

DATUM	30-5-2018
AAN	Leden van de commissie MME
VAN	Gedeputeerde D. Straat
DOORKIESNUMMER	Klik hier als u tekst wilt invoeren.
ONDERWERP	Beantwoording vragen commissie MME 28-05-2018 n.a.v. Statenbrief Uitkomsten Vervolgstap MIRT-onderzoek Utrecht – Amersfoort – Harderwijk

---

Geachte commissieleden,

Hierbij ontvangt u zoals tijdens de commissievergadering MME van 28 mei jl. is afgesproken een schriftelijke reactie op de vragen die door enkele fracties zijn gesteld naar aanleiding van de Statenbrief d.d. 24 april 2018 over de uitkomsten van de Vervolgstap MIRT-onderzoek Utrecht – Amersfoort – Harderwijk.

#### **Overzicht gestelde vragen**

##### SP

*Het mirt onderzoek geeft duidelijk aan dat het OV achterblijft in de oplossingen voor de bereikbaarheid en dat het bureau hoge verwachtingen heeft van een integrale aanpak. Dat klinkt ons als muziek in de oren en wij willen dan ook graag van de gedeputeerde horen wat hij met de uitkomst van dit onderzoek gaat doen.*

*Ook willen wij weten of er nu ook meer geld naar het OV kan, om de knelpunten en de reizigersgroei te bekostigen.*

##### GroenLinks

*De Statenbrief en het onderzoek van RHDHV stellen terecht dat de OV-bereikbaarheid op de corridor Utrecht-Amersfoort-Harderwijk onder druk staat, mede door de groei van het USP en de regio Utrecht en dat daarom capaciteitsuitbreiding noodzakelijk is. Er wordt in dat licht al vele jaren gesproken over aanpassingen in het spoornet op deze corridor. We krijgen graag een nadere toelichting waarom de nu onderzochte oplossingen onvoldoende oplossend vermogen hebben, wie de kosten van de genoemde aanpassingen zou moeten betalen en aan welke andere oplossingen er nu zal gedacht worden. Ook wisselen we graag van gedachten met het college over hoe zij er samen met de andere betrokken partijen voor wil zorgen dat er op korte termijn beweging komt in dit dossier en het niet op de lange baan wordt geschoven.*

*In de Statenbrief wordt gerefereerd aan de Toekomstvisie OV en de Regionale Ruimte en Mobiliteitsagenda (RRMA). Deze laatste wordt niet genoemd in het tweede concept mobiliteitsplan en we horen graag meer over de inhoud en achtergrond daarvan en hoe het samenhangt met UNed, met de Toekomstvisie OV en de in het concept mobiliteitsplan genoemde schaa sprong OV.*

##### PvdA

*Wij lezen in de Statenbrief dat het onderzoek van Royal Haskoning naar mogelijke oplossingen voor de langdurige problemen op de OV -corridor Utrecht-Amersfoort- Harderwijk, geen haalbare business case heeft opgeleverd. Toch wordt er wel bij het Rijk een pilot voor een light railverbinding bepleit, en staat er bij de paragraaf 'financiële consequenties': 'geen'. Wij zouden graag met de het college bespreken of er niet toch in het intensiveren van bijvoorbeeld buslijn 31, of andere directe busverbindingen vanuit de regio naar de Uithof een verbetering mogelijk is. Ook horen we graag of het college ook bereid is om zelf een financiële bijdrage wil leveren aan de gewenste lightrailverbinding en aan welke orde van grootte qua budget en tijdspad wij dan moeten denken.*

## Beantwoording

Omdat de vragen en opmerkingen van SP, GroenLinks en de PvdA elkaar deels overlappen wil ik proberen deze in één keer te beantwoorden.

### Nog geen concrete business case

Allereerst: zoals in de Statenbrief is aangegeven hebben we als regiopartijen besloten om op dit moment geen concrete business case te gaan opstellen op basis van de adviezen en aanbevelingen van Royal Haskoning DHV. Hieraan liggen de volgende argumenten ten grondslag.

#### 1. Kosten

Op basis van het eerdere MIRT-onderzoek uit 2015 hebben we voor dit vervolgonderzoek een taakstellend budget van € 35 miljoen aangehouden, uiteenvallend in € 25 miljoen voor spoorse maatregelen, € 4 miljoen voor hoogwaardig openbaar vervoer en € 6 miljoen voor ondersteunende maatregelen (bijvoorbeeld verbetering fietsvoorzieningen, reisinformatie). Zoals ook in de Statenbrief is aangegeven was er echter nog geen budget gereserveerd bij de betrokken partijen. Ook waren er nog geen afspraken over een eventuele verdeling van de kosten.

