

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

982

Vragen van het lid **Gijs van Dijk** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de enorme vertraging van de ombouw van de Hoekse Lijn tot lightrail* (ingezonden 13 december 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 29 januari 2018).

Vraag 1

Kent u het artikel «Hoekse Lijn pas in maart of april gereed» in de Metro van 5 december 2017?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe verklaart u dat de ombouw van de Hoekse Lijn, ondanks de jarenlange voorbereiding, niet in september jl. is gaan rijden, zoals de betrokken gemeenten en vooral reizigers was voorgespiegeld?

Antwoord 2

De treindienst op de Hoekse Lijn is in 2007 gedecentraliseerd. Sindsdien treedt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) op als concessieverlener voor het vervoer. Naar aanleiding van de wens om de spoorweg tot metro om te bouwen en bij Schiedam te koppelen aan de bestaande metrolijn, is de Hoekse Lijn op 3 april 2017 aangewezen als lokale spoorweg op grond van de Wet lokaal spoor en is de MRDH niet alleen verantwoordelijk voor de exploitatie, maar ook voor de veiligheid, de aanleg en het beheer van de infrastructuur. De MRDH beoogde oorspronkelijk om de lijn op 1 oktober 2017 in dienst te stellen, precies voor het ingaan van het stormseizoen dat loopt van 1 oktober tot 1 april. In het stormseizoen mag niet op de waterkerende dijk waarop het spoor ligt worden gewerkt. De MRDH heeft aangegeven dat de streefdatum niet is gehaald doordat de beveiligingssoftware niet op tijd klaar was. De verwachting is nu dat de metro gaat rijden in het vierde kwartaal van 2018. Tot medio maart vinden afzonderlijke deeltesten plaats, medio maart 2018 is voorzien te starten met de integrale testen op het gehele

¹ <https://www.metronieuws.nl/nieuws/rotterdam/2017/12/hoekse-lijn-pas-in-maart-of-april-gereed>

spoor. Indien er weinig problemen optreden bij het testrijden kunnen reizigers mogelijk eerder van de Hoekse Lijn gebruik maken.

Vraag 3

Klopt het dat de in juli bekend gemaakte opleveringsdatum van februari 2018 niet gehaald wordt?² Zo ja, waarom is ook die nieuwe datum niet haalbaar? Wanneer gaat de metro nu eindelijk rijden?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 2

Vraag 4

Deelt u de mening dat het tijdelijk vervoer met bussen die in de spits bomvol zitten, waarbij de reizigers moeten staan en de bussen vaak vast komen te staan in de files op de A20, grote overlast oplevert voor de reizigers die aangewezen zijn op het openbaar vervoer?

Antwoord 4

Ja. Daarbij moet worden opgemerkt dat de wethouder, naar aanleiding van de vertraging, een compensatieregeling voor de reizigers in het leven heeft geroepen zodat de reiskosten verlaagd worden.

Vraag 5

Hoe zijn de lessen van het eerder uitlopen van ombouwprojecten van spoorlijnen naar lightrail, zoals bij Randstadrail, meegenomen in de planning van het project van de Hoekse Lijn?

Antwoord 5

De MRDH heeft mij gemeld dat aan de ombouw van de Hoekse Lijn een voorbereiding vooraf is gegaan waarbij de lessen uit de evaluatie van Randstad Rail in de tweede helft van 2012 nadrukkelijk zijn meegenomen. Dit betreft zowel de planning, de techniek als de verdeling van verantwoordelijkheden. De verantwoordelijkheden van alle betrokkenen zijn duidelijk vastgelegd in de Wet lokaal spoor.

Vraag 6

Hoe kan het zijn dat beveiligingssoftware niet op tijd klaar was en dat kabels en leidingen toch niet goed in kaart zijn gebracht?

Antwoord 6

De informatie die ik van de MRDH heb ontvangen is dat de ontwikkeling en levering van software voor de spoorbeveiliging door de leverancier meer tijd vraagt dan voorzien. Het probleem van de kabels en leidingen is ontstaan door contractuele problemen door het faillissement van de oorspronkelijke leverancier in 2015. Daardoor konden de kabels en leidingen later worden gelegd dan voorzien. Dat heeft de werkzaamheden van andere leveranciers die daarvan afhankelijk waren, of gelijktijdig andere werkzaamheden moesten doen, vertraagd.

Vraag 7

Wie is bestuurlijk verantwoordelijk voor deze enorme vertraging en aan welk gremium dient er verantwoording te worden afgelegd? Welke rol heeft u als systeemverantwoordelijke en verstreker van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer aan de metropoolregio?

Antwoord 7

Ik heb geen bijzondere verantwoordelijkheid voor de Hoekse Lijn. De verantwoordelijkheden voor het regionale openbaar vervoer zijn gedecentraliseerd naar de provincies en naar twee vervoerregio's (Amsterdam en Rotterdam/Den Haag). De MRDH is het bevoegde gezag voor de aanleg, het beheer, de exploitatie en de veiligheid van de Hoekse Lijn als lokale spoorweg. Het geld dat via de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer aan de metropoolregio wordt verstrekt mag door de regio naar eigen inzicht worden

² <http://hoekselijn.mrdh.nl/planning>

besteed aan verkeer en vervoermaatregelen. Dat is wettelijk zo geregeld vanuit de gedachte dat de regio beter dan het Rijk kan beoordelen waar de lokale knelpunten zitten in het verkeer.

Vraag 8

Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) als de vervoersautoriteit het aanbestedende bestuursorgaan is, waarin tot voor kort de Rotterdamse wethouder verkeer en vervoer als portefeuillehouder Openbaar Vervoer van de MRDH optrad, maar diezelfde wethouder met zijn pet als Rotterdamse wethouder verantwoordelijk was voor de rol van opdrachtgever namens de gemeente Rotterdam?

Antwoord 8

Nee, die mening deel ik niet. Het is niet ongebruikelijk dat de wethouder van de grootste gemeente in een regio de verantwoordelijkheid neemt voor de aanleg van een project van dergelijke omvang. De gemeente Rotterdam beschikt over een ambtelijk apparaat dat gewend is om met dergelijke grote projecten om te gaan.

Vraag 9

Waarom is het rapport met de second opinion van adviesbureau AT Osborne strikt geheim verklaard?³ Bent u niet van mening dat de inwoners als belastingbetalers en reizigers moeten kunnen zien waarom deze grote vertraging is opgetreden en wat eraan gedaan wordt om de Hoekse Lijn zo snel mogelijk in gebruik te nemen? Kunt u vanuit uw bestuurlijke verantwoordelijkheid een oordeel geven over het geheim verklaren van deze second opinion?

Antwoord 9

Ik ben niet bekend met het genoemde rapport van AT Osborne. De afweging om deze studie al dan niet openbaar te maken is een zaak van de MRDH.

Vraag 10

Klopt het dat op grond van de bestuurlijke overeenkomst van december 2014 de gemeente Rotterdam verantwoordelijk is voor de extra kosten die de grote uitloop van het project met zich meebrengt?⁴ Hoeveel zullen de meerkosten naar verwachting bedragen?

Antwoord 10

De risico's en dus ook de meerkosten van het project zijn een zaak van de MRDH. Dat hebben de voorzitter van het dagelijks bestuur van de metropoolregio en mijn voorganger vastgelegd in een bestuursovereenkomst die dateert van 30 maart 2017. Van MRDH heb ik vernomen dat de meerkosten kunnen oplopen tot 90 miljoen euro.

³ https://rotterdam.notubiz.nl/document/5779671/1/s17bb008465_3_50028_tds

⁴ <http://hoekselijn.mrdh.nl/sites/hoekselijn.mrdh.nl/files/files/20141203%20Bestuurlijke%20Overeenkomst%20HL%20II.pdf>