

Vergaderjaar 2004–2005

29 800 XI

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) voor het jaar 2005

Nr. 138

BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN EN VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU-BEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 september 2005

Op 15 juni jl. heeft het Algemeen Overleg Zuidas plaatsgevonden (29 800 XI, nr. 134). De leden van de commissies VROM en V&W hebben verzocht om een nadere toelichting op een drietal punten:

1. Achtereenvolgens een financieel overzicht voor zowel dok als dijk. Overzicht kosten en bijdragen publieke partijen. Duidelijke uitleg hoe de financiële kant van het dokmodel in elkaar zit (paragrafen 1A en 1B).
2. Onderbouwing van de keuze voor participatie in een deelneming (paragraaf 2).
3. Toelichting op de selectieprocedure van aandeelhouders (paragraaf 3).

In deze brief wordt op bovenstaande onderwerpen nadere toelichting verschaft.

Ad 1 A: Financieel overzicht Dokmodel

NCW 2003 (x 1 miljoen Euro)

	Totalen	per aparte post
Kosten	1 950	
Dekking		
A. Grondopbrengsten		
A. 1: op het Dok		765
A. 2: Garantie uit de flanken		345
A. 3: 50% Meeropbrengst flanken		50
A. 4: Zero coupon bond		130
A. 5: Call opties		45
Totaal grondopbrengsten	1 335	
B. Bijdragen overheden		
B. 1: V&W	385	
A-10-Zuid		91

	Totalen	per aparte post
4-sporigheid en keerspooren		85
Zware rail		139
OVT (station)		70
B. 2: VROM	105	
B. 3: Provincie	70	
B. 4: ROA	50	
Totaal bijdrage Rijk, Provincie en ROA ¹	610	
C. V&W risicoafkoop (overdracht risico-kosten aanleg en aanbesteding infrastructuur)		PM ²
Saldo	€ - 5 mln	

¹ De bijdrage van Amsterdam staat in deze tabel opgenomen bij de posten A2 en A3.

² De hoogte van de waardebeoordeling van deze risico-overdracht is nog niet bestuurlijk vastgesteld.

Toelichting op het financieel overzicht:

NCW en discontovoet

Alle bedragen in bovenstaand overzicht zijn netto contante bedragen teruggerekend naar 1 januari 2003. Deze methodiek is gebruikelijk bij grondexploitaties en levert een vergelijkbaar resultaat op tussen kosten en opbrengsten in de tijd. Bovendien maakt het de financiële gevolgen van wijzigingen en aanpassingen van de planning direct inzichtelijk. Hierdoor kunnen verschillende scenario's eenvoudig tegen elkaar worden afgezet. In de businesscase is voor deze berekening gebruik gemaakt van een reële discontovoet van 6,6% en een inflatiepercentage van 2,5%. Deze discontovoet is op dit niveau gesteld, omdat het gaat om een langjarig project met een hoog risicoprofiel.

De kosten van de infrastructuur zijn ook op deze wijze netto contant gemaakt in de businesscase. Ze zijn afgeleid van de reële kostenramingen (prijspeil 2002), die ook ten grondslag liggen aan de reserveringen in de begroting van V&W. Deze bedragen zijn dus niet vergelijkbaar met de Rijksbegroting, die uitgaat van de nominale waarde op basis van de reële kosten en indexatie. Te uwer informatie is een bijlage bij deze brief opgenomen, waarin de bijdragen (NCW) van V&W in relatie worden gebracht met de V&W-begroting (bijlage 1).

Kosten

De kosten van het project zijn als volgt opgebouwd (€ mln. NCW per 1 januari 2003):

post	Kosten
Infra	1 687
Grondproductie	185
Overige kosten	78
Totaal	€ 1950

De kosten van de Infrastructurele werken bestaan uit de aanleg van de infra zelf en bouwkundige werken, noodzakelijk om de infrastructuur ondergronds te brengen, inclusief een aantal aanpassingen die nodig worden geacht voor de veiligheid en voor de functionaliteit van de infrastructuur voorzieningen. De A 10-Zuid krijgt een grotere capaciteit (5 rijstroken en een weefvak), het spoorwegareaal wordt uitgebreid (2-4-4-2: keerspooren en 4-sporigheid van station Zuid/WTC tot en met de keer-

sporen), het station Zuid/WTC wordt vernieuwd en station RAI krijgt extra voorzieningen.

Opbrengsten Dokmodel

De opbrengsten van het dokmodel zijn met name gelegen in de grond-opbrengsten van uit te geven kavels in de dokzone. Op dit moment is voorzien dat daar zo'n 1 mln. m² vastgoed (in de vorm van woningen, kantoren en voorzieningen) wordt gerealiseerd. Vooralsnog (deze kan worden aangepast aan de vraag op markt) wordt uitgegaan van de volgende onderverdeling:

- kantoren 368 000 m²;
- woningen 508 000 m²,
- voorzieningen 150 000 m²,
- en parkeren 9 200 plaatsen.

De grondprijzen die in de businesscase voor de Zuidas worden gehanteerd zijn op advies van onafhankelijke derden gebaseerd op de ervaringen die al zijn opgedaan in het gebied. Op basis van deze grondprijzen is de totale opbrengst momenteel begroot op € 1,4 miljard. In netto contante waarde, teruggerekend naar 1 januari 2003 bedraagt dit € 765 mln. Het grootste deel van de gronduitgifte kan pas plaatsvinden nadat de infrastructuur is gerealiseerd. In de businesscase is vooralsnog uitgegaan van een start van de gronduitgifte in 2015 en een doorlooptijd van 20 jaar. Het uitgifte tempo is voorzien op circa 60 000 m² per jaar.

Zero coupon bonds en erfpacht

In Amsterdam wordt een systeem van gronduitgifte in erfpacht gehanteerd. De termijn waarvoor de canon wordt afgekocht bedraagt 50 jaar. Na afloop van deze periode moeten de erfpachters op het Dok dus opnieuw afrekenen voor de daaropvolgende 50 jaar.

Uitgezocht is hoeveel marktpartijen op het moment van uitgifte extra zouden willen betalen voor het afkopen van de erfpachtcanon voor 100 jaar in plaats van 50. Het resultaat van dit onderzoek was als volgt: vanwege de lange termijn bestond er bij vastgoedontwikkelaars bereidheid om 5 tot 10% extra te betalen. De tweede erfpachttermijn vertegenwoordigt voor beleggers met een lange termijn visie een hogere waarde, maar dat zijn niet de partijen die in eerste aanleg de afnemers van de grond zijn. Het lange termijn voordeel kan worden geconcretiseerd door alle opbrengsten uit de tweede termijn te verkopen door middel van zero coupon bonds. Dit zijn obligaties waarop tussentijds geen rente wordt betaald, maar waarvan na afloop van de vastgelegde termijn (50 jaar) de waarde ineens wordt uitgekeerd.

De waarde van de bonds wordt aan twee kanten beïnvloed:

- door de wijze van berekening aan het begin (welk rendement is uitgangspunt). Voor de berekening van de koopsom van de bonds wordt uitgegaan van een rendement van 7,5% (per jaar).
- door de waardeontwikkeling van het vastgoed op het Dok. Indien de waarde-ontwikkeling van het vastgoed achterblijft bij het gehanteerde inflatiepercentage (3%, specifiek vastgoed) dan zal de opbrengst van de bonds kunnen tegenvallen. Maar statistieken van de afgelopen 100 jaar laten zien dat de waarde-ontwikkeling van vastgoed altijd groter is geweest dan 3% per jaar over langere termijn.

