

Van: Fractie GroenLinks  
Aan: Provinciale Staten Flevoland  
Datum: 6 juni 2009  
Betreft: Initiatiefvoorstel Spoorlijn AUB (Almere, Utrecht, Breda)

### Inleiding

Flevolands heeft als fysiek middelpunt van Nederland behoefte aan uitstekende verbindingen met het omringende land. Deze verbindingen moeten zo duurzaam en aantrekkelijk mogelijk worden vormgegeven zodat ze ook in de toekomst bijdragen aan een leefbare provincie. Voor vervoer richting de regio Utrecht is momenteel de A27 de belangrijkste verkeersader. Hoogwaardig openbaar vervoer voor dit traject ontbreekt.

### De A27

De rijksweg A27 loopt dwars door Nederland van Noord naar Zuid. Er rijden dagelijks meer dan 100.000 auto's overheen. Aan de oostkant van Utrecht zelfs bijna 200.000. De afgelopen 10 jaar is het autoverkeer op deze weg met 30% toegenomen en tot 2020 wordt een extra groei verwacht van 25%. Dat is hoger dan voor elke andere snelweg in Nederland. De A1, A2 en A12 zijn hoofdverbindingen waaraan parallel ook een spoorverbinding loopt. Het ontbreken van een spoorlijn langs de zeer drukke A27 is een duidelijke missing link.

Voor al het autoverkeer op de A27 is er tot op heden geen aantrekkelijk alternatief. Er ontbreekt een spoorlijn op dit traject. Daarom dit initiatief voor een spoorlijn Almere-Utrecht-Breda, kortweg spoorlijn AUB.

### Verbinding en groei

Een deel van de groeiopdracht van Almere is bestemd voor de regio Utrecht. Deze groei van Almere zal de bestaande infrastructuur steeds meer belasten terwijl ook nu al de Stichtse brug aan het dichtslippen is.

De provincie is betrokken bij de Préverkenning Almere-Gooi-Utrecht (AGU). Inzet van de provincie daarbij is een zo goed mogelijke ov-verbinding met het oude land ook aan de oostzijde van Almere. Een ov-verbinding aan de oostzijde van Almere is belangrijk omdat die verbindingen van Almere met 't Gooi en met Utrecht combineert. Dit sluit aan bij de verstedelijkingsvisie waarbij hiermee de ontbrekende zijde in de driehoek Amsterdam-Almere-Utrecht wordt gesloten.

Behalve voor Almere zijn mobiliteit en bereikbaarheid ook een probleem voor andere steden langs het voorgestelde traject, Huizen, Blaricum, Hilversum, Utrecht, Vianen, Gorinchem, Oosterhout en Breda. AGU is tot nu toe een Préverkenning geweest. In de provincies Utrecht en Noord Brabant alsmede in veel van de gemeenten langs het tracé AUB heeft men initiatieven genomen om de AUB op de agenda van de minister te zetten. Door verschillende ingenieursbureaus zijn studies verricht naar de haalbaarheid. Om de realisatie een stap dichterbij te brengen zou een hoogwaardige OV verbinding AUB opgenomen moeten worden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT).

### Voorstel

GroenLinks stelt de Staten voor om de minister van verkeer en waterstaat te vragen de spoorlijn AUB dit najaar op te nemen in het MIRT zodat een verkenning gestart kan worden.

### Argumenten

Voor de spoorlijn AUB is een aantal argumenten rechtstreeks mbt tot Flevoland te noemen:

- De belasting van de A27 neemt steeds meer toe en leidt nu al regelmatig tot problemen rond de Stichtse brug.
- De relatie met de agglomeratie Utrecht is in de toekomst voor Almere van toenemend belang. De verbinding van Almere met Utrecht ontleent daaraan betekenis. Andersom is voor het werkelijk tot ontplooiing brengen van deze relatie de OV verbinding onmisbaar.
- Er zijn weliswaar plannen voor een OV verbinding langs de oostkant van Almere richting het Gooi, maar die zijn nog weinig uitgewerkt en worden erg afhankelijk gemaakt van de omvang van de uitbreiding naar het oosten. In de westwaarts gerichte groeiscenario's die nu de

voorkeur lijken te hebben is weinig oog voor deze verbinding. Ondertussen is de groeiopdracht van Almere mede bepaald door de behoefte vanuit Utrecht. Ook als de uitbreiding zich in westelijke richting concentreert zullen er steeds meer mensen van en naar de Utrechtse regio willen reizen.

- Doortrekken van de verbinding Almere-Utrecht naar Breda geeft een grotere vervoerswaarde voor het gehele traject.
- De structuurvisie Randstad 2040 vertoont een hiaat in het spoornetwerk. Het tracé Gorinchem-Utrecht ontbreekt als onderdeel van het concept 'rondje Randstad'. De huidige spoorverbinding Almere Utrecht maakt gebruik van zwaar belaste stukken tracé en biedt alleen een stoptreinverbinding waardoor het niet concurrerend genoeg is ten opzichte van de auto. De lijn Almere Utrecht Breda faciliteert direct de aangesloten gemeenten, maar ook bijvoorbeeld Lelystad, Zeewolde, en in het zuiden Dordrecht en Zeeland worden beter aangesloten.
- Doordachte infrastructuur vergt zoveel mogelijk bundeling om overbodige doorsnijding van het landelijk gebied te voorkomen. Bundeling van de spoorlijn met de A 27 is inpasbaar.

Naast deze argumenten zijn er elders langs het tracé knelpunten die opgelost kunnen worden met behulp van deze spoorlijn.

- De luchtkwaliteit is langs de A 27 op veel plaatsen zorgwekkend (Gorinchem, Utrecht, Breda).
- In 2010-2020 wordt 3.1 miljard geïnvesteerd in de bereikbaarheid van Utrecht zonder deze spoorlijn mee te nemen.
- Breda en Tilburg zijn van economisch belang voor Noord Brabant maar missen een noord-zuid spoorverbinding. Dat kan op langere termijn de ontwikkeling van de regio belemmeren.
- Nieuwbouw bij Oosterhout en Breda vraagt om beter OV verbinding. Oosterhout wordt aantrekkelijker als vestigingsplaats bij betere verbinding met de randstad.
- De brug over de Merwede bij Gorinchem leidt tot dagelijkse files. Het verbeteren van deze brug moet gecombineerd worden met aanleg van een spoorlijn.
- De driehoek Vianen-Nieuwegein-Houten tussen A2 en A27 heeft forse mobiliteitsproblemen. Een spoorlijn met goed aansluitend OV (bus, tram) levert verlichting op de weg.
- Hilversum met zijn mediapark komt beter tot zijn recht met een snelle verbinding naar het noorden en naar het zuiden.
- Huizen en Blaricum, die al studeren op hoogwaardig OV naar Hilversum, krijgen een aantrekkelijke OV verbinding als alternatief voor de auto.