

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Kwaliteitsimpuls OV Breda-Gorinchem-Utrecht	TELEFOONNUMMER	+31618908854
		E-MAILADRES	martijn.abeling@provincie-utrecht.nl
DATUM	10-05-2022		
DOCUMENTNUMMER	82474B11	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Martijn Abeling	TEAM	EOV
NUMMER PS	PS2022MM16	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee
COMMISSIE	Milieu & Mobiliteit		
BIJLAGEN	1. Intentieverklaring Verbetering OV Breda-Gorinchem-Utrecht 2. Bestuurlijke Rapportage Hink stap sprong naar BRT op Breda-Gorinchem-Utrecht		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

In het Bestuurlijk Overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) 2019 is afgesproken om verdiepend onderzoek uit te voeren naar wat nodig is voor de kwaliteitsstap voor het openbaar vervoer op de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht, als de ombouw van de A27 klaar is.

De afgelopen jaren hebben de bestuurlijke partners provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland en Utrecht, gemeente Breda, netwerk U10/GR Alblasterwaard-Vijfheerenlanden, Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deze bestuurlijke opdracht nader onderzocht en uitgewerkt. Doel van deze brief is om u te informeren over het resultaat en de vervolgaanpak.

De ambitie is tweeledig: voor 2040 een volwaardig Bus Rapid Transit (BRT) systeem. Voor 2030 een flinke kwaliteitssprong richting BRT. Met name deze laatste stap voor 2030 is het meest concreet uitgewerkt in een kralensnoer aan maatregelen met enerzijds doorstromingsmaatregelen OV op het hoofdwegennet (A27/A2) en anderzijds hubs en stedelijke doorstromingsmaatregelen OV. De bestuurlijke partners bekrachtigen met een intentieovereenkomst nu verder te werken aan een bestuurlijk afsprakenpakket over het uitwerken en invoeren van de kwaliteitsimpuls in 2030. Rijk en provincies werken toe naar het BO MIRT van het najaar 2023, waar principeafspraken worden bekrachtigd over alle samenhangende maatregelen in relatie tot de OV-corridor Breda-Gorinchem-Utrecht.

Kwaliteitsimpuls 2030 als eerste stap kralensnoer

Het beoogde doel van de partijen is om een eerste kwaliteitsimpuls te geven aan het OV in 2030 dat uitgaat van een snelle, betrouwbare en comfortabele verbinding tussen de *daily urban systems* (gebieden waarbinnen de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen van mensen zich afspelen) van Breda-Gorinchem-Utrecht (BGU). Dit als eerste stap in een lange termijn ambitie voor een innovatieve sprong naar een Bus Rapid Transit (BRT) met de kwaliteit van railvervoer op de A27-corridor. De wens van een rechtstreekse OV-verbinding tussen Breda en Utrecht kent een lange voorgeschiedenis. In eerder onderzoek is een rechtstreekse spoorverbinding geen haalbare oplossingsrichting gebleken. In het BO-MIRT 2019 is bekrachtigd om met betrokkenheid van de bestuurlijke partners een hoogwaardig OV-alternatief uit te werken.

Het verdiepend onderzoek van de afgelopen twee jaar toont aan dat er een aanmerkelijke kwaliteitsimpuls mogelijk is. Hierbij richten we ons voor de eerste stap op de periode rond 2030 - het moment dat de ombouw van de Rijksweg A27 tussen Houten-Hoopolder zal worden afgerond. Hiermee ontstaat de mogelijkheid om zo veel mogelijk koppelkansen te benutten en werk-met-werk te maken. Tegelijkertijd houden we zicht op de innovatieve sprong naar een BRT verbinding in 2040.

De kwaliteitsimpuls bestaat uit een samenspel van verschillende regionale deelopgaven die op en nabij de A27 de corridor tussen Breda-Gorinchem-Utrecht als een soort kralensnoer tot één systeem rijgt.

Kern van het concept

Het gaat dan om het bundelen van gestrekte buslijnen die de *daily urban systems* van Breda, Gorinchem en Utrecht verbinden, via de A27 en Ring Utrecht/A2. Die gebundelde lijnen verzamelen reizigers in het *daily urban system* waar ze wonen, rijden via mobiliteitshubs (overstappunten voor fietsers, busreizigers en automobilisten) aan de snelweg A27/A2 naar de twee stedelijke gebieden van Breda en Utrecht en waaieren daar uit naar bestemmingen waar reizigers werken, naar school gaan of studeren.

Voorwaarde is dat de doorstroming op zowel de A27/A2 als in stedelijk gebied is gewaarborgd, zodat reizigers snel, frequent en comfortabel met het OV (of een ketenreis met verschillende vervoerwijzen) van huis naar hun bestemming kunnen reizen.

Inzicht in maatregelen ook regionaal en vervolgaanpak komende 1,5 jaar

De gezamenlijke bestuurlijke partners beschikken nu over het inzicht aan wat er nodig is om de kwaliteitsimpuls in het OV op deze corridor voor 2030 te bewerkstelligen. Er is ook een eerste globale kostenraming opgesteld die laat zien dat voor de verschillende hubs mogelijk een investeringsbedrag van € 70 miljoen nodig is, terwijl voor de doorstromingsmaatregelen, afhankelijk van de uitkomst van nadere studies, mogelijk een investeringsbedrag van € 120 tot € 250 miljoen nodig is.

De partijen hebben afgesproken de ambitie voor een kwaliteitsimpuls 2030 en voor een volwaardig BRT op lange termijn vast te houden. Tevens is afgesproken de komende 1,5 jaar de verschillende regionale deelopgaven zodanig uit te werken dat op en rond het BO MIRT van 2023 resultaatgerichte investeringsbeslissingen genomen kunnen worden voor de kwaliteitsimpuls 2030. Deze afspraken zijn opgenomen in een te ondertekenen bestuurlijke intentieovereenkomst. Alle partijen zien ook nog nadrukkelijk dat de financiering van de maatregelen om tot de beoogde kwaliteitsimpuls te komen een grote uitdaging vormt. Zij hebben afgesproken om te kijken naar nut en noodzaak van de maatregelen, maar ook nadrukkelijk de meerwaarde van deze kwaliteitsimpuls in beeld te brengen en op zoek te gaan naar andere kostendragers.

De uit te werken Utrechtse deelopgaven (op het noordelijk deel van deze OV-corridor) voor 2030 zijn:

1. Hub Vianen A2 (aansluiting 11);
2. Hub Meerkerk A27 (aansluiting 25, N214) (in samenwerking met Provincie Zuid-Holland);
3. Doorstroming stedelijk: Entree via Papendorp (op- en afrit A2 via Orteliusviaduct);
4. Uitwerking van de route en de daarmee samenhangende maatregelen voor het realiseren van een direct doorgaande verbinding naar Utrecht Science Park.

Een doorkijk naar mogelijke kosten van de eerste 3 deelmaatregelen laat zien dat op basis van de eerste indicatieve kostenraming een bedrag van € 13,5 miljoen tot € 18 miljoen (orde grootte) als totale investeringsopgave te verwachten valt. De 4e maatregel betreft voor 2030 vooralsnog vooral onderzoek en is niet in deze raming meegenomen. Al deze maatregelen passen ook in het OV Netwerkperspectief van de provincie Utrecht.

Onder trekkerschap van de provincies wordt gebiedsgericht op de verschillende corridor delen (zuid, midden en noord) de komende 1,5 jaar samen met de regionale gemeenten en waar nodig Rijkswaterstaat gewerkt aan de verdere uitwerking van de mobiliteitshubs en binnenstedelijke doorstroming. Het ministerie pakt de verantwoordelijkheid en het trekkerschap voor het verder onderzoeken en uitwerken van doorstromingsmaatregelen op het hoofdwegennet. Dit mede in het licht van het de ontwikkelingen van BRT concepten in Nederland.

In opmaat naar besluitvorming op en om het BO MIRT 2023 zal ook uw Staten vanuit uw rol als het gaat over toekennen van investeringsgelden en/of vaststellen van een juridisch-planologisch kader betrokken worden.

Financiën

In het onderzoek zijn op een globaal niveau benodigde investeringen in beeld gebracht om een indicatie van de omvang van de opgave te hebben. De komende 1,5 jaar worden de deelopgaven verder uitgewerkt en volgen ook de financieringsafspraken. De ambitie voor een BRT verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht is eveneens opgenomen in het OV-netwerkperspectief. Zodra er meer inzicht is in de benodigde investeringen en het Utrechtse aandeel daarin, zal via de reguliere wijze van het Meerjaren Investeringsprogramma (MIP) een voorstel aan uw Staten worden aangeboden.

Verbetering bestaande spoorverbinding Utrecht-Breda

Voor de (middel)lange termijn wordt niet alleen ingezet op een reistijdverbetering op deze rechtstreekse verbinding (Breda-Utrecht) via BRT. Ook aansluiting op het landelijke spoornetwerk blijft van belang. Via het Toekomst Beeld OV wordt voor de lange termijn ook ingezet op een rechtstreekse Intercity tussen Breda en Utrecht via Tilburg en 's-Hertogenbosch. Hiervoor is echter substantiële railinfrastructuur uitbreiding nodig en is er een sterke afhankelijkheid van landelijke netwerkkeuzes. De twee oplossingsrichtingen sluiten elkaar niet uit omdat met beide verbindingen een andere doelgroep aan reizigers (en dus een ander marktsegment) wordt bediend. Spoor kan voorzien in een "hart-op-hart" verbinding (interessant voor reizigers direct rond of dichtbij station Utrecht CS) terwijl BRT van meerwaarde is voor zowel stad, stadsrand en tussengebied (uitwaaiermodel in *daily urban systems* biedt voor reizigers meer rechtstreekse verbindingen dan alleen hart-hart). Als voorloper op een rechtstreekse Intercity kan ook worden gekeken naar een betere overstap in Den Bosch in combinatie met een hogere frequentie richting Breda. Immers: er rijden als 6 – 8 Intercity's per uur tussen Den Bosch en Utrecht: een frequente aansluiting kan de kwaliteit voor de reiziger ook verbeteren.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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