

Breda - Utrecht de vergeten corridor

Op weg naar een bredere visie



bam



Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Gouda

Dordrecht

Wierden

Utrecht IC

Lunetten St

Routen West St

Wianen
mogelijk IC

Gorinchem IC

Utrecht

Zaist

Breda IC



Breda - Utrecht: De vergeten corridor

Op weg naar een bredere visie

Visienota spoorverbinding Breda - Utrecht

27 maart 2008

Colofon

Titel

Visienota Spoorverbinding Breda-Utrecht: de vergeten Corridor
Op weg naar een bredere visie

Status

Definitief

Opdrachtgever

Eigen initiatief

Datum publicatie

27 maart 2008

Projectteam

Goudappel Coffeng

Bas Govers (projectleider)
Robert van Leusden
Marco Aarsen
Ron Bos
Jan Wilgenburg

BAM

Ben van Schijndel (projectleider)
Klaas-Jan Visser
Sietsche Eppinga
Petran van Heel
Maarten van der Bent

Kenmerk

BAL001/Gvb/0011



Inhoud

Samenvatting

1	Inleiding	8
2	De opgave: inspelen op mobiliteitstrends	16
3	Tracé en verbindingen	24
4	Effecten	34
5	Realisatie en financiering: meerwaarde van publiek private samenwerking	42
6	Uitnodiging publieke partijen	50

Samenvatting

Breda – Utrecht: de vergeten corridor

De snelle groei van het vervoer op de corridor Breda – Utrecht is voor Goudappel Coffeng BV en BAM Infra aanleiding om te onderzoeken in hoeverre de noodzakelijke verbetering van de A27 ook kansen biedt om te komen tot realisatie van een alternatieve modaliteit, namelijk de spoorlijn Breda – Utrecht. In onze mobiele samenleving is het immers van groot belang keuzemogelijkheden voor de reizigers te bieden. Bovendien zal in de komende decennia een transformatie naar duurzame en milieuvriendelijke mobiliteit vorm moeten krijgen. De A27-corridor Breda – Utrecht vormt voor een groot aantal nationale en internationale relaties nog steeds de snelste verbinding, inclusief de relatie tussen Amsterdam en Antwerpen. Gelet op deze positie in het netwerk, de snelle groei van het vervoer en de noodzakelijke transformatie naar duurzame mobiliteit is het tijd voor een forse inhaalslag op deze 'vergeten corridor'.

Waarom een nieuw onderzoek naar het spoor?

In 1999 is voor het laatst onderzoek naar de haalbaarheid van deze spoorverbinding gedaan ('Verkennde studie corridor Breda – Utrecht', rapportage project BRUT, Rijkswaterstaat 1999). In dit onderzoek is geconstateerd dat de spoorlijn onvoldoende nieuwe reizigers zou trekken. Er is echter aanleiding de haalbaarheid van een spoorlijn tussen Breda en Utrecht opnieuw te bezien. Aanleiding hiervoor vormen:

- De snelle groei van de verkeersintensiteiten op de corridor van de A27 en het bereikbaarheidsprobleem van de Randstad in het algemeen.
- De snel veranderende trends in de mobiliteit ten gunste van het OV; er is sprake van een snelle groei van reizigerskilometers op het spoor (+ 5% per jaar) en het rail-goederenvervoer (+ 100% in de afgelopen 10 jaar). Op langere termijn lijkt er perspectief op verdere groei van het spoorvervoer door kilometerheffing en stijgende benzineprijzen.
- De noodzaak van een transformatie naar duurzame mobiliteit en het bieden van milieuvriendelijke alternatieven voor het wegvervoer (klimaatbeleid).
- De bestaande knelpunten in de spoorwegcapaciteit; er is sprake van structurele capaciteitsproblemen op het spoor in Brabant en de verbindingen tussen Brabant en de Randstad.
- De enorme groei van Brabant als vestigingslocatie voor zowel bedrijvigheid als wonen (en de concurrentiepositie van BrabantStad).
- De mogelijke besparing in investeringskosten voor de aanleg van het spoor indien hiermee rekening wordt gehouden bij de aanpak van de A27.

Deze aanleidingen vormen voldoende basis om de haalbaarheid van een spoorverbinding tussen Breda en Utrecht opnieuw te bezien. Eerste oriënterende gesprekken met betrokken partijen hebben ons duidelijk gemaakt dat de behoefte om opnieuw naar deze verbinding te kijken bij meerdere partijen leeft.

Infrastructuur en verbindingen

De spoorverbinding Breda - Utrecht betreft een dubbelsporige lijn. Het nieuwe spoor zal worden benut om een nieuwe intercitycorridor te kunnen bieden: Roosendaal – Breda – Utrecht – Almere. Deze intercity rijdt vier 4x per uur per richting. Daarnaast worden twee Sprinterverbindingen voorgesteld: 2x per uur Utrecht – Breda v.v. en 2x per uur Utrecht - Dordrecht v.v. via de Merwede-Lingelijn. Tussen Utrecht en Gorinchem wordt dus 4x per uur een Sprinterverbinding geboden. Tussen Breda en Utrecht halteert de intercity op de stations Oosterhout, Gorinchem A27 en Vianen. In Oosterhout sluit de HOV Etten-Leur – Breda – Oosterhout (Volans) aan; Vianen vormt de poort tot de regio Randstad. Vanuit Nieuwegein wordt voorgesteld de sneltram (SUNIJ) door te trekken en de streeklijnen uit de Alblasserwaard en Vijfherenlanden aan te knopen. Alle drie tussengelegen intercitystations zijn ook zeer geschikt voor P+R. Daarmee passen ze in het concept 'Regiopoorten' van NS. Doordat de intercity doorrijdt naar zowel Almere als Roosendaal worden deze regio's eveneens beter ontsloten. Voor het goederenvervoer is de verbinding vanuit Zeeland en België via Breda naar de oostelijke Betuweroute en verder naar Noord-Nederland, Bad Bentheim of Emmerich interessant. Hiermee kan de drukke Brabantroute worden ontlast van een deel van de goederentreinen.

Effecten openbaar vervoer

De nieuwe spoorverbindingen trekken samen circa 90.000 reizigers. De helft hiervan is nieuw; de andere helft is het gevolg van routewijzigingen door treinreizigers of busreizigers. Het grote aantal nieuwe reizigers is vooral een gevolg van distributie-effecten: mensen maken andere verplaatsingen dan voorheen als gevolg van de kwaliteit van de verbindingen. Opvallend is verder dat:

- een derde van de reizigers een bestemming heeft verder dan Breda, Utrecht of Dordrecht; de verbinding vormt een belangrijke schakel in het netwerk;
- circa 40% van de reizigers gebruik maakt van de verbinding Utrecht – Dordrecht; hier zou frequentieverhoging met een extra halfuurdienst intercity gewenst zijn, maar dit kan niet in verband met de capaciteit van de Merwede-Lingelijn;
- de intercity gebruikt wordt door 30.000 reizigers; hiermee zit de corridor op hetzelfde niveau als Rotterdam – Utrecht en ruim boven Den Haag – Utrecht, Breda – Rotterdam en Breda – Tilburg.
- het knooppunt 'Vianen' met doorgetrokken Nieuwegeinlijn en verknoping van streekvervoer aanzienlijke meerwaarde biedt voor de reizigers in verschillende richtingen;
- het effect op de andere spoorlijnen beperkt is (<10%).

