

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 XIX

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

Nr. 11

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 22 maart 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 17 december 2021 inzake indiening proposities Nationaal Groeifonds (Kamerstuk 35 925 XIX, nr. 8). De Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hebben deze vragen beantwoord bij brief van 21 maart 2022. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
T. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Vraag 1

Worden de projecten Noord/Zuidlijn, Oude Lijn en Brainport Eindhoven meegenomen in het reguliere afwegingskader voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en worden zij opnieuw beoordeeld?

Antwoord 1

Het project Noord/Zuidlijn is onderdeel van het afgeronde MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp. Voor het project Oude Lijn/Randstadrail is een Preverkenning uitgevoerd. Binnen dat kader zijn de projecten afgewogen en voldoen ze aan de MIRT-systematiek.

Aangezien er binnen de reguliere kaders van het Mobiliteitsfonds geen ruimte is voor dergelijke omvangrijke investeringsprojecten, zijn – in lijn met de Groeistrategie van het kabinet – in 2020 voorstellen gemaakt voor het Nationaal Groeifonds. Hierbij ging het om drie schaalstronken (in de Zuidelijke Randstad, in de Metropoolregio Amsterdam en rondom Brainport Eindhoven). In april 2021 heeft het Kabinet het advies van de onafhankelijke beoordelingsadviescommissie van het Nationaal Groeifonds overgenomen waarin onder voorwaarden voor onderdelen van de initiële voorstellen middelen zijn gereserveerd. Het advies van de commissie was mede gebaseerd op de beoordeling van het CPB en andere experts. De commissie stelde voor het definitief maken voor de reservering als voorwaarde dat de aangepaste voorstellen een positief MKBA-saldo hebben en een positief BBP-effect.

Door Rijk en regio is in 2020 gewerkt aan aangepaste voorstellen voor de Noord/Zuidlijn, Oude Lijn/Randstadrail en voor een innovatieproject voor een «green en smart» mobiliteitssysteem rondom Eindhoven, waarbij voor de twee eerstgenoemde projecten een MKBA is uitgevoerd conform de MIRT-spelregels. De uitwerking, inclusief MKBA's, zijn meegestuurd met de genoemde Kamerbrief¹ en zijn aangeboden aan de adviescommissie Nationaal Groeifonds. In het coalitieakkoord (bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 771) is afgesproken dat de reservering voor de bijdrage van de rijksoverheid voor deze drie infrastructuurprojecten uit de eerste ronde van het Nationaal Groeifonds wordt toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Daarmee volgen de projecten verder de reguliere MIRT-systematiek.

De volgende stap in het MIRT-proces is de start van een MIRT-verkenning voor de Noord/Zuidlijn en start van de MIRT-verkenning Oude Lijn, waarin volgens het MIRT-spelregelkader zal worden gewerkt. Samen met de regio's dient daarvoor nog tot nadere overeenstemming te worden gekomen over de financiering, de financiële beheersing en risicoverdeling. Samen met de Brainportpartners wordt ook dat voorstel verder uitgewerkt.

Vraag 2

Is de veronderstelling juist dat, nu met het nieuwe coalitieakkoord alleen het voor de projecten Noord/Zuidlijn, Oude Lijn en Brainport Eindhoven in het Groeifonds gereserveerde budget doorgeschoven wordt naar het Mobiliteitsfonds en daarbovenop slechts 850 miljoen euro incidenteel extra geld uitgetrokken wordt voor het Mobiliteitsfonds, geen sprake is van financieel sluitende voorstellen en de genoemde projecten op deze wijze geen doorgang kunnen vinden?

Antwoord 2

Deze veronderstelling is voor de projecten Noord/Zuidlijn en Oude Lijn/Randstadrail op dit moment juist. Zoals in antwoord 1 is gesteld dienen voor de start van een MIRT-verkenning goede financiële afspraken te worden gemaakt. Voor het financieel veel kleinere voorstel voor een

innovatieproject voor een «green en smart» mobiliteitssysteem («Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit») dat is voortgevloeid uit het Brainportlijn-voorstel is met het gereserveerde budget van 30 miljoen euro en de beschikbare cofinanciering sprake van een financieel sluitend voorstel.

Vraag 3

Wordt voor de genoemde projecten gekeken naar een, via de Omgevingswet afdwingbare, forse private bijdrage voor deze gebiedsontwikkeling? Wat zijn de mogelijkheden?

Antwoord 3

Infrastructuurontwikkeling speelt naast de overige zaken die nodig zijn voor complete gebiedsontwikkeling, zoals investeringen in groen, voorzieningen voor onderwijs en kleinere mobiliteitsingrepen. In de meeste gevallen kunnen vanuit (private) opbrengsten van gebiedsontwikkeling met name de direct daaraan verbonden kosten worden gedekt. Een voorbeeld daarvan is de gemeente Haarlemmermeer, die heeft laten weten naar private bijdragen te kijken en vraagt per vrijesectorwoning een bijdrage van € 9.000 en per sociale huurwoning een bijdrage van € 5.400 tot € 9.000 (afhankelijk van woninggrootte). Dit is een bijdrage voor ruimtelijke ontwikkelingen conform de Wet ruimtelijke ordening. Deze bijdrage is, in geactualiseerde vorm, ook van toepassing onder de Omgevingswet.

Vraag 4

Kan de 2,5 miljard euro die gereserveerd is voor infrastructuurprojecten in het kader van het Groeifonds en die toegevoegd zal worden aan het Mobiliteitsfonds, eventueel ook besteed worden aan andere infrastructuurprojecten, afhankelijk van de beoordeling op basis van de MIRT-systematiek?

Antwoord 4

In het coalitieakkoord zijn de bedragen geoormerkt voor deze drie projecten. Zie verder het antwoord op vraag 1.

Vraag 5

Op welke manier gaat het nieuwe kabinet de twee openbaarvervoerprojecten financieren?

Antwoord 5

Dat is nog uit te werken door het kabinet, samen met de betreffende regio's. Hierover wordt uw Kamer voor de zomer nader geïnformeerd.

Vraag 6

Wat is het totale aantal geplande woningen met betrekking tot het voorstel «het doortrekken van de Noord/Zuidlijn» voor gemeente Haarlemmermeer?

Antwoord 6

De gemeente Haarlemmermeer heeft ons laten weten dat het totale aantal geplande woningen 40.000 bedraagt: 15.500 in het Stationsgebied en 24.500 in de rest van Haarlemmermeer die ook meeprofiteren van de Noord/Zuidlijn. Daarnaast heeft de metro invloed op woningen in Amsterdam. De gemeente Amsterdam heeft ons laten weten dat het totale aantal woningen 18.300 bedraagt: 11.600 in het Schinkelkwartier en 6.700 op de Zuidas. Dat brengt het totaal in de plancapaciteit op bijna 60.000 woningen. Daarnaast kunnen langs de lijn circa 90.000 extra arbeidsplaatsen gerealiseerd worden.

Vraag 7

Welk percentage sociale huur wordt er standaard binnen het gemeentelijk woonbeleid gevraagd met betrekking tot het voorstel «het doortrekken van de Noord/Zuidlijn» voor gemeente Haarlemmermeer?

Antwoord 7

Het woonbeleid in Haarlemmermeer heeft als norm 50% betaalbare woningen, waarbij dat in gebiedsontwikkelingen wordt vertaald in 30% sociale huur en 20% betaalbaar/middenhuur. Het woonbeleid in Amsterdam heeft als norm 40/40/20 (sociale huur, middeldure huur en koop/dure huur).

Vraag 8

Wat is het gemiddelde verschil in grondopbrengst binnen het gemeentelijk woonbeleid tussen een sociale huurwoning en koopwoning van eenzelfde gemiddelde oppervlakte met betrekking tot het voorstel «het doortrekken van de Noord/Zuidlijn» voor gemeente Haarlemmermeer?

Antwoord 8

Voor sociale huurwoningen die worden gerealiseerd door een Toegelaten Instelling geldt een minimale vaste grondprijs, dus onafhankelijk van de woninggrootte, de locatie of het woningtype. Afhankelijk van de doelgroep is dit een prijs per vierkante meter of een vaste prijs per woning. Voor particuliere sociale huur en voor vrije sectorkoopwoningen is de grondprijs wel afhankelijk van de locatie, de woninggrootte en het type woning. De marktwaarde en stichtingskosten worden jaarlijks opnieuw bepaald en zijn dus afhankelijk van de marktontwikkelingen. Dit maakt het bepalen van een gemiddeld verschil ondoenlijk. De grondprijsbepaling voor respectievelijk nieuwe uitgiftes en bestaande erfpachtrechten is vastgelegd in het gemeentelijke grondbeleid.

Vraag 9

Hoeveel extra grondopbrengsten zouden er zijn voor het totale aantal geplande woningen als het percentage sociale huur 10%-punt lager zou zijn en het percentage koop 10%-punt hoger zou zijn woningen met betrekking tot het voorstel «het doortrekken van de Noord/Zuidlijn» voor gemeente Haarlemmermeer?

Antwoord 9

De woningbouwprogrammering wordt door de betrokken provincies en gemeente(s) afgestemd op de woningbehoefte. Het verschuiven van 10%-punt sociale huur naar 10%-punt koopwoningen heeft dan tot gevolg dat het bouwplan niet meer aansluit bij de woningbehoefte. Daarnaast geldt voor sociale huurwoningen die worden gerealiseerd door een Toegelaten Instelling vaak een vaste grondprijs, terwijl voor particuliere sociale huur en voor vrije sector koopwoningen de grondprijs afhankelijk is van de locatie, de woninggrootte en het type woning. De marktwaarde en stichtingskosten zijn dus afhankelijk van de marktontwikkelingen. Aangenomen mag worden dat een groter aandeel koop tot hogere opbrengsten leidt.

Vraag 10

Wat zou de bijdrage van het Rijk worden als de extra grondopbrengsten uit een 10%-punt lager percentage sociale huur en een 10%-punt hoger percentage koop worden gebruikt om de bijdrage van het Rijk te verlagen met betrekking tot het voorstel «het doortrekken van de Noord/Zuidlijn» voor gemeente Haarlemmermeer?

Antwoord 10

In het coalitieakkoord is opgenomen dat we er naar streven dat tenminste tweederde van de nieuwbouw betaalbare huur- en koopwoningen is. Met een lager percentage sociale huur is er in de meeste gevallen nog altijd geen sprake van een overschot op de gebiedsontwikkelingen waarmee investeringen in het OV kunnen worden gedekt. In de «Gevoeligheidsanalyse business case aanpak 14 grootschalige woningbouwgebieden»¹ bleek dat de omzetting van het aandeel betaalbare woningen van 70% naar 50% per saldo leidt tot een verlaging van de publieke onrendabele top met 14%. Deze verlaging is berekend over alle 14 grootschalige woningbouwgebieden en niet specifiek voor de gemeente Haarlemmermeer.

Er zijn dus ook dan nog steeds aanzienlijke investeringen nodig in de schaa sprong OV én in de gebiedsontwikkelingen die daarmee ontsloten worden. Daarnaast wordt de financiële opgaven elders in de stad of regio groter om toch in de woningbehoefte te kunnen voorzien. Of de problemen op de woningmarkt nemen verder toe omdat er te weinig betaalbare woningen gebouwd worden.

Vraag 11

Wat is het totale aantal geplande woningen met betrekking tot het voorstel «Schaalsprong Metropoli taan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad» uitgesplitst per gemeente?

Antwoord 11

De schaa sprong Metropoli taan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad omvat de zone langs de Oude lijn, de Randstad rail en het metronet. Het voorstel voor de Oude lijn/Randstad rail met de aangepaste, kleinere scope zoals dit bij de Groeifondscommissie is ingediend, omvat een verbetering van het spoorvervoer over de Oude lijn, een aantal van de stations en biedt de mogelijkheid de frequentie van de metrolijn E te verhogen. Het voorstel maakt onderdeel van uit van de schaa sprong Metropoli taan OV en Verstedelijking, maar omvat niet alle plannen.

Bij de Oude lijn hebben de 8 gemeenten van de Verstedelijken salliantie op het BO MIRT 2019 toegezegd 170.000 woningen binnenstedelijk te accommoderen in de zone Oude Lijn nabij hoogwaardig openbaar vervoer in de periode 2018 – 2040, waarvan 118.200 woningen zijn gepland tot 2030.

Circa 143.500 woningen van de totale planvoorraad (201.000 woningen, zie onderstaand overzicht) zijn gepland binnen een straal van 2 km van een treinstation langs de Oude Lijn, waarvan 84.900 woningen binnen een straal van 1 km. Daarnaast kunnen langs de Oude lijn circa 85.000 extra arbeidsplaatsen gerealiseerd worden.

De planvoorraad per gemeente voor de periode 2021–2040 ziet er als volgt uit²:

Leiden 16.800
Den Haag 39.200 (tot 2030)
Rijswijk 10.800
Delft 14.500
Schiedam 9.000
Rotterdam 71.900
Dordrecht 10.900
Zoetermeer 27.900

¹ Kamerstuk 32 847, nr. 853

² Bron: Woningbouwmonitor verstedelijken salliantie 2020

Bij de Randstadrail zijn tot 2030 binnen het directe invloedsgedebied van RandstadRail lijn 3 & 4 (straal 1 km vanaf stations) circa 38.000 nieuwe woningen gepland. Zonder dubbeltelling met de Oude Lijn komt dit neer op circa 19.500 nieuwe woningen tot 2030.

Bij het metronet zijn tot 2030 binnen het directe invloedsgedebied van het Metronet (straal 1 km vanaf stations) circa 50.000 nieuwe woningen gepland. Zonder dubbeltelling met de Oude Lijn komt dit neer op circa 25.000 nieuwe woningen tot 2030.

Vraag 12

Welk percentage sociale huur wordt er standaard binnen het gemeentelijk woonbeleid gevraagd met betrekking tot het voorstel «Schaalsprong Metropoliiaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad» uitgesplitst per gemeente?

Antwoord 12

Vooropgesteld dat het hier een gemeentelijke verantwoordelijkheid betreft, kan ik uw Kamer informeren dat er geen standaard percentage sociale huur is met betrekking tot het voorstel «Schaalsprong Metropoliiaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad». De provincie Zuid-Holland heeft als ambitie dat nieuwbouw uit 50% betaalbare woningen bestaat, met als richtinggevende percentages 30% sociale woningbouw en 20% middenhuur. In het coalitieakkoord is daarnaast opgenomen dat er naar wordt gestreefd dat tenminste tweederde van de nieuwbouw betaalbare huur- en koopwoningen is.

Vraag 13

Wat is het gemiddelde verschil in grondopbrengst binnen het gemeentelijk woonbeleid tussen een sociale huurwoning en koopwoning van eenzelfde gemiddelde oppervlakte met betrekking tot het voorstel «Schaalsprong Metropoliiaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad» uitgesplitst per gemeente?

Antwoord 13

Zie het antwoord op vraag 8.

Vraag 14

Hoeveel extra grondopbrengsten zouden er zijn voor het totale aantal geplande woningen als het percentage sociale huur 10%-punt lager zou zijn en het percentage koop 10%-punt hoger zou zijn woningen met betrekking tot het voorstel «Schaalsprong Metropoliiaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad» uitgesplitst per gemeente?

Antwoord 14

Zie het antwoord op vraag 9.

Vraag 15

Wat zou de bijdrage van het Rijk worden als de extra grondopbrengsten uit een 10%-punt lager percentage sociale huur en een 10%-punt hoger percentage koop worden gebruikt om de bijdrage van het Rijk te verlagen met betrekking tot het voorstel «Schaalsprong Metropoliiaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad»?

Antwoord 15

Zie het antwoord op vraag 10.