

Vergaderjaar 2002–2003

28 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2003

Nr. 52

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 12 augustus 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft schriftelijk overleg gevoerd met de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over het beheer van RandstadRail (zie kamerstukken 26 800, A, nrs. 48 en 50). De commissie brengt van dit overleg verslag uit door openbaarmaking van de gewisselde stukken.

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), Van Lith (CDA), Timmermans (PvdA), van Bommel (SP), van der Staaij (SGP), Koopmans (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), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Tichelaar (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Eurlings (CDA), Smeets (PvdA), de Ruiter (SP), Huizinga-Heringa (CU), Buijs (CDA), De Grave (VVD), Szabó (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), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD).

's-Gravenhage, 26 juni 2003

Naar aanleiding van uw brief d.d. 6 mei 2003 houdende antwoorden op vragen inzake de beheersovereenkomst Randstadrail (kamerstuk 28 600-A, nr. 50) brengt de commissie het volgende onder uw aandacht.

In de commissie leven de volgende bezwaren tegen de nu voorliggende beheersovereenkomst. Deze bezwaren hebben betrekking op de volgende punten:

- Er worden geen eisen gesteld aan het aantal treinen dat over de lijn gaat rijden, terwijl het rijk 794 mln. euro aan de realisatie van het project bij zal dragen. Ook staat de beheersvergoeding los van het aantal treinen dat gaat rijden.
- Zowel het Stadsgewest Haaglanden als de Stadsregio Rotterdam worden nu verantwoordelijk voor het beheer en vervoer, terwijl de verantwoordelijkheid voor de hele lijn bij één overheid moet komen te liggen. Dat zou in dit geval de provincie Zuid-Holland kunnen zijn.
- De mogelijkheid wordt opengelaten dat de vervoerder beheertaken uit zal voeren, terwijl voor het hoofdrailnet juist jarenlang aan ontvlechting is gewerkt. Daarnaast moet er voor het hoofdrailnet een gebruiksvergoeding worden betaald, terwijl de beslissing om voor Randstadrail een gebruiksvergoeding te vragen wordt overgelaten aan de decentrale overheden.

Graag ziet de commissie uw commentaar op bovenstaande bezwaren op korte termijn tegemoet en hoopt zij na het zomerreces met u hierover van gedachten te kunnen wisselen. Zij verzoekt u dan ook geen onomkeerbare besluiten te nemen alvorens dit overleg heeft plaatsgevonden.

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers

Den Haag, 12 augustus 2003

Bij brief van 26 juni 2003 heeft de voorzitter van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat verzocht om een reactie op de bezwaren die in de commissie leven tegen de nu voorliggende beheersovereenkomst RandstadRail. Dit naar aanleiding van de brief van 6 mei 2003 (kamerstuk 28 600-A, nr. 50) met daarin de antwoorden op de eerdere vragen van de commissie.

In deze brief ga ik puntsgewijs in op die bezwaren.

1. Er worden geen eisen gesteld aan het aantal treinen dat over de lijn gaat rijden, terwijl het Rijk € 794 mln aan de realisatie van het project bij zal dragen. Ook staat de beheersvergoeding los van het aantal treinen dat gaat rijden.

Reactie: Bij de realisatie van RandstadRail worden de bestaande Hofplein- en Zoetermeerlijn geschikt gemaakt voor lightrail. Hierbij zal met kleinere voertuigen dan de huidige treinen en een hogere frequentie worden gereden, waardoor er meer voertuigen per dag zullen rijden. Het exacte aantal voertuigen zal afhankelijk zijn van de vervoersvraag en daardoor per periode van de dag kunnen verschillen.

Dit is een verantwoordelijkheid van de beide regio's gezamenlijk omdat die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van RandstadRail. Bij de afspraken over de exploitatiebijdrage zoals die met beide regio's zijn gemaakt, is uitgegaan van een aanzienlijke toename van het aantal reizigers ten gevolge van RandstadRail. Om die toename te kunnen realiseren, die weer voorwaarde is om tot een kostendekkende businesscase te kunnen komen, zijn de regio's genoodzaakt een groot aantal voertuigen te laten rijden. De exacte invulling van het aantal is een taak van de regio's die niet door het Rijk moet worden voorgeschreven.

De beheersvergoeding die aan de beide regio's wordt betaald is gebaseerd op de huidige vergoeding die ProRail voor het beheer van de beide lijnen ontvangt. Deze vergoeding is (mede) gebaseerd op het huidige gebruik. De consequenties van de hogere frequentie in combinatie met het gebruik van lightrailvoertuigen zijn niet bekend en daarom niet meegenomen in de beheersvergoeding. De hieraan verbonden risico's zijn voor rekening van de regio's.

2. Zowel het stadsgewest Haaglanden als de stadsregio Rotterdam worden nu verantwoordelijk voor het beheer en vervoer, terwijl de verantwoordelijkheid voor de hele lijn bij één overheid moet komen te liggen. Dat zou in dit geval de provincie Zuid-Holland kunnen zijn.

Reactie: De verantwoordelijkheid voor het beheer van de RandstadRailinfrastructuur wordt een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de beide regio's. De regio's zullen samen de uitwerking hiervan vorm moeten geven en onderling moeten afstemmen. In de huidige situatie ligt de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van openbaar vervoer al bij de beide regio's en vindt er onderling afstemming plaats over de exploitatie van regiogrens overschrijdende lijnen. Dit zal ook voor de exploitatie van RandstadRail moeten gebeuren. Op dezelfde manier zullen er ook voor het beheer van de infrastructuur afspraken moeten worden gemaakt. Derhalve is er geen noodzaak om de verantwoordelijkheid voor het beheer in één hand te leggen, en zeker niet in de hand van een partij die niet betrokken is bij of verantwoordelijk is voor de exploitatie.

3. De mogelijkheid wordt opengelaten dat de vervoerder beheertaken uit zal voeren, terwijl voor het hoofdrailnet juist jarenlang aan ontvlechting is

gewerkt. Daarnaast moet er voor het hoofdrailnet een gebruiksvergoeding worden betaald, terwijl de beslissing om voor RandstadRail een gebruiksvergoeding te vragen wordt overgelaten aan de decentrale overheden.

Reactie: De huidige spoorinfrastructuur die straks door RandstadRail zal worden gebruikt zal worden aangewezen als lokaal spoor. Noch de nieuwe Spoorwegwet noch de Europese regelgeving voor spoorvervoer bevatten voorschriften voor het beheer, het vervoer of de gebruiksvergoeding voor lokale spoorwegen; deze regels gelden alleen voor hoofdspoor.

Daarom wordt de verantwoordelijkheid en de keuzes hierin overgelaten aan de beide regio's, omdat die hiervoor financieel verantwoordelijk en risicodragend zijn.

Gaarne wissel ik nog met uw commissie van gedachten over dit onderwerp.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus