

Paraaf afdelingshoofd Mobiliteit dhr. C. Bontje	
Paraaf gedeputeerde Mobiliteit dhr. J. Ekkers	

## Memorandum 2008MME66

Datum 23 april 2008  
Aan Gedeputeerde Staten  
Van E.J. Fennis Tel.: 2582064  
Onderwerp Spoorlijn Utrecht – Breda “de Vergeten Corridor”

---

Naar aanleiding van uw verzoek tot informatie.

### Aanleiding

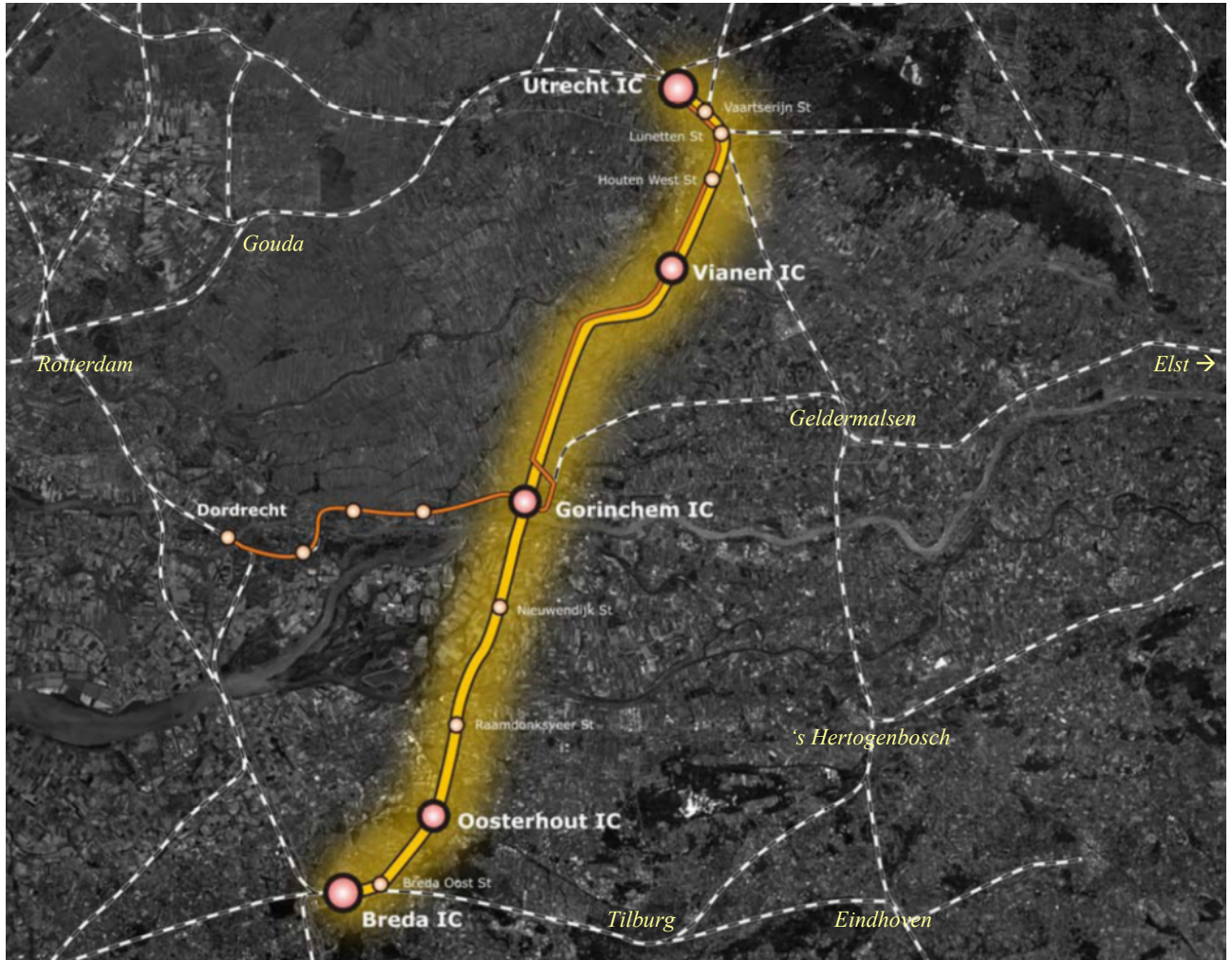
Op 27 maart 2008 presenteerden bouwbedrijf BAM en ingenieursbureau Goudappel Coffeng een nieuw plan voor een spoorverbinding tussen Utrecht en Breda. De directe aanleiding hiervoor is de aanstaande verbreding en vernieuwing van de A27 tussen Utrecht en Breda. Volgens BAM zouden beide projecten gecombineerd kunnen worden uitgevoerd. Naar aanleiding van het nieuwe plan is begin april 2008 een onderzoek naar deze lijn voorgesteld door een meerderheid in de Tweede Kamer

### Inhoud vanuit de studie

De door BAM en Goudappel Coffeng voorgestelde spoorlijn voegt ten zuiden van Utrecht Lunetten uit de spoorlijn Utrecht-Den Bosch om vervolgens parallel aan snelweg A27 naar Vianen, Gorinchem en Breda te leiden (afbeelding op pagina 2). Daarbij worden in het voorstel suggesties gedaan voor mogelijke stations aan deze spoorlijn, waaronder Houten-West en Vianen. Van station Vianen wordt in de studie veel verwacht als ‘Poort tot de Randstad’. Het gaat om een intercitystation met een aansluiting op een doorgetrokken Sneltram Utrecht-Nieuwegein, een hoogwaardig busstation en een grote P&R-voorziening. Bij Gorinchem kruist deze lijn de spoorlijn Elst - Dordrecht. Op het kruispunt van deze spoorlijnen wordt een station geprojecteerd waar de reizigers kunnen overstappen op treinen naar Dordrecht en Geldermalsen. Een rechtstreekse sprinterverbinding Utrecht – Gorinchem – Dordrecht is overigens ook mogelijk. Nabij Gorinchem zal de voorgestelde lijn eveneens de Betuweroute kruisen. In de studie wordt voorgesteld het gedeelte van/naar Breda te verbinden met deze goederenspoorlijn.

Voorstel van BAM en Goudappel Coffeng is om de spoorlijn aan te leggen tegelijk met de geplande verbreding van de A27. Dat levert een kostenvoordeel op van enkele honderden miljoenen euro's, vooral door de samenlopende investeringen in de dure rivierkruisingen. Het tracé zal namelijk vier belangrijke waterwegen moeten kruisen: de Bergsche Maas, de Merwede, de Lek en het Amsterdam Rijnkanaal. Dat is ook de reden dat niet eerder een spoorlijn tussen deze steden is aangelegd; de spoorlijn Utrecht - Den Bosch was al duur. Het plan van BAM en Goudappel Coffeng doet overigens geen voorstellen ten aanzien van de

vraag of de kruising van de rivieren ditmaal met bruggen of met tunnels zou moeten gebeuren, waarbij wordt opgemerkt dat tunnels in het algemeen duurder zijn dan bruggen.



Bron: BAM & Goudappel Coffeng, Breda-Utrecht: De vergeten corridor, 27 maart 2008.

Ondanks het kostenvoordeel bij gelijktijdige aanleg met de verbreding van de A27 zijn de investeringskosten nog aanzienlijk: € 1,75 miljard (solitaire aanleg van de spoorlijn is geraamd op € 1,96 miljard). Over de overige kosten (beheer en exploitatie) wordt geen uitspraak gedaan. Het is dan ook een onderzoek door private partijen. Publieke partijen worden via dit onderzoek uitgenodigd kennis te nemen van de resultaten en op basis van een aanvullende businesscase besluiten te nemen over de toekomst van de spoorlijn Utrecht-Breda.

## Effecten

De lijn zou een directe verbinding gaan vormen tussen de bestaande stations Utrecht Centraal en Breda en zodoende de verkeersdruk van de A27 verminderen. Een exacte indicatie van de

mogelijke afname van personenverkeer op de A27 kunnen de onderzoekers niet aangeven. Wel wordt aangegeven dat de verbreding van de A27 altijd noodzakelijk blijft om de congestieproblemen te beperken.

Treinreizigers tussen station Utrecht Centraal en Breda moeten momenteel overstappen in Rotterdam of 's Hertogenbosch of de langzame stoptrein via 's-Hertogenbosch en Tilburg nemen. Daarnaast biedt een Interliner van Veolia een rechtstreekse busverbinding aan tussen beide stations. Indien de spoorlijn tussen Utrecht en Breda aangelegd wordt, wordt de reistijd tussen beide steden verkort met ruim 20 minuten van 73 minuten met de huidige Interliner naar 51 minuten met de nieuwe Intercity. Op de verbinding Utrecht-Dordrecht kan de reistijd verkort worden van 58 naar 53 minuten.

Volgens het onderzoek van BAM en Goudappel Coffeng kan de lijn als volwaardige Intercityverbinding functioneren (vier keer per uur) met een bezetting die vergelijkbaar is met de IC-lijnen Rotterdam – Utrecht, Den Haag – Utrecht of Schiphol – Utrecht. De totale lijn zou dagelijks 90.000 reizigers vervoeren, waarvan 45.000 'nieuwe reizigers'. Een afname van 10 procent van het reizigersaantal vindt ten gevolge van de nieuwe lijn plaats op de verbindingen Utrecht-Den Bosch en Rotterdam-Dordrecht-Breda, de huidige treinroutes tussen Utrecht en Breda.

Een spoorlijn tussen Utrecht en Breda zorgt er tevens voor dat het goederenvervoer tussen het noorden en oosten van Nederland enerzijds en de havens van Zeeland en Antwerpen anderzijds makkelijker kan worden afgewikkeld.

## **Punten van aandacht voor de Provincie Utrecht**

Voor de provincie Utrecht is het positief wanneer de verbindingen met Brabant en België door de komst van de spoorlijn verbeteren.

Ten aanzien van de haalbaarheid van de spoorlijn bestaan mogelijke twijfels. De investeringskosten zijn aanzienlijk, terwijl de prognose van het aantal reizigers heel optimistisch is (ligt een factor 8 hoger dan een studie van 10 jaar geleden). BAM en Goudappel Coffeng claimen een bredere scope te hebben dan de eerdere studie. Tevens hebben zij zich gebaseerd op een sterkere groei van het autoverkeer op de A27, een grotere groeipercentage van reizigers op het spoor en een 'enorme' groei van Brabant als vestigingsgebied voor bedrijvigheid en inwoners.

Het drukste gedeelte van de beoogde spoorlijn is gelegen nabij Vianen. Voor het eventuele station Vianen zijn 19.000 in- en uitstappers geprognostiseerd. Voor een belangrijk deel komen deze reizigers uit de doorgetrokken sneltram Utrecht-Nieuwegein en uit de streeklijnen uit Alblasterwaard en Vijfherenlanden die op dit station zouden moeten eindigen. De stelligheid waarmee in het rapport de doorgetrokken sneltram wordt verondersteld kan niet worden onderschreven. Deze onzekere factor stelt de prognoses ten aanzien van het station Vianen als 'Poort voor de Randstad' in een ander daglicht.

Van belang is ook dat de verbreding van de A27 qua procedure al veel verder is en wat ons betreft niet moet worden opgehouden met dit lange termijn project. De tweede kamer wil deze koppeling ook graag weten.

Ondanks de mogelijke besparing bij gelijktijdige aanleg van de spoorlijn met de verbreding van de A27 zijn de investeringskosten aanzienlijk. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij eerdere beantwoording van Kamervragen over dit onderwerp aangegeven geen middelen beschikbaar te hebben voor een nieuwe spoorlijn. Dat betekent dat de inzet van middelen voor deze spoorlijn ten koste gaat van andere spoorlijnen, ondermeer de planstudiecorridors die op grond van de Landelijke Markt en Capaciteits Analyses (LMCA's) prioriteit hebben gekregen<sup>1</sup>. Voor provincie Utrecht is de planstudie Utrecht-Arnhem van groter belang in relatie tot de projecten die we nu uitvoeren.

Daarnaast blijft het ontwikkelen van de directe spoorverbinding tussen Utrecht en Almere een provinciale wens. Het ontwikkelen van een spoorlijn langs de A27 in noordelijke richting zou voor provincie Utrecht waarschijnlijk een aanmerkelijk interessantere studie hebben opgeleverd. Het ontbreken van een spoorlijn langs dit deel van de A27 in de studie kan als een gemiste kans worden gezien.

Randstadspoor is voor de regio Utrecht ook van groot belang. Onduidelijk is nog wat de effecten van deze spoorlijn op de bestaande lijn naar Den Bosch is, waar wordt geïnvesteerd in capaciteitsuitbreiding ten gunste van Randstadspoor. In de studie wordt een afname van doorgaande reizigers van Breda/Tilburg naar Utrecht verondersteld. Hoe dat zich vertaalt in gevolgen voor de exploitatie is nog niet uitgewerkt.

Een ander punt van aandacht is de mogelijkheid van goederenvervoer over spoor. Inzet van de provincie is om dit niet te bevorderen door de provincie. Goederenvervoer zal voor routes naar het noorden en oosten van het land gebruik moeten maken van de Betuweroute en de noordoostelijke aftakkingen van deze route.

Tenslotte worden met deze spoorlijn geen potentiële woningbouwlocaties binnen de provincie ontsloten en biedt deze lijn voor ons dus geen nieuwe ontsluitingsmogelijkheden.

## **Conclusie**

De spoorverbinding Breda-Utrecht heeft voor Provincie Utrecht een beperkte betekenis. Het initiatief om deze spoorlijn aan te leggen zal 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.

---

<sup>1</sup> Antwoord Minister Eurlings 11 maart 2008