

Vergaderjaar 1996–1997

25 003

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1997–2001

25 022

Aanpak van de bereikbaarheid in Nederland

Nr. 19

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 25 november 1996

Tijdens de behandeling van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1997–2001 en de Nota Samen werken aan bereikbaarheid (SWAB-nota) in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 18 november 1996 heb ik toegezegd **de samenloop van de financierings-behoefte van de HSL-Zuid en het Tweede Tactisch Pakket (TTP) en de verhouding tot de financiële aspecten van de SWAB-nota** nog eens uiteen te zetten.

Deze uiteenzetting volgt hieronder. Volledigheidshalve is daarbij aangegeven in welk kamerstuk u een en ander kunt terugvinden.

In het kader van het TTP is uitgegaan van een jaarlijks benodigd budget van circa f 800 mln. Door de samenloop van de uitgaven voor HSL-Zuid en TTP in de jaren 1998 en 1999 is in het MIT 1996–2000 en in het MIT 1997–2001 het beoogde budget voor het TTP in twee stappen teruggebracht:

- voor 1998 met circa f 240 mln van circa f 800 mln naar f 561 mln,
- voor 1999 met circa f 270 mln van circa f 800 mln naar f 529 mln.

Dit heeft ertoe geleid dat in het MIT 1997–2001 ten opzichte van het MIT 1996–2000 de volgende projecten zijn vertraagd, dat wil zeggen later in dienst zullen komen:

- de projecten uit het realisatieprogramma:
 - Amsterdam Bijlmer – Loenen 4-sp,
 - Rotterdam Zuid – Dordrecht 4-/6-sp,
- de projecten uit het planstudieprogramma:
 - Utrecht CS – Geldermalsen 4-sp,
 - Hemboog.

Door deze samenloop zijn er pas vanaf 2000 middelen voor de planstudieprojecten beschikbaar.

Een en ander staat aangekondigd in het MIT (blz. 55), de begroting Infrafonds (blz. 39) en de SWAB-nota (blz. 14) en in het antwoord op Kamervraag nr. 132 over de SWAB-nota.

Indien de extra kosten van de HSL-Zuid (f 1457 mln) volledig ten laste van het Railprogramma zouden moeten komen, zou dit leiden tot vertraging met 1 à 2 jaar voor de volgende projecten:

- Schiphol 4-/6-/4-sp,
- Rotterdam Zuid – Dordrecht 4-/6-sp,
- Utrechtboog,
- Amsterdam Bijlmer – Loenen 4-sp,
- Loenen – Maarssen 4-sp,
- Maarssen – Utrecht CS 4-sp,
- Arnhem vrije kruisingen en 4e perron,
- Liempde – Eindhoven 4-sp,
- Vleuten – Utrecht CS 4-sp,
- Utrecht CS – Geldermalsen 4-sp,
- Hemboog,
- Hanzelijn,
- HSL-Oost.

Dit aspect staat vermeld in het antwoord op Kamervraag nr. 132 over de SWAB-nota. In de begroting Infrafonds (blz. 47) is aangekondigd dat van de f 1457 mln een substantieel deel in de begrotingsperiode valt ten laste van het voorziene Railprogramma.

De extra middelen, die in de SWAB-nota zijn genoemd, hebben betrekking op de periode 1998–2000 en betreffen voor Rail personen en stedelijk openbaar vervoer totaal f 1 mrd.

Door de toegekende SWAB-gelden zou de vertraging, die in 1998 en 1999 wordt opgelopen als gevolg van bovengenoemde samenloop van TTP en HSL-Zuid, wel kunnen worden ongedaan gemaakt, maar niet tevens de veel grotere vertraging indien de extra kosten van de HSL-Zuid ad f 1457 volledig ten laste van Rail personen zouden moeten komen.

In dit licht is ervoor gekozen de SWAB-gelden te bestemmen voor de volgende projecten die hoog scoren op bereikbaarheid:

- projecten op de lijnen Amsterdam – Utrecht – Eindhoven en Vleuten – Utrecht – Arnhem,
- Flevolijn Oostboog,
- opening van een aantal stations in de Randstad.

Een en ander staat vermeld in de SWAB-nota, blz. 21.

Mocht het ten aanzien van één van de SWAB-projecten uiteindelijk niet of onvoldoende lukken versnelling mogelijk te maken, dan zullen één of meer andere prioritaire projecten worden versneld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink