

raadsvoordracht

Verdere koersbepaling Zuidas

Amsterdam, 14 januari 2004

Aan de Gemeenteraad,

Op grond van het hiernavolgende stellen wij u voor, het volgende besluit te nemen:

De Gemeenteraad van Amsterdam,

Gezien de voordracht van Burgemeester en Wethouders van ,

Besluit:

-
- I. het strategisch belang van de Zuidas en in het bijzonder het Dokmodel te bevestigen;
 - II. kennis te nemen van de huidige stand van zaken in het overleg tussen Rijk en gemeente;
 - III. kennis te nemen van de uiteenlopende optiek bij partijen over de financiële haalbaarheid;
 - IV. het college van B&W te machtigen om verder met het Rijk over de ontwikkeling van de Zuidas te onderhandelen op basis van onderstaande uitgangspunten:
 - a. samenwerking met het Rijk die uitgaat van risicodragende een 50/50 deelneming in het plandeel Dokzone. Deze samenwerking dient te leiden tot de oprichting van een onderneming die verantwoordelijk is voor de bouw van het cascodok, de Openbaar Vervoer Terminal en de grondproductie in het plandeel daarboven;
 - b. het aanstellen van een formateur om het proces tussen de partijen te ondersteunen om tot een gezamenlijke onderneming te komen. Ten behoeve van de gezamenlijke onderneming zal de formateur op korte termijn een ondernemingsplan opstellen waarbij ook deelname van private partijen en de provincie tot de mogelijkheden behoort. Ook zal hij de regie kunnen voeren over het "aan de knoppen draaien". De formateur zal met instemming van beide partijen worden benoemd;
 - c. uit te gaan van het Zuidasgebied als geheel en van het gebied van de verbijzonderde samenwerking (de dokzone) zoals aangegeven op het meegezonden kaartje;
 - d. een financieel verantwoorde exploitatie van de Dokzone door met het Rijk gezamenlijk concrete optimalisaties voor te stellen voor de verdere planvorming (bereidheid "aan de knoppen te draaien");
 - e. vast te stellen dat partijen ieder afzonderlijk verantwoordelijk zijn voor de aanleg van hun eigen infrastructuur: het Rijk voor de zware rail en autowegen; Amsterdam voor de lichte rail;
 - f. vast te stellen dat de verbijzonderde samenwerking slechts betrekking heeft op de realisering van het Dok en bij realisering van de Dijk geen doorgang vindt.
 - V. Kennis te nemen van:
 - de in opdracht van Rijk en gemeente opgestelde rapporten:
 - Quick scan naar technische uitvoerbaarheid en faseerbaarheid van de onderscheiden varianten (januari 2003);
 - een geactualiseerde business case voor het dokmodel (2 varianten) en dijkmodel (juni 2003);
 - Risicoanalyse van het gehele Zuidasproject (juni 2003);
 - Advies over samenwerkingsvormen (november 2003);
 - Inventarisatie fiscale aspecten (november 2003);
 - Notitie knoppen; mogelijke optimalisaties in de projectspecificatie (november 2003).

de in opdracht van de gemeente opgestelde rapporten:

- Financieel perspectief 2003 door het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam ();
- Verkeer en Vervoer in de Zuidas door de dienst IVV ();

Van alle rapporten zijn korte samenvattingen opgesteld en in bijlage II meegezonden. De complete rapporten zijn ter inzage gelegd.

*Burgemeester en Wethouders van Amsterdam,*E.
Gerritsen
*secretaris*M.J. Cohen
*burgemeester***Toelichting (bestuurlijke context)**

Uw Vergadering heeft in de vorige bestuursperiode bij verschillende gelegenheden aangegeven voor de ontwikkeling van de Zuidas te kiezen voor het Dokmodel (waarbij alle bestaande en nieuw aan te leggen hoofdinfrastructuur onder de grond wordt gebracht). De laatste keer is dit gebeurd met het vaststellen van de Nota Amsterdams Standpunt Zuidas op 13 februari 2002. De voorkeur voor het Dokmodel is ook vastgelegd in het Programakkoord voor de huidige bestuursperiode.

Op basis van het Amsterdams Standpunt heeft vooral veel ambtelijk overleg plaatsgevonden, vanwege kabinetswisselingen is het bestuurlijk overleg beperkt gebleven tot dat van 14 oktober 2002. In dat overleg zijn de volgende conclusies getrokken:

- de gezamenlijke voorkeur voor het dok is herbevestigd;
- de dijk blijft een volwaardige terugvaloptie;
- de businesscase (exploitatieopzet van het project) was nog niet sluitend, en de projectscope nog niet scherp;
- de gemeente wil de risico's van het dok niet eenzijdig dragen.

Op basis van deze conclusies en ter voorbereiding van het bestuurlijk overleg op 21 januari 2004 is een grote hoeveelheid werk verricht en als neerslag daarvan is een serie rapporten opgesteld (zie de lijst met stukken ter kennisneming).

Op 20 november 2003 hebben de drie meest betrokken ministers (Financiën, V&W en VROM) en de staatssecretaris EZ een werkbezoek gebracht aan de Zuidas. Doel van het werkbezoek was informatieverstrekking aan de bewindslieden over de ontwikkeling van de Zuidas en het (voor)bespreken van de bestuurlijke agenda van 21 januari 2004 (voor de meeste bewindslieden betekende dit een eerste kennismaking met het project). Het werkbezoek heeft de volgende conclusies opgeleverd:

- het rijk wil risicodragend participeren in het Dokmodel, gericht op de Dokzone, op basis van een sluitende exploitatie van een gezamenlijk op te stellen ondernemingsplan;
- het doel van het bestuurlijk overleg van 21 januari is hierover concrete afspraken te maken;
- de bewindslieden zijn onder de indruk van de voortgang van het project (op de Zuidas is al veel gerealiseerd en er zijn veel projecten in uitvoering en voorbereiding);
- het werkbezoek is een goede opmaat naar bezoek van de minister-president in januari;

Inmiddels kan worden geconstateerd, dat het (bestuurlijk) enthousiasme over de kansen van de Zuidas-ontwikkeling in een dokvariant verder is gegroeid, mede in het licht van de gewenste ontwikkelingen in de Noordvleugel van de Randstad. In de Nota Ruimte, die in februari 2004 aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden, wordt de Zuidas een hoogstedelijk centrum van internationale allure genoemd.

Het overleg tussen rijk en gemeente over de verdere ontwikkeling van de Zuidas is nu in een cruciale fase aangeland. Voor 21 januari staat een bestuurlijk overleg over de Zuidas gepland. Bij ons College leeft de uitdrukkelijke wens om tot zodanige besluitvorming te geraken, dat de totstandkoming van het dok feitelijk in beeld komt op een wijze, die voor Amsterdam verantwoord is. Een definitief besluit voor de aanleg van het Dok is niet eerder dan in 2005 te verwachten.

Bij dit voorstel hebben wij de hiernavolgende, per besluitpunt genoemde, argumenten en risicofactoren zorgvuldig tegen elkaar afgewogen.

I *het strategisch belang van de Zuidas en in het bijzonder het Dokmodel te bevestigen;*

De ambitie van Rijk en gemeente is om de Zuidas te ontwikkelen tot een nieuw hoogwaardig gemengd stedelijk centrum met uitstraling op (inter)nationale hoofdkantoren, rond een nieuw knooppunt van openbaar vervoer. De unieke ligging van de Zuidas binnen de netwerkregio Amsterdam en de directe nabijheid van mainport Schiphol bieden uitstekende kansen als topmilieu in internationaal perspectief. Alleen het Dokmodel biedt hiervoor de randvoorwaarden.

In de eindsituatie zal een compact stedelijk centrumgebied ontstaan, met menging van functies. Het gebied kan bovendien een belangrijke plaats innemen in de sociaal-culturele ontwikkeling van de stad Amsterdam. Naast het kantoorareaal neemt het aantal woningen toe tot ongeveer 9.000. Woningbouw op deze schaal is mogelijk omdat de (hinderlijke) geluidsoverlast wordt weggenomen door het Dok. Gezien de grote druk op de woningmarkt in de regio Amsterdam zou, bij het niet doorgaan van het Dokmodel, een groot aantal woningen elders gebouwd moeten worden.

Er is draagvlak voor een breder voorzieningenpakket. Het kantooroppervlak kan verdubbelen. De inrichting en structuur van de openbare ruimte ondervinden geen belemmering door de hoofdinfrastructuur. In het hart van het gebied is geen hinder van geluid en uitlaatgassen van de A10. Zo ontstaat een hoogwaardig stadsmilieu dat zich scherp onderscheidt van het thans in Nederland bestaande aanbod.

Het Dok heeft naast een zelfstandige kwaliteit ook grote wervingskracht voor het betrekken van marktpartijen. Bij het dokmodel kan de Zuidas uitgroeien tot de internationale toplocatie van Nederland, waarmee (ook in prijszetting) kan worden geconcurrereerd op het niveau van andere Europese steden zoals Frankfurt, Brussel en Milaan.

De ontwikkeling van de Zuidas is van strategische betekenis voor de Nederlandse economie maar vooral ook voor de omliggende regio. De economische spin-off van de ontwikkeling van de Zuidas zal zich op lokale, regionale en nationale schaal laten gelden. Uitgaande van de realisatie van ruim 1 miljoen m² kantoor en overige werklocaties zal de Zuidas ruimte bieden aan 53.000 banen. Voor een deel is dit het gevolg van verschuivingen van economische activiteiten binnen de gemeente. Het structurele werkgelegenheidseffect van de Zuidas, dat additioneel is voor de regio Amsterdam, komt uit op zo'n 21.000 banen op lange termijn. Deze additionele economische activiteit leidt –indirect- via toenemende bestedingen aan toeleveranciers tot 7.000 banen in de regio. Dat betekent dat de ontwikkeling van de Zuidas 28.000 extra banen op termijn mogelijk maakt.

De potentie van het dok als internationaal concurrerend vestigingsmilieu is voor Nederland uniek. Deze maatschappelijke waarde laat zich uitdrukken in economische structuurversterking, sociaal-culturele effecten, woningbouw, stedenbouwkundige kwaliteit, en beperking van de milieuhinder. Dit rechtvaardigt een grote bestuurlijk inspanning van Rijk en gemeente.

II. *Kennis nemen van de huidige stand van zaken in het overleg tussen Rijk en gemeente*

Uw Vergadering heeft in de vorige bestuursperiode bij verschillende gelegenheden aangegeven voor de ontwikkeling van de Zuidas te kiezen voor het Dokmodel (waarbij alle bestaande en nieuw aan te leggen hoofdinfrastructuur onder de grond wordt gebracht). Dit standpunt is ook vastgelegd in het Programakoord voor de huidige bestuursperiode.

Het laatste bestuurlijk overleg met het Rijk over de Zuidas dateert inmiddels van 14 oktober 2002. In dat overleg zijn de volgende conclusies getrokken:

- De gezamenlijke voorkeur voor het dok is herbevestigd;
- De dijk blijft een volwaardige terugvaloptie;
- De businesscase (exploitatieopzet van het project) was nog niet sluitend, en de projectscope nog niet scherp;
- De gemeente wil de risico's van het dok niet eenzijdig dragen.

Tegen deze achtergrond zijn afspraken gemaakt om een aantal gezamenlijke onderzoeken uit te voeren:

- Definitie scope project en business-case
- Actualisering ramingen infrastructuur
- Actualisering business-case
- Kwalitatieve en kwantitatieve risicoanalyse
- Verkenning naar samenwerkingsvormen.

De afgelopen periode zijn in opdracht van rijk en gemeente de volgende rapporten opgesteld:

- Quick scan naar technische uitvoerbaarheid en faseerbaarheid van de onderscheiden varianten (januari 2003);
- Opstellen van een geactualiseerde business case voor het dokmodel (2 varianten) en dijkmodel (juni 2003);
- Risicoanalyse van het gehele Zuidasproject (juni 2003);
- Advies over samenwerkingsvormen (november 2003);
- Inventarisatie fiscale aspecten (november 2003);
- Notitie knoppen; mogelijke optimalisaties in de projectspecificatie (november 2003).

Ten behoeve van de bestuurlijke strategiebepaling van de gemeente zijn de volgende rapporten opgesteld:

- Financieel perspectief 2003 door het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam
- Verkeer en Vervoer in de Zuidas door de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

In de notitie “Zuidas, resultaten van onderzoeken tot december 2003” zijn de feitelijke resultaten van de uitgevoerde studies op een rij gezet inclusief een korte samenvatting per uitgevoerde studie. Daaruit is op hoofdlijnen het volgende beeld op te maken:

- Het Zuidasproject is kansrijk, maar risicovol;
- De huidige Business case is nog niet sluitend;
- De risico's zijn aanzienlijk, voor het beheersen ervan is samenwerking met het Rijk noodzakelijk;
- Er zijn aanzienlijke mogelijkheden voor het financieel optimaliseren;
- Een eenduidig beeld over een sluitende businesscase wordt bemoeilijkt door het ontbreken van een helder gedefinieerde scope van het project;
- Met als gevolg een onvoldoende scherp en gezamenlijk beeld van de gebiedsbegrenzing van het project en de onderwerpen van samenwerking.

De sleutel voor verdere voortgang ligt bij de formulering van de gewenste vorm van samenwerking met de daaraan verbonden verdeling van rollen, financiële inbreng en risico's. Bovendien is besluitvorming nodig voor het doorvoeren van de in beeld gebrachte mogelijkheden voor financiële optimalisatie (“aan de knoppen draaien”).

Ook van belang is het vinden van de juiste balans tussen de Rijksambities op het gebied van de uitbreiding van de capaciteit voor sporen en Rijksweg en de daarvoor beschikbare middelen. Het is de afgelopen tijd voor het Rijk niet mogelijk gebleken de functionele eisen hiervoor op korte, middellange en lange termijn eenduidig te formuleren. Aangezien deze problematiek zich vertaalt in een voortdurende stroom van varianten en strategieën is het zicht op het projectresultaat onvoldoende helder. Uiteraard vertaalt zich dat ook in de bandbreedte van de risicoanalyse en de uitwerking van de samenwerking.

Inmiddels kan worden geconstateerd dat ook bij het Rijk het enthousiasme over de kansen van de Zuidasontwikkeling in een dokvariant verder is gegroeid, mede in het licht van de gewenste ontwikkeling in de Noordvleugel van de Randstad. Dit gevoel is mede gevoed door het werkbezoek dat de ministers Zalm, Peijs, Dekker en staatssecretaris Van Gennip hebben gebracht aan Projectbureau Zuidas. Namens ons college waren Burgemeester en de wethouders Ruimtelijke Ordening en Financiën daarbij aanwezig. Doel van het werkbezoek was informatieverstrekking aan de bewindslieden over de ontwikkeling van de Zuidas en het (voor)bespreken van de bestuurlijke agenda van 21 januari 2004.

Het Rijk heeft de noodzaak erkend van een verbijzonderde samenwerking voor het Dokmodel en is in principe bereid om risicodragend te participeren. Een belangrijk voorwaarde van het Rijk is een hard commitment van private partijen. Minister Zalm heeft het consortium in een afsluitende bijeenkomst bij het werkbezoek gevraagd of bereid is om risicodragend te participeren in het Dokmodel. Het consortium heeft toegezegd daartoe de mogelijkheden te zullen onderzoeken.

Bij zowel Rijk als gemeente is het besef aanwezig dat een sluitende begroting van het project alleen mogelijk is als partijen bereid zijn om gezamenlijk aan de knoppen te draaien. Afsproken is om in het bestuurlijke overleg van 21 januari uit te spreken dat beide partijen daartoe gezamenlijk bereid zijn. Een definitief besluit voor de aanleg van het Dok is niet eerder dan in 2005 te verwachten.

III. Kennis nemen van de uiteenlopende optiek bij partijen over de financiële haalbaarheid

In samenwerking met het Rijk is de Businesscase Zuidas (BC) opgesteld. Daarnaast heeft het OGA op grond van de gemeentelijke uitgangspunten een Financieel Perspectief (FP) opgesteld. De prognoses van het projectresultaat tussen de BC en het FP verschillen aanzienlijk. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de gekozen parameters in de berekeningen en in de BC hoger geraamde grondopbrengsten. Vanwege het hoge investeringsniveau en de lange looptijd hebben de parameters grote effecten op het eindresultaat.

Tevens is een gezamenlijke actie in gang gezet om te bezien in hoeverre er optimalisaties in het project mogelijk zijn. Deze heeft uitgemond in de zogenaamde “knoppennotitie”, waarin een groot aantal optimalisaties is geïnventariseerd, waardoor het projectresultaat met honderden miljoenen kan worden verbeterd.

Voor het Rijk vormt de BC het uitgangspunt. Aan Rijkszijde is een sluitend resultaat van de business case één van de voorwaarden om te kunnen kiezen voor het dok en in het verlengde daarvan een risicodragende samenwerking te kunnen aangaan.

De huidige stand van zaken is, dat de business case sluitend kan zijn, mits ingrijpend “aan de knoppen wordt gedraaid”. Nu is het zaak, dat bestuurlijk de bereidheid wordt uitgesproken om daadwerkelijk aan de knoppen te draaien, waarbij er soms moeilijke keuzes zullen moeten worden gemaakt.

Tevens is het van belang deze werkwijze te continueren, waardoor er een voortdurende aandacht blijft bestaan voor het verbeteren van het projectresultaat, dan wel het verkleinen van de risico's.

Voor de Amsterdamse strategie bepaling wordt vanuit het Financieel Perspectief geredeneerd. Kernvraag is of het uitvoeren van de Zuidas in de dokvariant verantwoord is, uitgaande van de momenteel toegezegde Rijksbijdragen. Op basis van de huidige inzichten is de conclusie van het FP dat dan een tekort zou optreden van circa € 1 mld., dat bij het “maximaal draaien aan de knoppen” kan worden teruggebracht tot € 350 mln.

Het resterende tekort is voor een belangrijk deel het gevolg van een te lage dekking van de (door het Rijk) gewenste uitbreiding van de spoorcapaciteit.

Zoals gezegd bestaat er tussen de modellen een behoorlijk verschil in de prognose van het projectresultaat. Bovendien hanteren beide modellen (zowel FP als BC) de uitkomsten voor het gehele Zuidasgebied, ongeacht de vraag wie deze kosten veroorzaakt. Het biedt derhalve geen beoordelingskader voor de vraag of ieder “zijn eigen spullen betaalt”. Daarvoor is een duidelijke bestuurlijke afspraak nodig over de onderdelen waartoe de samenwerking zich uitstrekt. Op basis hiervan kan dan een nieuwe exploitatieopzet worden gemaakt. Een robuuster beeld van het “eindresultaat” kan bovendien pas ontstaan, wanneer het aantal varianten wordt beperkt en de functionele eisen voor de hoofdinfrastructuur worden vastgelegd.

Kortom het is zaak dat partijen de scope van het project scherp definiëren en helder vastleggen welke onderwerpen deel uitmaken van de samenwerking. De belangrijkste reden voor samenwerking is risicobeheersing.

IV. Het college van B&W te machtigen om verder met het Rijk over de ontwikkeling van de Zuidas te onderhandelen op basis van onderstaande uitgangspunten:

IV a. Samenwerking met het Rijk die uitgaat van een risicodragende 50/50 deelneming in het plandeel Dokzone en de uitwerking daarvan gezamenlijk met het Rijk ter hand te nemen. Deze samenwerking dient te leiden tot de oprichting van een onderneming. De onderneming is verantwoordelijk voor de bouw van het cascodok, de Openbaar Vervoer Terminal en de grondproductie in het plandeel daarboven;

In de opbouw van de samenwerking tussen Rijk en gemeente heeft de business case een rol gespeeld om de alternatieven Dijk en Dok ook in financiële zin te kunnen vergelijken. Ten onrechte lijkt impliciet het beeld te groeien, dat Rijk en gemeente

ook op deze wijze de samenwerking zouden willen organiseren.

De afgelopen periode is door de gemeente het initiatief genomen om de belangrijkste principes voor risicodragende samenwerking in het Dokmodel nader uit te werken. De volgende bouwstenen vormen daartoe een belangrijke rol.

Gebied van de risicodragende samenwerking beperken tot de dokzone

Amsterdam heeft de afgelopen jaren steeds verklaard, dat zij de risico's van de ontwikkeling in de dokvariant niet alleen kan en wil dragen. Die risico's doen zich met name voor in de aanleg van het dok zelf: vastgoed moet worden gerealiseerd op de railtunnels. De ontwikkeling van de flanken is al in volle gang en leent zich nauwelijks voor intensieve samenwerking. Ook de intentieovereenkomst met het consortium dok (ING, ABN-AMRO, NS vastgoed) betreft datzelfde gebied.

Investerings in rail en rijksweg verbijzonderen

Het toerekenen van investeringen in rail en Rijksweg aan het project is oneigenlijk. Deze investeringen hebben immers een veel bredere doelstelling dan het project Zuidas. Dit houdt in dat de besluitvorming over de spooruitbreiding niet binnen Zuidasverband kan en mag plaatsvinden, maar dat met het Dokmodel wel de condities worden gecreëerd om toekomstige uitbreiding mogelijk te maken. Overigens heeft het Rijk voor de geraamde investeringen voor de huidige ambities voor zware rail en weg nog geen voldoende dekking in het MIT geregeld.

Ervan uitgaande, dat de aanleg van rail en Rijksweg niet behoort tot de risicodragende samenwerking, betreft die derhalve de aanleg van het dokcasco, de Openbaar Vervoer terminal en de grondproductie van het er bovengelegen plandeel. De aanleg van de metroporen is in deze opzet een verantwoordelijkheid voor het ROA/de gemeente.

Inbreng Rijk en Gemeente in de dokzone gelijkwaardig

De meest eenvoudige en effectieve wijze van samenwerken kan worden vormgegeven wanneer de inbreng van Rijk en Gemeente in de dokzone gelijkwaardig is.

De grondposities van Rijk en Gemeente in het dijklichaam A10 zijn ook ongeveer 50\50, zodat een evenwichtige uitgangspositie kan worden gekozen.

Rijk en Gemeente dienen een mogelijk voorspeld tekort op de dokontwikkeling 50\50 voor hun rekening te nemen. Daarnaast delen Rijk en gemeente dan ook gelijkwaardig in winst en risico.

Voor de gemeente is de OGA berekening leidend. De exploitatie van de dokzone zal een negatief resultaat te zien geven. De exploitatie van de flanken daarentegen is positief. Het saldo van de flanken is voldoende voor het Amsterdamse deel van het tekort op de dokzone.

