Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

W.G. Brussaard

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143655

BRUSSAARDW@Noord-Holland.nl

Verzenddatum

25 NOV. 2021

Kenmerk

1737259/1737276

Uw kenmerk

Betreft: Bekostigen doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het voorstel van de Nationale Alliantie om het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp eventueel te bekostigen met een reizigersbijdrage. Het voorstel wordt gedaan aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dit is nodig om aanspraak te maken op de reservering van 1,5 miljard euro uit het Nationaal Groeifonds (NGF). De Alliantie is het samenwerkingsverband van Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, KLM, NS en Schiphol.

Inleiding

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de metroringlijn Amsterdam heeft grote (inter-)nationale en regionale voordelen op het gebied van bereikbaarheid, wonen, werkgelegenheid en leefbaarheid. Het project is een essentieel onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam. Opgaven op het gebied van Wonen, Economie en Bereikbaarheid komen hierin samen.
Met de uitbreiding van het metronet worden immers belangrijke economische centra in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en daarbuiten beter met elkaar verbonden. Gebieden worden aangesloten op grote werklocaties, zoals Schiphol, Hoofddorp en de Zuidas. Ook grote voorzieningen zoals ziekenhuizen en universiteiten worden beter bereikbaar. 40% van de regionale woningbouwopgave van 250.000 woningen tot 2040 kan rond dit uitgebreide metronetwerk gerealiseerd worden (o.a. Haven-Stad, Schinkelpolder, Hoofddorp).

Als de metro's gaan rijden, is het capaciteitsprobleem rondom station Schiphol grotendeels opgelost en kan het regionale en nationale railnetwerk ontvlochten worden, waardoor meer ruimte vrijkomt op het

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Hoofdrailnet. De metro kan de sprinter tussen Amsterdam Centraal en Schiphol vervangen. Op die manier komen er mogelijk acht treinpaden per uur vrij in de Schipholtunnel. Het wordt mogelijk meer treinen te laten rijden op de routes Schiphol - Zaanstad - Alkmaar, Schiphol - Utrecht - Eindhoven - Maastricht/Heerlen en Schiphol - Leiden - Den Haag en korte afstandsvluchten naar onder andere Brussel, Londen en Parijs te vervangen door internationale treinen. Het aanleggen van beide metrolijnen draagt daarmee ook bij aan de klimaatdoelstellingen.
Voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn is een investeringsbedrag van circa 4,7 miljard euro (inclusief BTW) geraamd (respectievelijk € 3 miljard en € 1,7 miljard).
Met het bod vanuit de Nationale Alliantie en de gereserveerde bijdrage vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF) is er zicht op de helft van de aanlegkosten van beide metrolijnen. Om definitief in aanmerking te komen voor een bijdrage uit het NGF, moet de Alliantie begin januari 2022 duidelijk maken hoe het resterende deel bekostigd kan worden. Op dit moment is een bijdrage vanuit het Rijk dermate onzeker, dat de Alliantie een plan B heeft uitgewerkt. Dat plan behelst een tijdelijke reizigersbijdrage.

Nationale Alliantie
Een Nationale Alliantie van zeven partijen (Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, KLM, NS en Schiphol) heeft in november 2020 het voornemen uitgesproken om een substantiële gezamenlijke bijdrage van €1,025 miljard (waarvan € 300 miljoen in materieel) te doen voor het realiseren van twee nieuwe metrolijnen: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn Amsterdam.
Met deze gezamenlijke bijdrage hebben de partijen laten zien dat zij bereid zijn zich in te spannen om deze noodzakelijke systeemsprong samen met het Rijk te realiseren.

Bestuurlijk overleg MIRT 25 november 2020
Rijk en regio hebben in het bestuurlijk overleg MIRT afgesproken:
"- Het MIRT-onderzoek Zuidwestkant-Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp als afgerond te beschouwen en de conclusies vast te stellen.
- Er nu geen middelen beschikbaar zijn om een startbeslissing te kunnen nemen voor de voorkeursalternatieven doortrekken Noord/Zuidlijn Amsterdam Zuid - Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn Isolatorweg - Amsterdam Centraal voor een totaalbedrag van € 4,7 miljard.
- Partijen om geen tijd te verliezen wel inhoudelijk doorwerken om een startbeslissing voor te bereiden."

Nationaal Groeifonds (NGF)
Op 9 april 2021 heeft het Kabinet het advies van de NGF-commissie overgenomen om een voorlopige reservering van €1,5 miljard te maken voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp.
Aan de reservering van €1,5 miljard heeft het NGF de volgende voorwaarden gekoppeld, te voldoen voor 9 januari 2022:

- een positieve inhoudelijke, vervoerskundige, technische en economische onderbouwing voor de oplossing in de internationale corridor met een Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA) en een positief effect op het Bruto Binnenlands Product (BBP);
- €1,5 miljard aan cofinanciering voor de NGF-bijdrage, om zodoende de 100% van de bekostigingsopgave van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn in te vullen.

De aanvraag voor een bijdrage vanuit het NGF voor het sluiten van de metroringlijn Amsterdam is in de eerste tranche van het NGF afgewezen.

De Alliantie werkt op dit moment hard om te voldoen aan de voorwaarden die de NGF-commissie heeft gesteld. De MKBA en het onderzoek naar het BBP effect en ook de effecten van de COVID-19 crisis worden binnenkort afgerond.

Verdere besluitvorming over de bekostiging
Met het bod vanuit de Nationale Alliantie en de gereserveerde bijdrage vanuit het NGF is er zicht op de helft van de aanlegkosten van beide metrolijnen. De regio blijft bestuurlijk inzetten op het bij elkaar houden van doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten Ringlijn.

Inmiddels nadert 9 januari 2022, de datum waarop er zicht moet zijn op de 100% cofinanciering van de groeifondsgelden voor het doortrekken van Noord/Zuidlijn. Dit om de voorwaardelijke reservering om te zetten in een toekenning.
Voor financiering zijn drie type bronnen:
1. Reguliere begroting overheden (mobiliteitsfonds) of algemene middelen van regionale overheden;
2. Alternatieve bronnen;
3. Lumpsum subsidies van derden: Groeifonds/Europa.

Ad 1. De Nationale Alliantie heeft een bod gedaan van € 725 miljoen voor de aanleg van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de Ringlijn. Dit is een uiterste bod vanuit de regio en is niet toereikend voor 100% cofinanciering van het NGF. Er is een lobbybrief vanuit de Metropoolregio Amsterdam gestuurd ten behoeve van de Kabinetsformatie om ontbrekende financiële middelen beschikbaar te

krijgen. Er is op dit moment geen zicht op bekostiging van het resterend tekort via de rijksbegroting.

Ad2. Wanneer er geen zicht komt op bekostiging van het tekort via de rijksbegroting is een alternatief nodig om aanspraak te kunnen maken op de reservering uit het NGF. De Alliantie heeft verschillende vormen van alternatieve bekostiging onderzocht. Dit heeft één alternatief opgeleverd: een toeslag voor alle reizigers op het knooppunt Schiphol met de werktitel: 'Tijdelijke Bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol' (TBKS). Deze vorm van alternatieve bekostiging zal onderdeel moeten zijn van het plan dat via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal worden aangeboden aan de onafhankelijke commissie van het NGF. Dit is een plan B voor het geval dat aanvullende budgetten bij het Rijk ontbreken op het moment van indiening.

Deze toeslag gaat in op het moment dat de Noord/Zuidlijn gaat rijden van Amsterdam-Zuid via Schiphol naar Hoofddorp. Dit instrument heeft een verdienpotentie van ongeveer €1,5 miljard bij een looptijd van 30 jaar en een bedrag van ongeveer €2 euro voor incidentele reizigers en €0,25 voor werknemers op Schiphol (netto contante waarde). Deze toeslag wordt in principe geheven door een opslag op de kaartjes voor bus, trein, metro en parkeren. De vliegreiziger betaalt mee, omdat deze Schiphol moet bereiken per auto, bus, metro of trein. Te voet en met de fiets blijft het mogelijk om Schiphol te bereiken zonder de toeslag te betalen. Het innovatieve aan deze vorm van bekostiging is dat alle reizigers op het knooppunt Schiphol belast worden, omdat zij allen profiteren van de capaciteitsuitbreiding op het Knooppunt Schiphol.

De toeslag is relatief gemakkelijk in te voeren via artikel 4 uit de Tariefverordening Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) Vervoerregio Amsterdam; voor het openbaar vervoer zijn er geen wetswijzigingen nodig. De invoering vraagt een besluit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over het heffen van toeslag op de trein op Schiphol en een besluit van de Raad van Bestuur van Schiphol over de toeslag op de parkeerplekken. De provincie Noord-Holland heeft geen directe rol in het mogelijk maken van de toeslag.
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. Vandaar ook de 'tijdelijkheid' van deze bereikbaarheidstoeslag.

De MIRT-verkenning en planuitwerking zullen een paar jaar gaan duren. Wij hopen dat in de tussentijd voldoende reguliere infrastructuurmiddelen beschikbaar komen om de cofinanciering voor de door te trekken Noord/Zuidlijn te bekostigen met een combinatie van Rijks- en Regionale infrastructuurmiddelen. Als dat niet zo is, dan zijn de partijen in de Alliantie bereid om een toeslag op Knooppunt Schiphol te heffen. Met dit aanbod van de regio is er zicht op cofinanciering voor het NGF.

Ad3. Er is op dit moment geen zicht op extra middelen van het NGF of vanuit Europa.

Bijdrage provincie Noord-Holland
Alle partijen die eigenaar zijn van grond in het gebied zijn bereid om een bijdrage te doen vanuit de toekomstige meerwaarde van deze grond. Het gaat hierbij om de delta in grondopbrengsten uit ontwikkelingen van de ontwikkelmaatschappij Schiphol Development Company (SADC) en meeropbrengsten in Amsterdam, Haarlemmermeer en op Schiphol. De provincie Noord-Holland, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en Schiphol zijn ieder voor 25% aandeelhouder van SADC. Deze optie maakt al onderdeel uit van het bod van de Nationale Alliantie van november 2020.

Aan ons is ook een lumpsum bijdrage gevraagd. Op dit moment hebben wij geen toezegging gedaan. Er is geen ruimte binnen de provinciale begroting. Voor het realiseren van het huidige investerings- en onderhoudsprogramma is al een tekort aan middelen.

Tot slot
De Alliantie heeft een bod gedaan en een alternatieve wijze bekostiging uitgewerkt. Hiermee is er volgens de Alliantie voldoende cofinanciering voor de reservering via het NGF voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. De MKBA en de andere onderzoeken zijn binnenkort afgerond.

Om de Noord/Zuidlijn en de Ringlijn 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 van beide projecten. Om dat 'zicht' te verkrijgen is de bijdrage vanuit het NGF nodig.

Onze wens is zo snel mogelijk een MIRT-verkenning te starten voor een doorgetrokken Noord/Zuidlijn tot Schiphol en Hoofddorp en een gesloten Ringlijn. 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 de Noord/Zuidlijn en de Ringlijn.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk