

23 645 Openbaar vervoer

Nr. 271 Brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 december 2008

Hiermee beantwoord ik de vragen die uw vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft gesteld over ‘*RandstadRail*’ bij brief van 31 oktober 2008 (2008D12981).

Welke rol moet RandstadRail spelen bij het realiseren van de Kabinetsdoelstelling van jaarlijks 5% meer reizigers op het spoor?

1. De introductie van RandstadRail op de voormalige Hofplein- en Zoetermeerlijn zal leiden tot een verdubbeling van het aantal reizigers op die lijnen. Daarnaast heeft RandstadRail voor treinreizigers een functie in het voor- en natransport, waardoor de bereikbaarheid van stations wordt verbeterd. Daarmee zal RandstadRail bijdragen aan de groei op het hoofdspoor.
2. Betekent het nu onderzochte alternatief dat het doortrekken van RandstadRail naar bijvoorbeeld Scheveningen niet meer mogelijk zal zijn?
2. RandstadRail is een initiatief van de decentrale overheden stadsregio Rotterdam en stadsgewest Haaglanden. De keuze welke aanlanding bij Den Haag Centraal wordt gerealiseerd, en de inpassing in het totale Haaglandse OV-netwerk, valt onder de verantwoordelijkheid van het stadsgewest en de gemeente Den Haag. In het alternatief ‘aanlanding op het busplatform’ wordt, evenals bij het eerder onderzochte alternatief ‘aanlanding in een tunnel onder de treinsporen 11/12’, geen rekening gehouden met doortrekking naar Scheveningen.
3. Hoe staat u tegenover de miljoeneninvestering in een aanlanding van de Erasmuslijn op het busplatform, terwijl hierdoor doortrekking van de Erasmuslijn tot in de stad en tot in Scheveningen niet mogelijk wordt gemaakt?
3. RandstadRail heeft nu een tijdelijke aanlanding op de treinsporen 11/12 van Den Haag Centraal. De investering is noodzakelijk om een eigen aanlanding voor de Erasmuslijn te realiseren en de perronsporen 11 en 12 weer beschikbaar te krijgen voor de exploitatie van de treinen. De keuze om niet met de Erasmuslijn door te rijden naar de stad en/of Scheveningen is een keuze die onder de verantwoordelijkheid valt van het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag.
4. Wat is de technische reden voor het feit dat ondergrondse aanlanding van RandstadRail op Den Haag Centraal niet mogelijk zou zijn? Hier is toch bij de bouw

van het station Den Haag Centraal al rekening gehouden? (zie MIRT 2009 blz. 169 en 180).

4. De realisatie van een tunnel onder de perronsporen 11 en 12 stuit op ernstige technische problemen vanwege de fundatie van het station en het busplatform en is daardoor omgeven met risico's en hoge kosten.
Bij de bouw van het station is geen rekening gehouden met de aanleg van een tunnel onder de treinsporen.
5. Wat is het financiële tekort bij de oorspronkelijke variant met tunnel? (zie MIRT 2009 blz. 169 en 180)
5. Het budget dat gereserveerd is door de gemeente, inclusief de rijksbijdrage van € 38 miljoen, bedraagt zo'n € 50 miljoen. De tunnelvariant zou volgens opgave van de gemeente € 100 miljoen kosten. Het verschil met de eerdere raming is toe te schrijven aan de wens van de gemeente om de tunnel breder uit te voeren en mede geschikt te maken voor het lage vloermaterieel. Ook de kosten van te treffen voorzieningen ten behoeve van de tunnelveiligheid dragen bij aan de hogere kosten.
6. Door aanlanding op het busplatform kruist de Erasmuslijn het Prins Bernhardviaduct. Hoe beoordeelt u de gevolgen hiervan voor doorstroming op het Prins Bernhardviaduct/afrit A12 en de veiligheid op het Prins Bernhardviaduct?
6. De gemeente Den Haag heeft overleg gevoerd met de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) over het gelijkvloers kruisen van het Prins Bernhardviaduct door de Erasmuslijn, als die eindigt op het busplatform. De IVW heeft 28 oktober 2008, op grond van verkeersveiligheidsoverwegingen, de gemeente Den Haag schriftelijk geadviseerd om niet door te gaan met deze variant. Voordien, op 17 september 2008, is in een expertmeeting de veiligheidsproblematiek van de gelijkvloerse aanlanding aan de orde geweest en zijn twee alternatieve oplossingen voor de aanlanding als nader te onderzoeken naar voren gekomen, namelijk een variant boven het busplatform (+2) of een aanlanding op een nieuw spoor 13.
7. Hebt u hierover overleg gehad met het gemeentebestuur van Den Haag?
7. Ja, ambtenaren van mijn departement voeren hierover regelmatig overleg met de gemeente en het stadsgewest.
8. Hoe verhouden de Haagse plannen zich naar uw mening tot die onder vraag 1 genoemde 5% reizigersgroei?
8. Door een goede inpassing in en afstemming met het totale regionale OV draagt RandstadRail bij aan de groei van het regionale OV en aan een betere bereikbaarheid van de treinstations. Door het realiseren van een eigen aanlanding voor RandstadRail komen de sporen 11/12 weer beschikbaar voor de zware rail, waardoor de kwaliteit

van de dienstregeling en de betrouwbaarheid van de treindienst zullen verbeteren.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
J.C. Huizinga-Heringa