

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 A

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

Nr. 36

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juli 2002

De Kamer heeft vorige week een motie van het lid Giskes aangenomen, waarin het kabinet opgedragen is af te zien van aanvullende of indirecte financiering van de Noord/Zuidlijn te Amsterdam, inclusief de vastlegging van reeds gemaakte afspraken (28 000 A, nr. 33).

In een kort algemeen overleg op 4 juli met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat heb ik reeds aangegeven dat er – op één punt na, financiering € 25 mln uit middelen Regionet – naar mijn mening geen sprake is van aanvullende of indirecte financiering van de Noord/Zuidlijn. Het verkeer- en vervoerbeleid van het rijk, van het kaderwetgebied ROA en van de gemeente Amsterdam kan alleen succes hebben, indien er sprake is van samenwerking en afstemming op vele aspecten van het gehele beleidsterrein. Dit betekent dat er vele afspraken gemaakt zijn en zullen worden tussen rijk, kaderwetgebied en de gemeente over doelstellingen, maatregelen, financiering en te bereiken beleidseffecten. Soms heeft daarbij het rijk het voortouw en komen de financiële consequenties (voor een groot deel) voor rekening van de rijksbegroting. In andere gevallen ligt de voornaamste verantwoordelijkheid bij de regio. Voor vele onderwerpen geldt dat op basis van het rijksbeleid en de wet- en regelgeving niet voor 100% duidelijk is, welke partij welke financiële consequenties dient te dragen. Ik heb daarvan in het algemeen overleg een drietal voorbeelden gegeven. Voor elk van deze voorbeelden geldt dat ik een goed te verdedigen afweging heb gemaakt. Ik beschouw dit niet als indirecte financiering van de Noord/Zuidlijn.

In de komende jaren zullen in de Amsterdamse regio en met name in, op en rond Amsterdam CS een aantal maatregelen ter verbetering van transfervoorzieningen gerealiseerd moeten worden; het betreft bijvoorbeeld de bouw van een nieuwe fietsenstalling. Ook voor deze maatregelen geldt dat er afspraken gemaakt moeten worden over verdeling van kosten tussen rijk, gemeente, kaderwetgebied en vervoerbedrijven. Het zal duidelijk zijn dat, indien het rijk geen onderhandelingsruimte richting regio heeft, de realisatie van deze noodzakelijke maatregelen in gevaar komt.

Gemaakte afspraken

Bij de subsidieverlening voor de Noord/Zuidlijn is tegelijk een overeenkomst afgesloten, waarin het ROA instemde met een korting op het jaarlijkse exploitatiebudget; deze korting groeide vanaf het moment van beschikken tot het moment van indienststelling. Dit was een hard punt bij de onderhandelingen over de beschikkingverlening, omdat grootschalige investeringen in infrastructuur benut moeten worden voor efficiënter OV. Nu de indienststelling enkele jaren naar achteren schuift, zou de korting beduidend hoger uitvallen dan oorspronkelijk de bedoeling was. De korting tikt namelijk in die jaren 2009 en 2010 op het volledige niveau (€ 4,6 mln per jaar) door. De ingroeiregeling is nu geschorst tot 2009; het financiële voordeel voor de gemeente is € 20,5 mln. Dit wordt binnen het begrotingsartikel voor exploitatie opgevangen ten laste van de middelen voor het opvangen van de groei van het OV; het leidt niet tot extra kosten voor het rijk.

De aanleg van de halte Amsterdam CS leidt tot aanzienlijke hinder voor alle reizigers die gebruik maken van het CS. De voornaamste oorzaak is dat de middentunnel telkens voor de helft moet worden afgesloten. In de beschikking is vastgelegd dat de gemeente dat moest compenseren. Die maatregelen zijn echter niet of nauwelijks als tijdelijke voorziening te realiseren. Het gaat hierbij onder andere om extra roltrappen en vaste trappen in de westtunnel en verruiming van de toegang tot de oosttunnel. Deze investeringen zijn toekomstvast en op den duur (na 2015) noodzakelijk om de groei van het treinverkeer op te vangen. Het is niet redelijk deze kosten (€ 11,2 mln) ten laste van de gemeente te brengen. In het MIT-projectenboek zal in het planstudieprogramma een nieuw project «transfervoorzieningen Amsterdam CS» opgenomen worden. Railinfra-beheer zal de komende jaren eveneens een aantal maatregelen in, op en rond Amsterdam CS realiseren. Deze maatregelen vloeien voort uit de taakopdracht, faciliteren van treinverkeer en treinreizigers, van Railinfra-beheer; ik zal er op toezien dat door Railinfrabeheer geen middelen buiten haar taakopdracht besteed worden.

Er liepen met de gemeente een tweetal forse technische discussies over methode en toepassing van indexering. De gemeente claimde f 100 mln. Ik heb deze claim afgekocht met een bedrag van f 16 mln (€ 7,3 mln) en het dossier daarmee afgesloten. Het betreft een technisch detail en wordt via de gebruikelijke indexering van de komende begroting afgewikkeld.

In de BOR-overeenkomst met de noordelijke randstad is een reservering toegezegd voor Regionet van € 188 mln (f 400 mln). In artikel 8 van de overeenkomst is vastgelegd dat regionale partijen, binnen het kader van Wet en Besluit Infrastructuurfonds, naar eigen inzicht prioriteiten mogen bepalen voor aanwending van deze middelen. De Noord/Zuidlijn behoort volgens het ROA tot Regionet en het ROA heeft mij gevraagd of men van het budget € 25 mln mocht bestemmen voor de Noord/Zuidlijn. Daar heb ik geen nee tegen willen en kunnen zeggen. De kosten voor het rijk zijn nihil.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos