

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

DATUM	24 april 2017	TEAM	MOB
NUMMER	81CBA218	REFERENTIE	R.O. Haakma
UW BRIEF VAN		DOORKIESNUMMER	030 258 3370
UW NUMMER		E-MAILADRES	remco.haakma@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	rapportage	ONDERWERP	Eindrapport Vervolgstep MIRT- onderzoek Utrecht – Amersfoort – Harderwijk

Geachte dames en heren,

Adviesbureau Royal Haskoning DHV heeft in opdracht van de provincies Gelderland en Utrecht onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om het openbaarvervoeraanbod op de corridor Utrecht – Amersfoort – Harderwijk te verbeteren. Bij deze zenden wij u mede namens de provincie Gelderland de eindrapportage ‘Vervolgstep MIRT-onderzoek Utrecht – Amersfoort – Harderwijk’ toe.

Achtergrond van het onderzoek

Op de corridor Utrecht – Amersfoort – Harderwijk doen zich de volgende bereikbaarheidsknelpunten voor: De bereikbaarheid van de regio Utrecht per openbaar vervoer vanuit het noordoosten blijft achter. In de ochtendspits staat de capaciteit van de Sprinters vanuit Harderwijk richting Utrecht onder druk.¹ Vanaf 2025 ontstaan er capaciteitsproblemen op en rondom het OV-knooppunt Utrecht Centraal en op de Uithoflijn (tram).

Regiopartijen, NS, ProRail en het toenmalige ministerie van I&M (nu I&W) zijn al zo'n 15 jaar met elkaar in gesprek over de aanpak van de bereikbaarheidsknelpunten. In MIRT-onderzoek dat in 2015 is uitgevoerd is hiervoor een breed palet aan mogelijke maatregelen (met daarin aandacht voor zowel trein, hoogwaardig openbaar vervoer als oplossingen buiten het openbaar vervoer) geïnterpreteerd. Als vervolg op dit MIRT-onderzoek is door Royal Haskoning DHV gezocht naar mogelijkheden om vanuit dit brede palet aan maatregelen te komen tot een nader uit te werken voorkeursalternatief. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- een breed palet aan mogelijke oplossingen;
- een taakstellend budget van maximaal € 35 miljoen (echter nog geen budget gereserveerd bij betrokken partijen), uiteenvallend in:
 - spoorse investeringen: € 25 miljoen;
 - maatregelen hoogwaardig openbaar vervoer: € 4 miljoen;
 - ondersteunende maatregelen: € 6 miljoen;
- op relatief korte termijn realiseerbaar (planhorizon circa 2025, bij voorkeur maatregelen die ook bij de werkzaamheden aan knooppunt Hoevelaken gereed/te implementeren zijn);
- spoorse maatregelen inpasbaar in dienstregeling 2018 (eventuele dienstregelingsaanpassingen voor latere jaren zijn nog onvoldoende bekend).

¹ Op dit moment voldoet de NS echter nog wel aan de vereisten die hieromtrent in de spoorconcessie voor het hoofdrailnet zijn opgenomen.

Uitkomsten van het onderzoek

Uit het onderzoek van Royal Haskoning DHV blijkt dat het huidige spoorstelsel zijn grenzen heeft bereikt. Het inpassen van nieuwe treinverbindingen lukt niet meer. Op basis van inpasbaarheid, vervoerwaarde, investeringskosten en exploitatielasten lijkt het inpassen van extra treinen tussen Amersfoort en Harderwijk door het verlengen van bestaande verbindingen de meest kansrijke verbetering. Voorwaarde voor deze oplossing is wel het realiseren van een keervoorziening in de vorm van een passeerspoor bij Harderwijk. Qua exploitatie zijn er twee modellen mogelijk:

1. Alternatief B: verlenging van de Sprinter Amsterdam CS – Amersfoort naar Harderwijk met haltering in Nijkerk;
2. Alternatief C: verlenging van de Intercity Den Haag CS – Amersfoort Schothorst naar Harderwijk met haltering in Bilthoven, Amersfoort Vathorst, Nijkerk, Putten en Ermelo.

Het laten stoppen van Intercity's tussen Amersfoort en Zwolle in Harderwijk is volgens het rapport geen haalbare oplossing. De baten van zo'n extra stop voor reizigers die in Harderwijk in- of uitstappen wegen volgens de NS niet op tegen de reistijdverliezen voor doorgaande reizigers tussen Amersfoort en Zwolle. Bovendien leidt zo'n extra tussenstop voor aansluitingsproblemen in Utrecht, Amersfoort en Zwolle.

Royal Haskoning DHV adviseert om in aanvulling op de spoorse maatregelen in te zetten op versterking van buslijn 31 tussen Utrecht Science Park en station Bilthoven, mogelijk in combinatie met infrastructurele maatregelen om de snelheid en betrouwbaarheid op de route te vergroten. Verbeteringen aan het fietsnetwerk zijn in het specifieke kader van dit project niet nodig, hiervoor lopen reeds diverse projecten.

De regiopartijen wordt geadviseerd om op basis van de uitkomsten van het onderzoek een business case op te stellen voor de benodigde infrastructurele maatregelen in samenwerking met het ministerie van I&W, ProRail en de NS. Hierbij zal ook bepaald moeten worden in welke mate de regiopartijen financieel kunnen en willen bijdragen. Versterking van buslijn 31 valt binnen de bevoegdheden van de provincie Utrecht.

Business case op dit moment niet zinvol

De uitkomsten van het onderzoek zijn op 10 januari 2018 door bestuurders van de provincies Gelderland en Utrecht, de gemeenten Utrecht, Amersfoort, Harderwijk, Putten en Ermelo en de regio's Amersfoort en Noord-Veluwe met elkaar besproken. Zij zijn met elkaar tot de conclusie gekomen dat het opstellen van een business case op dit moment niet zinvol is. Hieraan liggen de volgende argumenten ten grondslag:

- Het is twijfelachtig of de spoorse maatregelen daadwerkelijk binnen het gestelde budget van € 25 miljoen gerealiseerd kunnen worden. Ook is allerm minst zeker dat de meest kansrijke exploitatiemodellen daadwerkelijk zonder exploitatieverliezen kunnen worden uitgevoerd.
- De oplossingen leveren een (te) beperkte bijdrage aan het oplossen van de gesignaleerde bereikbaarheidsknelpunten. Hierdoor wegen de kosten waarschijnlijk niet op tegen het verwachte rendement.
- In het kader van het Toekomstbeeld OV wordt er op dit moment nagedacht over de toekomst van het spoorstelsel in Nederland. Uitkomst van dit proces zou kunnen zijn dat het verstandiger is om in andere maatregelen te investeren dan de maatregelen die in het kader van deze Vervolgstep MIRT-onderzoek Utrecht – Amersfoort – Harderwijk zijn voorgesteld.

Snel structurele vernieuwingen nodig

De regio's Utrecht, Amersfoort en Noord-Veluwe maken een sterke groei door. Het mobiliteitssysteem in het algemeen en het openbaar vervoersysteem in het bijzonder dreigen hierbij achter te blijven. Reizigers zijn relatief lang onderweg en de treinen, trams en bussen raken steeds voller. De spoorverbinding tussen Utrecht en Harderwijk is momenteel geen volwaardig alternatief voor de steeds meer dichtslubbende A28. Als er geen structurele maatregelen worden genomen komt de bereikbaarheid steeds verder onder druk te staan. Dit zal ook nadelige gevolgen hebben voor de rest van het land gezien de functie van de regio Utrecht-Amersfoort als draaischijf van het totale netwerk. In dat kader spreken we de verwachting uit dat het Toekomstbeeld OV concrete perspectieven oplevert voor verbeteringen op de corridor Utrecht – Amersfoort – Harderwijk.

Voor de kortere termijn zien we kansen voor de toepassing van lightrail op deze corridor. De inzet van snelle, "lichte" treinen op het spoor die vaak op relatief korte afstanden stoppen en vervolgens een goede aansluiting hebben op regionaal busvervoer achten we juist in dit gebied rondom het Utrecht Science Park (USP / De Uithof) kansrijk. Als regiopartijen willen we graag met de staatssecretaris van I&W nadere afspraken maken voor het inrichten van een pilot voor het toepassen van een lightrailconcept op deze verbinding. De tijd is rijp voor een investeringsprogramma voor de metropoolregio Utrecht (U Ned), we kunnen de reizigers niet in de kou laten staan.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,

Secretaris,