

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 XIX

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Nationaal Groeifonds (XIX) voor het jaar 2022

Nr. 8

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT EN VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 december 2021

Op 9 april dit jaar zijn door dit Kabinet voor drie infrastructuurprojecten reserveringen gedaan uit het Nationaal Groeifonds (NGF) (Kamerstuk 35 570 XIX, nr. 28). Het gaat hierbij om de Schaalsprong Metropolaan OV en Verstedelijking in de Zuidelijke Randstad, het doortrekken van de Noord/Zuidlijn van Amsterdam Zuid naar Schiphol en Hoofddorp en het innovatieprogramma Digitale infrastructuur voor toekomstbestendige mobiliteit Brainport. Deze voorstellen zijn ingediend om bij te dragen aan een solide basis voor verdere economische groei, brede welvaart en het verdienvermogen van Nederland. Daarnaast kan met deze voorstellen een vervolgstap worden gezet om Nederland beter en duurzaam bereikbaar te maken en een grote bijdrage te leveren aan de verstedelijkingsopgave. Voor de voorstellen waarvoor reserveringen zijn getroffen heeft de commissie gevraagd deze nader uit te werken met daarin een kleinere scope dan de voorstellen die initieel waren ingediend. Deze voorstellen moeten onder andere een positief bbp-effect en MKBA-saldo hebben. Daarnaast is verzocht te voorzien in een sluitend voorstel voor financiële dekking van de 50% cofinanciering.

Met deze brief bieden wij uw Kamer de onderzoeksrapportages aan, zoals die aan de adviescommissie voor het NGF worden aangeboden¹. Hierbij merken we op dat deze brief een stap betreft in het door het demissionair kabinet voorziene proces, met de huidige geldende afspraken en deadlines van het NGF. Over eventuele veranderingen in het proces door het op 15 december jl. gepresenteerde coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) zal uw Kamer in 2022 worden geïnformeerd.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Om te beginnen hebben we grote waardering voor het werk dat de adviescommissie in korte tijd heeft verzet. We zien in de forse reserveringen voor infrastructuur die de commissie in de eerste ronde heeft gedaan de onderkenning en erkenning van het belang van infrastructuur voor de Nederlandse economie.

In de afgelopen maanden is samen met de betrokken regio's hard gewerkt aan deze nieuwe voorstellen. In de voorstellen voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de aanpak rond de zogenoemde Oude lijn en het samenloopdeel in de Zuidelijke Randstad is sprake van een positief bbp-effect en in het WLO Hoog-scenario een positief MKBA-saldo. De voorstellen passen binnen de scope van het fonds waarin gevraagd wordt om innovatieve voorstellen die een impuls kunnen geven aan vernieuwende, schonere, goedkopere en gezondere vormen van mobiliteit.

Het derde voorstel betreft een innovatieprogramma van de Brainport regio voor de ontwikkeling van een toekomstig «green & smart» mobiliteitssysteem: de noodzakelijke standaarden en structuren ten behoeve van een nationale digitale infrastructuur voor toekomstbestendige mobiliteit. Dit is in de afgelopen periode door een breed consortium van private en (semi)publieke partijen uitgewerkt. Dit voorstel sluit aan bij het voornemen van het NGF om de digitale toekomst en concurrentiekracht van Nederland verder vorm te geven. Hiermee kan een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de positie van Nederland in Cooperative, Connected and Automated Mobility. Omdat het een innovatieprogramma betreft is bij dit voorstel op basis van de theory of change een analyse gemaakt van de impact op de Nederlandse economie. Met het R&D-programma werkt het consortium de reservering uit die het NGF in de eerste tranche had neergezet ten behoeve van het innovatieprogramma Brainportlijn.

Onderstaand wordt een korte samenvatting gegeven van de verschillende voorstellen.

Zuidelijke Randstad

Het voorstel «Schaalsprong Metropolitain OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad» vergroot de bijdrage van de Zuidelijke Randstad aan het nationaal verdienvermogen. Dit doet het door bereikbaarheid en samenhang van economische toplocaties en kenniscentra van (inter)nationaal belang te verbeteren. Daarnaast verbindt het werk en arbeidspotentieel beter met elkaar.

In de Zuidelijke Randstad schiet de capaciteit van het bestaande vervoersysteem tekort. De onderzoeken laten zien dat zonder maatregelen files op autowegen en knelpunten in het OV toenemen. Hierdoor dreigt stagnatie van (binnen)stedelijke ontwikkeling (170.000 woningen en 70.000 arbeidsplaatsen tot 2040) en stopt de transitie naar duurzame mobiliteit. Economisch groeipotentieel blijft onderbenut doordat bereikbaarheid van economische toplocaties onder druk staat en agglomeratiekansen uitblijven.

Het voorstel zet in op investeringen die bestaande OV-infrastructuur beter benutten in samenhang met stedelijke ontwikkeling. Spoorverdubbeling van de Oude Lijn tussen Delft en Schiedam maakt meer treinen, nieuwe stations en verbetering van bestaande stations mogelijk (Leiden Centraal, Laan van Nieuw Oost-Indië, Schiedam Centrum en Dordrecht). Daarnaast worden investeringen voorgesteld in de regionale OV-as, zoals frequentie-

verhoging op RandstadRail en metro tussen Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer en de realisatie van Bus Rapid Transit (BRT-systeem) Leiden-Zoetermeer. De onderzoeken laten zien dat hierdoor snelheid, betrouwbaarheid, toegankelijkheid en kwaliteit van OV-verplaatsingen verbeteren. In het geval dat de commissie besluit tot toekenning van deze investeringen kan een vlieg wiel op gang komen dat op korte termijn leidt tot meer investeringen. Zo zullen decentrale overheden en marktpartijen investeren in duurzame campus- en gebiedsontwikkeling, binnenstedelijke mobiliteitstransitie en fietsinfrastructuur. De MKBA laat zien dat het voorstel een positief effect heeft op het bruto binnenlands product en in het WLO Hoog-scenario een positief MKBA-saldo.

Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is een sterke economische motor van Nederland. Met de luchthaven Schiphol, het financiële hart op de Zuidas, goed ontwikkelde kennis- en innovatie-economie en een sterke digitale infrastructuur heeft de regio een grote aantrekkingskracht op nieuwe inwoners, (internationale) bedrijven kennisinstellingen. Dit heeft niet alleen een positief effect op de regionale maar ook op de nationale economie. Investerings in openbaar vervoer zijn essentieel om op een duurzame wijze blijvende groei te faciliteren en daarbij ruimte te bieden aan nieuwe bedrijven, woningen en arbeidsplaatsen.

Uit de onderzoeken blijkt dat het bereikbaarheidsnetwerk in de MRA tegen de grenzen aan loopt en dat het op stations zo druk wordt dat het onveilig kan zijn. Keuzes op het spoor netwerk rondom Amsterdam hebben een internationaal en nationaal effect. Door capaciteit toe te voegen op plekken waar het wringt, kan het hele vervoersysteem weer meegroeien. Uit het onderzoek blijkt dat door het scheiden van lokale en nationale verkeersstromen tussen Schiphol en Amsterdam ruimte ontstaat voor groei op de drukste en belangrijkste treinverbindingen in Nederland en naar het buitenland. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de ruimte op het spoor voor zes extra treinen per uur per richting naar Utrecht en verder naar Zuid-Nederland en twee extra (inter)nationale hogesnelheidstreinen per uur naar België en verder. Bovendien is de Noord/Zuidlijn nodig om een aantal andere spooruitbreidingen in Nederland mogelijk te maken, zoals ook is gebleken uit de Ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV.²

Uit de studies komt naar voren dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn in combinatie met grootschalige binnenstedelijke gebiedsontwikkeling op de Zuidas, het Schinkelkwartier en de stationsomgeving van Hoofddorp, een duurzame, maatschappelijk renderende en toekomstvaste ontwikkelrichting is voor mobiliteit én tevens kansen biedt voor nieuwe economische en ruimtelijke ontwikkelingen waarin alle groepen meedoen. Uit de MKBA komt naar voren dat het voorstel in het WLO Hoog-scenario een positief MKBA-saldo heeft. Het voorstel heeft daarnaast een positief effect op het bruto binnenlands product.

Digitale infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit Brainport

Het «green en smart» innovatieproject ontwikkeld door Brainport Development en diens partners (o.m. TNO, TU Eindhoven en marktpartijen uit de automotive sector, en de Ministeries van IenW en EZK) richt zich op de ontwikkeling van een systeemarchitectuur en kerntechnologieën die de basis kunnen vormen voor de realisatie van een Nationale Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit: de implementatie van een schaalbaar *Cooperative, Connected en Automated Mobili-*

² Kamerstuk 23 645, nr. 746.

teitssysteem (CCAM) en een betrouwbare en veilige energievoorziening daaromheen.

Dit voorstel biedt kansen voor de mobiliteit van de toekomst en sluit goed aan op de beleidsprioriteiten van het Ministerie van IenW op gebieden van smart mobility, het Toekomstbeeld OV, het Toekomstperspectief Automobilititeit en de Deel-KIA Toekomstbestendige Mobiliteit. Juist voor de complexe verkeerssituaties die Nederland en andere (Europese) stedelijke gebieden kennen is CCAM belangrijk voor de verdere ontwikkeling van een green & smart mobiliteitssysteem.

Onderscheidend in het project is de integraliteit van het systeem dat de interactie tussen voertuig-omgeving-mens-en verkeersmanagement bedient. Bij de leidende partijen in de automotive sector gaat de grootste aandacht alleen naar het voertuig uit – niet naar het voertuig in diens (stedelijke) omgeving. Een dergelijk integraal systeem komt niet zelfstandig tot stand in de markt, bijvoorbeeld omdat de baten van het systeem niet altijd vallen bij de partij die moet investeren; en ook omdat bij integraliteit de complexiteit van de scope zeer toeneemt, en te groot is voor commerciële actoren. Het project biedt Nederland de mogelijkheid om invloed uit te oefenen op toekomstige standaarden voor smart vervoer, zoals autonome voertuigen. CCAM kan bijdragen aan het veiliger en efficiënter afwikkelen van vervoer. Hierdoor kan meer lucht komen voor stedelijke bereikbaarheids- en inrichtingsvraagstukken. Ook maakt het een veilige en verbeterde aansturing van de energie-infrastructuur mogelijk en draagt het hiermee bij aan het balanceren van de toekomstige vraag en aanbod van energie.

Cofinancieringsvereisten

Naast de inhoudelijk eisen die door de adviescommissie gesteld zijn, heeft de adviescommissie ook gevraagd om een sluitend financieel voorstel te presenteren voor de drie voorstellen. Bij elk van de voorstellen gaat het daarbij om minimaal een even grote bijdrage als de middelen die het Nationaal Groeifonds heeft gereserveerd. Bij het Innovatieprogramma Digitale infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit is dit gelukt. Gezien de omvang van de benodigde middelen en gezien de uitputting van het Mobiliteitsfonds³ is het niet mogelijk om een bijdrage te doen vanuit het Rijk. Deze middelen zijn bovendien primair noodzakelijk om het reguliere mobiliteitsbeleid te bekostigen. Vanuit zowel de Zuidelijke Randstad als vanuit de Metropoolregio Amsterdam is een concreet bod gedaan voor een significante financiële bijdrage aan deze projecten. Hierbij tonen de beide regio's dat zij zeer gecommitteerd zijn aan de projecten. Wij moeten echter constateren dat de bijdragen van het Rijk en de regio's vooralsnog onvoldoende zijn te om een financieel sluitend voorstel te presenteren. Het komen tot een financieel sluitend voorstel voor de beide voorstellen is daarmee aan een nieuw kabinet. Deze constatering staat inhoudelijke indiening van de voorstellen nu niet in de weg.

Tot slot

De projecten zullen nu beoordeeld worden door de adviescommissie Nationaal Groeifonds. Ondertussen wordt in de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's het werk doorgezet om snel tot resultaten te komen op de voorstellen voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de aanpak rond de zogenoemde Oude lijn en het samenloopdeel in de

³ Zoals toegelicht in de Kamerbrief Instandhouding Rijksinfrastructuur: Kamerstuk 35 570 A, nr. 61.

Zuidelijke Randstad en het consortium van partijen in de Brainport regio. De scope van alle drie de voorstellen is uiteindelijk significant kleiner dan in de eerste ronde ingediend bij het Nationaal Groeifonds. Over de mobiliteitsopgaven in de regio blijven de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in gesprek met de verschillende regio's.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Visser

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
K.H. Ollongren

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg