

Vergaderjaar 2002–2003

28 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2003

Nr. 50

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 7 mei 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over het beheer van Randstand Rail (28 600 A, nr. 48).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 6 mei 2003.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
De Pater-van der Meer

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Meijer (CDA), Buijs (CDA), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA) voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GL), Duyvendak (GL), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Van Miltenburg (VVD) en Hermans (LPF).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Tichelaar (PvdA), Schultz van Haegen (VVD), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Huizinga-Heringa (CU), Van Lith (CDA), Terpstra (VVD), De Grave (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Haverkamp (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GL), Halsema (GL), Vergeer-Mudde (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Van Heemst (PvdA), Hooger-vorst (VVD), Remkes (VVD) en Van den Brink (LPF).

1

Wordt Randstadrail uitsluitend geschikt gemaakt voor lightrail of zal net als op de Rijn-Gouwelijn aanvankelijk sprake zijn van een dubbel systeem, waarop zowel treinen als lightrailvoertuigen zullen rijden?

RandstadRail wordt uitsluitend geschikt gemaakt voor lightrail. De RandstadRail-infrastructuur wordt geheel losgekoppeld van de spoorweginfrastructuur voor de zware rail en er zullen dus geen treinen op gaan rijden.

Wel zijn er 2 typen lightrailvoertuigen, nl. een voertuig met een lage vloer dat ook kan rijden op de traminfrastructuur in Den Haag en één met hoge vloer die geschikt is voor de metro-infra te Rotterdam.

2

Hoe is de verdeling van eventuele onverhoopte overschrijdingen van de kosten voor aanleg en/of beheer?

Het risico van overschrijdingen van de kosten (zowel aanleg als beheer) ligt volledig bij de regio's.

3

Wordt met Randstadrailinfrastructuur ook het gedeelte van de railverbinding bedoeld dat nu onderdeel uitmaakt van de stedelijke vervoernetwerken in Rotterdam en Den Haag? Zo nee, zijn er dan geen eisen gesteld aan het beheer van deze gedeelten ten behoeve van het Randstad-railnetwerk?

Neen, met de RandstadRailinfrastructuur, zoals opgenomen in de beheersovereenkomst, wordt bedoeld de huidige Zoetermeer- en Hofpleinlijn, zoals thans in gebruik voor treinverkeer en voor zover in de toekomst te gebruiken door lightrail. Aan het beheer van de stedelijke vervoernetwerken zijn geen specifieke eisen gesteld. Dit is de verantwoordelijkheid van de regio's.

4

Welke stappen in het wetgevingsproces moeten er doorlopen worden om ervoor te zorgen dat de Randstadrailinfrastructuur als lokale infrastructuur wordt aangewezen en dat het beheer over kan gaan naar de regio's?

De benodigde stappen in het wetgevingsproces zijn thans nog niet aan te geven, omdat vorm en inhoud van de noodzakelijke wijzigingen van de regelgeving nog moeten worden bepaald. Daarbij gaat het onder meer om de nog te maken keuze of bij wijziging van de regelgeving voor RandstadRail een apart traject wordt ingezet of dat RandstadRail wordt «meegenomen» bij een meer integrale modernisering van de regelgeving voor lokale en bijzondere spoorwegen. Die nog te maken keuze vloeit voort uit de in artikel 5 van de beheersovereenkomst opgenomen verplichting voor de Minister van Verkeer en Waterstaat. Aan die verplichting wordt gevolg gegeven in één van de deelprojecten met betrekking tot RandstadRail binnen V&W, namelijk het deelproject uitwerking beheersovereenkomst.

5

Hoe wordt het beheer van deze lokale spoorlijn georganiseerd? Blijft dit in handen van de lokale overheden of wordt er een concessie voor uitgegeven? Indien er een concessie wordt uitgegeven, gebeurt dit dan per openbare aanbesteding en mogen er dan ook andere bedrijven op inschrijven dan Prorail? Welke wettelijke eisen zijn er omtrent een dergelijke beheerconcessie voor lokale spoorlijnen?

De verantwoordelijkheid voor het beheer komt in handen bij de regio's. Zij zijn verantwoordelijk voor de organisatie en uitvoering daarvan, maar zijn vrij om de uitvoering uit te besteden, bijvoorbeeld door een concessie te verlenen. Als de regio's kiezen voor uitbesteding, dan zullen zij zelf, tegen het licht van de door hen gekozen wijze van uitbesteding, moeten bezien of openbare aanbesteding verplicht is.

Nader bezien moet nog worden of en hoe één en ander zal worden vormgegeven in regelgeving op rijksniveau. Daarbij kan onder andere overwogen worden eventuele regelgeving over het beheer van RandstadRail over te laten aan de regio's. Op rijksniveau zou dan wellicht volstaan kunnen worden met het stellen van technische- en veiligheidseisen. Dergelijke vragen zijn onderdeel van het deelproject, zoals genoemd bij het antwoord op vraag 4.

6

De verantwoordelijkheid voor het beheer en het onderhoud van de lijn ligt bij het Stadsgewest Haaglanden en bij de Stadsregio Rotterdam. Houdt dit concreet in dat er twee organisaties worden opgericht voor het beheer en onderhoud? Hoe wordt met name het dagelijkse beheer vormgegeven?

Zie het antwoord op vraag 5. Het is aan de regio's om te bepalen op welke wijze zij het beheer willen vormgeven en (eventueel laten) uitvoeren.

7

Is er buiten de algemene bepaling van artikel 6 een nadere regeling getroffen voor de wijze, waarop de regio's invulling geven aan hun gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de afstemming van het beheer?

Neen.

8

Zijn er in artikel 9.2 en 9.3 concrete vergunningen of ontheffingen waarop wordt gedoeld? Zo ja, waar gaat het om?

Ja, het gaat om bestaande concrete vergunningen en ontheffingen. Daartoe is bij de overeenkomst een niet-limitatieve lijst opgesteld van bestaande ontheffingen en vergunningen, zoals thans bij Prorail (Railinfra-beheer) in beheer. Dit betreft o.a. vergunningen van kabels, leidingen, viaducten etc, die het spoor kruisen of in het directe invloedsgebied liggen.

9

Wie is er verantwoordelijk voor het verlenen van de vervoersconcessie: Stadsgewest Haaglanden en/of Stadsregio Rotterdam?

Bevoegd tot het verlenen van concessies voor openbaar vervoer anders dan per trein, is het dagelijks bestuur van het regionaal openbaar lichaam voor dat samenwerkingsgebied (artikel 20 Wet personenvervoer 2000). Dat wil zeggen dat beide regio's voor hun deel verantwoordelijk zijn. Voordat een concessie wordt verleend pleegt de concessieverlener overleg over afstemming van het openbaar vervoer met de concessieverleners die bevoegd zijn tot het verlenen van concessies in aangrenzende gebieden (artikel 26 Wp 2000).

10

Kan de rijksoverheid eisen stellen aan de concessie, zoals waarborgen voor sociale veiligheid, het aantal treinen dat er moet rijden op de lijn en punctualiteit?

Ja en nee.

Ja, ten aanzien van de sociale veiligheid want artikel 32 van de Wet personenvervoer 2000 geeft aan welke voorschriften in ieder geval aan een concessie worden verbonden. Zo bepaalt het tweede lid van dat artikel dat aan een concessie in ieder geval voorschriften worden verbonden ten aanzien van «het waarborgen van een verantwoorde mate van veiligheid ten behoeve van zowel de reizigers als het personeel binnen het openbaar vervoer». Het vierde lid van artikel 32 bepaalt dat bij algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld over de aan een concessie te verbinden voorschriften.

Nee, ten aanzien van het aantal treinen of de punctualiteit van de lijn omdat dat een bevoegdheid en verantwoordelijkheid is van de opdrachtgever voor het vervoer, in dit geval de beide regio's.

11

Moet er een openbare aanbesteding worden gehouden voor het verlenen van de vervoersconcessie?

Op dit moment geldt de volledige aanbestedingsplicht op grond van de Wet personenvervoer 2000 nog niet. De desbetreffende artikelen zijn nog niet in werking getreden. De Tweede Kamer zal, aan de hand van de evaluatie van het aanbestedingsinstrument eind 2004, besluiten of de desbetreffende artikelen in werking zullen treden. De systematiek van de aanbesteding is als volgt. In de Wet personenvervoer 2000 staat het uitgangspunt van verplichte aanbesteding centraal. Voor het stad- en streekvervoer zal per 1 januari 2006 al het openbaar vervoer via aanbesteding moeten zijn gegund en voor de Gemeentelijke Vervoersbedrijven zal dit per 1 januari 2007 het geval moeten zijn. De laatste categorie heeft iets meer tijd gekregen om de noodzakelijke veranderingen, zoals verzelfstandiging, door te kunnen voeren.

12

Wordt er op deze lijn naar verwachting subsidie verstrekt voor het vervoer? Zo ja, door welke overheid of overheden?

Het huidige vervoer door NS Reizigers op de Hofplein- en Zoetermeerlijn valt nu nog onder de contractsector. Dit houdt in dat de Minister een vast bedrag aan de NS betaalt voor dit vervoer.

Zodra Randstadrail operationeel wordt zal het vervoer worden gedecentraliseerd aan de beide regio's en zal de rijksbijdrage voor het vervoer via de dan geldende bekostigingssystematiek voor het stads- en streekvervoer aan de regio's toekomen. De regio's zullen vervolgens exploitatiesubsidie beschikbaar stellen voor het vervoer.

13

Moet de vervoerder op deze lijn een gebruikersvergoeding betalen aan de beheerder? Zo ja, wordt dit vastgelegd in de algemene maatregel van bestuur over de gebruikersvergoeding bij de Spoorwegwet?

De vraag of de vervoerder een gebruiksvergoeding moet gaan betalen aan de beheerder is ter beoordeling van de beide regio's. De nieuwe Spoorwegwet bevat geen regels over de gebruiksvergoeding voor lokale spoorwegen. Bedacht moet worden dat de regio's er ook voor zouden kunnen kiezen om één instantie of onderneming zowel te belasten met het beheer van de infrastructuur als met het verrichten van openbaar vervoer. Het Europese verbod om een spoorvervoerder tevens te belasten met bepaalde beheertaken geldt hier niet.

14

Is het waar dat de verleners van de vervoersconcessie één concessie kunnen verstrekken voor de hele periode van 30 jaar? Wat is hiervan de achterliggende gedachte?

Ingevolge artikel 24 van de Wet personenvervoer 2000 verleent een concessieverlener een concessie voor een in de concessie vastgesteld tijdvak van ten hoogste zes jaar. De minister zou in het geval van RandstadRail een ontheffing kunnen verlenen van dat maximum indien de concessie «gepaard gaat met aanzienlijke investeringen door de concessiehouder in voor de uitvoering van de concessie noodzakelijk materieel». De periode van 30 jaar is in de overeenkomst opgenomen om te zorgen dat ten tijde van de beëindiging van de beheersovereenkomst de vervoersovereenkomst eveneens eindigt.

15

Waarom bestaat voor de regio's de mogelijkheid om toestemming te geven lichtontvlambare stoffen binnen 20 meter van het spoor op te slaan?

Het gaat hier om bestaande bevoegdheden en rechten die thans door Prorail (Railinfrabeheer) worden uitgeoefend als beheerder. Er worden dus geen nieuwe bevoegdheden en rechten gecreëerd. Het is de bedoeling om tegelijk met de overdracht van het beheer de bestaande bevoegdheden en rechten aan de regio's over te dragen, die op hun beurt de uitoefening van die bevoegdheden en rechten kunnen overlaten aan de feitelijke beheerder.

16

De hoogte van de beheervergoeding is inmiddels vastgesteld. Wat gebeurt er als dit bedrag niet toereikend blijkt te zijn of als er jaarlijks een overschot blijkt te zijn? Is de beheervergoeding gekoppeld aan eisen over het aantal treinen dat daadwerkelijk moet of zal rijden?

De beheersvergoeding is een vast bedrag, waarbij positieve of negatieve risico's voor rekening van de regio's zijn. De beheersvergoeding is niet gekoppeld aan het aantal treinen dat daadwerkelijk moet of zal rijden.