

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

2889

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de voortgang van de ombouw van de Hoekse Lijn tot metro* (ingezonden 7 maart 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 27 juni 2012). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 2536.

Vraag 1

Deelt u op grond van het rapport «Doorkoppeling Hoekselijn – Technische rapportage» en de analyse uit de quick Scan naar de markt en capaciteit op de gedecentraliseerde spoorlijnen,¹ de regionale verwachting van minimaal 30% reizigersgroei op de Hoekse Lijn bij ombouw van het tracé van hoofdspoor naar metro?

Antwoord 1

In de Rotterdamse modelberekening wordt een reizigersgroei van 30% voorspeld. Deze wordt verklaard doordat bij een doorkoppeling aan de metro meerdere bestemmingen in Rotterdam zonder overstap, direct van deur tot deur, kunnen worden bereikt en de frequentie van het aantal voertuigen op de lijn omhoog gaat. Een toename van 30% in het aantal reizigers acht ik een reële verwachting.

Vraag 2

Wat is het resultaat van de afspraak uit 2006 tussen u en de Stadsregio Rotterdam om de haalbaarheid van de ombouw tot lightrailtracé te onderzoeken?

Antwoord 2

Het resultaat is, naast bovengenoemd rapport en de prognose van het aantal reizigers, een uitgewerkte planstudie van de stadsregio waarin de technische mogelijkheden van de ombouw zijn aangetoond. Hierin is ook rekening gehouden met het bestaande goederenvervoer per zware trein op (een deel van) de Hoekse lijn.

¹ Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 80.

Vraag 3

Is het waar dat de directie van ProRail op het standpunt staat dat ze het beheer van de Hoekse Lijn niet wil overdragen? Wat is daarvan de reden?

Antwoord 3

De Hoekse lijn maakt op dit moment onderdeel uit van het Hoofdspoor. Voor het Hoofdspoor is ProRail als beheerder aangewezen. Indien de Hoekse lijn als lokale spoorweg wordt aangewezen is de decentrale overheid opdrachtgever voor het beheer en kan deze een andere beheerder aanwijzen. ProRail werkt hier juist zeer constructief aan mee.

Vraag 4

Waarom hebt u nog niet gereageerd op het verzoek van de Stadsregio² om de Hoekse Lijn uit het Koninklijk Besluit Hoofdspoor te schrappen?

Antwoord 4

Om de ombouw mogelijk te maken heb ik begin dit jaar aan de stadsregio Rotterdam mijn voornemen kenbaar gemaakt om de Hoekse lijn als lokale spoorweg aan te wijzen. Ik heb de stadsregio gemeld dat daarvoor nog wel aan de volgende voorwaarden moet worden voldaan:

- De veiligheid van het vervoer op de Hoekse lijn moet nader worden uitgewerkt, waarbij het samen gebruik van metrovervoer en goederenvervoer een belangrijk aspect is, en
- De toegang voor het goederenvervoer op de Hoekse lijn moet duurzaam zijn geregeld.
- De financiering van de aanleg en de exploitatie moet door de stadsregio Rotterdam worden gedekt.

Over die uitwerking ben ik in goed overleg met de stadsregio Rotterdam en ProRail.

Vraag 5

Deelt u de mening dat voor het behoud van de incidentele goederentreinen het niet noodzakelijk is dat de Hoekselijn «hoofdspoor» blijft en dat dit verzoek past binnen de in aantocht zijnde Wet lokaal spoor?

Antwoord 5

Zie antwoord op vraag 4. De Hoekse lijn zal onder de werking van de Wet Lokaal Spoor worden gebracht zodra invulling is gegeven aan de voorwaarden.

Vraag 6

Bent u er van op de hoogte dat het project inmiddels door alle onduidelijkheid sterk is vertraagd waardoor de exploitatieconcessie voor heavyrail door de Stadsregio Rotterdam per december 2012 opnieuw aanbesteed dient te worden?

Antwoord 6

Voor de periode december 2007 tot december 2010 is het vervoer op de Hoekselijn door de stadsregio onderhands gegund aan de NS. In het kader van artikel 36a van het Besluit Personenvervoer 2000 heeft de stadsregio in 2009 een ontheffing van de aanbestedingsplicht aangevraagd voor de periode december 2010 tot december 2013. Mijn ambtsvoorganger heeft hiertoe op 17 september 2009 een intentieverklaring tot goedkeuring afgegeven. De ontheffing wordt gezien als overgangsmaatregel naar een aanbesteding.

Vraag 7

Deelt u de mening dat met het project een kwaliteitssprong van het regionale OV in de zuidvleugel wordt bereikt en bent u bereid voor de zomer van 2011 een besluit te nemen over het verzoek van de Stadsregio Rotterdam, zodat de lijn in 2015 geschikt kan zijn voor een metrodienst met behoud van het bestaande goederenvervoer?

² d.d. 18 augustus 2010.

Antwoord 7

Zie antwoord op vraag 1 en 4. Volgens de meest recente planning van Rotterdam zal de Hoekse Lijn eind 2016 als metrodienst in gebruik kunnen worden genomen, waarbij het goederenvervoer per trein mogelijk blijft.

Vraag 8

In hoeverre dragen de sporen tussen Rotterdam en Schiedam Centrum – die bij koppeling aan het metronet beschikbaar zouden komen – bij aan de robuustheid van de dienstregeling op de corridor Den Haag-Rotterdam?

Antwoord 8

Uit de studies in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is gebleken dat er geen noodzaak is voor extra sporen tussen Schiedam en Rotterdam. De afkoppeling Hoekse Lijn is niet randvoorwaardelijk voor hoger frequent spoorvervoer op de corridor Den Haag – Rotterdam.

Vraag 9

Deelt u de mening dat het beschikbaar komen van deze sporen de realisatie van station Schiedam Kethel eenvoudiger maakt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Nee. Het station Schiedam Kethel is voorzien tussen Schiedam en Delft waar 2 sporen liggen. Op verzoek van de fracties van de Christen Unie en Groen Links in het MIRT overleg van 6 december 2010 heb ik de Kamer op 18 augustus 2011 (Kamerstuk 31 801 nr.³ geïnformeerd over de financiële mogelijkheden inzake een eventuele ontwikkeling van station Schiedam Kethel. Dit station kan alleen worden bediend op voorwaarde van 4-sporigheid tussen Delft Zuid en Schiedam Kethel. Deze spooruitbreiding vergt incl. BTW een investeringsbedrag van ca. € 165 miljoen, nog exclusief de kosten voor de aanleg van het station zelf, en maakt geen onderdeel uit van PHS. Ik heb toen besloten geen verdere initiatieven te ontplooiën ten aanzien van dit mogelijk nieuwe station.

Vraag 10

Bent u op de hoogte van het feit dat de ombouwkosten van de Hoekse Lijn circa € 250 miljoen bedragen en de Stadsregio voornemens is dit (grotendeels) vanuit de Brede Doeluitkering (BDU) te financieren?

Antwoord 10

Ik ben op de hoogte van de kostenraming van de ombouw. De stadsregio Rotterdam is verantwoordelijk voor de ombouw en moet voor de dekking van die kosten zorgen en kan daarvoor (ook) middelen uit de BDU gebruiken, omdat de stadsregio zelf verantwoordelijk is voor de besteding van de BDU.

³ d.d. 18 augustus 2010