

Behandelingsvoorstel voor de commissie Wegen, Verkeer en Vervoer

Onderwerp : Stichtselijn
Cie-datum : 23 september 2002 Cie-nummer:

Procedure:

in GS (na Cie. Vergadering) op: nvt inspraak:nee
eerdere behandeling in cie: 1 juli 2002
in PS: nee

Behandelend ambtenaar: Esther Bos toestel:2483
b.g.g.: 3362

Samenvatting

In de provincie Utrecht en Flevoland moet in de toekomst een groot aantal woningen worden bijgebouwd. In de provincie Utrecht is te weinig ruimte om voldoende woningen te bouwen. Om toch te voldoen aan de woningbehoefte zullen extra woningen in Flevoland worden gebouwd. De verwachting is dat in de periode 2010 tot 2030 een substantieel aantal woningen in de provincie Flevoland zal worden bijgebouwd. De mobiliteit tussen Utrecht en Almere zal fors groeien, omdat veel nieuwe bewoners georiënteerd zullen zijn op Utrecht. De Stichtselijn kan een manier zijn om de mobiliteitsgroei goed op te vangen.

In juni is een studie naar de Stichtselijn afgerond en gepresenteerd. Het rapport "Verkenning Stichtselijn" is uitgereikt in de vergadering van de commissie wegen, verkeer en vervoer van 1 juli 2002. In de verkenningenstudie is onderzocht of een tracé gebundeld met de A27 ruimtelijk inpasbaar is en is een globale kostenraming gemaakt van de aanleg van een dergelijk tracé. In deze vergadering is verzocht om de Stichtselijn op korte termijn te agenderen. Naar aanleiding van dit verzoek is de bijgevoegde notitie opgesteld.

Uit de verkenningenstudie kan worden geconcludeerd dat het zinvol is om vervolgonderzoek uit te voeren naar de haalbaarheid van de Stichtselijn. De aard en aanpak van het onderzoek is afhankelijk van de ontwikkelingen in de maanden augustus en september. Dan zal meer bekend zijn over de plannen van mogelijke partners, zoals de provincie Flevoland en Railned. Wel zullen in 2002 een aantal concrete stappen gezet worden ter voorbereiding op de vervolgstudies. In elk geval zal de provincie Utrecht – al dan niet in samenwerking met de provincie Flevoland – een draagvlakonderzoek uit voeren.

De Stichtselijn is nog niet eerder in beleidsplannen opgenomen. Voorheen werd niet een dusdanig sterke relatie tussen Utrecht en Almere voorzien. Voor het jaar 2002 en 2003 zijn geen financiële middelen gereserveerd, maar de kosten voor het draagvlakonderzoek zullen gedekt worden uit de reguliere middelen. In 2002 zal het project gefinancierd worden uit het budget van het kadernotaproject Randstadspoor. In 2003 wordt de "reserve exploitatie openbaar vervoer" aangesproken. De financiering van vervolgonderzoek wordt in afweging genomen voor de kadernota 2004.

Wordt geagendeerd:

- om advies over de volgende vraag (vragen):
- voor oriënterende bespreking, toegespitst op de volgende aspecten:
X voor korte bespreking (er kunnen enkele kleine opmerkingen worden gemaakt) en vervolgens ter kennisneming.
- ter kennisneming, het stuk wordt niet besproken.

Stichtselijn, hoe verder te gaan

datum: 15 augustus 2002
van: Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht
aan: Commissie Wegen, Verkeer en Vervoer

1. Inleiding

Waarom deze notitie?

De Stichtselijn is een gedeeltelijk nieuw aan te leggen treinverbinding tussen Almere en Utrecht. De lijn kan in de toekomst een belangrijke betekenis hebben voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in de provincies Utrecht en Flevoland. In juni 2002 is een eerste verkenning afgerond, waaruit perspectief bleek voor de Stichtselijn. Nu is het tijd om een volgende stap te zetten.

Inhoud notitie

In deze notitie zetten wij uiteen hoe wij verder denken te gaan met de Stichtselijn. Alvorens dit te doen schetsen wij kort de achtergrond van deze notitie en gaan wij in op de eerste verkenning.

2. Achtergrond

Sterkere relatie tussen Utrecht en Almere

In de provincie Utrecht en Flevoland zullen in de toekomst een groot aantal woningen bijgebouwd moeten worden. De provincie Utrecht heeft onvoldoende ruimte de taakstelling van het rijk te realiseren. Flevoland zal waarschijnlijk een deel van deze taakstelling overnemen, naast de woningen die zij zelf moeten bouwen. De verwachting is dat in de periode 2010 tot 2030 een substantieel aantal woningen in de provincie Flevoland zal worden bijgebouwd. Mogelijk zal een groot deel van de nieuwe bewoners voor werk en vrije tijd naar Utrecht reizen. De mobiliteit tussen Utrecht en Almere zal dan fors groeien.

Ook in beleidsplannen wordt deze relatie onderschreven. In de keuzenota voor het streekplan van de provincie Utrecht is aangegeven dat een verbinding tussen Utrecht en Almere nodig is. Ook in het omgevingsplan van de provincie Flevoland en de regioverkenning zuidelijk Flevoland is een railverbinding opgenomen. Een belangrijk deel van de lijn loopt over Noord-Hollands grondgebied. In het ontwerp streekplan van Noord-Holland is eveneens rekening gehouden met de Stichtselijn.

Stichtselijn mogelijke oplossing voor mobiliteitsproblemen

Op dit ogenblik ontbreekt een snelle rechtstreekse verbinding tussen Almere en Utrecht. In 2004 wordt de "Gooiboog" in gebruik genomen, waardoor wel een trein rechtstreeks tussen Almere CS en Utrecht kan rijden. Het is echter nog niet duidelijk waar het zwaartepunt van de woningbouw in Almere zal worden gerealiseerd. Een belangrijke optie is de zuidzijde, aan de Utrechtse kant. De dan functionerende spoorverbinding tussen Almere CS en Utrecht zal voor de nieuwe bewoners niet aantrekkelijk genoeg zijn als alternatief voor de auto. Een zware belasting van de A27 is dan het gevolg. Een spoorverbinding tussen Utrecht en de nieuwe woningbouwlocaties in Almere via de Stichtse brug lijkt een goede oplossing.

Deze koers sluit aan bij het beleid van de provincie Utrecht. De provincie Utrecht wil het openbaar vervoer verbeteren om de leefbaarheid in de provincie te garanderen. De Stichtselijn past ook binnen het beleid van de provincie Flevoland. Zij heeft de komst van de lijn zelfs als voorwaarde gesteld voor de grootschalige woningbouw.

Een eerste verkenning

De provincies Utrecht en Flevoland hebben eind 2001 het initiatief genomen om een eerste verkenning uit te voeren. De studie is begin 2002 afgerond. In deze studie is een ruimtelijke verkenning gedaan en is een globale kostenraming gemaakt.

3. Studie "Verkenning Stichtselijn"

Studie afgerond en resultaten aangeboden

In juni is de verkenningenstudie afgerond en gepresenteerd. In de verkenningenstudie is onderzocht of een tracé gebundeld met de A27 ruimtelijk inpasbaar is en is een globale kostenraming gemaakt van de aanleg van een dergelijk tracé. De pers heeft veel belangstelling getoond voor het rapport, wat heeft geresulteerd in een aantal krantenberichten. Het rapport "Verkenning Stichtselijn" is uitgereikt in de vergadering van de commissie Wegen, Verkeer en Vervoer van 1 juli.

Resultaten van de studie positief

Uit de studie is gebleken dat er ruimtelijke mogelijkheden zijn voor een tracé gebundeld met de A27. In het onderzoek wordt echter wel aangegeven dat er nog knelpunten zijn, waarvoor een oplossing moet worden gezocht. Deze knelpunten doen zich bijvoorbeeld voor tussen Laren en Eemnes bij de woonbuurt Laarderweg. Ook worden er een aantal ecologische verbindingzones doorkruist.

De kosten voor de aanleg van de Stichtselijn zijn geraamd op € 390 mln. inclusief BTW. Dit is een globale kostenraming en heeft betrekking op de spoorlijn zelf en de kunstwerken (zoals een fly-over en een tweede Stichtse Brug). Ook is rekening gehouden met de kosten voor mitigerende en compenserende maatregelen, zoals de aanleg van geluidsschermen en ontwikkeling van nieuwe natuurgebieden.

Draagvlak voor de Stichtselijn

Voor de Stichtselijn bestaat in principe draagvlak. De gemeenten over wiens grondgebied de nieuwe spoorlijn mogelijk gaat lopen, waren ambtelijk betrokken in de klankbordgroep van de verkenningenstudie. Bij de verdere uitwerking van de plannen moet echter een beter beeld gekregen worden van de randvoorwaarden en de wensen van verschillende betrokkenen en de manier waarop deze ingepast kunnen worden in de plannen. Uit de eerste bestuurlijke geluiden blijkt bijvoorbeeld dat een voorgestelde halte "lastig" is, omdat deze in een bosrijk gebied ver van het centrum ligt. Verder zijn er gemeenten die zich zorgen maken over de geluidsoverlast. Ook zijn er gemeenten die een lightrail verbinding verkiezen boven een normale spoorlijn. Een aantal belanghebbenden zijn niet betrokken geweest bij het onderzoek, zoals de gemeente Utrecht, de gemeente Amersfoort en maatschappelijke organisaties. Hun mening moet nog in kaart worden gebracht.

Railned, een adviserende taakorganisatie van het ministerie van verkeer en waterstaat ziet eveneens perspectief in de Stichtselijn. Zij adviseren de minister om de Stichtselijn op te nemen in het onderzoeksprogramma van 2003.

4. Het vervolg

Vervolgonderzoek is zinvol

Uit de verkenning Stichtselijn blijkt dat er inderdaad mogelijkheden zijn, maar dat er nog wel een aantal mitsen en maren zijn. Deze hebben onder meer betrekking op geluidsoverlast voor omwonenden, ontsluiting van gebieden en doorsnijding van ecologische verbindingzones. Deze mitsen en maren zouden in vervolgonderzoek verder uitgewerkt moeten worden.

Daarnaast zijn een aantal onderwerpen nog niet aan de orde gekomen in de verkenningenstudie, zoals de vervoerwaarde. Om een oordeel te geven over de haalbaarheid zal ook daarop in gegaan moeten worden.

Een goed onderbouwde studie is tevens nodig als onderhandelingsinstrument met het rijk. Voor de realisatie van de Stichtselijn is het rijk een belangrijke partner. Dergelijke grote investeringen zijn niet te dragen door regionale overheden. Als de provincie kan aantonen dat de Stichtselijn haalbaar is, dan is dit een goed argument om de Stichtselijn op te nemen in het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport). Door zelf het initiatief te nemen tot een vervolgonderzoek en dit ook (mede) te financieren geeft de provincie het rijk het signaal dat zij de lijn echt belangrijk vindt.

Het is mogelijk dat het rijk zelf het initiatief neemt tot een haalbaarheidsstudie. Railned, een taakorganisatie van het rijk, wil de minister adviseren een studie naar de Stichtselijn op te nemen in het onderzoeksprogramma van 2003. Ook in dat geval is het belangrijk om actief te participeren. Door aan te haken bij het onderzoek is het mogelijk tijdig de provinciale denkbeelden in te brengen en voorkomt de provincie dat zij alleen kan reageren op plannen van anderen.

Inhoud vervolgonderzoek

De verkenningenstudie is beperkt gebleven tot de verkenning van een traject gebundeld met de A27 en een globale kostenraming. Om een goed oordeel te kunnen vellen, zou in elk geval het volgende moeten worden onderzocht:

1. wensen en randvoorwaarden van belanghebbenden bij tracés en het product (zoals lightrail of gewone trein?)
2. bereidheid tot meebetalen aan studies en aanleg van de lijn
3. nut en noodzaak van de lijn
4. vervoerwaarde
5. gedetailleerde ruimtelijke verkenning van alle mogelijke tracés
6. milieu-effecten van aanleg en gebruik Stichtselijn
7. kosten-baten analyse

Twee varianten voor het vervolg

De rol van de provincie bij deze onderzoeken is afhankelijk van de beslissing van de minister om Railned opdracht te geven een vervolgstudie uit te voeren. Ook is het afhankelijk van de participatie van andere partijen, zoals de provincie Flevoland. Afhankelijk van het uitvoeren van het onderzoek door Railned zijn er de volgende twee varianten voor de vervolgaanpak:

1. De provincie neemt het voortouw:

De provincie neemt het initiatief tot het uitvoeren van een uitgebreid onderzoek waarin alle in de vorige paragraaf genoemde punten worden opgenomen. Dit onderzoek is een instrument om het ministerie te overtuigen van de perspectieven voor deze lijn.

De provincie Utrecht zoekt partners om het onderzoek uit te voeren, zoals de provincie Flevoland. De doelstellingen van de haalbaarheidsstudie (bijvoorbeeld een globale inzicht of gedetailleerde kennis) is afhankelijk van de financiële ruimte. Bovendien moet nog worden vastgesteld aan welke eisen het onderzoek moet voldoen om kans op effect te hebben.

2. De provincie werkt samen met het rijk:

Als Railned een haalbaarheidsstudie uitvoert participeert de provincie Utrecht daarin actief. Hiervoor worden menskracht en middelen ter beschikking gesteld. De manier waarop dit wordt ingevuld is afhankelijk van de ruimte die het rijk daarvoor geeft.

In elk geval moet de provincie zelf een beeld hebben van de randvoorwaarden en eisen die zij stelt aan de Stichtselijn en die andere belanghebbenden in de regio stellen. Dit moet helder zijn voordat de haalbaarheidsstudie begint. Ook moet de provincie helder voor ogen hebben op welke manier zij wil participeren en wat de kosten maximaal mogen zijn.

Een gefaseerde aanpak

Ten tijde van schrijven van dit stuk is er nog geen definitieve projectfasering opgesteld. Hiervoor zijn nog te veel onzekerheden, zoals eerder beschreven. Er kan wel een globale aanduiding gegeven worden van de fasering van het vervolgonderzoek:

Fase	Start	Gereed	Door
1. draagvlakonderzoek	oktober 2002	februari 2003	provincie Utrecht/ Flevoland**
2. vervoerwaarde onderzoek / nut en noodzaak	maart 2003	september 2003	provincie Utrecht* / Railned
3. tracéstudies	september 2003	januari 2004	Railned / provincie Utrecht*
4. studie milieu-effecten	januari 2004	mei 2005	Railned / provincie Utrecht*
5. kosten-baten analyse	mei 2005	november 2005	Railned / provincie Utrecht*

** afhankelijk van overleg dat nog gevoerd wordt met Flevoland

* met eventueel regionale partners

Het belang van communicatie

De Stichtselijn is een grootschalig project met veel gevolgen. Communicatie vormt daarom een belangrijk onderdeel in de vervolgaanpak. De Stichtselijn gaat over het grondgebied van een flink aantal gemeenten. De aanleg van de Stichtselijn zal consequenties hebben voor de inwoners en bedrijven van deze gemeenten, doordat de lijn vlak bij hen in de buurt komt en er wellicht sprake is van onteigening. Ook het aantasten van natuurgebieden zal de nodige discussie oproepen. De ontwikkelingen rond de Stichtselijn zullen ook op een positieve

manier de belangstelling hebben, omdat dit bijvoorbeeld mogelijkheden biedt voor de ontwikkeling van een gebied. Voor een succesvolle aanpak is het belangrijk om vanaf het begin goed te communiceren rond dit project. Het draagvlakonderzoek kan uitwijzen waar gevoeligheden en kansen liggen die extra aandacht moeten krijgen in de communicatie. Een communicatieplan moet onderdeel uitmaken van de volgende fasen van het onderzoek.

Financiering vervolgonderzoek en communicatie

Voor het uitvoeren van fase 1 is naar schatting € 35.000 nodig. De benodigde financiële middelen voor het overige onderzoek is op dit moment lastig in te schatten. We hebben nog niet een goed beeld van de eisen waaraan het onderzoek moet voldoen en we weten niet wie nog meer zal bijdragen aan het onderzoek. Naar schatting zullen de totale kosten van het vervolgonderzoek € 250.000 zijn.

De kosten voor de communicatie gedurende het vervolgonderzoek worden geschat op € 50.000. Naar verwachting is in 2003 € 10.000 nodig.

De Stichtselijn is nog niet eerder in beleidsplannen opgenomen. Voorheen werd niet een dusdanig sterke relatie tussen Utrecht en Almere voorzien. Voor het jaar 2002 en 2003 zijn geen financiële middelen gereserveerd, maar de kosten voor het draagvlak onderzoek zullen gedekt worden uit de dienstbegroting. In 2002 wordt de Stichtselijn gefinancierd uit het budget van Randstadspoor (Kadernota project 26). De Stichtselijn valt binnen de doelstelling van dit kadernota project. De doelstelling luidt: "de bereikbaarheid per spoorgebonden openbaar vervoer in de provincie te verbeteren en daarmee een impuls te geven aan al het openbaar vervoer in de provincie". Voor 2003 is het budget voor Randstadspoor kleiner en is er geen ruimte om hieruit onderzoek naar de Stichtselijn te financieren. De kosten in dat jaar worden betaald uit "reserve exploitatie openbaar vervoer". De financiering van vervolgonderzoek in de navolgende jaren wordt in afweging genomen voor de kadernota 2004.

5. Concrete stappen in 2002

In de vorige paragraaf is in grote lijnen een planning aangegeven voor het vervolg van de Stichtselijn. In elk geval zullen in 2002 ter voorbereiding de volgende stappen worden gezet:

- Wij nemen een standpunt in over de randvoorwaarden en de eisen die gesteld worden aan de Stichtselijn;
- Wij nemen de financiering van het vervolgonderzoek mee in de afweging van de kadernota 2004;
- Er wordt ambtelijk overleg gevoerd met de provincie Flevoland en Railned over het vervolg van de Stichtselijn;
- Wij voeren overleg met de provincie Flevoland om uitgangspunten voor plan van aanpak af te spreken. In dit overleg moeten principe afspraken gemaakt worden over:
 - te bereiken resultaten
 - randvoorwaarden voor het vervolg
 - inzet van menskracht en middelen
 - rol van partners (trekker of deelnemer?)
- Wij laten een draagvlakonderzoek uitvoeren.