

EEN BETER BEREIKBAAR NEDERLAND

bod van de nationale alliantie voor
het doortrekken van de Noord/Zuidlijn
en sluiten ringlijn



In opdracht van: Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam

Door: Roger van Boxtel

Amsterdam, 10 november 2020

INHOUDSOPGAVE



Toekomstbestendig mobiliteitssysteem Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp

Voorwoord	3
Samenvatting advies Toekomstbestendig mobiliteitssysteem Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp	4
Aanleiding	6
Amsterdam Schiphol Hoofddorp als economische motor van Nederland	8
Voordelen voor (inter) nationale bereikbaarheid per spoor	9
Mogelijk maken van gebiedsontwikkeling en woningbouw	10
Inzet en betrokkenheid van de partijen	11
Financiële bijdragen per partij	12
Algemene middelen en Exploitatieopbrengsten	12
Vervoerregio Amsterdam	12
Gemeente Amsterdam	12
NS en Schiphol	12
Grondopbrengsten	13
Schiphol Development Corporation (SADC)	13
Gemeente Haarlemmermeer	13
Gemeente Amsterdam	14
Schiphol	14
Aanbevelingen	15
Bijlagen	16
Financiële overzichtstabel	16
Lijst met gesprekspartners	17

VOORWOORD



Het was een eer om in een zo'n turbulente tijd, net na mijn afscheid bij de NS gevraagd te worden om een bod uit te werken voor een investering die bijdraagt aan een betere verbinding van Nederland. Alle bij dit bod betrokken partijen en NS, Schiphol en KLM in het bijzonder voelen de klappen van de coronacrisis. Ik vind het bijzonder dat deze partijen, ondanks alle zorgen en veranderingen in deze gekke tijd de verantwoordelijkheid nemen voor een beter bereikbaar Nederland na 2030.

Het doortrekken van Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn zijn twee metrolijnen in de regio Amsterdam, die een grote betekenis hebben voor de bereikbaarheid van Nederland. Het gaat hierbij niet alleen over sec de reis van a naar b. Maar vooral over het vrijkomen van meer capaciteit, voor treinen naar bijvoorbeeld het zuiden of naar het buitenland, meer banen en zeer belangrijk: het beter ontsluiten van tienduizenden woningen. De regio Amsterdam verdient net als Parijs, Hamburg en andere grote steden in Europa een dikke plus op de capaciteit. Investeringen in deze lijnen geven een boost aan ons vestigingsklimaat. De duurzame bereikbaarheid van Nederland staat op het spel. Niet alleen nationaal, maar ook internationaal.

Ik waardeer de betrokkenheid van mijn gesprekspartners bij de toekomst van Nederland. Alle partijen realiseren zich dat er investeringen nodig zijn om Nederland in de toekomst (internationaal) bereikbaar te houden. Er is een coalitie van bereidwilligen ontstaan die samen een moeilijk probleem wil oplossen om Nederland beter te maken.

Ook de veiligheid van station Schiphol, nu en in de toekomst, is een blijvend aandachtspunt voor ons allemaal, daarom is het nodig om tempo in dit proces te blijven houden. De uitvoering van de MKS maatregelen alleen is niet voldoende op langere termijn om de veiligheid op Schiphol te borgen. Veiligheid is voor ons allemaal, randvoorwaarde nummer één, dat is voor alle partijen niet onderhandelbaar.

Op 11 november 2020 hebben we dit advies besproken in een bestuurlijke top. Ik vertrouw erop dat mijn advies een zinvolle bijdrage levert aan de besluitvorming.

Roger van Boxtel

10 november 2020

SAMENVATTING ADVIES TOEKOMSTBESTENDIG MOBILITEITSSYSTEEM AMSTERDAM-SCHIPHOL-HOOFDDORP



Nederland staat voor enorme uitdagingen, we beginnen de sociale en economische gevolgen van de coronacrisis te zien, we willen de energietransitie realiseren en het economische vermogen vergroten. Nederland is een kwalitatief hoogwaardige samenleving met uitstekende vervoersmogelijkheden. Maar we moeten en willen onze internationale concurrentiepositie behouden. Goed openbaar vervoer is daarvoor randvoorwaardelijk. Parijs is bezig om 200 km extra metrospoor aan te leggen, Hamburg 28 en in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) onderzoeken we 20 km aan de westkant en 20 km aan de oostkant.

Het investeringspakket Zuid- en Westkant Amsterdam omvat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal. Hiermee wordt het mogelijk 92.400 nieuwe woningen te bouwen en duurzaam te ontsluiten en 122.700 arbeidsplaatsen te creëren. Tevens verbindt het nieuwe metronet de belangrijkste economische centra van de MRA. Start-up en scale-up gebieden worden aangesloten op grote werklocaties, zoals Schiphol, Hoofddorp en de Zuidas. Ook grote voorzieningen zoals ziekenhuizen en universiteiten worden beter bereikbaar. Dit komt het economisch groeivermogen van Nederland ten goede omdat het vestigingsklimaat verbetert.

Door het ontvlechten van het regionale en nationale mobiliteitsnetwerk worden er acht treinpaden per uur vrijgespeeld in de Schiphol-tunnel. Dit komt door de vervanging van de sprinters tussen Schiphol, Hoofddorp en Amsterdam door de metro. Deze capaciteit kan dan ten goede komen aan het nationale spoorstelsel,

waardoor het mogelijk wordt meer treinen naar de rest van Nederland te laten rijden en ruimte te geven aan internationale treinen. Hierdoor draagt deze metro investering bij aan een duurzame bereikbaarheid van Nederland als geheel. De metro is van belang om de groei van mobiliteit op een duurzame manier op te vangen.

Er speelt op dit moment veel in de "ruit" van Amsterdam; het Zuidasdok, de verbouwing van Amsterdam Centraal en de bereikbaarheid van de Bay Area in Almere/Flevoland. Iedereen die wij gesproken hebben is het eens over de meerwaarde van de combinatie van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de Ringlijn. Dit is krachtig opgepakt in een coalitie van gelijkgestemden die bereid zijn om over hun eigen belangen heen te stappen voor een bijdrage aan het geheel.

SAMENVATTING ADVIES TOEKOMSTBESTENDIG MOBILITEITSSYSTEEM AMSTERDAM-SCHIPHOL-HOOFDDORP



De Schiphol treintunnel is een kwetsbare maar cruciale schakel in het nationale spoorstelsel. Storingen en capaciteitsproblemen in deze tunnel zetten een rem op de bereikbaarheid per trein van heel Nederland, omdat station Schiphol een verdeelpunt is voor regionaal, nationaal en internationaal (trein)verkeer. Op dit moment, nu er coronamaatregelen in heel West-Europa gelden is het rustig op Schiphol en in de trein. Maar juist nu is het belangrijk om door deze crisis heen te kijken. Station Schiphol is een acuut nationaal bereikbaarheidsprobleem, met aandachtspunten voor de veiligheid. Deze problematiek wordt niet volledig opgelost door de korte termijn ingrepen van MIRT-MKS-1C. Bovendien blijven de investeringen in OV bereikbaarheid achter bij de groei van banen in de MRA. De mogelijkheden en de groei van de MRA worden begrensd door het mobiliteitsnetwerk. Het openbaar vervoer in deze regio zit binnenkort aan zijn maximale capaciteit. Zonder een schielsprong in het OV-netwerk wordt de regio slecht bereikbaar. De regio verliest haar aantrekkingskracht op (internationale) bedrijven en nieuwe inwoners. Bovendien kan de regionale woningbouwopgave van 250.000 woningen tot 2040 dan niet gerealiseerd worden, waardoor de druk op de vastzittende woningmarkt toeneemt. Een verslechterende internationale concurrentiepositie voor Nederland is het gevolg.

De regio Amsterdam, NS en Schiphol zijn bereid om €1 miljard bij te dragen uit grondopbrengsten, exploitatieopbrengsten en algemene middelen. Er wordt doorgewerkt aan manieren om deze bijdrage nog te verhogen. Hiermee neemt de regio samen met nationale partijen NS, Schiphol en KLM de verantwoordelijkheid om substantieel bij te dragen aan een duurzame oplossing voor de toekomstbestendige bereikbaarheid van het mobiliteitsstelsel Amsterdam-Schiphol en Hoofddorp.

AANLEIDING



In de afgelopen twee jaar hebben de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam, NS, ProRail, Schiphol en KLM gewerkt aan de onderbouwing van de hypothese dat de combinatie van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de Ringlijn een toekomstbestendige oplossing biedt voor het capaciteitsprobleem op station Schiphol en de groei in het OV aan de westkant van Amsterdam. Deze partijen hebben in een brief aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) van december 2018 het aanbod gedaan om versneld onderzoek uit te voeren naar deze hypothese. Dit onderzoek is uitgevoerd in samenwerking met het Rijk en Regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). De directe aanleiding voor het starten van deze studie was de urgente problematiek zoals bleek uit de MIRT Verkenning Multimodale Knoop Schiphol (MKS) en de bouwopgave voor deze regio.

Ook zijn de G4 (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) al ruim twee jaar met het Rijk in gesprek op bestuurlijk niveau over de verstedelijkingsopgave. Deze steden kunnen de gewenste groei van hun steden en regio's, qua wonen, bedrijvigheid, bereikbaarheid en energietransitie niet zoals gewenst vormgeven door een tekort aan middelen. Dat leidt tot agglomeratienadelen zoals files, stijgende woningprijzen en afnemende kwaliteit van de openbare ruimte. Om dit te onderbouwen zijn er door de steden (innovatieve) businesscases uitgewerkt. Amsterdam heeft de twee bovengenoemde metrolijnen in combinatie met de gebiedsontwikkeling in Haven-Stad, Schinkel en de ringzone west ingebracht.

Op 28 oktober j.l. heeft de programmaraad van programma SBaB de resultaten van de 4e fase van ZWASH (Zuidwest Amsterdam Schiphol Hoofddorp) vastgesteld. In de programmaraad van juni 2020 is de keuze gemaakt om verder onderzoek te doen naar de metrovarianten, omdat een nieuwe treintunnel naar Schiphol minder goed scoorde op de vastgestelde criteria. De programmaraad heeft het besluit genomen om in ZWASH fase 4 de effecten van de Metro en Airport Sprinter naast elkaar te zetten in twee combinatiepakketten en deze aan te vullen met maatregelen op de weg. De conclusies van deze kwalitatieve Analyse Toekomstgericht Vervoersysteem ZWASH fase 4 bevestigen dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn de hoofddoelstellingen voor de ZWASH-corridor het beste realiseert, en daarmee ook de meeste maatschappelijke baten oplevert. Na 2030 voldoet een variant met een Airport Sprinter onvoldoende aan de doelstellingen voor het ontwikkelen van Haven-Stad. Door het doortrekken van de Noord/Zuidlijn wordt de Schipholtunnel ontlast, waardoor een andere dienstregeling gereden wordt met meer Intercityverbindingen van en naar de MRA. Dit is het meeste het geval als de Ringlijn ook gesloten wordt omdat anders een aantal paden in de Schipholtunnel gebruikt blijven worden voor de Airport Sprinter. Ten aanzien van de drukte door overstappen van OV-reizigers op het station Schiphol scoort de combinatie van een doorgetrokken Noord/Zuidlijn met een gesloten Ringlijn ook beter dan een variant met een Airportsprinter. De ruimte voor overstappen (transfer) op het station blijft – ook na realisatie van de metro – in beide varianten een belangrijk aandachtspunt. Verdere groei op station Schiphol kan zonder aanvullende maatregelen niet of nauwelijks worden gefaciliteerd.

AANLEIDING



Tijdens het BO MIRT van 25 november a.s. wil de regio Amsterdam graag afspraken maken met het Rijk over het starten van een MIRT verkenning voor dit metropakket. Op dit moment is het inhoudelijke MIRT onderzoek voldoende uitgewerkt om een MIRT verkenning te kunnen starten. Maar zicht op 75% financiering ontbreekt. Vanwege het nationale en regionale belang zijn bovengenoemde partijen bereid om een substantiële bijdrage vanuit de regio toe te zeggen. Hiermee wordt de besluitvorming en daarmee de realisatie bespoedigd.

AMSTERDAM SCHIPHOL HOOFDDORP ALS ECONOMISCHE MOTOR VAN NEDERLAND



Goede internationale bereikbaarheid is een basisvoorwaarde voor een aantrekkelijk economisch vestigingsklimaat. Door de aanwezigheid en goede kwaliteit van Schiphol als nationale luchthaven is Nederland internationaal goed ontsloten. Maar, de Schipholtunnel heeft onvoldoende ruimte om de internationale treinen te faciliteren die vluchten op korte afstand kunnen substitueren. Om Nederland in de toekomst op een duurzame manier (inter)nationaal goed te blijven ontsluiten is het noodzakelijk dat er ruimte komt in de Schipholtunnel. De afgelopen jaren is de MRA een economische groeimotor gebleken die meedoet in de internationale top en gingen de ontwikkelingen sneller dan we hadden verwacht.

Het aandeel van de MRA in het Bruto Nationaal Product van Nederland is ruim 20%. Het aantal reizigers, banen en inwoners in de MRA is harder gegroeid dan verwacht. De groeiambities in Amsterdam zijn twintig jaar eerder en drie keer sneller dan voorzien gehaald. 32% van de nationale groei is in deze regio gerealiseerd, waarbij het zwaartepunt van deze groei in Amsterdam en Haarlemmermeer lag. De capaciteit van de weg, het spoor en het regionale vervoer is nu onvoldoende om verdere mobiliteitsgroei duurzaam op te vangen. Dat blijkt uit de toegenomen reistijd, meer storingen en de nog altijd slechte en ongezonde luchtkwaliteit. In de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam uit 2011 was een woningbouwambitie van 70.000 woningen tot 2040 geformuleerd. Om die woningen mogelijk te maken werden er ook grote investeringen in infrastructuur ingetekend. Het ging o.a. om nieuwe oeververbindingen tussen Noord en het centrum, metroverbindingen door Haven-Stad en naar Schiphol. In 2020 zijn de groeiambities van de Structuurvisie twintig jaar eerder en drie keer sneller dan voorzien gehaald. Er zijn 70.000 woningen gebouwd, 150.000

arbeidsplaatsen toegevoegd en het aantal bezoekers is verdubbeld van 11 miljoen per jaar naar 22 miljoen. Van de grote bijbehorende investeringen in infrastructuur is er geen enkele gerealiseerd. De meeste zijn nog niet eens in voorbereiding.

Het KiM constateert sinds 2010 een sterke afname van Rijksinvesteringen in vervoer en met name in openbaar vervoer. Ondertussen lopen de vervoerssystemen van de grootstedelijke regio's vast. Dit heeft ook effect op het nationale spoor. Voor langere verplaatsingen binnen de MRA, denk aan tussen de 10 en 40 kilometer, gebruikt de regio het nationale spoorwagennet en R-net bussen. Hierdoor is er minder ruimte voor intercity treinen van/naar bestemmingen buiten de Randstad. Op dit moment komt 40% van de forenzen van buiten de MRA. Dat betekent dat die 40% uit bijvoorbeeld Zwolle, Alkmaar, Den Haag en Brussel komen en niet uit Almere of Velsen. Doordat regionale reizigers over het nationale spoor reizen, is er minder ruimte voor reizigers van en naar de Randstad. Zolang het aantal banen harder groeit dan de woningen -en daarmee de inwoners in de MRA- neemt het aantal forenzen toe. Daardoor neemt de druk toe op de wegen en spoorwegen. Onze treinen en ander OV worden al voller omdat Rijk en gemeenten minder mensen in de auto willen hebben en meer mensen in het OV.

AMSTERDAM SCHIPHOL HOOFDDORP ALS ECONOMISCHE MOTOR VAN NEDERLAND



Voordelen voor (inter) nationale bereikbaarheid per spoor

De capaciteitsknelpunten rondom Schiphol zijn hardnekkig. Dat is een landelijk probleem omdat dit station een belangrijke verdeelfunctie heeft voor het nationale treinverkeer. Door het doortrekken van de Noord/Zuidlijn kan de Airport Sprinter die vanaf 2023 acht maal per uur gaat rijden tussen de stations Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Centraal worden vervangen door (inter)nationale treinen. ProRail en NS bekijken hoe de vrijgekomen capaciteit in te zetten om Nederland beter te verbinden. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de Ringlijn heeft grote voordelen, bijvoorbeeld:

- » Meer en/of snellere treinen op de routes Schiphol – Utrecht – Arnhem en Schiphol – Utrecht – Den Bosch – Eindhoven – Limburg;
- » Meer en snellere treinen tussen Schiphol, Leiden en Den Haag;
- » Een nieuwe Intercityverbinding tussen Schiphol, Zaandam en Alkmaar;
- » meer nationale en internationale treinen o.a. op de HSL tussen Amsterdam, Schiphol, Rotterdam, Breda/Antwerpen/Brussel/Londen/Parijs.

In de meeste Europese landen vinden de belangrijkste economische activiteiten plaats binnen één stedelijke regio. Bijvoorbeeld in Londen in het Verenigd Koninkrijk en in Parijs in Frankrijk. Maar in Nederland zijn deze activiteiten verspreid over meerdere stedelijke regio's: Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Den Haag en Eindhoven. Samen vormen deze steden het economisch kerngebied van Nederland. Om te zorgen dat Nederland zijn positie in de top 5 van de wereldeconomie behoudt hebben Rijk en regionale partners in 2017 een Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie (REOS) opgesteld. Het doel van deze strategie is het versterken van de ontwikkeling van de belangrijkste eco-

nomische regio's van Nederland. Zij willen de verbindingen tussen de economische toplocaties in deze regio's verder versterken. Bijvoorbeeld door sneller internet aan te leggen, meer woningen te bouwen en economische activiteiten duurzamer te maken. Door het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de Ringlijn ontstaat er meer ruimte op het spoor om dit economische kerngebied beter te verbinden.

AMSTERDAM SCHIPHOL HOOFDDORP ALS ECONOMISCHE MOTOR VAN NEDERLAND



Mogelijk maken van gebiedsontwikkeling en woningbouw

Investerings in bereikbaarheid zijn noodzakelijk om gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken. Grote gebiedsontwikkelingen in een stedelijke omgeving moeten ontsloten worden met hoogwaardig en hoogfrequent openbaar vervoer. Door de Noord/Zuidlijn door te trekken naar Hoofddorp en de Ringlijn te sluiten kunnen 92.400 nieuwe woningen, dat is 37% van de benodigde woningproductie in de MRA, direct worden ontsloten. Dit is nog exclusief Amsterdam Zuidoost en Zaanstad, die ook beter worden ontsloten omdat er meer metro's en treinen heen kunnen gaan rijden. De toevoeging van kantoorruimte en woningen in een stedelijke omgeving verhoogt de agglomeratiekracht van Nederland, wat bijdraagt aan de versterking van de economische structuur en het vestigingsklimaat. De investeringen in het metropakket maken de volgende gebiedsontwikkeling mogelijk in Amsterdam en Haarlemmermeer:

- » Haven-Stad is de grootste nieuwe gebiedsontwikkeling in Amsterdam met in totaal ca. 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen. Dat is een nieuwe stadswijk ter grootte van de stad Leiden. De omgevingen van de stations Sloterdijk en Hemknoop (nieuw metrostation) groeien in deze plannen uit tot nieuwe hoogstedelijke woon-werk gebieden waarbij de aanwezige voorzieningen een regionaal bereik hebben;
- » Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp is belangrijk is voor de (start) bouw van minimaal 10.000 woningen in de directe invloedssfeer van station Hoofddorp en daarnaast cruciaal voor diverse grootschalige woningbouwprojecten in de Haarlemmermeer. In Hoofddorp en Schiphol kunnen 43.700 arbeidsplaatsen extra worden gerealiseerd;
- » De Zuidas kan verder uitgroeien tot een internationaal toonaangevend zakencentrum, inclusief het internationale treinstation van Nederland. Bovendien worden er de komende jaren 6.700 woningen gebouwd. Hiervoor is het noodzakelijk dat het project Zuidasdok uitgevoerd wordt conform de verkenning van minister van Staat Sybilla Dekker;
- » Amsterdam Zuidoost, waar de komende jaren 15.000 woningen worden gebouwd, wordt frequenter ontsloten door de gesloten Ringlijn. Dat kan omdat het capaciteitsprobleem op Amsterdam Centraal opgelost wordt als de Ringlijn wordt gesloten;
- » Het Schinkelkwartier, waar circa 11.500 woningen en 45.000 arbeidsplaatsen komen, krijgt met de metrolijn een directe aansluiting op het regionale netwerk waardoor er draagvlak ontstaat voor meer hoogwaardig kantoorprogramma.

INZET EN BETROKKENHEID VAN DE PARTIJEN



Gedegen doch vlotte besluitvorming over een investering in dit metropakket is voor de bestuurders van de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de Vervoerregio, de provincie Noord-Holland, Schiphol, KLM, NS en ProRail van dusdanig groot belang dat zij indachtig hun belang en/of beoogde toekomstige rol er actief voor inzetten naar hun eigen achterbannen én richting de besluitvormers in Den Haag. Deze inzet toont zich bij de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de Vervoerregio, de provincie Noord-Holland, NS en Schiphol ook in beginsel de bereidheid om een financiële bijdrage aan de aanlegkosten toe te zeggen. De totale aanlegkosten liggen tussen de €4 en 5 miljard, afhankelijk van het inprijzen van risico's en BTW. Om te kunnen starten met een MIRT verkenning is voor het BO MIRT op 25 oktober 75% zicht op financiering nodig. In een eerdere fase hebben de bestuurders van bovengenoemde partijen onderzocht op welke manier zij 50% van de aanlegkosten konden bijdragen. Een dergelijke bereidheid op voorhand van een coalitie van publieke en private partijen is niet eerder vertoond in Nederland en onderstreept het belang dat deze partijen hechten aan de realisatie van dit metropakket.

Nu het MIRT ZWASH 4 onderzoek is afgerond vragen bovengenoemde partijen om een snelle start van een MIRT verkenning. In deze verkenningsfase start de participatie en worden de verschillende modaliteiten en tracé's nog eens naast elkaar gelegd en vindt verdere onderbouwing plaats. Daardoor weten we dat de geraamde kosten voor de aanleg nog niet definitief vast staan en dat veranderingen en nieuwe inzichten onvermijdelijk zijn. De bedragen die genoemd worden als mogelijke bijdrage kennen daardoor allen hun eigen voorbehouden en voorwaarden. Ook zijn de onderzoeken nog niet aan raden, staten en andere besluitvormende organen voorgelegd. Daarmee zijn alle toezeggingen in dit rapport, onder voorbehoud van instemming van de democratische organen en de Raden van Commissarissen en/of Raden van Bestuur. Desondanks zijn de colleges en Raden van Bestuur van deze partijen bereid om hun nek uit te steken en is er beginselbereidheid voor een financiële bijdrage.

FINANCIËLE BIJDRAGEN PER PARTIJ



Gezien het belang van een goede OV bereikbaarheid in de MRA voor het verdienvermogen van Nederland zijn de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en de Provincie Noord-Holland samen met NS en Schiphol bereid een substantiële bijdrage te leveren om de Noord/Zuidlijn door te trekken naar Hoofddorp en de Ringlijn te sluiten. Als bron voor deze bijdrage onderscheiden zich twee hoofdbrokken: meeropbrengsten uit grond die veroorzaakt worden door de verbeterde bereikbaarheid en bijdragen uit de algemene middelen en exploitatieopbrengsten.

ALGEMENE MIDDELEN EN EXPLOITATIEOPBRENGSTEN

Vervoerregio Amsterdam

Het onderliggende openbaar vervoernetwerk is zwaar belast; de afgelopen jaren was de groei op veel tram- en buslijnen in de regio nauwelijks bij te benen. Door de realisatie van het metropakket ontstaat er een schaa sprong in het OV-systeem van de regio Amsterdam. De Vervoerregio verwacht naast een verbeterde regionale bereikbaarheid een positief exploitatieresultaat voor de combinatie van de Noord/Zuidlijn en de Ringlijn, wat een bijdrage uit het investeringskader van de Vervoerregio rechtvaardigt. Daarom is de Vervoerregio Amsterdam bereid om de in de MIRT systematiek maximale bijdrage toe te zeggen van €225 miljoen, met daarbovenop een bedrag van €300 miljoen voor de aanschaf van het benodigde metromaterieel. Met deze toezegging onderstreept de Vervoerregio haar het lange termijn commitment aan de metrolijnen.

Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam wordt door de investering in deze metrolijnen in staat gesteld om twee grote stadswijken te ontwikkelen, waarmee zij de groei van nieuwe banen en

inwoners kan faciliteren. Daarbij wordt de hele stad beter bereikbaar per openbaar vervoer, wat een randvoorwaarde is voor de uitvoering van de Agenda Autoluw. De uitvoering van die agenda draagt bij aan meer leefruimte op straat. Schone(re) lucht en meer ruimte voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer in de stad. Vanuit deze waarde voor de stad is Amsterdam bereid om een bedrag van €300 miljoen toe te zeggen.

NS en Schiphol

NS Stations en Schiphol staan beiden open voor de mogelijkheid om stations te exploiteren, NS Stations heeft aangegeven onder voorwaarden risicodragend €60 miljoen te willen investeren in de stations Schiphol en station Hoofddorp. Op een soortgelijke manier als dat de NS in station Zuid investeert. Nog nader uit te zoeken in de verkenningsfase is of in de raming van de aanlegkosten deze kosten voor stations ook voldoende zijn meegenomen.

NS Stations en Schiphol staan beiden open voor de mogelijkheid om stations te exploiteren. De gemeente Haarlemmermeer en de NS zien beide een mogelijkheid voor een moderne mobiliteitshub of P+R langs de A4 als eindstation van de Noord/Zuidlijn. Reizigers worden met (op termijn zelfrijdende) (deel)auto's of busjes richting metro gebracht. NS Stations zou ook hier bereid zijn om mee te doen in de investering. Door het gebruik van een mobility hub langs de A4 neemt de druk op de A4 en parkeren in het (centrum) van Amsterdam af. De inschatting van de Gemeente Haarlemmermeer is dat dit geen positief exploitatiesaldo oplevert en opbrengsten daardoor niet kunnen worden aangewend voor de aanlegkosten. Maar als de hub ook voor Schiphol-parkeren wordt ingezet, ziet de gemeente wel mogelijkheden om het exploitatiesaldo positief te maken. Dit werken de samenwerkende partijen nader uit.



De bijdragen uit de bovengenoemde bronnen tellen op tot een bedrag van €1 miljard. Er wordt doorgewerkt aan manieren om deze bijdrage nog te verhogen. Hiermee neemt de regio samen met nationale partijen NS en Schiphol de verantwoordelijkheid om substantieel bij te dragen aan een duurzame oplossing voor de toekomstbestendige bereikbaarheid van het mobiliteitssysteem Amsterdam-Schiphol en Hoofddorp.

GRONDOPBRENGSTEN

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 gezamenlijke ontwikkelmaatschappij Schiphol Development Corporation (SADC) en meeropbrengsten in Amsterdam, Haarlemmermeer en op Schiphol. De nieuwbouwgronden in de gebieden waar de metro's aangelegd worden stijgen in waarde. Deze waardeverhoging wordt enerzijds veroorzaakt doordat de metro het mogelijk maakt om meer én hoogwaardiger nieuwbouwprogramma te ontwikkelen. Daarnaast zorgt de komst van een metro voor een prijsstijging waardoor dezelfde meter nieuwbouw meer oplevert voor de grondeigenaar. De samenwerkende partijen verwachten gezamenlijk €140 miljoen aan additionele grondopbrengsten door aanleg van de metro te kunnen realiseren. In de verkenningfase kan onderzocht worden of dit bedrag verhoogd kan worden.

Schiphol Development Corporation (SADC)

Schiphol, Noord-Holland, Amsterdam en Haarlemmermeer zijn alle vier voor 25% aandeelhouder van SADC. SADC ontwikkelt een samenhangend portfolio van hoogwaardige, bereikbare, (inter)nationaal concurrerende werkmilieus in de Amsterdam Airport Regio. De additionele grondopbrengsten van deze

organisatie die veroorzaakt worden door stijging van de grondwaarde door het doortrekken van de Noord/Zuidlijn kunnen toegewend worden aan de aanleg van de metrolijnen.

Gemeente Haarlemmermeer

De Haarlemmermeerse bijdrage bestaat uit de meeropbrengsten uit gebiedsontwikkeling in Hoofddorp. Door de komst van de metro stijgt grond in waarde, omdat de bereikbaarheid van woon- en werklocaties verbetert. Ook biedt de betere bereikbaarheid een kans om de programmering van werklocaties aan te passen rondom de metrostations. Zo zouden meer werklocaties met een groter aantal werknemers zich nabij de stations kunnen vestigen. Gebieden die kunnen gaan transformeren als gevolg van de komst van de metro zijn onder andere het huidige bedrijventerrein Graan voor Visch Zuid en het gebied tussen station Hoofddorp en Hydepark, Van Heuven Goedhartlaan-gebied. Bij deze gebiedsontwikkelingen is de meeropbrengst echter nihil door de hoge kosten die gemaakt moeten worden voor de transformatie. De gebiedsontwikkelingen die wel een meeropbrengst genereren door de komst van de Noord/Zuidlijn ten opzichte van de huidige programmering betreffen Lincolnpark, President 1.2/2.0 en Schiphol Trade Park. Uitgangspunt is dat deze gebieden een verbinding krijgen met het beoogde metrostation ten zuiden van Hoofddorp. De gemeente Haarlemmermeer ziet dat de komst van de metro leidt tot een verandering en toevoeging van programma rondom de station(s). Deze toevoeging is voor een groot gedeelte een verschuiving van programma (voornamelijk kantorenprogramma) wat van andere ontwikkelgebieden rondom Hoofddorp komt, verder weg van de metrostations. Dit is in lijn met de regionale afspraken in het kader van Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) waarin afspraken zijn gemaakt over de omvang en het type te realiseren programma in de ontwikkelgebieden in Haarlemmermeer.

FINANCIËLE BIJDRAGEN PER PARTIJ



Daarom is de meerwaarde niet volledig toe te rekenen aan de komst van de metro omdat dit ten koste gaat van de ontwikkelpotentie van andere gebiedsontwikkelingen.

Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam heeft twee gebieden die beter ontsloten worden door de doortrekking van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de Ringlijn. Schinkelkwartier aan de zuidwestkant van de stad en Haven-Stad aan de westkant van de stad, rondom Sloterdijk en de Haven.

Amsterdam is bezig met het uitwerken van de plannen voor **Schinkelkwartier**. Het doel is om dit geïsoleerde werkgebied te vernieuwen naar een levendige en goed bereikbare stadswijk. Een plek met een stedelijk en groen karakter. Het wordt een divers, duurzaam en innovatief woon- en werkgebied. Er is ruimte voor 11.500 woningen, 1.025.000 m² kantoor- en bedrijfsruimte en 350.000 m² maatschappelijke en commerciële voorzieningen, zoals scholen, sportfaciliteiten, winkels en horeca. Schinkelkwartier kan daarmee in de toekomst ruimte bieden aan 23.000 inwoners en 45.000 arbeidsplaatsen. Een ontwikkeling die in omvang te vergelijken is met andere grote Amsterdamse projecten, zoals IJburg en Zuidas. Belangrijk in het plan is het behouden en toevoegen van groen en fijne verblijfsplekken. Ook komen er nieuwe verbindingen voor de fiets en het openbaar vervoer om de wijk te verbinden met de rest van de stad en Schiphol. De metro-ontsluiting maakt het niet mogelijk om verder te verdichten in dit gebied. Dat heeft met beperkingen in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) te maken. Door de investeringen in het metronetwerk van Amsterdam wordt de grondexploitatie van het project wel positiever. Dit komt door hogere prijzen per vierkante meter, die voornamelijk worden gerealiseerd in het kantoorprogramma.

In **Haven-Stad** is ruimte om een nieuw stedelijk woon en werkgebied te realiseren tot 70.000 woningen en tot 58.000 arbeidsplaatsen. Haven-Stad bestaat uit 12 deelgebieden die onderling verschillen van identiteit. In het ene gebied voeren op dit moment water en havenactiviteiten de boventoon, in het andere gebied het groen, de hoogstedelijkheid of de industrie. De transformatie van de verschillende deelgebieden vindt gefaseerd plaats waarbij wordt getracht het bestaande karakter deels te behouden. De transformatie van de deelgebieden Sloterdijk I en Sloterdijk Centrum is al begonnen. Omdat de grondexploitatie van Haven-Stad negatief is kan de gemeente Amsterdam hieruit niet bijdragen aan het metropakket. Een gesloten Ringlijn geeft Haven-Stad een hoogwaardigere, directe en robuuste verbinding met andere belangrijke woon-werkgebieden in de stad. Deze verbinding zorgt daarnaast voor een OV schaa sprong in de rest van de stad, omdat de metro op de Oostlijn (waar deze verbinding op aansluit) een hogere frequentie kan krijgen. Deze frequentie wordt nu beperkt doordat op Amsterdam-Centraal in de huidige situatie sprake is van een kopstation.

Schiphol

De additionele grondopbrengsten voor Schiphol veroorzaakt door stijging van de grondwaarde door het doortrekken van de Noord/Zuidlijn kunnen toegewend worden aan de aanleg van de metrolijnen.

AANBEVELINGEN



De Noord/Zuidlijn heeft geleid tot 10 lessen die wij in bij het opstellen van deze aanbevelingen te harte hebben genomen. Mede op basis van de lessen van de Noord/Zuidlijn deze 7 aanbevelingen voor deze regionale vervolgstap, met positieve effecten die doorwerken in heel Nederland.

- 1.** Bouw door op het onderlinge vertrouwen dat de afgelopen periode is gegroeid;
- 2.** De kracht van deze regionale bereidheid tot samenwerking in beleidsmatig en financieel commitment is hét ticket naar succes;
- 3.** Respecteer elkaars positie en belang, zoek van daaruit steeds de oplossing;
- 4.** Denk voor de uitvoeringsfase na over een slagvaardige uitvoerings- c.q. projectorganisatie;
- 5.** Behandel het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de Ringlijn als één project, maak afspraken over de risicoverdeling;
- 6.** Zorg dat voor en tijdens de MIRT verkenning de stakeholders, inclusief raden en staten goed betrokken worden. Verhoog het anticiperend vermogen;
- 7.** Maak aan de voorkant procesafspraken over de manier om met tegenvallers en veranderingen om te gaan. De uitvoering van dit project zal minimaal tien jaar duren. In die periode zullen zich obstakels aandienen die gezamenlijk overwonnen kunnen worden.

BIJLAGEN



Financiële overzichtstabel

In de onderstaande tabel een overzicht van de toegezegde bedragen door de samenwerkende partijen.

Partij	bedrag
Amsterdam	€ 300
Vervoerregio Amsterdam	€ 525
NS	€ 60
Bijdragen uit grond	€ 140
totaal	€ 1.025



Lijst met gesprekspartners

Bestuurlijk

Gemeente Amsterdam	Sharon Dijksma en Victor Everhardt
Vervoerregio Amsterdam	Sharon Dijksma en Marja Ruigrok
Gemeente Haarlemmermeer	Marja Ruigrok
Schiphol	Dick Benschop
KLM	Pieter Elbers
NS	Marjan Rintel
Provincie Noord-Holland	Arthur van Dijk, Jeroen Olthof en Ilse Zaal

Ambtelijk

Gemeente Amsterdam	Henk Jagersma en Hoite Detmar
Vervoerregio Amsterdam	Thea de Vries, Alex Colthoff en Peter de Winter
Gemeente Haarlemmermeer	Michiel Ruis en Hilke de Vries
Schiphol	Richard Emmerink
KLM	Pieter Cornelisse en Olivier Oudegeest
NS	Jeroen Fukken en Wietske Berenschot
Provincie Noord-Holland	Herman Schartman en Wim Brussaard



Foto: D. Uiterwaal