

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
13 maart 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
IVW-TER/KAB-TC/07/U44.001	07-VW-B-007
Onderwerp	
Beantwoording vragen van de vaste kamercommissie van Verkeer en Waterstaat inzake RandstadRail.	

Geachte voorzitter,

In reactie op de vragen van de vaste kamercommissie van Verkeer en Waterstaat inzake RandstadRail bericht ik u als volgt.

1. Is het waar dat de bestuurders van het stadsgewest Haaglanden op de hoogte waren dat het onverantwoord was om het spoornetwerk in gebruik te nemen? Zo ja, was u op de hoogte van deze situatie?
1. Ik beschikte destijds niet over informatie dat het onverantwoord was om het onder mijn toezicht staande gedeelte van het spoorwegnetwerk in gebruik te nemen. Voor zover mij bekend gold dat eveneens voor de bestuurders van het Stadsgewest Haaglanden.
2. Op welk moment is de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) over de problemen geïnformeerd en wanneer bent u vervolgens geïnformeerd?
2. De Inspectie is direct na de ontsporing op 29 november 2006 geïnformeerd over dit ongeval. De ter plekke aangetroffen situatie was dusdanig dat de Inspectie overging tot stillegging. Daarover ben ik onmiddellijk door de Inspectie geïnformeerd.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

3. Welke rol kunt u spelen bij de aanpak van de problemen en de versnelling van die aanpak?
3. De rol van de Inspectie Verkeer en Waterstaat bij de aanpak van de problemen bestaat uit het identificeren van de veiligheidsproblemen. Daarnaast ziet de Inspectie erop toe dat de problemen ook daadwerkelijk worden opgelost door de betreffende organisatie. Voorop staat dat RandstadRail pas weer in gebruik kan worden genomen als de veiligheid voldoende gewaarborgd is. Daarnaast doet de Inspectie Verkeer en Waterstaat als toezichthouder onderzoek naar de ontsparing te Forepark (Leidschendam) op 29 november 2006. Dit onderzoek zal worden afgerond in april 2007. De bevindingen uit dit en de verdere onderzoeken naar incidenten op RandstadRail zijn richtinggevend voor de aanpak van de problemen. De Inspectie verleent alle medewerking om te komen tot hernieuwde ingebruikname.
4. Overweegt u een andere beheerder aan te stellen indien blijkt dat er inderdaad veiligheidsproblemen verzwegen zijn?
4. Ik beschik niet over concreet bewijs dat veiligheidsproblemen verzwegen zouden zijn. Bovendien ligt de primaire verantwoordelijkheid voor RandstadRail bij de decentrale overheid, in casu Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam. Het aanstellen van een beheerder is dan ook de verantwoordelijkheid van die decentrale overheid.
5. Hoe verhouden de verantwoordelijkheden zich in het project RandstadRail tussen de bestuurslagen, de vervoerders en het toezicht? Zijn naar uw inzicht de verantwoordelijkheden transparant?
5. De verantwoordelijkheden bij dergelijke projecten zijn vastgelegd in het Normdocument Veiligheid Lightrail, opgesteld door mijn ministerie. Per project worden de verantwoordelijkheden uitgewerkt. Voor RandstadRail zijn deze uitgewerkt in het Integraal Veiligheidsplan RandstadRail. Deze verdeling van verantwoordelijkheden is helder. In het kort komt de verdeling neer op:
 - De decentrale overheid is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en bouw, de concessie en de veiligheid van RandstadRail.
 - De ontwikkeling en bouw van het project RandstadRail is door de decentrale overheden belegd bij de projectorganisatie RandstadRail.
 - De concessie voor het vervoer op de lijnen en het beheer van de spoorlijnen wordt door de decentrale overheden verleend.
 - De decentrale overheden laten controles verrichten om de veiligheid te borgen
 - De rol van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is die van toezichthouder voor RandstadRail met uitzondering van het stadstramnet binnen de gemeente Den Haag (de lijnen 3 en 4). De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt toezicht op afstand, gegeven de beschreven verantwoordelijkheid voor veiligheid en de daarbij behorende controles decentraal. De Inspectie heeft afspraken gemaakt met RandstadRail (in de persoon van de directeur Openbaar vervoer van

Stadsgewest Haaglanden) over de wijze waarop de veiligheid bij de ingebruikname van het project aangetoond moet worden.

- Op het stadstramnet binnen de grenzen van de gemeente Den Haag (de lokale tram) is de gemeente Den Haag zelf verantwoordelijk.

6. In hoeverre acht u een stadsregio voldoende kundig en democratisch om een groot infrastructureel project technisch en bestuurlijk goed uit te kunnen voeren?
6. Ik heb geen aanleiding om aan de technische kunde van de stadsregio's te twifelen. Zij vervullen hun rol conform de procedures uit het eerder genoemde Normdocument Veiligheid LightRail. Tezamen met hun samenstellende gemeenten zijn zij al vele jaren verantwoordelijk voor grote railnetwerken (tram en metro) op (inter-)lokaal niveau. Zij sturen ook de deskundigen van HTM, RET, ingenieursbureaus etcetera. aan. Daar waar kennis en kunde niet direct bij de regio's aanwezig is, worden andere partijen ingeschakeld, in casu HTM, RET, ingenieursbureaus, Siemens, Alstom etcetera.

De bestuurlijke inrichting van de stadsregio's is geregeld in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen. Er is geen reden om op voorhand aan te nemen dat dit niet adequaat zou zijn.

7. Met hoeveel leveranciers is in het kader van RandstadRail een contract gesloten? Wie hield toezicht op de naleving van deze contracten? Is dat naar uw oordeel voldoende geweest?
7. De beide initiatiefnemers Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam hebben voor de uitvoering van het project RandstadRail met de gemeenten Den Haag en Rotterdam een overeenkomst gesloten. De beide gemeenten waren/zijn contractpartij voor de realisatie van de verschillende deelprojecten en –systemen, waaronder:
 - bouwkundige en civiele werken;
 - spoorgerelateerde werken op voormalig NS-spoor (onder andere door Gemeente Den Haag aan ProRail gedelegeerd opdrachtgeverschap);
 - installatietechnische werken (spoorbeveiliging, tractie- en energievoorziening, kabelwerken, ICT werken, etc).

Beide gemeenten hielden vanuit de rol als contractpartij toezicht op de projecten. Het gaat hierbij in het Den Haag/Haaglandengebied om ca. 40 majeure contracten.

De gecontracteerde partijen hebben aantoonbare en bewezen ervaring met de realisatie van dit soort contracten.

8. Waaruit bestaat de procedure die de IVW volgt als het gaat om het vrijgeven van een spoorbaan zoals RandstadRail? Is deze procedure bij dit project volledig gevolgd? Zo neen, waarom niet en waaruit bestond de afwijking?

8. De IVW heeft twee procedures gevolgd:
1. controleren of binnen het project RandstadRail de directie RandstadRail (in casu Stadsgebied Haaglanden en Stadsregio Rotterdam) de veiligheid geborgd en beheerst heeft op basis van de werkwijze van het Normenkader LightRail. Deze werkwijze is in hoofdlijn beschreven in de Toezichtvisie Rail¹;
 2. de verplichtingen die zij volgens de Spoorwegwet 1875 heeft. Dit betreft de opname (schouw) van de in dienst te stellen sporen en de beoordeling en goedkeuring van het voorschrift dat voor de uitvoering van de dienst op de sporen geldend is.

De procedure uit het Normenkader Lightrail is volledig gevolgd. De opname van RandstadRail is uitgevoerd en het Dienstreglement is beoordeeld en goedgekeurd.

9. Op basis van welke gegevens heeft IVW haar goedkeuring verleend aan het openstellen van de baan? Is alle vereiste informatie aan IVW verstrekt op basis waarvan IVW het besluit tot vrijgeven kon nemen? Waren er eind oktober veiligheidsrisico's bekend die de start van Randstadrail hadden moeten opschorten?
9. De Inspectie heeft haar goedkeuring verleend op basis van de informatie die zij uit de bij vraag 8 vermelde procedures heeft verkregen. Op basis van de beschikbare informatie is de Inspectie tot de conclusie gekomen dat RandstadRail in gebruik kon worden genomen.

Eind oktober 2006 waren er geen veiligheidsrisico's bekend die de start van RandstadRail hadden moeten opschorten.

10. In hoeverre loopt de Rijksoverheid op grond van de subsidieovereenkomst nog (financiële) risico's als gevolg van deze vertraging?
10. De rijksoverheid loopt geen risico. In de Bestuurlijke Overeenkomst van 6 december 2001 tussen de Stadsregio Haaglanden en Stadsregio Rotterdam en mijn ministerie is bepaald dat financiële risico's bij de genoemde stadsregio's liggen, en niet bij de rijksoverheid.
11. Kunt u inzicht geven in de planning voor de ingebruikname van Randstadrail?
11. De ingebruikname van RandstadRail zal gefaseerd plaats vinden. De Inspectie zal voor het interlokale deel van RandstadRail echter geen toestemming geven om opnieuw in dienst te gaan, voordat de veiligheid afdoende bewezen is. Met name de veilige werking van de wissels zal onder andere in een proefbedrijf zonder reizigersvervoer aangetoond moeten worden. Het deel van RandstadRail dat als lokale tram wordt geëxploiteerd (lijn 3) is inmiddels weer in gebruik genomen. Zoals bij de beantwoording van vraag 5 is aangegeven valt dit deel buiten het toezicht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

¹ TK 2004-2005, 27482, nr. 98

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Mw. J.C. Huizinga-Heringa