

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

1847

Vragen van het lid **Laçin** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het ontsporen van de Hoekse Lijn* (ingezonden 27 januari 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 17 februari 2020).

Vraag 1

Wat is uw reactie op de reconstructie van het onderzoekscollectief Spit in opdracht van Vers Beton, OPEN Rotterdam, WOS Media en SCHIE over het proces rondom de ombouw van de Hoekse Lijn?¹

Antwoord 1

Het artikel geeft een overzicht van de stappen die zijn gezet om tot de realisering van de metroverbinding Schiedam Centrum–Hoek van Holland te komen.

Het Rijk is verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van de hoofdspoorwegen. De provincies en vervoerregio's zijn verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorwegen. Dat zijn de tram-, metro- en lightrailverbindingen. Ook zijn zij verantwoordelijk voor de concessieverlening van de vervoerdiensten over de lokale spoorwegen en de gedecentraliseerde treindiensten op hoofdspoorwegen.

Tot 3 april 2017 was het Rijk verantwoordelijk voor het beheer van de hoofdspoorweg Schiedam Centrum–Hoek van Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voor de concessieverlening van de gedecentraliseerde treindienst Rotterdam–Schiedam–Hoek van Holland. Op 3 april 2017 is het eigendom van de spoorweg Schiedam Centrum–Hoek van Holland overgegaan naar de gemeente Rotterdam en is deze spoorweg aangewezen als lokale spoorweg onder de Wet lokaal spoor. Daarmee is ook de verantwoordelijkheid voor het beheer en de ombouw gedecentraliseerd. Vanaf 3 april 2017 draagt het Rijk dus geen enkele verantwoordelijkheid meer voor de zogenaamde «Hoekse Lijn». Uw Kamer is over de overgang van de Hoekse Lijn naar lokaal spoor en het overgaan van eigendom van Rijk naar de gemeente Rotterdam op 4 december 2012 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 20) resp.

¹ Vers Beton, 17 januari 2020 «Reconstructie: zo ontspoorde metro Hoekse Lijn voor honderden miljoenen» (<https://versbeton.nl/2020/01/reconstructie-metroverbinding-hoekse-lijn-rotterdam-hoek-van-holland>)

op 25 januari 2018 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 982) geïnformeerd.

De realisatie van de Hoekse Lijn als metrolijn was een wens van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De betrokkenheid van het Rijk was de medewerking aan de overdracht van de hoofdspoorweg, het aanwijzen van de verbinding als lokale spoorweg, het doen van een financiële bijdrage in het kader van het Actieprogramma Regionaal OV (€ 35 miljoen) en het compenseren voor de kosten die MRDH heeft gemaakt voor het verwerven van de spoorweg (€ 18,3 miljoen).

Zoals ik in de brief van 25 januari 2018 heb aangegeven heeft de spoorweg Schiedam Centrum–Hoek van Holland lange tijd een nationale functie gehad. Vanwege de bootdiensten van en naar Engeland kreeg de spoorweg zelfs een internationaal karakter, dat met de opkomst van de luchtvaart en de opening van de Kanaaltunnel in belang inboette. De laatste boottrein reed in 2006 en sindsdien diende de Hoekse Lijn uitsluitend een lokaal belang. Om die reden en omdat de treindienst voor NS verlieslatend was, is de exploitatie in 2007 gedecentraliseerd. Metropoolregio Rotterdam Den Haag (voorheen Stadsregio Rotterdam) treedt sindsdien op als concessieverlener. In 2007 gaf de regio aan de spoorweg tot metro om te willen bouwen en bij Schiedam Centrum te koppelen aan de bestaande metrolijn. Het ministerie wilde toen eerst de ervaringen met Randstadrail afwachten voordat ze hier aan medewerking wilde verlenen. De ervaringen van Randstadrail waren na verloop van tijd zeer positief te noemen. De reizigersaantallen van Randstadrail overtroffen de prognoses. Het concept van het omzetten van een verlieslatende spoorweg in een succesvolle metrolijn bleek te werken. Dat was reden voor het ministerie om in 2012 bereid te zijn om de Hoekse Lijn onder de werking van de Wet lokaal spoor te brengen, waarbij de risico's en verantwoordelijkheden van de te realiseren metroverbinding bij de Stadsregio kwamen te liggen. Vanaf dat moment zijn de voorbereidingen voor de ombouw begonnen.

Vraag 2

Kunt u inzichtelijk maken op welke momenten – vanaf de start van het project – gekozen volksvertegenwoordigers, zowel lokaal, provinciaal als landelijk, de mogelijkheid hebben gehad om daadwerkelijk in dit project in te grijpen, bij te sturen of het te stoppen?

Antwoord 2

Zie antwoord op vraag 1. Uw Kamer is over de voorgenomen omzetting van de spoorweg Schiedam Centrum–Hoek van Holland in een metrolijn op 4 december 2012 geïnformeerd (Kamerstuk 33 400 A, nr. 20).

Naar mijn weten is de Hoekse Lijn regelmatig in de gemeenteraden van Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis besproken. In elk geval zijn daar de wijzigingen van de bestemmingsplannen ten behoeve van de realisering van de Hoekse Lijn aan de orde geweest. De kostenoverschrijding was ook regelmatig onderwerp van debat. Voor verdere informatie over de besluitvorming op decentraal niveau verwijs ik u graag naar de betreffende gemeenten.

Vraag 3

Bent u van mening dat dit project voldoende beïnvloed kon worden door gekozen volksvertegenwoordigers en dat daarmee de democratische legitimiteit van dit project voldoende gewaarborgd is geweest? Kunt u uw antwoord toelichten, ook in het kader van de enorme kostenoverschrijding?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Ziet u overeenkomsten in het (besluitvormings)proces rondom de Hoekse Lijn en andere regionale infrastructurele megaprojecten met forse kostenoverschrijdingen zoals de Noord-Zuidlijn en de Uithoflijn? Zo ja, welke overeenkomsten ziet u en wat zou daaraan voor de toekomst volgens u aan moeten veranderen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De overeenkomsten die ik tussen de drie projecten zie is dat de uitgaven van alle drie hoger zijn geworden dan vooraf begroot en om die reden regelmatig onderwerp van debat waren in de betrokken raden. Voor de toekomst geldt dat van deze projecten geleerd moet worden en dan vooral of goed in beeld is gebracht wat de risico's zijn m.b.t. de kostenramingen om zodoende tot een realistisch en inzichtelijk beeld van de kosten te komen. Dit is nodig om de betrokken raden in staat te stellen een afgewogen besluit over het realiseren van dergelijke projecten te kunnen maken.

Een andere overeenkomst die ik zie is dat zowel de Hoekse Lijn als de Uithoflijn en de Noord-Zuidlijn vervoerkundig succesvol zijn. Zo is het gebruik van de Hoekse Lijn op werkdagen gestegen van 15.000 reizigers per dag per trein in 2017 naar gemiddeld 27.000 reizigers per werkdag per metro in november 2019. De RET dacht deze aantallen pas na 2 tot 3 jaar na de opening van de metrodienst te bereiken. Ook liggen de reizigersaantallen in het weekend hoger dan bij de rest van het metronetwerk.

Vraag 5

Kunt u een compleet overzicht maken van alle kosten, zowel in de voorbereidings-, de uitvoerings- als de opleveringsfase, inclusief de aanschaf van materieel en schadevergoedingen, die gemoeid zijn met de ombouw van de Hoekse Lijn? Kunt u daarbij het totaalbedrag uitsplitsen per bestuurslaag en organisatie, en op welk moment (democratische) besluitvorming over de bedragen heeft plaatsgevonden?

Antwoord 5

Zie ook het antwoord op vraag 1. Over informatie over alle kosten van dit decentrale project en over de momenten waar op de (democratische) besluitvorming heeft plaatsgevonden verwijs ik u naar de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Het Rijk was bij de daadwerkelijke ombouw niet betrokken.

Vraag 6

Zijn er afspraken met Koninklijke Vopak N.V. gemaakt omtrent schadevergoedingen bij vertragingen die zijn opgetreden bij het ombouwen van de Hoekse Lijn? Zo ja, welke afspraken zijn dat, waar zijn deze afspraken vastgelegd, hoe zijn deze afspraken tot stand gekomen, om welke bedragen gaat het, door wie worden deze bedragen betaald, hoe is dat bedrag tot stand gekomen en zijn er nog andere bedrijven die een soortgelijke afspraak hebben rondom de Hoekse lijn, de Noord-Zuidlijn of de Uithoflijn? Zo nee, waarom wordt er dan een schadevergoeding betaald aan Koninklijke Vopak N.V.?

Antwoord 6

Zie het antwoord op de vragen 1 en 5.

Vraag 7

Wat is er precies gebeurd naar aanleiding van de auditrapporten over 2016, 2017 en 2018 die in de reconstructie worden genoemd en een onthutsend beeld schetsen over de voortgang van het project en de kosten die daarmee gepaard gaan?

Antwoord 7

Zie het antwoord op vraag 1. Het Rijk is niet betrokken geweest bij deze auditrapporten.

Vraag 8

Kunt u alle auditrapporten die zijn opgesteld rondom het proces van de ombouw van de Hoekse Lijn inzichtelijk maken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Nee. Zie het op antwoord vraag 7.

Vraag 9

Waarom is er bij de levering van materiaal niet gekozen voor een leverancier die bewezen technologie kon leveren, ook gelet op de ervaringen die zijn opgedaan met het debacle met de Fyra?

Antwoord 9

Zie het antwoord op vraag 1. Het Rijk is niet bij betrokken geweest bij de keuze voor een leverancier.

Vraag 10

Waarom is de ombouwplanning van vijf maanden nooit aangepast naar aanleiding van de kritiek die aannemers hebben geuit over de haalbaarheid van deze termijn nog voor het daadwerkelijk ombouwen was begonnen?

Antwoord 10

Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 11

Wat is de aangewezen rekenkamer om zaken die op stadsregio- ofwel metropoolregioniveau spelen te onderzoeken? Heeft een rekenkamer een verslag uitgebracht over de gang van zaken rondom de Hoekse Lijn? Zo ja, kunt u dat verslag delen met de Kamer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 12

Welke andere openbaar vervoerprojecten hebben geen doorgang kunnen plaatsvinden door de enorme kostenoverschrijding van de Hoekse Lijn? Welke bezuinigingen op openbaar vervoer hebben plaatsgevonden als gevolg van de kostenoverschrijdingen?

Antwoord 12

Er zijn geen nationale openbaar vervoerprojecten beïnvloed door de ontwikkelingen bij de ombouw van de Hoekse Lijn. Ik ben niet op de hoogte welke afwegingen de regio heeft gemaakt om de kostenoverschrijding te bekostigen.