Vanuit de Rijksbegroting is er een positief eindresultaat in de business case voor het gehele project bij het volledig benutten van de geïnventariseerde knoppen. Vanuit die wetenschap is het niet zinvol op dit moment aan te dringen op een verhoging van de Rijksbijdragen. Inzicht in de uitkomst van de Business case voor het dokcascomodel is bij het Rijk nog niet bekend. Tevens dienen de partijen afzonderlijk een weerstandsvermogen voor risico's te creëren.

Verbieden van LPG op de A10-Zuid

Om het Dok mogelijk te maken is een verbod van LPG een belangrijke opgave. Het vervoer daarvan in combinatie met de bebouwingsdichtheid veroorzaakt een forse overschrijding van de normen voor externe veiligheid. Nu al is de normoverschrijding op de A10-Zuid het grootst van het gehele Nederlandse wegennet. Gezien de problematiek van externe veiligheid voor de gehele stad is de inzet van Amsterdam het vervoer van LPG op termijn te beëindigen. Het Rijk is bevoegd te beslissen over het verbieden van vervoer van LPG door het Zuidasgebied.

BTW regels voor zakelijke onderneming toepassen

In de berekeningen is vooralsnog geen rekening gehouden met fiscale componenten. Wordt het Dok in de vorm van een zakelijke onderneming gerealiseerd dan biedt dit de mogelijkheid om BTW naar de eindgebruiker door te rekenen. Het Rijk is bevoegd hierover te beslissen.

IV b. Het aanstellen van een formateur om het proces tussen de partijen te ondersteunen om tot een gezamenlijke onderneming te komen. Ten behoeve van de gezamenlijke onderneming zal de formateur op korte termijn een ondernemingsplan opstellen waarbij ook deelname van private partijen en de provincie tot de mogelijkheden behoort. Ook zal hij de regie kunnen voeren over het "aan de knoppen draaien". De formateur zal met instemming van beide partijen worden benoemd;

Voor de uitwerking van de samenwerkingsvorm hebben Rijk, gemeente en consortium toegezegd deze gezamenlijk ter hand te nemen. Om dit proces te faciliteren is gesproken over een 'formateur'. Het is de bedoeling hierover in het bestuurlijk overleg van januari afspraken te maken.

IV c. Uit te gaan van het Zuidasgebied als geheel en van het gebied van de verbijzonderde samenwerking (de dokzone) zoals aangegeven op het meegezonden kaartje;

IV d. Een financieel verantwoorde exploitatieopzet voor de Dokzone te realiseren door met het Rijk gezamenlijk optimalisaties voor te stellen voor de verdere planvorming (bereidheid "aan de knoppen te draaien");

Zoals eerder aangegeven is bij partijen het besef ontstaan dat een sluitende Business case alleen mogelijk is als er de bereidheid bestaat om de optelsom van wensen van de taakdiensten (van zowel Rijk als gemeente) terug te schroeven. De afgelopen maanden is geïnventariseerd welke mogelijkheden aanwezig zijn in het gehele Zuidasgebied voor het terugbrengen van de wensen/ ambities en de kansen voor extra opbrengsten en of dekking uit regionale fondsen/ bijdragen. In totaal is sprake van circa 50 'knoppen' die voor een groot deel betrekking hebben op het beleidsveld verkeer en infrastructuur..

Voor de bestuurlijke keuzes is het volgende van belang:

- Een aanzienlijk deel van de besparingen is toe te rekenen aan de tunnels;
- Het grootste deel van de besparingen komt voort uit het terugbrengen van de functionele eisen van de modaliteiten. Een ander deel van de besparingen komt voort uit wijziging van het stedenbouwkundig programma en uitbreiden van de dekkingsmogelijkheden;
- Een deel van de wensen is niet project gebonden en kan ook in een later stadium alsnog worden gerealiseerd. De belangrijkste is spoorverdubbeling (van 2 naar 4 sporen) en uitbreiding naar zes perronsporen;
- Van de besparingen is veiligheid de belangrijkste afwegingsfactor (vervallen van vluchttunnels auto, zware rail en metro). In totaal gaat het om € 91 miljoen;
- Zware rail is met ruim € 260 miljoen de meeste besparing leverende modaliteit (rails + tunnels).

Er zijn daarbij ook specifiek Amsterdamse punten in het geding. De twee meest in het oog springende zijn woningbouw (waaronder aandeel sociale huur) en light rail. Het terugbrengen van het aandeel sociale huur in het Dokmodel tot 10 procent betekent een optimalisatie van het planresultaat van € 49 mln. ncw (€ 84 mln. nominaal). Bij de beoordeling van de knop sociale woningbouw moet de referentie van het Dijkmodel in ogenschouw genomen worden. In het Dijkmodel is namelijk überhaupt weinig woningbouw mogelijk (en daarmee sociale woningbouw). Ook voor keuzes met betrekking tot verkeer en vervoer is de referentie met het Dijk belangrijk. Alleen al vanwege de ruimteproblemen is de uitbreiding van de infrastructuur maar op één verantwoorde wijze uit te breiden en dat is in de vorm van een Dokvariant.

IV e. Vast te stellen dat partijen ieder afzonderlijk verantwoordelijk zijn voor de aanleg van hun eigen infrastructuur: het Rijk

In de opbouw van de samenwerking tussen Rijk en gemeente heeft de business case een rol gespeeld om de alternatieven ook in financiële zin te kunnen vergelijken. De Business case geeft een exploitatieoverzicht van het gehele plangebied. Gezegd kan worden dat is uitgegaan van een "overheidsbedrijf Zuidas" dat integraal alle overheidsinvesteringen voor haar rekening neemt. Er is dus geen rekening met de toedeling van kosten en opbrengsten naar betrokken partijen. Ten onrechte lijkt impliciet het beeld te groeien, dat Rijk en gemeente ook op deze wijze de samenwerking zouden willen organiseren.

De gemeente houdt vast aan het uitgangspunt dat partijen verantwoordelijk zijn voor de financiering van hun eigen spullen. Dat betekent dat rijk en gemeente financiële dekking voor hun ambities vinden of de tering naar de nering zetten.

IV f. Vast te stellen dat de verbijzonderde samenwerking slechts betrekking heeft op de realisering van het Dok en bij realisering van de Dijk geen doorgang vindt.

Voor de ontwikkeling van het Dokmodel is een verbijzonderde samenwerking van belang gezien de risico's van het project.

Mochten partijen bij een definitief besluit kiezen voor het alternatief Dijk dan gaan rijk en gemeente ieder hun eigen weg. Het rijk legt dan de hoofdinfrastructuur aan. De gemeente ontwikkelt de bouwlocaties en neemt de metro voor zijn rekening. Er is alleen samenwerking voor de bouw van een nieuw station.

Bij deze raadsvoordracht wordt u een kaartje van het Zuidasgebied, met daarin aangegeven het gebied voor de verbijzonderde samenwerking, toegezonden.

Bij deze raadsvoordracht liggen de volgende stukken voor u ter inzage:

- Zuidas, resultaten van onderzoeken tot december 2003 (d.d. 26 november 2003);
- Samenvatting onderzoeken Amsterdam Zuidas tot december 2003;
- Quick scan naar technische uitvoerbaarheid en faseerbaarheid van de onderscheiden varianten (januari 2003);
- Geactualiseerde business case voor het dokmodel (2 varianten) en dijkmodel (juni 2003);
- Risicoanalyse van het gehele Zuidasproject (juni 2003);
- Advies over samenwerkingsvormen (november 2003)
- Inventarisatie fiscale aspecten (november 2003)
- Notitie knoppen; mogelijke optimalisaties in de projectspecificatie (november 2003)
- Financieel perspectief 2003 door het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam (november 2003);
- Verkeer en Vervoer in de Zuidas door de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (november 2003);

De Commissie voor Stedelijke Ontwikkeling en Waterbeheer, heeft op 7 januari 2004 geadviseerd op deze raadsvoordracht.