

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 A

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2002

Nr. 31

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2002

Vanuit de Tweede Kamer is mij in de brieven met de kenmerken 202-146 en 02/16/VW gevraagd toe te lichten in hoeverre er sprake is van extra bijdragen aan de Noord/Zuidlijn te Amsterdam. In lijn met mijn eerdere standpunt dat geen aanvullende bijdragen mogelijk zijn voor aanleg van de Noord/Zuidlijn, is voor het project zelf geen aanvullende subsidie verleend.

In mijn brief aan de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van 15 april 2002, kenmerk DGP/M/BVO/U/02.01084, is geschetst dat ik overleg heb gevoerd over aan-palende onderwerpen die gevolg hebben voor de financiële positie van de gemeente Amsterdam. Toezeggingen in dit kader hebben natuurlijk tot gevolg dat de gemeente beter in staat is de meerkosten van de Noord/Zuidlijn te dragen. Het betreft in concreto de volgende zaken:

- Het bestuur van het ROA heeft mij verzocht of een deel van de gelden (€ 188 mln), die in het kader van het BOR door mij gereserveerd zijn voor Regionet, besteed mogen worden aan de Noord/Zuidlijn. Het gaat om € 25 mln. Ik heb aangegeven daar positief tegenover te staan.
- Tijdens de besprekingen over de subsidieverlening en ook tijdens het overleg in de vaste commissie is aan de orde geweest, in hoeverre een (ingroei)korting op de exploitatie vóór indienststelling van een project wenselijk is. Ik heb destijds het standpunt ingenomen dat dit een onderdeel was van het geheel aan afspraken over de hoogte van de aanlegsubsidie. Dat leidde ertoe dat in de jaren 1999, 2000 en 2001 in totaal € 6 mln op de jaarlijkse exploitatiesubsidie voor het ROA in mindering is gebracht. Nu echter de indienststelling van de Noord/Zuidlijn met enkele jaren vertraagd is, zou deze korting aanzienlijk hoger zijn uitgevallen dan de bedoeling was.

Gezien de financiële problemen van de gemeente heb ik besloten de kortingsregeling in de jaren 2003 t/m 2008 te schorsen. Hiermee is € 20,5 mln gemoeid. De kwietschelding gaat ten laste van de middelen die zijn gereserveerd om de opbrengstgroei in het openbaar vervoer te honoreren.

- De gemeente heeft in het overleg voor de subsidieverlening en ook daarna aangegeven dat zij grote bezwaren had bij de toepassing van de prijspeilmethode en de vaststelling van het prijspeiljaar voor de verschillende onderdelen van de investeringsraming. Er zou in totaal f 100 mln nodig zijn voor aanvullende prijspeilcorrecties. Ik heb daarop de gemeente een aanbod van f 16 mln (€ 7,3 mln) gedaan om dit gedeelte van het dossier te kunnen afsluiten. Dit bedrag zal in de prijspeilbijstelling van de opstaande verplichtingen in het MIT per 1 januari 2003 worden verwerkt.
- Tijdens de aanleg van de halte Amsterdam CS van de Noord/Zuidlijn is als gevolg van de gedeeltelijke afsluiting van de middentunnel van het station een tijdelijke vergroting van de transfercapaciteit noodzakelijk. Het betreft uitbreiding van trappartijen en aanleg van roltrappen in de westtunnel en vergroting van de toegang van de oosttunnel. Door toenemende groei in het reizigersvervoer zouden deze maatregelen binnen een termijn van 10–15 jaar echter sowieso noodzakelijk zijn geweest. In het planstudie-programma van het MIT 2003–2007 is het project transfervoorzieningen Amsterdam CS (kosten € 11,3 mln) opgenomen. De financiële positie van de gemeente Amsterdam verbetert in totaal met € 64,1 mln.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos