

Provinciale Staten van Noord-Holland

Voordracht 94

Haarlem, 13 november 2007

**Onderwerp: Ontwikkeling Zuidas, gemeente Amsterdam
Toekennen tekortsubsidie**

Bijlagen:

- ontwerpbesluit
- inhoudsopgave en samenvatting Prospectus
- bijlagen 2 t/m 5 bij Prospectus:
- bijlage 2 (Programma van eisen infrastructuur Zuidas)
 - bijlage 3 (Programma van eisen stedelijke ontwikkeling)
- bijlage 4 (rapportage integraal ontwerp)
- bijlage 5 (Visie Zuidas 2007).

1. Inleiding.

Het project Zuidas betreft het ontwikkelen van een duurzame, gemengde toplocatie met een evenwichtige woon,- werkverhouding in de "Zuidas" in Amsterdam. Essentieel voor de realisatie van de "Zuidas" is het ondergronds brengen van de hoofdinfrastructuur voor auto, trein en metro.

De kosten verbonden aan het realiseren van de totale infrastructuurbundel binnen het exploitatiegebied inclusief de openbaar vervoer terminal c.a. bedragen ca. € 2,8 miljard. Ten einde de businesscase sluitend te maken dragen overheidspartijen bij aan de dekking van de investeringen. In dat verband hebben PS op 27 februari 2006 goedkeuring gegeven aan de ondertekening op 31 januari 2006 door het college van de overeenkomst tussen de ministers van VROM en V&W, gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en stadsregio Amsterdam (toen genoemd het regionaal Orgaan Amsterdam). In de overeenkomst is opgenomen dat de provincie Noord-Holland zich verplicht onder nader te bepalen voorwaarden een subsidie van € 75 miljoen te verstrekken aan de Zuidas-Dok Onderneming. De nader te bepalen voorwaarden, zowel financieel als inhoudelijk zijn gedefinieerd in de brief van 2 oktober 2006 van het college aan de Zuidas. Provinciale staten is een kopie van de brief in handen gesteld. Hierover heeft de commissie Verkeer en Vervoer uit provinciale staten in haar vergadering 9 november 2006 van gedachten gewisseld en zich akkoord verklaard met de ingeslagen weg.

Omdat een van de provinciale voorwaarden is dat de provincie haar bijdrage niet indexeert is overeengekomen met de Zuidas Onderneming dat de provincie zo snel mogelijk na het definitief zijn van het Prospectus haar bijdrage verstrekt aan de Zuidas.

Op 2 november jl. heeft de Raad van Commissarissen van de Zuidas-Dok Onderneming het Prospectus vrijgegeven inclusief de bijlagen waarvan de voor PS meest relevante zijn gevoegd bij deze voordracht.

Nu het definitieve prospectus beschikbaar is, is het moment daar dat PS definitief beslist over het verstrekken van de tekortsubsidie van € 75 miljoen.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria.

In deze voordracht vragen wij u

1. Kennis te nemen van het Prospectus zoals vrij gegeven door de Raad van Commissarissen Zuidas
2. In het bijzonder kennis te nemen van de, in het Prospectus in de bijlagen opgenomen Programma's van Eisen, Integraal Ontwerp en Visie Zuidas 2007
3. Te constateren dat de daarin opgenomen onderdelen die betrekking hebben op de kwaliteit van het regionale openbaar vervoer, voldoen aan de voorwaarden zoals opgenomen in de brief van gedeputeerde staten met betrekking tot dat onderwerp van 2 oktober 2006
4. Dat er daarmee geen beletsel is om de eerder voorwaardelijk toegezegde subsidie aan de ontwikkeling van het Zuidas-Dok van € 75 miljoen te verstrekken
5. Te constateren dat het Prospectus, volgens planning, nog moet worden vastgesteld door gemeente Amsterdam en het Rijk uiterlijk in februari 2008
6. Dat eerst nadat die vaststelling is geschied en de vaststelling niet heeft geleid tot voor ons relevante wijzigingen, door gedeputeerde staten een beschikking voor genoemde subsidie van € 75 miljoen wordt afgegeven
7. In het kader van het openbaar vervoer-infrastructuurprogramma EXIN-H, een krediet beschikbaar te stellen van € 75 miljoen ten behoeve van de subsidieverlening aan de Zuidas Onderneming

Met het besluit tot het verstrekken van de € 75 miljoen in maart 2008 komt de provincie haar afspraken na met Stad en Staat en maakt daarmee een voor de Noordvleugel zowel economisch als infrastructureel cruciaal project mogelijk.

2.1 Voorgeschiedenis

Gedeputeerde staten hebben bij monde van gedeputeerde Verkeer en Vervoer, dhr. C. Mooij, op 23 februari 2005 in het bestuurlijk overleg van alle bij de Zuidas-ontwikkeling betrokken publieke partijen toegezegd dat de provincie, onder voorwaarden, bereid is een bijdrage te leveren in de orde van grootte van € 75 miljoen aan de realisering van de Zuidas. De bijdrage wordt daarbij gekoppeld aan openbaar vervoer infrastructuur in of naar de Zuidas. Dit overleg van 23 februari 2005 wordt door partijen beschouwd als opmaat en uitgangspunt voor het verdere proces.

Als onderdeel van dat proces hebben gedeputeerde staten bij brief van 7 juni 2005, de minister van VROM medegedeeld een bijdrage van € 75 miljoen te willen leveren aan de businesscase voor de Zuidas, onder een aantal strikte voorwaarden. Naast (ontbindende) financiële voorwaarden is essentieel de voorwaarde dat herkenbaar moet zijn waarin de provinciale bijdrage wordt geïnvesteerd en dat de bijdrage betrekking moet hebben op openbaar vervoer voorzieningen naar en/of in de Zuidas en/of door te investeren in (de kwaliteit van) de OV-terminal zoals neergelegd in de businesscase. Uitdrukkelijk hebben gedeputeerde staten aangegeven de bijdrage niet te zullen indexeren.

Vervolgens hebben op 13 december 2005 gedeputeerde staten besloten op 31 januari 2006 de Bestuurlijke Overeenkomst Zuidas-Dok tussen de Staat der Nederlanden, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en het Regionaal Orgaan Amsterdam te ondertekenen. Dat besluit is bekrachtigd door provinciale staten op 27 februari 2006. In dat besluit zijn een aantal financiële en inhoudelijke randvoorwaarden herbevestigd en verder gepreciseerd. Zo is herbevestigd dat de bijdrage moest worden geïnvesteerd in een herkenbaar regionaal openbaar vervoerproject binnen de businesscase, zijnde de openbaar vervoer terminal (OV-Terminal). Omdat op dat moment nog onvoldoende een beeld kon

worden gegeven van de OV-Terminal hebben provinciale staten besloten eerst een finaal oordeel te kunnen geven op basis van het Integraal Ontwerp en de goedgekeurde Prospectus.

Vervolgens hebben gedeputeerde staten per brief van 2 oktober 2006 nader invulling gegeven aan de inhoudelijke voorwaarden. Provinciale staten is een kopie van de brief in handen gesteld. Hierover heeft de commissie Verkeer en Vervoer uit provinciale staten in haar vergadering 9 november 2006 van gedachten gewisseld en zich akkoord verklaard met de ingeslagen weg.

Omdat de publieke partijen meer duidelijkheid wilden hebben over waar precies in zou worden geïnvesteerd en met welke kwaliteit is in de periode maart 2007 – juli 2007 door het projectbureau Zuidas, in overleg met alle publieke partijen, een Verdiepingsslag uitgevoerd en Visie Zuidas 2007 opgesteld. Dat leidde evenwel tot vertraging in het uitbrengen van het Prospectus. Daarvan hebben gedeputeerde staten de commissie Verkeer en Vervoer uit provinciale staten bij brief van 1 juni 2007 in kennis gesteld. De commissie heeft op genoemde brief gereageerd in haar vergadering van 18 juni 2007. Daarbij gaf de commissie aan op dat moment kennis genomen werd van de vertraging en daar nog niet direct consequenties aan te verbinden hoewel er juridisch op dat moment de mogelijkheid bestond uit het project te stappen. Wel gaf de commissie aan dat tijdig dit jaar het Prospectus moest zijn voorgelegd aan provinciale staten zodat definitieve besluitvorming over de provinciale bijdrage van € 75 miljoen nog in 2007 kon plaatsvinden.

Ten slotte hebben gedeputeerde staten bij brief van 23 oktober 2007 de directeur Zuidas in kennis gesteld van de het resultaat van de toetsing van de op dat moment beschikbare Eindrapportage “Task Force Verdiepingsslag” Zuidas Amsterdam en Visie Zuidas 2007 aan de provinciale voorwaarden. Die toetsing leidde tot de conclusie dat de resultaten van de Verdiepingsslag en de beschikbare Visie Zuidas 2007 gedeputeerde staten inhoudelijk voldoende houvast boden om provinciale staten voor te stellen tot positieve besluitvorming over te gaan. Tevens is daarbij, conform bestuurlijk overleg de 24^e augustus 2007, aangegeven dat de provinciale bijdrage van € 75 miljoen wordt opgesplitst en toegerekend aan een aantal voor gedeputeerde staten relevante herkenbare en toetsbare projectonderdelen die allen deel uitmaken van de regionale vervoersfunctie van de Zuidas. Daarmee komen gedeputeerde staten, samen met de Stadsregio die haar totaal bijdrage eveneens koppelt aan regionale verkeers- en vervoersbelangen in de Zuidas, tot de instelling van een fictief fonds dat weliswaar wordt beheerd door de Zuidas-Dok onderneming maar waarop gedeputeerde staten, samen met andere publieke partijen via een in te stellen bestuurlijk platform, inhoudelijk nog invloed hebben. Dat impliceert overigens dat gedeputeerde staten zich het recht voorbehouden bij niet of onvolledig uitvoering geven aan die projectonderdelen conform Prospectus en Programma’s van Eisen de aan het betreffende projectonderdeel gekoppelde subsidiebijdrage (gedeeltelijk) terug te draaien.

Een en ander resulteerde in een voorlopige toerekening van de subsidie van € 75 miljoen aan de volgende projectonderdelen:

- Stationshal/ruimte: capaciteit en kwaliteit; betreft vooral de kwaliteit, capaciteit sociale veiligheid en toegankelijkheid: € 20 miljoen
- Servicelaag/transferlaag: voor goede verwerking passagiersstromen € 20 miljoen
- Busvoorzieningen: betreft de busterminal inclusief toeleidende businfrastructuur € 30 miljoen
- Fietsenstallingen € 5 miljoen

Conform de planning heeft de Raad van Commissarissen van de Zuidas Onderneming op 2 november het definitieve prospectus vrijgegeven. Gemeente Amsterdam en Rijk worden als aandeelhouders gevraagd het prospectus vast te stellen. Dat zal volgens de planning geschieden in het eerste kwartaal van 2008. Dit betekent dat eerst dan het prospectus definitief wordt. Vooruitlopend daarop besluit het college van gedeputeerde staten dus over haar bijdrage. Er van uitgaande dat Stad en Staat in het traject van vaststelling niets wijzigen dat een relatie heeft met de provinciale voorwaarden, kunnen na vaststelling door Stad en Staat gedeputeerde staten de beschikking afgeven en over gaan tot betaling.

2.2 De inhoud

Ten aanzien van de verschillende onderdelen van de Zuidas waaraan gerefereerd wordt in het voorgaande nog het volgende.

Lange tijd is onzeker geweest wat er inhoudelijk aan provinciale staten gepresenteerd zou kunnen worden om de staten te laten toetsen of in voldoende mate tegemoet zou worden gekomen aan de voorwaarden die door gedeputeerde staten zijn gesteld aan de Zuidas. Daar is voortdurend aandacht voor gevraagd maar de proces-planning en de ingewikkelde integrale ontwerpopgave leidden tot een zekere mate van globaliteit die door partijen vooralsnog werd geaccepteerd. Wel was daarbij duidelijk dat het “doorhakken van een aantal knopen” meer zekerheid zou geven in de besluitvorming door publieke partijen over financiële bijdragen en ook meer zekerheid zou bieden aan de private partijen als zij moeten besluiten over deelname via aandelenemissies.

Om die reden heeft in de periode maart 2007 – juli 2007 een Verdiepingsslag plaatsgevonden. Weliswaar leidde dat tot vertraging maar het heeft wel veel meer duidelijkheid opgeleverd over met name het infrastructurele deel waaronder de OV-Terminal c.a.

Gedeputeerde staten hebben haar bijdrage aan de Zuidas gekoppeld aan de kwaliteit van de OV-Terminal met daarbinnen bijzondere aandacht voor het busstation. Een en ander conform haar brief van 2 oktober 2006. Over die onderdelen (dus niet de weginfra-gebonden zaken) het volgende:

Stationslocatie. Gedeputeerde staten hebben een voorkeur uitgesproken voor een centrale ligging van het station in de Minerva-as. Die voorkeur is ook het resultaat van de Verdiepingsslag, mede op een analyse van de loopstromen van passagiers en is een gegeven voor het Prospectus.

De servicelaag. Door het dieper aanleggen van de tunnels is een tussenlaag gecreëerd (servicelaag) tussen tunneldak en maaiveld. Een dergelijke laag heeft, naast commerciële en kwaliteitsvoordelen voor de Zuidas als geheel, ook voor de openbaar vervoergebruiker voordelen:

- a. vergemakkelijkt overstap trein-metro: geen onnodige menging OV-transfer en overige gebruikers openbare ruimte;
- b. vermindert druk op openbare ruimte rond de stationtoegangen op maaiveld;
- c. vereenvoudigt beveiliging en beheer station.

Zware rail. Er werd al rekening gehouden met het casco van een derde railterminal voor zware rail. Inmiddels blijken de prognoses voor het ov-gebruik danig naar boven te moeten worden bijgesteld (SAAL). Aangestuurd wordt op inrichting door V&W van de 3^e railtunnel bij aanleg van het casco. Duidelijkheid (SAAL-studie - en dus financiering) is dringend gewenst. Overigens wordt gedacht aan een dedicated perron voor HSL-afhandeling met medegebruik door andere railverbindingen.

Metro. De metrotunnels worden gestapeld en de Amstelveenboog wordt ondergronds gebracht met een (voorlopig) eindstation voorbij de Boelelaan waar de overstap zou kunnen plaatsvinden op lijn 51. Een eventuele doortrekking van de N-Z lijn naar de 2^e terminal (CASH), wordt niet onmogelijk gemaakt. Dat komt door het positioneren van de keerspoeren voor ringlijn en N-Z lijn ten westen van de Zuidas ipv de oostkant. Op die manier is betere exploitatie van de N-Z-lijn mogelijk, wordt de ligging van de Amstelveenboog niet beïnvloed door een besluit over de CASH (Corridor Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp – eventuele verlenging Noord-Zuidlijn naar de 2^e terminal) en kan dus de besluitvorming over de CASH later worden genomen.

Tram. Was tot voor kort de tram slechts aanvullend en op afstand, in de Verdiepingsslag heeft de tram een meer prominente plek gekregen hoewel de plan- en besluitvorming nog (lang) niet definitief is. Was eerst de tram aan de noordzijde van de Zuidas gedacht via de Strawinskylaan, inmiddels wordt gedacht aan doortrekking van zowel de lijnen 16 als 4 en 24 langs de zuidkant van de Zuidas. Deels wil men de tram een functie geven als intern transport systeem voor de Zuidas, anderzijds zou de tram een belangrijker functie krijgen binnen het stedelijk voor- en natransport op de Zuidas.

De bus. In de Visie Zuidas 2007 is meer aandacht voor de bus dan tot voor een jaar geleden het geval was. De voorwaarden die GS hebben gesteld zijn nog niet helemaal ingevuld maar het denken over de vorm en de plaats van de bus in de Zuidas is hoopgevend. Een en ander heeft een sterke relatie met de ontwikkelingen in het tramnet. Het onderzoek naar de verschijningsvorm en plaats van het busstation zijn echter nog niet afgerond. Er wordt aanbevolen te kiezen voor een dynamisch busstation en snel onderzoek te doen en te besluiten over de tramvoorzieningen en daarmee over het aantal in te zetten busverbindingen op de Zuidas.

Er wordt voor de verschijningsvorm uitgegaan van haltes (in- en uitstap) en een terminalvoorziening met een allure die vergelijkbaar is met het trein/metrostation. Echter, de uitvoering zal pas worden bepaald bij verdere uitwerking van het vastgoedprogramma van de Zuidas, mede omdat de terminalvoorziening zeer wel kan worden geïntegreerd in de bebouwde omgeving.

De fiets. Het door GS aanbevolen minimum van 8000 fietsplaatsen is opgehoogd naar 10.000 en wordt verdeeld over 3 plekken, gekoppeld aan de belangrijkste richtingen en allemaal binnen de vereiste afstand van de OV-Terminal.

Toetsing prospectus c.a. aan de provinciale voorwaarden

Het nu voorliggende prospectus en de Visie Zuidas 2007 is getoetst aan de door gedeputeerde staten in de loop van het proces geformuleerde voorwaarden en in het bijzonder die welke zijn opgenomen in de brief van 2 oktober 2006.

Financiële voorwaarden

Toetsing van het voorliggende aan de in de brief van 7 juni 2005 geformuleerde randvoorwaarden kan worden geconstateerd dat met de ondertekening van de Overeenkomst van 31 januari 2006 aan die voorwaarden is voldaan. Vooral van belang is daarbij dat de provinciale bijdrage van € 75 miljoen, zijnde een tekortsubsidie, niet wordt geïndexeerd en het risico van budgetoverschrijdingen niet ligt bij de provincie

Voor wat betreft de herkenbaarheid van de provinciale investering het volgende. In de brief van 2 oktober 2006, waarover de commissie Wegen Verkeer en Vervoer heeft gediscussieerd in haar vergadering van 9 november 2006, is al aangegeven dat het gaat om grootschalige stedenbouwkundige en infrastructurele ontwikkelingen die elkaar wederzijds beïnvloeden. Dat resulteert ook in integrale ontwerpen waar er veelal geen fysieke scheidslijn is tussen de

afzonderlijke infrastructurele voorzieningen waaronder de per definitie integrale OV-Terminal. Het is om die reden moeilijk om de herkenbaarheid van de provinciale investering te duiden. Wel leggen gedeputeerde staten het accent op servicelaag en businfrastructuur maar ook daarvan is duidelijk dat de provincie die niet alleen financiert. Het credo zal bij de ontwikkeling van de infrastructurele voorzieningen toch zijn “mede mogelijk gemaakt door de provincie Noord-Holland”.

Inhoudelijke voorwaarden

Voor wat betreft de kwalitatieve aspecten leidt dit tot de volgende conclusies.

- De OV-Terminal is niet uitsluitend de samenkomst van metro en trein. Alle modaliteiten maken daar integraal onderdeel van uit. Dat komt duidelijk tot uiting in de Visie Zuidas 2007 en de manier waarop de verknoping van trein, metro, bus en tram vorm zal krijgen met expliciete aandacht voor de aansluiting van fiets en looproutes op de OV-Terminal
- Aan de plaats in het netwerk maar ook aan het comfort en de veiligheid van het langzaam verkeer is nadrukkelijk aandacht besteed. Dit heeft er onder andere toe geleid dat een extra servicelaag wordt gerealiseerd voor een comfortabele en veilige verwerking van de passagiersstromen. Daarbij is voorzien in een op de te verwachten passagiersaantallen afgestemde capaciteit van roltrappen en liften.
- De plaats van de stallingvoorzieningen voor fietsers is afgestemd op de verschillende fietsroutes naar de OV-Terminal.

Voor wat betreft de toetsing aan de kwantitatieve aspecten zoals genoemd in de brief van 2 oktober 2006 leidt dit tot de volgende conclusies.

- Nog niet volledig te toetsen maar voor zover daar inzicht in bestaat voldoet de OVT aan het Programma van Eisen zoals opgesteld voor HOV-haltes Regionet Korte Termijn.
- De loopafstanden tussen de stationsingang (trein/metro) en de halteplaatsen van bus en tram bedraagt niet meer dan 250 meter. Aan de voorkeur voor de situering van de busterminal in de omgeving van de Minerva-as wordt voldaan
- Het aantal minimale busplaatsen van 15 staat ter discussie vanwege plannen om de tram een belangrijker plaats te geven in de Zuidas waardoor het aantal lokale buslijnen zal verminderen.
- De kwaliteit van de busterminal is nog onvoldoende ingevuld maar de vertaling van de Verdiepingsslag in de programma's van eisen behorend tot het prospectus geven vertrouwen dat bij de verdere ontwikkeling de kwaliteit van de busterminal de aandacht zal krijgen die het verdient. Overigens hebben GS niet voor niets in haar brief van 23 oktober in de toerekening van de subsidie van de €75 miljoen € 30 miljoen gelabeld aan de busvoorzieningen. Daarnaast blijven GS aan tafel ter bewaking van de inhoud.
- Aan de normen voor de stallingsvoorzieningen voor de fiets wordt voldaan: er komen minimaal 8.000 fietsplaatsen en de afstand van de fietsenstallingen tot de perron/haltes bedraagt minder dan 150 meter.

De conclusie op grond van het voorgaande zijn dat voor wat betreft de inhoudelijke voorwaarden op hoofdlijnen tegemoet wordt gekomen aan de provinciale wensen ten aanzien van de OV terminal.

De constatering blijft dat het busstation nog weinig concreet is uitgewerkt maar dat heeft deels te maken met de onzekerheden over de uitwerking van het tramsysteem en de vastgoedontwikkeling ter plekke waarin de busterminal zal worden meegenomen.

Deze constatering heeft er toe geleid dat in de brief van 23 oktober melding wordt gemaakt van een bestuurlijk platform dat de komende jaren de ontwikkelingen blijft volgen ten einde te kunnen sturen op de inhoud en bepalen of de bijdragen besteed worden conform de afspraken.

3. Financiering en communicatie

De provinciale bijdrage van € 75 miljoen aan het project Zuidas-Dok wordt gedekt uit de Extra Investeringsimpuls Noord-Holland. Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 4 april 2005, als uitwerking van de Extra Investeringsimpuls Noord-Holland de projectenlijst vastgesteld behorend bij het impulsprogramma openbaar vervoerinfrastructuur. Daarin is opgenomen de Zuidas voor een indicatief bedrag van € 75 miljoen.

De bijdrage van de € 75 miljoen zal in één keer beschikbaar worden gesteld na vaststelling van het prospectus door Stad en Staat in het eerste kwartaal van 2008. De beschikking zal door gedeputeerde staten in het 2^e kwartaal 2008 worden afgegeven waarna de bijdrage wordt verstrekt.

Er zijn voor de provincie geen directe financiële risico's verbonden aan het project. Bij het niet doorgaan van het project wordt het geld terug gestort. Dit laatste kan het geval zijn indien bv in Europees verband Bij onverhoopt lagere kosten krijgt de provincie naar rato teruggestort.

Over de Zuidasontwikkeling en vooral over de rol daarbinnen van de regionale partijen is in bestuurlijke zin indringend gesproken met zowel de Zuidas-organisatie als de betrokken publieke partijen. Regelmatig is met de ministers van Financiën, VROM en V&W en met vertegenwoordiging van het college van Amsterdam en de Stadsregio gesproken. Met maatschappelijke organisaties of andere vertegenwoordigingen uit de Noord-Hollandse samenleving is niet gecommuniceerd. Ten eerste zijn communicatief voor de inhoud de gemeente Amsterdam en de infrastructuureigenaren verantwoordelijk en is de bevolking van Noord-Holland over de provinciale bijdrage in het kader van de EXINH in een eerder stadium geconsulteerd.

4. Proces en procedure en risico's

Planning:

17 december 2007 besluit Provinciale Staten tot verstrekken van de bijdrage van € 75 miljoen aan de Zuidas-Dok Onderneming

- December 2007 besluit ministerraad over Prospectus
- Januari 2008 2^e kamer behandeling voortgang procedure
- Februari 2008 vaststelling prospectus door gemeenteraad Amsterdam
- Maart 2008 gedeputeerde staten besluiten tot beschikking en verstrekking van de provinciale bijdrage van € 75 miljoen aan het Zuidas project.

De realisatie van het infrastructuur pakket van de Zuidas valt uiteen in onderdelen. De bouw van het dok waarin ondergebracht de tunnelbuizen voor zware rail, weg en metro worden opgeleverd volgens de vigerende planning in 2018. De "bouw" van de OV Terminal waaronder de voorzieningen voor bus en tram vinden deels plaats in samenhang met de ontwikkeling van het vastgoed. Dat wil zeggen dat er in fases gewerkt wordt en dat er in de diverse fases verschillende kwaliteiten van (tijdelijke) voorziening zullen zijn.

Aan de te doorlopen procedures zitten risico's vast die ook zijn benoemd in het prospectus. Er worden thans de volgende momenten voorzien waarop besloten kan worden het Project te beëindigen of in belangrijke mate te wijzigen:

- (a) Het in geval van staatsteun niet verkrijgen van een goedkeurende beschikking van de Europese Commissie;
- (b) Het niet succesvol kunnen afronden van de Tracéwetprocedure;
- (c) Het niet binnen het daarvoor beschikbare budget en binnen aanvaardbare risicoallocatie kunnen aanbesteden van het Dokcasco en de daarin aan te brengen Hoofdinfrastructuur.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

H.C.J.L. Borghouts, voorzitter

H.W.M. Oppenhuis de Jong, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 94

Provinciale staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van gedeputeerde staten van 13 november 2007

besluiten:

1. Kennis te nemen van het Prospectus zoals vrij gegeven door de Raad van Commissarissen Zuidas
2. In het bijzonder kennis te nemen van de in het Prospectus in de bijlagen opgenomen Programma's van eisen, Integraal ontwerp en Visie Zuidas
3. Te constateren dat de daarin opgenomen onderdelen die betrekking hebben op de kwaliteit van het regionale openbaar vervoer, voldoen aan de voorwaarden zoals opgenomen in onze brief met betrekking tot dat onderwerp van 2 oktober 2006
4. Dat er daarmee geen beletsel is om de eerder voorwaardelijk toegezegde subsidie aan de ontwikkeling van het Zuidas-Dok van € 75 miljoen te verstrekken
5. Te constateren dat het prospectus, volgens planning, nog moet worden vastgesteld door gemeente Amsterdam en het Rijk uiterlijk in februari 2008
6. Dat eerst nadat die vaststelling is geschied en de vaststelling niet heeft geleid tot voor ons relevante wijzigingen, door GS een beschikking voor genoemde subsidie van € 75 miljoen wordt afgegeven
7. In het kader van het openbaar vervoer-infrastructuurprogramma EXIN-H, een krediet beschikbaar te stellen van € 75 miljoen ten behoeve van de subsidieverlening aan de Zuidas Onderneming

Heiloo,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Titel: Vd 94: Ontwikkeling Zuidas gemeente Amsterdam

Datum: 13-11-2007

Nummer: 94