Het is twijfelachtig of de spoorse maatregelen wel binnen het gestelde budget van € 25 miljoen gerealiseerd kunnen worden. ProRail geeft aan dat de investeringskosten voor de keervoorziening in Harderwijk waarschijnlijk hoger zullen zijn dan de eerder ingeschatte € 20 miljoen. Ook zijn er investeringen nodig in stations (perronverlenging, doortrekking spoor bij Amersfoort Vathorst). Dit alles leidt er toe dat € 25 miljoen waarschijnlijk niet voldoende is voor de spoorse maatregelen. En hoewel de NS aan de ene kant de komst van een keervoorziening bij Harderwijk zou toejuichen vanwege de extra mogelijkheden die dit biedt voor de treinexploitatie geeft de NS anderzijds aan niet zeker te zijn dat de exploitatiemodellen die in dit onderzoek worden gepresenteerd vooralsnog zonder verliezen kunnen worden uitgevoerd. En zowel de provincie Gelderland als wijzelf staan op het standpunt dat wij in principe geen exploitatietekorten van de NS gaan aanvullen, ook niet tijdelijk.

#### 2. De oplossingen leveren een (te) beperkte bijdrage aan het oplossen van de gesignaleerde bereikbaarheidsknelpunten. Hierdoor wegen de kosten (zie punt 1) waarschijnlijk niet op tegen het verwachte rendement.

Zoals in de Statenbrief is aangegeven willen we een drietal knelpunten op de OV-corridor oplossen:

1. De achterblijvende bereikbaarheid van de regio Utrecht per openbaar vervoer vanuit het noordoosten.
2. De volle treinen tussen Harderwijk en Utrecht, met name tijdens de ochtendspits.
3. De capaciteitsproblemen op en rondom Utrecht Centraal en op de Uithoflijn (tram) die vanaf 2025 gaan ontstaan.

Royal Haskoning DHV adviseert om extra treinen in te passen tussen Harderwijk en Amersfoort. Dit levert een substantiële bijdrage aan het oplossen van de volle treinen tijdens de ochtendspits. De bijdrage van beide gepresenteerde oplossingsrichtingen, alternatief B en C, aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Utrecht en aan ontlasting van Utrecht Centraal is echter veel beperkter. Dit geldt met name voor Alternatief B waarbij de extra treinen tussen Amersfoort en Harderwijk worden gekoppeld aan de Sprinter richting Amsterdam. Alternatief C biedt een extra treinstop op station Bilthoven; hier staat echter wel weer tegenover dat de doorgaande reiziger tussen Den Haag/Utrecht en Amersfoort te maken krijgt met extra reistijd.

Samengevat: er moeten forse investeringen worden gedaan, waarschijnlijk hoger dan eerder ingeschat, tegen een suboptimaal rendement.

Als regiopartijen zijn we nu al zo'n 15 jaar met elkaar en met NS, ProRail en het ministerie in gesprek over de aanpak van de bereikbaarheidsknelpunten op deze OV-corridor. En steeds opnieuw lopen we er tegenaan dat oplossingen niet mogelijk zijn, hetzij uit dienstregelingsoogpunt (geen goed aansluitende treindiensten), hetzij uit veiligheidsoogpunt (volgafstanden tussen treinen), hetzij vanwege de kosten of vanwege een combinatie van deze factoren. Wij concluderen daarom dat het verder studeren op mogelijke oplossingen of het uitwerken van eerder gepresenteerde oplossingen binnen de kaders van het huidige spoorstelsel nu geen zin heeft.

### Wat doen we dan wel?

Wij zijn ons terdege bewust van de urgentie van het probleem. Stilzitten is wat ons betreft ook geen optie.

Ten eerste doen wij wat we binnen onze taken en bevoegdheden moeten en kunnen doen om de bereikbaarheid van Utrecht in het algemeen en het Utrecht Science Park in het bijzonder te verbeteren, ook voor de kortere termijn. Hiermee wordt al deels invulling gegeven aan de aanbevelingen uit het MIRT-onderzoek van 2015. Zo heeft er de afgelopen jaren al een intensivering van busverbindingen naar het USP plaatsgevonden. Een goed voorbeeld hiervan zijn de diverse snelwegbussen die vanuit de regio Amersfoort rechtsreeks naar het USP rijden. Sinds de start van de streekconcessie eind 2016 worden door Syntus grotere bussen op deze lijnen ingezet. Er is nog ruimte voor verdere reizigersgroei. Syntus heeft het voornemen om hier met de dienstregeling van 2019 op in te spelen: beter aansluiten op afwijkende werk- en schooltijden én het uitbreiden van lijnen en frequenties. Voor buslijn 31 tussen station Bilthoven en USP heeft U-OV in het najaar 2016 diverse maatregelen getroffen, waaronder de inzet van grotere bussen en versterking van de drukste ritten. De vertrek- en aankomsttijden van lijn 31 zijn afgestemd op de vertrek- en aankomsttijden van de treinen. Ook geldt er een "aansluitgarantie" waarbij de bussen naar het USP maximaal 10 minuten blijven wachten op de trein. Het aanbod van busverbindingen sluit aan op de actuele vervoeraantallen en -bewegingen. Uiteraard monitoren onze vervoerders het gebruik van deze buslijnen en nemen waar nodig aanvullende maatregelen in de jaarlijkse vervoerplannen.

Daarnaast investeren wij als provincie ook in de verbetering van de fietsverbinding tussen station Bilthoven en het USP. Hierbij moet gedacht worden aan de realisatie van een fietstunnel onder de N237 en uitbreiding van de stallingscapaciteit bij het station. Bovendien werken we samen met diverse gemeenten langs het traject aan de realisatie van een snelfietsroute tussen Amersfoort en Utrecht om de positie van de fiets op deze corridor te versterken.

Ten tweede blijven wij bij het Rijk aandacht vragen voor de problematiek op de corridor Utrecht – Amersfoort - Harderwijk. Zoals u hebt gezien hebben we het onderzoeksrapport van Royal Haskoning DHV ook naar de Tweede Kamer gestuurd, vergezeld van een brief waarin we de bereikbaarheidsproblematiek van de regio Utrecht in het algemeen en deze corridor in het bijzonder nog eens onder de aandacht brengen. In de brief pleiten wij ook voor het inrichten van een pilotproject met lightrail op deze corridor.

Hiermee kom ik bij de derde actielijn. Ik heb aangegeven dat de mogelijkheden om binnen het huidige spoorstelsel nog tot substantiële verbeteringen te komen eigenlijk uitgeput zijn. In het kader van het zogenaamde 'Toekomstbeeld OV' denkt het Rijk echter na over verbeteringen in het openbaar vervoer in de periode tot 2040. Eén van de gedachten hierbij is het introduceren van nieuwe concepten op het spoor. Lightrail is hier een voorbeeld van. De mogelijke spoorconcepten worden de komende twee jaar nader onderzocht en uitgewerkt door middel van een netwerkuitwerking voor de verschillende regio's. Ook wij als provincie Utrecht nemen actief deel aan deze uitwerking. De eerste tussenresultaten voor de regio Utrecht worden aan het eind van dit jaar verwacht. U zult hier ook over worden geïnformeerd. Daarnaast bereidt de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat een brief voor waarin zij de visie van het Rijk op de ontwikkeling van lightrail uiteenzet. Deze brief wordt nog voor de zomer verwacht.

De uitkomsten van de netwerkuitwerking voor het Toekomstbeeld OV nemen we ook mee in het Programma U Ned waarin we samen met het Rijk en regiopartijen in brede zin nadenken over de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor de regio Utrecht. Wij verwachten dat er hiermee ook meer energie bij het Rijk, ProRail en NS zal zijn om te investeren in de corridor Utrecht – Amersfoort – Harderwijk. Tot welke concrete voorstellen en oplossingen dit proces zal leiden en binnen welke termijn de maatregelen gerealiseerd kunnen worden kan ik u helaas op dit moment nog niet aangeven. Maar ik hoop dat ik u hiermee wel duidelijk heb kunnen maken dat we ons blijven inspannen voor verbeteringen op deze corridor.

### Financiën

Zoals ik al aangaf is er tot dusver geen specifiek budget gereserveerd voor maatregelen op deze corridor. De financiële middelen die we reserveren voor investeringen op deze corridor zijn afhankelijk van de afspraken die we met het Rijk kunnen maken omtrent U Ned bij het BO MIRT van 4 juni aanstaande en later dit najaar. Tijdens de bijeenkomst van 29 mei jl. bent u nader geïnformeerd over dit proces.

## RRMA

Tenslotte, in de Statenbrief wordt ook gerefereerd aan de Regionale Ruimte en Mobiliteitsagenda RRMA.

De Regionale Ruimte en Mobiliteitsagenda is de titel van een proces waarin provincie Utrecht, gemeente Utrecht, gemeente Amersfoort en Rijkswaterstaat Midden-Nederland op ambtelijk niveau in kaart brengen wat de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven voor de periode 2030-2040 in Midden-Nederland zijn, zowel voor het openbaar vervoer als de weg. Zowel de Schaalsprong OV, het landelijk Toekomstbeeld OV als de analyses in het kader van U Ned leveren input voor de RRMA.

De RRMA is verkennend en beleidsarm: het doel is de belangrijkste opgaven voor de periode 2030-2040 scherp te krijgen, er worden nog geen keuzes voor oplossingsrichtingen gemaakt. Dit is ook de reden waarom de RRMA niet is opgenomen in het Mobiliteitsprogramma. Ik zal u dit najaar informeren over de uitkomsten en het verdere proces van de RRMA.