

**Halfjaarrapportage RandstadRail  
tweede helft 2003**



**RandstadRail**

*Sprong naar hoogwaardig openbaar vervoer*

**Halfjaarrapportage RandstadRail  
tweede helft 2003**

Februari 2004

## Inhoud

RandstadRail: sneltram en metro met samenhang	4
Organisatie	5
De scope van het project	7
De aanleg van de infrastructuur	9
Exploitatie en beheer	16
Materieel	18
Integrale veiligheid	20
Communicatie	22

## 1 RandstadRail: sneltram en metro met samenhang

RandstadRail bestaat uit twee deelprojecten in het stadsgewest Haaglanden (SGH) en in de Stadsregio Rotterdam (SRR) met een nauwe samenhang op het gemeenschappelijk trajectdeel tussen Leidschenveen en Den Haag CS. Hier is een goede afstemming nodig. Nadrukkelijk is bij de systeemkeuze van RandstadRail niet gekozen om dit betrekkelijk korte tracé bepalend te laten zijn voor het hele systeem. Maar elk van de beide systemen wordt als zodanig geoptimaliseerd en op het samenloopdeel worden die beide niet geïntegreerd, maar afgestemd.

In Haaglanden wordt een volledige integratie tot stand gebracht tussen de Zoetermeerlijn (nu een trein die bij CS Den Haag eindigt) en twee tramlijnen in Den Haag, waarvan de zwaarste nu ook bij CS stopt. Er komt een nieuw type voertuig op te rijden dat iets groter is dan de huidige Haagse tram (37 x 2,65 m in plaats van 30 x 2,35 m), maar veel kleiner dan de treinen op de Zoetermeerlijn (100 x 3,00 m).

In de Stadsregio Rotterdam wordt een volledige integratie tot stand gebracht tussen de Hofpleinlijn (nu een trein, die op station Hofplein eindigt) en de Metro in Rotterdam, die hiermee feitelijk naar het noorden wordt doorgetrokken. In Den Haag eindigt die metrolijn vooralsnog op CS, omdat de inpassing te ingewikkeld en kostbaar bleek om die thans nog te integreren in het tramnet. Vanwege de integratie met de metro hebben de voertuigen op de nieuwe 'Pijnackerlijn' een lengte van 60 of 90 meter (breedte is 2,65 meter).

## 2 Organisatie

### 2.1 Samenwerking SGH en SRR

SGH en SRR zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het tot stand brengen van het project RandstadRail. Ze zijn ieder echter afzonderlijk verantwoordelijk voor hun deel van het budget voor de aanleg van infrastructuur en voor de exploitatie op hun grondgebied.

Nadat in de voorbereidingsfase een gezamenlijke Directieraad een grote rol speelde, wordt in deze fase ambtelijk leiding gegeven aan het integrale project door het Project Management Team (PMT). De kern hiervan wordt gevormd door de heren **Renzema** en **Vonk** van de beide regio's en de heren **Heijers** en **Den Adel**, die door de gemeenten Den Haag en Rotterdam belast zijn met de aanleg van de infrastructuur. Dit team rapporteert aan de beide portefeuillehouders, de heren **Bruins** en **Hulman**.

### 2.2 BORR en MT Haaglanden

De algemene leiding van het project berust bij het Bestuurlijk Overleg RandstadRail (BORR), dat rapporteert aan het DB van Haaglanden. Deelnemers in het BORR zijn de wethouders van de vier RandstadRail gemeenten, de heren **Bruins (Den Haag)**, **Haan (Zoetermeer)**, **Beenakker (Leidschendam-Voorburg)** en **van Adrichem (Pijnacker-Nootdorp)**. Ambtelijk wordt het BORR ondersteund door de heren Renzema, Heijers en Sirks (secretaris).

Het ambtelijk voorportaal van het BORR is het **MT-RandstadRail**, waarin alle zaken van zowel infra-aanleg, infrabeheer, exploitatie, materieel als veiligheid onder voorzitterschap van de heer Renzema van SGH in hun samenhang aan de orde komen. Naast de heer Heijers van de projectorganisatie RandstadRail nemen als vertegenwoordiger van de gemeenten nemen deel de heren van der Tuin (Zoetermeer), van der Kooi (Leidschendam-Voorburg) en Olthof (Pijnacker-Nootdorp).

De heer Heijers geeft als hoofd van de Projectorganisatie RandstadRail van Den Haag leiding aan de projectleiders van de **infraprojecten**: de heren Hengeveld (ET systemen), Van de Bosch (Financiën), Verroen (P-N), De Groot (L-V en Leidschenveen), Hop (Zoetermeer), Holscher (Tramplatform), Van Beekum (Den Haag), Van Essen (Laan van NOI en Schenkstrook)

De heer Renzema geeft leiding aan het **opdrachtgeversteam** met mevr. van Beers (Financiën), mevr. Roos (Communicatie) en de heren Sirks (exploitatie Joosten (beheer en onderhoud), de Zutter (veiligheid) en Wolzak (PvE).

De heren Renzema en Heijers hebben daarnaast een periodiek **afstemmingsoverleg** met de heren Jansen (dir Exploitatie) en Oorsprong (projectleider RandstadRail) van HTM als beoogd exploitant van de Zoetermeerlijn.

### **2.3 Stuurgroepen per gemeente**

Ter begeleiding van het hele proces binnen de vier gemeenten is in elk van de gemeenten een stuurgroep gevormd onder leiding van de wethouder.

### **2.4 Adviescommissie Materieel**

Het BORR heeft HTM verzocht de rol van inkoper van het materieel voor de Zoetermeerlijn op zich te nemen. Het inkoopproces is inmiddels gestart. Om de kwaliteit, de inhoud en de neutraliteit van dit proces te waarborgen, heeft het BORR een onafhankelijke adviescommissie ingesteld die direct aan het BORR rapporteert en adviseert over het verloop van het inkoopproces. De adviescommissie wordt gevormd door de heren P. van Vliet (vz), H. Schroten, J. Ochtman en B. Wijman. De relevante werkervaring in hun cv's treft u aan in de bijlage

### 3 De scope van het project

De scope van het project ligt vast in de Beschikkingsaanvraag waarop de Minister van Verkeer en Waterstaat eind 2003 positief beschikt heeft. Op een aantal punten moest deze scope nog nader worden gedefinieerd en uitgewerkt. Daar zijn in het afgelopen jaar vele stappen in gezet.

Zo wordt ook het Programma van Eisen werkende weg nader ingevuld en gedetailleerd, zowel voor de bouw van de infrastructuur, als voor de exploitatie, het materieel, de veiligheid en het beheer en onderhoud.

Op enkele punten zijn besluiten genomen of in voorbereiding over aanpassing van de scope. In de meeste gevallen betreft dit een verbetering, soms ook zijn aanpassingen voorgesteld die wel besparingen opleveren, maar die de kwaliteit van het systeem niet schaden.

Het belangrijkste besluit in dit opzicht is recentelijk genomen, namelijk om niet alleen op de Hofpleinlijn, maar ook op de Zoetermeerlijn een systeem van **regelmaatbeheersing** in te voeren, althans op het samenloopdeel waar de Hofpleinlijn en de Zoetermeerlijn van dezelfde rails gebruik maken. Dit betekent dat bij slecht zicht niet meer de bestuurder bepaalt dat hij langzamer gaat rijden, maar dat het beveiligingssysteem de bestuurder helpt om het juiste tempo te houden. Zo wordt gegarandeerd dat de metro ook tijdig in het ijzeren ritme van de metrodienstregeling kan intakken. Deze uitbreiding kost extra geld zowel in het infraproject als in het materieel (samen € 12-15 mln.). Vanwege het tijdschema moest in 1 december 2003 de principebeslissing hierover worden genomen. In het voorjaar van 2004 zal een nadere systeembeschrijving en de financiering worden gepresenteerd.

Door Den Haag en Haaglanden zijn nut en noodzaak van de halte **Forepark** nogmaals onderzocht. In budget en scope van RandstadRail is rekening gehouden met een lagevloer-halte, waaraan geen metro materieel kan halteren. Er is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om toch een eiland perron met zowel hoge- als lagevloer-instap te ontwikkelen. Daaruit is gebleken dat het daarvoor beschikbare budget met ongeveer € 3 mln. moet worden aangevuld. De gemeente Den Haag spant zich in maximaal € 3 mln. hiervoor te vinden.

Een vermindering van de scope wordt voorgesteld in de vorm van het niet aanleggen van een langzaam verkeersonderdoorgang onder het spoor voor de **Polderweg** in Leidschenveen. Dit zou een besparing opleveren van € 2 mln. Haaglanden is met V&W in overleg om te zorgen dat dit bedrag dan niet wordt gekort op de rijksbijdrage. V&W heeft laten weten hier in principe positief tegenover te staan en heeft aan Haaglanden een nadere onderbouwing gevraagd. De formele afwikkeling hierover wordt in 2004 verwacht.

Met betrekking tot de aanpassingen aan de **perrons 11 en 12** op Den Haag Centraal is het Rijk akkoord gegaan met de aanlanding van de Hofpleinlijn in 2006. De druk om deze sporen na 2010 weer ter beschikking te krijgen van heavy-rail blijft echter bestaan. Omdat alternatieven vooralsnog niet beschikbaar zijn onderhandelt SGH met het Rijk en de spoorsector (NS/ProRail) over de vraag welke sporen van CS voor welke voertuigen na 2010 beschikbaar moeten zijn.

Zoetermeer heeft aangegeven het **stallingsterrein Oosterheem** niet te willen realiseren in de buurt van de laatste woningen van Oosterheem. Het is vanwege de exploitatie wel gewenst om daar te stallen. Om het probleem op te lossen heeft het dagelijks bestuur van het stadsgewest Haaglanden, op het verzoek daartoe van B&W van Zoetermeer, ten laste van het regiofonds Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR), besloten reeds nu een gedeelte van het tracé voor de doortrekking van RandstadRail naar de Goudse Lijn te realiseren, opdat daar dan gestald kan worden. De voorbereidingen zijn opgestart en het DO zal gelijk met het gehele bestek gereed zijn en wordt in de aanbesteding meegenomen.

De Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn zullen worden voorbereid op de **komst van de chipkaart**. Uitgangspunt voor de Zoetermeerlijn is dat de stations niet worden afgesloten, vanwege de kosten, de complexiteit (Zoetermeer) en de feitelijke onmogelijkheid (maaveldlijnen Den Haag). De ontwaarding van de chipkaart zal in de voertuigen gebeuren.

Vanwege de koppeling aan de metro is het uitgangspunt voor de Hofpleinlijn ontwaarding op de halte. Hiertoe zullen op de gemeenschappelijke stations met de Zoetermeerlijn ook ontwaarders op de halte worden geplaatst.

Overleg met de stadsregio Rotterdam leidt tot de gedachte dat 's avonds na 19.00 **fietsen** mogen worden meegenomen. In de spits overdag kan dit niet vanwege de vele ruimte en dus extra voertuigen die dit zou kosten. Een afwijkend regime op de Zoetermeerlijn is ongewenst.

In de voertuigen wordt zgn. **topkoeling** aangebracht voor een aangenaam klimaat. In de zomer is het in de voertuigen enkele graden beneden de buitentemperatuur. Er is discussie geweest over een complete airco, maar dit is afgewezen vanwege de hoge kosten, het extra gewicht van de voertuigen en de schadelijke milieu-effecten, als gevolg van een zeer hoog energiegebruik. Bovendien is het Nederlandse weer (helaas) van dien aard dat het maar enkele weken per jaar echt nodig zou zijn.



## **4 De aanleg van de infrastructuur**

### **4.1 Stand van zaken bestuurlijke overeenkomsten**

De finale afronding (ondertekening) van de samenwerkingsovereenkomst tussen het stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag, die op 28 mei 2003 door het dagelijks bestuur is geaccordeerd, wachtte op het onherroepelijk worden van de door de minister afgegeven beschikking RandstadRail. De beschikking werd onherroepelijk nadat op 3 september 2003 behandeling van de vragen van de Tweede Kamer over de beheerovereenkomst tussen V&W enerzijds en het stadsgewest Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam anderzijds, had plaatsgevonden.

Gebleken is dat in de jaren 2003 tot en met 2005 de btw niet volledig wordt gecompenseerd uit het BTW-compensatiefonds. Dat zou voor Haaglanden een nadeel kunnen opleveren, reden waarom een wijziging van deze overeenkomst wordt voorbereid. Deze dient nog aan het DB van het stadsgewest en aan het college van B&W van Den Haag ter besluitvorming te worden voorgelegd.

Op 12 juni is de samenwerkingsovereenkomst tussen Den Haag en Zoetermeer definitief afgerond door ondertekening. De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg is op 30 september akkoord gegaan en de overeenkomst is getekend.

Het College van B&W van Pijnacker-Nootdorp heeft een soortgelijke overeenkomst met de gemeente Den Haag in behandeling. De raad van Pijnacker-Nootdorp heeft begin 2004 hierover besloten.

### **4.2 Financiën**

Waar in het vervolg over financiële ramingen wordt gesproken betreft het over het algemeen directieramingen en dus geen aanbestedingsresultaten. Als niets wordt vermeld gaan wij nog steeds uit van de ramingen, die gemaakt zijn ter gelegenheid van de in 4.1 genoemde overeenkomst tussen Haaglanden en Den Haag voor de aanleg van de infrastructuur.

Uiteraard zijn er mee- en tegenvallers bij het uitwerken van de plannen in VO's, DO's en bestekken. Het algemene beeld is tot nu toe zo, dat de tegenvallers per gemeente konden worden gecompenseerd met meevallers of aanpassingen elders in de projecten. De stand van mee- en tegenvallers blijkt pas echt als ook de aanbestedingsresultaten op grotere schaal bekend zijn. Wat dat betreft zal dit voorjaar, als de resultaten van enkele grote projecten bekend zijn, beter de balans kunnen worden opgemaakt. Dan zal ook de dekking van de scope-uitbreidingen aan de orde komen.

Tot en met eind 2003 is in totaal reeds € 103 mln. van de rijksbijdrage ontvangen. Dit is meer dan wat tot nu toe uitgegeven is. Maar dit is ook hard nodig omdat het MIT-kasritme voor RandstadRail sinds de bezuinigingen van 2002 doorloopt tot 2010. Daarom is afgesproken dat het Rijk jaarlijks zal bezien of alvast uit onderuitputting van de eigen begroting betaald kan worden. Deze afspraak is in het MIT-overleg met de minister in november 2003 nog eens bevestigd.

### **4.3 Projecten in Den Haag**

#### **4.3.1 Maaiveldlijnen RR 3 en 6 tot Souterrain.**

De ramingen die voortvloeien uit het definitieve ontwerp van het gehele deelproject zijn geactualiseerd aan de hand van de onderhoudsplanning van HTM, de uitgangspunten van het snelheidsbeleid van het Stadsgewest Haaglanden en overige aan RandstadRail gekoppelde voornemens. De einduitkomst op voorcalculatorische basis heeft vooralsnog geleid tot een kleine besparingsmogelijkheid ten opzichte van de ramingsbedragen uit de subsidie aanvraag.

De afgelopen zes maanden zijn enkele projectdelen in uitvoering genomen:

- voetgangersoversteekplaats over de Laan van Meerdervoort bij de Beeklaan;
- vergroten binnenboog op kruising Leyweg/Escamplaan;
- aanbrengen vergrendelde wissels op Laan van Meerdervoort t.h.v. de remise Lijsterbesstraat, incl. civieltechnische aanpassingen in de Azaleastraat;
- kruising Laan van Meerdervoort/Waldeck Pyramontkade (Vooruitlopend op RandstadRail is de route van lijn 3 met ingang van de dienstregeling 2004 al verlegd naar de Waldeck Pyramontkade en de Grote Marktstraat)

De totale uitvoering van het deelproject loopt door tot eind 2005.

In het budget voor de maaiveldlijnen is een post opgenomen voor de zogenaamde wiel-rail-problematiek. Het was de bedoeling in de stad op meerdere tracés de sporen aan te passen aan wat buiten de stad vereist was. Inmiddels lijkt in overleg met HTM een oplossing voor dit probleem gevonden, die met minder aanpassingen en kosten gepaard hoeft te gaan. Hierover kan in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2004 een beslissing worden genomen.

#### **4.3.2 Tramplatform en Centraal Station**

Het deelproject Tramplatform en Centraal Station omvat de aanpassingen van perrons en spoorligging op het tramplatform. Medio 2003 is besloten het geschikt maken van het tramplatform te koppelen aan de eerste fase van de realisering van het sleutelproject Den Haag Nieuw Centraal. Daardoor ontstaat de mogelijkheid niet alleen met breed materieel over het platform te rijden, maar tegelijkertijd ook eilandperrons te maken en de stijgpunten naar het platform aanzienlijk te verbeteren. Hiermee wordt een belangrijke kwaliteitsslag gemaakt voor de reiziger.

De VO/DO uitwerking is eind 2003 afgerond. Binnenkort starten de besprekingen met de eigenaren van Babylon om de aanleg van de keervoorziening op het viaduct Anna van

Buerenplein mogelijk te maken, daarbij rekening houdend met de herinrichtingsplannen voor dat gebied.

Start van de bouw is gepland in augustus 2004. Voor die tijd zal de keerlus op de parkeergarage worden gesloopt en zal tramlijn 3 gaan doorrijden naar de keerlus bij de Laan van NOI.

#### **4.3.3 Prinses Beatrixlaan met aansluitingen Ternoot en Laan van NOI**

In het najaar van 2003 is het definitieve VO van het deelproject vastgesteld. De doorwerking van enkele probleempunten rond de inpassing van het RandstadRail viaduct in de maaiveldinrichting heeft geleid tot enkele marginale aanpassingen. Het definitief ontwerp was begin november gereed en het bestek zal vervolgens in januari 2004 gereed zijn. De aanbestedingsprocedure is inmiddels gestart.

De uitvoeringsmethode is in mei 2003 aan de deelnemers van de Stuurgroep Beatrixkwartier voorgelegd, waarbij is getoond dat zorgvuldig met deze bouw wordt omgegaan. Geheel zonder overlast voor bedrijven en bewoners zal het proces evenwel niet kunnen verlopen.

Het overleg met Siemens over de benodigde aanpassingen aan de parkeergarage van dit bedrijf verloopt bevredigend en er is geen aanleiding knelpunten te signaleren. Start van de uitvoering is voorzien in maart 2004.

#### **4.3.4 Schenkstrook, halte Laan van NOI, aanpassingen perrons 11/12 CS**

Conform de uitvoeringsovereenkomst, die is gesloten tussen de gemeente Den Haag en ProRail, is voor dit deelproject ProRail de aanbestedende dienst. Er is ingestemd met het voorstel van ProRail om voor dit project te kiezen voor een design & construct aanbesteding. Conform procedure zijn vijf bouwbedrijven uitgenodigd om deze fase uit te werken. ProRail heeft dit project aanbesteed en in december 2003 is gebleken dat dit project (design & construct) binnen de directieraming kan worden uitgevoerd. Daarbij past de kanttekening dat de financiering van de ET-systemen nog afzonderlijk moet worden beoordeeld.

De aanvragen voor de bouwvergunning en vrijstelling op grond van art 17 WRO zijn ingediend, zodat het eerste deel van het deelproject, de bouw van het zgn. Kunstwerk 2 aan de Voorburgse zijde in oktober 2003 in uitvoering kon worden genomen.

Het overleg met de tuinders van de ATV Loolaan is tot nu toe constructief verlopen. De benodigde percelen komen sinds november 2003 beschikbaar conform de gemaakte afspraken plaats gaan vinden.

Start van de uitvoering is gepland in januari 2004.

#### **4.3.5 Keervoorziening Monstersestraat en aanpassing remise Zichtenburg**

Er dient een keervoorziening voor twee-richtingen RandstadRail materieel aangelegd te worden. Een VO om die voorziening in de Monstersestraat aan te leggen is inmiddels in de inspraak gebracht. Start aanleg is voorzien in het 3<sup>e</sup> kwartaal van 2004

Om de remise Zichtenburg voor stalling en onderhoud van RandstadRail materieel aan te passen is een Programma van Eisen met schetsontwerp opgesteld wat ertoe heeft geleid dat opdracht is gegeven daarop een VO/DO te maken. Er is t.o.v. de ten tijde van

de beschikingsaanvraag zeer globaal geraamde kosten in het meer uitgewerkte SO/PvE een overschrijding te zien, omdat meer sporen moeten worden aangepast dan voorzien. Start van de aanpassing van de remise is voorzien medio 2004.

#### **4.3.6 Haltes en voorzieningen in Leidschenveen**

Het tijdelijk halteren door de 'Sprinter' in Leidschenveen vóór de ingebruikname van RandstadRail is nog onderwerp van overleg. Zeker is dat het niet kan op de plaats waar het station Leidschenveen gepland is, omdat de reizigers daar in de bouwperiode niet kunnen komen. Er is wellicht een alternatief mogelijk op een andere plaats, met overigens het bezwaar dat reizigers daaraan wennen, terwijl de halte medio 2006 toch weer moet worden opgeheven. De kosten van een dergelijke tijdelijke halte en de extra exploitatiekosten van NS zijn voor rekening van de regio. Het Rijk betaalt hier niet aan mee. Mede aan de hand van de kosten wordt bezien of een dergelijke tijdelijke halte de moeite waard is. In het voorjaar 2004 moet dit worden afgewogen om nog tot uitvoering te komen met de dienstregeling 2005 van de NS.

De stationsonderdoorgang bij de halte Leidschenveen is in uitvoering. Start bouw overige deelprojecten voorzien in 2004.

### **4.4 Projecten in Leidschendam-Voorburg**

#### **4.4.1 Haltes in Leidschendam-Voorburg en brug over de Vliet.**

De stations Leidschendam-Voorburg en Voorburg 't Loo worden gerenoveerd en geschikt gemaakt voor aanlanding van zowel hoog als laag materieel. Ook de toegankelijkheid van de stations wordt aanzienlijk verbeterd.

De VO's zijn gereed en voor inspraak voorgelegd, waarbij tot begin januari 2004 gereageerd kon worden. In de inspraak werd veel aandacht gevraagd voor de geluidsproblematiek, zoals die wordt ervaren. Voor geluid wordt het zogenaamde standstill-principe gehanteerd. Dat wil zeggen dat de voertuigen van RandstadRail zoveel stiller zijn dan het huidige treinmaterieel dat er ondanks de hogere frequenties na 2006 per saldo geen hogere geluidsbelasting voor de omgeving zal zijn. Toegezegd is dat de omroepinstallatie op deze stations alleen voor noodgevallen gebruikt zal worden.

#### **4.4.2 Stalling Leidschendam**

Over de stalling op het opstelterrein in Leidschendam en daaraan gekoppeld de toegang vanaf het hoofdspoor tot het opstelterrein is nog overleg gaande met ProRail. Er zijn twee opties mogelijk: een semi dedicated opstelterrein voor RandstadRail en een volledig dedicated terrein. In beide gevallen wordt een deel van het terrein afgezonderd voor gebruik door RandstadRail. In de eerste optie blijft het deel van RandstadRail aangesloten op het deel dat door zware rail wordt gebruikt en wordt zo ingericht dat zware rail het in incidentele gevallen ook kan gebruiken. In de tweede optie wordt de relatie met de zware rail verbroken en het terrein zo ingericht dat het alleen aan de eisen voor light rail hoeft te voldoen. Er worden twee ontwerpen gemaakt. Aan de hand daarvan zal een keuze worden gemaakt voor één van beide opties.

## **4.5 Projecten in Zoetermeer**

### **4.5.1 Ombouw Zoetermeerlijn in de Krakeling**

De ombouw van de Zoetermeerlijn zal samen met het nieuwe materieel in Zoetermeer zorgen voor een geheel andere uitstraling van het OV. Haltes van 200 m lengte worden verkleind tot 75 m, de afstand tussen spoor en perron wordt van 80 cm hoogte teruggebracht naar 30 cm. Ook op het punt van sociale veiligheid geeft dit een grote verbetering.

De raming van de ombouw Zoetermeerlijn en van de Oosterheemlijn beweegt zich momenteel binnen de in de beschikking afgesproken bedragen. Ook hier zijn bij de verdere voorbereiding met behoud van de scope besparingsopgaven gesteld om mogelijke risico's op te vangen. Voor de ombouw van de Krakeling heeft over de voorstellen besluitvorming in de Zoetermeerse Stuurgroep plaatsgevonden.

Het zgn. VO+ Zoetermeerlijn-ombouw is medio 2003 in de inspraak gebracht. Er zijn tot nu toe geen bezwaren tegen de plannen ingebracht. De laatste inzichten tonen dat de ombouw gereed kan zijn op het moment van ingebruikname van RandstadRail, medio 2006. Wel zullen er na de omschakeling nog gedurende 3 maanden afbouwwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd, maar dat kan pas als er geen NS materieel meer op de lijn rijdt. De besteksfase is voor de zomer gestart en het bestek zal conform planning eind november 2003 worden opgeleverd. De bouw zal traditioneel worden aanbesteed en de daartoe benodigde procedure is op gang gebracht. (Publicatie EEG).

Start uitvoering bouw Krakeling per station voorzien vanaf april 2004.  
Eerste werkzaamheden halte Centrum West voorzien eind 2003.

### **4.5.2 Nieuwbouw Oosterheemlijn**

De planning van de Oosterheemlijn was kritisch als gevolg van drie nog niet afgeronde grondverwingen. Deze zijn inmiddels afgerond. Wij verwachten nu dat de Oosterheemlijn ook op 1 juli 2006 klaar kan zijn.

Start uitvoering Oosterheemlijn voorzien maart 2004.

## **4.6 Projecten in Pijnacker-Nootdorp**

### **4.6.1 Nieuwbouw haltes Nootdorp en Pijnacker-Zuid, halte Pijnacker-Centrum**

Het ontwerp voor de halte Nootdorp blijft financieel binnen het budget van de beschikkingsraming. De 25 kV kabel onder de locatie van de halte Pijnacker-Zuid zal tijdig verplaatst kunnen zijn zonder gevolgen voor de plannen van het grondwerk. Start aanleg grondwerk haltes Nootdorp en Pijnacker-Zuid is voorzien in januari 2004.

Het ontwerp voor de verdiepte halte Pijnacker-Centrum heeft nogal wat voeten in de aarde gehad. Er zijn diverse VO's en DO's gemaakt. De laatste is in juni 2003 goedgekeurd door de gemeenteraad, maar ook bij de uitwerking gaan de discussies

een substantieel deel van het totale RandstadRail budget uitmaakt, is inmiddels aanbesteed door de gemeente Rotterdam.

Hoewel de budgetverantwoordelijkheden voor de infraprojecten tussen het stadsgewest Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam strikt gescheiden zijn, is het voor het totale project van belang dat dit binnen de directieraming kan blijven.

#### **4.8.1 Nootdorpboog**

De aanleg van de Nootdorpboog is noodzakelijk om ten tijde van de ombouw in het voorjaar van 2006 over een verbinding te beschikken waarover het zware NS materieel de werkplaats in Leidschendam kan bereiken zonder in conflict te komen met de afzonderlijke RandstadRail-exploitatie.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ProRail als uitvoerende en aanbestedende dienst zijn verantwoordelijk voor dit project. Het project is sinds november 2002 in uitvoering; de tussenstand van de planning geeft aan dat het project per november 2005 gereed zal zijn.

#### **4.8.2 Emplacement Den Haag Centraal.**

De herinrichting van het emplacement Den Haag Centraal is noodzakelijk opdat materieel van NS van de Goudse lijnen het emplacement in Leidschendam kan bereiken, nadat de ontvlechting in het voorjaar van 2006 zal hebben plaatsgevonden.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ProRail als ontwerpende, aanbestedende en uitvoerende dienst zijn verantwoordelijk voor dit project. Het project is thans nog in studie en moet uiterlijk 1 april 2006 gereed zijn. Er is slechts geringe voortgang te zien; wij maken dit aanhangig bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

## **5 Exploitatie en beheer**

### **5.1 Rijksbijdrage**

Met het Rijk is in principe overeenstemming bereikt over een vaste extra bijdrage voor de exploitatie van RandstadRail. Basis voor dit vaste bedrag was de in 2001 met instemming van het Algemeen Bestuur afgesloten Meerjarenovereenkomst over de rijksbijdrage tot 2010, waarin geregeld werd dat over de inkomsten van RandstadRail ook opbrengstsuppletie zou worden gegeven, mits Haaglanden in totaal in 2010 op 41% kostendekking zou uitkomen.

De rijksbijdrage voor stad- en streekvervoer wordt vanaf 2005 niet meer berekend op basis van de opbrengsten, maar wordt een vast percentage van het landelijk beschikbare budget. Voor RandstadRail wenst het ministerie van V&W een soortgelijke afspraak. Afsproken is dat de bijdrage voor exploitatie vanaf 2005 met € 11,5 mio per jaar wordt verhoogd. Daarnaast geldt vanaf de start van RandstadRail een vergoeding van € 4,7 mio per jaar voor het beheer van de infrastructuur.

De contracten met de vervoerders voor exploitatie, inclusief beheer infrastructuur en materieelkosten moeten binnen dit bedrag blijven. Op grond van de thans voorliggende aanbiedingen hebben wij het vertrouwen dat dit ook kan gaan lukken.

### **5.2 Vervoerders**

HTM en RET hebben hun 'right of first proposal' inmiddels zelfstandig vorm gegeven door de opzet van de exploitatie van respectievelijk de Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn. Met de bedrijven is inmiddels overeenstemming bereikt over de hoofdlijnen van de dienstregeling en over de te bereiken vervoersgroei.

### **5.3 Zoetermeerlijn en HTM**

Uitgangspunt voor de Zoetermeerlijn is een 5'-dienst inde spits, een 10'-dienst overdag en op zaterdag en in de avonduren en op zondag een 15'-dienst. Op de haltes die zowel door lijn 3 als lijn 6 wordt aangedaan zal er in de spits iedere 2,5 minuten een voertuig stoppen. Met deze dienstregeling is geprognosticeerd dat op de Zoetermeerlijn en de lijnen 3 en 6 uiteindelijk te groeien van 80.000 reizigers nu naar 110.000 in 2010.

Met de HTM voert Haaglanden nog overleg over de voorwaarden voor een integrale concessie voor de Zoetermeerlijn en het huidige tramnet. Wij verwachten dat dit overleg in het eerste kwartaal van 2004 kan worden afgerond.

## 5.4 Hofpleinlijn en RET

Door RET is een bieding gedaan die voldoende vertrouwen wekte om een Memorandum of Understanding (MoU) te accorderen. Dit MoU, in feite een voorloper van de definitieve concessie, was voor de RET het startsein om de inkoopprocedure van het materieel te starten. Uitgangspunt is een 10'-dienst overdag en op zaterdag en een 20'-dienst in de avonden en op zondag. Met deze dienstregeling verwachten de regio's en RET op het traject CS-CS een groei van nu 7.000 reizigers per dag naar 25.000 in 2010.

## 5.5 Aanpassing busvervoer

Bij de calculaties voor de exploitatie nemen we tevens in aanmerking het feit dat met de start van RandstadRail ook een aantal buslijnen zal worden aangepast:

- De Westlandlijnen zullen gaan aantakken bij Leijenburg;
- De voorlopers van RandstadRail in Oosterheem en tussen Den Haag/Voorburg en Leidschenveen zullen vervallen c.q. worden gewijzigd in feederlijnen;
- De lijn van Nootdorp naar Den Haag, die met de halte Nootdorp een groot deel van zijn functie verliest, zal vervallen.

## 5.6 Beheer en onderhoud infrastructuur

Haaglanden heeft met het Rijk een overeenkomst gesloten om voor 30 jaar het beheer en onderhoud van de Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn over te nemen.

Het stadsgewest Haaglanden is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. Om tot een zo eenvoudig mogelijke organisatie te komen, hebben wij als eerste aan HTM en RET gevraagd een aanbieding te doen om dit werk voor ons uit te voeren, samen met de vervoerconcessie.

De opdrachtgeversorganisatie van Haaglanden is inmiddels bezig met voorbereiding van beheer en onderhoud en rekent de VO's en DO's van de aanlegorganisatie door op de effecten op de kosten van beheer en onderhoud in de toekomst. Dit om te voorkomen dat besparingen die op korte termijn worden behaald, op langere termijn veel geld gaan kosten. Ook moeten Haaglanden als opdrachtgever daarom alert zijn op onderdelen in de ontwerpen, zoals glaswanden, die niet of moeilijk schoongehouden kunnen worden.



## 6 Materieel

### 6.1 Materieel voor de Zoetermeerlijn

Om het materieel voor de Zoetermeerlijn tijdig bij de start van de exploitatie beschikbaar te hebben heeft het stadsgewest HTM gevraagd de aanbestedingsprocedure volgens de Europese regels te starten. HTM treedt daarbij op als inkoper, zolang de concessie voor de Zoetermeerlijn niet aan HTM is verleend. Als HTM de concessie heeft verkregen is het voornemen dat HTM eigenaar wordt van het materieel voor de duur van de concessie.

Geschat wordt dat het bij de aankoop van de 50 voertuigen zal gaan om een bedrag van ca € 150 mln. De kosten van afschrijving en rente worden opgenomen in de exploitatielasten.

Inmiddels hebben zich vier fabrikanten gekwalificeerd om een offerte te mogen indienen, te weten Alstom, Bombardier, CAF en Siemens. Aan de voertuigen zijn verschillende algemene eisen gesteld, zowel m.b.t. de techniek als m.b.t. het interieur en exterieur.

Het tweerichtingmaterieel moet een maximum snelheid van 80 km/u kunnen halen, een hoog niveau van veiligheid hebben en voldoen aan eisen m.b.t. gewicht, geluid en energieverbruik. Ook zijn eisen gesteld ten aanzien van lage gegarandeerde onderhoudskosten en corrosievrije constructie.

De voertuigen moeten goed toegankelijk zijn en voorzieningen hebben voor reizigers met een handicap. Er zijn twee multifunctionele platforms met opstelrichting voor rolstoelen. Uitgangspunt is 90-110 zitplaatsen (50% vooruit rijdend en 50% achteruit rijdend) en 150 staanplaatsen. Het interieur moet comfortabel zijn, licht en integraal van kleur, waarbij de kleuren harmoniëren met het exterieur.

Het interieur moet een gevoel van sociale veiligheid oproepen, wat wordt bevorderd door het lichtniveau en een goed doorzicht door het gehele voertuig, vooral ook voor de bestuurder.

In de inkoopprocedure is voorzien dat de uiteindelijke gunning op 1 april 2004 kan plaatsvinden. Na de keuze van de leverancier in april 2004 ontstaat een moment voor betrokkenheid bij de verdere materieelontwikkeling door inwoners van de regio. De Adviescommissie Materieel (zie ook par. 3.4) heeft aan het BORR advies uitgebracht over de uitwerking van de gunningcriteria. Aan de hand van deze criteria zullen de offertes van de vier fabrikanten worden vergeleken en beoordeeld.

De gunningcriteria zijn in volgorde van belangrijkheid:

1. De laagste kilometerprijs van het voertuig over de eerste gebruiksperiode van 10 jaar
2. De algemene kwaliteit van het voertuig inclusief de beschikbaarheid
3. De mate waarin wordt voldaan aan de eisen in het bestek
4. De levertermijnen van de voertuigen
5. Garanties en borgstelling ten aanzien van de opgegeven kilometerkosten en overige aspecten
6. De laagste kilometerprijs van het voertuig over de volledige periode van 30 jaar

## **6.2 Materieel voor de Hofpleinlijn**

Het materieel dat op de Hofpleinlijn gaat rijden moet vanwege het doorrijden op de Rotterdamse metrolijn (Erasmuslijn naar halte Slinge) voldoen aan de eisen die aan het metromaterieel worden gesteld. Wel zullen de voertuigen een exterieur krijgen dat door eenvormige kleurstelling bijdraagt aan de herkenbaarheid van het RandstadRailconcept.

De inkoopprocedure voor het materieel is inmiddels door de RET opgestart. Haaglanden is in dit proces mede-opdrachtgever en dringt er sterk op aan dat tijdig materieel beschikbaar is. Immers vanwege het samenloopdeel moet op de Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn tegelijk met ligh rail-materieel worden gestart, ook al kan in Rotterdam tot 2008 nog niet door de boortunnel gereden worden.

## 7 Integrale Veiligheid

Veiligheid is een belangrijk aspect van RandstadRail. Dat houdt in dat zowel in de ontwerpen van de infrastructuur als van het materieel veel aandacht wordt besteed aan veiligheid in de exploitatie. Bij de veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen de technische veiligheid en de sociale veiligheid.

### 7.1 Technische veiligheid

In het project RandstadRail wordt aangesloten op het veiligheidsbeleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zoals dit geformuleerd is in de Kadernota Railveiligheid en het Normdocument Veiligheid Light Rail. Conform het Normdocument is een integraal veiligheidsplan (IVP) opgesteld. Dit IVP bevat zowel de veiligheidsnormen voor RandstadRail als de aanpak m.b.t. veiligheidsborging.

Voor de tramtrajecten van RandstadRail in Den Haag geldt als eis dat RandstadRail (minstens) net zo veilig is als de huidige tramlijnen op die trajecten. Op de spoorlijnen waar RandstadRail gaat rijden, te weten de Hofpleinlijn en de Zoetermeerlijn, moet het veiligheidsniveau even hoog zijn als gemiddeld op het hele spoornet in Nederland. Deze norm wordt ook voor de nieuwe Oosterheemlijn aangehouden. Bijzondere aandacht is er voor overwegen met het wegverkeer, die een belangrijke bron van onveiligheid zijn. Voor overweggebruikers moet het veiligheidsrisico op het RandstadRail-tracé kleiner zijn dan of gelijk zijn aan het veiligheidsrisico op het bestaande spoorwegtracé.

De in het IVP beschreven aanpak richt zich op een optimaal ontwerp ten behoeve van de operationele veiligheid van het railverkeer (vertaald naar de diverse risicodragers, zoals reizigers, personeel en overige verkeersdeelnemers). Om het veiligheidsniveau van RandstadRail te bepalen zijn er veiligheidsanalyses uitgevoerd. Op basis van deze veiligheidsanalyses zijn aanbevelingen voor veiligheidsmaatregelen en -eisen gedaan, die in de scope en het Programma van Eisen van het project zijn vertaald. De veiligheidseisen hebben betrekking op zowel infrastructuur, materieel als exploitatie. In een safetycase (veiligheidsdossier) zal worden onderbouwd dat aan de veiligheidsnormen wordt voldaan. Deze safetycase zal ter goedkeuring aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat - Divisie Rail worden voorgelegd. Vanaf de indienststelling van RandstadRail zal in de praktijk worden getoetst of aan de bij aanvang van het project gestelde eisen wordt voldaan. Als dat niet het geval is, zullen er verbeteringen worden aangebracht. Het vervoerbedrijf maakt een plan waarin beschreven staat hoe de veiligheid wordt gehandhaafd.

Het borgen van de veiligheid van RandstadRail is een verantwoordelijkheid van de opdrachtgevers SRR en SGH. Om aan deze verantwoordelijkheid gestalte te geven hebben beide opdrachtgevers een safetymanager aangesteld. De safetymanagers zijn

gedurende de ontwerp- en bouwfase gezamenlijk verantwoordelijk voor het borgen van de veiligheid, het verzamelen van de voor de safetycase benodigde veiligheidsdocumentatie, en voor het opstellen van de safetycase.

## **7.2 Sociale veiligheid**

Uitgangspunt is dat de reiziger zich in RandstadRail tenminste net zo veilig voelt als in al het openbaar vervoer in Haaglanden. Samen met de openbaar vervoerbedrijven heeft Haaglanden nu al een integraal sociale veiligheidsplan voor het openbaar vervoer opgesteld. De invoering van de maatregelen uit dit plan worden al ruim voor de start van RandstadRail ingevoerd.

Voor RandstadRail worden voor het realiseren van het gewenste veiligheidsniveau op de RandstadRail-lijnen in 2006 op basis van dit plan specifieke maatregelen ontwikkeld. In de praktijk zal worden getoetst hoe effectief de maatregelen zijn en worden zo nodig verbeteringen doorgevoerd.

Met het Rijk zal in het kader van het Aanvalsplan worden onderhandeld om vanaf 2006 ook voldoende gelden ter beschikking te hebben voor het op een goed niveau brengen en houden van de sociale veiligheid. Het mag niet zo zijn dat deze cruciale lijnen wat dit betreft tussen wal (het huidige NS-budget) en schip (het stedenbudget) vallen.

In de volgende rapportage zal uitgebreider op de maatregelen in het kader van de sociale veiligheid worden ingegaan.

## 8 Communicatie

### 8.1 Algemeen

Op 5 juli 2003 zijn raadsleden van de RandstadRailgemeenten in Zoetermeer bijeen geweest om te worden geïnformeerd over de stand van zaken van de diverse onderdelen van het project. Bij die gelegenheid heeft Haaglanden de virtual reality gepresenteerd die bij diverse gelegenheden al kon worden gebruikt. Deze virtual reality wordt nu bij elke passende gelegenheid aan de inwoners van de RandstadRail-gemeenten gepresenteerd.

In september is een studiereis georganiseerd voor leden van de commissie VV/EZ raadscommissies, en portefeuillehouders van de RandstadRail-gemeenten om hen kennis te laten maken met het materieel van een aantal leveranciers, waarvan verwacht werd dat ze in het aanbestedingstraject zouden meedoen. In Amsterdam werd het materieel van Siemens bekeken (de Combino) en verder werd een bezoek gebracht aan Kassel (Bombardier) en Montpellier (Alstom).

Met Rotterdam werden afspraken gemaakt over aanpassingen in de structuur van de website, zodat deze beter is afgestemd op de uitvoeringsfase. De website is inmiddels vernieuwd.

Er is een plan van aanpak gemaakt voor het betrekken van burgers van de vier RandstadRail-gemeenten evenals belangengroepen bij de aanschaf van het materieel. In iedere RandstadRail-gemeente is een editie van RandstadMail verschenen.

### 8.2 Omgevingscommunicatie bij aanleg

#### Algemeen

In de afgelopen periode is met een groot aantal wijkraden en belangenorganisaties in de RandstadRail-gemeenten gesproken in het kader van deelname aan begeleidingscommissies. Zeker is dat de belangstelling voor de diverse bouwactiviteiten stijgt op het moment dat deze van start gaan en (enige) overlast veroorzaken. Belanghebbenden worden vroegtijdig geïnformeerd over werkzaamheden tegen de achtergrond van de eindsituatie medio 2006. Daarnaast is RandstadRail gepromoot op uiteenlopende informatiemarkten en bijeenkomsten. De meeste bezoekers blijken redelijk op de hoogte te zijn van RandstadRail, maar kennen de einddatum van juli 2006 nog onvoldoende. Hierop zal meer de nadruk worden gelegd in de voorlichting.

## **Den Haag**

Vooruitlopend op de start van de bouwactiviteiten in de Schenkstrook is er een bijeenkomst georganiseerd voor eigenaren van levende have. De bijeenkomst leidde ertoe dat aanvankelijke weerstand om levende have onder te brengen in aangepaste tijdelijke ruimten, beschikbaar gesteld door de gemeente, werd overwonnen. Voor de Schenkstrook is een begeleidingscommissie geïnstalleerd met belanghebbenden uit de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg.

## **Leidschendam-Voorburg**

In de afgelopen periode stonden twee onderwerpen centraal in de voorlichting: de haltes Leidschendam-Voorburg en Voorburg 't Loo en de bouwactiviteiten in de Schenkstrook. Over de haltes zijn informatieavonden georganiseerd. Wethouder Beenakker had overleg met omwonenden van de haltes over het ontwerp en over het geluidsniveau van het materieel. Er is een extra inspraakprocedure gestart over de ontwerpen van de ombouw van de twee stations en van de spoorbrug. Voor de Schenkstrook werd een begeleidingscommissie ingesteld waarin zowel Haagse als Voorburgse belanghebbenden zitting hebben.

## **Zoetermeer**

Omwonenden werden geïnformeerd over de ruimtelijke ordeningsprocedures in het kader van de werkterreinen voor de Oosterheemlijn. In Zoetermeer zijn een klankbordgroep en een begeleidingscommissie vanuit de gemeenteraad ingesteld. In Oosterheem is op 11 december 2003 een informatiebijeenkomst gehouden. De komende periode zal in het huisorgaan van de gemeente aandacht worden besteed aan materieel en exploitatie.

## **Pijnacker-Nootdorp**

De gemeente heeft in samenwerking met ProRail en de projectorganisatie een bijeenkomst georganiseerd over procedures en schaderegelingen. Bewoners zijn kritisch over de wijze waarop met schades wordt omgegaan. Om aan deze bezorgdheid tegemoet te komen is het Meldpunt RandstadRail ingericht waar bewoners schades kunnen melden. De procedures voor de haltes in Pijnacker-Nootdorp zijn gestart. Gezien het grote aantal aanvragen voor een abonnement, mag geconcludeerd worden dat de nieuwsbrief voorziet in een behoefte. In overleg met de gemeente is besloten om de begeleidingscommissie voor de halte Pijnacker-centrum te integreren met de reeds bestaande overlegstructuur en deze in het najaar van 2004 te evalueren.

Bijlage: cv's van de leden van de Adviescommissie Materieel

**Ir. P. van Vliet (voorzitter)**

Geboortedatum: 12 januari 1946  
Opleiding: Werktuigbouwkunde Technische Hogeschool (TU) Delft  
Werk: 1981 – 1994 Algemeen directeur N.V. Westnederland  
1994 – 1998 Algemeen directeur ZWN Groep N.V.  
1998 – 2001 Directeur Techno Service Nederland N.V.

**ir. J.A.A. Ochtman**

Geboortedatum: 24 maart 1947  
Opleiding: Werktuigkundig Ingenieur, Technische Universiteit Delft  
Werk: 1996-2001: Min. Verkeer en Waterstaat, Projectdirectie HSL-Zuid,  
plv. Projectdirecteur  
2001 tot heden: Twynstra Gudde, partner, adviseur  
aanbestedingen

**drs. B C.A.M. Wijman RA**

Geboortedatum: 24 februari 1965  
Opleiding: NIVRA-Nyenrode, Breukelen  
Werk: 1995-1998: Medewerker control VSN groep (holding te Utrecht  
1998-heden: Senior medewerker Planning, control en  
informatiebeleid / plaatsvervangend  
concerncontroller gemeente Zoetermeer

**ir. H.M. Schroten**

geboortedatum: 2 januari 1940  
Opleiding: civiel ingenieur, Technische Hogeschool (TU) Delft  
Werk: 1992-1997 Hoofddirecteur Infrastructuur en Bouwbeleid bij  
Rijkswaterstaat, lid directieraad  
1997-2003 Hoofdingenieur-directeur directie Zuid Holland  
van Rijkswaterstaat