

Aan Provinciale Staten

DATUM	6-7-2021	NUMMER PS	Voegt de griffie toe
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	M&M
STELLER	Steven van Luyn	TELEFOONNUMMER	06 4174 7862
NUMMER	8227F039	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

QuickScan station Loenersloot

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting

Provinciale Staten hebben bij de begrotingsbehandeling 2020 bij amendement besloten te laten onderzoeken of en hoe een station Loenersloot kan bijdragen aan sneller en schoner woon-werk verkeer voor de inwoners van Stichtse Vecht, De Ronde Venen en omstreken. Op grond hiervan is een QuickScan uitgevoerd door een ingenieursbureau. Deze Statenbrief licht de uitkomsten van deze QuickScan toe. Uit de studie blijkt dat het station weliswaar enig vervoerspotentieel heeft (ca. 3.000 reizigers per dag), maar dat twee derde van deze reizigers uit de bestaande buslijnen komt die op station Loenersloot worden aangesloten. De bijdrage van station Loenersloot aan de N201 problematiek is daarmee beperkt, terwijl de financiële impact groot is. De netwerkwijziging heeft een grote impact op de (financiële) exploitatie van de OV-concessie, aangezien het een ingreep op enkele goed bezette lijnen betreft. De effecten hiervan zijn niet doorgerekend. De benodigde investering voor realisatie van het station bedraagt tussen de € 39 en € 74 mln. (exclusief BTW). De meest waarschijnlijke kostenraming is € 55 mln. Deze investeringen zijn voor een station met dit beperkte aantal reizigers erg hoog, mede gelet op het besluit van Provinciale Staten om het voorgestelde maatregelenpakket voor het programma Toekomst N201 verder te optimaliseren. Wij hebben besloten (onderzoek naar) de ontwikkeling van dit station niet verder voort te zetten.

Inleiding

In het kader van het programma Toekomst N201 heeft de provincie breed onderzocht welke knelpunten, wensen en ambities er leven ter verbetering van de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in het gebied langs het Utrechtse deel van de N201. Naast aanpassingen aan de weginfrastructuur zijn ook maatregelen onderzocht voor de fiets en het openbaar vervoer. In de overwogen maatregelenpakketten wordt ook melding gemaakt van de QuickScan naar een station Loenersloot aan de spoorlijn Amsterdam – Utrecht. Additioneel heeft Provinciale Staten in 2019 gevraagd om uitvoering van deze QuickScan.

Het Ruimtelijk Economisch Programma noemt de ontwikkeling van een nieuw knooppunt bij Loenersloot/N201 van groot belang, voor de achterliggende verzorgingsgebieden van De Ronde Venen en Hilversum, en kan op lange termijn een bijdrage leveren aan de regionale ontwikkeling. Het plan geeft niet aan of dit knooppunt ook een connectie zou moeten krijgen met het spoor. In tegenstelling tot de eveneens genoemde knooppunten Zuilen, Maarssenbroek, Breukelen en Abcoude vindt knooppuntontwikkeling in het geval van Loenersloot op beperkte schaal plaats, de nadruk ligt op “het integreren van het aansluitende vervoersysteem richting Vinkeveen-Mijdrecht en Aalsmeer, Schiphol enerzijds, en Hilversum anderzijds”.

Vanuit de gemeente Stichtse Vecht is er geen beleidsmatige aanleiding voor een station bij Loenersloot. In de zeer recent verschenen ontwerp omgevingsvisie schrijft de gemeente “het gebruik van de stations te intensiveren en te zorgen voor een doelmatig OV-netwerk.” Voor wat betreft ruimtelijke ontwikkelingen beoogt het plan grootschalige woningbouw te concentreren rondom het OV-knooppunt Breukelen. De gemeente De Ronde

Venen pleit in haar Verkeersvisie (2013) vooral voor openbaar vervoer dat snel is en hoogfrequent aansluit op de stedelijke OV-netwerken van Amsterdam en Utrecht. Een deel van deze wens is met de versnelling en frequentieverhoging van lijn 126 via de A2 inmiddels ingevuld.

Realisatie van een station bij Loenersloot leeft onder een deel van de bewoners en ondernemers uit enkele dorpen langs de N201 ten oosten van de A2, getuige het aanbieden van een manifest aan PS in januari 2020. Inwoners van Loenersloot zelf zijn juist bezorgd dat de aanleg van een station tot nog meer overlast gaat leiden, zo blijkt uit reacties tijdens diverse participatie- en ontwerpessies die de Provincie heeft georganiseerd over het programma Toekomst N201.

Resultaten van de QuickScan

Gebruik (in en uitstappers)

Om het verwachte gebruik van het station Loenersloot in beeld te brengen is een extern vervoerkundig onderzoek uitgevoerd. Voor het bepalen van de vervoerpotentie is er vanuit gegaan dat er 4 Sprinters per uur rijden naar Amsterdam, 2 naar Woerden / Rotterdam en 2 naar Utrecht. Deze lijnvoering sluit overigens niet aan bij het landelijk afgesproken Toekomstbeeld OV, in de passage 'trein' hieronder lichten we dit toe. Aangezien Loenersloot een vrij kleine kern is (480 inwoners) moeten reizigers vooral komen uit busverbindingen die op het station worden aangesloten en vanuit automobilisten die hier parkeren en verder met de trein naar hun bestemming reizen. De totale vervoerpotentie bedraagt in theorie circa 3.000 in en uitstappers waarvan ca. 1.440 nieuwe reizigers (nieuwe reizen worden gemaakt door reizigers die zonder station Loenersloot niet met de trein zouden gaan).

		Aantal in- en uitstappers	Aantal nieuwe in- en uitstappers
1.	Directe reizigers	475	400
1a.	Derving reizigers door extra stop	-262	-262
2.	Herstructureren busnetwerk		
2a.	Huidige busreizigers	2.086	688
2b.	Nieuwe busreizigers via station Loenersloot	95	95
2c.	Nieuwe busreizigers door additionele buslijnen	173	173
3.	P+R	350	300
4.	Verbeteren fietsroutes	50	50
TOTAAL		2.967	1.444

Tabel 1: overzicht van de samenstelling van de verwachte reizigers op station Loenersloot (reizigers per dag)

Impact station Loenersloot op de OV exploitatie

Bus

De prognose is gebaseerd op de situatie waarbij buslijnen vanuit de kernen in de gemeente De Ronde Venen en vanuit Loenen niet meer doorrijden naar Amsterdam Zuidoost respectievelijk Breukelen. Er wordt ervan uitgegaan dat de huidige busreizigers op station Loenersloot overstappen op de trein. Dit heeft forse impact op de OV-concessie, zowel aan de kostenkant als aan de opbrengstenkant. Wanneer de buslijnen op de N201 niet meer rechtstreeks naar Amsterdam ZO en Breukelen rijden, is de verwachting dat een deel van deze busreizigers zal afhaken. Vooral het verlies van lijn 126 tussen De Ronde Venen en het belangrijke bestemmingsgebied Amsterdam Zuidoost kan door introductie van een overstap veel reizigers kosten en daarmee tot opbrengstenderving leiden. Dit beeld wordt bevestigd door onderzoek onder bewoners van gemeente De Ronde Venen met betrekking tot OV-gebruik. Respondenten geven directe verbindingen/geen overstap en een goede aansluiting op overig vervoer als belangrijkste aspecten aan.

Trein

In de vigerende situatie rijden er twee treindiensten langs Loenersloot. Eenmaal per half uur de sprinter uit Utrecht naar Uitgeest en eenmaal per halfuur de sprinter uit Gouda naar Uitgeest. Bouwstenen voor het Toekomstbeeld OV bevatten een nieuwe lijnvoering voor sprinters op deze corridor, waarbij station Loenersloot alleen zou worden bediend door de treindienst Gouda – Amsterdam. Consequentie daarvan is dat de sprinter vanaf Utrecht niet verder rijdt dan Breukelen en daar omkeert. Daarmee zou er geen rechtstreekse trein zijn van Loenersloot naar Utrecht. De impact daarvan op het aantal verwachte reizigers is groot, en niet meegenomen in het genoemde potentieel van 3.000 reizigers per dag. Ook is het niet gewenst busreizigers (uit De Ronde Venen

en Loenen) in die situatie in Loenersloot in plaats van Breukelen op de trein te laten stappen. Ook automobilisten richting Utrecht zullen Loenersloot links laten liggen en blijven parkeren bij Breukelen. Immers: na korte tijd moet dan opnieuw worden overgestapt. Een oplossing hiervoor is om de sprinter vanuit Utrecht niet al in Breukelen te laten omkeren, maar in Loenersloot. Dan moet daar een extra keerspoor worden gebouwd. In dat geval vindt op het deeltraject Breukelen – Loenersloot een verdubbeling van het aantal Sprinters plaats van 4 naar 6 tot 8 ritten per uur. Omdat het reizigersaanbod op dit deeltraject deze uitbreiding niet rechtvaardigt, heeft dit nadelige consequenties voor de exploitatie van de treindienst.

Impact op infrastructuur en kosten

Het inpassen van het station is een complexe opgave. Er liggen vier treinsporen en alleen de middelste sporen zijn de sporen waarop de sprinters rijden. Dit betekent dat de sporen verder uit elkaar gelegd moeten worden om een perron voor station Loenersloot te bouwen. Er is verder voorzien in aanleg van een stationsvoorplein met aansluiting op de Rijksweg, een busstation, fietsenstallingen en een P&R terrein met circa 300 plaatsen. Het perron is vanaf busstation, fietsenstalling en P&R bereikbaar met een voetgangersbrug over de sporen. In de kosten is rekening gehouden met een keerspoor ten noorden van station Loenersloot. Ook is rekening gehouden met kosten voor busvervoer vanwege de werkzaamheden waarbij er gedurende 16 dagen geen treinverkeer mogelijk is. Per etmaal reizen tussen 63.000 en 80.000 treinreizigers op deze corridor. De impact hiervan is dus groot. De benodigde investering ligt tussen de € 39 en € 74 mln. (exclusief BTW). De meest waarschijnlijke kostenraming is € 55 mln. De investeringen zijn voor een station met dit beperkte aantal reizigers erg hoog.

Conclusie

De conclusie is om (onderzoek naar) de realisatie van dit station niet voort te zetten. De argumenten samengevat zijn:

- Het station past niet in de toekomstvisie (TBOV) van de treindienst op deze corridor. Daarmee is er een risico op forse stijging van exploitatiekosten (vanwege doortrekken van de Sprinter vanuit Breukelen naar Loenersloot) of een slechte bediening in de richting van Utrecht wanneer alleen de Sprinter Woerden – Amsterdam in Loenersloot stopt. Het model met aansluitende bussen wordt dan voor reizigers heel onaantrekkelijk omdat reizigers in Breukelen opnieuw moeten overstappen. Daarmee verliest het station zijn basis als aantrekkelijk station richting Utrecht.
- Uit de studie blijkt weliswaar enig potentieel (3.000 reizigers per dag waarvan ca. 1.450 nieuwe reizigers, ofwel reizigers die anders niet met de trein zouden gaan), maar dat twee derde van deze 3.000 reizigers uit bestaande buslijnen komt die op station Loenersloot worden aangesloten. Dit betekent onder andere voor ruim 1.250 bestaande busreizigers richting station Bijlmer-Arena een extra overstap. Bestaande reizigers in de trein zijn langer onderweg wegens de extra stop, ook dit leidt tot uitval. De aanpassingen in het busnetwerk en het gewijzigde gebruik hebben een flinke impact op de financiële kant van de OV-concessie.
- Hoewel het P&R beleid van de provincie Utrecht nog in ontwikkeling is, gaat dit in de basis uit van beter benutten van bestaande locaties. Verdere ontwikkeling van P&R Breukelen ligt daarmee voor de hand.
- Substantiële ruimtelijke ontwikkelingen nabij Loenersloot, die zouden kunnen bijdragen aan meer in- en uitstappers worden niet voorzien in de betreffende ruimtelijke plannen.
- Hoge investeringen (circa € 39 – 75 mln. exclusief BTW), de meest waarschijnlijke kostenraming is € 55 mln. Deze investeringen zijn voor een station met dit beperkte aantal reizigers erg hoog, mede gelet op het besluit, om binnen het pakket aan maatregelen in het kader van het programma Toekomst N201, op zoek te gaan naar verdere effectiviteit verhogende maatregelen.

Vervolprocedure / voortgang

Niet van toepassing.

Bijlagen

QuickScan haalbaarheid station Loenersloot

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen