gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Alternatieve bekostiging doortrekking Noord/Zuidlijn
Portefeuillehouder	drs. Marja Ruigrok
Steller	Hilke de Vries
Collegevergadering	23 november 2021
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	2021.0002606

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. kennis te nemen van plan B als cofinanciering voor de benodigde € 1,5 miljard cofinanciering voor de Nationaal Groeifonds bijdrage voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp te weten een Tijdelijke Bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol (TBKS). Plan A is en blijft inzetten op aanvullende financiering vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
2. steun uit te spreken voor het concept principebesluit dat de samenwerkende partners met betrekking tot de Tijdelijke Bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol (TBKS) hebben uitgewerkt als plan B;
3. steun uit te spreken voor het voorleggen van deze uitwerking aan de commissie voor het Nationaal Groeifonds door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, als optie voor alternatieve bekostiging die kan worden ingezet voor de cofinanciering van de door te trekken Noord/Zuidlijn mocht plan A (financiering door de overheid) niet gerealiseerd kunnen worden.

2. Samenvatting

In maart 2021 heeft het Nationaal Groeifonds (NGF) onder voorwaarden € 1,5 miljard (50% van de aanlegkosten) gereserveerd voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Het NGF eist niet alleen een positieve Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA) en een positief Bruto Binnenlands Product (BBP), maar ook een voorstel voor de bekostiging van de cofinanciering van de overige € 1,5 miljard.

De afgelopen periode is gestudeerd op een voorstel voor de alternatieve bekostiging van de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. Deze manier van bekostiging wordt alleen ingezet als er geen extra geld komt vanuit het Rijk voor de doortrekking van de metro en is nadrukkelijk plan B.
De voorgestelde alternatieve bekostiging is het heffen van een tijdelijke bereikbaarheidstoeslag op alle modaliteiten (met uitzondering van fietsers en voetgangers) met herkomst en bestemming Schiphol. Er wordt nu gefocust op het doen van een principe-uitspraak door de regionale partners (de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam, Schiphol, ProRail, NS, KLM en provincie Noord-Holland) op het heffen van de

toeslag. De technische uitwerking hiervan volgt, indien noodzakelijk, tijdens de MIRT-verkenning (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). In de MIRT-verkenning worden nadere onderzoeken gedaan naar tracé en kosten op basis waarvan keuzes moeten worden gemaakt, die zullen resulteren in meer zekerheid over de uiteindelijke kosten van de aanleg.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Het jaar 2020 stond in het teken van het opstellen van een regionaal bid voor de doortrekking van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de Kleine Ring (metrolijn tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal) in Amsterdam. Deze investering is begroot op € 4,7 miljard (inclusief btw) voor het totale metropakket. Dit bedrag bestaat uit een bedrag van € 3 miljard voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en een bedrag van € 1,7 miljard voor het sluiten van de Kleine Ring. In totaal zijn de samenwerkende regionale partners (de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam, Schiphol, ProRail, NS, KLM en provincie Noord-Holland) bereid om circa € 1 miljard bij te dragen aan beide infrastructurele projecten. De raad heeft ingestemd met de Haarlemmermeerse bijdrage aan dit regionale bid (2020.0002645). De overige kosten moeten onder andere gedekt worden door een bijdrage van het Rijk en zo nodig een alternatieve bron voor bekostiging.

Reservering Nationaal Groeifonds

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft voor de dekking van de kosten van de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp een aanvraag ingediend bij het Nationaal Groeifonds (NGF).
Op 9 april 2021 heeft het NGF bekendgemaakt dat zij onder voorwaarden € 1,5 miljard reserveert voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Hierbij hebben ze de volgende randvoorwaarden gesteld:

- een positieve inhoudelijke, vervoerskundige, technische en economische onderbouwing voor de oplossing in de internationale corridor door middel van een Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA) en een positief Bruto Binnenlands Product (BBP);
- voor 9 januari 2022 moet er € 1,5 miljard aan cofinanciering voor de NGF-bijdrage zijn, om zodoende de 100% van de bekostigingsopgave van de Noord/Zuidlijn in te vullen.

Voor 9 januari 2022 moeten Rijk en regio aan de commissie van het NGF laten weten op welke wijze zij het voorlopig toegezegde bedrag van € 1,5 miljard willen cofinancieren.
Eind 2021 dient het ministerie van I&W de aangepaste aanvraag opnieuw in bij het NGF. Daarna zal een definitief oordeel geveld worden door het NGF over de bijdrage en de hoogte hiervan op basis van de antwoorden op de gestelde onderzoeksvragen.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

De regionale bijdrage van € 1 miljard is onvoldoende om als cofinanciering voor de benodigde € 1,5 miljard voor de NGF-bijdrage voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn aan te wenden. Bovendien is het regionale bod bedoeld voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn én het sluiten van de Kleine Ring, waarbij op een later moment bestuurlijk nog moet wordt besloten hoe het regionale bod wordt ingezet.

Rijk en regio kunnen op dit moment onvoldoende bijdragen uit reguliere rijks- en regiobudgetten voor mobiliteit om te kunnen voldoen aan de door het NGF vereiste cofinanciering. Het Rijk geeft aan uit de reguliere rijksbudgetten niet bij te kunnen dragen aan het metropakket. Voor de regio is het niet mogelijk om meer bij te dragen vanuit reguliere budgetten dan in november 2020 reeds is toegezegd, omdat hierbij rekening is gehouden met

de totale meerwaarde van de metro. Wanneer de infrabudgetten vanuit het Rijk tekort blijven schieten, is een vorm van alternatieve bekostiging noodzakelijk om überhaupt aanspraak te kunnen maken op de reservering uit het NGF. Deze vorm van alternatieve bekostiging is nadrukkelijk plan B.

Alternatieve bronnen van bekostiging
Ondanks dat het hier plan B betreft, hebben de regionale partijen (de Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, NS, Schiphol, KLM, gemeente Haarlemmermeer en provincie Noord-Holland) verschillende vormen van alternatieve bekostiging onderzocht. Deze onderzoeken hebben één kansrijke vorm van alternatieve bekostiging opgeleverd. De kansrijke vorm van alternatieve bekostiging is een toeslag voor alle reizigers (met uitzondering van fietsers en voetgangers) met herkomst en bestemming Schiphol. Deze toeslag heeft de werktitel 'Tijdelijke Bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol' (TBKS).
Het concept gaat uit van de gedachte: ongeacht de modaliteit of motief, is de toekomstvaste bereikbaarheid van de knoop voor alle gebruikers van belang. Elke gebruiker ondervindt ook hinder als de knoop niet meer functioneert/vastloopt. Daarom is een bijdrage van de reizigers met herkomst óf bestemming Schiphol een vorm van bekostiging die verdedigbaar is als alternatief op reguliere middelen.
Voor het opvoeren van de TBKS als alternatieve bron van bekostiging voor de doortrekking van de Noord/Zuidlijn is een principebesluit (zie bijlage) opgesteld door de samenwerkende partijen om het regionale draagvlak voor dit middel inzichtelijk te maken voor het NGF.
De TKBS wordt pas ingevoerd zodra de Noord/Zuidlijn is doorgetrokken.

De TBKS is een toeslag voor alle reizigers die per trein, bus, metro en auto op Schiphol aankomen en vertrekken. Deze reizigers profiteren van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn, omdat het meer ruimte creëert in de trein, op het spoor, in de bus en op de weg rondom Schiphol. De vliegreiziger betaalt ook mee, omdat hij/zij Schiphol moet bereiken per auto/taxi, bus, metro of trein. Het gaat hierbij nadrukkelijk om reizigers die Schiphol als begin- of eindhalte gebruiken, niet om de overstappers.

De opbrengsten van de toeslag worden vooraf geoormerkt voor de aanleg van de Noord/Zuidlijn en de heffing kan vervallen op het moment dat het afgesproken bedrag is gerealiseerd. Volgens de huidige berekeningen is dat na 30 jaar. Mocht het doelbedrag eerder worden bereikt zal ook eerder gestopt worden met de TBKS. Vandaar ook de tijdelijkheid van de Bereikbaarheidstoeslag.
De TBKS is uitgewerkt met een bedrag van € 2 per aankomst of vertrek voor alle reizigers met herkomst en bestemming Schiphol die met de auto, trein, metro of bus reizen. Werknemers die op Schiphol werkzaam zijn betalen € 0,25 per aankomst of vertrek. Dit geeft invulling aan de principewerking van de TBKS waarbij alle modaliteiten bijdragen aan creatie van additionele capaciteit op het nationaal knooppunt Schiphol, waardoor dit knooppunt bereikbaar blijft.

De TBKS levert maximaal € 1,5 miljard op. De exacte uitwerking van de TBKS zoals de wijze van betalen vindt plaats tijdens de MIRT-verkenningsfase.

Om de Noord/Zuidlijn en de Kleine Ring uiteindelijk te kunnen bouwen is het nodig om het MIRT-proces te doorlopen. De volgende stap in de MIRT-systematiek is het starten van een verkenning. Voor de start van een MIRT-verkenning moet er zicht zijn op 75% bekostiging voor de aanlegkosten van de voorkeursplanvariant. Om dat 'zicht' te verkrijgen hebben wij de bijdrage vanuit het NGF nodig. Wij willen zo snel mogelijk een MIRT-verkenning starten voor het totale metropakket, vanwege de druk op het openbaar vervoer in combinatie met de regionale ambities voor verstedelijking en woningbouw. Op het moment dat het voorwaardelijk

toegekende geld vanuit het NGF vervalt, is het niet meer mogelijk om begin 2022 een MIRT-verkenning te starten voor het totale metropakket van Noord/Zuidlijn en het sluiten van de Kleine Ring.

3.3 Wat mag het kosten?
Aan de uitvoering van deze nota zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?
De samenwerkende partijen zijn gezamenlijk tot de conclusie gekomen dat de TBKS een passende alternatieve bron van bekostiging kan zijn. Deze vorm van alternatieve bekostiging is nadrukkelijk plan B.
De toeslagen worden door verschillende partijen opgelegd: het ministerie van I&W is verantwoordelijk voor de toeslag op de treintickets, de Vervoerregio Amsterdam voor de toeslagen op de bus en metro. De toeslag op autoverkeer wordt geregeld door middel van de parkeertarieven die door Schiphol worden geheven. De raad kan kennisnemen van het voornemen om de TBKS in te zetten als plan B en kan bovendien in dit stadium tijdens de raadssessie over onderhavig voorstel wensen en bedenkingen meegeven die worden geadresseerd bij de eventuele verdere technische uitwerking van de TBKS. Op deze manier kan het NGF kennis nemen van het regionale draagvlak voor de TBKS.

Binnen ons college is de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer eerste aanspreekpunt voor de doortrekking van de Noord/Zuidlijn.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?
De resultaten van de onderzoeken voor het NGF (Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse, positief Bruto Binnenlands Product et cetera) zullen openbaar worden bij de indiening bij het NGF (9 januari 2022). Dan zullen de resultaten met de raad worden gedeeld.
Vanuit de samenwerkende partijen wordt onder coördinatie van de Vervoerregio Amsterdam de publieke communicatie gevoerd. Dit gaat in goed overleg.
Hoewel dit raadsvoorstel zich focust op het doortrekken van de Noord/Zuidlijn blijven de samenwerkende partners zich ook inzetten voor het sluiten van de Kleine Ring.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad/het college over de voortgang worden geïnformeerd?
Zodra er aanvullende, essentiële, informatie bekend wordt gemaakt over de toekenning van de gelden van het NGF of extra middelen van het Rijk, dan zal de raad hier over worden geïnformeerd. De raad wordt specifiek geïnformeerd over hoe haar wensen en bedenkingen over de TBKS zijn meegenomen en afgewogen in de MIRT-verkenningsfase.
Daarnaast wordt de raad drie keer per jaar geïnformeerd over het Programma Oostflank en de Doortrekking van de Noord/Zuidlijn middels een aparte voortgangsbrief.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?
Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp zorgt voor een schaalsprong in het openbaar vervoerssysteem waarmee gezorgd wordt voor goede toekomstige bereikbaarheid van en in de MRA. Ook draagt de doortrekking bij aan bij aan het verhogen van de veiligheid op station Schiphol. Deze schaalsprong in bereikbaarheid is voorwaardelijk voor een schaalsprong

in duurzaamheid, woningbouw, werkgelegenheid en voorzieningenstructuur. Een betere bereikbaarheid verbetert de positie van Haarlemmermeer in de metropoolregio. Daarom wordt op dit dossier intensief samengewerkt met en binnen de MRA.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de loco-secretaris, de burgemeester,

Michiel Ruis Marianne Schuurmans-Wijdeven

b.a. R. Rijkvan Daal b.a. J. Nobel

Bijlage(n):

- Principebesluit: Tijdelijke Bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol (TBKS)

CONCEPT d.d. 7 oktober 2021

Principebesluit: Tijdelijke Bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol (TBKS)

Overwegende dat:

A. De Metropoolregio Amsterdam (MRA) de sterkste economische motor van Nederland is en een grote aantrekkingskracht op nieuwe inwoners, (internationale) bedrijven en kennisinstellingen heeft om blijvende welvaartsgroei te faciliteren waarbij in de MRA ruimte moet worden geboden aan 230.000 nieuwe arbeidsplaatsen en 250.000 nieuwe woningen en dus investeren in ruimte-efficiënte bereikbaarheid noodzakelijk is;
B. Met de versterking van het metronetwerk een bijdrage kan worden geleverd aan de ruimtelijk economische opgaven van de MRA: Uit de studies en MIRT-onderzoek in de afgelopen jaren komt naar voren dat een metropakket bestaande uit de combinatie van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn het mogelijk maakt om grootschalige gebiedsontwikkeling (o.a. verlengen Zuidas, ontwikkeling van Haven-Stad, verdichting rondom station Hoofddorp) adequaat te ontsluiten. Op deze manier wordt de weg vrijgemaakt om de nieuwe economische en ruimtelijke ontwikkeling op een sociaal-inclusieve manier waar te maken;
C. De Schipholtunnel momenteel zijn capaciteitsgrenzen nadert en dan ook een beperkende factor is om de treindienstregeling op (inter-)nationale schaal uit te breiden. Bovendien geeft de huidige belasting van de multimodale Knoop Schiphol door de vele overstapbewegingen een veiligheidsprobleem. Maatregelen op de korte termijn zullen tot verlichting leiden, maar na 2030 komt het knelpunt terug. Door het metropakket wordt het nationale spoornetwerk ontlast en komt er meer ruimte voor (inter)nationale mobiliteit per spoor;
D. Door toevoeging van het metropakket het regionale netwerk zodanig wordt versterkt dat zowel op landelijk, regionaal als stedelijk niveau de capaciteit wordt vergroot, waardoor op alle schaalniveaus de bereikbaarheid wordt verbeterd.

Kennis te nemen van:

A. De bekostigingsopgave van €4,7 miljard (incl. BTW) voor het totale metro-pakket; bestaande uit een bedrag van €3 miljard voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp en een bedrag van €1,7 miljard voor het sluiten van de Ringlijn;
B. Voor het starten van een MIRT-verkenning er zicht op 75% bekostiging moet zijn. Voor de combinatie van deze twee metrolijnen komt dit neer op €3,5 miljard (75% van €4,7 miljard);
C. Voor de bekostiging drie elementen in beeld zijn:
   - Reservering uit het Nationaal Groeifonds;
   - Bijdrage uit de reguliere Rijks- en Regiobudgetten voor mobiliteit;
   - Alternatieve vormen van bekostiging
D. Dat in de eerste ronde van het Nationaal Groeifonds (Q1 2021) onder voorwaarden een reservering van €1,5 miljard ter beschikking is gesteld voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn, waarbij - naast een positieve inhoudelijke, vervoerskundige en technische en economische onderbouwing voor de oplossing in de internationale corridor - de randvoorwaarde is gesteld dat er voor 9 januari 2022 €1,5 miljard aan cofinanciering voor de Groeifondsbijdrage is, om zodoende de 100% van de bekostigingsopgave van de Noord-Zuidlijn in te vullen.
E. Dat voor de vereiste cofinanciering, Rijk en Regio, op dit moment onvoldoende bij kunnen dragen uit reguliere Rijks- en Regio budgetten voor mobiliteit. Verder zijn door de Coronacrisis deze budgetten extra onder druk komen te staan. Het Rijk geeft onder meer om die reden aan uit de reguliere Rijksbudgetten niet bij te kunnen dragen aan het metro-pakket. Voor de Regio is het om dezelfde reden niet mogelijk om meer bij te dragen vanuit reguliere budgetten dan in november 2020 reeds is toegezegd.

F. Dat in november 2020 de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, De Provincie Noord-Holland, Schiphol en NS een bijdrage van €725 miljoen, onder voorwaarden hebben aangeboden voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn. De Vervoerregio heeft aanvullend toegezegd om €300 miljoen bij te dragen voor de aankoop van materieel vanuit de verwachte exploitatieopbrengsten.
G. Dat de "Studiegroep Alternatieve Bekostiging ruimtelijke gebiedsontwikkeling" in februari 2020 een advies aan het kabinet heeft uitgebracht, dat gebaseerd is op succesvolle buitenlandse voorbeelden. De juistheid van dit advies wordt bevestigd door de zes inzichten uit de verdiepende studie "Daadkracht en drang" van de TU Delft naar de bekostiging van het openbaar vervoer.
H. Rijk, G4 en de Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam en Haarlemmermeer, Schiphol, KLM en de NS de afgelopen jaren op basis van bovengenoemd advies een brede waaier aan alternatieve vormen van bekostiging voor infrastructuur en verstedelijking hebben onderzocht. Op basis van deze onderzoeken volgt dat een bijdrage uit grondopbrengsten die gerealiseerd kunnen worden door grondwaardestijging en een bereikbaarheidstoeslag voor alle modaliteiten rond de luchthaven (m.u.v. fiets) een mogelijkheid bieden op een alternatieve wijze bij te kunnen dragen aan de bekostiging van de aanleg door toekomstige opbrengsten te verzilveren. Zie hiervoor ook de bijgevoegde rapportage van de Werkstroom B: Businesscase en bekostiging van het MASH-hypotheseonderzoek.
I. Dat de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, de Provincie Noord-Holland en Schiphol in november 2020 een bedrag van €140 miljoen hebben toegezegd uit de verwachte grondopbrengsten langs de naar Hoofddorp door te trekken Noord/Zuidlijn.
J. Dat de combinatie van de regionale bijdrage voor de aanlegkosten inclusief de verwachte grondopbrengsten onvoldoende is om aan te wenden voor de benodigde €1,5 mrd als cofinanciering voor de groeifondsbijdrage voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Temeer omdat het regionale bod bedoeld is voor het doortrekken van de NZL én het sluiten van de Ringlijn, waarbij - mede op basis van de resultaten van ZWASH-onderzoeken – op een later moment bestuurlijk wordt besloten hoe het regionale bod wordt ingezet.

In te stemmen met:

A. Het principe om de Tijdelijke Bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol (TBKS) in te zetten als bron voor de cofinanciering voor de bijdrage vanuit het Nationaal Groeifonds en als (alternatieve) bekostigingsbron voor het zicht op financiering dat nodig is om een MIRT verkenning te kunnen starten.
B. De navolgende - met de gezamenlijke MASH partijen afgesproken - uitgangspunten voor de Tijdelijke Bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol (TBKS) te hanteren;
   - De TBKS wordt ingevoerd vanaf het moment dat de Noord/Zuidlijn gaat rijden (circa 2035);
   - De tijdelijke bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol heeft geen beleidsdoel om te sturen op reizigersgedrag. Daarom wordt de toeslag voor auto (parkeren en kiss&ride), trein, bus en metro gelijk gehouden;
   - Reizigers met bestemming Schiphol (behoudens wandelaars en fietsers) die op Schiphol-Centrum aankomen of vertrekken, betalen een TBKS van €2. De toeslag wordt betaald om de bereikbaarheid te verbeteren.
   - Werknemers die (dagelijks) gebruik moeten maken van Schiphol-Centrum betalen een TBKS van €0,25 in plaats van €2;
   - De werknemers op Schiphol zullen dus extra betalen voor hun woon-werkverkeer vanaf het moment dat de toeslag wordt ingevoerd. Omdat dit (bijna) dagelijkse reisbewegingen zijn en de werknemers een beperkte keuze hebben, wordt voor hen een lagere toeslag in rekening gebracht. Tijdens de MIRT-verkenning wordt het gesprek gevoerd met het georganiseerde bedrijfsleven op en om Schiphol om te borgen dat werknemers op en om Schiphol passend gecompenseerd worden;
   - De TBKS zal (cf. huidige berekeningen) in 30 jaar een bedrag van maximaal €1,5 miljard opleveren bij bovengenoemde bedragen en een discontovoet van 2,9%. Het betreft hier een zogenaamde 'Netto

Contante Waarde'. De tijd waarbinnen de maximaal €1,5 miljard wordt gegenereerd is afhankelijk van de daadwerkelijk gerealiseerde opbrengsten in de praktijk. Deze berekeningen tonen aan dat de TBKS voldoende opbrengstpotentie heeft;

- Op dit moment zijn de definitieve kosten van de aanleg van de Noord/Zuidlijn nog niet bekend. Aan het einde van de MIRT-verkenning wordt het taakstellende budget voor de aanlegkosten bepaald. Deze maximale bijdrage wordt voorafgaand aan de aanleg niet aangepast om onvoorziene risico's bij aanleg en exploitatie van de doorgetrokken Noord/Zuidlijn op te vangen;
- Over de financiële risico's bij aanleg en exploitatie van de doorgetrokken Noord/Zuidlijn worden tijdens het proces van een MIRT verkenning nadere afspraken gemaakt tussen de betrokken partijen en de omgeving. De betrokken partijen zijn in ieder geval: de Rijksoverheid, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, de Vervoerregio, de Provincie Noord-Holland, NS, Schiphol en KLM;
- Het Rijk *ondersteunen/aanmoedigen* bij het besluit om de TBKS te gebruiken als bron voor cofinanciering voor het Nationaal Groeifonds en de daarvoor noodzakelijke besluiten voor te bereiden
- Deze besluiten te gebruiken als bron voor cofinanciering voor de voorwaardelijke bijdrage vanuit het Nationaal Groeifonds en als bron voor zicht op financiering voor het starten van een MIRT verkenning voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn;

C. Accorderen van de bovenstaande uitgangspunten dan wel het kenbaar maken van wensen en bedenkingen, waarna als vervolgstap de uitgangspunten bijgesteld en bestuurlijk vastgesteld kunnen worden. We benadrukken hierbij dat het hier gaat om principewerking van het TBKS waarbij alle modaliteiten bijdragen aan creatie van additionele capaciteit op het nationaal knooppunt Schiphol, waardoor dit knooppunt bereikbaar blijft. De exacte uitwerking, wijze van betalen, et cetera vinden plaats tijdens de MIRT Verkenningsfase.

D. Het gezamenlijk met urgentie blijven doorwerken aan het realiseren van het sluiten van de Ringlijn om zo alle doelen te realiseren voor meer (internationale-) treinen en metro's, meer banen en meer woningen in de Metropoolregio Amsterdam. Een infrastructurele ingreep die noodzakelijk is om de woningnood in de Metropoolregio Amsterdam te verminderen. Voor het Sluiten van de Ringlijn is een ander arrangement voor bekostiging nodig. De gerealiseerde grondopbrengsten langs de Noord/Zuidlijn in de gemeente Haarlemmermeer en de TBKS kunnen hiervoor niet worden ingezet.