

Vragen m.b.t SB Kwaliteitsimpuls OV Breda-Gorinchem-Utrecht

Partij	Nr	Vraag / Input	Antwoord / Reactie
GroenLinks	1	<p>Vragen:</p> <p>"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."</p> <p>Waarom is die voorwaarde er? Is een BRT niet juist een oplossing om de (stedelijke) bereikbaarheid te verbeteren, en niet een voorwaarde voor het toepassen ervan? Een BRT-systeem heeft doorgaans een eigen infrastructuur en krijgt prioriteit bij kruispunten, dus voor het systeem ansich is het ook niet nodig.</p>	<p>Hier is ook juist bedoeld dat alle partijen zich ervoor inzetten om BRT als systeem te laten werken. Daarbij kan eigen infrastructuur daar waar mogelijk en nodig (bijvoorbeeld op onderliggend wegennet, bij hubs of in de vorm van extra bus- op en afrit als bij Papendorp) aan de orde zijn. Op het door deze verbinding aangedane deel van de A2 en A27 is eigen infra niet direct nodig omdat doorstroming na de ombouw van de A27 (Houten-Hoopolder) rond 2030 in de basis op orde is. Om echter ook structureel en op piekmomenten doorstroming voor het OV te garanderen worden de mogelijkheden voor al dan niet dynamische rijstrook voor OV (bijvoorbeeld in combinatie met andere doelgroepen zoals carpoolers, vrachtverkeer of ander collectief vervoer) verkend.</p>
	2	<p>"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."</p> <p>Hoe verhoudt deze lange termijn zich met de lange termijn van de BRT? Gaan zij beide over de periode 2030-2040?</p>	<p>Voor de BRT is de ambitie zoals beschreven in de rapportage een Kwaliteitsimpuls richting BRT in 2030 en een volwaardig BRT in 2040. Spoorontwikkeling en BRT ontwikkeling zijn beiden gewenst. Een rechtstreekse intercity tussen Breda en Utrecht via Tilburg en 's-Hertogenbosch is gekoppeld aan grootschalige infrastructuur die afhankelijk is van keuzes zoals ook geschetst in de landelijke Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 zoals in januari 2021 uitgebracht door het ministerie van I&W. Gezien de complexiteit, gemoeide orde grootte investeringen 500-2.500 miljoen euro, afhankelijkheden en onzekerheden is het niet waarschijnlijk dat een dergelijke ontwikkeling eerder dan 2040 aan de orde is. Tussentijdse verbeteringen (betere aansluiting en cross-platform overstap zijn wel waarschijnlijker).</p>
CDA	3	<p>Het CDA is verheugd met de aandacht voor deze route en het gesprek tussen de provincies. Het OV knooppunt Meerkerk ligt op het snijvlak van 2 provincies.</p> <p>In hoeverre wordt dit knooppunt aangepakt wat betreft verkeersveiligheid, sociale veiligheid en bereikbaarheid voor brengende automobilisten en op welke termijn zal dit</p>	<p>De komende 1,5 jaar wordt deze hub verder uitgewerkt samen met de provincie Zuid-Holland, gemeente Vijfheerenlanden en andere partners. Deze gesprekken moeten nog starten en daadwerkelijke vorm en ontwerp is nog onderwerp van gesprek maar verkeersveiligheid, sociale veiligheid en bereikbaarheid voor brengende automobilisten zijn zeker onderwerp van gesprek en belangrijke aspecten om nader uit te werken. Na uitwerking is daadwerkelijke realisatie af in 2030. Dit is afhankelijk</p>

		gebeuren?	van de uitvoering project A27, omdat het daarin zit. Dit rijksproject heeft enige vertraging in de aanbesteding opgelopen inmiddels.
4		We krijgen signalen van meisjes en vrouwen dat de route voor fietsers vanaf Meerkerk naar het OV punt als sociaal onveilig wordt ervaren vanwege ontbrekende verlichting ed. Wordt dit meegenomen in het plan?	De fietsroute van en naar Meerkerk is geen direct onderdeel van de scope van de hub omdat het in de BGU wat betreft hubs gaat om de haltes en omgeving zelf (dus inclusief voorzieningen zoals parkeer- en stallingsvoorzieningen). Het goed en veilig (sociaal veilig en verkeersveilig) kunnen bereiken van de hub met alle vervoerswijzen is uiteraard wel van groot belang. Waar nodig wordt er binnen andere provinciale programma's en beleidsvelden samen met betrokken partners (zoals Waterschap en Gemeente als wegbeheerders) gezocht naar verbetermogelijkheden. Wij hebben hierover al contact met gemeente Vijfheerenlanden, die ook betrokken zijn bij de BGU-corridor kwaliteitsimpuls.
5		Waar begint en eindigt de HUB Meerkerk?	Een exacte geografische scope moet nog worden vastgelegd. Er zijn nog geen gedetailleerde ontwerpen gemaakt. Maar om een indicatie te geven van hetgeen hierbij van belang is: het gaat bij de hub om de haltes en omgeving met de voor de hub relevante bijbehorende voorzieningen. Specifiek voor Meerkerk gaat dit dan om de haltes gelegen bij de op- en-afritten, de halte Meerkerk-A27-N214 op de N214 (in huidige situatie onder het viaduct), qua voorzieningen zijn er in de huidige situatie fietsstallingen en kluizen. De hub Meerkerk is binnen de BGU corridor als 'lokale hub' getypeerd. Een indicatie van voorzieningen voor een dergelijk type hup is op pagina 35 in van het rapport Hink Stap Sprong (bijlage 2 Statenbrief) opgenomen. In de volgende fase van uitwerking wordt onderzocht welke voorzieningen mogelijk zijn en hoe deze ruimtelijk passend zijn te maken. Voorzieningen (indicatie): <ul style="list-style-type: none"> • Basis: afvalbak, camera's, groen, verlichting • Beschutte, zo mogelijk verwarmde wachtruimte • Betaalautomaat • BRT-halte • Deelvervoer • Fietsenstalling met laadmogelijkheden • Horeca-automaat • Pakket-ophaalpunt • Picknickplaats • Park + Ride met laadmogelijkheden • Kiss + Ride (halen en brengen) • Reisinformatie (zowel actueel als statisch)

			<ul style="list-style-type: none"> • Toilet • Watertappunt • Wifi
	6	<p>Kan prioriteit worden gegeven aan het maken van 1 tussenstop van de interliner Breda-Utrecht, in Meerkerk?</p> <p>Afhankelijk van de beantwoording van deze vragen, wil de CDA fractie besluiten of opwaardering nodig is.</p>	<p>De huidige halte aan de A27 in Meerkerk wordt bediend door de snelBuzz (lijnen 387 en 388 dit zijn lijnen uit de Zuidhollandse concessie) en niet door de Brabantliners (lijnen 400, 401 en 402, voormalige interliners Breda-Utrecht). Uit verdiepend onderzoek de afgelopen jaren blijkt qua vervoerswaarde een tussenstop op de hub Meerkerk voor de Brabantliner zowel in de huidige als in de toekomstige situatie (2030 en 2040) niet op te wegen tegen het voordeel voor doorgaande reizigers op de as Utrecht-Breda. De grootste reisrelaties op de corridor liggen tussen Vianen-Utrecht, Vianen-Gorinchem, Vianen-Altena, Gorinchem-Breda en Breda-Utrecht. In het ontwikkelpad dat is voorzien voor 2030/2040 heeft de verbinding vanuit Sliedrecht en Rotterdam KralingeZoom (huidige snelbuzz) en de verbinding Gorinchem-Utrecht jwel een stop in Meerkerk en de ambitie is hierop de frequentie uit te breiden. Hiermee verbetert zowel de bereikbaarheid richting Utrecht als richting Breda (welliswaar met overstap in Gorinchem). Het betreft hier nadrukkelijk een ontwikkelpad. Afhankelijk van het positief ontwikkelen van de vervoersvraag zullen wij waar mogelijk als provincie Utrecht in samenspraak met Zuid-Holland aandringen op het inbouwen van een stop ook van de doorgaande verbinding in Meerkerk.</p>