

Bijlage 1: Oplegger bij de onderzoeken naar alternatieve bekostiging

De gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam, Schiphol, ProRail, NS en KLM zijn een studie naar alternatieve vormen van bekostiging gestart in navolging van de brief die zij aan de staatssecretaris van IenW stuurden in december 2018. In deze brief hebben de partijen een aanbod gedaan om versneld onderzoek te doen naar een oplossing voor het OV-systeem rondom Schiphol en Amsterdam. Dit onderzoek is uitgevoerd in samenwerking met ZWASH/SBaB. De verwachting was dat door gebruik te maken van slimme wijzen van financieren en bekostigen, regio en markt een substantiële bijdrage kunnen leveren aan de aanleg van deze nieuwe infrastructuur. Deze alternatieve wijzen van bekostigen zijn tussen 2019 en 2021 onderzocht. Lumpsum bijdragen en traditionele wijzen van bekostigen zijn in het belang van dit onderzoek buiten beschouwing gelaten. Deze kunnen natuurlijk wel een rol spelen bij een definitieve businesscase zoals die voorbereid wordt voor mogelijke bestuurlijke besluitvorming over het starten van een MIRT verkenning.

Naar aanleiding van de groeifonds propositie en de bijbehorende voorwaarden voor financiering en de huidige stand van het mobiliteitsfonds hebben Rijk en Regio het bekostigingsvraagstuk nog een keer onderzocht. Met als onderzoeksvraag: *'Zijn er alternatieven te bedenken in aanvulling op reguliere bronnen'*. Om niet onnodig tijd te verliezen, heeft de werkgroep alternatieve bekostiging de reeds bestaande onderzoeken nogmaals goed bekeken en doorgesproken. Hierbij zijn naast de eerder genoemde partijen ook de Provincie Noord-Holland, het GVB en het Rijk aangesloten.

Deze oplegger vat het gedeelde beeld samen dat volgt uit de onderzoeken die het meest relevant zijn voor het metropakket van ZWASH (doortrekken van de Noord/Zuidlijn en sluiten van de Ringlijn). Het gaat om het:

1. onderzoek van de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam, Schiphol, ProRail, NS en KLM (MASH),
2. onderzoek van de Rijkstudiegroep Alternatieve Bekostiging met casuïstiek uit de G4 en
3. onderzoek van de TU Delft.

1. Eindrapportage werkstroom B van de business case van de studie naar het Mobiliteitssysteem Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp (MASH)

De in MASH samenwerkende partijen hebben in 2019 en 2020 onderzoek gedaan naar alternatieve vormen van bekostigen van infrastructuur. In opdracht van NS en Schiphol deed BCG in maart 2019 een onderzoek en bereidde een bestuurlijke brainstorm voor. Het doel van dit onderzoek was inzicht krijgen in opties voor alternatieve bekostiging voor de combinatie van de metrolijnen Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn. Deze studie van BCG biedt perspectief op 17 alternatieve bekostigings- en financieringsbronnen. De alternatieve bekostigingswerkgroep heeft hier nog een aantal variaties aan toegevoegd. Uiteindelijk volgen er uit dit onderzoek 21 bronnen. Die zich laten onderscheiden door 4 typologieën/baathebbers:

1. Primaire reiziger (de metro-reiziger)
Bekostiging uit tarieven geheven op reizigers die gebruik maken van de nieuwe infrastructuur
2. Secundaire reiziger (de OV/Lucht/Auto – reiziger)
Bekostiging uit beprijzen van additionele capaciteit bij andere modaliteiten
3. Private baathebber
Bekostiging uit het afkomen van de waardestijging die baathebbers ondervinden (bedrijven, bezitters bestaand vastgoed, ontwikkelaars nieuw vastgoed)
4. Belastingbetaler
Bekostiging uit publieke middelen door middel van belastingheffing (algemene middelen gemeente/provincie/ Rijk, 'de vervuiler')

Op basis van de bovenstaande bronnen is het concept *Tijdelijke Bereikbaarheidstoelage Knooppunt Schiphol* (TBKS), eerdere werktitel 'easy-access-fee' uitgewerkt. Dit is een toeslag voor alle gebruikers van het knooppunt Schiphol. Het concept drijft op de gedachte: ongeacht de modaliteit of het reismotief, is de toekomstvaste bereikbaarheid van de knoop voor alle gebruikers van belang. Elke gebruiker ondervindt hinder als de knoop niet meer functioneert en/of vastloopt. Daarom is een bijdrage van deze primaire en secundaire reizigers een vorm van bekostiging die verdedigbaar is in aanvulling op reguliere middelen. Bovendien, zo stelt het rapport en ook het bod¹ van de alliantie: De private baathebber kan bijdragen door meeropbrengsten uit de grondexploitaties in te zetten als bron voor bekostiging van de aanleg van infrastructuur. De einderapportage van de MASH werkgroep Bekostiging is bijgevoegd als bijlage 2.

Rapportage Rijksstudiegroep Alternatieve bekostiging

In 2019 is het Rijk een interdepartementale studiegroep gestart met de opdracht om de volgende vraag te beantwoorden: *'Investerings in ruimtelijke inrichting en bereikbaarheid leveren baten op andere terreinen op. Welke reële opties zijn er om de directe en indirecte baten die door de investeringen worden gegenereerd in te zetten om de opgaven in het ruimtelijk domein te bekostigen ("ruimtelijke businessplan-benadering")?*

De G4 (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) spraken met het Rijk op bestuurlijk niveau over de verstedelijkingsopgave en hebben bijgedragen aan deze Rijksstudiegroep. 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. Om dit te onderbouwen zijn er door de steden (innovatieve) businesscases uitgewerkt in 2018. Amsterdam heeft de twee eerdergenoemde metrolijnen in combinatie met de gebiedsontwikkeling in Haven-Stad, Schinkel en de Ringzone west ingebracht. Deze businesscases heeft het Rijk gebruikt als input voor het advies van de Rijksstudiegroep Alternatieve bekostiging dat op 8 mei 2020 aan de Tweede Kamer is aangeboden. Deze Rijksstudiegroep adviseert om Instrument 13: Prijsdifferentiatie OV op korte termijn in te gaan zetten in het kader van de pilots. Het gaat hierbij om de toeslag op o.a. metro en trein op Schiphol. Dit rapport kunt u vinden via de navolgende link: [Rapport Studiegroep Alternatieve Bekostiging ruimtelijke gebiedsontwikkeling Bekostiging door baathebbers | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

TU Delft: Daadkracht en Drang

De Stichting Kennis Gebiedsontwikkeling en de programmadirectie Mobiliteit en Gebieden van het Ministerie van IenW besloten in het najaar van 2019 samen verdiepend, internationaal vergelijkend onderzoek te ondersteunen naar de alternatieve bekostiging van grootstedelijk openbaar vervoer. Tom Daamen en Simon van Zoest van de Leerstoel Gebiedsontwikkeling verdiepten zich in de wijze waarop de aanleg van openbaar vervoer internationaal wordt bekostigd. Zij adviseren om bekostiging uit de afoming van baathebbers toe te voegen aan het Nederlandse bekostigingspalet. Ondanks de vele verschillen, waaronder die tussen de drie specifieke bekostigingsarrangementen in Londen, New York en Kopenhagen, hebben zij ook veel overeenkomsten ontdekt. De belangrijkste: het gaat in alle drie de gevallen om strategische stedelijke projecten die er zonder alternatieve bekostiging niet waren gekomen. Er ontstond urgentie - en daarmee daadkracht en drang. Het rapport kunt u vinden via de navolgende link: [TU Daadkracht en drang def2.pdf \(dh1hpfqcgj2w7.cloudfront.net\)](#)

¹ In november 2020 deed de alliantie een bod van 725mln euro waarin onder andere winsten uit grondexploitaties opgenomen zijn.