De zero coupon bonds zijn verhandelbare objecten en worden **alleen** door Financiën ingekocht indien de markt minimaal de helft ervan verwerft. In de businesscase is gerekend met een inkomstenbedrag van € 130 mln. (geschatte marktwaarde), de aankoop door Financiën is dan

€ 65 mln. In de komende maanden zal op de geschatte marktwaarde een second opinion worden gevraagd.

Call-opties

Bij het bepalen van de financiële haalbaarheid is tevens gezocht naar instrumenten om de belangrijkste risico's te beheersen. De toekomstige gronduitgifte is uiteraard een belangrijke onzekerheid. Om dit risico te beheersen, en zo bovendien te zorgen voor een extra inkomstenbron, is voorgesteld het middel van de call-opties voor gronduitgifte toe te passen. In een vroeg stadium zullen opties worden geveild op de nog uit te geven grond. Indien de markt niet bereid is voor de helft van de beschikbare gronden op het Dok een optie te nemen op marktconforme condities (waarvoor een prijs betaald moet worden en welke bij niet afname verbeurd zal zijn) dan is dat relevant voor de «go/no go»-beslissing.

De wijze waarop de financiële risico's van de gronduitgifte het beste kunnen verminderd zal in de komende maanden worden uitgewerkt en zal voorafgaand aan de uiteindelijke veiling van de aandelen definitief worden vastgesteld.

Garantie uit de flanken

Direct naast de Dokzone worden ook veel ruimtelijke ontwikkelingen gerealiseerd in de zogenaamde «flanken». Deze plannen worden door Amsterdam zelfstandig uitgevoerd en Amsterdam heeft toegezegd een minimum van € 345 mln. uit de grondexploitaties aan de businesscase bij te dragen. Indien de flanken meer opbrengen dan € 345 mln. dan zal het meerdere voor de helft door Amsterdam worden afgedragen aan de Zuidas dokonderneming, de andere helft kan Amsterdam behouden. Tussen Amsterdam en Rijk is overeengekomen dat Amsterdam zich zal inzetten om het resultaat met circa € 100 mln. te verbeteren (hetgeen in het financieel overzicht leidt tot € 50 mln. extra voor de businesscase). Hiertoe zullen de grondexploitaties in de flanken scherp worden gevolgd en in transparantie tussen stad en staat worden behandeld.

Publieke Rijksmiddelen die als subsidie in het project gaan

Toelichting bijdragen V&W

In de businesscase is uitgegaan van een bijdrage, die is gebaseerd op de noodzakelijke investeringen in het dijkmodel. De aansluitende wegdelen van de A10 Zuid op de aansluitende knooppunten maken geen onderdeel uit van de businesscase Zuidas. Bezien wordt om deze alsnog toe te voegen. Eventuele besluiten hierover zullen tevens voorstellen voor de dekking ervan bevatten (op basis van de dijkreferentie).

A10-Zuid:

Uit verkeerskundig onderzoek door RWS is inmiddels gebleken dat in de periode 2015–2020 uitbreiding nodig is van de A10 aan de Zuidas tussen de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel naar 2x5 rijstroken en een weefvak. Dit vanwege autonome ontwikkelingen en groei in de regio. Dit geldt zowel voor Dok, als voor Dijk. Overigens hebben meer dan 2x5 rijstroken geen toegevoegde waarde, omdat het onderliggend wegennet en de knooppunten niet meer verkeer kunnen verwerken. Een dergelijke autonome uitbreiding op het hoofdwegennet behoort tot de reguliere verantwoordelijkheid van V&W. De gewenste extra op- en afrit op de Zuidas die bij het Dokmodel worden voorzien zijn niet nodig in geval van

het Dijk en komen daarom niet in aanmerking voor een Rijksbijdrage. De bijbehorende investeringen maken wel deel uit van de businesscase. Op basis van de kosten voor de uitbreiding van 2x5 rijstroken draagt V&W € 91 mln. (NCW) bij. Dit komt overeen met € 136 mln. in nominale waarden. De financiering van de A10 Zuid (inclusief de aansluitende infrastructuur) wordt ingepast in het FES-budget voor de Noordvleugel, waarover in 2006 wordt besloten.

Spoor

Vóór 2007 wordt voor het binnenlandse treinvervoer een 4-sporig station Zuid/WTC gerealiseerd. Dit is feitelijk een autonome ontwikkeling die voorafgaat aan het Zuidasproject. Om de aanlanding van HSL-treinen op de Zuidas mogelijk te maken en de transfercapaciteit van station Zuid/WTC toekomstvast te maken, dienen aanvullende voorzieningen te worden getroffen op station Zuid/WTC en keersporen te worden aangelegd met viersporigheid tussen het station Zuid/WTC en die keersporen. Daarmee kunnen 4 HSL-treinen aanlanden op de Zuidas. Dit binnen het uitgangspunt van het benuttingbeleid en de begroting.

Op basis van de kosten hiervan in de dijksituatie draagt V&W € 139 mln. (NCW) bij. Dit komt overeen met € 173 mln. in nominale waarden. Ten opzichte van het eerder gereserveerde MIT-budget wordt een extra € 20 mln. nominaal ingepast. Dit komt door een toevoeging van marges voor risico's en onvoorzien en door de prijspeilcorrectie.

Bij het Dok komen de keersporen ten oosten van de Amstel te liggen in plaats van tussen Zuid/WTC en RAI (hetgeen bij het Dijk het geval is). De reden hiervan is dat de keersporen op die locatie niet inpasbaar zijn vanwege de helling in de tunnels. Voor de bereikbaarheid van die keersporen dient de viersporigheid te worden verlengd naar die keersporen. Op basis van de kosten daarvan draagt V&W € 85 mln. (NCW) bij. Dit komt overeen met € 103 mln. in nominale waarden.

Deze kosten waren tot nog toe niet voorzien en worden in het nieuwe MIT (2006) gedekt binnen het spoorprogramma. De kosten worden door V&W vergoed, omdat rekening wordt gehouden met noodzakelijke viersporigheid aan de oostkant op termijn (door verdere groei van het treinverkeer en de ontwikkeling van het marktaanbod). V&W is bereid deze investeringen in de tijd naar voren te halen om het Dok mogelijk te maken.

Station

V&W draagt aan de OV Terminal bij op basis van de kosten van een sober en doelmatig treinstation (basisstation) in de dijksituatie. De oorspronkelijke MIT-reservering was gebaseerd op een globale schatting. Nu is op basis van het bestaande globale plan voor de OV-Terminal een toerekening gemaakt van de door V&W te dragen kosten van het basisstation op Dijk. Op basis van de geraamde kosten hiervan draagt V&W € 70 mln. (NCW) bij. Dit komt overeen met € 86 mln. in nominale waarden. De herijking van de raming heeft een overschrijding in het MIT tot gevolg van circa € 25 mln. nominaal. Dit is binnen het komende MIT ingepast.

Bijdrage VROM

- De bijdrage van VROM (€ 105 mln.) komt voort uit de bijdragen die het Rijk heeft gereserveerd voor de zgn. Nieuwe Sleutelprojecten (waar de Zuidas toe behoort) en uit het BIRK (budget investeringen ruimtelijke kwaliteit). De Rijksbouwmeester heeft daarbij aangegeven dat de besteding van deze middelen met name plaats zou moeten vinden in de kwaliteitsverhoging van het station, de stationsomgeving en de openbare ruimte van de stedelijke omgeving.

- Het ROA heeft zich bereid getoond bijdragen ter beschikking te stellen in het kader van het Regionaal Verkeer en Vervoersplan. Het betreft hier middelen uit gangbare regionale regelingen, waarbij € 50 mln. als realistisch kan worden beschouwd.
- Provinciale Staten heeft inmiddels een bijdrage toegezegd van € 75 mln. prijspeil 2005 (€ 70 mln. NCW per 1-1-2003). Deze bijdrage moet betrekking hebben op openbaar vervoersvoorzieningen in de vorm van OV infrastructuur naar en/of in de Zuidas (zoals bijv. in aanleg van de Zuidtangent naar en aanlanding op de Zuidas), en/of door te investeren in (de kwaliteit van) de OV terminal.

De beoogde aandelenverhouding en de verhouding vreemd vermogen en eigen vermogen

De beoogde (aandelen)verhouding in de op te richten Zuidas-dokonderneming is 40% publiek en 60% privaat. Het woord «beoogde» is daarbij een minimumgrens met betrekking tot de private participatie. Indien uit de veiling van aandelen blijkt dat private partijen onvoldoende risico willen dragen (tegen een redelijke prijs) in het geheel dan zullen Rijk en Amsterdam zich ook terugtrekken uit deze opzet.

Het feit dat de private partijen tenminste 60% zullen moeten nemen wil niet zeggen dat de verdeling van de zeggenschap zodanig wordt dat de publieke partijen geen invulling meer zouden kunnen geven aan hun publieke verantwoordelijkheid en het resultaat. Alle publieke verantwoordelijkheden blijven onaangetaast. Daarnaast zal de output van de onderneming worden vastgelegd in een overeenkomst en ten tweede zal er een blocking-vote worden geregeld voor de zaken waar de overheid als aandeelhouder belang aan hecht.

Er zal eigen vermogen (kapitaal) in de onderneming worden ingebracht door zowel private als publieke partijen. Daarnaast zal er door de Zuidas-dokonderneming vreemd vermogen worden aangetrokken om de financiering te completeren. Voor de verhouding tussen eigen en vreemd vermogen is in de businesscase uitgegaan van 30%/70%. Deze verhouding geeft de onderneming voldoende solvabiliteit om vreemd vermogen aan te trekken. De omvang van het eigen vermogen is een invulling van de publieke eis dat private partijen daadwerkelijk risico moeten dragen en voltooiing van het project voldoende kan worden gegarandeerd.

Op het eigen vermogen zal afhankelijk van de resultaten van de onderneming rendement (dividend) kunnen worden uitgekeerd. In de businesscase is uitgegaan van een rendement op eigen vermogen van 10%. Dit geldt voor zowel publieke als private partijen.

Ad 1B: Financiële toelichting Dijkmodel

Overzicht kosten en bijdragen Rijk

	Bedragen NCW 2003 (€ mln.)
Infra Kosten:	
A 10-Zuid (2x5 rijstroken)	91 ¹
Zware rail (2-4-4-2 met keersporen)	139
OV Terminal totaal	175
Metro	27
Overig	41
Totaal infra kosten	473
Bijdragen overheden:	
V&W A10- Zuid	91
V&W Station	70

	Bedragen in miljoen €
V&W (NSP 1)	139
VRON (NSP 1)	55
Totaal bijdragen Rijk	355
Totaal tekort	- 118

¹ Deze kosten zijn exclusief de kosten voor aansluitende infrastructuurdelen naar de knooppunten.

Toelichting

Indien gekozen wordt de benodigde aanpassingen aan de infrastructuur op de Zuidas niet ondergronds te realiseren, maar bovengronds, dan wordt de aanleg van de infrastructuur een pure rijksaangelegenheid (afgezien van de metro die door Amsterdam moeten worden aangelegd). De kosten van een nieuw basisstation, verbetering van de ringweg en uitbreiding van het spoor en integratie met de metro, zijn geraamd op € 473 mln.

- De OV terminal is een **globale** raming. In deze raming zitten, naast de kosten voor het basisstation (waar V&W € 70 mln. voor heeft gereserveerd) ook kosten voor lichte rail en het busstation. Deze kosten zullen door Amsterdam en regio gedragen moeten worden. Omdat er al een principevoorkeur voor het dokmodel was uitgesproken, is deze raming tot op heden niet verder verfijnd en zijn er geen nadere afspraken gemaakt met Amsterdam, de Provincie en ROA over de uitwerking van de OVT en de financiële bijdragen (het genoemde tekort van 118 miljoen geeft daardoor een te negatief beeld van het Dijkmodel).
- Voor de bekostiging van de Rijksonderdelen hiervan zijn subsidies vanuit VROM en V&W gereserveerd. Deze bijdragen zijn lager dan in het dokmodel.
 - VROM: € 55 mln. (in Dok € 105 mln.). VROM heeft € 55 mln. NSP1 middelen gereserveerd voor het dijkmodel. Voor het dokmodel reserveert VROM een extra bijdrage van 50 mln. voor de extra ruimtelijke kwaliteit die het dokmodel met zich meebrengt. De reservering van deze extra bijdrage geldt niet voor het dijkmodel.
 - V&W: € 300 mln. (in Dok € 385 mln.). Ook in geval van het Dijk houdt V&W rekening met de noodzaak voor volledige viersporigheid aan de oostkant op langere termijn. Echter, V&W kan deze investeringen in geval van Dijk faseren tot het moment dat de noodzaak zich feitelijk aandient.
- In het Dijkmodel kan geen dekking gevonden worden in grondopbrengsten. Boven de infrastructuur ontbreekt de fysieke mogelijkheid om te bouwen. De grondexploitatie direct naast de infrastructuur (in de flanken) is in het Dijkmodel losgekoppeld van de Rijksinfrastructuur.

Ad 2: Onderbouwing van de keuze voor participatie in een deelneming

Het Rijk is in het algemeen terughoudend in risicodragende participatie in vennootschappen. Dat neemt niet weg dat in bepaalde omstandigheden deelname van het Rijk in een speciaal voor een project op te richten vennootschap opportuun kan zijn, uit oogpunt van een efficiënte, bedrijfsmatige uitvoering van het project en een goede risicoverdeling en risico-beheersing.

De redenen om in het geval van de Zuidas ervoor te kiezen om samen met

Amsterdam in een vennootschap te participeren (overigens wordt op dit moment nog gezien welke vennootschapsvorm in dit geval de meest wenselijke is, naast een NV of BV kan ook aan een CV worden gedacht) is gelegen in een bedrijfsmatige en efficiënte uitvoering en daadwerkelijke risico-overdracht naar private partijen.

Door de realisatie van alle projectonderdelen bij de vennootschap te leggen en duidelijke functionele eisen te stellen aan de op te leveren producten, kan de vennootschap de verschillende onderdelen optimaal op elkaar afstemmen en zo (ook de interface)risico's beter beheersen, vertraging voorkomen en bouwtechnische efficiencywinsten behalen. Het aanbestedingsrisico en het uitvoeringsrisico komen bij de vennootschap te liggen. Gezien de aandeelverhouding zal het grootste deel van het risico dus worden gedragen door private partijen. Het risico dat het Rijk in de Zuidasdoekonderneming zal lopen is derhalve beperkt tot een minderheidsinbreng van het eigen vermogen.

In het AO is de vraag gesteld of er niet beter gekozen kan worden voor een pps in de vorm van een DBFM- contract, in plaats van hier een publiek- private onderneming voor op te richten. Veel projecten zijn mijns inziens zeer geschikt om door middel van een DBFM-contract te realiseren. Echter, doordat bij de Zuidas de projectonderdelen zeer divers zijn (grondontwikkeling, vastgoed, infra) ben ik van mening dat het project zich hierdoor minder goed leent voor **één totaal** DBFM-contract. Om het project uitvoerbaar te kunnen maken, zou het dan moeten worden opgesplitst in projectdelen met elk een eigen DBFM- contract. De onderlinge afstemming van deze verschillende contracten en projectonderdelen brengt een aanzienlijke beheerstaak en grote interfacerisico's met zich mee. Deze zouden, indien geen sprake is van een vennootschap, voor een groot deel gedragen moeten worden door het Rijk (de NV kan natuurlijk vervolgens kiezen voor DBFM- contracten voor de uitvoering van projectonderdelen). Deelname in een vennootschap heeft daarnaast (ten opzichte van contractuele afspraken) het voordeel dat zoveel mogelijk risico's, dus ook de interfacerisico's binnen de NV worden gelegd en dat de risico's hierdoor worden verdeeld tussen de private en publieke aandeelhouders. Bovendien profiteert de overheid mee indien winsten gemaakt worden.

In de Nota Deelnemingenbeleid is verder een aantal criteria vastgelegd waaraan het aangaan van een nieuwe deelneming door de rijksoverheid wordt getoetst. Belangrijk uitgangspunt voor overheidsparticipatie is dat de relevante publieke belangen voldoende zijn vastgelegd in regelgeving, concessies, subsidievoorwaarden en/of contracten. Vooraf zal derhalve helder in contracten en de subsidievoorwaarden moeten zijn afgebakend welke rechten en verplichtingen een eventuele Zuidas onderneming heeft vis-à-vis de overheid ten aanzien van de uitvoering van het project. Het is overigens onwaarschijnlijk dat private partijen zullen willen participeren indien de risicoverdeling en de overige voorwaarden tussen overheid en onderneming vooraf niet duidelijk zijn omschreven.

Verder geldt dat deelnemingen in beginsel tijdelijk zijn en dat de vormgeving zodanig is dat afstoting na het bereiken van de doelstelling mogelijk is. Ik kan mij goed voorstellen dat de Staat na verloop van tijd zijn participatie in de Zuidas- onderneming zal vervreemden, bijvoorbeeld als het project grotendeels is uitgevoerd. Ik zal aan dit aspect ook aandacht besteden bij de vormgeving van de deelneming, zodat geen belemmeringen ontstaan als de Staat dit na verloop van tijd inderdaad zou willen. Tenslotte is van belang dat de deelneming financieel en zakelijk op verantwoorde gronden berust, dat wil zeggen met waarborgen voor continuïteit, winstgevendheid en marktconformiteit. Het businessplan dient voldoende te zijn onderbouwd. De ultieme toets of het businessplan inderdaad marktconform is wordt gegeven door de participatie van private partijen. Indien de veiling voor private deelname (voor een meerderheidsbelang in

de onderneming), die wij voornemens zijn te organiseren, niet voldoende belangstelling tegen een redelijke prijs oplevert, gaat het project in de huidige vorm alsnog niet door. Er is derhalve bij de veiling sprake van een duidelijk «go/no go moment».

Overigens lijkt het waarschijnlijk dat, gezien de majeure omvang van het project en de lange tijdhorizon, een volledig private Zuidasonderneming (zonder zakelijke overheidsparticipatie) tegen dezelfde prijs niet haalbaar is. Wij zijn echter bereid om het proces zo in te richten dat private partijen ook kunnen aangeven tegen welke voorwaarden zij bereid zijn om deel te nemen indien de Staat zelf niet risicodragend in de onderneming participeert. Indien de markt bereid is om het hele risicodragende deel van het project tegen aanvaardbare voorwaarden te financieren, dan is dat, wat ons betreft, een mogelijkheid die wij open willen laten.

Ad 3: Toelichting op de selectieprocedure van aandeelhouders

Voor de selectie van aandeelhouders wordt een veilingprocedure met preselectie gehanteerd, welke voldoet aan beginselen van gelijkheid en transparantie. Dat wil zeggen dat de procedure niet zo mag worden ingericht of gevoerd, dat daardoor één of meerdere kandidaten oneigenlijk worden bevoordeeld ten opzichte van anderen. De beoordeling van de biedingen wordt door Rijk en Amsterdam in samenwerking met de kwartiermaker en zijn team uitgevoerd. De preselectie vindt plaats op vooraf vastgestelde, objectieve, minimumeisen. Op 5 juli jl. is een advertentie geplaatst in het Financieele Dagblad en Financial Times om mogelijk geïnteresseerde partijen uit te nodigen tot het indienen van een Verzoek tot Kwalificatie. De partijen die hierbij voldoen aan de minimumeisen worden geselecteerd (dit is de selectie van mogelijke kandidaten voor het aandeelhouderschap). Met deze partijen wordt vervolgens een proces van «rekenen en tekenen» ingezet. Dit kan tot nieuwe inzichten leiden en mogelijk tot aanpassingen in het financiële overzicht. In geval van wezenlijke veranderingen ten opzichte van hetgeen in deze brief is vermeld, zal de Tweede Kamer daarover nader worden geïnformeerd. De inschrijvers leveren in deze periode een actieve bijdrage aan de totstandkoming van het ondernemingsplan en de prospectus. De uiteindelijke veiling van de aandelen vindt plaats op basis van het criterium hoogste bod. De gunning van de uiteindelijke aandelen zal geschieden door Amsterdam en Rijk.

Zoals in het Algemeen Overleg op 15 juni is toegezegd wordt medio 2006 een besluit aan de Kamer voorgelegd. Op dat moment is de volgende informatie beschikbaar: prospectus met integraal ontwerp en financiële paragraaf, kosten-baten analyse, trajectnota MER en de risicoanalyses. De keuze om over te gaan tot veiling van het aandeelhouderschap zal met een Kabinetsbesluit worden gemarkeerd. Dit besluit zullen wij aan u voorleggen.

Mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat,

De Minister van Financiën,
G. Zalm

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
S. M. Dekker

Toelichting op de V&W-bijdragen

Hieronder wordt de opbouw van de bijdrage van V&W toegelicht:

- Kolom 1: uitgangspunt is de functionaliteit conform de dijkreferentie (V&W betaalt wat bij Dijk nodig is);
- Kolom 3: de kosten zijn gebaseerd op de reële raminggegevens en marges voor risico's en onvoorzien (op basis van de PRI-systematiek). Dit betreft nominale waarden. Hierop is de bijdrage van V&W gebaseerd;
- Kolom 2: die reële kosten zijn in de businesscase door de heer Brinkman vertaald naar een V&W- bijdrage in netto contante waarde (dus afgeleid van de reële ramingsgegevens uit kolom 3);
- Kolom 4: confronteert de huidige kostenraming met het budget uit het voorgaande MIT en het nieuwe MIT 2006.

*NB. bedragen: *€ mln.*

Functionaliteit	Netto Contante waarde	Nominale waarde**	Dekking t.o.v. bestaande MIT
A10 2x5 rijstroken: – Kerngebied – PRI-opslag – BTW*	Totaal: 91* – 80 – 11	Totaal: 136 – 99 – 15 – 22	Was nog niet voorzien in het bestaande MIT vanwege de termijn na 2015. Dit zal worden ingepast binnen het voorlopig gereserveerde budget voor de Noordvleugel (€ 4,5 mld. uit de NoMo). In 2006 wordt daarover besloten.
Zware rail: – 2-4-4-2 – PRI-opslag	Totaal: 139 – 125 – 14	Totaal: 173 – 154 – 19	Betreft een overschrijding van circa € 20 mln. Ten opzichte van het voorgaande MIT. Dit komt door de herijking van de raming (PRI) en prijspeileffect. Dit zal in de komende begroting/MIT worden gedekt binnen het spoorprogramma.
Station: betreft basisstation trein	Totaal: 70	Totaal: 86	MIT-reservering was € 62 mln. op basis van een globale schatting. De overschrijding wordt ingepast binnen het nieuwe MIT 2006.
ZR: 4-sporige oostflank (i.v.m. keerspoen Dok)	85	103	Hiervoor was nog geen dekking in het voorgaande MIT. Wordt ingepast binnen de begroting 2006.
Totaal	385	498	

* In de Businesscase is de BTW doorberekend in de netto contante bedragen voor de A10-kosten (totaal € 15 mln.).