

Vergaderjaar 2002–2003

28 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2003

Nr. 23

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 december 2002

In het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) Projectenboek 2003 heb ik aangekondigd overleg te voeren met de relevante regionale bestuurlijke partners over het MIT vóór en na 2010. Met deze brief wil ik u, ten behoeve van de MIT-behandeling op 9 december 2002 in uw Kamer, informeren over de uitkomsten van dit overleg.

ACHTERGROND BESTUURLIJK OVERLEG

Met het Strategisch akkoord zijn voor mijn ministerie extra middelen ten gunste van mobiliteit ter beschikking gekomen. Vanwege de resterende problematiek bleek het echter ook noodzakelijk om enkele projecten te vertragen, waaronder de Hanzelijn, Randstadrail, de Noord-Zuidlijn en de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP). In het MIT Projectenboek heb ik aangekondigd over deze consequenties bestuurlijk overleg te voeren. Ter voorbereiding op deze overleggen heb ik de desbetreffende bestuurders verzocht om – binnen de bestaande financiële kaders van het MIT – aan te geven of er mogelijkheden tot optimalisatie/verschuivingen (herprioritering) in het programma tot en met 2010 waren. Voor zover er sprake was van dergelijke verschuivingen, is dit onderwerp van gesprek geweest in het bestuurlijk overleg.

Behalve het bespreken van de infrastructurele keuzes en mogelijkheden tot optimalisatie daarin, was ik ook voornemens bestuurlijke afspraken te maken over concrete infrastructuurprojecten in de periode 2011–2014 (verlenging van het MIT), mede in relatie tot het NVVP. Gezien mijn demissionaire status heb ik echter besloten nu geen harde afspraken te maken, maar dit over te laten aan een nieuw kabinet. Wel heb ik het bestuurlijk overleg, als opmaat tot een nieuw regeerakkoord, gebruikt als agendazettend overleg voor de regionale prioriteiten op infrastructureel gebied.

BELANGRIJKSTE CONCLUSIES

Het bestuurlijk overleg is georganiseerd per landsdeel. Met uitzondering van landsdeel Oost en Noord zijn er echter afspraken gemaakt per provincie inclusief eventueel inliggende kaderwetgebieden. Deze afspraken treft u aan in de achterliggende bijlagen¹. Hieronder geef ik u een overzicht van de belangrijkste afspraken en resultaten van het bestuurlijk overleg:

- **Hanzelijn**

De Hanzelijn verkeert in een fase waarin de formele procedures die gevolgd moeten worden nog 3 tot 3½ jaar zullen vergen. De planologische procedures (ontwerp-tracébesluit en tracébesluit) met alle inspraak daar omheen, de technische «uitdetaillering», het klaarmaken voor aanbesteding en de feitelijke aanbesteding vergen die termijn. Dit betekent dat er niet eerder dan in de tweede helft van 2006 met de daadwerkelijke aanleg kan worden begonnen. Dat houdt in dat de eerste grote bedragen voor de bouw ook niet eerder dan eind 2006, begin 2007 benodigd zijn.

Vooruitlopend op de feitelijke bouw kan zich de gelegenheid voordoen van kleinere voorbereidende activiteiten voor de aanleg, zoals de minnelijke aankoop van gronden voor de Hanzelijn.

Inzake de financiering van de Hanzelijn verwijs ik u naar de separate informatie terzake.

- **Noord-Zuidlijn**

Met de gemeente Amsterdam heb ik afgesproken, dat zowel Verkeer en Waterstaat als de gemeente zich zullen inspannen om ruimte binnen de begrotingen te vinden, om de kasritmeproblematiek op te lossen. Hierover heb ik de gemeente Amsterdam een brief gestuurd (kenmerk: DGP/SPO/U02.03170). Deze brief is in afschrift ook aan de Tweede Kamer verzonden (kenmerk: DGP/SPO/U02.03248).

- **Randstadrail**

Met de regio is afgesproken, dat alle activiteiten erop gericht zijn om rond 1 december 2002 te beschikken inzake Randstadrail mits aan de – aan de afgifte van de beschikkingen – gestelde voorwaarden is voldaan. Het gaat hierbij om de voorwaarden, zoals genoemd in de bestuursovereenkomst van 6 december 2001, alsmede om de noodzakelijke wijzigingen daarop naar aanleiding van de nieuwe begroting van Verkeer en Waterstaat. Als dat slaagt, zullen nog dit jaar de declaraties van de upfront betaling betaalbaar worden gesteld. In de beschikkingen zal het thans in de V&W-begroting voorzienbare bedrag aan rijksbijdragen voor het project worden opgenomen. De betrokken partijen zullen zich inspannen om de hierdoor voor de regio's optredende extra lasten te voorkomen of tot een minimum te beperken. Hierbij worden diverse oplossingsrichtingen betrokken. De betrokken partijen hebben afgesproken om twee maal per jaar (mei, november) op basis van de geactualiseerde kasritmes van Zuid-Hollandse projecten (zowel rijksprojecten als de regionale projecten) na te gaan of verdere verlichting van de kasritmeproblematiek rond Randstadrail mogelijk is.

- **Zuid-Hollandse projecten**

De afspraken omtrent Randstadrail passen binnen een breder pakket van afspraken over Zuid-Hollandse projecten. Naast Randstadrail maken ook de A4 Midden – Delfland, A15 Maasvlakte – Vaanplein, Hubertustunnel, Nieuwe Sleutelprojecten, de internationale spoor-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

aansluiting Den Haag, de Rijn-Gouwelijn, het Trekvliettracé en de A13/16 onderdeel uit van dit pakket. Belangrijkste conclusie is dat de gereserveerde financiële middelen voor de A13/A16 en het Trekvliettracé vóór 2010 worden herbestemd ten behoeve van de A4 Midden Delfland, de A15 Maasvlakte – Vaanplein en de sleutelprojecten Rotterdam CS en Den Haag CS. Voor een concrete toelichting hierop en voor de andere afspraken verwijs ik u naar bijlage 3.

Behalve in Zuid-Holland zijn door de overige regio's geen voorstellen gedaan tot herprioritering binnen de bestaande financiële kaders van het MIT tot en met 2010. Over aanvullende financiering en over de prioriteiten voor de periode 2011 – 2014 heb ik, zoals eerder gemeld, uiteraard geen harde financiële afspraken gemaakt. In een aantal gevallen zijn nadere (procesmatige) afspraken gemaakt. Deze treft u in de achterliggende bijlagen aan.

Ten aanzien van de periode na 2010 geldt, zoals eerder gemeld, dat het daarbij gaat om een agendazettende uitkomst, nadrukkelijk nog niet om een financieel geregeld programma. Bovendien zullen voor de periode na 2010 ook andere – dan de door de regio opgevoerde – prioriteiten op het terrein van Verkeer en Waterstaat in het totale programma moeten worden ingepast. Het volgende kabinet zal daartoe de beslissingen moeten nemen die leiden tot een invulling van het MIT na 2010.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer