

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan
de voorzitter van de Vaste Commissie
voor Verkeer en Waterstaat van de
Tweede Kamer der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
23 januari 2002	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/VI U 02.00212	
Onderwerp	
Actualisatie stand van zaken Light Rail.	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u een geactualiseerd overzicht van de stand van zaken van de light railprojecten. Met deze brief voldoe ik tevens aan mijn toezegging de Tweede Kamer te informeren inzake de proefbedrijven Light Rail Haarlem – Zandvoort en Gouda – Alphen aan den Rijn.

RandstadRail

Op 6 december 2001 is de bestuurlijke overeenkomst inzake de aanleg en wijze van financiering van Randstadrail door de regio's en mij ondertekend. In de overeenkomst is een totale rijksbijdrage van € 785.039.770 voor de aanleg kosten van het project toegezegd. In dit kader heeft de Stadsregio Rotterdam ook zich verplicht om tourniquettes bij alle metro-stations te realiseren. Het project Randstadrail is opgedeeld in drie deelprojecten, te weten de boortunnel in Rotterdam, het overig deel in het gebied van de Stadsregio Rotterdam en het deel binnen het Stadsgewest Haaglanden. De aanvragen voor de rijksbijdragen moeten uiterlijk op 1 april 2002 zijn ingediend. Een kopie van deze bestuurlijke overeenkomst heb ik u 14 december 2001 toegestuurd.

Eind december 2001 heb ik door het afgeven van de projectbeschikking besloten tot het realiseren van de "Nootdorpboog". Deze verbindingsboog kan volgens planning 17 november 2005 in dienst worden gesteld. Door het tijdig beschikken van de Nootdorpboog kan Randstadrail eind 2005 in exploitatie worden genomen, zoals is overeengekomen in de "procesovereenkomst Randstadrail van 12 juli 2000.

Rijn Gouwelijn

Voor het oostelijk gedeelte van de RGL werkt de provincie aan het afronden van de planstudie voor april 2002. Voor het westelijk gedeelte van de RGL stelt de provincie Zuid-Holland een MER studie op. Inmiddels is in dit kader een startnotitie uitgebracht.

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

Telefoon +31 70 351 6171
Telefax +31 70 – 351 7895

Proefbedrijf Light Rail Gouda – Alphen aan den Rijn

Als voorfase van het project Rijn Gouwelijn werkt de provincie Zuid-Holland in overleg met mijn ministerie aan de voorbereiding van een proefbedrijf op het baanvak Gouda – Alphen a/d Rijn, een van de contractsectorlijnen. Doel van de proef is het opdoen van leerervaringen. Een alternatief beveiligingssysteem dat meer geschikt is voor detectie van Light Railvoertuigen zal op het baanvak getest worden. Bij de proef zijn de vervoerders NSR en de HTM betrokken. De HTM heeft voor de proef een zestal light rail voertuigen besteld bij Bombardier van het type "Stockholm A32". Met de proef wordt aanschouwelijk gemaakt wat Light Rail is. Ook de exploitatie-effecten van Light Rail als onderdeel van het Regionale OV-systeem worden zo verkend. De proef zal volgens planning van de provincie december 2002 moeten starten. Inmiddels is door mij € 1,588 mln toegezegd om de infrastructuur aan te passen. Bij de nadere uitwerking van de proef is een financieel te kort ontstaan.

Randstadspoor

De planstudie Vleuten - Geldermalsen/Randstadspoor Utrecht kan eind 2002, worden afgerond. Vooruitlopend op de viersporigheid in Leidsche Rijn heb ik de beschikking voor de realisering van een tijdelijke haltevoorziening Leidsche Rijn West inmiddels afgegeven. Over de bediening van de halte worden afspraken gemaakt met NS.

Ik verwacht dat op alle assen van het sternet in de eerste helft van 2002 voor delen van Randstadspoor(voorzieningen) projectbeschikkingen kunnen worden afgegeven. Over de condities voor de realisering en inpassing van die delen bestaat inmiddels overeenstemming met de betrokken gemeenten. Hierbij gaat het vooral om keervoorzieningen en halteplaatsen, zowel op de as Breukelen - Utrecht als op de as Utrecht – Nijkerk.

Daarnaast verwacht ik dat het ontwerp voor de spoorverdubbelingen in Leidsche Rijn en tussen Lunetten en Houten binnen een aantal maanden wordt afgerond.

Deze ontwikkelingen maken het mogelijk om op delen van het sternet te starten met de realisering van nieuwe infrastructuur en halteplaatsen. De totale realiseringsperiode loopt zeker tot 2010. De mogelijkheden om Randstadspoor gefaseerd in exploitatie te nemen zijn onderwerp van studie en overleg met NSR.

De decentrale overheden in Utrecht zijn hierbij nauw betrokken.

Regionet

Ter voorbereiding van mogelijke planstudies heb ik opdracht gegeven aan Railned voor enkele kortlopende aanvullende studies voor Regionet 1^e fase (korte termijn). Voor die projecten die gefinancierd kunnen worden uit het budget van € 188 mln., dat ik in het kader van het BOR-convenant beschikbaar heb gesteld voor Regionet 1^e fase, heeft de regio uiteindelijk een tranche-indeling opgesteld. De regio heeft echter nog geen besluit genomen over deze tranche-indeling. Volgens de tranche-indeling zal Tranche 1 (hoogste prioriteit) bestaan uit kleine railprojecten, o.a. voortvloeiend uit TOERGOED, waarvoor vervolgens planstudies kunnen starten. Inmiddels heb ik Railned tevens opdracht gegeven voor het verrichten van Quick Scans naar Regionet 2e fase (langere termijn). Railned onderzoekt in dit kader wat de capaciteitseffecten zijn van ander materieel, andere dienstregelingsconcepten, intensivering seinstelstel en stroom-voorzieningen.

Proefbedrijf Light Rail Haarlem - Zandvoort

De provincie Noord-Holland, de vervoerders NSR, GVB Amsterdam en Railinfrabeheer hebben het initiatief genomen tot het starten van een proefbedrijf Light Rail op het baanvak Haarlem – Zandvoort. Het GVB-A heeft een stel ringlijnmaterieel beschikbaar gesteld voor de proef. Uitgangspunt is dat de proef met Light Rail plaats vindt in samengebruik met heavy – rail voor de tijdsduur van twee jaar. Tevens wil men twee extra halten openen aan de lijn. Het is de bedoeling van de provincie dat deze extra halten alleen in

een halfuursdienst worden bediend door de Light Rail. In het kader van de projectuitwerking is reeds leerervaring opgedaan met het werken met het ontwerp Normenkader Veiligheid Light Rail. De initiatiefnemers verwachten het proefbedrijf te kunnen starten in december 2002. Bij de verdere planuitwerking is echter een financieel tekort van € 1,5 mln. ontstaan. Vanwege dit financieel tekort is er nog geen zekerheid over het doorgaan van het proefbedrijf.

STOV Groningen

In een workshop op 4 oktober 2001 is door mijn ministerie aangegeven dat de huidige voorstellen van de regio's te duur zijn. In de 2^e fase van de verkenningenstudie worden, naast het benutten van de bestaande raillijnen door middel van light rail, een tweetal additionele tram-assen nader uitgewerkt. In deze 2^e fase van de verkenningenstudie wordt nu uitgegaan van een op het railnetwerk aangepast busnetwerk. In april 2002 is de verkenningenstudie naar verwachting afgerond.

Almelo – Mariënberg

Syntus onderhoudt deze dienst in opdracht van Connexion. Connexion heeft definitief afgezien van het in gebruiknemen van 'oude' Engelse railbussen. Van de door Syntus bestelde Lint-treinstellen worden er twee ingezet op deze lijn.

HSOV Twente

De regio Twente heeft opdracht verleend aan een extern bureau voor het verrichten van de MIT-verkenning. Railned is betrokken bij de studie. Afronding van de verkenning wordt verwacht voor het eind van dit jaar.

Enschede – Gronau

De heropening van dit baanvak heeft op 16 november 2001 plaatsgevonden. De DB Regionalbahn Westfalen onderhoudt een halfuursdienst tussen Enschede en Gronau. Met de Talent wordt één maal per uur doorgereden naar Münster; de doorgaande dienst naar Dortmund wordt (nog) uitgevoerd met heavy railmaterieel. Voor de doorgaande dienst tussen Enschede, Gronau en Dortmund is inmiddels een Europese aanbestedingsprocedure gestart. Eén van de Nederlandse vervoerbedrijven die heeft ingeschreven, als partner van de Deutsche Eurobahn uit Bielefeld en de NordWestBahn uit Osnabrück, is Syntus. In juli wordt bekend welke vervoerder de aanbesteding heeft gewonnen. Na de aanbesteding zal ook de dienst naar Dortmund worden uitgevoerd met licht railmaterieel.

HSOV KAN

De planstudie HSOV KAN is zomer 2001 gestart. Onderzocht wordt welke mogelijkheden er zijn om te komen tot een intensiever gebruik van het spoor in het KAN. De daarbij van belang zijnde planning van realisatie van infrastructuur is als volgt: vrije kruising Westzijde + 4e perronfase Arnhem voor 2010. De vrije kruising Oostzijde (Velperpoort) wordt na 2010 gerealiseerd. De planstudie dient in de loop van dit jaar te worden afgerond.

Light Rail Zuid Limburg:

Met het project beoogt de provincie Limburg, de vervoerwaarde en de exploitatie van het streekgewestelijk spoorvervoer te verbeteren. Door het ontwerpen van een samenhangend Regionaal OV-netwerk, waarbij Light Rail uitgangspunt is, wordt getracht het voorzieningenniveau in stand te houden en op onderdelen te verbeteren. Met de nota voorkeursalternatief ligt beslismoment 3 van het MIT inmiddels ter besluitvorming voor. Daarbij worden twee hoofdkeuzes onderscheiden; Light Rail of Light Train. Voorkeur is bepaald op Light Train "elektrisch". Bij de infrastructuurkosten blijken de eisen die worden gesteld vanuit het Integraal Veiligheidsplan een groot beslag te leggen om de beschikbare middelen. Het beschikbaar budget wordt met € 16,8 mln. overschreden. De geraamde projectkosten bedragen € 44 mln. De mogelijkheid om op termijn aan te sluiten op andere netwerken in de Euregio (Aken) is opgehouden. De Nota voorkeursalternatief wordt op 7 februari 2002 in de bestuurlijke begeleidingsgroep voorgelegd, waarna het document het regionale besluitvormingstraject zal doorlopen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos