

Vergaderjaar 2020–2021

35 570 XIX

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Nationaal Groeifonds (XIX) voor het jaar 2021

J

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 23 juni 2021

De leden van de vaste commissies voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit¹ en Financiën² hebben kennisgenomen van de brief³ van de Ministers van Economische Zaken en Klimaat en van Financiën van 9 april 2021 inzake de bekostiging van de investeringsvoorstellen uit het Nationaal Groeifonds.

Naar aanleiding hiervan is op 31 mei 2021 een brief gestuurd aan de Minister van Economische Zaken en Klimaat met een afschrift aan de Minister van Financiën.

De Ministers van Economische Zaken en Klimaat en van Financiën hebben op 23 juni 2021 gereageerd.

De commissies brengen bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier voor dit verslag,
De Boer

¹ Samenstelling commissie **Economische Zaken en Klimaat/Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit**:

Koffeman (PvdD), Faber-van de Klashorst (PVV), Van Strien (PVV), Gerkens (SP), Atsma (CDA) (*ondervoorzitter*), N.J.J. van Kesteren (CDA), Pijlman (D66), Schalk (SGP), Klip-Martin (VVD), Van Rooijen (50PLUS), Van Ballekom (VVD), De Blécourt-Wouterse (VVD), Crone (PvdA), Dessing (FVD), Van Gurp (GL), Huizinga-Heringa (CU), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga) (*voorzitter*), Meijer (VVD), Otten (Fractie-Otten), Prins (CDA), Vendrik (GL), Van der Voort (D66), Berkhout (Fractie-Nanninga), Raven (OSF), Karakus (PvdA).

² Samenstelling commissie **Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving**:

Atsma (CDA), De Boer (GL), Van Dijk (SGP), Pijlman (D66), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), arbouw (VVD), Bezaan (PVV), Crone (PvdA), Dessing (FVD), Geerdink (VVD), Janssen (SP), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga), Meijer (VVD) (*voorzitter*), Moonen (D66), Nicolai (PvdD), Prins (CDA), Recourt (PvdA), Rietkerk (CDA), Vendrik (GL), Verkerk (CU), De Vries (Fractie-Otten), Van Pareren (Fractie-Nanninga), Raven (OSF), Karakus (PvdA) (*ondervoorzitter*).

³ Brief van de Ministers van Economische Zaken en Klimaat en van Financiën, Kamerstukken I, 2020–2021, 35 570 XIX, I.

BRIEF VAN DE VOorzITTERS VAN DE VASTE COMMISSIES VOOR ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT/LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKWALITEIT EN VOOR FINANCIËN

Aan de Minister van Economische Zaken en Klimaat

Den Haag, 31 mei 2021

De leden van de vaste commissies voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en Financiën hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief⁴ van 9 april 2021 inzake de bekostiging van de investeringsvoorstellen uit het Nationaal Groeifonds. De leden van de fracties van de **PvdD** en **OSF** hebben naar aanleiding hiervan enkele vragen en opmerkingen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van PvdD

De leden van de PvdD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de uitkomst van de eerste ronde investeringen van het Nationaal Groeifonds. U schrijft dat de regering het advies van de onafhankelijke beoordelingsadviescommissie volledig overneemt. Deze commissie adviseert onder meer om een bedrag van maximaal 1.500 miljoen euro te reserveren voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn (metro) van Amsterdam-Zuid naar Schiphol en Hoofddorp. De leden van de PvdD-fractie hebben naar aanleiding hiervan de volgende vragen.

