

**Een adaptieve strategie
voor het bestuurlijk
realiseren van de
spoorlijn A27**

Inhoudsopgave

Bijlage 1: Uitgebreide Casusbeschrijving	pag. 3
Bijlage 2: Interviewhandleiding	pag. 13
Bijlage 3: Handleiding documentenanalyse	pag. 15
Bijlage 4: Coderingsschema interview	pag. 16
Bijlage 5: MIT procedure	pag. 17
Bijlage 6: Beschrijving systemen waar spoor A27 onderdeel is van de agenda	pag. 19
Bijlage 7: Uitgebreide versie resultaten documentenanalyse en interviews	pag. 22
Bijlage 8: Respondentenlijst	pag. 49
Bijlage 9: Oplegnotitie	pag. 50

Bijlage 1. Casusbeschrijving

Binnen Nederland zijn drie belangrijke noord-zuid wegverbindingen die van grote waarde zijn voor de mobiliteit in Nederland. De A27 vormt een van deze belangrijke verbindingen. Via de A27 wordt het noordelijke deel van de Randstad (Amsterdam – Utrecht) verbonden met Brabant (Breda) en België (Antwerpen en zuidelijker). Ook vormt de A27 een belangrijke schakel met de oost – westverbindingen A12 – A15 – A58. Met 80.000-110.000 motorvoertuigen per etmaal in 2004 behoort de A27 als een van de drukst bereden snelwegen in Nederland (RWS, Richtlijnen A27 Lunetten – Hooipolder).

Dit is ook terug te zien in de file top 50 (verkeersinformatiedienst) waar de A27 vijf keer staat vermeld. Verwacht wordt dat er tussen 2004 en 2020 een groei van het personenvervoer heeft plaatsgevonden van 20% en het goederenvervoer een groei meemaakt van 40 – 80% (Nota Mobiliteit, 5). Hierdoor wordt verwacht dat de situatie alleen maar zal verslechteren. Ook is geconcludeerd dat de A27 tussen Lunetten en Hooipolder nu al niet voldoet aan de ambities en streefwaarden voor bereikbaarheid uit de Nota Mobiliteit. Daarom wordt ingezet op een uitbreiding van de capaciteit van de A27 om zo de problemen te kunnen verminderen en wel aan de streefwaarden te kunnen voldoen.'

De transportsector vormt een van de hoofdpeilers in de Nederlandse economie. Een goede infrastructuur is hierbij van cruciaal belang. Rijkswaterstaat geeft aan dat de doorstroming op de A27 in de ochtend- en avondspits al jaren een probleem vormt (RWS, Richtlijnen A27 Lunetten – Hooipolder). Het gebruik van de infrastructuurnetwerken wordt ieder jaar geïntensiveerd en steden breiden zich steeds verder uit.

Niet alleen over de weg, maar ook over het spoor nemen het aantal reizigerskilometers toe. Een onderzoek van het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheid laat zien dat het aantal reizigerskilometers over het spoor in de periode 1994 tot 2007 met 22% is gestegen (www.swov.nl) . Naast wegverbindingen zullen dus ook de spoorverbindingen zich moeten aanpassen aan de toenemende capaciteitsvraag.

Om de problemen op de A27 op te lossen zijn diverse plannen ontwikkeld. Naast een verbreding van de A27, wordt gedacht aan een spoorverbinding tussen Breda en Utrecht. Deze spoorverbinding zou het traject van de A27 gaan volgen tussen Breda en Utrecht. Voor dit projecten zijn al verschillende onderzoeken en bestuurlijke trajecten van start gegaan. Hieronder is een tijdsbalk gegeven die een overzicht laat zien van de bestuurlijke ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden en gaan plaats vinden omtrent de besluitvorming rondom de spoorlijn Breda - Utrecht. Na de tijdsbalk zal een korte toelichting worden gegeven van de ontwikkelingen.

Tijdslijn 1999 - 2007 (1/5)



1999



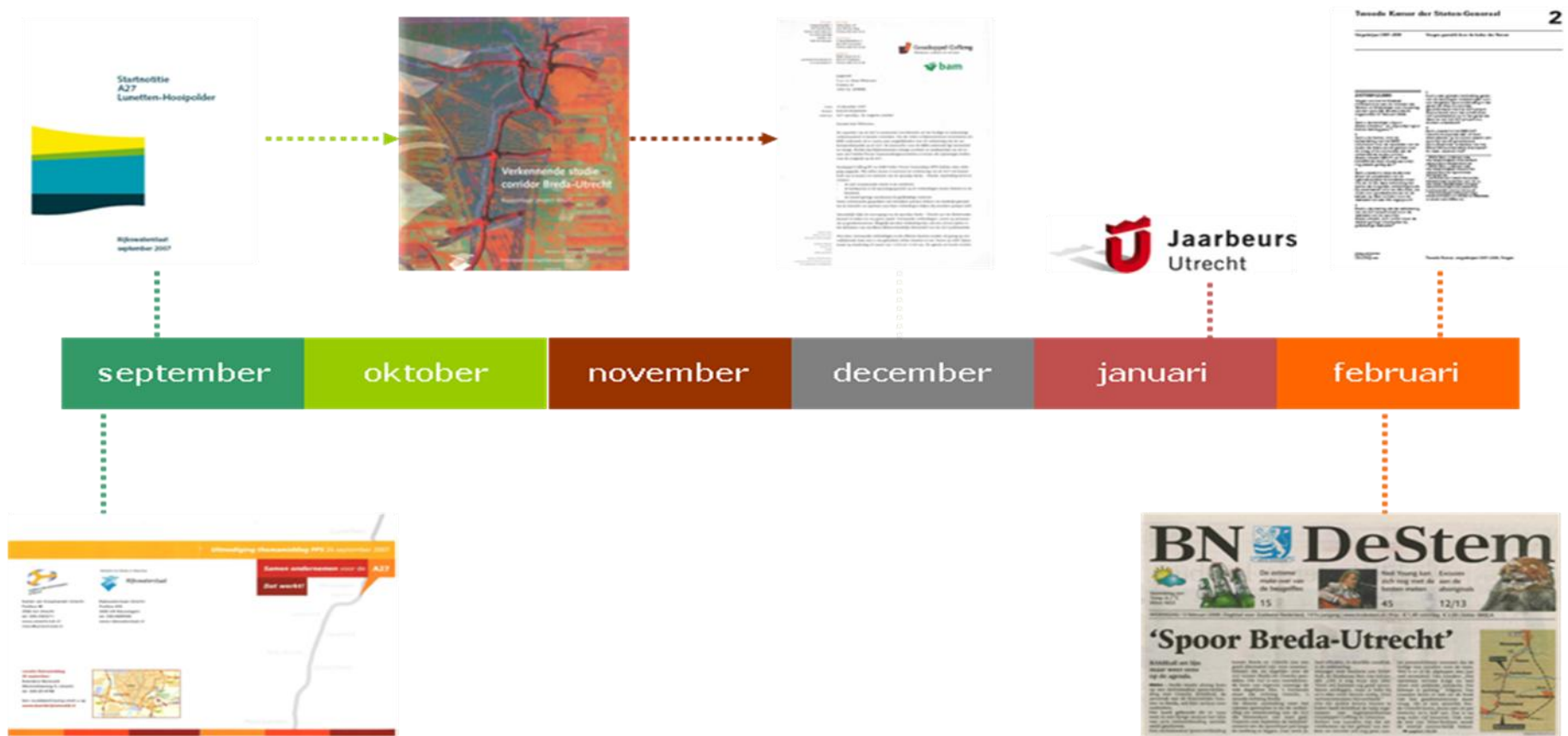
Begin 2007

2004



Tijdslijn

Tijdslijn 2007 – 2008 (2/5)



Bron: www.spoora27.nl

Tijdslijn 2008 (3/5)



Bron: www.spoora27.nl

Tijdslijn 2008 – 2009 (4/5)



Bron: www.spoora27.nl

Tijdslijn 2009 (5/5)

Bron: www.spoora27.nl



Toelichting figuur

In de tijdsbalk staat een overzicht van de gebeurtenissen die hebben plaats gevonden rondom de spoorlijn Breda-Utrecht. Hieronder volgt een toelichting op deze tijdsbalk.

1999 - 2007

In 1999 is een onderzoek door Rijkswaterstaat gedaan naar de problemen rondom de A27 en de rol die de spoorlijn Breda-Utrecht kon spelen in deze problematiek. Deze spoorlijn zou de vierde noord-zuid verbinding van Nederland vormen. De conclusie van Rijkswaterstaat (1999) was dat de nieuwe spoorlijn onvoldoende zou bijdragen in de problematiek op de A27 in vergelijking met een verbetering van de busverbinding rond dit traject.

In 2004 heeft het Rijk het mobiliteitsbeleid vastgesteld in een nota voor de periode 2004-2020. In deze nota is de nota ruimte verder uitgewerkt en is er een beschrijving gegeven van het verkeers- en vervoersbeleid. In de nota wordt ten aanzien van het spoor ingezet op een optimalisatie van het bestaande spoornetwerk. Een uitbreiding van het spoornetwerk wordt in de nota niet vermeld.

In het actieplan 'Groei op het spoor' (2007) is een verdere uitwerking gegeven van de nota mobiliteit op de korte termijn door het kabinet Balkenende IV (2007 - 2011). Voor deze kabinetsperiode heeft het kabinet ingezet op een groei op het personenvervoer op het spoor van 5%. Dit wil het kabinet bereiken door het vervoer over het spoor aantrekkelijker te maken. Dit wil men bereiken door zich meer te richten op het voor- en natransport, informatievoorziening, kaartjes en kennismaking, treinaanbod en de spreiding van mobiliteit. Het vergroten van de infrastructurele capaciteit door een uitbreiding van het spoornetwerk maakt geen onderdeel uit van het actieplan.

2007 - 2008

Uit de startnotitie MER A27 Lunetten - Hooipolder kwam naar voren dat de spoorlijn Breda-Utrecht een niet nader te onderzoeken alternatief is. Wel staat in de startnotitie dat het alternatief zal worden opgehouden op basis van de actualisatie van de (gebruik)cijfers van de studie van Rijkswaterstaat uit 1999. Bam & Goudappel besluiten hierop om op eigen initiatief een actualisatie studie uit te voeren van deze gegevens, die moet resulteren in een visienota. Tijdens deze studie worden diverse direct betrokkenen uitgenodigd om hierover in ateliers op de Jaarbeurs te Utrecht mee te denken en te discussiëren. Via de wet openbaarheid van bestuur komt het initiatief onder de aandacht van de media. In februari 2008 wordt naar aanleiding van publicaties in de pers schriftelijke vragen gesteld aan de Minister van V&W.

2008

Door veranderende resultaten wat betreft de passagiersaantallen in de trein en de fileproblematiek op de weg was een aanscherping en actualisering van de nota mobiliteit noodzakelijk. De mobiliteitsaanpak (2008) voorziet in deze actualisering en geeft een concrete investeringsagenda tot 2020 met een omvang van 7 miljard, waarvan 4,7 miljard bestemd is voor het spoor. Het grootste deel van dit spoorbudget (4,5 miljard) is bestemd voor het programma 'Hoogfrequent Spoor'. Binnen het bestaand spoornetwerk investeert dit programma in een betere benutting van de drukste corridors. Ook hier wordt niet geïnvesteerd in nieuwe verbindingen.

Als reactie op het rapport van Rijkswaterstaat uit 1999 en het Rijksbeleid hebben BAM-rail BV en Goudappel Coffeng in 2008 hun eerste visienota (Spoorverbinding Breda-Utrecht: De vergeten corridor. Op weg naar een bredere visie) gepresenteerd om de haalbaarheid van de spoorlijn Breda-Utrecht opnieuw te bezien. Aanleiding hiervoor was de snelle groei van de verkeersintensiteit op de A27, de snel veranderende trends in de mobiliteit ten gunste van het openbaar vervoer, de noodzaak van een transformatie naar duurzame mobiliteit

en het bieden van milieuvriendelijke alternatieven voor het wegvervoer op basis van het klimaatbeleid, de bestaande knelpunten in de spoorwegcapaciteit, de enorme groei van Brabant als vestigingslocatie en de mogelijke besparing voor het aanleggen van een spoor indien hier rekening mee wordt gehouden bij de aanpak van de A27. Tevens wordt de regio aantrekkelijker als vestigingslocatie door de verbeterde mobiliteit van de regio (BAM & Goudappel Coffeng, 2008:13, 38).

Gedurende de periode april – juni 2008 zijn verschillende rapporten van advies commissies verschenen die gericht waren aan de Tweede kamer:

- Commissie Elverding (ministerie V&W): Besluitvorming infrastructuur kan 50% sneller. Betrek direct betrokken eerder.
- Commissie Dekker (ministerie VROM): Privaat wat kan, publiek wat moet. Geef bouwbedrijven het vertrouwen van de overheid in maatschappelijke betrokkenheid.
- Commissie Ruding (ministerie Financiën): Besparingen mogelijk bij PPS voor wegen en spoor. Burger kan profiteren van snellere en goedkopere realisatie.

De Tweede kamer heeft als reactie op de visienota van Bam Rail bv. en Goudappel Coffeng een audit laten uitvoeren door het Ministerie van Verkeer & Waterstaat op de cijfers van dit rapport over de vervoerswaarde die op de nieuwe spoorlijn kan worden verwacht. Bij deze audit zijn ProRail, NS, RWS en later KIM en CBS betrokken.

2008 – 2009

Via de richtlijnen van de MER (oktober 2008) worden partijen verzocht rekening te houden met projecten die grenzen aan het plan van de A27 wegverbreding. Dit heeft gevolgen voor de spoorlijn Breda-Utrecht. In november 2008 komt de publicatie van het KiM uit over de vervoerswaarde van de spoorlijn. Het KiM geeft op haar site aan dat “de belangrijkste conclusie in de notitie van het KiM is dat het aantal

reizigers dat in de toekomst van de nieuwe spoorlijn gebruik gaat maken tot 40 procent lager kan liggen dan in de vervoerwaardestudie is berekend. Dit veroorzaakt een bandbreedte van 54.000 tot max. 90.000 reizigers. Het verschil in inzicht tussen BAM Infra/Goudappel Coffeng en het KiM zit vooral in de zogeheten distributie-effecten: de mate waarin reizigers hun activiteiten straks gaan verschuiven naar plaatsen binnen het bereik van de nieuwe spoorlijn” (KiM 2008). Op basis van de audit en de bedragen die gemeent zijn met het project acht de Minister het niet wenselijk om op korte termijn verder onderzoek te doen naar een mogelijke toevoeging van de verbinding Breda-Utrecht aan het spoorwegennet. Op 15 december wordt in het MIRT-overleg de Minister toch verzocht verder onderzoek te laten uitvoeren, omdat de vervoerswaarde hoger is dan bijvoorbeeld de Hanzelijn waar wel een aanlegbesluit voor is genomen.

2009

Volgend op de audit van KiM heeft BAM en Goudappel Coffeng een tweede rapport gepresenteerd in 2009 genaamd: Breda – Utrecht; de vergeten corridor een jaar verder -B-zeggen. In dit rapport is verder ingegaan op de uitwerking van de plannen. In het rapport wordt ingegaan op het verschil in vervoerwaarde tussen het Ministerie van V&W en BAM / Goudappel Coffeng. Volgens de private partijen komt het verschil in cijfers door een aantal aanpassingen in het onderliggende regionale netwerk en komt het verschil in investeringskosten doordat in de audit is uit gegaan van een vrij liggende spoorlijn terwijl de private partijen van een geïntegreerde spoorlijn in de middenberm van de A27.

In 2009 komt het kabinet met het ‘Programma Hoogfrequent Spoor’. Met dit programma wil het kabinet in 2020 de capaciteitsproblemen op het spoor aangepakt hebben. Voor het personenvervoer zijn er plannen gemaakt waardoor op de drukste trajecten in de Randstad en naar Gelderland en Brabant ‘spoorboekloos’ kan worden gereden. Dit wordt gerealiseerd door op die trajecten 6 intercity’s en 2 tot 6 sprinters per uur te laten rijden. Voor het goederenvervoer is gesteld dat de knelpunten in de bereikbaarheid en in de afhandeling van de stromen

van en naar het achterland zo duurzaam moeten worden opgelost. Voorwaarden daarbij zijn dat de Betuweroute en het gemengde spoor (spoor voor goederen- en personenvervoer) zo effectief en veilig mogelijk moeten worden benut. Voor 2020 zal daarom gelden dat goederentreinen op sommige plekken via andere routes zal worden geleid.

Andere belangrijke gebeurtenissen was bijvoorbeeld een werkbezoek op 24 maart in Woudrichem waar de Commissaris van de Koningin mw. H. Majj-Weggen aangeeft het een goed idee te vinden om aan de wegverbreding A27 de plannen van een spoorlijn Breda-Utrecht te koppelen. In april 2009 geeft de Minister aan meer tijd nodig te hebben voor de beantwoording en onderbouwing van de vragen vanuit het MIRT-overleg van december 2008. De gemeenschappelijke raden voor Verkeer & Waterstaat en VROM presenteren op 18 april aan de ministers Eurlings en Cramer hun respectievelijke adviezen "de Randstad altijd bereikbaar" en "Acupunctuur in de hoofdstructuur". De centrale boodschap hierbij is de mobiliteit in de toekomst zeker te stellen door verknoopte en robuuste infrastructuur te bouwen en/of uit te breiden.

Op 15 juni 2009 heeft een conferentie plaats gevonden met regionale bestuurlijke partijen. Tijdens deze conferentie is de commissie Nijpels ingesteld. Deze commissie heeft een onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en financierbaarheid van de spoorverbinding Breda-Utrecht. Via dit onderzoek wordt getracht uitspraken te doen over de realiteitszin van een versnelde aanleg van een spoorlijn langs de A27. Conclusies van de commissie Nijpels waren:

1. De spoorlijn A27 heeft een (gevalideerde) vervoerswaarde van 50.000 reizigers per dag en daarmee onmiskenbaar toegevoegde waarde.
2. De wegverbreding van de A27 mag geen vertraging oplopen.
3. Een gelijktijdige aanleg vanaf 2013 van de spoorlijn en de wegverbreding is niet haalbaar en financierbaar.

4. De aanleg van de spoorlijn A27 is eventueel na 2020 aan de orde.
5. De aanliggende variant verdient de voorkeur boven de separate ligging.
6. Het nu „niet-onmogelijk maken“ van de spoorlijn A27 is het meest realistische investeringsmodel.
7. Het regionale commitment aan het project is nog niet voldoende.

Op basis van deze conclusies zijn vier aanbevelingen gedaan om voor de besluitvorming omtrent de spoorlijn A27. In het rapport wordt extra benadrukt dat volgens de commissie 'juist in het samenwerkingsproces binnen de regio de belangrijkste succesfactor schuilt voor het verkrijgen van een plek op de rijksagenda en de uiteindelijke realisatie van de spoorlijn'. De aanbevelingen die gesteld waren zijn:

1. Verlaat het idee van gelijktijdige aanleg van spoorlijn en wegverbreding; de relatie kan op een andere manier worden vormgegeven.
2. Zet de spoorlijn A27 sterker als een regionaal initiatief neer; zorg voor (1) opname in eigen visies en plannen, (2) opname in gebiedsagenda's en (3) totstandkoming van een regionale visie Spoor A27.
3. Pak de handreiking van de Minister actief op; (1) definieer wat „niet-onmogelijk maken“ van de spoorlijn inhoudt, (2) bepaal wat regio en Rijk kunnen doen en (3) reserveer een startbedrag.
4. Richt een regionale organisatie van publieke partijen op.

Toekomstige belangrijke gebeurtenis

In de NMCA wordt een analyse gemaakt van de vraag naar de infrastructuur en de capaciteit die de infrastructuur te bieden heeft. De analyse wordt niet per sector gemaakt, maar wordt integraal vanuit de verschillende sectoren (weg, OV, binnenvaart) uitgevoerd. Het doel van deze NMCA is om de projectkeuzes te onderbouwen die in de begroting zijn gesteld voor de periode tot 2020 en voor een gedeelte de verlening voor de periode 2021 – 2028. De NMCA dient als een input voor een volgende generatie gebiedsagenda's, waarbij financiële en beleidsmatige uitwerkingen bij elkaar worden gebracht.

Bijlage 2

Interviewhandleiding

Introductie interview

- Doel van het onderzoek (advies voor het opstellen van een adaptieve / veerkrachtige strategie in het bestuurlijk proces rondom de spoorlijn A27 + koppeling onderzoek studiegenoot)
- Rol respondent in onderzoek – belanghebbende bij spoorlijn Breda-Utrecht
- Duur van interview (+/- 1 ½ uur)
- Opname interview
- Anonimiteit
- Vragen respondent vooraf?

Vragen

Introductie gesprek

1. Eigen organisatie
 - A. Kunt u zichzelf kort voorstellen – wat is uw functie?
 - B. Wanneer is er bij uw organisatie betrokkenheid ontstaan bij de spoorlijn Breda-Utrecht? {trigger event / belangrijke gebeurtenis}
 - C. Wat is volgens u het traject dat de spoorlijn Breda-Utrecht gaat lopen en waar komen volgens u de stations komen te liggen?

Agendaonderzoek

2. Probleemperceptie
 - A. Voor welke problematieken die spelen binnen uw organisatie biedt een spoorverbinding tussen Breda en Utrecht een kans of een bedreiging? (op korte en lange termijn)
 - B. Voor welke ambities van uw organisatie biedt de spoorlijn Breda-Utrecht een kans of bedreiging

3. Oplossingsperceptie
 - A. Wat is uw visie wat betreft de wijze waarop de problemen en ambities die u zojuist noemde volgens u moeten worden aangepakt?
 - B. In hoeverre bent u al bezig met deze oplossingen?
 - C. Bestaat er volgens u een 'consensus' over de oplossing van het probleem tussen betrokken actoren? {Is er regionaal draagvlak voor de spoorlijn}
 - Welke gebeurtenissen hebben het proces voor dit consensus versnelt of juist vertraagt?
 - Waardoor is er nog geen consensus over het probleem en de oplossing?
4. Prioriteit
 - A. In hoeverre vindt u het urgent dat de spoorlijn er komt?
 - B. Bestaan er andere onderwerpen / problemen / projecten binnen uw organisatie die op dit moment meer spelen en urgenter zijn dan de spoorlijn Breda-Utrecht?
 - Wat is de 'verhouding' tussen deze projecten en de spoorlijn Breda-Utrecht?
 - C. Is de spoorlijn Breda-Utrecht opgenomen in beleidstukken van uw organisatie? [welke?] {commitment}
 - D. Onderneemt uw organisatie extra activiteiten (buiten eigen formele verantwoordelijkheid) ten gunste van een spoorverbinding Breda-Utrecht of is uw organisatie dit van plan te gaan doen op korte termijn? {commitment}

Systemen

5. Netwerken
 - A. Bij welke overleggen is uw organisatie betrokken waar de spoorlijn Breda-Utrecht besproken wordt?
 - Wat is de rol van uw organisatie in deze overleggen?
 - In hoeverre vindt u het van belang betrokken te zijn / te blijven bij deze overleggen? {commitment}
 - B. Zijn er overleggen waar de spoorlijn Breda-Utrecht onderwerp op de agenda is waar uw organisatie niet bij betrokken is?
 - Bent u daar teleurgesteld over? {commitment}
 - C. Welke actoren worden volgens u onvoldoende betrokken op dit moment?

6. Systeemadaptiviteit
 - A. Kennis
 - Op welke manier wordt de kennis over ontwikkelingen in de omgeving verzameld en verspreid in het systeem / overleg?
 - In hoeverre wordt er eerst met beslissingen / antwoorden van het systeem / overleg geëxperimenteerd?
 - In hoeverre worden beslissingen / antwoorden van het systeem gecontroleerd en in hoeverre kunnen deze beslissingen worden aangepast?
 - B. Ruimte bieden aan nieuwe, flexibele structuren
 - Hoe worden actoren met elkaar in contact gebracht?
 - In hoeverre staat het actoren vrij om nieuwe coalities/netwerken aan te gaan?
 - In hoeverre vindt er een verdeling plaats binnen het systeem/overleg over beslissingsmacht en verantwoordelijkheid tussen actoren?
 - C. Ontwikkeling duurzame visie
 - Naar welk doel streeft het systeem / overleg waar u betrokken bij bent toe?
 - Welke opties zijn er om dit doel te bereiken?
 - In hoeverre is het doel nog aan te passen aan onverwachte gebeurtenissen?

Spanningen en Toekomst

7. Spanningen
 - A. Bij wie liggen volgens u de verantwoordelijkheden wat betreft de initiatiefrol en financiën?
 - B. Waar liggen volgens u de spanningen in de regio?
8. Toekomst
 - A. Hoe ziet u de toekomst van de spoorlijn Breda-Utrecht?

Niet gestelde vragen

9. Zijn er volgens u nog actoren die niet op de lijst staan om geïnterviewd te worden, maar die wel van belang zijn voor mijn onderzoek?
10. Zijn er niet gestelde vragen die u graag had willen beantwoorden? Wilt u nog dingen meegeven?

Afsluiting

- Dankwoord
- Herhaling afspraken
- Naar behoefte toezending digitale versie verslag rapportage.

Bijlage 3

Handleiding documentenanalyse

Zoals in de onderzoeksmethode is toegelicht wordt informatie via twee methoden verzameld, namelijk via documenten en interviews. Voor iedere actor is een documentenanalyse gedaan. In deze handleiding zijn codes opgesteld waarop tijdens de documentenanalyse wordt gelet.

De tabel is, waar mogelijk, voor iedere actor ingevuld op basis van de analyse van documenten. Om de verwerking van eigen interpretatie te voorkomen, is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van citaten.

Actor:	
1.	Betrokkenheid spoor A27
2.	Probleemperceptie
3.	Perceptie van de spoorlijn
4.	Oplossingsperceptie
5.	Prioriteit
6.	Verwachte weerstand / steun t.o.v. spoorlijn A27
7.	Actief in overleggen / netwerken / contact met andere actoren
8.	Verwachtingen t.o.v. andere actoren
9.	Verborgene agenda
10.	Een sterk geloof en toewijding aan organisatie doelen en waarden van de spoorlijn A27.
11.	De bereidheid om extra inspanningen uit te oefenen namens de organisatie spoorlijn A27.
12.	Een sterke wens om lidmaatschap te houden in de organisatie spoorlijn A27.

Bijlage 4: coderingsschema interview

Actor		
Categorie	Uitkomst	Subcategorie
Agenda		
Ambities / plannen / problemen.		
Kansen / bedreigingen die spoorlijn A27 vormt voor actor		
Prioriteit t.o.v. andere ambities		Hoog/gemiddeld/laag
Commitment actor:		
Sterk geloof en toewijding aan organisatiedoelen en waarden		Geen / Zwak / gemiddeld / sterk
Bereid om extra inspanningen uit te oefenen namens de organisatie		Niet / beetje door vertegenwoordigend aanwezig zijn / extra
Sterke wens om lidmaatschap te houden of te krijgen in de organisatie		Geen wens / beetje wens / sterke wens
Contacten over spoor		
Overeenkomstige standpunten		
Complexiteitsbenadering		
Erkennend		
Ordezoekend		
Adaptiviteit		
Aanwezigheid van mobilisatie van bronnen in omgevingskennis		Geen / beetje / sterk
Flexibele antwoorden geven op ontwikkelingen in omgeving.		Niet / beetje / sterk
Ruimte geven aan nieuwe perspectieven.		Geen / beetje / veel
Een omgeving waarin alle actoren aanwezig zijn.		Niet betrokken
Verantwoordelijkheden worden verdeeld.		Bij 1 organisatie / bij paar organisatie / over iedereen verdeeld
Aanwezigheid van flexibele doelen.		RWS Niet / beetje / sterk
Spanningen		
Huidig		
Toekomstig		

Bijlage 5 MIT-procedure

Via het Meerjarenprogramma Infrastructuur en transport wordt door het ministerie van V&W een overzicht gegeven van infrastructuurprojecten die op het programma staan of in uitvoering zijn. Voordat een infrastructuurproject kan worden uitgevoerd, moet het project een procedure doorlopen. Voor 'grote projecten van nationaal belang' worden met de Tweede Kamer vroegtijdig afspraken gemaakt over de procedure en is vaak een planologische kernbeslissing nodig. Het besluit of een project van 'nationaal belang is' wordt genomen door het kabinet. De procedure verloopt via drie fasen: verkenning, planstudie en realisatie.



Bron: spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, 2004.

Verkenning

In de verkenningfase staat de 'waarom vraag' centraal. Is er een probleem en waarom? De procedure start met de aanmelding van een 'toekomstig verkeers- en vervoersprobleem'. Op basis van deze aanmelding besluit de Minister van V&W het probleem wel of niet op te nemen in de verkenningentabel van de MIT (beslismoment 1). Door de opname van 'het probleem' in de verkenningentabel erkent de Minister

dat er sprake is van een mogelijk verkeers- en vervoerprobleem, of dat dit kan ontstaan, dat de moeite waard is om te verkennen in combinatie met de ontwikkelingen in de regio. Na het intakebesluit wordt verder gewerkt naar een planstudiebesluit (beslismoment 2). Met het planstudiebesluit wordt besloten of het probleem en de potentiële oplossing al dan niet nader moet worden bestudeerd in de tweede fase, de planstudie. Wanneer de verantwoordelijkheid van de projecten bij de regio ligt, dan worden de projecten niet opgenomen in de verkenningentabel, maar stromen zij eventueel in op het moment van beslismoment 2. Bij een positief planstudiebesluit wordt het project daadwerkelijk erkend door de Minister en wordt het project opgenomen in de planstudietabel van het MIT.

Planstudie

In de planstudiefase wordt gericht op de planvorming tot en met het Tracé of projectbesluit (beslismoment 3). Tijdens deze fase wordt besloten *wat* er moet worden gedaan om het verkeers- en vervoersprobleem aan te pakken en *waar* en *hoe* dat moet gebeuren. Tijdens de planstudiefase wordt uit de alternatieven de beste oplossing voor het probleem gezocht. Een van de alternatieven is ook de optie 'niets extra doen'. Tevens wordt tijdens deze fase, wanneer er tussen partijen overeenstemming is, de uitvoering van het project voorbereid. Met een positief tracé/projectbesluit zal de Minister van V&W zich bestuurlijk inspannen in het project en probeert de Minister de financiering te realiseren. Tot het moment dat er voldoende budget beschikbaar is voor de uitvoering van het project, zal het project in de MIT-planstudietabel blijven staan. Het einde van de planstudiefase is daar wanneer alle voorbereidende werkzaamheden zijn afgerond, zodat het uitvoeringsbesluit (beslismoment 4) kan worden genomen.

Realisatie

Met het uitvoeringsbesluit start de uitvoering. Tijdens de realisatiefase staat de vraag centraal wanneer het project kan worden opgenomen in de begroting van het Ministerie van V&W. Tevens wordt het project in de MIT-realisatietabel opgenomen. Op het moment dat de uitvoering is afgerond wordt het opleveringsbesluit (beslismoment 5) genomen. Vanaf het opleveringsbesluit wordt het project niet meer vermeld in het MIT en gaat het project over naar de beheerfase.

Bijlage 6: Systemen waar spoor A27 onderwerp van de agenda is.

Arena's	Aanwezige actoren	Taak / activiteit
MAG	Maatschappelijke actoren die betrokken zijn bij A27	Maatschappelijke inbreng rondom besluitvormingsproces A27
BAG	Belanghebbende bestuurlijke actoren voor besluitvorming A27	Besluitvorming over A27
Ambtelijk overleg A27	Belanghebbende ambtelijke actoren voor besluitvorming A27	Vorbereiden besluitvorming voor BAG
Lobbygroep spoor A27	Breda, Dordrecht, Oosterhout, Gorinchem, Vianen, gemeente Utrecht.	Agenderen spoor A27
Brabantstad (B5)	De 5 grote Brabantse steden (Eindhoven, Den Bosch, Tilburg, Helmond, Breda, Provincie Brabant)	Stedelijk netwerk die belangen voor Brabantstad behartigt.
West-Brabantse vergadering	Gemeenten Breda, Oosterhout, Geertruidenberg, Werkendam, Woudrichem, Bergen op Zoom, Roosendaal.	Behartigen belangen west brabant
BRU	Gemeenten Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen en Zeist	Samenwerkingsverband van negen gemeenten in de regio Utrecht. Ze werken aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van het gebied. Met name Randstadspoor en tram)
Overleg regio Utrecht	Provincie Utrecht + Utrechtse gemeenten	Heavy rail etc.
Tweede kamer	Politieke partijen	Volksvertegenwoordiging van Nederland.
MIRT overleg	Afgevaardigden regering + regionale	Doel van het MIRT is om meer samenhang te brengen in investeringen in grote ruimtelijke projecten (zoals de

	vertegenwoordiging	ontwikkeling van de Zuidoostvleugel van Brabantstad), infrastructuur en (openbaar) vervoer.
Projectteam A27 RWS	RWS + V&W	Afstemming uitvoering
Samenwerkingsoverleg West-Brabant / Drechtsteden	West Brabantse steden + Drechtsteden	Ontwikkelingen op elkaar afstemmen / elkaar niet in de weg lopen.
PHS overleg		Programma Hoogfrequent spoor op poten krijgen.
Spooroverleg provincies / directeurenoverleg spoor	Alle provincies	Spoorgerelateerde onderwerpen behandelen
GGA (gebiedsgerichte aanpak Verkeer en Vervoer Brabant) Breda	Aalburg, Alphen-Chaam, Baarle-Nassau, Breda, Drimmelen, Etten-Leur, Geertruidenberg, Moerdijk, Oosterhout, Werkendam, Woudrichem en Zundert	De provincie werkt samen met gemeenten, Rijkswaterstaat en andere organisaties volgens een GebiedsGerichte Aanpak (GGA). Op regionaal niveau werken de partners samen om bestaande verkeers- en vervoersproblemen op te lossen.
Overleg gemeenten Lek en Maas	Gemeenten Vianen tot aan Geertruidenberg	Overleg over gebied tussen Vianen en Geertruidenberg.
Stichting A27	Knooppunt is dan een wat kleiner overleg. Met Giessenlanden, Gorinchem, gemeente Werkendam, Noord-Brabant en RWS, KVK bedrijfsleven.	Overleg over A27 rondom knooppunt Gorinchem
Utrechts Verkeers en vervoersberaad (UVVB)	Een bestuurlijk overleg van een aantal wethouders van Verkeer en Vervoer, van Amersfoort en Utrecht. Provinciale bestuurders van Verkeer en Vervoer ook die van BRU en ook een aantal andere regio's, regio	Overleg verkeer en vervoer problematiek

<p>Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) Alblasserwaard- Vijfheerenlanden</p>	<p>Amersfoort. Stedelijk, regionaal en provinciaal verkeer- en vervoersbestuurders zitten bij elkaar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Giessenlanden • Gorinchem • Graafstroom • Hardinxveld-Giessendam • Leerdam • Liesveld • Nieuw-Lekkerland • Zederik 	<p>Samenwerkingsorgaan gemeenten.</p> <p>De ambitie is een krachtige en sociale regio te vormen die economisch, sociaal en ruimtelijk zo aantrekkelijk is dat inwoners, bedrijven en bezoekers er graag willen verblijven. Samen werken zij aan drie domeinen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Economie en Toerisme • Fysiek (Ruimtelijke Ordening, Wonen en Verkeer en Vervoer) • Sociaal (Wmo, Jeugd, Cultuur, Onderwijs, Sociale Leefbaarheid en Veiligheid)
<p>Landschapspark Oosterhout/Breda</p>	<p>Oosterhout / Breda / natuurmonumenten / provincie Brabant / Staatsbosbeheer</p>	<p>Ontwikkeling duurzaam landschapspark.</p>

Bijlage 7

Uitgebreide versie resultaten documentenanalyse en interviews

7. Resultaten agenda's

Huidige spanningen

- De negatieve houding van RWS en de discussie rondom het juridisch argument dat RWS hanteert waardoor de ruimtereservering voor een spoorlijn niet mogelijk zou zijn.
- Gebrek aan communicatie en dynamiek rondom de spoorlijn Breda-Utrecht, waar bij verschillende actoren de wens bestaat om meer betrokken te worden in het proces.
- Frustratie over het gebrek aan focus bij de aansluiting op het bestaande spoor bij Utrecht.
- De onduidelijkheid over de ligging van het tracé en de realisatie van de spoorlijn.

Toekomstige spanningen

- Het gebrek aan financiële middelen als gevolg van de economische crisis.
- De rol die negatieve ervaringen uit de projecten HSL en Betuweroute kunnen spelen rondom de besluitvorming voor een spoorlijn Breda-Utrecht.
- De keuze van stationslocaties, uit de interviews bleek dat iedere gemeentelijke actor een station wil hebben, met Giessenlanden.
- De gevolgen van een spoorlijn voor de leefbaarheid door geluidsoverlast.
De discussie rondom het wel of niet toelaten van goederenvervoer op de spoorlijn Breda-Utrecht, waar met name Gorinchem vanuit de Betuweroute al een soort

7.1 Agenda's

In dit hoofdstuk worden de agenda's van de betrokken actoren behandeld. Allereerst zal worden gekeken naar de problemen en ambities die bij de actor spelen. Verder wordt gekeken hoe de actor deze ambities wil realiseren en welke prioriteiten de actor daarbij stelt. Tevens zal bekeken worden welke kansen en bedreigingen de actor ziet voor zichzelf met de komst van de spoorlijn Breda-Utrecht. Ten slotte zullen de spanningen die tijdens de interviews zijn genoemd hier worden opgesomd. Deze resultaten zijn gebaseerd uit de informatie vanuit de documentenanalyse en de gehouden interviews.

7.1.1 Ministerie V&W

Probleemperceptie: spoorlijn A27 zorgt voor vertraging verbreding A27, juridisch onmogelijk om ruimte te reserveren voor iets waar geen besluit voor is.

Oplossingsperceptie: Verbreding van de A27 met niet onmogelijk maken spoorlijn, zonder vertraging verbreding A27.

Prioriteit: Verbreding A27, Programma Hoogfrequent Spoor.

Spanningen: studie spoor komt te laat om mee te nemen in verbreding A27. verschil in denkwijze tussen regio en DGMO, gebrek aan financiële middelen.

Documenten

Het Ministerie van V&W is als verantwoordelijke in Nederland voor infrastructuur en mobiliteit betrokken bij de spoorlijn Breda-Utrecht. 'De probleemperceptie van het ministerie van V&W komt met name voort uit de bedreiging van de bereikbaarheid van grote steden en economische gebieden door de groei van het aantal vervoersbewegingen op de weg en op het spoor van personen en goederen. Het kabinet streeft ernaar om van Nederland een economische topregio te maken met een optimale bereikbaarheid. Het voorstel om de Olympische spelen in 2028 naar Nederland te halen kan daarbij helpen. Het kabinet streeft hoe dan

ook naar een mobiliteitssysteem van een Olympische kwaliteit, aangezien mobiliteit onmisbaar is voor een economisch en sociaal leven' (Mobiliteitsaanpak 2008).

'De oplossingsperceptie van het Ministerie voor de specifieke problematiek op de A27, komt tot uiting in een verbreding van de A27, waarbij geprobeerd wordt rekening te houden met het niet onmogelijk maken van een spoorverbinding tussen Breda en Utrecht. Wel is door de minister aangegeven dat het ministerie op dit moment in de begroting niet over de middelen beschikt om een voorinvestering te doen voor dit niet onmogelijk maken van de spoorverbinding en dat het niet onmogelijk maken van de spoorverbinding zal leiden tot vertraging van de verbreding van de A27, wat als ongewenst wordt gezien' (Beantwoording Kamervragen lid Cramer en Samsom en een procesvoorstel, september 2009). 'In het algemeen wil het Ministerie een mobiliteitssysteem van Olympische kwaliteit creëren dat samenhangend en robuust is en dat door een hoge kwaliteit keuzemogelijkheden biedt. Het gaat erom reizigers en vervoerders meer mogelijkheden te geven om voor optimale (combinaties van) vervoerswijzen te kiezen. Hiervoor is samenhang tussen ruimte en mobiliteit bij de gebiedsontwikkeling onmisbaar. Voor het spoor betekent dit dat het Ministerie wil werken aan meer treinaanbod, via het Programma Hoogfrequent Spoor' (Mobiliteitsaanpak 2008).

'De prioriteit van het ministerie op het spoor ligt bij de hoofdverbindingssassen. Dit zijn in ieder geval de verbindingen tussen de grote steden in de Randstad – Almere, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Schiphol en Utrecht – maar ook verbindingen met grote reizigersstromen in andere regio's' (LMCA spoor 2007). 'Daarnaast wil het kabinet de groei op het spoor van 5% vasthouden middels het Programma Hoogfrequent Spoor' (Mobiliteitsaanpak 2008). 'De NCMA wordt als een kans gezien voor de spoorlijn Breda-Utrecht om een brede afweging voor het openbaar vervoer na 2020 te maken' (Beantwoording Kamervragen lid Cramer en Samsom en een procesvoorstel, september 2009). De spoorlijn staat niet opgenomen in officiële beleidsstukken.

De weerstand wordt door het ministerie niet verwacht van regiobestuurders, maar wel van individuele personen die direct met de spoorlijn te maken krijgen. 'Het ministerie is van mening dat een aanleg van een autoweg sneller door burgers wordt geaccepteerd dan de aanleg van een spoorlijn' (beantwoording Kamervragen Cramer en Samsom sept. 2009). In de context van de kilometerheffing is door het Ministerie aangegeven dat het ministerie verwacht dat de regio draagvlak toont voor een project, wil het Ministerie het project uit voeren.

Interview DGMO

Het is niet gelukt een interview te regelen met het DGMO vervoer.

Interview Rijkswaterstaat

Uit het interview met Rijkswaterstaat (RWS) komt naar voren dat door de opdracht vanuit de minister de verbreding van de A27 geen vertraging mag oplopen. De spoorlijn wordt daarbij gezien als een bedreiging voor de voortgang van de verbreding van de A27. Wel is door de minister aangegeven dat de spoorlijn niet onmogelijk gemaakt mag worden. Vanuit de optiek van Rijkswaterstaat houdt dit in dat er bij drie punten, Meerkerk, knooppunt Gorinchem en Fort Altena maatregelen moeten worden genomen voor dit niet onmogelijk maken. Op de andere punten in het tracé is de spoorlijn mogelijk doordat er voldoende ruimte ligt, of dat de spoorlijn als gevolg van wisselende boogstralen tussen spoor en weg de spoorlijn op bepaalde punten niet kan worden gekoppeld aan de A27. Er bestaat volgens RWS echter een juridische bedreiging voor de verbreding van de A27 wanneer grond wordt onteigend voor een spoorlijn waar nog geen enkel besluit voor is genomen.

De kans is volgens RWS groot dat het tracébesluit of onteigeningsbesluit daarop sneuvelt. Daarom zoekt RWS naar een oplossing die het minst effect heeft voor de verbreding.

Oplossing die zij daarvoor hebben is om het tracé van de spoorlijn bij meerkerk ten westen van de A27 te plaatsen en na Fort Altena weer te

kruisen met de A27 zodat de spoorlijn na Fort Altena weer ten oosten van de A27 ligt. Beseft wordt dat synergievoordelen daarmee teniet worden gedaan. Duidelijk is dat de prioriteit van RWS, door de opdracht van het ministerie, ligt bij de verbreding van de A27 en niet bij de spoorlijn.

Spanningen ziet RWS in het feit dat een mogelijke studie naar de spoorlijn te laat zal komen om mee te nemen met de verbreding van de A27. Verder ziet RWS ook nog geen duidelijk probleem aan de oplossing van de spoorlijn hangen. Omdat RWS aangeeft dat de denkwijze binnen DGMO spoor is dat er eerst een probleem moet zijn en dat dan oplossingen moeten worden bedacht, ziet RWS hier een mogelijke oorzaak waarom het nu niet goed wordt meegenomen binnen het DGMO. Andere oorzaak die wordt aangegeven is de beperktheid van financiële middelen.

7.1.2 Ministerie van VROM

Probleemperceptie: *Toenemende druk op schaarse ruimte in Nederland.*

Oplossingsperceptie: *Ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving verbeteren met een innovatieprogramma 'Mooi Nederland', langs de hoofdinfrastructuur moet uitbreidingsruimte beschikbaar blijven voor 'toekomstige knelpunten'.*

Prioriteit: *programma 'Mooi Nederland', 30% mindere CO2 uitstoot, duurzame samenleving.*

Spanningen: *Door ontbreken van interview zijn er geen spanningen geconstateerd.*

Documenten

Het Ministerie van VROM is als verantwoordelijke van de ruimtelijke ontwikkeling en vormgeving van Nederland betrokken bij de spoorlijn Breda-Utrecht. De probleemperceptie van het Ministerie van VROM is de

druk op de unieke Nederlandse landschapkenmerken. Zowel wonen, werken, natuur, recreatie en mobiliteit concurreren om de schaarse ruimte die in Nederland aanwezig is. Via het programma 'Mooi Nederland', wil het ministerie van VROM een goede balans vinden tussen een bloeiende economie, bereikbaarheid, woningbouw en een duurzame leefomgeving. De versnippering, verstening en verrommeling van het Nederlands landschap wordt als negatief ervaren. In het kort wil VROM:

- waardevolle landschappen beter beschermen;
- zorgen voor voldoende groene ruimte voor stedelingen door te voorkomen dat open gebieden tussen steden dichtslibben met bebouwing;
- zorgen voor een realistischer planning van nieuwe bedrijventerreinen;
- streven naar een duurzame manier van verstedelijking en 20 tot 40 procent van de nieuwbouw realiseren in bestaand stedelijk gebied;
- stimuleren van gebruik van bestaande bedrijventerreinen en versnellen van de herstructurering hiervan;
- kwaliteit van bedrijventerreinen verbeteren, zowel van nieuwe als bestaande;
- ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving verbeteren met een innovatieprogramma 'Mooi Nederland'" (www.vrom.nl).

'Het Rijk hanteert bij de uitvoering van projecten het motto: "decentraal wat kan, centraal wat moet". Het idee achter dit motto is dat het Rijk de voorwaarden schept, zodat provincies, gemeenten en alle andere partijen aan de slag kunnen. In de Nota Ruimte is verder aangegeven dat, om toekomstige verbredingen en/of bundeling van hoofdinfrastructuur fysiek en financieel niet te belemmeren, langs de hoofdinfrastructuur uitbreidingsruimte beschikbaar moet blijven. Deze ruimtereservering vergemakkelijkt een goede inpassing van de infrastructuur bij (toekomstige) knelpunten. Daarnaast zijn de zones van belang om te voorkomen dat nieuwe probleemgebieden met gezondheidsrisico's ontstaan door binnen de zones activiteiten te ontplooiën die niet samengaan met eventuele milieuvervuiling of

gevaren (externe veiligheid). Door het verminderen of voorkomen van conflicterende functies leveren ze een bijdrage aan het verbeteren van de milieukwaliteit en dragen ze bij aan een grotere externe veiligheid' (Nota ruimte 2006).

Prioriteiten van VROM die voor de spoorlijn Breda-Utrecht van belang kunnen zijn liggen voornamelijk in het programma 'Mooi Nederland', een 30% mindere uitstoot van CO2 en het zetten van concrete stappen richting een duurzame samenleving waarin niet meer verspilt en vervuult wordt. De spoorlijn staat niet opgenomen in officiële beleidsstukken.

Interview

Het is niet gelukt een interview te regelen met het ministerie van VROM.

7.1.3 Provincie Noord Brabant

Probleemperceptie: *Groei mobiliteit, autonome groei en ontwikkeling van Brabant en de ligging van Brabant t.o.v. economische gebieden als de Randstad.*

Oplossingsperceptie: *Verbreding A27, zonder belemmeringen voor de spoorlijn, ontwikkeling hoogwaardig OV, op orde brengen van bestaande en nieuwe infrastructuur.*

Prioriteit: *Programma Hoogfrequent Spoor, Basisnet spoor, zuidoostvleugel, A27, A58.*

Spanningen: *juridisch argument niet onmogelijk maken RWS, onzekerheid van investeren in iets dat onzeker is van realisatie.*

Documenten

De Provincie Brabant is betrokken bij de spoorlijn Breda-Utrecht, doordat de spoorlijn een gedeelte van de provincie doorkruist. 'De Provincie Brabant heeft aangegeven het voorzitterschap te willen voeren van het regionaal overlegorgaan en het initiatief te willen nemen voor de oprichting van een regionaal overlegorgaan' (motie spoorlijn Breda-Utrecht 2010). 'De ruimtelijke problematieken komen voort uit de

autonome groei en ontwikkeling van Brabant en de ligging van Brabant ten opzichte van de Randstad, de driehoek Brussel-Antwerpen Luik, het KAN-gebied (knooppunt Arnhem-Nijmegen) en het Ruhrgebied. De ruimtedruk komt met name tot uiting in West-Brabant, rondom 'Brainport Eindhoven' en in de regio 's-Hertogenbosch' (startnotitie structuurvisie ruimtelijke ontwikkeling Noord Brabant, 2008). 'Qua mobiliteit komt de problematiek voort uit de groei van de automobiliteit (afgelopen jaar 25% groei), waardoor de interne en de externe bereikbaarheid in de regio onder druk staat. Door een grote interne pendel binnen de provincie is er potentieel een grote interne markt voor openbaar vervoer aanwezig'(Gebiedsagenda Noord-Brabant, 2009). 'Voor de specifieke problematiek op de A27 mag de verbreding van de A27 geen belemmeringen geven voor de aanleg van de spoorlijn Breda-Utrecht. De provincie geeft aan dat de spoorlijn absoluut potentie heeft, maar dat de aanleg ervan pas na 2020 aan de orde is' (motie spoorlijn Breda-Utrecht 2010). 'Bij de verbetering van heel Brabant legt de provincie Brabant het accent op de stedelijke regio's en de bereikbaarheidsprofielen, waarbij een goede afstemming moet plaatsvinden tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. De bereikbaarheidsproblematiek wil de provincie zo duurzaam mogelijk, voor alle vervoerswijzen, oplossen. Dat betekent dat zij de bereikbaarheid van de economische centra voorop stellen, maar wel met sociale en ecologische randvoorwaarden. Hierbij richt de provincie zich op de volgende twee punten:

1. Bestaande infrastructuur meer sturend laten zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen.
2. Het op orde brengen van bestaande en nieuwe infrastructuur, het intensief benutten van bestaande- en het duurzaam ruimtelijk inpassen van nieuwe infrastructuur'(Interim structuurvisie Noord Brabant 2008). 'Andere oplossingen om de bereikbaarheid in Brabant te verbeteren is de ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer, waarbij het onder meer gaat om een aansluiting op het Europees Netwerk van hogesnelheidstreinen en de verdere ontwikkeling van het OV-netwerk Brabantstad bestaande uit spoor, hoogwaardig openbaar vervoer en

knooppunten / transferia, waar mensen snel, gemakkelijk en efficiënt kunnen overstappen' (gebiedsagenda Noord Brabant 2009).

'Prioriteit hebben de programma's Hoogfrequent spoor en Basisnet Spoor' (gebiedsagenda Noord Brabant 2009). In een motie heeft de provincie aangegeven de spoorlijn Breda-Utrecht te gaan verankeren in de structuurvisie en de spoorlijn op te nemen in de gebiedsagenda. Verder wil de provincie meedenken in het 'niet onmogelijk maken' van de spoorlijn Breda-Utrecht middels onderzoek te definiëren in samenwerking met de vijf betrokken gemeenten. De spoorlijn staat opgenomen in de gebiedsagenda en structuurvisie.

Interview

Binnen de provincie Brabant spelen veel verschillende projecten op het gebied van verkeer en mobiliteit. De zuidoostvleugel rond Eindhoven heeft van die projecten de hoogste prioriteit, daarna de projecten rondom de A27 en A58. De provincie ziet veel verschillende kansen voor de spoorlijn en hebben ook aangegeven een trekkende rol te willen spelen rondom het organiseren van een regionale organisatie. Door een betere ov bereikbaarheid met een spoorlijn en een betere link tussen Utrecht en Breda verwacht de respondent dat er veel dynamiek gaat ontstaan wat economisch, recreatief en sociaal gunstig is voor de Provincie Brabant. De provincie ziet onzekerheid bij regiopartners om te investeren in iets wat nog onzeker is of het daadwerkelijk komt. Dit kan tot spanningen in de toekomst gaan leiden. De provincie begrijpt de houding van RWS dat zij zich met name focussen op de weg, maar zien nog een discussiepunt in het juridisch argument van RWS waardoor het niet onmogelijk maken juridisch niet houdbaar zou zijn. Andere toekomstige spanningen ziet de Provincie in de verdeling van stations, het punt van goederenvervoer over de spoorlijn en de gevolgen van de financiële crisis.

7.1.4 Provincie Utrecht

Probleemperceptie: een grote ruimtedruk en het behouden van de provincie als aantrekkelijke economische vestigingslocatie.

Oplossingsperceptie: Duurzame, toekomstbestendige oplossingen door aanbieden alternatieven van de auto en Programma Hoogfrequent spoor.

Prioriteit: Internationale bereikbaarheid, PHS, spoorverbinding Utrecht-Almere, Randstadspoor en Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Spanningen: Nadeel dat spoor A27 woonkernen mist, erg stil rondom spoor A27, te weinig focus op knelpunten bij Utrecht, onduidelijkheid over het tracé.

Documenten

De Provincie Utrecht is betrokken bij de spoorlijn Breda-Utrecht, doordat de spoorlijn een gedeelte van de Provincie doorkruist. 'De Provincie Utrecht heeft door de toenemende behoefte naar ruimte voor wonen, werken, recreatie, natuur, landschap, water en mobiliteit een grote ruimtedruk. Door de toenemende vervoersbewegingen op zowel weg als spoor komt de bereikbaarheid en het leefmilieu van de Provincie onder druk te staan. Daarnaast wil de Provincie Utrecht graag de Provincie behouden als aantrekkelijke economische vestigingslocatie. Hiervoor vormt het Utrecht Science Park een zeer belangrijke economische ontwikkelingslocatie voor het komende decennium. Om het park succesvol te ontwikkelen is er naast het creëren van ruimte voor bedrijven en kennisinstellingen, ook ruimte nodig voor een goede (inter)nationale en regionale bereikbaarheid per OV, fiets en auto noodzakelijk. Wel moet de luchtkwaliteit binnen de Europese normen blijven en moet het UMC ten alle tijden bereikbaar zijn' (Gebiedsagenda Utrecht 2009, strategisch mobiliteitsbeleid 2004-2020, streekplan 2005-2015). 'De ambities die zijn neergelegd moeten op een duurzame manier worden ontwikkeld. Zowel het Rijk als de regio streven daarbij naar een toekomstbestendige ontwikkeling van het fysieke ruimtegebruik. Dit betekent dat open ruimte in stand wordt gehouden, de vraag naar automobilititeit beperkt wordt door het aanbieden van

adequate alternatieven, natuur en landschap wordt ontzien en energiegebruik (met name fossiele brandstoffen) wordt beperkt. Punten die de Provincie Utrecht wil versterken zijn:

- Het waarborgen van de draaischijffunctie, met een geleide mobiliteitsgroei;
- Het versterken van de robuustheid van infranetwerken
- Het versterken van de internationale topositie van de Randstad
- Hoogwaardig OV' (Gebiedsagenda Utrecht 2009).

'Om de bereikbaarheid via het spoor te vergroten zet de provincie in op Programma Hoogfrequent Spoor. Ook de provincie is van mening dat er langs de hoofdinfrastructuur vrijwaringzones moeten blijven bestaan, om toekomstige uitbreidingen niet in de weg te staan. Echter is de Provincie van mening dat een vrijstellingsbeleid noodzakelijk is voor situaties waarin vrijwaringzones zorgvuldig ruimtegebruik te zeer in de weg staan. Doordat de provincie streeft voor een evenwicht tussen de leefkwaliteit en de druk op de ruimte, kiest de Provincie voor een beheerste groei van ruimtelijke ontwikkelingen' (Gebiedsagenda Utrecht 2009, streekplan 2005-2015).

'Prioriteit bij de Provincie Utrecht ligt vooral bij een internationale bereikbaarheid vanaf Schiphol, met een HSL verbinding tussen Schiphol en Duitsland en Randstadspoor. Verder wil de Provincie qua openbaar vervoer het accent leggen op het verbeteren van de kwaliteit van een aantal verbindende routes, waarbij vooral wordt ingezet op frequentie en doorstromingsnelheid. Hierbij wordt met name ingezet op Programma Hoogfrequent Spoor' (streekplan 2005-2015). 'De Provincie geeft aan dat er nu nog twee vervoersschakels ontbreken in de Provincie. Aan de verbinding Utrecht – Almere wordt in het strategisch mobiliteitsbeleid veel belang gehecht' (strategisch mobiliteitsbeleid 2004-2020). De andere verbinding is Utrecht-Breda. In ditzelfde beleidsstuk wordt aangegeven dat hier nog geen prioriteit aan wordt gegeven, omdat er onvoldoende reizigers zouden zijn. In een memorandum uit 2008 worden nog enkele kanttekeningen gezet bij deze verbinding. De gevolgen voor de verbinding Breda-Tilburg-Utrecht zijn nog niet

duidelijk. Ander punt is het gevaar van de toename van goederenvervoer door de aanleg van de spoorlijn Breda. Dit zal door de Provincie niet bevorderd worden. Tenslotte worden met deze spoorlijn geen potentiële woningbouwlocaties binnen de provincie ontsloten, waardoor de spoorlijn geen nieuwe ontsluitingsmogelijkheden biedt. De spoorverbinding Breda-Utrecht heeft voor Provincie Utrecht hierdoor een beperkte betekenis. Het initiatief om deze spoorlijn aan te leggen zal daarom vooral van andere partijen moeten komen, waarbij de provincie medewerking aan het project zou kunnen verlenen zolang de ambities ten aanzien van Randstadspoor onverkort kunnen worden voortgezet en er geen vertraging optreedt in de verbreding van Rijksweg A27. In het memorandum (2008) wordt dan ook gesteld dat deze spoorlijn geen prioriteit zal krijgen binnen de Provincie. In de gebiedsagenda (2009) is de spoorlijn opgenomen als onderwerp in studie zijnde.

'Ten slotte ligt er ook prioriteit bij de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW), waarbij gesteld wordt dat open velden open moeten blijven en in de ruimtelijke inrichting rekening moet worden gehouden met de onderlinge context van de objecten en voor zover mogelijk de relatie met de omgeving' (streekplan 2005-2015).

Interview

Binnen de provincie Utrecht spelen diverse ontwikkelingen en ambities. Utrecht wil haar bereikbaarheid vergroten. Een van de mogelijkheden hiertoe is door mensen een alternatief te bieden. De provincie wil een doelmatig, veilig en leefbaar OV systeem. Randstadspoor is daarin de drager van het OV systeem. Utrecht heeft de ambitie om in 2030 100.000 extra woningen te hebben gerealiseerd, waarvan er 15.000 in Almere worden geplaatst. Een goede verbinding tussen Utrecht en Almere heeft voor de Provincie dan ook prioriteit, evenals PHS. Als andere plannen wordt de ontwikkeling van de A12 zone genoemd. Kansen ziet de Provincie in een aansluiting van Vianen en Nieuwegein op het spoornet. Tevens zien zij kansen om andere knelpunten qua goederenvervoer te ontlasten. Andere kansen ziet de provincie in een betere ontsluiting van de te ontwikkelen A12 zone. Ten slotte geeft de provincie aan dat, afhankelijk van de stedelijke ontwikkeling van Almere,

de spoorlijn meer van betekenis is voor Utrecht als de spoorlijn ten westen van de stad Utrecht komt richting Almere. Bedreiging ziet de Provincie vooral in de vertraging van de A27 ten gevolge van de spoorlijn. Als grootste nadeel geeft de Provincie aan dat het tracé alle woonkernen mist en overal net buiten ligt. De provincie geeft dat de spoorlijn A27 een lage prioriteit heeft, maar dat ze het wel een leuk initiatief vinden. Op het prioriteitenlijstje staat de spoorlijn onderaan. Spanningen ziet de Provincie in het feit dat er teveel onduidelijkheden zijn rondom de haalbaarheid van het tracé. Nu is er veel focus rondom Gorinchem, terwijl de ontwikkelingen en problemen in Utrecht ook niet stil staan. Verder geeft de Provincie aan dat het stil is rondom het project en vraagt het zich af of het project geen 'dood paard' is waaraan getrokken wordt.

7.1.5 Provincie Zuid-Holland

Probleemperceptie: Concurrentiepositie Zuid-Holland in verband met slechte bereikbaarheid en keerzijde mobiliteitsnetwerken.

Oplossingsperceptie: Beheerste groei mobiliteit, kwaliteitssprong OV, aanleg grootschalige infrastructuurprojecten in samenhang met meerkostendragende ruimtelijke ontwikkelingen.

Prioriteit: apart goederenspoor bij Drechtsteden, RoBel-lijn, Programma Hoogfrequent spoor, ingebruikname HSL-Zuid, Rotterdam-Den Haag.

Spanningen: te stil rondom project, gevolgen economische crisis.

Documenten

De provincie Zuid-Holland is betrokken bij de spoorlijn Breda-Utrecht, doordat de spoorlijn voor een deel door de Provincie Zuid-Holland loopt. 'Door de groeiende mobiliteit ontstaat er een bedreiging in de bereikbaarheid van de provincie Zuid-Holland. Een slechtere bereikbaarheid heeft weer negatieve gevolgen voor Zuid-Holland wat

betreft de concurrentie van vestigingsplaatsen voor bedrijven. Het openbaar vervoer biedt onvoldoende alternatief om weerstand te bieden tegen deze bedreiging. Echter is de Provincie Zuid-Holland zich bewust van de keerzijde van mobiliteitsnetwerken in een verstedelijkt gebied. Mobiliteitsnetwerken leggen beslag op schaarse ruimte; hebben grote invloed op de omgevingskwaliteit; veroorzaken een grote barrièrewerking in natuur, landschap en stad en de kosten van aanleg, exploitatie en onderhoud zijn hoog. Uitbreiding en intensievere benutting van die netwerken doen de milieu- en geluidsoverlast toenemen. Het in de hand houden van de interne- en externe veiligheid wordt steeds moeilijker te realiseren. Kwaliteitseisen vanuit de omgeving ten aanzien van geluidsoverlast, luchtverontreiniging en versnippering stellen grenzen aan de omvang en de concentratie van transportstromen' (PVVP 2002-2020, nota operationalisering OV 2006, structuurvisie Zuid-Holland 2009) .

'Om de bereikbaarheid te verbeteren wil de provincie Zuid-Holland voorwaarden scheppen voor een tevreden reiziger, met oog voor het zakelijk- en goederenverkeer. Tegelijkertijd staat de Provincie voor een betere milieu, veiligheid, een stedelijk en landelijke kwaliteit en een sociaal Zuid-Holland. Gedragsbeïnvloeding, sturing van ontwikkelingen en het vastleggen van grenzen moet deze onvereenigbare wensen met elkaar verzoenen. Zuid-Holland kiest daarom voor een beheerst groeien van de mobiliteit op basis van een afgewogen beleidsmix. De wens om de bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden vereist daarom een kwaliteitssprong in het openbaarvervoer op alle niveaus. (Grootschalige) infrastructuur biedt is een belangrijke factor bij het stimuleren van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Grootschalige infrastructuur zal gezien de hoge kosten van aanleg en inpassing alleen gerealiseerd kunnen worden in samenhang met meerkostendragende ruimtelijke ontwikkelingen. Anderzijds geldt dat in gebieden waar geen nieuwe ontwikkelingen zijn gewenst grootschalige nieuwe infrastructuur ter verbetering van de ontsluiting niet aan de orde is. Dit om de daarmee veelal gepaard gaande verstedelijking te voorkomen' (PVVP 2002-2020, nota operationalisering OV 2006, structuurvisie Zuid-Holland 2009) .

Wat betreft de corridor Breda-Utrecht geeft de Provincie in het Provinciaal verkeers- en vervoersplan 2002 – 2020 aan dat de problemen op de A2/A27 nog onderwerp zijn van rijksstudie en dat capaciteitsverbreding van deze wegen wenselijk is, inclusief een tweede of verbrede brug bij Gorinchem. Over de spoorverbinding Breda-Utrecht wordt gezegd dat dit een (zeer) lange termijn wens is en dat op dit moment moet worden volstaan met snelbusdiensten. Wel geeft de provincie aan dat deze spoorverbinding de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto op deze corridor aanzienlijk kan vergroten. De spoorlijn is opgenomen als ambitie voor 2040 in de structuurvisie (2009) en als lange termijn wens in de PVVP (2002). In een brief aan de wethouder van Breda geeft de provincie aan dat de verbinding Breda-Utrecht een belangrijke noord- zuid relatie is waarop momenteel geen hoogwaardige openbaar vervoerverbinding bestaat. Daarbij biedt de spoorlijn de mogelijkheid om de bereikbaarheid van Gorinchem en het openbaar vervoeraanbod op de Merwede Lingelijn beduidend te verbeteren. Ook uit oogpunt van een robuust spoornet is de spoorlijn wenselijk. De provincie geeft in een brief aan de wethouder van Breda aan dat zij het nu nog niet opportuun vinden om de gedachte te laten gaan over financiële participatie van de provincie Zuid-Holland aan Rijksprojecten.

'Prioriteiten legt de Provincie Zuid-Holland vooral bij het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid met de daarbij behorende ambities:

- Verbreding A27;
- Andere spoorprojecten tot 2020, zoals Den Haag – Rotterdam zijn meer urgent
- (Inter)nationale bereikbaarheid verbeteren;
- Capaciteit vergroten en/of nieuwe capaciteit openbaar vervoer en weg, waaronder Stedenbaan;
- Ontwikkeling en kwaliteitssprong regionaal netwerk;
- Samenhang binnen complete infrastructuur netwerk (multimodaliteit en ketenmobiliteit);
- Ruimtelijke reserveringen voor (boven)regionale infrastructuur;

- Aansluiting tussen hoofd- en onderliggend wegennet verbeteren;
- Capaciteit vaarwegen voor goederen optimaliseren

Extra focus bij de bereikbaarheid ligt op het goederenvervoer. De provincie geeft daarbij aan dat zij meer transport wil laten plaats vinden over spoor en water. Om de risico's, door het transport van gevaarlijke stoffen, tot een minimum te laten beperken, wordt gebruik gemaakt van een provinciedekkend basisnet externe veiligheid. Met name bij de Drechtsteden is een spoorcapaciteit en veiligheidsprobleem met verstrekende gevolgen voor de woon- en leefomgeving. Een apart goederenspoor is volgens de provincie zeer wenselijk om de achterlandverbinding van de mainport Rotterdam robuuster en korter te maken. Of dit een 'bypass Dordrecht' kan zijn of een goederenspoorlijn over grotere lengte, is nog onderwerp van studie. Wel zet de Provincie nadrukkelijk in op de spoorlijn Rotterdam-Antwerpen (RoBel-lijn). Andere prioriteiten die de provincie legt om de bereikbaarheid over spoor te verbeteren zijn het programma hoogfrequent spoor en de ingebruikname van HSL-Zuid' (gebiedsagenda 2009, structuurvisie 2009).

Interview

Ambities en plannen liggen bij de Provincie Zuid-Holland op de ontwikkeling van het Zuidvleugelnets, het opwaarderen van de Merwede Lingelijn, PHS en de aanleg van de Rijn Gouwelijk en Rijnlandroute en het gebied rondom Leiden. Wat betreft de spoorlijn A27 ziet de provincie de kansen vooral in de versterking van Gorinchem als centrumfunctie en de impuls die het biedt aan de Merwede Lingelijn, met daaraan gekoppeld de betere ontsluiting van Sliedrecht en Hardinxveld Giessendam. Bedreigingen ziet de provincie vooral in de aantasting van het Groene Hart en in het feit dat het geld dat aan de spoorlijn A27 besteed wordt, niet aan andere projecten kan worden besteed. Doordat de provincie aangeeft dat de prioriteit vooral ligt rondom de lijnen Rotterdam-Den Haag, Rotterdam-Gouda, Den Haag-Gouda en PHS staat de spoorlijn A27 wat op de achtergrond. Dit project heeft voor de provincie dan ook een lage prioriteit. Spanningen ziet de provincie vooral

in het feit dat het stil is rondom de spoorlijn A27 en in de gevolgen van de crisis. Wel ziet de provincie een kans in een gecombineerde aanpak van weg en spoor wanneer de A27 als gevolg van de crisis vertraagd wordt.

7.1.6 Bestuursregio Utrecht (BRU)

Probleemperceptie: *Bereikbaarheid van de regio Utrecht.*

Oplossingsperceptie: *Beheerste mobiliteit in overeenstemming met de beheerste dynamiek en een integrale kwaliteitssprong van het infrastructurele netwerk met een selectieve bereikbaarheid.*

Prioriteit: *Bereikbaarheid van ruimtelijke en economische belangrijke kerngebieden via, HOV verbindingen, Randstadspoor, OV terminal Utrecht CS.*

Spanningen: *door gebrek aan interview zijn er geen spanningen geconstateerd.*

Documenten

De BRU is betrokken bij de spoorlijn, doordat het traject van de spoorlijn door de regio Utrecht gepland is op dit moment. 'De BRU kent door de autonome groei van de mobiliteit dreigende problemen met de bereikbaarheid van de regio. Dit geeft gevaar voor de economische Randstad als geheel en de regio Utrecht in het bijzonder. De BRU geeft aan dat de bestaande infrastructuurplannen zoals de uitbreiding van de A2, de aanleg van spitsstroken en nieuwe Randstadspoorstations, de spoorverdubbelingen, OV-terminal en de voltooiing van het HOV en uitbreiding met VOV, zijn onvoldoende om de bereikbaarheid van de regio op langere termijn veilig te stellen. De BRU geeft dan ook aan dat extra structurele (toekomstvast) maatregelen noodzakelijk zijn' (regionaal structuurplan 2005-2015).

'Om de bereikbaarheidsproblematiek het hoofd te kunnen bieden, zet de BRU in op beheerste mobiliteit, in overeenstemming met de 'beheerste dynamiek' die het BRU voor ogen staat bij het Regionale Structuurplan.

Deze beheerste dynamiek komt neer op de verschillende kwaliteiten die te danken zijn aan de fysieke omgeving: de centrale ligging en de diversiteit in (omgevings-) milieus. Zwaarwegende elementen bij de afweging van maatregelen wat betreft verkeer en vervoer zijn de leefbaarheid en het voorkomen van aantasting van natuur, landschap en cultuurhistorie. Voor de verbetering van de bereikbaarheid op Randstedelijk niveau zet de regio in op een integrale kwaliteitssprong van het infrastructurele netwerk en op een selectieve bereikbaarheid. Daarnaast is voor een betere bereikbaarheid op regionaal niveau een uitbreiding en verbetering nodig van de langzaam verkeerroutes. Een integrale kwaliteitssprong houdt in: een betere benutting van de bestaande infrastructuur, de realisatie van nieuwe ontbrekende verbindingen (nadat nut en noodzaak is aangetoond) en het verbeteren van de samenhang tussen netwerken van openbaar vervoer, auto en fiets. De selectieve bereikbaarheid houdt in dat het niveau van bereikbaarheid niet overal in de regio hetzelfde hoeft te zijn: Het aanbod moet passen bij de vraag.

De BRU zet hierbij in op een openbaar vervoerstructuur die bestaat uit:

- (internationale) knooppunten, waar comfortabel kan worden overgestapt en waar nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden geconcentreerd;
- treinverbindingen met hoge snelheid naar het oosten en het westen, aansluitend op de HSL naar het zuiden;
- frequente, snelle verbindingen naar de kerngebieden in de Randstad en daarbuiten;
- realisatie van Randstadspoor dat goed aansluit op de treinen buiten de regio;
- een net van HOV en VOV in die delen van het stedelijk gebied die niet door HOV worden ontsloten voor snelle verbindingen met grote capaciteit in de agglomeratie (sneltram of bus);
- een net van (verbindende streek)lijnen, dat regelmatige en snelle verbindingen biedt tussen de grote kernen in de regio en daarbuiten;

- een net van ontsluitende stads- en streeklijnen dat een goede oppervlakteontsluiting biedt' (regionaal structuurplan 2005-2015, regionaal VVP 2005-2015).

'De grootste prioriteit van de BRU ligt met name in de bereikbaarheid van ruimtelijke en economische belangrijke kerngebieden via de auto, fiets en openbaar vervoer. OV projecten met prioriteit zijn hierbij HOV verbindingen, Randstadspoor en de openbaar vervoerterminal op Utrecht Centraal' (regionaal structuurplan 2005-2015, regionaal VVP 2005-2015). De spoorlijn staat niet opgenomen in officiële beleidsstukken.

Interview

De BRU was niet bereid mee te werken aan een interview.

7.1.7 Staatsbosbeheer Noord Brabant (SBB)

Probleemperceptie: *vraag naar ruimte hebben (negatieve) effecten op natuurwaarden en landschappelijke waarden.*

Oplossingsperceptie: *behoud, herstel en ontwikkeling van natuurwaarden en landschappelijke waarden in de Provincie Noord-Brabant.*

Prioriteit: *voorkomen en tegengaan van aantasting van natuur en landschap, ecologische verbindingzone, Hollandse Waterlinie.*

Spanningen: *Onduidelijkheid rol MAG in proces A27, economische crisis, negatieve ervaringen HSL + Betuwelijn.*

Documenten

Staatsbosbeheer is als direct betrokkene aan te wijzen bij de spoorlijn Breda-Utrecht, doordat het traject van de spoorlijn op dit moment gepland staat door enkele (natuur)gebieden die in eigendom zijn van Staatsbosbeheer. Staatsbosbeheer beheert ruim 250.000 ha natuur in Nederland en waarborgt de kwaliteit van een groene leefomgeving voor mens, plant en dier. Het probleem dat Staatsbosbeheer ziet is dat de

vraag naar ruimte door bijvoorbeeld infrastructurele projecten, ten koste gaat voor de ruimte van natuurgebieden.

De oplossing die Staatsbosbeheer hier voor ogen heeft is om de blijvende relatie tussen mens en natuur te stimuleren is natuur die meerdere functies vervult en waarvan de mens onderdeel is. Prioriteit blijft de waarborging van de kwaliteit van een groene leefomgeving voor mens, plant en dier, door behoud en herstel van natuurgebieden en de ontwikkeling van nieuwe natuur. De spoorlijn staat niet opgenomen in officiële beleidsstukken.

Interview

SBB heeft verschillende gebieden in eigendom rondom het traject van de A27. De belangrijkste is boswachterij Dorst. SBB wil zo min mogelijk versnippering in haar natuurgebieden. Verder wil SBB zoveel mogelijk doen aan landschapsherstel. Bij Dorst staat een natuurbrug gepland tussen de twee zandstuifgebieden. Andere belangrijke gebieden en ambities zijn de Hollandse Waterlinie en de ecologische verbindingzone. Kansen ziet SBB vooral in compensatiegelden die besteed kunnen worden in andere gebieden. Andere kansen worden gezien in de verhoging van de zichtbaarheid van natuurgebieden, de koppeling bij bosgebied Dorst wanneer daar een station komt en de koppeling tussen station Werkendam en de recreatieve poort bij de Biesbosch. Bedreigingen worden gezien in het ruimtebeslag van de spoorlijn op natuurgebieden, de barrièrewerking van de spoorlijn op de natuur en de verstoring van de dieren door de spoorlijn. Duidelijk is dat SBB geen prioriteit toekent aan de ontwikkeling van de spoorlijn A27. Spanningen ondervindt SBB in het feit dat de rol van maatschappelijke partijen in de MAG onduidelijk is. Bij SBB bestaat de wens om meer mee te denken tijdens het proces. Ook vinden zij het raar dat de spoorlijn niet wordt meegenomen in de MER procedures, omdat een verbreding met een spoorlijn andere uitkomsten zal geven. Andere toekomstige spanningen kunnen de Natura 2000 gebieden vormen, waarbij zwaarwegende argumenten moeten worden gebruikt om die aan te tasten. Andere effecten op het proces kunnen de gevolgen van de economische crisis zijn en de negatieve ervaringen rondom de HSL en de Betuwelijn.

7.1.8 Brabants landschap

Probleemperceptie: *waarborging van kwaliteit van een groene leefomgeving voor mens, plant en dier.*

Oplossingsperceptie: *natuur die meerdere functies vervult, waarvan de mens onderdeel is, ontwikkeling recreatieve poort Fort Altena.*

Prioriteit: *behoud en herstel van natuurgebieden, ecologische verbindingzone, ontsnippering.*

Spanningen: *gevolgen crisis, stationslocaties, leefbaarheid en geluidsoverlast.*

Documenten

Het Brabants Landschap is betrokken bij de spoorlijn Breda-Utrecht doordat het op dit moment geplande traject een deel van de natuurgebieden van Brabants landschap raakt of doorkruist. Het probleem van het Brabants Landschap is dat ruimtelijke ontwikkelingen van negatieve invloed kunnen zijn op het landschap. Doel van het Brabants landschap ligt met name in het behoud, beheer en ontwikkeling van natuur. De oplossing en prioriteiten die het Brabants Landschap stelt liggen met name in onderstaande punten:

- a) het behoud, het herstel en de ontwikkeling van natuurwaarden en landschappelijke waarden, in de ruimste zin genomen, in de provincie Noord-Brabant;
- b) het voorkomen en tegengaan van aantasting van vorenbedoelde waarden;
- c) de bevordering van de recreatie in de vrije natuur in de provincie Noord-Brabant, voor zover passend binnen het sub a en b bepaalde. Onder behoud, herstel en ontwikkeling van natuurwaarden en landschappelijke waarden wordt verstaan al datgene dat tot de ecologische betekenis van de natuur en aantrekkelijkheid van het landschapsbeeld bijdraagt, waartoe mede kunnen worden gerekend de oude en nieuwe voortbrengselen van menselijke werkzaamheden, die

door hun vorm en/of ligging de waarde van het landschap verhogen." De spoorlijn staat niet opgenomen in officiële beleidsstukken.

Interview

Het Brabants Landschap wil Fort Altena ontwikkelen tot recreatieve poort en wil het fort beter gaan profileren. Ook zet het Landschap zich in voor ontsnippering van het landschap en zich met name te richten op de ecologische verbindingzone. Kansen ziet het Landschap vooral om door de spoorlijn het Fort Altena visueel zichtbaarder te maken en zichzelf zo beter te profileren. Ook ziet het Landschap een kans wanneer er een station Werkendam komt, om dit te koppeling met de recreatieve poort bij Fort Altena. Bedreigingen ziet het Landschap in de spoorlijn met name voor de westkant van Fort Altena, voor de landschappelijke openheid en voor de ecologische verbindingzone. Prioriteit voor een spoorlijn is dan ook laag. Spanningen voorziet het Landschap in de gevolgen van de economische crisis, de ligging van stations, de gevolgen van de spoorlijn wat betreft leefbaarheid en geluidsoverlast. Ten slotte is er al spanning geweest doordat Werkendam graag een tunnel in plaats van een brug over de Merwede had gezien.

7.1.9 Vrienden van de Amelisweerd

Probleemperceptie: Bescherming Amelisweerd tegen gevolgen A27 en een duurzamer Utrecht ontwikkelen.

Oplossingsperceptie: afdichting A27, mobiliteitsmanagement door werkgevers en werknemers, verdubbeling capaciteit OV en netwerk snelfietspaden.

Prioriteit: bescherming Amelisweerd en schaa sprong OV-netwerk met spoorlijn Almere-Utrecht-Breda.

Spanningen: model RWS (NRM) alleen ten gunste van aanleg wegen, prioriteit rijk ligt bij wegen en niet OV, financiering spoorlijn.

Documenten

De Vrienden van de Amelisweerd is opgericht om de landgoederen Amelisweerd en Rhijnaauwen te beschermen tegen de gevolgen van de aanleg van de A27. Voorbeelden van de gevolgen die door de vrienden van de Amelisweerd merkbaar zijn, is geluidshinder en luchtvervuiling. Tevens staat de kwaliteit van de leefomgeving volgens de vrienden onder druk. In de landgoederen bestaat een grote recreatiedruk door de komst van jaarlijks 1 miljoen bezoekers. Daarnaast bestaat er bij de vrienden van de Amelisweerd de visie om van Utrecht een prettige, intense, levendige, groene en gezonde stad te maken.

Oplossing tegen de geluidshinder zien de vrienden van de Amelisweerd in een afdichting van de A27 op het stuk rond de Amelisweerd. De visie van deze groep is dat Utrecht anno 2030/ 2040, een stad is waarin mensen zich op een milieuvriendelijke manier en met respect voor het landschap verplaatsen. Inzet op meer asfalt is volgens deze groep niet de oplossing. Een belangrijk uitgangspunt in het rapport 'De kracht van Utrecht' is dat het massale autoverkeer slecht is voor ruimtegebruik, gezondheid, landschap, klimaat en milieu. Ofwel, samengevat: slecht voor onze leefomgeving. Concreet wordt hier invulling aangegeven in de vorm van mobiliteitsmanagement door werkgevers en werknemers, bijvoorbeeld in de vorm van flexibele werktijden, een verdubbeling van de capaciteit van het OV en een netwerk van snelfietspaden.

Belangrijkste prioriteit van de vrienden van de Amelisweerd is de bescherming van de landgoederen tegen de gevolgen van de aanleg van de A27. Andere prioriteit is een schaa sprong in het OV-netwerk creëren, waarbij de aanleg van de spoorlijn Almere-Utrecht-Breda als noodzakelijk wordt gezien om het reistijdverschil met de auto te verminderen en het spoor concurrerender te maken op een zeer belangrijke ontwikkelingsas.

Interview

De vrienden van de Amelisweerd zet zich in voor een duurzame ontwikkeling van Utrecht voor 2030 / 2040. Hierbij hanteren zij de ladder van Verdaas. Doelstelling van de vrienden is dat 1 op de 7

automobilisten een andere keuze gaat maken. De vrienden zetten erop in dat het openbaar vervoer de groei in de mobiliteit moet gaan opvangen. Daarom vechten zij voor een optimalisatie van het openbaar vervoer. De realisatie van de spoorlijn Breda-Utrecht hoort daarbij. De vrienden zien geen specifieke bedreigingen voor de Amelisweerd. Kansen zien zij met de spoorlijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van economische kerngebieden die Utrecht heeft aangegeven. Eveneens zien zij kansen voor de regionale ontwikkeling van Vianen, Houten West, Lunetten en Vaartse rijn. De vrienden hechten grote prioriteit aan de realisatie van het spoor A27. Spanningen zien de vrienden in het model van RWS (het NRM model), waarin de discussie leidt dat dit model zou aantonen dat je alleen met meer wegen files kunt oplossen. Andere spanningen zien de vrienden bij het Rijk, zij besteden veel meer geld aan wegen dan aan openbaar vervoer. Laatste spanning zien de vrienden in de financiering. Echter zien zij kansen om dit met PPS op te lossen.

7.1.10 Gemeente Breda

Probleemperceptie: bereikbaarheid met daarbij behorende milieuproblematiek en verder benutten strategische economische ligging.

Oplossingsperceptie: grotere rol langzaam verkeer en OV.

Prioriteit: het verbreden van de A27, A58, de aanleg van een spoorlijn Breda-Utrecht, het opzetten van HOV in het stadsgewest, het intensiveren van het OV in Breda, het verminderen van het autoverkeer binnen de stad, en het opzetten van een of twee transferia.

Spanningen: te weinig daden wel woorden, te weinig dynamiek, slechte communicatie, negatieve houding RWS, goederenvervoer, knooppunt Gorinchem.

Documenten

De gemeente Breda is een van de trekkers van de spoorlijn Breda-Utrecht. Doordat de spoorlijn de gemeente Breda zal aandoen, is Breda een belanghebbende in dit project. Breda verwacht in de toekomst problemen te krijgen met de bereikbaarheid van de stad, door de groei in mobiliteit en de ontwikkelingen van de havenactiviteiten van Rotterdam en Antwerpen. Doordat Breda een typische autostad is, worden de congestie en daarbij behorende milieuproblemen versterkt. Tevens kent Breda enkele ontbrekende schakels en toekomstige knelpunten door een verwachte toename van de intensiteit van het gebruik. Een ontbrekende schakel die wordt genoemd is de spoorverbinding tussen Breda en Utrecht. Verder wil Breda haar strategische economische ligging verder benutten.

Om de bereikbaarheidsproblemen op te lossen vindt Breda dat het langzaam verkeer en het openbaar vervoer een grotere rol moeten krijgen. Om de ontwikkelingsopgave van de stad te borgen wil Breda die groei ondersteunen, binnen de randvoorwaarden voor leefbaarheid, de verscherpte Europese normen op het gebied van milieu en veiligheid, en de beperkte ruimtelijke mogelijkheden in de regio en stad. Concrete stappen met prioriteit die daarbij gezet worden zijn: het verbreden van de A27, A58, de aanleg van een spoorlijn Breda-Utrecht, het opzetten van HOV in het stadsgewest, het intensiveren van het OV in Breda, het verminderen van het autoverkeer binnen de stad, en het opzetten van een of twee transferia. Breda heeft zich aangesloten bij de strategische agenda van West-Brabant waar de spoorlijn in staat vermeld. Verder staat de spoorlijn genoemd in 'strategische contouren voor een toekomstig Breda' (2009).

Prioriteiten van Breda liggen in het algemeen bij de volgende drie ambities:

- Breda, een stad waar het goed toeven is, met aantrekkingskracht op mensen van binnen en zeker ook van buiten de stad, zowel sociaal-cultureel als zakelijk-economisch;
- Breda, een complete duurzame stad voor haar inwoners, op het gebied van wonen, werken, zorg en cultuur;

- Breda, een regionale, Brabantse en Europese stad, met een externe oriëntatie.

Doelen die hierbij gesteld worden zijn onder andere:

- optimaliseren van de bereikbaarheid in en van de stad;
- versterken van de (inter)nationale/regionale/stedelijke functies;
- vergroten van de stedelijke allure;
- versterken van de regionale centrumfunctie van Breda.

Interview

Breda geeft aan dat zij bezig zijn met een herijking van hun ambitie van 50% groei in het OV. Wel zal er een sterke inzet blijven op OV en de fiets. Verder heeft Breda plannen en ambities wat betreft HOV buslijnen, project Via Breda, spoorlijn Breda-Utrecht, PHS en de vermindering van gevaarlijke stoffen door de stad. Kansen ziet Breda met de spoorlijn A27 als een aanvulling op het PHS verhaal, de grotere economische potentie die Breda door de spoorlijn krijgt, als extra vervoerspotentie, als een goede koppeling met de HSL en eventueel een betere ontwikkeling van Molleneind Oost. Bedreigingen ziet Breda in het vervoer van gevaarlijke stoffen en de doorsnijding van het cadettenkamp en natuurgebieden. Breda geeft aan dat de spoorlijn de hoogste prioriteit heeft voor projecten na 2020. Het heeft dus een hoge prioriteit. Spanningen ziet Breda in het feit dat veel gemeenten alleen het niet onmogelijk maken woordelijk ondersteunen, maar dit nog niet omzetten in daden door nu al gronden ervoor aan te kopen. Andere spanningen worden gezien in de geringe dynamiek rondom de spoorlijn, de slechte communicatie voor (niet betrokken) actoren, de negatieve houding van RWS, het goederenvervoer en het feit dat Gorinchem zijn knooppunt voor 2013 opgelost wil hebben.

7.1.11 Gemeente Oosterhout

Probleemperceptie: *dichtslibben A27/A59, ontbreken van NS-station, een matig ontwikkelt OV, vergrijzing.*

Oplossingsperceptie: *vormen van OV die concurrentie met auto aangaan, spoorlijn Breda-Utrecht, wens voor onderwijsaanbod met HBO-opleidingen.*

Prioriteit: *aantrekkelijk maken van Oosterhout voor jonge gezinnen en jongeren en bereikbaar houden van de Oosterhout. Spoorlijn A27.*

Spanningen: *onduidelijkheid over toekomst spoor A27, financiële crisis, goederenvervoer, onduidelijkheid verhoudingen BRU – Provincie Utrecht.*

Documenten

De gemeente Oosterhout ligt aan het geplande tracé van de spoorlijn Breda-Utrecht en krijgt mogelijk een station tot zijn beschikking. Daarmee is Oosterhout belanghebbende bij de spoorlijn. Oosterhout heeft een SWOT analyse (2004) opgesteld waarin de problematiek tot uiting komt. In deze SWOT analyse komt qua mobiliteit de volgende zwakten en bedreigingen voor Oosterhout naar voren: ontbreken van een NS-station, een matig ontwikkeld openbaar vervoer, de bereikbaarheid van bedrijfsterreinen via OV is zelfs ronduit slecht en het dichtslibben A27/A59. Dit dichtslibben van de A27 leidt tot kleiner werkgebied. 'Een andere problematiek van Oosterhout komt uit een vergrijzing van de bevolkingsofbouw. Oosterhout is de sterkst vergrijzende gemeente van Brabant. De verwachting is dat een station Oosterhout aantrekkelijker zal maken voor jonge gezinnen en jongeren. Daarnaast zou een station als katalysator kunnen fungeren voor het versterken en verbeteren van het voorzieningenniveau voor deze doelgroepen. Zo zal een uitbreiding van het onderwijsaanbod met MBO en bij voorkeur ook HBO opleidingen makkelijker te realiseren zijn als de stad over een station beschikt. Jonge inwoners van Oosterhout hoeven de stad dan niet langer te verlaten als zij gaan studeren en Oosterhout

wordt aantrekkelijker voor studenten van buiten de stad. De aanleg van de spoorverbinding Breda-Utrecht met intercitystation in Oosterhout zal bijdragen aan een duurzame bereikbaarheid van Oosterhout, met name op de relaties richting de Randstad' (Een station voor de familiestad?, datum onbekend)..

'Om de bereikbaarheid van Oosterhout te verbeteren vindt de gemeente het belangrijk om vormen van openbaar vervoer aan te bieden die kwaliteiten hebben om de concurrentie met de auto aan te gaan. Het betreft dan kwaliteiten in de vorm van hoge frequenties, korte en directe routes tussen belangrijke bestemmingen, schoon en comfortabel materieel en een hoge mate van veiligheid op de haltes en in de voertuigen. Oosterhout ziet in relatie hiermee kansen voor de spoorlijn Breda-Utrecht met een intercity station in Oosterhout. Tevens zou deze spoorlijn aansluiten bij de gewenste ontwikkelingsrichting van de stad. Oosterhout heeft zich aangesloten bij de strategische agenda van West-Brabant' (Een station voor de familiestad?, datum onbekend, mobiliteitsplan Oosterhout 2007 – 2015). Ook staat de spoorlijn genoemd in het coalitieakkoord 2010-2014.

'Prioriteiten voor Oosterhout liggen met name bij het bereikbaar houden van de gemeente, waarbij de spoorlijn Breda-Utrecht als een kans wordt gezien en een belangrijk onderwerp van bestuurlijke aandacht. Tevens ligt er prioriteit bij het aantrekkelijk maken van Oosterhout voor jonge gezinnen en jongeren' (coalitieakkoord 2010-2014).

Interview

Oosterhout geeft aan dat zij te maken hebben met vergrijzing binnen de gemeente. Dit is een van de redenen waarom Oosterhout een stationsambitie heeft. Om Oosterhout aantrekkelijker en bereikbaar te maken, is Oosterhout ook bezig met de verbreding van de A27, de ontwikkeling van 3500 woningen en bestaat de ambitie voor een MBO/HBO school. Oosterhout ziet geen echte bedreigingen in de komst van de spoorlijn. Kansen zien zij met name om met de spoorlijn Oosterhout aantrekkelijker te maken voor jonge gezinnen en in een

stationslocatie á la Lage Zwaluwe. Aangegeven is dat verstedelijking om de stationslocatie zoals hij nu gepland is niet gewenst is. Oosterhout geeft aan dat de prioriteit hoog is, ook ten opzichte van de verbreding van de A27, omdat zij nu nog weinig hinder hebben van de congestie op de A27. Spanningen voorziet Oosterhout in de gevolgen van de economische crisis en het goederenvervoer over de lijn. Verder bestaat er de vrees van een 'dood paard'. Oosterhout vindt dat er in het MIRT 2028 knopen moeten zijn doorgehakt. Verder bestaat er onduidelijkheid over de verhoudingen tussen het BRU en de provincie Utrecht.

7.1.12 Gemeente Dordrecht

Probleemperceptie: *slechte luchtkwaliteit, externe veiligheid en leefbaarheid door transport van gevaarlijke stoffen en de concurrentie om investeerders van andere steden.*

Oplossingsperceptie: *Aantrekkelijker maken andere vervoersmodaliteiten in plaats van auto, via spoor A27 betere aansluiting via Merwede Lingelijn + eventuele ontlasting goederenvervoer Dordrecht.*

Prioriteit: *Spoor A27 heeft wel belang maar staat niet op 1, andere prioriteiten: externe veiligheid en leefbaarheid, aanpak milieuknelpunten, bereikbaarheid van de stad.*

Spanningen: *weinig prioriteit vanuit Rijk en Zuid-Holland, project hangt teveel af van persoonlijke betrokkenheid.*

Documenten

Dordrecht is betrokken bij de spoorlijn doordat zij een extra verbinding via de Merwede Lingelijn richting Utrecht kunnen maken met de spoorverbinding Breda-Utrecht. Tevens zou de druk van het goederenvervoer door Dordrecht mogelijk kunnen verminderen door de aanleg van deze nieuwe spoorverbinding. 'Dordrecht is van mening dat de bereikbaarheid van de stad goed is. Wel moet dit niveau gewaarborgd worden door extra inzet bij het oplossen van knelpunten in de wegenstructuur en het spoor. Grootste problematiek heeft Dordrecht

met de luchtkwaliteit, externe veiligheid en leefbaarheid door zijn liggen aan grote corridors met het daarbij behorende transport van gevaarlijke stoffen' (meerjarenbeleidprogramma 2006-2010). 'Daarnaast moet Dordrecht de concurrentie aangaan voor investeerders in de stad met Brabantstad, Antwerpen en de regio Rotterdam/Den Haag. Een goede bereikbaarheid is daarbij essentieel' (Structuurvisie 2009-2010 Dordrecht).

'Als oplossing kiest Dordrecht voor een integrale benadering van enerzijds mobiliteit en milieu en anderzijds verdere ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Randvoorwaarden hierbij zijn externe veiligheid, luchtkwaliteit en geluid. Voor de veiligheidsverbeteringen rondom het spoor is Dordrecht afhankelijk van het Rijk. Hiervoor zet Dordrecht een intensieve lobby in. Om de veiligheid verder te verbeteren wil Dordrecht een verschuiving realiseren van het vervoer van LPG van spoor naar water, waardoor er minder treinen door Dordrecht zullen rijden. Verder kiest Dordrecht voor de verleiding om het aantrekkelijk te maken voor automobilisten om een ander vervoersmiddel te kiezen, waardoor de leefbaarheid in Dordrecht verder wordt verhoogt' (structuurvisie 2009-2020 Dordrecht).

'Prioriteiten liggen bij de gemeente Dordrecht met name bij de verbetering van de externe veiligheid en leefbaarheid. Andere prioriteiten liggen bij de aanpak van milieuknelpunten en het handhaven of eventueel verbeteren van de bereikbaarheid van de stad' (structuurvisie 2009-2020 Dordrecht, mobiliteitsplan 2005). De spoorlijn staat niet opgenomen in officiële beleidsstukken.

Interview

Ambities van Dordrecht liggen vooral in het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Tevens speelt in Dordrecht de problematiek rondom het goederenvervoer door de stad. Omdat Dordrecht niet direct aan het tracé ligt zijn er geen duidelijke bedreigingen voor Dordrecht. Kansen voor Dordrecht bestaan met name door een mogelijke aansluiting van de Merwede-Lingelijn met de spoorlijn A27. Een andere kans kan de afname van het goederenvervoer door Dordrecht zijn. Dordrecht geeft aan wel belang te hechten aan de

spoorlijn A27, maar dat het qua prioriteitenafweging niet op 1 staat. De prioriteit van Dordrecht wordt, gezien door hun actieve houding in het proces, geschat op gemiddeld. Spanningen die Dordrecht ziet liggen met name door het gevoel in de regio dat het Rijk niet enthousiast wordt, dat er vanuit de Provincie Zuid-Holland weinig prioriteit aan wordt gehangen, omdat het toch maar een uithoek van de provincie is, het feit dat vertragingen van de A27 bij de meeste actoren niet wenselijk is en het gevoel dat het project nu nog te veel afhangt van persoonlijke betrokkenheid. De spoorlijn moet daarom meer verankerd worden in beleidstukken.

7.1.13 Gemeente Utrecht

Probleemperceptie: *Aanhoudende ruimtedruk en bereikbaarheidsproblemen met gevaar voor aantrekkelijkheid van Utrecht als vestigingsplaats voor wonen en werken.*

Oplossingsperceptie: *verbetering Randstadspoor, bieden van aantrekkelijke alternatieven automobilité zoals op OV en fiets. Selectieve bereikbaarheid in bepaalde gebieden Utrecht.*

Prioriteit: *Verbreden van A27 en spoorlijn niet onmogelijk maken.*

Spanningen: *Blik provincie Utrecht gericht op Randstad, RWS wordt gedwongen niet multimodaal te denken, gevolgen crisis, goederenvervoer.*

Documenten

Doordat het voorlopige tracé van de spoorverbinding Utrecht passeert of er eindigt, is de gemeente Utrecht belanghebbende bij de spoorlijn. 'De belangrijkste stedelijke vraagstukken van de gemeente Utrecht zijn de aanhoudende ruimtedruk, de bereikbaarheid, het verbinden van oude en nieuwe stadsdelen en grensoverschrijdende stadsontwikkeling, leefbaarheid en veiligheid, het woningaanbod en de woningkwaliteit en de financiering van stadsontwikkeling. Het belangrijkste probleem van Utrecht in het kader van dit onderzoek is de bereikbaarheid van de stad.

Als knooppunt van Nederland is de ruimtedruk in Utrecht erg hoog. Vanuit verschillende invalshoeken liggen er ruimteclaims, terwijl de beschikbare ruimte beperkt is. Door de problematiek qua bereikbaarheid wordt de aantrekkelijkheid van Utrecht als vestigingsplaats voor wonen en werken bedreigt' (Structuurvisie Utrecht 2015-2030).

'Om de bereikbaarheid te optimaliseren wordt ingezet op een verbetering van het Randstadspoor. Om Utrecht aantrekkelijk en vitaal te houden zoekt Utrecht een goede balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Daarom wordt door Utrecht de keuze gemaakt om de economische belangrijke gebieden, de kerngebieden, via een aantal verkeersassen goed bereikbaar te maken. In de overige (verblijfs)gebieden en rond overige verkeersassen krijgen veiligheid en leefmilieu mee prioriteit. Om een goede balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefmilieu te realiseren worden de economisch belangrijke gebieden, de kerngebieden, via een aantal verkeersassen goed bereikbaar gemaakt. In de overige gebieden (de verblijfsgebieden) en rond de overige verkeersassen krijgen veiligheid en leefmilieu prioriteit' (Structuurvisie Utrecht 2015-2030, GVVP 2005-2015). 'Verder heeft het nieuwe college te kennen gegeven dat zij van Utrecht dé OV- en fietsstad van Nederland willen maken. Hiervoor zijn aantrekkelijke alternatieven nodig voor de automobilité van, naar en binnen Utrecht. Hiervoor wil Utrecht onder meer de lobby voor de spoorlijn Almere - Utrecht CS - Breda voort zetten' (coalitieakkoord Utrecht 2010-2014).

In het nieuwe coalitieakkoord ligt met name prioriteit bij het bieden van alternatieven voor het autogebruik waarbij vooral wordt ingezet op een schaa sprong in het openbaar vervoer en de fiets. 'Qua treinverbindingen zet Utrecht in op de volgende verbeteringen:

- Richting Arnhem: op termijn wil Utrecht tot aan Driebergen-Zeist een hogere frequentie voor het Randstadspoor. Tegelijk dienen er voldoende InterRegio/Intercity-treinen naar Arnhem te blijven rijden en is het van belang dat de hogesnelheidstrein richting Duitsland met voldoende hoge snelheid kan rijden;

- Richting Amersfoort: meer InterRegio/Intercity-treinen en mogelijk een hogere frequentie van Randstadspoor;
- Richting Amsterdam: een betere verbinding van Leidsche Rijn met de regio Amsterdam is op termijn wenselijk;
- Richting Rotterdam/Den Haag: in het kader van Deltanet is een snellere verbinding met Den Haag en Rotterdam gewenst, bijvoorbeeld in de vorm van de HSL-West;
- Richting Den Bosch/Eindhoven: de vier sneltreinen en intercity's per uur in de spits naar Den Bosch zitten vol. Utrecht wenst een hogere frequentie, met behoud van kwaliteit ` (GVVP 2005-2015)
- Aanhouden lobby voor spoorverbinding Almere – Utrecht CS – Breda (coalitieakkoord 2010-2014).

Interview

Ambities qua mobiliteit liggen in een OV groei van 5% en het halveren van de groei van het autoverkeer in de stad. Andere plannen zijn de ontwikkeling van de A12 zone. Utrecht geeft aan dat de kansen een beetje tegenvallen voor de stad zelf. Aangegeven wordt dat hij overal net langs gaat. Eventueel kan de spoorlijn iets betekenen voor de A12 zone, maar die wordt net geschampt. Wel ziet Utrecht kansen voor een betere ontsluiting van Lunetten en Vaartse Rijn en kan eventueel de verbinding Amersfoort – Utrecht worden doorgetrokken naar het zuiden. Utrecht ziet vooral kansen voor steden als Nieuwegein en Vianen. Bedreigingen ziet Utrecht in de spoorlijn voor de Hollandse Waterlinie en de komst van extra goederenvervoer over spoor door de stad. Utrecht hecht veel prioriteit aan de verbreding van de A27, wel vind Utrecht dat de spoorlijn niet onmogelijk moet worden gemaakt. Aangegeven wordt dat er ambtelijk weinig draagvlak is. De prioriteit wordt gewaardeerd als gemiddeld. Spanningen ziet Utrecht in de concurrentie tussen het BRU en de Provincie Utrecht en het gevoel dat de Provincie zijn vizier meer richt richting de Randstad. Andere spanningen ziet Utrecht in het feit dat RWS gedwongen wordt door het ministerie niet multimodaal te denken, de bezuinigingsronde en de discussie rondom goederenvervoer.

7.1.14 Gemeente Vianen

Probleemperceptie: *Toenemende druk op bereikbaarheid, sluipverkeer en milieuverontreiniging door ligging tussen twee snelwegen. Sluipverkeer + vergrijzing.*

Oplossingsperceptie: *aanbieden concurrerende alternatieven voor automobilititeit, spoor A27, ontwikkeling wijk Hoevenhage, verbreding A27.*

Prioriteit: *A27 heeft prioriteit, door vaagheid plannen heeft spoor niet de hoogste prioriteit.*

Spanningen: *Juridisch argument RWS, terughoudende houding BRU, financiën, wens Vianen om meer te worden betrokken.*

Documenten

De gemeente Vianen is betrokken bij de spoorlijn, doordat het voorlopige tracé van de spoorlijn gepland staat door Vianen. Tevens is Vianen één van de steden waar mogelijk een station komt te liggen. 'Doordat Vianen ligt tussen twee snelwegen, vindt Vianen de bereikbaarheid goed. Wel kan deze onder druk komen te staan door de bouw van 860 woningen tot 2015. Hinder wordt ondervonden op het gebied van milieuverontreiniging en de barrièrewerking door de ligging tussen twee snelwegen. Verder heeft Vianen last van sluipverkeer richting Utrecht en ontbreekt er een rechtstreekse openbaar vervoerverbinding tussen Vianen en Utrecht' (structuurvisie 2015 Vianen). 'Om een oplossing te bieden tegen de problematiek, wil de gemeente Vianen concurrerende alternatieven bieden voor de automobilititeit' (GVVP 2003). Naast busverbindingen zou de spoorlijn Breda-Utrecht een mogelijk alternatief kunnen zijn. Verder wordt in een interview (2009, Eric Poot) aangegeven dat de spoorlijn ook neveneffecten met zich meebrengt zoals, een grotere groeipotentie van het aantal inwoners, lawaai, ruimtegebruik en milieuconsequenties. Hierdoor staat Vianen genuanceerd in het verhaal, zoals zij zelf aangeven. Andere uitgangspunten die Vianen stelt in de structuurvisie 2015 is het behoud en versterking van de landschappelijke karakteristiek van het gebied en behoud en ontwikkeling van de

ruimtelijke kwaliteit en van een duurzaam ruimtegebruik in economisch, milieukundig en ecologisch opzicht. De spoorlijn A27 staat niet opgenomen in beleidsstukken.

Interview

Vianen geeft aan dat zij de wens hebben om als stad te groeien. Tevens hebben zij te maken met een vergrijzingproblematiek. Verder wordt aangegeven dat de OV verbinding met Utrecht goed is, maar dat er binnen de stad veel last is van sluipverkeer door de congestie op de A27. Een andere ontwikkeling die gaande is zijn de voorbereidingen voor de ontwikkeling van de woonwijk Hoevenhage. Kansen ziet Vianen in de spoorlijn van een goede OV verbinding richting het zuiden. Tevens ziet Vianen kansen wanneer zij een station krijgen voor de ontwikkeling van Hoevenhage en de impuls van de groeiambitie voor Vianen.

Bedreigingen ziet Vianen vooral wanneer zij geen station krijgen. Dan zullen zij alleen de nadelen ervaren als geluidsoverlast en milieuconsequenties. Door Vianen wordt aangegeven dat de verbreding van de A27 de hoogste prioriteit heeft en dat Vianen zal doen wat zij kan voor de spoorlijn. Doordat het nog vaag is heeft het niet de hoogste prioriteit. De prioriteit wordt gewaardeerd als gemiddeld. Spanningen ziet Vianen in het juridisch argument dat RWS gebruikt waardoor zij meent geen ruimte te kunnen reserveren. Ook bestaat er een wat sceptische houding van Vianen tegenover de terughoudende houding van het BRU. Andere spanningen ziet Vianen in de financiering. Ten slotte geeft Vianen aan meer betrokken te willen worden in het proces.

7.1.15 Gemeente Houten

Probleemperceptie: *het behouden van de positie als gewilde vestigingsplaats voor kantoren en bedrijven en de ambitie van een groene groeitaak.*

Oplossingsperceptie: *een aansluiting met de A12, het creëren van goede mogelijkheden voor openbaar vervoer, verminderen woon/werkpendel, ontwikkeling van derde voorzieningengebied.*

Prioriteit: *Door andere projecten weinig urgentie, zien wel kansen. Andere projecten: aansluiting A12, de ontwikkeling van Houten centrum als regionaal OV knooppunt, Randstadspoor in combinatie met nieuwe stations Houten Castellum en Houten Koppeling.*

Spanningen: *onduidelijkheid intakking Utrecht, niet betrekken van Houten, bazig overkomen van gemeente Utrecht in BRU verband, goederenvervoer.*

Documenten

'Houten is door zijn centrale ligging in Nederland een goed bereikbare en gewilde vestigingsplaats voor kantoren en bedrijven. Voor Houten is het cruciaal om deze positie te behouden. Een goede bereikbaarheid van Houten is daarom belangrijk voor de toekomst.' 'Om de positie als vestigingslocatie te behouden wil Houten goede mogelijkheden voor openbaar vervoer creëren. Daarbij wordt gedacht aan een hoge frequentie van treingebruik na een spoorverdubbeling, meer busverbindingen, het bevorderen van het gebruik van de regiotaxi, het stimuleren van OV-gebruik, een nieuw derde station Houten Koppeling en een aansluiting met de A12 tot stand brengen. Verder wil Houten de woon-werk pendel verminderen door meer banen in Houten te creëren. Ook staat er een tweede station in Castellum gepland ter bevordering van het OV gebruik. Prioriteit ligt in de gemeente Houten bij:

- een tweede aansluiting van Houten op het Rijkswegennet, met voorkeur een aansluiting op de A12;

- door de aanleg van Randstadspoor een derde station bij de koppeling;
- de ontwikkeling van Houten centrum als regionaal knooppunt voor openbaar vervoer' (actieprogramma 2006-2010, coalitieprogramma 2010-2014, Keuzen op hoofdlijnen voor de ruimtelijke visie Houten 2015).

De spoorlijn Breda-Utrecht wordt niet genoemd in de stukken. In het coalitieakkoord, dat vooral intern is georiënteerd, wordt de spoorlijn ook niet genoemd

Interview

Houten geeft aan dat zij de ambitie hebben van een groene groeitaak, met de ontwikkeling van meer groen. Verder willen ze de woon/werk pendel gaan verminderen en wil het meer alternatieven voor de auto gaan aanbieden. Verder bestaan er capaciteitsproblemen op het spoor. Plannen die Houten heeft is de ontwikkeling van een 3^e voorzieningengebied waar werken en sport gecombineerd worden. Verder is Houten bezig met een spoorverdubbeling. Belangrijk vindt Houten dat het zichtbaar is aan passanten. Geluidswallen zijn dus niet gewenst. Kansen wat betreft spoor A27 ziet Houten in een extra capaciteit van het treinvervoer, een extra ontsluiting richting het zuiden waardoor Houten zich kan ontwikkelen als goede OV-knoop en ziet het de spoorlijn als een ontlasting van het verkeer tussen noord en zuid in de regio. Wanneer er een zuidelijke aantakking in Houten zou komen, ziet Houten dit ook als kans om meer kijkers te genereren naar het eiland Schalkwijk. Bedreigingen voorziet Houten in een aantasting van de openheid, de komst van extra goederenvervoer en aantasting van de Hollandse Waterlinie. Spanningen liggen er met name in de onduidelijkheid over de intakking bij Utrecht. Andere spanningen zijn het 'bazig overkomen' van Utrecht in BRU verband en dat Houten op dit moment niet echt betrokken wordt. Toekomstige spanningen kunnen liggen in goederenvervoer en veiligheid en de negatieve ervaringen vanuit de HSL en de Betuwelijn.

7.1.16 Gemeente Geertruidenberg

Probleemperceptie: slecht openbaarvervoer netwerk, dreiging op bereikbaarheid door ontwikkelingen in Antwerpen en Rotterdam.

Oplossingsperceptie: interne pendel tegengaan, door bedrijventerreinontwikkeling rechts A27 aan het water en de verschuiving van knooppunt Hooipolder.

Prioriteit: verschuiving knooppunt Hooipolder. Gemeente heeft vooral lokaal perspectief.

Spanningen: financiën.

Documenten

De gemeente Geertruidenberg is betrokken bij de spoorlijn Breda-Utrecht, doordat het voorlopig geplande tracé van de spoorlijn de gemeente Geertruidenberg doorkruist. 'De problematiek waar Geertruidenberg met name te maken heeft is dat er een zeer slecht openbaarvervoer netwerk is' (toekomstvisie Raamsdonkveer, 2008). Ook zullen de ontwikkelingen in de havens van Rotterdam en Antwerpen van invloed zijn op de bereikbaarheid van Geertruidenberg door een toename van het aantal vervoersbewegingen. 'Om de bereikbaarheid op te verbeteren wil Geertruidenberg een beter aanbod doen aan de woonwensen van economisch gebonden personen van Geertruidenberg om zich te gaan vestigen in Geertruidenberg, om zo de interne pendel tegen te gaan' (Structuurvisie Geertruidenberg 2000). Verder heeft Geertruidenberg zich aangesloten bij de agenda van West-Brabant. De spoorlijn is niet opgenomen in beleidsdocumenten van de gemeente Geertruidenberg. Prioriteit ligt bij de gemeente Geertruidenberg bij het terugdringen van de inkomende pendel qua automobilititeit. Verder sluit Geertruidenberg zich aan bij de prioriteiten die zijn gesteld door de regio West-Brabant.

Interview

De mobiliteitsambities van de gemeente Geertruidenberg zijn zeer lokaal. Op dit moment spelen er twee 'grote' plannen. De verschuiving van knooppunt Hooipolder wat volgens de respondent in principe al vast ligt en de komst van een nieuw bedrijventerrein rechts van de A27 aan het water. Kansen ziet Geertruidenberg met name als zij een station krijgen. Bedreigingen liggen er vooral met het wegvallen van de huidige interliner busverbinding, waardoor de reistijd voor Geertruidenberg, zonder station, alleen maar verlengt wordt. Ook gaat de spoorlijn ten koste van de Pontenier. Al met al ziet Geertruidenberg weinig toegevoegde waarde met de komst van de spoorlijn. Prioriteiten liggen vooral op lokale zaken en knooppunt Hooipolder. Het spoor A27 heeft dan ook lage prioriteit. Spanningen ziet Geertruidenberg in de financiën.

7.1.17 Gemeente Werkendam

Probleemperceptie: *Fileproblematiek A27 en sluipverkeer.*

Oplossingsperceptie: *verbreding A27 gecombineerd met spoorlijn A27. Duurzame mobiliteit en alternatieven bieden waar automobiliteit te kort schiet en / of overlast veroorzaakt.*

Prioriteit: *geen vertraging A2, prioriteit voor spoorlijn A27 is laag.*

Spanningen: *Stationslocaties.*

Documenten

Werkendam is betrokken bij de spoorlijn Breda-Utrecht doordat het voorlopig geplande tracé van de spoorlijn de gemeente Werkendam doorkruist. 'De problematiek waar Werkendam op dit moment mee te maken heeft is de fileproblematiek op de A27 en het daarbij behorende sluipverkeer' (kadernota Verkeer en Vervoer 2007-2016). 'Om de problematiek te verminderen wil Werkendam inzetten op duurzame mobiliteit. Hierbij wordt gezocht naar een balans tussen veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid op de korte en lange termijn. Verder is de gemeente Werkendam van mening dat er alternatieven moeten geboden in die situaties waar de automobiliteit te kort schiet en / of

overlast veroorzaakt' (kadernota Verkeer en Vervoer 2007-2016). De gemeente Werkendam heeft zich aangesloten bij de strategische agenda van West Brabant. 'De prioriteiten binnen de definitie van duurzame mobiliteit worden gelegd op veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de auto. Qua openbaar vervoer wil Werkendam het huidige OV-netwerk in stand houden en waar mogelijk uitbreiden en vergroten. Specifiek richt Werkendam zich tot 2016 op de uitbreiding van het buurtbussysteem, wordt verbetering gezocht van het voor- en natransport bij het OV en doet het onderzoek naar de haalbaarheid van vervoer over water richting Gorinchem' (kadernota Verkeer en Vervoer 2007-2016). De spoorlijn staat genoemd in de visie van West-Brabant die door Werkendam is meeondertekent. De spoorlijn staat niet opgenomen in eigen officiële beleidsstukken.

Interview

Plannen en ambities van Werkendam liggen in het verbeteren van het OV, de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein (deze ligt niet pal langs de A27) en de ontwikkeling van natuurgebied de Noordwaard tot toeristische trekpleister. Kansen met betrekking tot de spoorlijn zit Werkendam vooral in een sterker regionaal OV knooppunt. Bedreigingen ziet Werkendam in een vertraging van de A27, het wegvallen van de huidige interliner en fort Altena. Omdat Werkendam weinig meerwaarde ziet van een spoorlijn op korte afstanden en wil het bewoners niet jarenlang in een bouwput laten zitten. Het liefst ziet Werkendam daarom een gecombineerde aanpak. Prioriteit van de spoorlijn bij de gemeente Werkendam is echter laag. Spanningen liggen volgens Werkendam vooral in de toekomst bij de stationslocaties.

7.1.18 Gemeente Gorinchem

Probleemperceptie: *Bereikbaarheid en sluipverkeer als gevolg van fileproblematiek A27 / A15.*

Oplossingsperceptie: *geïntegreerde aanpak A15 / A27 / spoorlijn A27.*

Prioriteit: *geïntegreerde aanpak A15 / A27 / spoorlijn A27, geen vertraging project A27, Behoud van een rustig, open en authentiek karakter van het gebied.*

Spanningen: *prioriteit Provincie Zuid-Holland aan gebied rondom Gorinchem, verkokerde blik RWS, tekort aan tijd + geld, goederenvervoer, leergeld dat door Gorinchem betaald is uit Betuweroute.*

Documenten

De gemeente Gorinchem is betrokken bij de spoorlijn, doordat het voorlopig geplande tracé staat gepland door de gemeente Gorinchem met een station in de stad. 'Met name op het gebied van bereikbaarheid ondervindt Gorinchem problemen. Met name wordt de bereikbaarheid van Gorinchem per OV als zwak bestempeld. Zo heeft Gorinchem last van de fileproblematiek op de A27 en A15, loopt de infrastructuur in de stad zelf steeds verder vast en ondervindt Gorinchem hinder van sluipverkeer. Verder benoemt Gorinchem de kwaliteit van de veiligheid van de infrastructuur als beperkt'(Structuurvisie Gorinchem 2009-2015). 'Om de bereikbaarheidsproblematiek aan te pakken zet Gorinchem in op een extra ontsluiting van Gorinchem op de A27 en een verbetering van de afslag Arkel op de A15. Verder zet Gorinchem in op openbaar vervoer over water tussen Gorinchem, Giessendam, Werkendam, Dordrecht en mogelijk Rotterdam. Ook geeft de nieuwe coalitie aan graag aan te haken bij initiatieven van andere overheden, zoals bij de spoorlijn Breda-Utrecht. Om de economische functie in de regio verder te verstevigen, stimuleert Gorinchem de innovatieve maakindustrie en gelieerde activiteiten. Om een goede bereikbaarheid te houden zet Gorinchem in op een concentratie en bundeling van industriële en

logistieke activiteiten op bedrijventerreinen. Concreet gaat deze bundeling plaats vinden in Schelluinen West en Gorinchem Noord'(Structuurvisie Gorinchem 2009-2015, coalitieakkoord 2010-2014).

'Gorinchem heeft een aantal prioriteiten benoemd, degene die in het belang zijn van dit onderzoek staan hieronder opgesomd:

- Groei van het inwonersaantal is niet gewenst, in plaats daarvan kiest Gorinchem voor het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit en wil het de identiteit van de vestigingsstad versterken en het cultuurhistorisch landschappelijk gebied waarborgen en beter benutten.
- De spoorverbinding Dordrecht-Geldermalsen vernieuwen in de vorm van een lightrain / -railverbinding.
- De spoorlijn Breda-Utrecht mag niet ten koste gaan van de voortgang van het project A27.
- Behoud van een rustig, open en authentiek karakter van het gebied met duurzame landschap als voornaamste drager van het landschap
- Zorgvuldige inrichting van de zone Vianen – Gorinchem met een robuuste begrenzing van de oost-west openheid' (Structuurvisie Gorinchem 2009-2015).

Interview

In Gorinchem bestaan er 3 problemen: de A15 – A27 en de wens voor een spoorlijn A27. Gorinchem ziet graag een geïntegreerde aanpak van deze drie 'projecten'. Kansen in verband met de spoorlijn ziet Gorinchem in een station, de ontwikkeling van Molenvliet tot economisch punt, de koppeling met de Merwede Lingelijn, waardoor een rondje Randstad mogelijk wordt en een extra bypass voor noodgevallen. Bedreigingen zitten hem in een potentiële vertraging van de verbreding van de A27, goederenvervoer in combinatie met veiligheid en het risico dat het gebied 3x overhoop wordt gehaald. Prioriteit heeft bij Gorinchem een geïntegreerde aanpak van de A15/A27 en de spoorlijn. Spanningen liggen wat Gorinchem betreft in de kleine prioriteit van provincie Zuid-Holland voor het gebied bij Gorinchem, de onduidelijke verhouding

tussen het BRU en de provincie Utrecht, de 'verkokerde' blik van RWS, het tekort aan tijd en geld en de discussie over goederen in combinatie met de negatieve ervaring die Gorinchem heeft gehad met de Betuweroute.

7.1.19 Gemeente Giessenlanden

Probleemperceptie: *sluipverkeer, vergrijzing en behoud open achterland.*

Oplossingsperceptie: *clustering van gebouwen, anticiperen op landelijke en regionale mogelijkheden en kansen zoals de spoorlijn Breda-Utrecht.*

Prioriteit: *verbreding A27 en geïntegreerde aanpak A15/A27 en spoorlijn.*

Spanningen: gebrek aan prioriteit provincie Zuid-Holland voor regio Gorinchem, onduidelijkheid over tracé, weerstandgroep in Schelluinen, stations en financiering.

Documenten

De gemeente Giessenlanden is betrokken bij de spoorlijn Breda-Utrecht omdat het voorlopig geplande tracé van de spoorlijn door deze gemeente loopt. 'Doordat de mobiliteit toeneemt, wordt de bereikbaarheid van Giessenlanden bedreigt. Met name komt dit tot uiting in de vorm van sluipverkeer. Ook vindt Giessenlanden het van belang dat de karakteristieke doorzichten vanuit het bebouwingslint naar het open achterland behouden blijft' (structuurvisie Giessenlanden 2008-2020). 'Oplossingen voor de problematiek die de gemeente Giessenlanden ervaart is het inzetten op de openheid van het landschap via een clustering van gebouwen' (structuurvisie Giessenlanden 2008-2020). Om de bereikbaarheid in het openbaar vervoer te optimaliseren heeft de gemeente in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2010 vastgelegd dat zij wil anticiperen op landelijke en regionale mogelijkheden en kansen. Met name staat in dit akkoord aangegeven dat Giessenlanden zich wil sterk maken voor betere verbindingen naar

grote plaatsen als Utrecht en Rotterdam. Als voorbeelden van kansen die Giessenlanden wil aangrijpen worden genoemd de Merwedelingelijn, met een intensivering van de lijnvoering tussen Dordrecht en Gorinchem/ Arkel en toekomstige ontwikkelingen als spoor langs de A27. Dit doen zij omdat dit past bij een verantwoord ruimtelijk ontwikkelbeleid en bij de wens om automobilititeit terug te dringen. In de structuurvisie (2008-2020) zijn 5 elementen samen gesteld die de gemeente Giessenlanden van belang vindt:

- Behoud identiteit van het landschap;
- Leefbaarheid in de vorm van een optimalisatie van zowel de woonkwaliteit, het voorzieningenniveau als de sociale cohesie;
- De ruimtelijke kwaliteit van beeldkwaliteit van de dorpen, het landschap van het buitengebied, maar ook van de bedrijventerreinen en infrastructuurlijnen;
- Duurzaamheid;
- Haalbaarheid van plannen.

De spoorlijn staat genoemd in het GVVP (2010 – 2014).

Interview

Giessenlanden heeft vooral problemen met vergrijzing en sluipverkeer. Verder ziet Giessenlanden zich vooral als een beheergemeente. Kansen ziet Giessenlanden met name in het spillover-effect van de spoorlijn. Verwacht wordt dat er dan ook betere busverbindingen komen in de regio. Andere kans ziet Giessenlanden met een station Gorinchem dat Giessenlanden aantrekkelijker is als vestigingsplaats voor forensen. Opmerkelijk is dat Giessenlanden (als enige gemeente) geen wens heeft voor een station. Bedreigingen ziet Giessenlanden vooral wanneer zowel de spoorlijn, A27 als A15 apart worden aangepakt, waardoor de 'bouwput' erg lang aanwezig zal zijn. Andere bedreiging is het goederenvervoer wat mogelijk over het tracé kan komen. Prioriteit heeft de verbreding van de A27 en men gaat voor een geïntegreerde aanpak van de A15/A27 en de spoorlijn. Spanningen zitten hem in het gevoel dat de Provincie Zuid-Holland weinig prioriteit geeft aan de 'uithoek' van zijn provincie. Verder bestaat er nog teveel onduidelijkheid over het

tracé en is het onduidelijk in hoeverre zij moeten rekening houden met het niet onmogelijk maken. Tevens zit er een actieve weerstand in Schelluinen en zijn de gevolgen van de economische crisis merkbaar. Toekomstige spanningen zijn te verwachten met de stationslocatie en de financiering.

7.1.20 Gemeente Zederik

Probleemperceptie: *Sluipverkeer, (subjectieve) verkeersonveiligheid.*

Oplossingsperceptie: *verkeersmaatregelen die sluipverkeer tegen gaan, duurzame balans tussen groen en groei, ontwikkelingen in zuid-Meerkerk.*

Prioriteit: *verbreding A27, spoorlijn is vooralsnog 'een theoretische streep'.*

Spanningen: *onduidelijkheid tracé, lage prioriteit Zuid-holland voor gebied, wens van Zederik om betrokken te worden, Calimergevoel ten opzichte van Gorinchem.*

Documenten

'De gemeente Zederik is betrokken bij de spoorlijn Breda-Utrecht, doordat de gemeente Zederik wordt doorkruist in de voorlopige planning van het tracé van de spoorlijn. Het grootste probleem dat Zederik ondervindt, is de overlast en gevaarlijk verkeerssituaties die worden veroorzaakt door het sluipverkeer. Om de problematiek tegen te gaan zet de gemeente Zederik anti verkeerssluipmaatregelen in zoals het plaatsen van verkeerslichten en versmalling van weggedeelten om de reistijd van sluijpers te verlengen. Voor de ruimtelijke ontwikkeling van Zederik in het algemeen zoekt Zederik naar een duurzame balans tussen groen en groei. Prioriteit ligt bij de gemeente Zederik bij plannen voor verbetering van het landschap, een duurzaam watersysteem en recreatieve ontwikkelingen, deels door vernieuwing en uitbreiding van locaties voor wonen en werken, met aandacht voor verkeer, veiligheid en zorg. Daarnaast richt Zederik zich op uitvoering van beleid dat gericht is op verbetering van het welzijn van de eigen bevolking'

(website gemeente Zederik). De spoorlijn Breda-Utrecht wordt nergens genoemd.

Interview

Zederik heeft vooral met lokale problemen te maken als sluipverkeer en subjectieve verkeersonveiligheid. Ambities en plannen die Zederik heeft vinden met name aan de zuidkant van Meerkerk plaats, zoals woningbouwontwikkeling, de ontwikkeling van een bedrijventerrein en de ontwikkeling van een vrachtwagenparkeerterrein tegen de A27 aan. Kansen ziet Zederik vooral met een station. Zederik geeft aan dat de lijn een grotere meerwaarde heeft voor Zederik als lightrailvariant, omdat dan meer locaties kan worden aangedaan. Bedreigingen liggen in de aantasting van het natura 2000 Sauergebied, geluidsoverlast, landschapsaantasting en het risico dat na de A27 het traject nog een keer open moet voor een spoorlijn. Prioriteit heeft de verbreding van de A27. Over de spoorlijn wordt aangegeven dat het vooralsnog een 'theoretische streep' is. Spanning bestaat over de onduidelijkheid van het tracé, waardoor het lastig is om er rekening mee te houden. Daarnaast bestaat spanning door de lage prioriteit die de provincie Zuid-Holland toekent aan het gebied en het calimerogevoel dat Gorinchem meer voor elkaar kan krijgen dan Zederik. Ook bestaat de wens om meer betrokken te worden in de rest van het proces.

7.1.21 Gemeente Nieuwegein

Probleemperceptie: vergrijzing, sluipverkeer, aantrekkelijk blijven voor bedrijven, duurzaamheid.

Oplossingsperceptie: verbeteren en aantrekkelijk maken van OV voorzieningen, aanleg van spoorlijn Breda-Utrecht met station Nieuwegein of lightrailvariant, bieden van voldoende (HBO)scholingsmogelijkheden.

Prioriteit: Prioriteit richting noorden, voorkeur voor lightrailvariant, stabilisering/geringe groei aantal inwoners, bevorderen fiets/OVgebruik.

Spanningen: dominantie gemeente Utrecht, stationlocaties en geld.

Documenten

De gemeente Nieuwegein is betrokken bij de spoorlijn Breda-Utrecht, doordat het tracé voorlopig gepland is langs de oostelijke kant van Nieuwegein. 'Nieuwegein wil een stad zijn die verbindt en tevens kwaliteit en identiteit uitstraalt. Daarnaast wil Nieuwegein een duurzame stad zijn en wil het een toekomstvast mobiliteit en verkeersnetwerk. Op dit moment vestigen er veel bedrijven in Nieuwegein waardoor veel werkgelegenheid wordt gecreëerd. Nieuwegein wil aantrekkelijk blijven als vestigingsplaats voor bedrijven. Wel staat met name in spijtstijden de bereikbaarheid onder druk. Ten slotte heeft Nieuwegein te maken met een vergrijzing van de bevolking. Hiervoor wil Nieuwegein zich extra inzetten voor jongere gezinnen en jongeren. Om deze visie in te zetten wil Nieuwegein de ruimtelijke ontwikkelingsambities verwoorden in kwalitatieve zin in plaats van kwantitatieve zin. Rode draad hierin moet 'verbinden' zijn, zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin. Concrete stappen voor duurzaamheid en tegen de vergrijzing is een focus op schone energie, ook op mobiliteit, het behouden en aantrekken van voldoende scholingsmogelijkheden, met name op HBO-niveau en het verbeteren en aantrekkelijker maken van langzaamverkeersroutes en openbaar vervoersvoorzieningen. In de structuurvisie wordt hierover

specifiek gezegd: "Naast de aanwezigheid van bus en tram kunnen de openbaar vervoersmogelijkheden van en naar Nieuwegein verbeterd worden met de aanleg van een treinverbinding Utrecht-Breda, maar dan wel met een halteplaats ter hoogte van Nieuwegein met goede overstapmogelijkheden op aansluitend openbaar vervoer naar in de eerste plaats de werkkernen Het Klooster, Plettenburg-De Wiers en het stadscentrum." Ook heeft het college de spoorlijn Breda-Utrecht opgenomen in het nieuwe collegeprogramma 2010-2014. Prioriteiten van Nieuwegein liggen bij:

- een goede doorstroming van het verkeer op de A2, A12 en A27;
- stabilisering dan wel een geringe groei van het aantal inwoners;
- eerst optimale benutting van bestaande infrastructuur alvorens nieuwe aan te leggen;
- bevorderen gebruik fiets- en openbaar vervoer in relatie tot autogebruik;
- verbeteren en optimaliseren van openbaarvervoersmogelijkheden' (Structuurvisie 2030, Nieuwegein verbindt).

Interview

Nieuwegein geeft aan last te hebben van sluipverkeer. Ambities die Nieuwegein heeft is de ontwikkeling van de A12 zone, de ontwikkeling van een bedrijventerrein het Klooster en een villawijk in het waterliniegebied. Verder wil het inbreiden om te voldoen aan de groeiambitie. Kansen ziet Nieuwegein in een station en in een koppeling van dit station met het recreatief transferium richting de waterlinie. Doordat de spoorlijn langs en niet door Nieuwegein komt, vormt de spoorlijn geen grote bedreigingen voor Nieuwegein. De urgentie voor een spoorlijn is niet erg hoog. De blik van Nieuwegein is meer gericht op het noorden. De voorkeur zou uitgaan naar een lightrailvariant. Spanningen liggen er met name in de dominante houding van de gemeente Utrecht tijdens overleggen. Toekomstige spanningen verwacht Nieuwegein op het gebied van financiering en stationslocaties.

7.1.22 Brabant Zeeuwse werkgeversorganisatie (BZW)

Probleemperceptie: bereikbaarheid en handhaven van de economische groei in de regio.

Oplossingsperceptie: verbreding A27 en optimalisatie bestaande snelle busverbinding.

Prioriteit: verbreding A27, goederenspoorlijn Bergen op Zoom-Antwerpen en HSL-shuttle Breda-Utrecht-Amsterdam.

Spanning: door gebrek aan een interview zijn er geen spanningen geconstateerd.

Documenten

De BZW behartigt de belangen van de werkgevers in West-Brabant en Zeeland. 'De probleemperceptie van de BZW is het creëren en behouden van een goede bereikbaarheid van de regio en specifiek de bedrijventerreinen in Zeeland en West-Brabant. De BZW ziet graag dat het ambitieniveau qua economische groei in dit landsdeel omhoog gaat om te voorkomen dat het landsdeel krimpt. Belangrijk is volgens de BZW dat de economische groei in balans is met mens en omgeving' (Ambities in balans, december 2008). 'Oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek kan geboden worden in de vorm van een spoorverbinding tussen Breda en Utrecht. Echter is de BZW van mening dat de aanleg van een spoorlijn geen oplossing geeft voor de congestieproblemen op de A27 en zien zij weinig tot geen gebiedsontwikkelingsmogelijkheden tussen de twee steden. Daarom heeft een wegverbreding van de A27 absolute prioriteit bij de BZW. Mocht het initiatief uiteindelijk toch levensvatbaar zijn (in financiële zin), dan is de BZW bereid zowel de voorbereiding, uitvoering als exploitatie in private handen te geven. Qua OV zet BZW in op de optimalisatie van de bestaande snelle busverbinding. Verbreding van de A27 heeft absolute prioriteit bij de BZW. Daarnaast wordt de komst van de goederenspoorlijn Bergen op Zoom – Antwerpen en een HSL shuttle Breda-Utrecht-Amsterdam als erg belangrijk gezien voor de regio West-Brabant en Zeeland' (inbreng hoorzitting commissie Spoor A27; 18 augustus 2009 te Den Haag).

Interview

De BZW was niet bereid mee te werken aan een interview.

7.1.23 NS

Probleemperceptie: groei reizigersaantallen spoor.

Oplossingsperceptie: PHS, veilige en efficiënte overstaplocaties voor filecorridors en specifiek problematiek A27 de aanleg spoorlijn Breda-Utrecht.

Prioriteit: PHS.

Spanningen: gevolgen economische crisis, stil rondom spoorlijn A27, stationslocaties, onzekerheid mobiliteitsvraag toekomst.

Documenten

De NS maakt als spoorwegvervoerder gebruik van het Nederlandse spoorwegennet dat door Prorail wordt beheert. 'Het probleem waar de NS mee kampt is het feit dat er een grote groei is van het aantal reizigers dat gebruik maakt van vervoer over spoor. De NS verwacht dat deze groei zal aanhouden door onder andere meer groei door kwaliteitsverbetering op het spoor, congestie op het wegennet, kilometerheffing, parkeerproblematiek in en rond de grote steden, structureel hoge olieprijs van 50 à 70 USD per vat, het aantal studenten en bovendien de effecten van de toekomstplannen van NS' (Jaarverslag NS 2009). 'Oplossingen voor deze problematiek ziet de NS in het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en veilige en efficiënte overstaplocaties voor notoire filecorridors. Voor de specifieke problematiek op de A27 corridor ziet NS de oplossing in de aanleg van spoorlijn Breda-Utrecht voor in de periode na 2020. Hoofdprioriteit blijft PHS' (NS visie 2020, transcript interview Eric Poort 2009). De spoorlijn A27 staat niet opgenomen in officiële beleidsstukken.

Interview

“Door de mobiliteitsvraag raakt het vervoersnetwerk voller en voller. Hierdoor ontstaan er op het spoor capaciteitsproblemen. Het kabinet heeft de ambitie om de kwaliteit en capaciteit van het vervoer op het spoor te verbeteren. Deze ambitie wordt vanuit de NS ondersteund. Het spoor moet grote aantallen mensen betrouwbaar vervoeren, vooral van-, naar en deels binnen de stedelijke netwerken. Daarnaast moet economisch waardevolle goederenvervoer op internationale corridors betrouwbaar gefaciliteerd worden. Het programma Hoogfrequent Spoor moet leiden tot het verwezenlijken van de ambitie van een hoog frequent treinaanbod in de brede Randstad.(6 intercity’s en 6 sprinters).

Naast de capaciteitsproblemen zorgt PHS ervoor dat reizen per spoor aantrekkelijker wordt. PHS heeft dan ook de hoogste prioriteit bij NS tot 2020. NS verwacht dat ook na 2020 er verbindingen zijn die hoogfrequent moeten worden gaan bediend. Na 2020 is de ambitie dan ook om het PHS over het spoornetwerk te complementeren en de kwaliteit op de tracés waar PHS al is ingevoerd te vergroten. Na dat deze ambities zijn vervuld bestaat er volgens de NS ruimte om verder te kijken. NS geeft aan de ontwikkelingen van Spoor A27 op de voet te volgen en wanneer de tijd er rijp voor is deze verbinding graag tegemoet te zien. Kansen wat betreft spoor A27 ziet de NS vooral in de komst van een nieuwe verbinding. Echter worden wel vraagtekens gezet bij de hoeveelheid nieuwe reizigers die dit nieuwe spoor langs de A27 precies gaat opleveren voor de NS. Andere kans ziet de NS in de verbetering van de robuustheid van het spoornetwerk met de komst van spoor A27. Bedreigingen worden vooral gezien met de inpasbaarheid met PHS en de eventuele concurrentie met de HiSpeedlijnen. Ten slotte wordt als bedreiging vermeld dat door spoor A27 nieuwe mobiliteiten worden gegenereerd terwijl de oude mobiliteiten nog niet op orde zijn. Hierdoor wordt de volgorde van projecten niet optimaal. De NS geeft dan ook aan niet mee te doen aan een actieve participatie voor de spoorlijn A27, maar wel hun expertise willen delen aan de regio als zij dit nodig hebben. De huidige spanningen die uit het interview met NS naar voren komen zijn de huidige brede heroverweging en

bezuinigingsronde binnen de overheid. Ook wordt door de NS genoemd dat het erg stil is rondom spoor A27. Tevens wordt vermeld dat de onzekerheid over de mobiliteitsvraag en ontwikkelingen van de economie in de toekomst ook nog een rol kan spelen in het wel of niet realiseren van de spoorlijn. “

7.1.24 Conclusie spanningen agenda’s

Vanuit de interviews zijn allerlei spanningen naar boven gekomen die op dit moment spelen. In onderstaande tabel zijn die onderverdeeld in huidige en toekomstige spanningen.

Huidige spanningen	Toekomstige spanningen
Discussie over het juridisch argument dat RWS hanteert.	Tijd: Een studie naar de spoorlijn komt te laat om mee te nemen in de procedure van de A27;
De bestaande onzekerheid om in iets te investeren dat onzeker is van realisatie.	Gevolgen economische crisis, financiering.
Het nadeel dat het huidig tracé alle woonkernen mist.	Negatieve ervaringen rondom HSL en Betuwelijn
Stilheid, te weinig dynamiek rondom spoor A27, wat de vraag oplevert of er niet aan een dood paard wordt getrokken.	Stationslocaties
Te weinig focus rondom knelpunten bij Utrecht, wel bij knooppunt Gorinchem.	Gevolgen voor leefbaarheid en geluidsoverlast
Het niet betrekken (wens om meer betrokkenheid / informatie) van de Provincie Utrecht, Vianen, Houten, SBB, Brabants Landschap, Vrienden van de Amelisweerd.	Financiering van de spoorlijn

Onduidelijkheid over de rol van de MAG in proces A27	Goederenvervoer
Discussie over het model van RWS (NRM) dat te allen tijde ten gunste zou zijn voor de aanleg van wegen.	Onzekerheid over mobiliteitsvraag en ontwikkeling economie in toekomst.
Frustratie dat prioriteit van Rijk bij wegen ligt ipv OV.	
Nog (te) weinig daden, wel de woorden	
Slechte communicatie richting belanghebbenden	
Houding RWS die wordt gedwongen niet multimodaal te denken.	
Onduidelijkheid verhouding BRU en Provincie Utrecht.	
Frustratie dat regio rondom A27 weinig prioriteit heeft bij provincie Zuid-Holland.	
Project is te afhankelijk van persoonlijke betrokkenheid.	
Onduidelijkheid over tracé, bijvoorbeeld bij intakking Utrecht, in combinatie met het niet onmogelijk maken.	
Het leergeld dat door Gorinchem is betaald vanuit Betuweroute.	
Frustratie van de dominantie van gemeente Utrecht in BRU verband.	
Positie bestuurlijke actoren in combinatie met bezuinigingen en brede heroverweging	

5.2 Systemen

Uit de interviews zijn verschillende bestuurlijke systemen naar voren gekomen waarin de spoorlijn Breda-Utrecht in grote of minder grote mate is behandeld. Bijlage x geeft een overzicht van de genoemde subsystemen. Dit is een overzicht van systemen die door respondenten zijn genoemd. Hierdoor bestaat de mogelijkheid dat dit overzicht niet compleet is. Voor de analyse van het systeem rondom de spoorlijn Breda-Utrecht zijn alleen de belangrijkste subsystemen meegenomen. De keuze is gemaakt voor de lobbygroep rondom spoor A27 en het projectteam A27 van RWS. Deze keuze is gemaakt, omdat van deze systemen tijdens de interviews de meeste informatie is vergaard waardoor van deze systemen een redelijk goed beeld is verkregen tijdens interviews. Tevens zijn dit de subsystemen die op dit moment het meest te doen hebben met de spoorlijn Breda-Utrecht en zijn dit de systemen die qua realisering het meest van elkaar afhankelijk zijn, omdat het of voor een vertraging van de A27 zorgt, of kan zorgen voor het onmogelijk maken van een spoorlijn. De conclusies gaan dan ook alleen over deze twee subsystemen. De constatering van deze systemen is gebeurt op basis van een eigen interpretatie van de gegevens die is verkregen uit de informatie die respondenten hebben gegeven over deze systemen en op basis van eigen observaties over deze drie systemen. In het analyse hoofdstuk zal verder worden ingegaan op deze systemen en zullen deze twee systemen geanalyseerd worden op de mate van adaptiviteit.

Bijlage 8: Respondentenlijst

Eigen interviews

Gemeente Gorinchem – Arjen van de Werf – 26 april 2010
 Gemeente Werkendam – Arne Schouten – 26 april 2010
 Gemeente Oosterhout – Ralf van Haaf – 27 april 2010
 Gemeente Geertruidenberg – Lars van der Kaa – 27 april 2010
 Gemeente Vianen – Hans Bomers – 28 april 2010
 Gemeente Zederik – Peter Nederlof – 29 april 2010
 Gemeente Giessenlanden – Joop van Nonvoort – 10 mei 2010
 Brabants Landschap – Hans Schep – 10 mei 2010
 Vrienden van de Amelisweerd – Jan Korff de Gidts – 11 mei 2010
 Gemeente Utrecht – Rob Tiemersma – 11 mei 2010
 Gemeente Nieuwegein – Frits Piso – 12 mei 2010
 Provincie Brabant – Etienne Wieme – 12 mei 2010
 Provincie Zuid-Holland – Koen Vervoort – 17 mei 2010
 Provincie Utrecht – Ewout Fennis – 18 mei 2010
 Gemeente Houten – Herbert Tiemens – 19 mei 2010
 Gemeente Dordrecht – Jules Buitink – 20 mei 2010
 Staatsbosbeheer – Jan Janse – 25 mei 2010
 Rijkswaterstaat Noord Brabant – Joop van der Velden – 2 juni 2010
 Gemeente Breda – John Bakker – 2 juni 2010
 NS – Marc Lodewegen – 10 juni 2010
 BAM Rail – Ben van Schijndel – 1 juli 2010

Transcripten Eric Poot (2009)

Gemeente Gorinchem – Arjen van der Werf – 20 mei 2009
 Railforum – Corina de Jongh – 7 mei 2009
 Gemeente Vianen – dhr. Boersma – 19 mei 2009
 CDA eerste Kamerfractie – Eric Janse de Jonge – 27 april 2009
 Provincie Brabant – Etienne Wieme – 14 mei 2009
 Gemeente Breda – Frits Pilzecker – 27 mei 2009
 NS – Marc Lodewegen – 28 april 2009
 Gemeente Oosterhout – Ralf van Haaf – 6 mei 2009
 Gemeente Utrecht – Rob Tiemersma – 29 mei 2009
 Ministerie van V&W – Theo Vierling – 24 juni 2009

Oplegnotitie spoor A27



**Augustus 2010
Jos Littel
Tim Niessen**

Inleiding

In de periode van februari 2010 tot augustus 2010 zijn twee afstudeeronderzoeken uitgevoerd rondom de casus spoorlijn A27. De twee onderzoeken zijn uitgevoerd in opdracht van BAM Rail en de gemeente Breda. Het onderzoek vanuit de gemeente Breda gaat in op de adaptiviteit van het systeem rondom de spoorlijn A27 en het regionale commitment voor de spoorlijn A27. Het onderzoek van BAM Rail BV gaat in op de veroorzaakte dynamiek door het initiatief van BAM Rail en Goudappel Coffeng in het multi-level governance systeem rondom de spoorlijn A27 en in hoeverre deze dynamiek productief is voor de uiteindelijke realisatie van de spoorlijn. Middels deze oplegnotitie wordt getracht de bevindingen vanuit beide onderzoeken te combineren.

De onderzoekers zijn studenten Bestuurskunde van de Erasmus Universiteit te Rotterdam van de mastervariant 'Governance en Management van Complexe Systemen'. De beide onderzoeken vormen tevens de afstudeerscripties van beide studenten. Door de opleidingsachtergrond hebben beide onderzoeken alsmede deze oplegnotitie een bestuurskundige insteek. Hierdoor staat met name de procesmatige kant rondom de spoorlijn A27 centraal en wordt er niet ingegaan op inhoudelijke of technische oplossingen. Hiervoor wordt verwezen naar de factsheet van de spoorlijn A27 die te vinden is in de bijlage.

Aanleiding

Gedurende het onderzoek kwam vanuit de beide opdrachtgevers de vraag naar voren 'hoe nu verder'? Wat moet er nu gedaan en besloten worden, zodat het proces rondom de spoorlijn A27 weer een stap verder kan komen. Vanuit beide onderzoeken zijn verschillende issues boven komen drijven die op dit moment spelen of in de toekomst kunnen gaan spelen. Deze issues zijn in deze oplegnotitie gecombineerd. Waarbij

tevens zal worden ingegaan op de besluiten die moeten worden genomen om verder te komen in het proces en een sterker regionaal commitment te creëren.

Gedurende het onderzoek kwam naar voren dat zowel de regio als het Rijk uit gaat van een eventuele aanleg van de spoorlijn na 2020. Ook blijkt uit de interviews met actoren en het advies van de commissie Nijpels dat een aanleg na 2020 de meest realistische insteek is. In deze oplegnotitie zal er ook vanuit worden gegaan dat de spoorlijn eventueel pas na 2020 aan de orde zal zijn.

Vraagstelling

Het vraagstuk dat centraal staat in deze oplegnotitie is welke issues er momenteel spelen en waarover op dit moment besloten moet worden? De doelstelling van deze oplegnotitie is dan ook om de trekkers van de spoorlijn A27 op basis van de twee afstudeeronderzoeken te adviseren welke issues zij als samenwerkingsorganisatie op dit moment moeten aanpakken en waarover zij dienen te besluiten.

Conclusie

Vanuit de beide onderzoeken zijn verschillende issues naar voren gekomen die op dit moment spelen. Hieronder zal een opsomming worden gegeven van de belangrijkste issues die in de onderzoeken zijn geconstateerd. In de aanbevelingen worden de conclusies kort worden behandeld en worden hiervoor aanbevelingen gegeven

Geconstateerde conclusies uit beide onderzoeken:

1. Verschil in denkwijze tussen de regio en DGMO.
2. De onduidelijkheid over de ligging van het tracé.
3. De aansluiting van de plannen voor een spoorlijn op de plannen van het Rijk.
4. Gebrek aan communicatie en dynamiek rondom de spoorlijn A27, waar bij verschillende actoren de wens bestaat om meer betrokken te worden in het proces.

Aanbeveling 1: er moet een gezamenlijk regionaal perspectief worden bereikt over het doel dat moet worden bereikt.

Uit de interviews kwam naar voren dat er tussen V&W en de lobbygroep spoor A27 verschillende denkwijzen bestaan. Waar V&W denkt in probleem – oplossingsrelaties, denkt de lobbygroep vooral in kansen. Hierdoor ontstaat een spanning tussen het V&W en de lobbygroep. Omdat het DGMO op dit moment nog onvoldoende problemen ziet waar de spoorlijn aan kan worden gekoppeld, zien zij ook geen reden om de spoorlijn A27 te realiseren. De spoorlijn wordt juist als een vertragende factor gezien voor de verbreding van de A27 die zo veel mogelijk moet worden buitengehouden in het proces rondom de A27. De vijf samenwerkende gemeenten uit de lobbygroep dragen de spoorlijn A27 echter aan als kans voor de verdere economische en sociale ontwikkeling voor de steden Utrecht, Breda en de tussenliggende regio en zien kansen in de financiële synergie voordelen, door de spoorlijn na

2020 aan te leggen met de verbreding van de A27. Door deze verschillen vindt er geen koppeling plaats tussen de regio en het DGMO.

Van belang is dat er vanuit de gehele regio een gezamenlijk doel moet worden gevonden. Wat wil de regio tussen Breda en Utrecht nastreven? Welke problemen staan momenteel in de weg voor dit doel? Zou een spoorlijn helpen om het doel te bereiken en de eventuele problemen hiervoor op te ruimen? En wat voor soort spoorlijn willen wij als regio, een snelle verbinding of een verbinding met veel stops?

Op dit moment is het regionale antwoord op deze vragen nog onvoldoende duidelijk, omdat hier nog onvoldoende met alle regionale partijen over gepraat is. Hierdoor ontstaat bij met name Utrechtse actoren het gevoel dat de spoorlijn A27 toch vooral 'een feestje van Brabant' is. Daarom moeten alle belanghebbende bestuurlijke en maatschappelijke actoren worden betrokken. Het toekomstig regionaal overlegorgaan biedt een goed platform om deze vragen met alle regionale actoren te behandelen. Wanneer er een antwoord gevonden wordt op deze vragen, is het vervolgens makkelijker om de spoorlijn verder te concretiseren.

Aanbeveling 2: er moet een besluit worden genomen over het regionaal gewenst tracé van de spoorlijn en de invulling hiervan qua stations en goederenvervoer.

In de interviews kwam naar voren dat bij verschillende actoren het idee bestaat dat op verschillende punten het tracé van BAM Rail niet uitvoerbaar of realistisch is, in verband met boogstralen en intakkingen op het huidige spoornetwerk. Wanneer de hele regio ermee instemt dat een spoorlijn noodzakelijk is voor het realiseren van het afgesproken doel, dan moet er een concreter ontwerp van het gewenste tracé worden gemaakt.

Binnen de regio moeten afspraken worden gemaakt over onder meer stationslocaties en goederenvervoer. Ook kan in workshopachtige sessies worden gebrainstormd wat een gewenst tracé is bij bepaalde knelpunten. Het is raadzaam om de Rijksoverheden en Prorail uit te nodigen voor deze sessies. Ze kunnen als klankbord fungeren om te toetsen of de gemaakte plannen realistisch zijn of niet. Naast knooppunt Gorinchem, waar momenteel al een overleg over gaande is, is het belangrijkste vraagstuk momenteel de intakking op het bestaande spoor in de regio Utrecht. In deze regio is veel bestaande bebouwing en momenteel worden er nieuwe ruimtelijke plannen ontwikkeld. Daarom is het van belang dat er goed gekeken wordt naar de mogelijke opties voor de inpassing van de spoorlijn in deze regio. Naast deze twee knelpunten zijn er nog andere delen van het tracé die extra aandacht verdienen, namelijk:

- De S-bocht bij Zederik en Vianen.
- Fort Altena.
- Intakking bestaand spoor Breda.

Aanbeveling 3: De communicatie richting het Rijk moet aangepast worden aan de taal van het Rijk.

Wanneer de spoorlijn concretere vormen aan gaat nemen, kan de communicatie richting het Rijk ook gespecificeerd worden. Momenteel wordt er door het ministerie van V&W een MKBA gemaakt, maar dit is gedaan op basis van een ontwerp van BAM. Zolang er nog geen goed beeld bestaat van het tracé en de stationlocaties kan er ook niet met zekerheid gezegd worden wat de kosten en de opbrengsten van het project zijn. Daarom is het van belang om hier snel overeenstemming over te bereiken. Daarna kan de communicatie richting het Rijk afgestemd worden op de juridische en financiële 'taal' die het Rijk spreekt. Momenteel onderzoekt het ministerie de mogelijkheden van de spoorlijn A27. Daarbij kijkt zij vooral naar de vervoerswaarden, de MKBA en de juridische oteigeningsmogelijkheden.

- Vervoerswaarden: Er zijn verschillende onderzoeken gedaan naar de vervoerswaarde van de spoorlijn, waar steeds andere resultaten uit gekomen zijn:
 - Onderzoek BAM Rail & Goudappel Coffeng: 90.000
 - Onderzoek KIM: 54.000-72.000
 - Onderzoek 4 cast: 54.000 – 32.000

Uit deze cijfers valt een middenweg te herleiden van een gemeenschappelijk cijfer. Wanneer alle cijfers worden vergeleken komt er een afgerond gemiddeld cijfer uit van rond de 55.000.

- MKBA: Er zijn naast de vervoerswaarden ook verschillende onderzoeken gedaan naar de MKBA van de spoorlijn A27. Allereerst zijn BAM en Goudappel Coffeng gekomen met een MKBA onderzoek. Op dit onderzoek is door het KIM een audit uitgevoerd. In september 2009 heeft Minister Eurlings de opdracht gegeven aan het ministerie om een eigenstandige MKBA uit te voeren voor de spoorlijn. Dit onderzoek loopt nog op het moment van schrijven. Wel zijn er conceptuitkomsten bekend. Deze uitkomst staat hieronder vermeld. De uitkomsten van dit onderzoek kunnen nog anders uitvallen. De definitieve rapportage van de eigenstandige MKBA-studie van het Ministerie van V&W volgt in september. De onderzoeken laten uiteenlopende cijfers zien:
 - Onderzoek BAM Rail & Goudappel Coffeng: 1.03 – 0.84
 - Audit KIM: 0.2 – 0.4
 - Eigenstandig Concept Onderzoek Ministerie van V&W met conceptuitkomst tussen de 0,05 – 0.18. De definitieve rapportage volgt in september 2010.

Uit deze cijfers valt ook een gemiddeld MKBA cijfer te ontdekken van 0.3-0.4. Dit cijfer kan dienen als uitgangspunt om verder te gaan met de besluitvorming.

- **Onteigeningstitel:** Rijkswaterstaat gebruikt momenteel als tegenargument voor een ruimtereservering dat een toekomstige spoorlijn geen rechtmatige onteigeningstitel is voor de gronden rondom de A27. Het is nog maar de vraag of deze stelling juist is. Vanuit de regio moet een onderzoek worden ingesteld naar de mogelijkheden omtrent deze juridische onteigeningstitel.

Binnen de regio moet overeenstemming worden gevonden over deze cijfers. Aanbevolen wordt om met de regio deze cijfers te bepalen aan de hand van de onderzoeken die al gedaan zijn. Wanneer deze cijfers vanuit de regio zijn bepaald kan een stap vooruit worden gezet in de besluitvorming.

Aanbeveling 4: verhoog de dynamiek rondom de spoorlijn A27 door actief op zoek te gaan naar policy windows.

Diverse actoren geven aan dat het momenteel te stil is rondom de spoorlijn A27. Om de dynamiek en reuring rondom de spoorlijn A27 te vergroten is het van belang om actief op zoek te gaan naar policy windows waardoor de spoorlijn A27 kan worden gekoppeld aan andere kansen of problemen. Policy windows zijn gebeurtenissen die plaats vinden, waardoor een alternatief zoals een spoorlijn A27 opeens een interessante optie kan worden. Maar policy windows zijn niet altijd vooraf te voorspellen. Zo kan een niet te voorspellen potentieel policy window bijvoorbeeld voortkomen uit een dag waarop er grote problemen op het spoor zijn door storingen op verschillende belangrijke corridors. De spoorlijn A27 kan na die dag gebracht worden als een verbinding die zorgt voor een robuuster spoornetwerk. Toch zijn er bepaalde policy windows die wel vooraf zijn te voorspellen. Onderstaande opsomming geeft onze inschatting van aanstaande potentiële policy windows. Naast dat op deze policy windows kan en moet worden ingespeeld is het van belang om binnen het systeem zelf actief te blijven zoeken naar mogelijke policy windows waardoor meer

reuring kan worden bewerkstelligd en waardoor eventuele koppelingen kunnen plaatsvinden met problemen van het Rijk.

Aangrijpingspunten kunnen daarbij de volgende aanstaande ontwikkelingen zijn:

- Fasering verbreding A27.
- Politieke verschuivingen.
- De vaststelling van de MKBA en LMCA.
- De start van de oprichting van het regionaal overlegorgaan.
- Successen in overeenstemming op bepaalde punten binnen het regionaal overlegorgaan.
- Prinsjesdag.
- Provinciale verkiezingen in 2011.
- De vaststelling van de organisatie voor het WK voetbal 2018 en Olympische spelen 2028 waar Nederland kandidaat voor is.
- Vaststelling MIRT agenda 2020-2028.

Bronnenlijst

- BAM & Goudappel Coffeng (2009). *Breda – Utrecht, de vergeten corridor. Een jaar verder; B-zeggen.*
- BAM Rail & Goudappel Coffeng (2008). *Visienota Spoorverbinding Breda – Utrecht; De vergeten corridor. Op weg naar een bredere visie.*
- Commissie Nijpels (2009). *Spoorboekje A27.*
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2008). *Breda – Utrecht uitgerekend. Audit over de vervoerwaarde van een nieuwe spoorlijn.*
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2008). *De rol van kosten-batenanalyse in de besluitvorming*
- Littel, J. (2010). *Spoorlijn Breda – Utrecht; een studie naar de dynamiek rondom de besluitvorming over een nieuwe spoorlijn.*
- Niessen, T.H.J.A (2010). *Een adaptieve strategie voor het bestuurlijk realiseren van de spoorlijn A27.*
- Rijkswaterstaat (2007). *Startnotitie A27 Lunetten - Hooipolder.*

Bijlage oplegnotitie

- Factsheet

Factsheet spoor A27

Varianten

Variant 1

Uitgangspunt: aanleg van spoorlijn los van A27.

Raming totale kosten: ca. €3.9 miljard (incl. planstudiekosten en BTW)

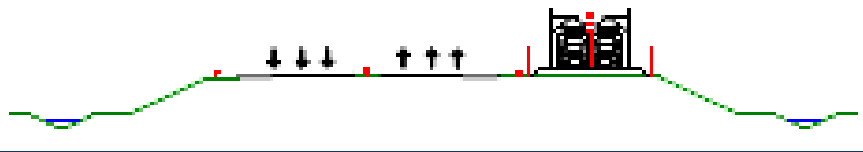


Variant 2:

Uitgangspunt: 2 losse projecten, optimaal rekening houden met elkaar. Aanleg van de spoorlijn dicht tegen A27.

Raming totale kosten: ca. €3.4 miljard (incl. planstudiekosten en BTW).

Voordeel: ca. €700 miljoen (incl. BTW).



Variant 3:

Uitgangspunt: Spoorlijn in de middenberm A27 t.p.v OV-ruimte.

Raming totale kosten: ca. €2.7 miljard (incl. planstudiekosten en BTW)

Voordeel: €743 miljoen (incl. BTW)



Argumenten

Argumenten pro	Argumenten contra
MKBA	
BAM investeringsscenario 1:	1.03
BAM investeringsscenario 2:	0,89
BAM investeringsscenario 3:	0.84
Concept V&W:	0.05
Vervoerswaarden maximaal -minimaal	
BAM:	90.000
KIM:	90.000-----54.000
4cast:	54.000-----
---	32.000
Grondonteigening	
Volgens RWS geen juridische titel voor onteigening.	
Ruimte reservering zal volgens RWS geen stand houden.	
Niet onmogelijk maken	
Synergievoordelen.	Vrees voor vertraging
Kostenvoordelen.	van de A27.
Bepaalde voorinvestering.	Ontbreekt aan politiek
De ontstaande ruimte kan eventueel worden gebruikt voor andere vorm van vervoer.	besluit.

De gebeurtenissen tot nu toe

Om de verkeerscongestie op de A27 op te lossen heeft Rijkswaterstaat besloten om de A27 uit te breiden tot drie of vier rijbanen, zoals beschreven is in de startnotitie A27 Lunetten - Hooipolder (Rijkswaterstaat, 2007). In deze startnotitie wordt een opening gelaten voor de toevoeging van een nieuwe spoorlijn die parallel loopt aan de A27. Deze startnotitie is een uitnodiging aan publieke en private partijen om het initiatief voor deze spoorlijn op te pakken. Uit voorgaande onderzoeken is gebleken dat de vervoerswaarde van de potentiële nieuwe spoorlijn niet opweegt tegen de kosten (Rijkswaterstaat, 1999).

Rapport Breda-Utrecht: De vergeten corridor (2008)

Toch heeft BAM Rail een nieuw onderzoek gedaan naar de spoorlijn in samenwerking met Goudappel Coffeng dat aantoont dat de spoorlijn technisch en economisch haalbaar is en een groot aantal potentiële reizigers aantrekt. Op 27 maart 2008 is dit onderzoek gepresenteerd onder de naam: Breda – Utrecht: De vergeten corridor: Op weg naar een bredere visie. Hierin wordt beargumenteerd dat de spoorlijn de groei van het autoverkeer kan afremmen en zo een toegevoegde waarde is voor de ontsluiting en duurzaamheid van de regio.

Audit KIM (2008)

Als reactie op dit rapport heeft de Tweede Kamer het ministerie van Verkeer & Waterstaat een audit laten uitvoeren naar de cijfers die BAM Rail en Goudappel Coffeng presenteren. Dit onderzoek naar de vervoerswaarde van de spoorlijn is uitgevoerd door het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM). Ze kwam tot de conclusie dat het aantal potentiële reizigers voor de spoorlijn met 'enkele tientallen procenten' is overschat (KIM, 2008).

Rapport Breda-Utrecht: De vergeten corridor: Een jaar verder: B-zeggen (2009).

Als een reactie op deze audit hebben BAM en Goudappel Coffeng een tweede document uitgebracht getiteld: Breda – Utrecht: De vergeten corridor: Een jaar verder: B-zeggen. Dit tweede deel is een concretere uitwerking van de spoorlijn en de randvoorwaarden. Hierin wordt de audit van het KIM weerlegd, omdat de cijfers die BAM gebruikt uitgaan van een uitbreiding van het onderliggende regionale vervoersnetwerk. Ook wordt in dit document een voorschot genomen op de maatschappelijke kosten – baten analyse (MKBA) en de mogelijke bouwmethoden. Ook wordt de kritiek weerlegd dat de simultane aanleg van het spoor de verbreding van de A27 zou vertragen, volgens BAM kan dit de aanleg juist versnellen.

Commissie Nijpels (2009)

In de zomer van 2009 hebben BAM Rail en de gemeenten Breda, Utrecht, Oosterhout, Gorinchem en Dordrecht een conferentie gehouden om de verschillende ideeën rondom de spoorlijn te bespreken. Op deze conferentie zijn de gemeenten Breda, Oosterhout, Gorinchem, Utrecht en Dordrecht een samenwerkingsverband aangegaan die erop gericht is de spoorlijn te realiseren. Als uitkomst van de conferentie is de commissie Nijpels ingesteld om de economische en politieke haalbaarheid van de spoorlijn te onderzoeken. Op 12 november 2009 heeft de commissie zijn bevindingen gepresenteerd in het document 'Spoorboekje A27' (zie Nijpels, 2009). De commissie concludeert dat de spoorlijn met een vervoerswaarde van 50.000 reizigers per dag een toegevoegde waarde is voor de regio en de robuustheid van het spoornetwerk. Maar tevens ook dat een simultane verbreding en aanleg in 2013 onmogelijk is en dat de verbreding van de A27 dan vertraging op zou lopen wat maatschappelijk gezien onwenselijk is. De betrokken partijen moeten zich richten op de aanleg van de spoorlijn in 2020, omdat het budget voor het spoor tot 2020 al gereserveerd is. Om dit te realiseren moet het regionale commitment versterkt worden en gestreefd worden naar het 'niet onmogelijk maken' van de aanleg.

Hiermee wordt bedoeld dat bij de verbreding van de A27 rekening wordt gehouden met een naastgelegen spoorlijn door middel van ruimtereserveringen.

Kamervragen

De reacties op het rapport waren positief en de voorgestelde investeringsvariant (het niet onmogelijk maken) werd als een realistisch model gezien om op te focussen. Na vragen vanuit de Tweede Kamer heeft de minister van V&W verklaard dat in de 1e fase MER voor de verbreding van de A27 de spoorlijn werd meegenomen. Tevens heeft de minister toegezegd dat er een MKBA gemaakt wordt van de spoorlijn. Verwacht wordt dat de uitkomst van deze MKBA tussen de 0.05 en 0.30 uitkomt. Daarnaast heeft de provincie Noord-Brabant zich begin 2010 achter de spoorlijn geschaard en budget vrijgemaakt ten behoeve van de realisatie van de spoorlijn.

1^e fase MER

In maart 2010 zijn de resultaten van de 1^e fase MER gepubliceerd en hierin werd de spoorlijn slechts zijdelings genoemd. Onder druk van de provincie en de Tweede Kamer zijn RWS en het ministerie van V&W (Directoraat Mobiliteit) serieus gaan kijken op welke deeltrajecten langs de A27 ruimte gereserveerd moet worden om de spoorlijn niet onmogelijk te maken. Dit zou dan in de 2^e fase MER meegenomen moeten worden. Uit dit onderzoek is gebleken dat er alleen bij Gorinchem rekening met de spoorlijn gehouden dient te worden, bij de andere delen van het traject kan die nog steeds aangelegd worden na de verbreding.

Waar staan we nu?

Voormalig minister-president Balkenende is tijdens zijn regeerperiode een warm voorstander geweest van innovatief ondernemen. Om dit te bereiken streefde hij naar meer samenwerking met private partijen om synergievoordelen te ontwikkelen. Een voorbeeld hiervan is het Eigen Initiatief van BAM Rail en Goudappel Coffeng voor de spoorlijn A27. In de startnotitie van de verbreding van de A27 heeft RWS een uitnodiging gedaan aan marktpartijen om met ideeën rondom de A27 te komen. BAM Rail en Goudappel Coffeng komen met het initiatief voor een gelijktijdige aanleg van een spoorlijn langs de A27 (BAM & Goudappel Coffeng, 2008). Dit is een innovatief concept om twee modaliteiten te combineren en zo kosten te besparen. In het daaropvolgende rapport (B-zeggen) worden drie varianten voorgesteld: een middenligging, een zijligging en een losse (greenfield) ligging (zie tabel). Na een studie van de commissie Nijpels is gebleken dat een gelijktijdige aanleg met de A27 onrealistisch is en gefocust moet worden op het 'niet onmogelijk maken' van de spoorlijn (Nijpels, 2009). Momenteel onderzoekt V&W nog de nut en noodzaak van de spoorlijn, waarbij wordt gekeken naar de MKBA en vervoerwaarden, de juridische mogelijkheden voor onteigening, en de mogelijke vertraging voor de verbreding van de A27. Dit moet nog tot conclusies leiden voor het ministerie van V&W voor de spoorlijn A27.

- Ten eerste de MKBA van de spoorlijn. Volgens de berekeningen van V&W wegen de kosten niet op tegen de baten. Uit de concept-MKBA van V&W komt een erg lage waarde, terwijl uit een MKBA van Goudappel Coffeng een veel hogere waarde komt. Dit verschil zit hem ten eerste in de verschillende vervoerswaarden die gehanteerd worden. Ten tweede in de geschatte kosten voor de spoorlijn. Er bestaat een verschil van mening over de eigendom van de gronden waarover het tracé loopt. BAM gebruikt cijfers waarbij de meeste gronden al in handen van de overheid is en V&W gebruikt cijfers waarbij alle gronden nog aangekocht moeten worden.

- Ten tweede de juridische bezwaren tegen de grondreservering voor de spoorlijn. Volgens de juristen van RWS zal een tracébesluit sneuvelen bij de Hoge Raad wanneer er grond onteigend wordt voor een spoorlijn zonder enige zekerheid dat die aangelegd wordt. Een eventuele spoorlijn wordt niet als rechtgeldige onteigeningstitel gezien door RWS.
- Ten derde wordt de spoorlijn voornamelijk gezien als een gevaar om de deadline van RWS te halen van de verbreding van de A27 in 2013. Nu wordt de verbreding waarschijnlijk gefaseerd, waarbij de prioriteit nu bij Gorinchem ligt. Dit vergroot de mogelijkheden om op de andere stukken van het tracé wel een koppeling te maken tussen de wegverbreding en het niet onmogelijk maken van de spoorlijn A27. Het niet onmogelijk maken van de spoorlijn hoeft de wegverbreding door de fasering op de delen die nog niet worden aangepakt niet te vertragen. Dit wordt ook ondersteund door het rapport van BAM Rail en Goudappel Coffeng (2009).

De afgelopen jaren is de middenligging wel door V&W bekeken, maar nog nooit aan een audit onderworpen. Volgens het rapport van BAM Rail en Goudappel Coffeng blijkt dat deze variant goedkoper is en de meeste synergievoordelen oplevert bij het niet onmogelijk maken. Doordat het niet onmogelijk maken van de spoorlijn op dit moment nog niet wordt meegenomen, gaan er synergie- en kostenvoordelen verloren. De voordelige middenligging is nog steeds inpasbaar voor de 2^{de} fase MER. Hier is wel een beleidskader van de spoorlijn voor nodig om in de MER procedure rekening mee te houden (BAM Rail & Goudappel Coffeng, 2009). Hoe langer er mee gewacht wordt, des te moeilijker de inpassing wordt en dan blijft alleen de 'greenfield' ligging als mogelijke variant over.