

**Onderwerp**

Statenmededeling aanmelding 2e tranche Nationaal Groeifonds

Kern mededeling:

Het bestuurlijk overleg Platform Mobiliteit van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) heeft op 31 mei jl. twee infrastructuurprojecten aangemeld voor de tweede tranche van het Nationaal Groeifonds; de IJmeerverbinding en de Ringlijn Amsterdam. Daarnaast hebben de samenwerkingspartners van MIRT-verkenning derde perron Amsterdam Zuid de internationale spoorterminal van het project MIRT 'Verkenning derde perron station Zuid' aangemeld en heeft private partij Transdev Nederland een ZE-BRT (Bus Rapid Transit)-systeem als propositie aangemeld.

Mededeling:

In de eerste tranche van het Nationaal Groeifonds heeft de groeifondscommissie onder voorwaarden €1,5 miljard toegekend voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn van Amsterdam-Zuid via Schiphol naar Hoofddorp. De Metropoolregio Amsterdam is zeer verheugd over deze toekenning. Dit biedt de mogelijkheid om 35.000 huizen te kunnen bouwen in de Haarlemmermeer, onder meer rondom station Hoofddorp en kunnen hiermee 50.000 banen in Haarlemmermeer en de omgeving van Schiphol worden gecreëerd. Bovendien wordt er zo ruimte gecreëerd voor de verdere groei van treinverkeer op het (inter)nationale openbaar vervoernetwerk. Deze ruimte biedt kansen voor economische groei en voor duurzamere vormen van reizen in heel Nederland en Europa.

Samen met het Rijk worden in de MRA tot 2040 250.000 woningen gebouwd volgens een polycentrisch verstedelijkingsmodel. Om deze schaa sprong te maken zijn naast het derde perron met een internationale spoorterminal op station Amsterdam Zuid, de doortrekking Noord/Zuidlijn naar Schiphol-Hoofddorp, het sluiten van de Ringlijn en de IJmeerverbinding nodig.

De huidige criteria waar het Nationaal Groeifonds mee werkt zijn minder geschikt voor het sluiten van de Ringlijn en de IJmeerverbinding. De beoordeling van het CPB en de adviezen van de commissie voor het Nationaal Groeifonds zijn om de baten van woningbouw niet te vermengen met de baten van nieuwe infrastructuur (vooral reistijdwinsten). De MRA vindt dat de urgente behoefte aan nieuwe woningen een indiening voor de Ringlijn en de IJmeerverbinding toch rechtvaardigt en gaan graag het gesprek aan met het Kabinet en de commissie voor het Nationaal Groeifonds.

Door het aanmelden van deze voorstellen voor de tweede tranche van het nationale groeifonds laten de MRA het Rijk weten dat zij bereid is om aandeel te leveren in het (versneld) bouwen van woningen en het realiseren van meer arbeidsplaatsen en economische groei en onderstrepen we het nationaal belang van investeren in het railnet van de MRA. De regio heeft de financiële middelen niet om dat zelf te bekostigen uit reguliere middelen. Hierover wil de MRA graag met de commissie voor het Nationale Groeifonds en het nieuwe Kabinet in gesprek.

De komende maanden wordt hard gewerkt aan de voorstellen en worden afspraken gemaakt met het Rijk over de indiening. Hoewel er gewerkt wordt aan een aanpassing schrijven de huidige regels voor dat het Rijk de voorstellen aanvraagt. In het najaar informeren wij u of de voorstellen tot een definitieve aanvraag voor de 2e tranche van het Nationaal Groeifonds hebben geleid.

Registratienummer

2808454

Datum

16 juni 2021

Afdeling/Bureau

SENB

Openbaarheid

Openbaar

Portefeuillehouder

Reus, J. de

**Ter kennisname aan PS en
burgerleden**



Bijlagen

Aanvraag met toelichtende bijlagen per project.

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
Brief Raden en Staten aanvraag 2 ^e tranche Nationaal Groeifonds	2808403	Ja
Bijlage 1 IJmeerverbinding	2808396	Ja
Bijlage 2 Sluiten ringlijn Amsterdam	2808398	Ja
Bijlage 3 Internationale spoorterminal Amsterdam Zuid	2808400	Ja
Bijlage 4 Bus Rapid Transit Amsterdamse regio	2808402	Ja

Ter inzage in de leeskamer

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
		Tot 16-06-2021

Retouradres: Strawinskylaan 1779, 1077 XX Amsterdam

Datum 11 juni 2021

Kenmerk

Behandeld door

[Redacted]

Onderwerp Aanmelding infrastructurele projecten voor tweede tranche Nationaal Groeifonds

Geachte raden en staten van de betrokken projectpartners van ZWASH en ABA in de Metropoolregio Amsterdam,

Uw organisatie neemt deel in de Rijk – regioprojecten ZWASH (Zuid West Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer) en/of ABA (Amsterdam Bay Area). In dat kader informeren wij u dat het bestuurlijk overleg Platform Mobiliteit van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 31 mei jl. twee infrastructurele projecten heeft aangemeld voor de tweede tranche van het Nationaal Groeifonds; de IJmeerverbinding en de Ringlijn. Daarnaast hebben de samenwerkingspartners van MIRT-verkenning derde perron Amsterdam Zuid de internationale spoorterminal van het project MIRT 'Verkenning derde perron station Zuid' aangemeld en heeft private partij Transdev Nederland een ZE-BRT-systeem als propositie ingediend.

In de eerste tranche van het Nationaal Groeifonds heeft de groeifondscommissie onder voorwaarden €1,5 miljard toegekend voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn van Amsterdam-Zuid via Schiphol naar Hoofddorp. Wij zijn zeer verheugd over deze toekenning. De grondige en degelijke wijze waarop de groeifondscommissie ons voorstel heeft beoordeeld en de waardevolle adviezen die zij hebben gegeven maken het mogelijk om ons ingediende plan te verbeteren. Wij zien in deze toekenning een erkenning van het belang van deze metro investering, waarmee gezorgd wordt dat Schiphol en de zuidwestkant van Amsterdam nu en in de toekomst goed bereikbaar blijven. Het gebied tussen Hoofddorp/Schiphol en Amsterdam Zuid kan worden ontwikkeld tot een hoogwaardig internationaal woon- en werkmilieu. Dit biedt de mogelijkheid om 35.000 huizen te kunnen bouwen in de Haarlemmermeer, onder meer rondom station Hoofddorp. Daarbij creëren we door het vergroten van de bereikbaarheid in dit gebied 50.000 banen in Haarlemmermeer en de omgeving van Schiphol. Bovendien wordt er zo ruimte gecreëerd voor de verdere groei van treinverkeer op het (inter)nationale netwerk. Deze ruimte biedt kansen voor economische groei en voor duurzamere vormen van reizen in heel



Nederland en Europa. Om aan de voorwaarden van het Nationaal Groeifonds te voldoen zijn wij bezig om samen met publieke en private partijen in het Rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid het huiswerk te maken.

Onze regio is de drukste van Nederland. Dit zien we terug in de drukte op de weg en het spoor, de stijging van de woningprijzen en wachttijden voor een sociale huurwoning. Samen met het Rijk bouwen we in de MRA 250.000 woningen tot 2040 volgens een polycentrisch verstedelijkingsmodel. Om de toekomstige bereikbaarheid per openbaar vervoer op peil te houden in combinatie met de verstedelijkingsopgave is een schaalsprong in ons OV systeem nodig. De MRA is het scharnierpunt op het Nederlandse spoornet: door op en rond de spoorring Amsterdam lokaal/regionaal vervoer te scheiden van nationaal/internationaal komt er ruimte voor meer en beter treinvervoer naar alle windrichtingen, zowel nationaal als internationaal. Heel Nederland heeft daarom baat bij deze schaalsprong. En zonder deze schaalsprong kunnen wij minder woningen bouwen. Om deze schaalsprong te maken zijn naast het derde perron met een internationale spoorterminal op station Amsterdam Zuid, de doortrekking Noord/Zuidlijn naar Schiphol-Hoofddorp, het sluiten van de Ringlijn en de IJmeerverbinding nodig.

De huidige criteria waar het Nationaal Groeifonds mee werkt zijn minder geschikt voor het sluiten van de Ringlijn en de IJmeerverbinding. De beoordeling van het CPB en de adviezen van de commissie voor het Nationaal Groeifonds zijn om de baten van woningbouw niet te vermengen met de baten van nieuwe infrastructuur (vooral reistijdwinsten). Wij vinden dat de urgente behoefte aan nieuwe woningen een indiening voor de Ringlijn en de IJmeerverbinding toch rechtvaardigt. Wij gaan graag het gesprek aan met het Kabinet en de commissie voor het Nationaal Groeifonds. Wij denken dat het juist nu nodig is om in de nabijheid van OV infrastructuur van de MRA te bouwen en de (groei van) automobilititeit te beperken. Bovendien maken wij ons grote zorgen over de tekorten in het Infrafonds. Door het aanmelden van deze projecten voor de tweede tranche van het groeifonds willen wij hier aandacht voor vragen.

Alleen met het totale pakket bestaande uit de doortrekking van de Noord/Zuidlijn, het sluiten van Ringlijn en de IJmeerverbinding kunnen de voordelen voor bereikbaarheid, gebiedsontwikkeling, duurzaamheid en ecologie gehaald worden. Juist samen zorgen ze voor grote voordelen, met name op het gebied van internationale, nationale en regionale bereikbaarheid, woningbouw en het verdienvermogen van Nederland. Met Haven-Stad, als onderdeel van de westflank van de agglomeratie, transformeert Amsterdam een haven- en industriegebied binnen de ring A10 tot een compleet en duurzaam stedelijk gebied met 40.000-



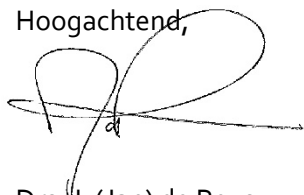


70.000 woningen en 45.000-58.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd in 12 deelgebieden. Zonder Ringlijn kunnen in Haven-Stad 32.000 minder woningen en 58.000 minder arbeidsplaatsen gerealiseerd worden. Met Amsterdam Bay Area, als onderdeel van de oostflank van de agglomeratie, realiseren Almere en Amsterdam 100.000 extra woningen en 40.000 extra banen in unieke onderscheidende woon- en werkmilieus, en versterken zij ecologie en natuur als fundament voor de verdere ontwikkeling van het IJmeer. Zonder IJmeerverbinding kunnen in Almere 45.000 minder woningen en 19.000 minder arbeidsplaatsen gerealiseerd worden. Dit betekent dat de MRA zonder Ringlijn en zonder IJmeerverbinding niet kan voldoen aan de met het Rijk gemaakte afspraken over de woningbouw. Daardoor zal de druk op onze woningmarkt blijven aanhouden. Op dit moment is juist versnelling van de woningbouw nodig. Om dat tempo te kunnen maken is het nodig dat er duidelijkheid komt over de randvoorwaardelijke infrastructuur investeringen.

Door het aanmelden van deze voorstellen voor de tweede tranche van het nationale groeifonds laten wij het Rijk weten dat wij als MRA bereid zijn om ons aandeel te leveren in het (versneld) bouwen van woningen en het realiseren van meer arbeidsplaatsen en economische groei en onderstrepen we het nationaal belang van investeren in het railnet van de MRA. De regio heeft de financiële middelen niet om dat zelf te bekostigen uit reguliere middelen. Hier willen wij graag met de commissie voor het Nationale Groeifonds en het nieuwe Kabinet over in gesprek.

De komende maanden wordt hard gewerkt aan de voorstellen en maken we afspraken met het Rijk over de indiening. Hoewel er gewerkt wordt aan een aanpassing schrijven, de huidige regels voor dat het Rijk voor ons moet indienen. In het najaar informeren wij u of de voorstellen tot een definitieve aanvraag voor de 2^e tranche van het Nationaal Groeifonds hebben geleid.

Hoogachtend,



Drs. J. (Jan) de Reus
Voorzitter BO Platform Mobiliteit MRA
Gedeputeerde Provincie Flevoland.

Bijlagen:

Ingediende voorstellen voor IJmeerlijn, Ringlijn, internationale terminal en BRT-systeem



IJmeerverbinding als onderdeel van de integrale ABA-opgave bij het Groeifonds

Samen met het rijk bouwen we in de MRA 250.000 woningen tot 2040. Dit kan niet zonder een schaa sprong in het OV. Naast de doortrekking Noord Zuidlijn naar Schiphol-Hoofddorp gaat het om het sluiten van de Ringlijn en de IJmeerverbinding. U treft hier het voorstel voor de IJmeerverbinding.

Wij realiseren ons dat de huidige criteria van het nationaal groeifonds minder geschikt zijn voor deze projecten. Momenteel vindt er een debat plaats om de criteria te veranderen. Dit is hard nodig omdat de huidige criteria het bouwen op verkeerde plekken belonen. Bovendien wordt het infrafonds te veel ingezet op het bestrijden van files. Het is juist nodig om binnen de stedelijk agglomeratie van de MRA hoogstedelijk te bouwen en de (groei van) automobilititeit te beperken. Aanpassing van deze criteria heeft een positieve invloed op de kansrijkheid van beide projecten en daarom melden we ze nu allebei aan.

De positie van de MRA staat onder druk; er is woningnood, de huidige infrastructuur zit aan de grenzen van de capaciteit en de ecologie van het IJmeer/Markermeer verslechtert zonder verder ingrijpen. Om aan deze uitdagingen tegemoet te komen, hebben het Rijk en de MRA plannen ontwikkeld voor de Amsterdam Bay Area (ABA). Een aanzienlijke versnelling van het woningbouwprogramma is nodig om het tekort aan woningen in de MRA met succes aan te pakken. Centraal staat de realisatie van 100.000 extra woningen in unieke onderscheidende woonmilieus, het versterken van de economie met 40.000 extra banen en ecologie en natuur als fundament voor de verdere ontwikkeling van ABA en om het IJmeer ecologisch verder te versterken en toekomstbestendig te maken.

De groei in aantallen arbeidsplaatsen en woningen is niet mogelijk zonder investeringen in infrastructuur. Kern van het groeiplan is daarom het doortrekken van het Amsterdamse metronetwerk naar Almere door de realisatie van de IJmeerverbinding, die de grootste ontwikkellocaties van de MRA zoals IJburg, Pampus en Almere Centrum ontsluit met hoogwaardig openbaar vervoer. De realisatie van de IJmeerverbinding lost een cruciaal knelpunt voor de gebiedsontwikkeling aan de Oostflank van Amsterdam op en is daarmee randvoorwaardelijk voor de rest van ABA. Voor de gewenste mobiliteitstransitie is het immers noodzakelijk dat duurzame vormen van vervoer beschikbaar zijn als de nieuwe bewoners hun woningen betrekken.

ABA vormt tevens een belangrijke schakel voor het verdienvermogen van de Nederlandse economie. Bouwstenen hiervoor zijn de infrastructurele investeringen in en rondom ABA, met als hoofdmoot de IJmeerverbinding, alsmede de integrale ontwikkeling van een ruimtelijk programma en verschillende investeringen in duurzaamheid, bereikbaarheid en infrastructuur en natuur, ecologie en recreatie. De bijdrage van het groeiplan voor ABA aan de nationale economie is het grootst als uitgegaan wordt van het integrale project. De MKBA van het ontwikkelperspectief kent een positief maatschappelijk saldo.



Door de investeringen in natuur, ecologie en biodiversiteit en het uitwerken hiervan naar een showcase voor duurzaamheid werkt ABA actief aan transitie naar een duurzame maatschappij. Het aanpassen van de waterhuishouding in de nieuwe gebieden biedt meekoppelkansen voor waterveiligheid en draagt bij aan de voorbereidingen op grote uitdagingen zoals klimaatverandering.

De IJmeerverbinding levert een belangrijke bijdrage aan het realiseren van duurzame bereikbaarheid van de regio en Nederland als geheel en biedt daarmee oplossingen voor belangrijke regionale en nationale bereikbaarheidsvraagstukken. Ten eerste ontlast de nieuwe verbinding de Gooilijn en het hoofdspoor tussen Lelystad en Amsterdam doordat het regionaal vervoer tussen Amsterdam en Almere grotendeels via de IJmeerverbinding wordt afgewikkeld. Dit biedt ruimte voor snellere treinen tussen de MRA en het Noorden en Oosten van Nederland, waarmee knelpunten op deze belangrijke hoofdroutes worden ontlast. Daarnaast vergroot de verbinding de robuustheid van het netwerk van de MRA en vermindert deze de kwetsbaarheid van de verbindingen tussen het oude en nieuwe land (via de Hollandse Brug). Tenslotte biedt de IJmeerlijn de bewoners van IJburg, Pampus en Almere Centrum een hoogwaardige verbinding met de economische toplocaties in de Metropoolregio, waaronder Amsterdam Centrum, de Zuidas en Schiphol.



Samen met het rijk bouwen we in de MRA 250.000 woningen tot 2040. Dit kan niet zonder een schaa sprong in het OV. Naast de doortrekking Noord Zuidlijn naar Schiphol-Hoofddorp gaat het om het sluiten van de Ringlijn en de IJmeerverbinding. U treft hier het voorstel voor de Ringlijn.

Wij realiseren ons dat de huidige criteria van het nationaal groeifonds minder geschikt zijn voor deze projecten. Momenteel vindt er een debat plaats om de criteria te veranderen. Dit is hard nodig omdat de huidige criteria het bouwen op verkeerde plekken belonen. Bovendien wordt het infrafonds te veel ingezet op het bestrijden van files. Het is juist nodig om binnen de stedelijk agglomeratie van de MRA hoogstedelijk te bouwen en de (groei van) automobiliteit te beperken. Aanpassing van deze criteria heeft een positieve invloed op de kansrijkheid van beide projecten en daarom melden we ze nu allebei aan.

De metroring, hefboom voor grootschalige innovatieve gebiedsontwikkeling

De wereld verstedelijkt en steden ontwikkelen zich tot metropolen. De Corona-crisis heeft geleerd dat ondanks alle gemakken van het tele-werken, de fysieke menselijke nabijheid onvervangbaar is. Het overgrote deel van de huidige en toekomstige bevolkingsgroei in Nederland zal dan ook neerslaan in de stedelijke en metropolitane gebieden.

De druk op de MRA als een van deze gebieden, is exceptioneel groot en leidt tot een overspannen woningmarkt, verkeerscongestie en tot risico's van segregatie, kansenongelijkheid en uitsluiting. Amsterdam werkt met haar partners in de MRA samen in het nuchtere besef dat de grote uitdagingen in de regio alleen gezamenlijk kunnen worden aangepakt. Amsterdam en de MRA willen met de (internationale) economische trekkracht van de regio bijdragen aan de duurzame brede welvaart van Nederland. Ons handelingsperspectief is, in lijn met de NOVI, de meerkernige metropool gebaseerd op verdichting rond lijnen en knooppunten van OV. De groei is een zorg, maar ook een kans. De groei leidt tot het vergroten van markten (o.a arbeid, diensten, wonen en vervoer) met tal van schaalvoordelen waaronder de snelheid van innovaties op technisch-wetenschappelijk, maar ook economisch, commercieel, sociaal en cultureel gebied. Stedelijke gebieden vormen een groot en groeiend reservoir aan werkgelegenheid, maar vooral ook van nieuwe werkgelegenheid. Daar krijgen de transitie op het gebied van vervoer, energie, klimaat en samenleving op grote schaal en in hoog tempo gestalte.



Daarom ontwikkelen MRA en Rijk een verstedelijkingsstrategie die tot 2040 zorgt voor de realisatie van 250.000 woningen in een Metropool van wereldklasse met een menselijke maat. Daarmee heeft de MRA een substantieel aandeel in de nationale opgaven op het gebied van wonen, economische herstel en vernieuwing, verduurzaming en kansengelijkheid.

Met Haven-Stad, als onderdeel van de west-flank van de agglomeratie, transformeert Amsterdam een haven- en industriegebied binnen de ring A10 tot een compleet en duurzaam stedelijk gebied met 40.000-70.000 woningen en 45.000-58.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd in 12 deelgebieden. Onderdelen van de ontwikkeling zijn reeds gestart. Het grootste deel zal na 2029 plaatsvinden. Haven-Stad is grootschalig maar ook grensverleggend op het gebied van duurzaamheid in bouwen en mobiliteit: de fietser en de voertganger staan centraal, ondersteund door een hoogwaardig en compleet OV-systeem.

Voor de eerste tranche van het fonds heeft het ministerie van IenW in samenwerking met de MRA een voorstel ingediend voor een integraal investeringspakket om een schaa sprong in het regionaal OV te realiseren: de verlengde Noord-Zuidlijn naar Schiphol-Hoofddorp en het sluiten van de Kleine Ring. Hiermee kunnen we 92.400 woningen en 136.000 arbeidsplaatsen toevoegen, waarvan 49.000 woningen en 78.000 banen direct afhankelijk zijn van de metro-voorstellen.

Het metropakket biedt een uitstekend alternatief voor het stedelijk en regionaal autoverkeer waardoor het rijkswegennet ontlast wordt. Het pakket zorgt voor afname van vervoersarmoede en daarmee voor minder sociale kansenongelijkheid. Het pakket verbindt knooppunten van bedrijvigheid, innovatie, onderwijs en onderzoek tot een hecht netwerk voor economische groei en vernieuwing en is essentieel voor het internationale vestigingsklimaat en de economische veerkracht van de regio.

De beoordelingscommissie adviseerde, voorwaardelijk, positief over de verlengde Noord-Zuidlijn, maar negatief over het sluiten van de Kleine Ring. Daarmee dreigt een groot deel van de synergievoordelen van het metropakket teniet gedaan te worden.

Onvoldoende investeringen in een OV-schaalsprong die past bij de ontwikkeling van de regionale en metropolitane gebieden, leidt tot vertraging en verzwakking van de ruimtelijke, economische en sociale vernieuwing in Nederland terugvallen, en tot groeiende spanningen in de stedelijke gebieden. Er zullen onvoldoende woningen



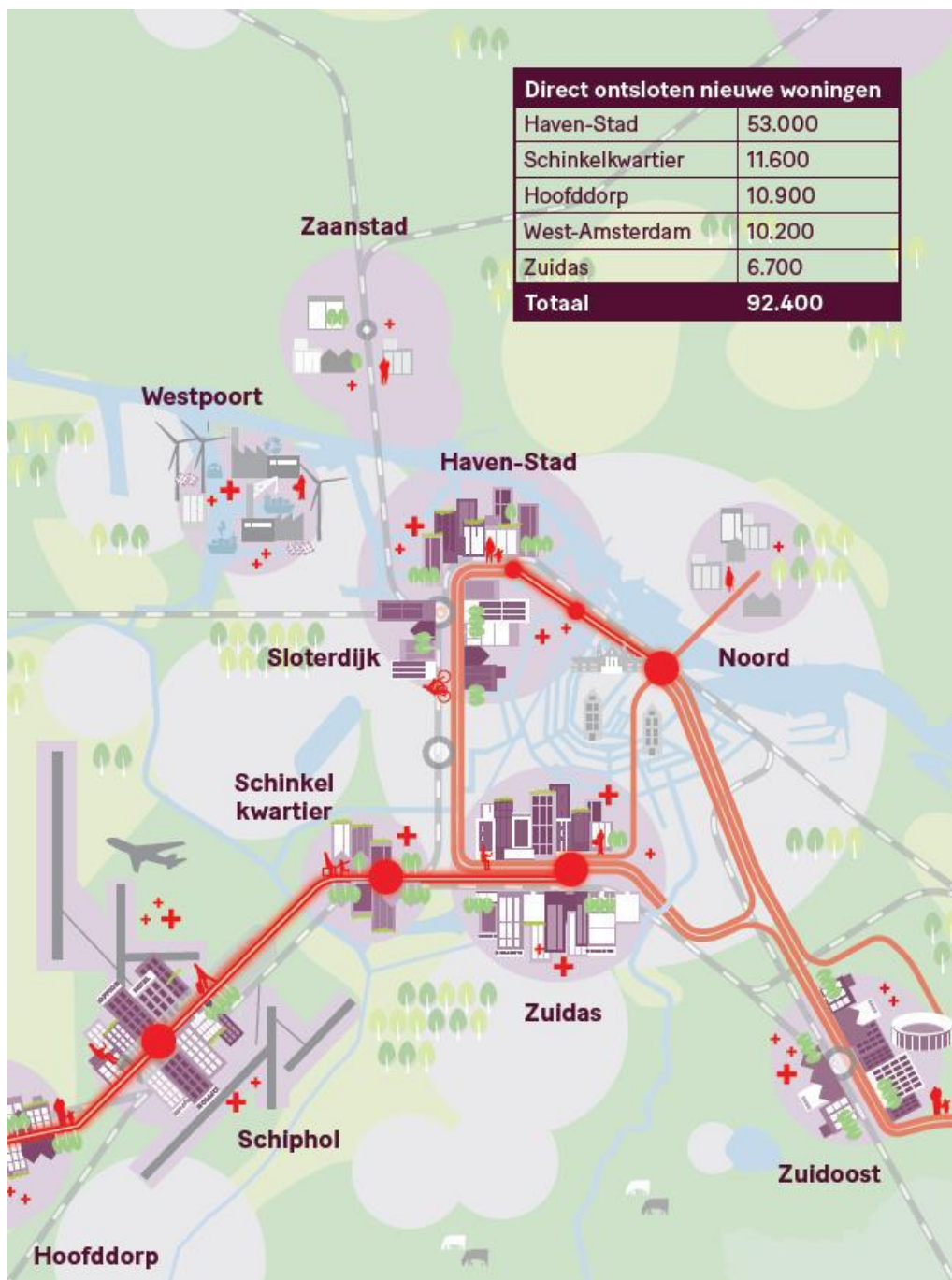
worden gerealiseerd. Dat laatste is ook funest voor het vestings- en ondernemersklimaat, voor de gezondheid en vitaliteit van onze inwoners.

De MRA is een kennismetropool, een magneet voor menselijk talent. Door de Kleine Ring te sluiten ontstaat een adequaat en duurzaam regionaal verkeerssysteem, een samenhangend netwerk van complementaire kennis- en innovatieclusters en een integrale strategie voor de stedelijke problematiek in de agglomeratie.

Wij zijn van harte bereid om met de commissie en andere experts in gesprek te gaan over de brede welvaartseffecten van onze voorstellen.



[kaart 1. Schaalsprong OV MRA]





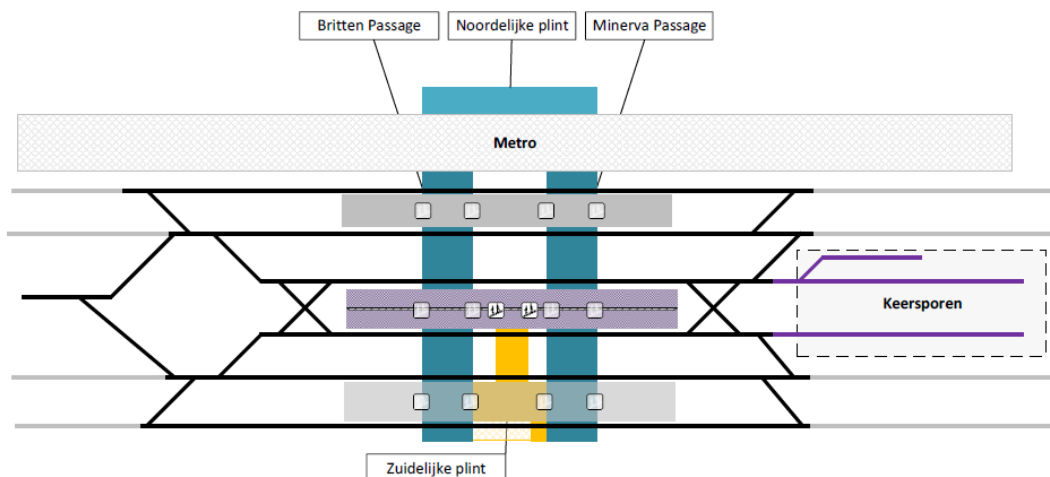
Internationale spoorterminal Amsterdam Zuid

Aanleiding

In 2018 hebben rijk en regio in overleg met de spoorsector besloten internationale treinen vanaf de HSL naar Amsterdam te laten eindigen op station Amsterdam Zuid. Daarvoor is uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) nodig: een derde perron, keerspooren nabij het station, ombouw van het huidige zuidelijke perron voor aankomst en vertrek van internationale treinen en omgevingsvoorzieningen als geluidsschermen en gevelisolatie. Daarnaast is verbouwing van het stationsgebouw noodzakelijk, omdat er onder de sporen tussen de twee reizigerspassages een internationale spoorterminal wordt gerealiseerd t.b.v. reizigers naar niet-Schengenlanden (Londen). Realisatie kan starten in de periode 2028-2032. Op het HWSI-deel van het project is een budgettekort; daarvoor zoeken partijen naar bekostiging uit reguliere middelen. Voor de internationale spoorterminal willen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de regio en de spoorsector de partijen een beroep doen op het Nationaal Groeifonds.

HSWI

Voor dit project is in 2019 een MIRT-verkenning gestart. In 2020 is een voorkeursalternatief voor de HSWI vastgesteld.

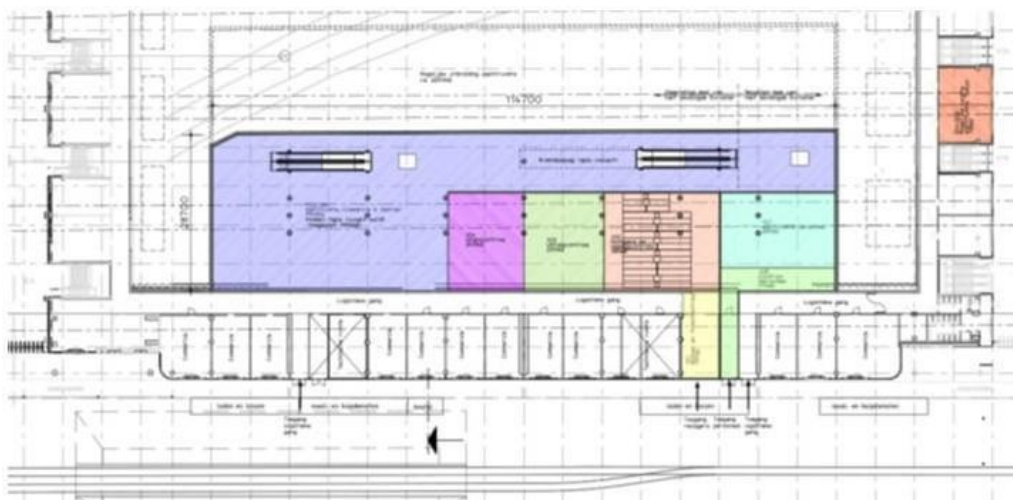




Er kunnen tot vier HST's per uur aanlanden en vertrekken vanaf station Amsterdam Zuid. Ook kunnen internationale treinen van en naar Berlijn worden afgewikkeld. Het alternatief is toekomstvast voor de periode die is onderzocht (tot 2040). In de eerste tranche van het NGF is besloten een reservering te maken voor doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Amsterdam. Dat is noodzakelijk om meer treinen te kunnen rijden op het spoor naar Schiphol. Er is ook de wens meer internationale treinen naar Amsterdam te laten rijden.

Internationale spoorterminal

In de verkenning zijn alternatieven voor de terminal ontwikkeld, van klein naar groot (laatste is afgebeeld). De terminal kent een toegang in de zuidelijke plint en wordt onder de sporen gerealiseerd. De kosten zijn € 66-93 mln. Daarbij komen kosten (€ 20 mln) voor voorzieningen bij de keerspooren t.b.v. beveiliging, bevoorrading en schoonmaken. Er is in 2018 géén budget geraamd en ter beschikking gesteld voor terminal en deze voorzieningen. De reden is dat uit het Infrastructuurfonds alleen HSWI wordt gefinancierd. Er is nog geen besluit genomen te worden over eigendom, governance en exploitatie van de terminal. Dat kan geheel bij NS liggen of gedeeltelijk bij ProRail.



De investering in de terminal is vanuit maatschappelijk oogpunt lonend. Er is sprake van tot 10 maal hogere maatschappelijke baten dan maatschappelijke kosten. De baten ontstaan onder andere door een substitutie-effect van luchtvaart naar spoor en omdat bestaande treinreizigers sneller reizen. De directe treinverbindingen naar Londen en Parijs resulteren naast reistijdbaten in economische baten. Dit draagt bij tot een betere internationale concurrentiepositie van Nederland en tot een hoger nationaal verdienvermogen. Ook leidt het substitutie-effect van luchtvaart



naar spoor tot een afname van CO2-uitstoot, luchtvervuiling en geluidsoverlast (MKBA-light, Ecorys 2020).

Ambitie

Het voorliggende ontwerp van de spoorterminal heeft - volgens meerdere partijen - niet de gewenste internationale allure. Er is door Arcadis en BentemCrouwel advies uitgebracht met suggesties voor verbetering van de internationale uitstraling van het station. Deze suggesties (en de kosten) zijn niet verwerkt in het voorkeursalternatief.

Conclusie

Om internationale hogesnelheidstreinen op Amsterdam Zuid te kunnen ontvangen is een aparte spoorterminal nodig, met name voor treinen naar het Verenigd Koninkrijk. Voor Nederland als kennisland en voor de Zuidas als internationale vestigingslocatie is deze internationale bereikbaarheid per trein noodzakelijk. Zonder de spoorterminal kan de ruimtelijke en economische potentie van de Zuidas niet ten volle worden benut. De aanvraag bij het NGF betreft € 113 mln.

Dynamisch ZE-BRT-systeem voor Amsterdamse regio

Transdev Nederland

CO₂-neutrale mobiliteit ☒, een autoluwe Zuidas ☒, overstappen van bureaustoel naar comfortabele BRT-stoel, letterlijk in de hal van kantoor ☒ en elke minuut kunnen komen en gaan ☒ ?

Maar ook: slim en dynamisch gebruik van bestaand asfalt ☒, meer ruimte voor realisatie van het Zuidasdok-programma ☒ en een leefbaarder omgeving van de A10 zuid ☒ ?

Én: Nederland gidsland in autonome ZE-BRT-bus technologie ☒, conjunctureel snelle investering in Nederlandse technologie ☒ en ultieme flexibiliteit in mobiliteit om fluïde leefbaarheids-, bereikbaarheids- én duurzaamheidsuitdagingen maximaal aan te kunnen gaan ☒ ?

Win ☒, win ☒, win ☒ ? Check ☒ !

De urgentie van werkend Nederland, woningzoekend Nederland en klimaatbewust Nederland maakt dat er nu actie moet worden ondernomen met een planningshorizon van 2 tot 5 jaar. De diversiteit aan uitdagingen vraagt vooral om flexibele en slimme mobiliteitsoplossingen.

Een hoogwaardig en hoogfrequent modulair BRT-systeem – voortbouwend op de voorsprong in ZE van Nederlandse bussebouwers en OV-bedrijven - aan de Amsterdamse zuidzijde kan meerdere rijstroken op de A10 en aanvoerende snelwegen 'leegrijden'. Hierdoor ontstaat ruimte voor snel en duurzaam deelvervoer per BRT en overige ZE-deelmobiliteit. Dit systeem maakt slimmer gebruik van bestaande infra en sluit zo de wijde regio – van Haarlem tot Zaandam en verder – hoogwaardig en robuust aan op de Zuidas. P&R-faciliteiten vergroten het bereik. Op de bestemming is een hoogwaardige dedicated aanlanding essentieel voor kwaliteit en capaciteit.

De afgenomen druk op de A10 zuid heeft een positieve impact op regionale leefbaarheid en bereikbaarheid van werkgelegenheid. De modal switch (= minder auto's = minder rijstroken nodig) en de grote flexibiliteit van op- en afschalen van het systeem (buitengebruikstellingen opvangbaar) maken het Zuidasdok-programma beter inpasbaar. Potentiële woningbouwlocaties worden veel eerder ontsloten en, net als bestaande woningen in de metropoolregio, beter aangesloten op het brede mobiliteitsscala. Dit alles verbetert het vestigingsklimaat en geeft Enter[NL] internationale allure.

Dynamisch gebruik van het aanwezige asfalt, relatief snel geschikt voor inmengen van het eerste autonome verkeer, 100% ZE; een field lab voor onze mobiliteitsindustrie en -campussen. Flexibel inzetbaar naar tijd, maar ook naar plaats; "the tarmac is the limit!" Dit is aantrekkelijker voor de reiziger, maar ook voor de positie van Nederland als gidsland in mobiliteit, interessant voor onze ZE- en AV-pioniers in de mobiliteit- en IT-industrie. De Amsterdamse regio wordt een aantrekkelijke showcase en uitvalsbasis in Europa, wat hoogwaardige bedrijven aantrekt en een economische en werkgelegenheidsimpuls oplevert.

De opvolgtijd van bussen meten we in meters, niet in minuten; de capaciteit is ongekend groot. Daarmee ontstaan mogelijkheden om een fijnmazige service te bieden op herkomstlocaties terwijl de frequentie toch aantrekkelijk blijft. Zo vervoert het Bogota BRT-netwerk dagelijks zeven keer meer passagiers dan de metro van Amsterdam. ZE-BRT kan letterlijk de entree van het gebouw inrijden voor maximale service; in Zweden zijn de eerste indoor haltes al een feit. Een oplossing passend bij de Zuidas en bij innovatief Nederland.

Economische en maatschappelijke baten zijn pluriform. Allereerst vanwege reistijdwinst, vestigingsklimaat, agglomeratie-effecten en verbetering van de leefbaarheid en veiligheid. Ten tweede door een snelle en kosteneffectieve oplossing te bieden voor bestaande knelpunten als Zuidasdok en Schiphol. Ten derde omdat het de NL-industrie zelf stimuleert, met directe technologie-investering en als vestigingsplaats voor innovatie. Met de snelle realisatietijd wordt de conjunctuur effectief gestimuleerd (uitgaven in komende jaren in plaats van volgend decennium) en zijn de baten sneller te oogsten.

Transdev wil graag andere stakeholders, zoals RWS, Ministerie van I&W, Provincie Noord-Holland, Gemeenten Amsterdam en regio, VRA, GVB, VNO/NCW, ORAM, Zuidasdok-organisatie, ingenieursbureaus, architecten, voertuigbouwers en systeemontwikkelaars, uitnodigen om samen dit innovatieve BRT-concept door te ontwikkelen tot een gedragen en waardevol voorstel voor de Nederlandse economie en dat de steun van het Nationaal Groeifonds rechtvaardigt.