

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 A

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

Nr. 37

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 juli 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 4 juli 2002 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 juli 2002 over de Noord-Zuidlijn te Amsterdam;**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 juli 2002 over de Noord-Zuidlijn te Amsterdam.**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Giskes** (D66) merkt op dat een eventuele extra bijdrage van de rijksoverheid aan de Noord-Zuidlijn niet strookt met de afspraken die daarover zijn gemaakt. In de brief van de minister van 1 juli wordt niet de indruk weggenomen dat wel degelijk in ieder geval indirect extra rijksgeld wordt vrijgespeeld voor de Noord-Zuidlijn. In de aanvullende brief van 3 juli stelt de minister dat geen sprake is van een verhoging van de bijdrage. Kan de minister toelichten waarom in een raadsvoordracht van de gemeente Amsterdam een geheel andere indruk wordt gewekt, namelijk dat sprake is van een directe en een indirecte bijdrage? De directe bijdrage is het schrappen van de ingroeieregeling, waarvan de opbrengst van 18 mln door Amsterdam ingezet kan worden voor de Noord-Zuidlijn.

Daarnaast is sprake van een directe bijdrage aan een fietstunnel bij het Centraal Station, waarvoor 11 mln euro is uitgetrokken. In de voordracht van de gemeente Amsterdam staat onder indirecte bijdragen: «Deze indirecte bijdragen zijn geen dekking voor het financieel tekort van de Noord-Zuidlijn maar wel een direct gevolg van overleg met het Rijk over de Noord-Zuidlijn. Deze bijdragen leiden tot een kwaliteitsverbetering van de Noord-Zuidlijn». Een indirecte bijdrage via een restant MIT-geld is bestemd voor transfervoorzieningen: de doorkoppeling van de midden-tunnel en het metrostation bij het CS, waarmee 5 mln euro is gemoeid. Verder wordt het probleem van de gemeente dat niet wordt voldaan aan de eisen van het Rijk ten aanzien van voldoende transfercapaciteit tijdens de bouw van de Noord-Zuidlijn, opgelost via een bijdrage van 13 mln euro.

Bij elkaar gaat het om een bedrag van 47 mln euro, exclusief de 25 mln euro uit het BOR. Kan de minister toelichten waarom dit geen uitbreiding

¹ Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), fng. voorzitter, Van Heemst (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), Meijer (CDA), Buijs (CDA), Atsma (CDA), Hamer (PvdA), Nicolai (VVD), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Ten Hoopen (CDA), De Pater-van der Meer (CDA), Alblas (LPF), Eberhard (LPF), Jense (LN), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Schonewille (LPF) en Wijnschenk (LPF). Plv. leden: Bakker (D66), Crone (PvdA), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Mastwijk (CDA), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Jager (CDA), Bruls (CDA), Van Ruiten (LPF), T. de Graaf (LPF), Teeven (LN), Rosenmöller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Stuger (LPF) en Jukema (LPF).

van de financiering van de Noord-Zuidlijn is? Deze gelden kunnen ook voor een ander OV-doel gebruikt worden.

Het antwoord van de minister

De **minister** verwijst naar haar brief van 19 april 2002 aan de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat waarin wordt meegedeeld dat overleg plaatsvindt met de gemeente Amsterdam over het tekort, samenhangend met een viertal zaken: de verhouding tussen risico's en aanneemsom, de indexering, de kosten van de transfercapaciteit van Amsterdam CS en de ingroeiregeling terzake van de exploitatie. Voor het laatste is in het overleg van 29 november 2001 aan de gemeente Amsterdam een bedrag van tussen de 5 mln euro en 20 mln euro toegezegd. Dit vraagstuk had de Kamer dus al eerder aan de orde kunnen stellen.

Omdat Amsterdam de aanbesteding niet rond kreeg, is gesproken over eventuele oplossingen. In het kader van het BOR is een reservering toegezegd voor RegioNet van 188 mln euro. In artikel 8 van de overeenkomst met de regionale partijen is op basis van de wet en het Besluit infrastructuurfonds bepaald dat prioriteiten voor aanwending van deze middelen naar eigen inzicht gesteld mogen worden. In ROA-verband is bepaald dat de Noord-Zuidlijn tot het RegioNet wordt gerekend. Het verzoek om 25 mln euro te bestemmen voor de Noord-Zuidlijn is gehonoreerd omdat dit past binnen artikel 8 van de overeenkomst met betrekking tot het BOR en het regionale infrastructuurfonds. Op zichzelf is dat een ophoging van het budget. Deze beslissing is gebaseerd op regionale autonomie. Er is geen sprake van medebewind, maar er zijn wel afspraken gemaakt over de thema's. De minister heeft desgevraagd bevestigd dat de bijdrage in RegioNetverband geoorloofd is.

De minister bevestigt dat het regionale mobiliteitsfonds paritair wordt gevuld. Voor een aantal regionale projecten, waaronder RegioNet, is 188 mln euro ter beschikking gesteld, gekoppeld aan een taakstelling en een resultaatsverplichting. Als de regio na afweging van mening is dat een bepaald project voor completering van RegioNet noodzakelijk is, is het niet aan het Rijk om te stellen dat dit niet juist is. Het is een ophoging van de lumpsum voor de kale Noord-Zuidlijn, maar deze lijn staat niet op zichzelf, want aantakkingen zijn nodig.

Voor de Noord-Zuidlijn is een ingroeiregeling afgesproken gericht op verbetering van de exploitatie van het openbaar vervoer. Voor een goede benutting van de lijn is het noodzakelijk dat een aantal bestaande lijnen uit de exploitatie genomen wordt. Vanwege moeizame onderhandelingen met de aannemers is vertraging opgetreden. De korting, die zou doorlopen tot 2009, zal nu tot en met 2010 op het volledige niveau van 10,2 mln gulden per jaar doorlopen. Dit levert een financieel voordeel voor de gemeente op van 20,5 mln euro. Dit brengt geen extra kosten voor het Rijk met zich, maar leidt wel tot een andere exploitatieregeling voor de gemeente Amsterdam.

Voor de aanleg van de haltes bij Amsterdam CS moet de middentunnel voor de helft worden afgesloten. Voor deze tijdelijke voorziening is 5 mln euro uitgetrokken. Geconstateerd is echter dat dit geen tijdelijke voorziening kan zijn. De Noord-Zuidlijn wordt in 2011 gerealiseerd, terwijl in 2015 verbreding van de west- en oosttunnel nodig is. Om die reden is na overleg afgesproken dat de roltrappen en vaste trappen in de westelijke tunnel en de verruiming van de toegang van de oostelijke tunnel toekomstvast gerealiseerd zullen worden. Omdat de aanleg hiervan toch na 2015 gerealiseerd had moeten worden, wordt 11,2 mln euro ter beschikking gesteld voor inpassing van de transfervoorziening Amsterdam CS in de planstudietabel van het komende MIT. De 11,2 mln euro is extra, maar het betreft dan wel een permanente voorziening. Het

eerder geraamde bedrag van 5 mln euro heeft de gemeente nodig om de exploitatie rond te krijgen.

Over methode en toepassing van indexering heeft discussie plaatsgevonden met de gemeente Amsterdam, die meende dat 100 mln gulden te weinig is geïndexeerd. Die claim is door het Rijk afgekocht met 16 mln gulden, 7,3 mln euro. Daarmee is het dossier over de indexering gesloten. Het gaat in totaal om 25 mln euro RegioNetgelden uit het BOR, de ingroei-regeling, waaraan geen extra kosten voor het Rijk zijn verbonden, maar wel een gemeentelijk voordeel van 20,5 mln euro, om het toekomstvast maken van CS, ook na 2015, voor 11,2 mln euro, waarbij Amsterdam ruim 5 mln euro ruimte krijgt voor het totale project, en om het afkoopbedrag van 7,3 mln euro voor de indexering. Amsterdam heeft zich ingespannen voor een goede prijsstelling, maar door overvoering van de bouwmarkt stijgen de kosten, zeker bij toepassing van boortechnieken en natte bouw. Alles afwegende, is de minister van mening dat de uitgave verantwoord is.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vraagt hoe het indexeringsbedrag van 7,3 mln euro zich tot de lumpsum verhoudt.

Mevrouw **Giskes** (D66) is van mening dat aan de opsomming van de minister de vrijkomende reservering voor de fietstunnel van 11 mln ontbreekt, terwijl Amsterdam dat bedrag inboekt voor de Noord-Zuidlijn.

De heer **Te Veldhuis** (VVD) vraagt of via deze constructie de rijksbijdrage toch uitkomt boven het bedrag dat de Kamer als plafond heeft aangegeven voor de Noord-Zuidtunnel.

De **minister** deelt mee dat de indexering nog niet was opgenomen in de lumpsum. Dat bedrag maakt daarvan onderdeel uit.

Het bedrag voor de fietstunnel is waarschijnlijk afgesproken tussen RIB-NS en Amsterdam, maar dit is geen onderdeel van de afspraken van Verkeer en Waterstaat met Amsterdam.

De meerkosten van 25 mln worden gedekt door gelden die beschikbaar zijn voor RegioNet. Verplichtingen zullen moeten worden nagekomen op basis van de reeds toegezegde 188 mln min 25 mln gulden. Een en ander leidt dus niet tot ophoging van het MIT-budget. Het maximumbedrag voor de Noord-Zuidlijn wordt wel met 25 mln gulden opgehoogd.

De exploitatiesubsidie leidt niet tot extra uitgaven. Met het toekomstvast maken van het Centraal Station is 11,2 mln extra gemoeid, maar dat valt niet onder de Noord-Zuidlijn, omdat die voorzieningen na 2015 toch getroffen hadden moeten worden.

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Te Veldhuis

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers