het mogelijk is om daar nu iets over te zeggen.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Dan wil ik mijn vraag aan minister Cramer over het waarmaken van al die mooie ambities op het gebied van stedenbouwkundige kwaliteit wel even herhalen: is daarvoor voldoende geld?

Minister **Cramer**: Dat weten we nog niet, want nu zijn we bezig met het ontwikkelen van de business case. Als die aan de eisen voldoet, gaan we weer verder met de private partijen. U bent dus een beetje te vroeg met uw vraag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): In dat geval is de minister van Financiën in dit debat ook wat te vroeg met het dichtdoen van de deur. Ik heb vandaag niet om geld gevraagd, maar vind het wel logisch dat het kabinet ervoor kiest om die vraag nog even open te laten, net als de Kamer.

Minister **Bos**: Ik was gebleven bij het aanstippen van de voorwaarden waaronder de minister van Financiën bereid zou zijn om deel te nemen met risicodragend kapitaal. Die voorwaarden zijn vanaf het begin eigenlijk dezelfde: ten eerste willen we dat ook private partijen meedoen; ten tweede willen we dat er tijdig – dus vroeg – een vorm van markttoets plaatsvindt, waarmee wij het vertrouwen krijgen dat dit een goed project is met verantwoorde risico's, met name omdat private partijen meedoen, risico's dragen en aan allerlei prikkels blootstaan. Er is nog een andere reden voor de betrokkenheid van de minister van Financiën, maar die is van een echt andere aard: het expertisecentrum op het gebied van publiek-private samenwerking binnen de rijksoverheid. We zouden uit de ervaringen daarvan kunnen putten, bijvoorbeeld om de heer Van Leeuwen ervan te overtuigen dat het betrekken van private partijen er echt toe kan leiden dat de belastingbetaler minder geld kwijt is en meer kwaliteit terugkrijgt. Voor zover hij dat niet gelooft, mag hij in navolging van de Kamercommissie voor Financiën iedereen meenemen naar het ministeriegebouw van Financiën: dat is namelijk recentelijk gerenoveerd op publiek-private basis, was binnen de geplande periode klaar en binnen het budget. En een duurzamer ontworpen en gebouwd ministerie dan ons ministerie bestaat niet.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Zonder meer een prachtig gebouw, een juweeltje.

Minister **Bos**: Wat kijkt u er zuur bij ...

De heer **Van Leeuwen** (SP): En als dat gebouw aan de overkant van de Amerikaanse ambassade ook nog eens een facelift krijgt, wordt het nog eens echt mooi in Den Haag. Prima allemaal, maar er zijn natuurlijk net zo veel voorbeelden te noemen van pps-constructies die niet zo vlot verliepen en waarin de verdeling van verantwoordelijkheden schimmig was. Maar ik vind het prima, voor mij hoeft de overheid zelf geen vastgoed te ontwikkelen. Ik hecht er echter wel aan dat iedereen weet waar hij aan toe is. En dat is het risico van pps, dat ook in vakkringen steeds meer wordt onderschreven. Een simpel voorbeeld: als ik in mijn gemeente iets wil weten over een nieuw project, bel ik de gemeente, waarop ik word doorverbonden met het projectbureau van de pps. Maar daar vraag ik niet om; ik wil de gemeente als publiekverantwoordelijke voor de openbare ruimte kunnen aanspreken. Het maakt zaken zo diffuus en dit verhaal ook zo lastig.

Minister **Bos**: Een van de potentiële kwetsbaarheden van publiek-private samenwerking is het onvoldoende vastleggen van de respectieve verantwoordelijkheden en risico's; ik denk dat we het daarover wel eens zijn. Als het fout gaat, gaat het dáár fout. Maar ik wilde alleen zeggen dat er inmiddels ook zo veel goede voorbeelden zijn, dat het te ver gaat om elke vorm van publiek-private samenwerking bij voorbaat de diskwalificeren. Waarom stelt Financiën het zo op prijs als private partijen meedoen? Laten we ons eerst goed realiseren dat de manier waarop deze meedoen, nu gewoon weer open is. Ik hoorde al de veiling en de nv langskomen. Dat kan op dit moment allemaal inderdaad weer aan de orde komen; de heer Van den Berg heeft ook in dit opzicht geen beperkende randvoorwaarden meegekregen. Eerst gaan we kijken naar de gewenste inhoud, vervolgens naar de gewenste juridische en financiële vormgeving ervan. Dan blijven er drie redenen over waarom het belangrijk en lucratief is om private partijen te interesseren. Ten eerste kunnen zij het best beoordelen of de business case levensvatbaar is; als zij meedoen, is die kennelijk levensvatbaar en zijn voor de overheid de risico's van deelname kleiner. Ten tweede hebben zij in het algemeen meer expertise dan de overheid in het integraal managen van de risico's bij de uitvoering van dit type projecten. Ten derde kunnen zij, afhankelijk natuurlijk van welke private partijen, een grote rol spelen bij de mogelijke financieringsarrangementen. In antwoord op de heer Haverkamp zeg ik dus dat er geen definitief afscheid is genomen van private partijen, maar wie dit zijn en op welke manier zij worden betrokken, staat nu open. Een aantal terechte vragen zijn gesteld over «privaat»: wat is dat precies, is Schiphol of de NS privaat? Strikt formeel-juridisch zijn partijen als Schiphol en NS nv's, dus privaatrechtelijke organisaties, maar met 100%-publieke aandeelhouders. Bij Schiphol is dat overigens niet meer geheel zo, vanwege de Franse aandeelhouder, maar grosso modo zit het zo in elkaar. Als de geïnteresseerde private partijen allemaal het karakter zouden hebben van staatsdeelnemingen, zou ik buitengewoon huiverig zijn: je krijgt dan niet wat we beogen, namelijk een toets van risico's en projectlevensvatbaarheid van de business case vanuit een meer commerciële partij. Ik wil er dus ten minste een aantal partijen bij met een puur privaat karakter. Verder kan ik zeggen dat we in een eerdere fase van het project de Bank Nederlandse Gemeenten als een mogelijke risicodragende deelnemer hebben gezien. In een volgende ronde zal dit niet langer het geval zijn. Dat heeft ermee te maken dat we, mede in eerdere overleggen over staatsdeelnemingen, tot de conclusie zijn gekomen dat het niet past in de strategie van de Bank Nederlandse Gemeenten om zich in private equityachtige initiatieven te storten; daar heeft zij de expertise niet voor en het past ook niet goed bij haar karakter. Als de Bank Nederlandse Gemeenten hier nog bij betrokken was, zou dat eerder zijn in de rol van kredietverlener, maar niet als drager van risicokapitaal.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Even terug naar het onderscheid tussen de publieke vervoerstaken van Schiphol en NS en de andere kant van die organisaties, namelijk hun vastgoedpoot: Schiphol Real Estate en NS Poort. Die laatste zijn enorm. Is volgens de minister sprake van een staatsdeelname?

Minister **Bos**: Vorige week hebben wij daarover gedebatteerd met de Kamer. De Kamer wilde er nauwer bij betrokken zijn als een directe staatsdeelname zelf weer verwerft en daarmee een indirecte deelneming voor de staat creëert. Ik heb toegezegd dit nader te bezien, bijvoorbeeld in het licht van de Comptabiliteitswet, die de Kamer een grote rol geeft bij directe deelneming, maar volgens mij geen rol bij een indirecte. Het onderwerp is dus legitiem geagendeerd en wordt door ons opgepakt. Een tweede vraag is of we het wenselijk vinden. Uiteindelijk maken organisaties als Schiphol en NS en de vastgoedpotten die daar al dan niet onder hangen, natuurlijk hun eigen afwegingen, in een zekere mate ook gebaseerd op het verwachte rendement. En dat is nu precies het type afwegingen dat we verwachten van deelnemende private partijen, ook bij het soort projecten dat we vandaag bespreken. Langs een andere lijn, die van aandeelhouder van Schiphol en NS, houden wij dan weer in de gaten of het algemene publieke belang, waarom de overheid überhaupt in dit soort bedrijven zit, ermee wordt gediend. Schiphol en NS zijn vanaf het begin bij dit project betrokken omdat zij bepaalde verwachtingen hadden over de reizigersvolumes en de manier waarop spoor en luchtvervoer zouden kunnen aansluiten; aspecten van publiek belang lijken mij daarbij zeker aanwezig.

De rol van de private partijen kan dus op enig moment ook betrekking hebben op pensioenfondsen. Ik moet een beetje uitkijken, want tegenwoordig zit ik bijna elke dag in een debat waarin iemand de pensioenfondsen aanvoert als een soort dei ex machina die alle problemen in dit land kunnen oplossen, of het nu de herinrichting van het financiële stelsel of infrastructuurinvesteringen betreft. Het zijn echter geen verschaffers van gratis geld. De Kamer staat – als ik het zo oneerbiedig mag zeggen – altijd terecht bij me op de stoep als deze zodanig investeren dat het rendement op de pensioenpremies zo laag wordt dat gepensioneerden gaan klagen. Primair zijn ze er dus om voor een gezond rendement te zorgen voor de bij hen aangeslotenen. Dat maakt ze niet minder interessant, omdat ze wellicht meer dan andere beleggers zijn geïnteresseerd in langetermijnzekerheid. Maar dit geld is dus zeker niet gratis of gemakkelijk beschikbaar.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Krijgen we door de rapportage in het najaar dan ook te weten welke private partijen interesse hebben getoond en welke zijn benaderd?

Minister **Bos**: Ik weet niet of het dan al lukt, want de volgorde is: eerst de business case herdefiniëren, daarna kijken welke private partijen erin zijn geïnteresseerd. Het onderzoek van Van den Berg vindt nu primair plaats vanuit de vraag wat wij als publieke partijen willen en redelijkerwijs denken rond te kunnen krijgen. Natuurlijk wordt wel rekening gehouden met de markt, maar eerst stellen wij vast wat wij willen en pas daarna gaan we bekijken welke partijen willen meedoen. De namen zijn dus in het najaar nog niet beschikbaar.

Misschien is het goed om nog één keer vast te stellen dat er drie typen financiële afwegingen moeten worden gemaakt, en dat zaken soms, en misschien ook wel in dit debat, wat door elkaar lijken te lopen. Allereerst is er sprake van maatschappelijke kosten-batenanalyses, waarbij we de kosten en baten afwegen verbonden aan dit project in de meest brede zin, dus ook in niet-financiële zin. Die zijn eigenlijk leidend voor de uiteindelijke beslissing. Ten tweede is er de business case, waarin enkel en alleen

wordt gekeken naar het rendement op het geld dat erin wordt gestoken. Dat is niet alleen het geld van private partijen, maar ook van publieke partijen: ook minister Eurlings die zijn geld in een project steekt, is immers geïnteresseerd in wat er kan worden terugverwacht en waarmee risico's eventueel kunnen worden afgedekt. Ten derde bekijken we, als de business case rendabel blijkt, uit welke potjes het geld gaat komen en hoeveel dat is. Dit betreft dus het financieringsmodel. Het is heel belangrijk om dit onderscheid tussen business case en financieringsmodel te blijven maken. Tot nu toe is het fout gelopen op het feit dat de business case niet rondkwam; we zijn gewoon niet in staat geweest om iets te maken wat voldoende renderend was voor publieke en private partijen. Dat is iets anders dan de financiering niet op orde te kunnen krijgen; daar zijn we gewoon nog niet aan toegekomen. En in dat stadium zitten we nu ook niet.

De heer **Haverkamp** (CDA): Bij een kosten-batenanalyse geldt: wat je erin stopt, krijg je er ook uit. In dit specifieke project, in deze stedelijke omgeving, blijft u inzetten op een goede ruimtelijke kwaliteit? Die blijft u zwaar meewegen? U gaat dus niet alleen voor de financiële prestaties? Ik zie de minister al knikken.

Minister **Bos**: De minister van VROM is primair verantwoordelijk voor de te verwachten niet-financiële baten bij een project als dit. Ruimtelijke kwaliteit hoort daar zeker bij.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij weten allen welk breed welvaartsbegrip deze minister van Financiën hanteert, dus het komt allemaal goed. De minister zei zojuist dat men geen business case had rondgekregen die zowel renderend was voor publieke als private partijen. Maar ik had juist begrepen dat de business case niet rondkwam voor private partijen. Over een business case die renderend moet zijn voor publieke partijen kun je nog een heel debat voeren: op welke termijn moeten investeringen worden terugverdiend et cetera. In dat laatste zit dus veel meer ruimte, terwijl private partijen een zekere hijgerigheid kennen. Volgens mij is de business case van de Zuidas daar voorlopig op stukgelopen.

Minister **Bos**: Het is fout gelopen met de business case, omdat wijzelf grote bedenkingen hadden bij de risico's. En het rendement dat uit de business case kwam, was onvoldoende om er vertrouwen in te hebben dat we er private partijen voor zouden kunnen interesseren.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Na de heldere betogen van de chef en de souschef kan ik zelf vrij kort en kernachtig zijn. Wij ingenieurs zijn geen denkers, maar doeners: niet praten, maar poetsen. Voor deze minister van Verkeer en Waterstaat ligt de prioriteit bij de verbetering van de bereikbaarheid van de noordvleugel: een belangrijk gebied, waar een grote mobiliteitslag kan worden gemaakt, niet alleen met de weg maar zeer zeker ook met het openbaar vervoer. Het is een van de grote groeiassen, een van de vier prioritaire corridors van twee- naar viersporigheid en metroachtige verbindingen; niet alleen op de Zuidas, maar van de lijn Zuidas-Schiphol-Almere, eventueel opgeplust naar Lelystad via de Hanzelijn naar het noorden. De Zuidas zal tevens een belangrijke positie innemen als de hogesnelheidstreinen gaan rijden. Een belangrijk ov-knooppunt dus, aan alle kanten. De mobiliteitsopgave betekent in ieder geval voor de Zuidas – en dat is een essentiële randvoorwaarde om de economische potentie van dit gebied waar te maken – dat de capaciteit van de spoorweg- en de rijksweginfrastructuur tijdig zal moeten worden uitgebreid. Het spoor wordt in het kader van OV SAAL integraal viersporig gemaakt. Voor de langere termijn wordt uitgegaan van een zessporig station Amsterdam Zuid. Ik kom dadelijk te spreken

over de fasering. De A10 moet op termijn, tussen 2010 en 2017, naar twee maal vijf rijstroken. Voorafgaand hieraan worden op korte termijn twee maal vier rijstroken gerealiseerd, ook in het kader van de spoedwet Wegverbreding.

Samen met de collega's van VROM, Financiën en EZ heb ik mijn gecommitteerd aan de poging om de infrastructuur in een dokmodel aan te leggen. Dat is een kwestie van ruimtelijke kwaliteit, maar ook van belang om de economische potentie van de Zuidas maximaal te benutten; daarmee krijgt het gebied immers een uitstraling en meerwaarde die het nog aantrekkelijker maken. In de afgelopen jaren heeft Verkeer en Waterstaat volledig meegewerkt aan de pogingen van het Amsterdamse projectbureau Zuidas om een haalbaar dokmodel te ontwikkelen. Met mijn collega's moet ik constateren dat het in de afgelopen jaren ontwikkelde model niet haalbaar is: het was te duur, te ingewikkeld en te risicovol. Dat wordt ook duidelijk uit de reacties van de private partijen, die niet op de prospectus hebben geboden. Er kon geen business case worden opgesteld, waarin kosten en risico's op een aanvaardbare wijze konden worden verdeeld. De rijksvertegenwoordiger heeft in zijn advies bevestigd dat het ontwikkelde dokmodel geen haalbare optie was. Tegelijk gaf hij echter aan – en dat vind ik ook belangrijk – dat hij wel degelijk kansen zag voor een wel haalbaar dokmodel: het dok boven water. In dat model komt alle infrastructuur nog steeds in een dok te liggen en kan volop boven op het dok worden gebouwd. Alleen ligt het dok niet helemaal onder de grond en daarmee diep in het grondwater, maar komt het dak van het dok een paar meter boven het maaiveld uit. Dat concept wordt nu verder ontwikkeld. Alles ligt uiteraard aan de ruimtelijke invulling, maar ikzelf ben geboren en getogen in een heuvellandschap en weet dat enig reliëf ook erg aantrekkelijk kan zijn. Schrikt u dus niet te snel van zo'n beeld, geef de rijksvertegenwoordiger en het projectbureau gewoon de kans om dit uit te werken op een manier die positief uitpakt voor de ruimtelijke kwaliteit en de economische potentie.

De rijksvertegenwoordiger zag kansen voor dit dok boven water als haalbaar ontwerp, met lagere kosten vanwege de minder diepe ligging en tevens goed ingepast in de omgeving. De nieuwe rijksvertegenwoordiger krijgt de kans om het nieuwe concept uit te werken tot een haalbaar ontwerp, waarbij inpassing in de stad een belangrijke opgave is. Ik verleen alle medewerking hieraan. Ik heb ervoor gezorgd dat zowel Rijkswaterstaat als ProRail actief zijn betrokken bij de uitwerking, zodat alle kennis over de A10 en de spoorwegen beschikbaar zal zijn.

Wat is nu de rol van Verkeer en Waterstaat? V&W is de besteller van de infrastructuur op de Zuidas, en op die manier betrokken bij het project en bij de Amsterdamse Zuidasonderneming in oprichting. Met het actief betrekken van Rijkswaterstaat en ProRail heb ik een grote extra stap gezet. Wij bestelden dus eigenlijk en hebben daarvoor baar geld gereserveerd: in de business case staat 485 mln. in netto contante waarde; in begrotingstermen slaat dat neer op 743 mln. Ik laat Rijkswaterstaat en ProRail ook actief meewerken en laat hun expertise bijdragen aan het welslagen van de missie van de nieuwe rijksvertegenwoordiger. Ik hoop dus echt dat er in gezamenlijkheid alsnog een haalbaar dokmodel zal worden uitgewerkt; dat is in ieder geval ook op dit moment onze focus.

We doen allemaal ons uiterste best om met dit project niet op de dijk te eindigen. Ik ben het met eenieder eens die dat onfortuinlijk zou vinden vanwege de doorsnijdende werking. Maar het moet allemaal natuurlijk wel haalbaar zijn. Vandaar dat het belangrijk is om de druk er maximaal op te houden, creatief te zijn, kijken hoe dingen efficiënt en kwalitatief hoogstaand kunnen worden gerealiseerd. Het hoeft niet lang te duren: in september-oktober van dit jaar zullen de beelden bekend zijn. Ik hoop dat die dan positief zijn, zodat we vooruit kunnen met dit ook voor Verkeer en Waterstaat belangrijke project.

Hoe gaat het verder? De schop moet inderdaad in de grond. Het gaat in ieder geval ook een rol spelen met betrekking tot het spoor, los van de vier corridors. Er zal niet worden gewacht met maatregelen op station Zuid totdat het Zuidasproject gereed is, want de problemen zijn op dit moment inderdaad manifest. ProRail is er verantwoordelijk voor dat station Zuid goed blijft functioneren. Dat kan nu niet meer worden gezien als business as usual, er moeten dingen veranderen. In het kader van OV SAAL zal daarom op korte termijn worden begonnen met het werk aan het station: daarbij gaat het om onder andere de opgangen naar de perrons en het verlengen van de perrons, om de capaciteit ervan snel te vergroten. Ik zal nog deze maand, dus erg snel, het ontwerp-tracébesluit vaststellen. Dat zou moeten leiden tot een start van de werkzaamheden; als het een beetje meezit in de procedures volgend jaar, als het daarin een beetje tegenzit uiterlijk begin 2011. Naar ik hoop natuurlijk volgend jaar; het is bekend dat ik houd van enige snelheid in de procedures. In 2015 is het beeld gewoon gereed. Wij pakken dus door, wij gaan niet wachten op het gehele Zuidasproject om de capaciteit van het openbaar vervoer daar te vergroten.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Ik heb goed geluisterd en hoorde enige frictie tussen de korte termijn en de lange termijn. Er wordt namelijk straks geïnvesteerd, dus is er geen sprake van kapitaalvernietiging als het niet gaat volgens de nieuwe plannen?

Minister **Eurlings**: U heeft natuurlijk een punt, het ware beter geweest als het Zuidasproject al zo ver was dat we dit in één klap konden doen. Maar de ov-potentie van het gebied, de latere investeringen om de viersporigheid integraal te krijgen naar een zessporig station in het dok, maken het noodzakelijk om het vervoer nu al de nodige ruimte te geven; ieder jaar moeten meer mensen daar van het openbaar vervoer gebruik gaan maken. De investeringen in de perrons en opgangen hadden beter integraal gekund, maar ze zijn relatief klein in vergelijking met de extra potentie die ermee op korte termijn wordt gegenereerd. Het beeld van de mensen die elkaar nu op het perron staan te verdringen en van de loszittende stenen klopt, dus er moet snel wat gebeuren. De winst voor het openbaar vervoer vind ik dan groter dan de extra investering. U heeft dus een punt, maar ik vind het belangrijk dat het openbaar vervoer de ruimte krijgt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik kan me voorstellen dat de minister zijn uiterste best doet, ook al is dat het komende halfjaar misschien een beetje lastig, om alles wat op korte termijn in het traject rond OV SAAL gebeurt, zo veel mogelijk Zuidasproof te maken, dus met zo weinig mogelijk regrets. In het najaar krijgen we van het kabinet nog post over de Zuidas en OV SAAL; ik vraag hem dit daarin expliciet in beeld te brengen.

Minister **Eurlings**: Dat spreekt voor zich: zo veel mogelijk Zuidasproof. In het algemeen, en in het bijzonder in deze tijd, groeit het geld ook bij de minister van Verkeer en Waterstaat niet op de rug, ook al lijken anderen daar wel eens anders over te denken. Ik zal dus efficiënt mijn euro's moeten uitgeven. Je weet dat de perronaanpassingen maar voor een paar jaar zijn, omdat ze gaan verdwijnen. Toch vind ik het belangrijk om die aanpassingen aan te brengen. Zodra het beeld van het nieuwe dok duidelijk is, kunnen we uiteraard beter anticiperen. De Kamer zal dit najaar kunnen lezen hoe wij de kortetermijnmaatregelen zo veel mogelijk enten op het plan.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dank voor de toezegging dat alles Zuidasproof wordt, maar een van de aanbevelingen in het rapport over het dok boven water is: ontkoppel zo veel mogelijk de constructies voor infrastruc-

tuur en vastgoed. Hoor ik de minister goed dat er altijd vastgoedontwikkeling in het gebied mogelijk blijft, dus dat we daar geen streep doorheen halen met spoorlijnen en wegen, letterlijk en figuurlijk?

Minister Eurlings: Het is natuurlijk risicovol om vooruit te lopen op mogelijke conclusies van de rijksvertegenwoordiger. We zullen dus moeten wachten. Ik zei dat ook op een dok dat een paar meter boven het maaiveld uitkomt, bouwen mogelijk zal moeten blijven, al dan niet landschappelijk mooi gemaakt, bijvoorbeeld als een Limburgs heuveltje. De ontkoppeling zit meer in het project: we willen het dok aanleggen, infragereed, en vervolgens zal er vastgoedontwikkeling komen. Vroeger was alles sterk met elkaar verknoot. Niet alles is overigens Zuidasproof: zo zijn we de euro's die in de perrons worden gestoken, gewoon over een paar jaar kwijt.

Op korte termijn zal dus, onafhankelijk van de eventuele keuze van de variant op het Zuidasdok, de spooruitbreiding naar vier sporen op het bestaande dijklichaam worden gerealiseerd. Het huidige station Amsterdam Zuid zal, zoals gezegd, een tijdelijke perronuitbreiding krijgen voor de middellange termijn. We gaan uit van zessporigheid op de Zuidas vanaf 2020. Deze aanname wordt integraal meegenomen in het ontwerp-tracébesluit van OV SAAL. Dat is dus de marsroute naar de zes sporen. De manier waarop de zessporigheid zal worden gerealiseerd, hangt af van de uitkomst van de rijksvertegenwoordiger, maar deze keuze zal geen vertragende invloed hebben op de verdere ontwikkeling van OV SAAL; dat is in ieder geval van belang voor de groei van het openbaar vervoer.

De heer Van Leeuwen kwam met de suggestie van een rijksprojectenbureau. Ik heb daarover al met zijn collega, de heer Roemer, een interessante discussie gehad. Ik heb duidelijk gemaakt dat Verkeer en Waterstaat kijkt naar vernieuwende manieren om grote projecten aan te pakken. Die vernieuwing zit bijvoorbeeld in veel meer samenwerking over de ministeries heen, waarbij elkaars expertise wordt gebruikt. Die zit veeleer in het proces en in het veel actiever gebruiken van ProRail, Rijkswaterstaat en Rijksgebouwendienst, en ook in de samenwerking met bijvoorbeeld de rijksprojectenacademie. Zij zit verder in het proberen van totaal vernieuwende concepten, zoals de A2-tunnel in Maastricht; uit de concurrentie tussen aannemers ontstaat hierbij een op samenwerking gerichte dialoog, waarmee wordt voorkomen dat creativiteit ten onder gaat, zoals in het normale proces waarin men met argusogen naar elkaar kijkt. Wij zien zelf niet zoveel in het groots opzetten van iets als een nieuw rijksprojectenbureau, waarmee aannemers op een totaal andere manier benaderd zouden moeten worden. Aan het eind van de discussie moesten de heer Roemer en ikzelf concluderen dat we het eens waren dat we het hierover oneens waren.

Hoe zit het met de snelheidswinst of reistijdwinst op dit traject? Ik zal ProRail laten nagaan of op korte termijn extra slimme maatregelen mogelijk zijn om reistijdwinst te boeken. Via het project OV SAAL wordt op de corridor tussen Schiphol en Lelystad al snel veel werk verzet; door de vier sporen zullen treinen sneller kunnen rijden. Het ontwerp-tracébesluit voor OV SAAL komt deze maand nog gereed. Wij doen dit dus zo snel als wij kunnen. Als er nog extra maatregelen mogelijk zijn, hoort de Kamer dat van mij.

Ten slotte de betrokkenheid van NS en Schiphol. Tot nu toe is de lijn consistent: NS en Schiphol zijn betrokken, maar met name als gebruikers van de toekomstige infrastructuur en als exploitant van het station. Mij lijkt dit logisch. Tot nu toe is er dus geen sprake van dat deze organisaties aandeelhouder zouden worden in een pps-constructie of iets dergelijks. Ik denk dat het zaak is dat de rijksvertegenwoordiger gewoon zijn werk kan doen. Hij ziet de kans om eruit te komen, ik hoop echt dat het hem lukt om

het verhaal met een soberder dok rond te maken en dat we aan het eind van dit jaar, na een jarenlange discussie zonder beslissingen, groen licht krijgen.

De **voorzitter**: Elk Kamerlid krijgt een minuut voor zijn conclusies en voor een eventuele slotopmerking of slotvraag.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Voorzitter. Dank aan de ministers voor hun antwoord. Ik wacht het rapport in het najaar af.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Dank voor de antwoorden en de toezeggingen met betrekking tot de stukken. De scope is helder. De CDA-fractie wil wel duidelijk gemarkeerd hebben dat het vastgoed niet zal worden weggehaald. Ik feliciteer de minister van VROM met haar benoeming vandaag. Ik ben het eens met de minister van Financiën: geen subsidies. Maar wij hebben hierover eerder gesproken en toen is hem, met de toezeggingen rond het project in het achterhoofd, toegestaan om op dit punt af te wijken van het regeerakkoord. Wij zullen hem daaraan houden.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter. Dank voor de beantwoording, maar ik heb wel een paar opmerkingen. De maatschappelijke kosten-batenanalyse positief krijgen, blijkt weleens ten koste te gaan van de stedelijke en ruimtelijke kwaliteit. Ik verzoek de chef van dit project echt als een bok op de haverkist te zitten. De opmerking van minister Bos over het in de gaten houden van de vastgoedpoten van de vervoerders was interessant. Daarvan moesten we maar eens gebruikmaken, want bij binnenstedelijke vernieuwing of Schiphol vraag ik me daar regelmatig het nodige over af. Verder vermoed ik dat er op een gegeven moment toch nog wel een rijksprojectenbureau komt. Ik noemde in mijn eerste termijn de positie van de heer Brinkman als president-commissaris; ik hecht namelijk aan duidelijk te onderscheiden verantwoordelijkheden, ook op dit niveau. Het verbaast mij dat geen van de bewindslieden op mijn opmerking is ingegaan.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun antwoorden. Er zijn nog redelijk wat vragen open, maar voor de standpuntbepaling van de VVD zal het toegezegde stuk in het najaar heel belangrijk zijn.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Inderdaad, het is nu wachten op die nota. Ik moet zeggen dat een aantal antwoorden mij wel bevreemdden. De minister van Financiën zei natuurlijk dat hij goed heeft gekeken naar kosten-batenanalyse en milieu, maar de enorme overlast van deze weg midden door een belangrijk stuk van Amsterdam en de enorme winst die kan worden gegenereerd voor de hele omgeving – en niet alleen voor die kantoorpanden die daar staan – zijn natuurlijk zeer moeilijk te kwantificeren. Ik vind dat de minister van VROM deze zaken heel zwaar mag laten wegen. Ik heb er nog helemaal geen vinger achter, in hoeverre alles adequaat is gekwantificeerd en voldoende is gewogen. Hopelijk wordt dit allemaal duidelijk in de brief van oktober. D66 gelooft er nog steeds in dat een duurzame en stedenbouwkundig interessante oplossing op de Zuidas enorm goed is voor de economische ontwikkeling, maar ook voor de ontwikkeling van dit deel van Amsterdam en Nederland.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vind het fijn dat het kabinet dit overleg heeft gebruikt om de onderlinge verhoudingen weer even te reguleren; het is altijd goed als het kabinet zelf weer even weet waar het staat en dat kan het project allicht ten goede komen. Ik wacht met spanning op de mooie brief over de Zuidas in het najaar. Van mij mag er snel een goed besluit komen over een mooi, degelijk en haalbaar project. Ik vraag het

kabinet, in het bijzonder de minister van VROM, om de stedelijke kwaliteit goed boven water te houden. Laat in de nadere afweging het noodzakelijke debat over kosten, rendement en risico niet zodanig de boventoon voeren, dat de stedelijke kwaliteit raakt ondergesneeuwd. Dat is namelijk precies het grote probleem van dat gebied: het is daar op dit moment een zootje, in alle opzichten, en dit verdient dus een snelle impuls.

Minister **Cramer**: Namens mijn collega's dank ik de Kamer voor haar vragen en opmerkingen in tweede termijn. Ik zeg nogmaals toe dat in het najaar de Kamer nader zal worden geïnformeerd over de vervolgstappen.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Als dit de reactie is van het hele kabinet, kan ik concluderen dat niemand ingaat op de positie van de president-commissaris.

Minister **Bos**: Ik wil er wel op ingaan, maar u stelde geen vraag; u gaf slechts een statement. Het enige wat wij kunnen zeggen, is dat wij denken dat wij in de heer Brinkman iemand hebben gevonden die beschikt over alle kwaliteiten die je op die positie zou willen zien: iemand die thuis is in de politiek-bestuurlijke wereld, in de wereld van beleggers én in de wereld van bouwend en ondernemend Nederland. Hoeveel mensen kun je vinden die in die drie werelden thuis zijn, weten met wie je moet praten, weten wat er nodig is om daar commitment van partijen te krijgen? En als enige kanttekening bij uw betoog: u zei dat hij de machtigste man van Nederland was, maar volgens ons was dit jaar de heer Rinnooy Kan dat. Wij zijn dus wat bescheidener en hebben bewust gekozen voor de man die vorig jaar de machtigste man van Nederland was.

De **voorzitter**: Hiermee zijn we aan het eind van deze vergadering. De griffier zal zorgen voor de registratie van de toezeggingen.