

Uitdagingen genoeg Stedenbaan: van visie naar uitvoering

Sinds 1 april van dit jaar is Ellen Lastdrager projectdirecteur van Stedenbaan, het nieuwe concept voor stadsgewestelijk vervoer. Het project is van grote betekenis voor de bereikbaarheid op lange termijn van de Zuidvleugel. Lastdrager moet nu de diverse visies vertalen in concrete uitvoeringsplannen. 'Want daar ligt de grote uitdaging.'

Auteur: Roeland Schmidt



Ellen Lastdrager,
projectdirecteur Stedenbaan



Lokatiestudie halte Sassenheim

Lastdrager is voormalig regiodirecteur NS Randstad regio Zuid en kent daardoor al veel betrokkenen. De samenwerking verloopt dan ook goed, maar: 'de echte uitdagingen ontstaan op het moment dat visies en concepten moeten worden vertaald naar plannen voor investeren en uitvoeren.' Ze ziet voor de komende periode een aantal uitdagingen. 'Stedenbaan moet helder gepositioneerd worden. Dat betreft vooral de onderlinge afhankelijkheid van vervoer en verstedelijking. Stedenbaan is een programma dat een regionaal railproduct aanbiedt op het hoofdrailnet tussen Sassenheim/Hillegom en Dordrecht, Den Haag - Gouda en Rotterdam - Gouda. Dit moet afgestemd zijn op, en gevoed worden door, de verstedelijking waar de Zuidvleugel in de komende jaren voor staat. Deze verstedelijking ligt vooral binnen of bij deze raillijnen. Om Stedenbaan te laten slagen, is afstemming met de verkeersinfrastructuur en het overige OV van groot belang. Het is deze samenhang die van Stedenbaan een lange termijn project maakt met een horizon van zo'n twintig jaar.'

Actuele inzichten

Het rapport De Stedenbaan sluit volgens haar niet goed meer aan bij de actuele inzichten over de vraag welke problemen met de Stedenbaan nu eigenlijk worden opgelost. Dat komt vooral door gevoeligheden en soms tegengestelde belangen van de drie hoofdrolspelers: regio, rijk en spoorsector. 'De spoorsector kijkt sterk naar de invulling van de NS-concessie Hoofdspoorweg, met name waar samenloop ontstaat met lijnen die gedecentraliseerd worden. De politieke discussies over deze concessie, maar ook die over de infra-beheer concessie voor ProRail, raken aan de fundamenten van de sector. Dat zorgt, begrijpelijk, voor onrust en dat straalt onvermijdelijk uit naar projecten als Stedenbaan.'

Een andere belangrijke speler is het rijk, vertegenwoordigd door het ministerie van Verkeer en

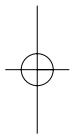
Waterstaat. 'V&W vraagt zich af hoe Stedenbaan zich verhoudt tot allerlei andere regionale projecten en welke financiële consequenties dat heeft. De actuele discussie over de decentralisatie van het openbaar vervoer speelt hierin ook een belangrijke rol.' Ook op regionaal niveau liggen er uitdagingen. 'Tussen kaderwetgebieden en provincie bestaat een natuurlijke mate van beleidsconcurrentie als gevolg van ieders eigen verantwoordelijkheden. Zij delen echter hun zorgen als het gaat om het verkrijgen van een goed OV-programma in de Zuidvleugel.'

Constructieve samenwerking

De projectdirecteur ziet het als één van haar belangrijkste taken om in dit 'spel' te werken aan een constructieve samenwerking tussen partijen. 'Dat is niet alleen een voorwaarde voor snelheid en resultaat, maar ook noodzakelijk om marktpartijen in ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen betrekken. Zij staan momenteel nog enigszins aan de zijlijn. Om hen te verleiden, is eenstemmigheid aan de publieke kant een voorwaarde.' Om Stedenbaan een impuls te geven, moet medio 2005 een aantal zaken concreet worden. 'We willen dan enkele 'pilots' met nieuwe haltes doen, die binnen twee jaar Stedenbaan zichtbaar gaan maken voor de reiziger. Mede daarvoor is het van belang om toezeggingen te hebben van NS over aanpassingen in de dienstregeling van 2007.' In de Nota Ruimte is gevraagd om een probleemverkenning rondom de Stedenbaan. Het gaat hierbij om een eerste, door de regio 'getrokken' verkenning op basis van het MIT nieuwe stijl. In deze verkenning wordt het probleemoplossend vermogen van de Stedenbaan onderzocht. De probleemverkenning wordt begeleid door een coördinatiegroep waarin de spoorsector, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van VROM en Rijkswaterstaat deelnemen. Eind 2005 moet de verkenning zijn afgerond.



22QS



QUINTESENS