Deze leden zijn in beginsel groot voorstander van investeringen in het openbaar vervoer, maar vragen u waarom er juist in dit traject geïnvesteerd zou moeten worden en hoe deze investering zich verhoudt tot de investeringen in het openbaar vervoer in het algemeen. Klopt het dat er nu volgens de NS-dienstregeling meer dan tien treinen per uur van Amsterdam-Zuid naar Schiphol rijden en vice versa, en dat reizigers in zeven minuten van Amsterdam-Zuid op Schiphol zijn en omgekeerd? Zo ja, wat is de toegevoegde waarde van bovengenoemde investering en wie zijn de ov-reizigers die van deze investering zullen profiteren? Betekent dit dat u ervan uitgaat dat er een stijging gaat plaatsvinden van het vliegverkeer en zo ja, hoe past dit in het klimaatbeleid? Of denkt u dat het doortrekken van de Noord-Zuidlijn tot minder autoverkeer op deze route zal leiden? Zo ja, waarom zouden deze automobilisten nu geen gebruik maken van het openbaar vervoer voor dit traject en straks wel?

Verder vragen de leden van de fractie van PvdD om een schatting van de verwachte CO₂- en stikstof-uitstoot als gevolg van de werkzaamheden voor het doortrekken van de metrolijn.

Deze leden vragen of het klopt dat er de afgelopen jaren is bezuinigd op het bestaande openbaar vervoer in onder andere Amsterdam door het schrappen van haltes en lijnen, ook als gevolg van de komst van de Noord-Zuidlijn? Kunt u toezeggen dat het doortrekken van de Noord-Zuidlijn niet ten koste zal gaan van het openbaar vervoer voor treinreizigers die niet Schiphol als begin- of eindbestemming hebben? Klopt het dat er de komende tijd in Nederland een half miljard bezuinigd moet worden op het openbaar vervoer (treinen, bussen, trams)? Is het juist dat de kosten voor reizen met het openbaar vervoer in Nederland tot de hoogste van Europa behoren? Zo ja, wat is uw afweging om het belastinggeld te besteden aan het doortrekken van de Noord-Zuidlijn en niet aan het minder duur maken van het openbaar vervoer?

⁴ Brief van de Ministers van Economische Zaken en Klimaat en van Financiën, Kamerstukken I, 2020–2021, 35 570 XIX, I.

Agrofood is een belangrijk exportproduct van Nederland. Kunt u aangeven waarom er niet voor is gekozen om te investeren in een voedseltransitie om de voedselproductie meer klimaatbestendig, diervriendelijk en dienstbaar aan de biodiversiteit te maken? De leden van de PvdD-fractie zien uit naar het antwoord van de Minister.

Vragen en opmerkingen van het lid van de fractie van OSF

Het lid van de Onafhankelijke Senaatsfractie (OSF) ziet, na kennisneming van de brief van 9 april 2021, graag uiteengezet waarom de eerste tranche met fundamentele investeringsvoorstellen van het Nationaal Groeifonds (NGF) is gestart door het demissionaire kabinet en niet is overgelaten aan het nieuw te vormen kabinet. In dit verband verzoekt dit lid tevens inzicht te geven in de voortgang van de aangekondigde⁵ Instellingswet Nationaal Groeifonds met daaraan gekoppeld een duidelijk investeringskader met criteria op basis waarvan bepaald wordt welke investeringen uit het fonds worden gefinancierd. Nu de internetconsultatie van het aangekondigde wetsvoorstel begin mei is afgerond⁶, dient de vraag zich aan of het nog haalbaar is uitvoering te geven aan het voornemen het wetsvoorstel voor de zomer van 2021 in te dienen bij het parlement.

De leden van de vaste commissies voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en Financiën zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 25 juni 2021.

Een afschrift van deze brief is verzonden aan de Minister van Financiën.

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
L.P. van der Linden, MSc.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
N.J.J. van Kesteren

⁵ Nota naar aanleiding van het verslag, Kamerstukken I, 2020–2021, 35 570 XIX, F, blz. 2–3.

⁶ Internetconsultatie inzake Regels inzake instelling van een Nationaal Groeifonds (Wet Nationaal Groeifonds), <https://www.internetconsultatie.nl/nationaalgroeifonds>, consultatieperiode: 12 april 2021–3 mei 2021.

**BRIEF VAN DE MINISTERS VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN
KLIMAAT EN VAN FINANCIËN**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 juni 2021

Hierbij bieden wij u de antwoorden aan op uw vragen inzake de bekostiging van investeringsvoorstellen uit het Nationaal Groeifonds.

De Minister van Economische Zaken en Klimaat,
S.A. Blok

De Minister van Financiën,
W.B. Hoekstra

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van PvdD

De leden van de PvdD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de uitkomst van de eerste ronde investeringen van het Nationaal Groeifonds. U schrijft dat de regering het advies van de onafhankelijke beoordelingsadviescommissie volledig overneemt. Deze commissie adviseert onder meer om een bedrag van maximaal 1.500 miljoen euro te reserveren voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn (metro) van Amsterdam-Zuid naar Schiphol en Hoofddorp. De leden van de PvdD-fractie hebben naar aanleiding hiervan de volgende vragen.

Deze leden zijn in beginsel groot voorstander van investeringen in het openbaar vervoer, maar vragen u waarom er juist in dit traject geïnvesteerd zou moeten worden en hoe deze investering zich verhoudt tot de investeringen in het openbaar vervoer in het algemeen.

De inhoudelijke weging waarom er in een bepaald voorstel geïnvesteerd zou moeten worden is aan de onafhankelijke adviescommissie. Zij hebben hun eigen analysekader opgesteld voor voorstellen in de pijler infrastructuur. Bij de beoordeling van alle voorstellen is de impact op het structurele verdienvermogen leidend. De fondsbeheerders baseren zich bij het besluit tot bekostigen van voorstellen op het advies van de commissie.

In relatie tot de vraag hoe deze investering zich verhoudt tot investeringen in het openbaar vervoer in het algemeen, geeft de commissie in haar rapport aan dat de investering in de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) wordt aangemerkt als «cruciale, randvoorwaardelijke ingreep voor de andere bouwstenen [...] en tevens als zeer belangrijk voor de ontwikkeling van het nationale mobiliteitsnetwerk». De commissie erkent in haar rapport dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn knelpunten op belangrijke spoortrajecten vermindert en daarmee bijdraagt aan meer capaciteit voor het spoor netwerk in heel Nederland. Ook schrijft zij dat er sprake is van een goede aansluiting op bestaand beleid.

Naar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn wordt nu door de indieners aanvullend onderzoek gedaan, in lijn met het verzoek van de adviescommissie.

Klopt het dat er nu volgens de NS-dienstregeling meer dan tien treinen per uur van Amsterdam-Zuid naar Schiphol rijden en vice versa, en dat reizigers in zeven minuten van Amsterdam-Zuid op Schiphol zijn en omgekeerd? Zo ja, wat is de toegevoegde waarde van bovengenoemde investering en wie zijn de ov-reizigers die van deze investering zullen profiteren?

Ja, dat klopt. Er rijden op dit moment 14 treinen per uur per richting tussen Amsterdam Zuid en Schiphol die over deze afstand circa 6 minuten doen. De indieners schrijven echter in hun voorstel dat de capaciteit in de Schipholspoortunnel beperkt is en dit wordt bepaald door de beoordelingscommissie. Om de verwachte groei van het (inter)nationaal treinverkeer mogelijk te maken, heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, samen met het Ministerie van Binnenlandse Zaken, daarom een voorstel ingediend voor het doen van een ingreep. De commissie heeft in haar adviesrapport aangegeven de potentie te zien van het aanpakken van dit knelpunt, zoals in de voorgaande vraag is toegelicht.

De indieners geven aan dat er een aantal reizigersgroepen zijn die hiervan profiteren. Doorgaande nationale reizigers zullen door de extra reismoge-

lijkheden van extra verbindingen profiteren. Het gaat dan bijvoorbeeld om reizigers in de intercity tussen Groningen en Den Haag Centraal. Ook kunnen er na aanleg van de metroverbinding tot 4 internationale treinen per uur rijden over de corridor, waardoor ook internationale reizigers profiteren. Regionaal worden Schiphol en Hoofddorp met de metro vaker verbonden met Amsterdam Zuid en kan bovendien rechtstreeks naar het centrum van Amsterdam worden gereisd.

Betekent dit dat u ervan uitgaat dat er een stijging gaat plaatsvinden van het vliegverkeer en zo ja, hoe past dit in het klimaatbeleid? Of denkt u dat het doortrekken van de Noord-Zuidlijn tot minder autoverkeer op deze route zal leiden? Zo ja, waarom zouden deze automobilisten nu geen gebruik maken van het openbaar vervoer voor dit traject en straks wel?

Het is aan de indieners van het voorstel om nadere onderbouwing aan te leveren bij het onderdeel van het voorstel waar de commissie een reservering voor heeft gedaan. De commissie zal zich vervolgens buigen over deze onderbouwing en hierover opnieuw advies uitbrengen aan de fondsbeheerders.

De indieners geven aan dat vliegverkeer geen onderdeel is van het onderzoek dat zij uitvoeren, er wordt gekeken naar het knelpunt in de Schipholspoortunnel. In het onderzoek wordt, zoals gebruikelijk, uitgegaan van de WLO scenario's laag en hoog en de daaraan gekoppelde luchtvaartprognoses

De indieners geven aan dat uit prognoses blijkt dat er een lichte verschuiving is van de auto naar het OV, het gaat om circa 2%. Dit is voornamelijk omdat een groter deel van de reizigers met OV van en naar Schiphol gaat reizen in plaats van met de auto

Verder vragen de leden van de fractie van PvdD om een schatting van de verwachte CO₂- en stikstof-uitstoot als gevolg van de werkzaamheden voor het doortrekken van de metrolijn.

Als de toekenning vanuit het Groeifonds definitief wordt, zal een MIRT-verkenning uitgevoerd worden. De effecten op CO₂ en stikstof door de aanleg worden als onderdeel hiervan dan in kaart gebracht via een milieueffectrapportage.

Deze leden vragen of het klopt dat er de afgelopen jaren is bezuinigd op het bestaande openbaar vervoer in onder andere Amsterdam door het schrappen van haltes en lijnen, ook als gevolg van de komst van de Noord-Zuidlijn? Kunt u toezeggen dat het doortrekken van de Noord-Zuidlijn niet ten koste zal gaan van het openbaar vervoer voor treinreizigers die niet Schiphol als begin- of eindbestemming hebben?

Het Amsterdamse netwerk is de verantwoordelijkheid van de Vervoerregio Amsterdam. De vervoerregio geeft aan dat er niet bezuinigd is, maar dat het lijnennetwerk wel geoptimaliseerd is, waarbij parallelle noord/zuidverbindingen zijn aangepast en de oost/westverbindingen zijn versterkt. De reizigerskilometers- en aantallen zijn juist toegenomen, mede door deze aanpassing.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geeft aan dat er nu nog onderzoek wordt gedaan naar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn als onderdeel van de aanvraag voor het Groeifonds. Onderdeel van het onderzoek is het aanpassen van het treinnetwerk als de Noord/Zuidlijn doorgetrokken wordt. Op dit moment is namelijk vrijwel de hele capaciteit van de Schipholtunnel gebruikt. Door het doortrekken van de metrolijn,

kunnen sprinters van het spoornetwerk gehaald worden. De ruimte die ontstaat kan gebruikt worden voor extra intercity's en internationale treinen. Het gaat met name om sprinters die tussen Amsterdam Centraal en Hoofddorp rijden. Door de aanpassingen zullen ook vervoersstromen wijzigen. Veruit het grootste aandeel reizigers gaat vooruit met de aanpassingen, maar er zullen ook reizigers zijn die erop achteruit gaan. Het onderzoek is erop gericht om de groep reizigers die er op achteruit gaat zo klein mogelijk te maken.

Klopt het dat er de komende tijd in Nederland een half miljard bezuinigd moet worden op het openbaar vervoer (treinen, bussen, trams)? Is het juist dat de kosten voor reizen met het openbaar vervoer in Nederland tot de hoogste van Europa behoren? Zo ja, wat is uw afweging om het belastinggeld te besteden aan het doortrekken van de Noord-Zuidlijn en niet aan het minder duur maken van het openbaar vervoer?

Het kabinet heeft het advies van de commissie overgenomen om voorlopig middelen uit het Groeifonds te reserveren voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn, in afwachting van nadere onderbouwing door de indieners. Het primaire doel van het Groeifonds is om het structurele verdienvermogen van Nederland te verhogen en dit is dan ook het leidende criterium geweest in de beoordeling door de commissie. Wel kan in algemene zin worden gezegd dat wanneer deze reservering wordt omgezet in een investering, dat zou betekenen dat het OV-voorzieningsniveau voor de reizigers in en naar de Amsterdamse regio verder omhooggaat.

Agrofood is een belangrijk exportproduct van Nederland. Kunt u aangeven waarom er niet voor is gekozen om te investeren in een voedseltransitie om de voedselproductie meer klimaatbestendig, diervriendelijk en dienstbaar aan de biodiversiteit te maken? De leden van de PvdD-fractie zien uit naar het antwoord van de Minister.

De commissie vindt het verduurzamen van de voedselketen een belangrijke maatschappelijke opgave. De commissie heeft het kabinet echter geadviseerd om *FoodSwitch* niet te bekostigen. Het voorstel geeft onvoldoende strategische richting, neemt geen duidelijke knelpunten weg om een transitie tot stand te kunnen brengen en biedt onvoldoende informatie over de op te leveren faciliteiten en actielijnen. Daarnaast ziet de commissie risico's op verdringing van private financieringen, omdat het voorstel relatief dicht tegen de markt aan ligt. Nederland is, met een sterk voedselecosysteem en Wageningen University & Research als toonaangevende speler, goed gepositioneerd om internationaal het verschil te maken. Het vergroten van het innovatief vermogen en het verwelkomen van nieuwkomers in de voedselsector biedt volgens de commissie dan ook strategische kansen voor Nederland, maar vergen een doeltreffender aanpak. De commissie heeft tevens aangegeven nieuwe voorstellen op dit terrein graag tegemoet te zien.

Vragen en opmerkingen van het lid van de fractie OSF

Het lid van de Onafhankelijke Senaatsfractie (OSF) ziet, na kennisneming van de brief van 9 april 2021, graag uiteengezet waarom de eerste tranche met fundamentele investeringsvoorstellen van het Nationaal Groeifonds (NGF) is gestart door het demissionaire kabinet en niet is overgelaten aan het nieuw te vormen kabinet.

Het Nationaal Groeifonds is in zijn huidige vorm vrijwel unaniem aangenomen in zowel de Tweede als de Eerste Kamer. Het betreft hier

voortgang van een reeds ingezet traject dat breed gesteund is in het parlement en niet controversieel is verklaard.

In dit verband verzoekt dit lid tevens inzicht te geven in de voortgang van de aangekondigde² Instellingswet Nationaal Groeifond met daaraan gekoppeld een duidelijk investeringskader met criteria op basis waarvan bepaald wordt welke investeringen uit het fonds worden gefinancierd. Nu de internetconsultatie van het aangekondigde wetsvoorstel begin mei is afgerond³, dient de vraag zich aan of het nog haalbaar is uitvoering te geven aan het voornemen het wetsvoorstel voor de zomer van 2021 in te dienen bij het parlement.

Het streven is nog steeds om de Instellingswet voor de zomer bij het parlement in te dienen. Op dit moment ligt het wetsvoorstel voor advies bij de Raad van State. Afhankelijk van de doorlooptijd en van het inhoudelijke advies van de Raad van State wordt indiening voor de zomer wel of niet gehaald. We doen ons uiterste best.