Effecten op wegverkeer A27

Gelet op de hoge aantallen reizigers zal het spoor een vermindering van de groei van het autoverkeer betekenen. Het is echter niet zo dat dit één-op-één terugkomt in een vermindering van autoverkeer op de A27. Door de omvangrijke distributie-effecten treden de effecten op het hele wegennet in dit deel van het land op. Wij hebben verschillende controleberekeningen gedaan die ons wat betreft de relatie met het autoverkeer tot de volgende conclusies brengen:

- Zonder verbreding van de A27 ligt het gebruik van de spoorverbindingen circa 10% hoger. Er is dan echter sprake van aanzienlijke congestie op het wegennet, vergelijkbaar met het scenario 'niets doen' voor de A27. Verbreding van de A27 blijft derhalve in alle gevallen noodzakelijk. De spoorverbinding is hierop niet van invloed.
- Wel is het duidelijk dat als gevolg van de spoorverbindingen in de A27-corridor de groei van het personenverkeer op de A27 wordt beperkt. Er kan derhalve wel een relatie worden gelegd met de omvang (2x3 of 2x4) en de aard (al of geen vrachstroken) van de capaciteitsverbetering op de A27.
- Er is nog sprake van een aanzienlijke onzekerheid in de groeicijfers op het spoor; de gepresenteerde cijfers moeten worden opgevat als ondergrensberekening. Als gevolg van het prijsbeleid (Anders Betalen voor Mobiliteit), de benzineprijzen en het nog te ontwikkelen klimaatbeleid kunnen de cijfers circa 10 à 30% hoger uitvallen. Het moge duidelijk zijn dat in deze gevallen de groei van het wegverkeer ook meer wordt beperkt.

Investeringskosten: 1,75 – 1,96 miljard euro

Indien de spoorverbinding volledig onafhankelijk zou worden aangelegd worden de investeringskosten geraamd op 1,96 miljard euro. Een belangrijk deel hiervan (circa 60%) betreft de rivierkruisingen. Door bij de aanleg van de A27 rekening te houden met de spoorverbinding kunnen de kosten dalen tot circa 1,75 miljard euro.

Meerwaarde PPP

Het ligt voor de hand om bij realisatie te zoeken naar constructies met publiek-private samenwerking (PPS). De meerwaarde ligt in:

- beperking van ruimtegebruik door een integraal ontwerp van de infrastructuur voor het spoor en de A27, met name bij de rivierkruisingen en de delen van het traject door natuurgebied en stedelijke omgeving;
- beperking van risico's en kosten door financiering op basis van een vergoeding voor beschikbaarheid gedurende de looptijd van het project. Risico voor de bouwkosten en onderhoud liggen dan bij de private partijen. Via gebruiksheffing (bv. infraheffing) kan de overheid zelf de kosten weer (deels) terugverdienen.

Uitnodiging aan publieke partijen

Gedurende het onderzoek is bij ons de overtuiging gegroeid dat de spoorverbinding Breda – Utrecht inderdaad ‘een vergeten corridor’ is. Onder bepaalde voorwaarden liggen hier belangrijke potenties om de bereikbaarheid van de Randstad en van BrabantStad te verbeteren. Wij willen alle betrokken partijen van harte uitnodigen nader kennis te nemen van het materiaal, en de berekeningen te verifiëren, corrigeren en zo nodig aan te vullen. Ons doel is om een door alle partijen gedragen inhoudelijk resultaat te krijgen. Wij willen voorstellen dit te doen in de vorm van een breed gedragen business case, die voor de zomer van 2008 kan worden afgerond. Op grond van het resultaat van de business case kan bestuurlijk nadere besluitvorming plaatsvinden over de wijze waarop kan worden omgegaan met de spoorlijn Breda – Utrecht, mede in relatie tot de besluitvormingsprocedure voor de verbreding van de A27.

Tot slot

Wij zijn inmiddels overtuigd van de meerwaarde van deze spoorverbinding voor de Nederlandse economie in het algemeen en die van BrabantStad en de Randstad in het bijzonder. Met deze visienota willen wij ook onze bereidheid uitspreken tot elke vorm van samenwerking die de realisatie van het spoor tussen Breda en Utrecht dichterbij kan brengen.

1

Inleiding



Startnotitie MER A27 ter inzage

De capaciteit van de A27 is volstrekt onvoldoende om het huidige en toekomstige verkeersaanbod te kunnen verwerken: het bewijs hiervan is dagelijks te vernemen via de verkeersinformatie. Door alle partijen wordt onderkend dat verhoging van de capaciteit noodzakelijk is. Om die reden is door Rijkswaterstaat de MER-procedure opgestart voor een onderzoek naar de mogelijkheden voor de verbetering van de verkeersproblematiek op de A27. De startnotitie voor dit MER-onderzoek ligt momenteel ter inzage. Bij de ter inzage legging riep Rijkswaterstaat onlangs ook overheid en marktpartijen op om samen met Publiek Private Samenwerkingsvoorstellen te komen die alternatieve oplossingen bieden voor de problematiek van de A27. Goudappel Coffeng en BAM Public Private Partnerships (PPP) hebben deze uitdaging opgepakt.

Breda – Utrecht: de vergeten corridor

De snelle groei van het vervoer op de corridor Breda – Utrecht is voor ons aanleiding om te onderzoeken in hoeverre de noodzakelijke verbetering van de A27 ook kansen biedt om te komen tot realisatie van een alternatieve modaliteit, namelijk de spoorlijn Breda – Utrecht. In onze mobiele samenleving is het immers van groot belang keuzemogelijkheden voor de reizigers te bieden. Bovendien zal in de komende decennia een transformatie naar duurzame en milieuvriendelijke mobiliteit vorm moeten krijgen. Nagenoeg alle Rijkswegen, en zeker de belangrijke transportcorridors, worden door een spoorlijn geflankeerd. De A27-corridor Breda – Utrecht vormt voor een groot aantal nationale en internationale relaties nog steeds de snelste verbinding, inclusief de relatie tussen Amsterdam en Antwerpen. Gelet op deze positie in het netwerk, de snelle groei van het vervoer en de noodzakelijke transformatie naar duurzame mobiliteit, is het tijd voor een forse inhaalslag op deze 'vergeten corridor'.





Nagenoeg alle Rijkswegen, en zeker de belangrijke transportcorridors, worden door een spoorlijn geflankeerd. De A27-corridor Breda – Utrecht vormt echter een uitzondering.



Utrecht

Breda

A27

Waarom een nieuw onderzoek naar het spoor?

In 1999 is voor het laatst onderzoek naar de haalbaarheid van deze spoorverbinding gedaan ('Verkennde studie corridor Breda – Utrecht', rapportage project BRUT, Rijkswaterstaat, 1999). In dit onderzoek is vanuit een relatief beperkte scope geconstateerd dat de spoorlijn onvoldoende nieuwe reizigers zou trekken ten opzichte van een verbetering van het openbaar vervoer met busverbindingen (Interliner). Er is echter aanleiding de haalbaarheid van een spoorlijn tussen Breda en Utrecht opnieuw te bezien. Aanleiding hiervoor vormen:

- De snelle groei van de verkeersintensiteiten op de corridor van de A27 en het bereikbaarheidsprobleem van de Randstad in het algemeen.
- De snel veranderende trends in de mobiliteit ten gunste van het OV; er is sprake van een snelle groei van reizigerskilometers op het spoor (+5% per jaar) en het railgoederenvervoer (+ 100% in de afgelopen 10 jaar). Op langere termijn lijkt er perspectief op verdere groei van het spoorvervoer door kilometerheffing en stijgende benzineprijzen.
- De noodzaak van een transformatie naar duurzame mobiliteit en het bieden van milieuvriendelijke alternatieven voor het wegvervoer (klimaatbeleid).
- De bestaande knelpunten in de spoorwegcapaciteit; er is sprake van structurele capaciteitsproblemen op het spoor in Brabant en de verbindingen tussen Brabant en de Randstad.
- De enorme groei van Brabant als vestigingslocatie voor zowel bedrijvigheid als wonen (en de concurrentiepositie van Brabantstad).
- De mogelijke besparing in investeringskosten voor de aanleg van het spoor indien hiermee rekening wordt gehouden bij de aanpak van de A27.

Deze aanleidingen vormen voldoende basis om de haalbaarheid van een spoorverbinding tussen Breda en Utrecht opnieuw te bezien. Eerste oriënterende gesprekken met betrokken partijen hebben ons duidelijk gemaakt dat de behoefte om opnieuw naar deze verbinding te kijken bij meerdere partijen leeft.



Een brede benadering van de 'vergeten' corridor

De waarde van een nieuwe spoorverbinding tussen Breda en Utrecht moet niet alleen gemotiveerd worden uit de effecten op de A27. Inhoudelijk blijkt de toevoeging van de spoorlijn Breda-Utrecht aan het Nederlandse kernnet te leiden tot een groot aantal 'verrassende verbindingen', zowel op personen als op goederen vervoer. Dit vraagt om een brede benadering, waarbij de benutting van het spoor en de effecten ervan op bestaande spoorverbindingen in een brede context worden beoordeeld. Vanuit deze samenhang dient ook de behoefte aan vervoerscapaciteit op de corridor als geheel (weg + rail) te worden gedefinieerd.

Proces en resultaat

De visienota is opgesteld door Goudappel Coffeng BV en BAM Infra. In een ambtelijke sessie op 13 februari 2008 zijn de eerste ideeën vrijblijvend gepresenteerd aan een groot aantal partijen (betreffende gemeenten en provincies, ProRail, NS Reizigers, deskundigen). De resultaten van deze sessie zijn meegenomen in deze visie. De effecten van de spoorverbinding zijn modelmatig doorgerekend (verkeersmodel regio Utrecht). Het resultaat hiervan is opgenomen in deze visienota "Spoorverbinding Breda – Utrecht" en op 27 maart 2008 gepresenteerd aan een brede groep belanghebbenden en experts.



Beoogd doel: op de agenda zetten

Met deze visienota willen BAM Infra en Goudappel Coffeng als initiatiefnemers deze verbinding opnieuw op de bestuurlijke agenda zetten. Wij zijn ervan overtuigd geraakt dat deze spoorverbinding een belangrijke bijdrage levert aan de structuurversterking van de Randstad en van BrabantStad, de twee grootste stedelijke regio's in Nederland. Onder bepaalde voorwaarden is de verbinding niet alleen haalbaar, maar zelfs noodzakelijk om een duurzame groei van de mobiliteit te faciliteren. Juist een geïntegreerde uitvoering met de verbreding van de A27 maakt schaalvoordelen mogelijk die niet buiten beschouwing zouden moeten blijven.



2

De opgave:
inspelen op
mobiliteitstrends





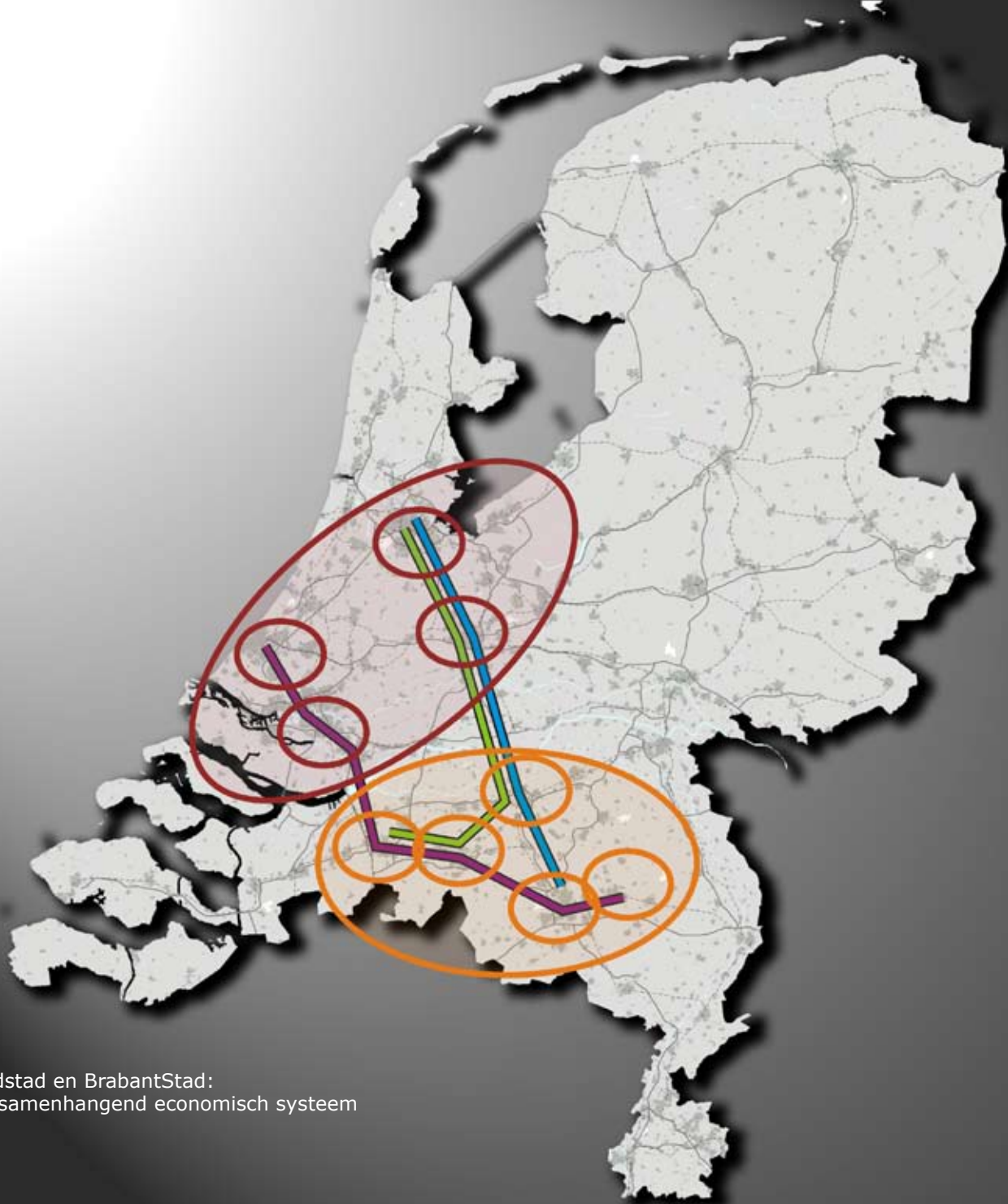
OESO: De Randstad heeft een bereikbaarheidsprobleem (OESO Review Randstad 2007)

De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) heeft recentelijk het rapport 'Metropolitan Governance and Competitiveness: the Case of Randstad, The Netherlands' uitgebracht. In deze internationale vergelijking komt de positie van de Randstad slecht naar voren als het gaat om de bereikbaarheid. De filevorming is er ernstiger dan in de Vlaamse Ruit of het Ruhrgebied. Zeker 20% van de verplaatsingen is onbetrouwbaar en door de matige spoorverbindingen blijven economische kansen die de onderlinge nabijheid van de steden biedt onderbenut. Een coherent vervoersysteem in de Randstad ontbreekt, waardoor het autogebruik relatief groot is. De bereikbaarheidsproblemen zetten op termijn de vitaliteit van de Randstad onder druk.

Randstad en BrabantStad: één samenhangend economisch systeem

Het vervoersprobleem van de Randstad is maar ten dele een intern probleem. De groei van de mobiliteit zit ook op de interregionale corridors van en naar de Randstad. Met name de corridors tussen de Randstad en BrabantStad kennen een sterke groei van mobiliteit. Feitelijk functioneert dit economische kerngebied van Nederland in steeds toenemende mate als een 'daily urban system' met sterk groeiende relaties. Juist op deze relaties wordt sterk geïnvesteerd in het hoofdwegennet: de A16 is recent opgewaardeerd, de A2 is volop in uitvoering en de A27 staat op de agenda. Toch blijft in de stadsranden de congestie hardnekkig. De rol van het spoor is van groot belang om de effecten van de congestie op de economische vitaliteit te beperken.





Randstad en BrabantStad:
één samenhangend economisch systeem

Ruimtelijk Planbureau (RPB): A27-corridor economisch kansrijk

Het Ruimtelijk Planbureau (RPB) komt in haar studie 'Wegen naar economische groei' tot de conclusie dat de regio Breda tot een van de belangrijkste economische subregio's behoort. Investerings in de A27-corridor worden, naast de A1-corridor en de A2-corridor, als meest kansrijk gezien als het gaat om de economische effecten voor woon-werkverkeer en goederenvervoer.

Snelle groei van verkeer op de A27

Het belang van de A27 wordt bevestigd door de cijfers. De A27 verwerkt dagelijks tussen de 80.000 en 110.000 motorvoertuigen per etmaal. Het verkeer op deze corridor groeit bovendien sterk: in de laatste 10 jaar is de intensiteit met 30 à 40% gegroeid en er wordt een verdere groei met 25% verwacht. Met een aandeel van bijna 20% is de A27 ook een belangrijke corridor voor het (internationale) vrachtverkeer. De groeicijfers voor het vrachtverkeer liggen bovendien nog een factor hoger dan de groei van het personenverkeer.

Grote groei personenvervoer op Randstad-corridors

Op de corridors naar de Randstad mag een forse groei van het personenvervoer per spoor worden verwacht. In het kader van OV-netwerk BrabantStad is berekend dat zonder verdere maatregelen de groei zo'n 20% bedraagt. Door verbeteringen in het netwerk kan dit op de Randstadcorridors (intercity's) oplopen tot 50%. Daarbij is nog geen rekening gehouden met een groot aantal onzekerheden die van grote invloed kunnen zijn op de vraag naar spoorvervoer zoals de ontwikkeling van:

- de onbetrouwbaarheid van de verplaatsingen per auto naar de Randstad;
- de benzineprijzen;
- het programma Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM, kilometerheffing);
- het parkeerbeleid (P+R, prijsontwikkeling van parkeren in binnensteden);
- de effecten van nog te ontwikkelen klimaatbeleid.



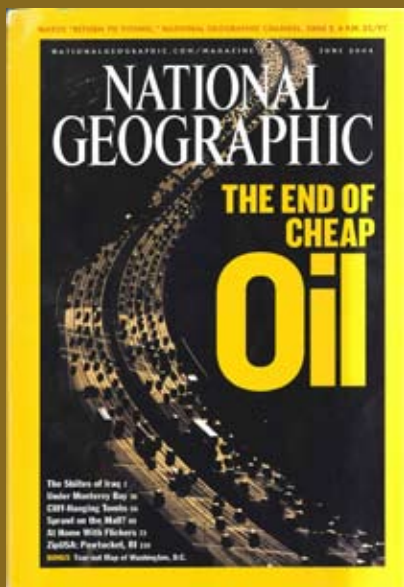
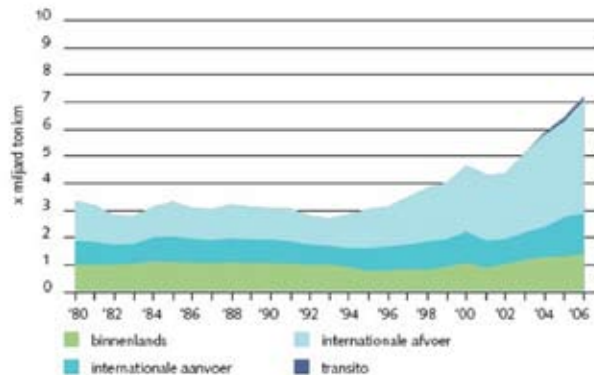
De realiteit is dat er grote onzekerheden zijn. De gehanteerde prognoses voor de termijn 2020 voor het spoorvervoer moeten daarbij als ondergrensraming worden gehanteerd. Voor de langere termijn moet rekening worden gehouden met een forse opgave als het gaat om de opvang van de vraag naar personenvervoer per spoor, zeker op de Randstadcorridors.

Groei vrachtvervoer per spoor

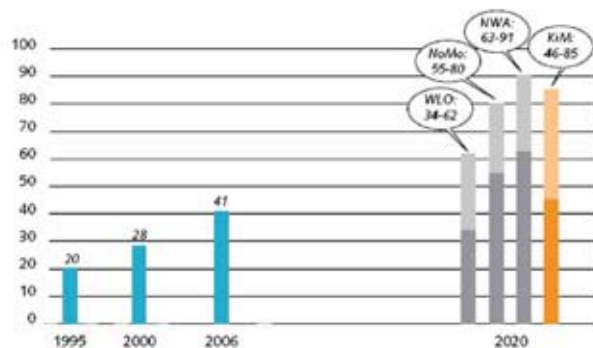
De cijfers ten aanzien van de groei van het vrachtvervoer per spoor zijn nog sprekender. In de afgelopen 10 jaar is het vervoer per spoor gegroeid van circa 3 miljard tonkilometer in 1996 naar 7 miljard in 2006. Uitgedrukt in vervoerd gewicht is in diezelfde periode sprake van een verdubbeling van 20 naar 41 miljoen ton. Over de groei tot 2020 lopen de prognoses uiteen, maar gemiddeld mag een groei tot 80 miljoen ton worden verwacht, nogmaals een verdubbeling. De omvang van de groei zal mede afhangen van de voortgaande liberalisatie op het spoor en de effecten van Europees beleid.



De landelijke vraag op het Nederlandse spoornet per vervoerstroomb.
Bron: CBS/RCIN/AVV, bewerking KIM.



Marktonwikkelingen spoorgoederenvervoer tot 2020 (vervoerd gewicht in miljoen ton).



Capaciteitsproblemen op het spoor

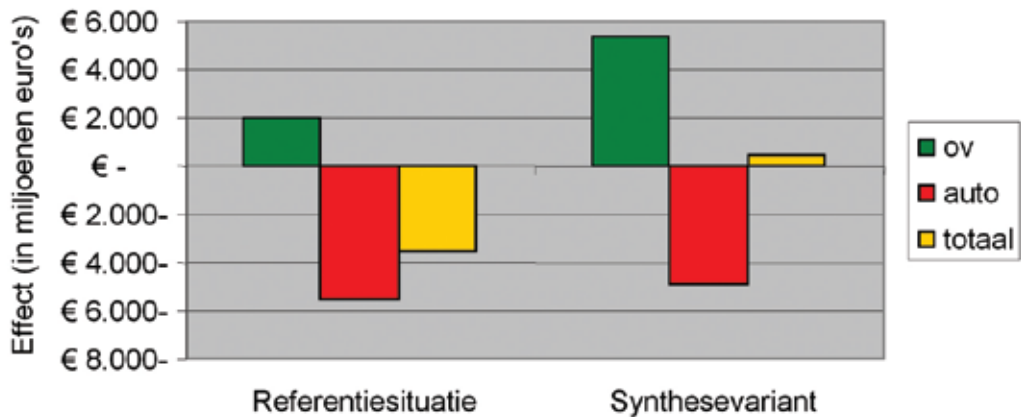
Recente studies als de Netwerkanalyse Spoor en de Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse (LMCA) Spoor tonen aan dat er een grote marktpotentie is voor zowel het personen- als het goederenvervoer per spoor. Deze studies laten echter ook zien dat het spoorwegnet reeds maximaal benut wordt en dat de groei van het spoorvervoer, zowel personen als goederen, leidt tot forse problemen in het spoorwegnet. In de relaties tussen BrabantStad en de Randstad spitsen deze zich toe op de capaciteit van de rivierkruisende verbindingen, zowel de corridor Dordrecht – Breda/Rosendaal (Moerdijkbrug) als de corridor Utrecht – 's-Hertogenbosch (brug Zaltbommel) zijn in de LMCA Spoor als knelpunt benoemd. Binnen Brabant vormt de corridor Breda – Tilburg, mede door het grote aantal goederentreinen op de Brabantroute, een knelpunt. Gegeven de onzekerheden in de prognoses kan het aantal en de omvang van de knelpunten in het spoor in dit deel van het land nog beduidend toenemen. Conclusie is dat er dringend behoefte is aan uitbreiding van de capaciteit van het spoorvervoer. De spoorlijn Breda – Utrecht moet in dit brede kader worden geplaatst.

Investeren in OV: economische effecten van congestie beperken

In de MKBA van het project OV-netwerk BrabantStad zijn de effecten onderzocht van de investeringen in het openbaar vervoer op de reistijden en daarmee op de maatschappelijke kosten. Zonder verdere maatregelen bedraagt het gesommeerde verlies aan reistijd met auto en openbaar vervoer op jaarbasis €3,5 miljard. Door de maatregelen uit OV-netwerk BrabantStad resteert een lichte winst ten opzichte van de huidige situatie van circa €400 miljoen. Het is duidelijk dat de effecten op het totaal aan reistijdverliezen voor het autoverkeer beperkt zijn. Daar staat echter tegenover dat een aanzienlijke winst kan worden bereikt in de reistijdverliezen voor het openbaar vervoer. Gesommeerd betekent dit dat de maatschappelijke kosten van de congestie voor het integrale vervoersysteem (auto + OV) aanzienlijk kunnen worden beperkt. Feitelijk is het economisch systeem daarmee minder van de kwaliteit van de autoverplaatsingen afhankelijk en daarmee minder kwetsbaar.

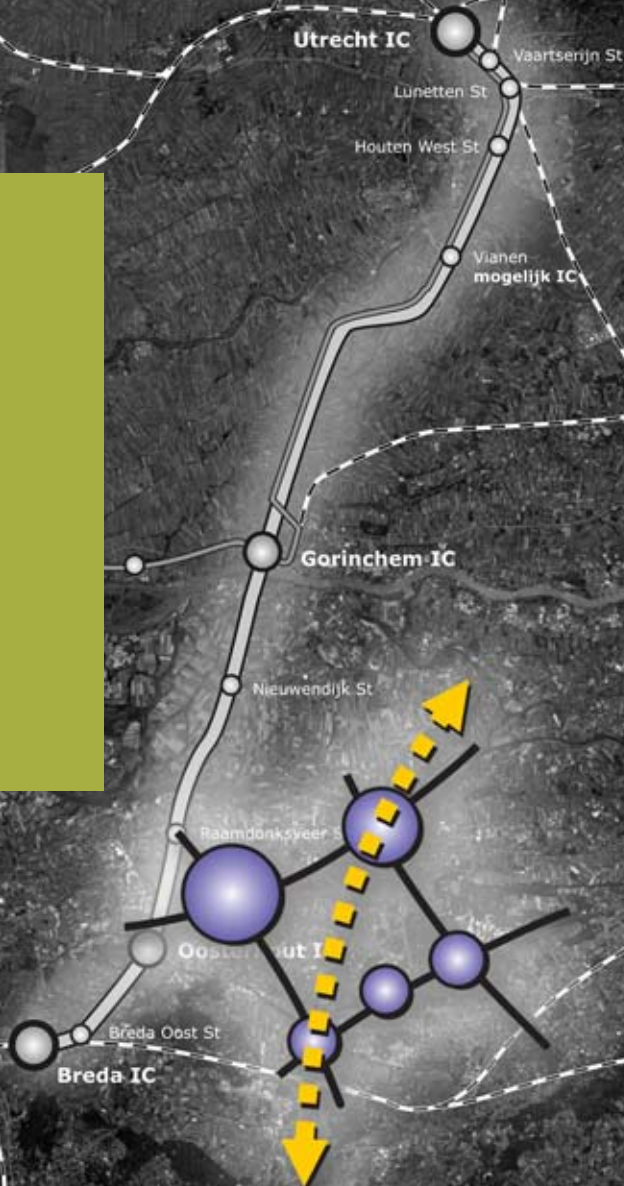


Reistijdeffect OV-netwerk Brabantstad



3

Tracé en verbindingen





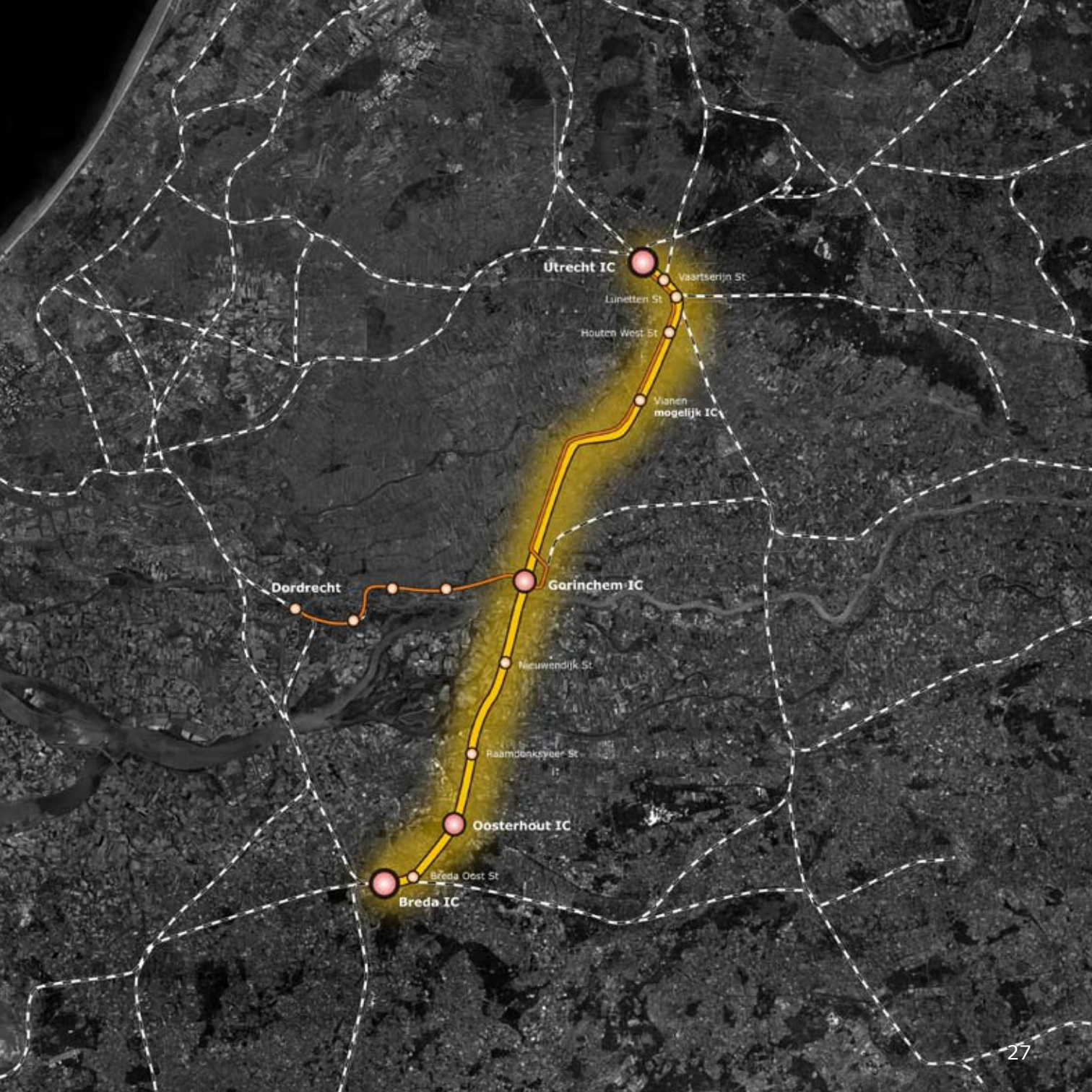
Infrastructuur

De spoorverbinding Breda - Utrecht betreft een dubbelsporige lijn. De lijn takt bij Utrecht Lunetten af van de spoorlijn Utrecht - 's-Hertogenbosch en loopt dan parallel aan de A27 via Vianen, Gorinchem en Oosterhout naar Breda. Bij Breda-Oost takt de spoorlijn aan op de lijn Breda - Tilburg. Bij Gorinchem kruist de lijn de spoorlijn Geldermalsen - Dordrecht. Door ten noorden van Gorinchem (bij Arkel) een verbinding te realiseren met deze bestaande lijn, is het ook mogelijk om treinen van Utrecht naar Dordrecht te rijden.

Aan de lijn worden nieuwe stations voorgesteld bij:

- Houten-West
- Vianen
- Gorinchem A27 (kruisstation boven de spoorlijn Gorinchem - Dordrecht)
- Nieuwendijk
- Raamsdonkveer
- Oosterhout
- Breda Oost.

Elk van deze stations dient goed vanaf de A27 bereikbaar te zijn en goede P+R-faciliteiten te krijgen om aantrekkelijk te zijn voor reizigers die de auto in het vervoer willen gebruiken. Ten behoeve van het goederenvervoer wordt een aansluitboog voorgesteld tussen de Betuweroute en het spoor richting Breda.



Utrecht IC

Vaartsseijjn St

Lunetten St

Houten West St

Mianen
mogelijk IC

Dordrecht

Garijchem IC

Nieuwendijk St

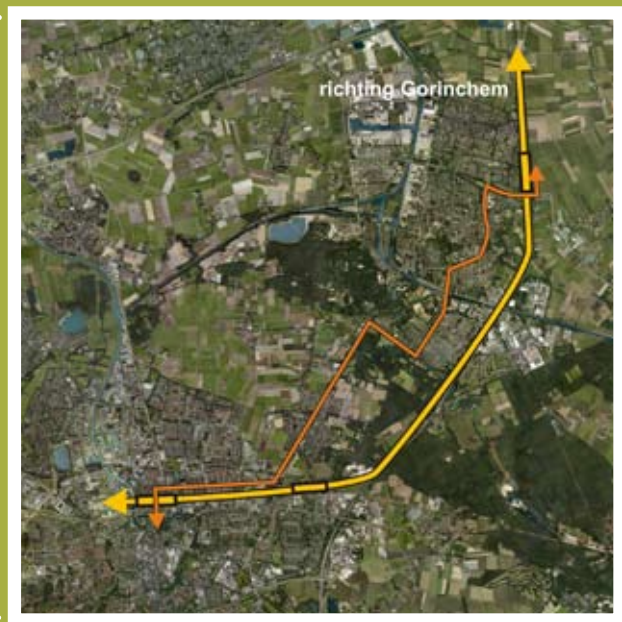
Raamdenksyuer St

Oosterhout IC

Breda Oost St

Breda IC





Intercity verbindingen

Het nieuwe spoor tussen Breda en Utrecht zal worden benut om een nieuwe intercity-corridor te kunnen bieden: Roosendaal – Breda – Utrecht – Almere. Deze Intercity rijdt vier keer per uur per richting. Tussen Breda en Utrecht halteert de intercity op de stations Oosterhout, Gorinchem A27 en Vianen. Deze drie stations zijn belangrijke knooppunten met het onderliggende openbaar vervoer:

- In Oosterhout sluit de HOV Etten-Leur – Breda – Oosterhout (Volans) aan, net als diverse streeklijnen naar omliggende kernen.
- In Gorinchem wordt de Merwede-Lingelijn gekruist en wordt een overstapmogelijkheid geboden.
- Vianen vormt de poort tot de regio Randstad. Vanuit Nieuwegein wordt de sneltram (SUNIJ) doorgetrokken. De streeklijnen uit de Alblasserwaard en Vijfherenlanden takken aan op het station en rijden niet meer door naar Utrecht.

Alle drie tussengelegen Intercity-stations zijn ook zeer geschikt voor P+R. Daarmee passen ze ook in het concept 'Regiopoorten' van NS. Doordat de intercity doorrijdt naar zowel Almere als Roosendaal worden deze regio's eveneens beter ontsloten.

Sprinter verbindingen

Naast de Intercity worden er twee Sprinter-verbindingen geboden die twee keer per uur per richting rijden (halfuurdienst) en op alle tussen-gelegen stations halteren:

- een Sprinter van Utrecht naar Breda vv.
- een Sprinter van Utrecht naar Dordrecht vv. Hiermee ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen Utrecht en Dordrecht en het centrum van Gorinchem.

Het aanbieden van een intercity-verbinding op de lijn Utrecht - Dordrecht is vanwege de capaciteit op het enkelsporige Merwede-Linge tracé niet mogelijk. Vervoerkundig zou het wel gewenst zijn. Beide Sprinterdiensten rijden in een halfuursdienst en vormen samen een kwartiersdienst tussen Vianen en Utrecht. Hiermee wordt Randstadspoor-kwaliteit geboden in de zuidelijke lob van het stadsgewest Utrecht. De Sprinter naar Dordrecht is in feite de geplande verdichtingsdienst Gorinchem – Dordrecht van de Merwede-Lingelijn die wordt doorgetrokken naar Utrecht.



Verbindingen (IC)

Een andere interessante gedachte is een Shuttle verbinding Brussel - Antwerpen - Breda - Utrecht (- Amsterdam/Almere). Hierdoor krijgt het oostelijke deel van de Randstad en het noordoosten van Nederland een snellere verbinding (zonder overstap) met de Vlaamse Ruit.



Verbindingen (R)



Verknopen (R)

Deze intercityverbinding vormt een extra corridor in het door de spoorsector gehanteerde corridormodel. Hierin is dan tevens de (deel)corridor Utrecht - Almere opgenomen.



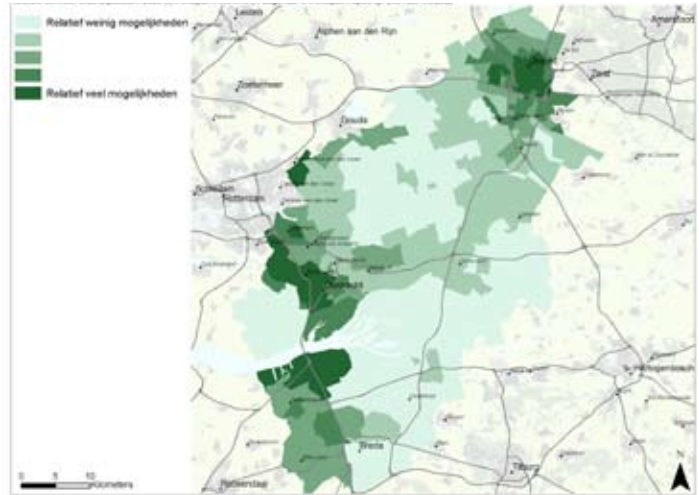
Mogelijkheden voor goederenvervoer

De spoorlijn Breda – Utrecht kruist eveneens de Betuweroute. Dit levert interessante mogelijkheden op indien een verbinding wordt gerealiseerd. Een kansrijke verbinding is die voor goederentreinen vanuit Zeeland en België via Breda en een te realiseren verbindingsboog bij Gorinchem naar de oostelijke Betuweroute en verder naar Noord-Nederland, Bad Bentheim of Emmerich. Hiermee kan de drukke Brabantroute worden ontlast van een deel van de goederentreinen.

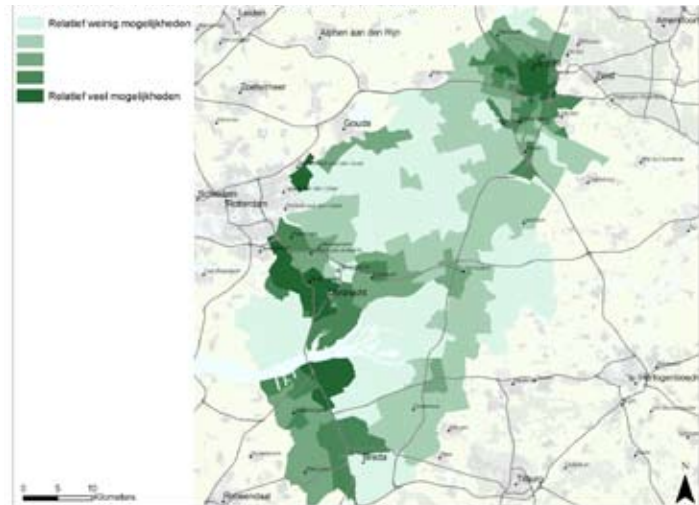


Reistijden

De treinverbindingen bieden fors snellere reisverbindingen. De Interliner Utrecht – Breda doet er buiten de spits 73 minuten over, de Intercity 51 minuten. Dit levert een reistijdwinst op van meer dan een kwartier. Tussen Utrecht en Dordrecht neemt de reistijd af van 58 minuten (trein via Rotterdam, met overstap) tot 53 minuten (Sprinter, rechtstreeks), een winst van 5 minuten en een overstap minder. Voor Sliedrecht en Papendrecht zijn de reistijdverbeteringen aanmerkelijk hoger. Ook voor kernen als Raamsdonkveer en Oosterhout is de reistijdwinst naar Utrecht een kwartier of meer. Omdat het treinproduct een goede verknoping met het onderliggende openbaar vervoer krijgt, ontstaan nieuwe reismogelijkheden tussen de kernen in de corridor onderling of wordt de onderlinge reistijd fors verbeterd. Door de sneltram uit Nieuwegein door de trekken naar Vianen ontstaan aantrekkelijke reismogelijkheden vanuit Nieuwegein met Gorinchem, Dordrecht, Oosterhout en Breda. De verknoping van Volans op station Oosterhout biedt vergelijkbare verbeteringen voor Teteringen en Oosterhout richting het Noorden.



beste woonplekken, Interliner 2020



beste woonplekken, spoorlijn

Bereikbaarheid

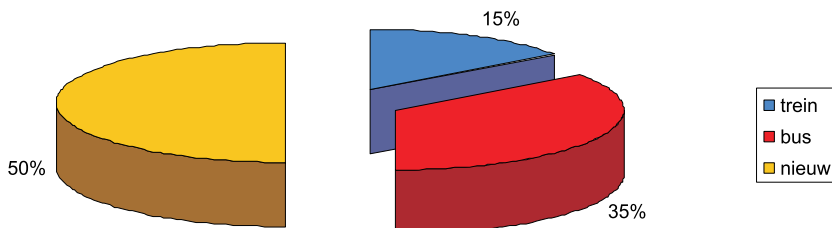
Door de verbeterde bereikbaarheid per openbaar vervoer komen met name de gebieden tussen Breda, Gorinchem en Dordrecht veel dichterbij elkaar en bij de regio Utrecht te liggen. Hiermee worden deze gebieden zowel veel aantrekkelijker voor bedrijven (makkelijker te bereiken voor werknemers) als voor inwoners (makkelijker om op het werk in Breda, Utrecht en Dordrecht te komen). Met name in gemeenten als Vianen, Sliedrecht, Gorinchem, Oosterhout en de omgeving Raamsdonksveer neemt het aantal te bereiken arbeidsplaatsen binnen 45 minuten aanmerkelijk toe. Hiermee worden deze gemeenten aantrekkelijker als woonlocatie. Deze positionering nodigt uit verder na te denken over herstructurering en de ontwikkeling van woningbouw in deze gebieden. Door de verknoping met het streekvervoer en de P+R-faciliteiten profiteren niet alleen de gemeenten met een station, maar ook de omliggende kernen van een betere bereikbaarheid.

Vervoerwaarde

Met behulp van het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU 2.0) is de beschreven dienstregeling getoetst op potentie. De berekende vervoerwaarde geldt voor het jaar 2020 waarbij een verbreding van de A27 tot 2 x 3 rijstroken tussen de knooppunten Everdingen en Hooipolder als uitgangspunt is genomen.

90.000 Reizigers per dag op de nieuwe spoorverbindingen in de corridor Breda - Utrecht

De nieuwe spoorverbindingen in de corridor Breda - Utrecht genereren samen 90.000 reizigers per dag. Ongeveer de helft hiervan, 45.000 reizigers, zijn nieuwe gebruikers. De andere helft zijn mensen die voorheen ook al per trein reisden via een andere route (15%) of voorheen hun volledige reis met de bus/interliner maakten (35%) en nu in ieder geval deels met de trein reizen (bv via de knooppunten Oosterhout en Vianen). De 45.000 nieuwe reizigers in de corridor Breda/Dordrecht - Utrecht zijn alleen te verklaren door distributie-effecten. Dit houdt in dat het aanbieden van nieuwe reismogelijkheden zoals een nieuwe spoorlijn het reizen tussen



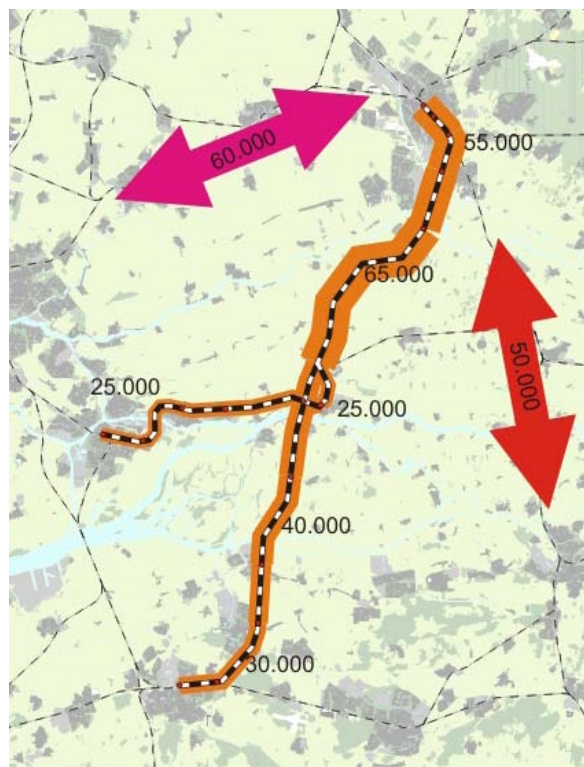
Breda/Dordrecht en Utrecht zoveel eenvoudiger maakt dat veel meer mensen die in Breda en Dordrecht wonen in Utrecht gaan werken, winkelen en naar school gaan of andersom. Zonder de spoorverbinding doen ze dat in hun eigen plaats of in een andere plaats waar ze wel relatief makkelijk kunnen komen. Gelet op dit omvangrijke distributie-effect is sprake van een aanzienlijke economische meerwaarde van de verbeterde verbindingen.

Meer dan alleen Breda/Dordrecht/ Utrecht

Van de 90.000 reizigers heeft eenderde deel een herkomst of bestemming voorbij Breda, Utrecht of Dordrecht. De verbeterde verbindingen hebben dus een aanzienlijk effect op het spoorweg-netwerk als geheel. Het gaat niet om een geïsoleerde corridor, maar om een essentiële schakel in het netwerk van verbindingen in dit deel van het land.

Dordrecht – Utrecht: 36.000 reizigers

Opvallend is het hoge gebruik van de Sprinters op de corridor Utrecht – Dordrecht. Er ligt blijkbaar een hoge vervoerpotentie in het verbeteren van de verbindingen tussen het stedelijke gebied in de Drechtsteden met de regio Utrecht en de regio Breda. De berekende vervoerwaarde betekent dat de halfuurdienst op Utrecht – Dordrecht eigenlijk een kwartierdienst zou moeten zijn, of dat een halfuurdienst intercity naast de Sprinter gereden zou moeten worden, vergelijkbaar met de corridor Utrecht - Leiden. Zonder (extra) investeringen in de spoorlijn Gorinchem – Dordrecht is dit echter niet mogelijk. De berekende aantallen geven echter volop aanleiding verder na te denken over capaciteitsuitbreidingen op het spoor tussen Gorinchem en Dordrecht en het bieden van een halfuurdienst Intercity op de corridor Utrecht – Dordrecht.



totaal aantal treinreizigers per dag

Breda – Utrecht: met 30.000 IC-reizigers een volwaardige intercity-corridor

De intercity op de corridor Breda – Utrecht wordt gebruikt door 30.000 reizigers en is daarmee een volwaardige intercity-corridor, In de LMCA Spoor is de verwachte omvang op de belangrijkste intercity-corridors beschreven. De Intercity-corridor Breda – Utrecht is qua omvang vergelijkbaar met Rotterdam – Utrecht, Den Haag – Utrecht en Utrecht – Schiphol en drukker dan de corridors Breda – Tilburg en Breda – Rotterdam. Met een kwartierdienst zitten de intercity's op de corridor Breda – Utrecht goed vol.

IC-reizigers per dag

Amsterdam-Utrecht	50.000
Arnhem-Utrecht	40.000
Den Bosch-Utrecht	37.000
Amersfoort-Utrecht	35.000
Breda-Utrecht	35.000
Zuidas-Utrecht	30.000
Rotterdam-Utrecht	30.000
Den Haag-Utrecht	25.000
Breda-Rotterdam	18.000
Breda-Tilburg	18.000

Drukste baanvak bij Vianen: 65.000 reizigers

De reizigers op de nieuwe spoorverbindingen maken niet allemaal gebruik van dezelfde relaties. Het merendeel van de reizigers is op Utrecht georiënteerd. Het drukste punt op de spoorlijn ligt dan ook net onder Vianen met 65.000 reizigers in de trein. In omvang is dit aantal reizigers op de het baanvak vergelijkbaar met Utrecht – Woerden. Doordat in Vianen de streeklijnen en de doorgetrokken Nieuwegeinlijn aanknopen ontstaat hier een belangrijk overstap-punt met 19.000 in- en uitstappers. Vanuit de sneltram uit Nieuwegein stappen 5.000 reizigers over op de trein richting Breda en Dordrecht. Tevens stappen er 5.000 reizigers over van de streekbussen uit de Alblasserwaard en Vijf-heerenlanden op de trein richting Utrecht.”

In- en uitstappers per station

De beschreven spoorverbindingen leveren per station het volgende aantal extra in- en uitstappers per dag op:

station	in-+uit- en overstappers
Utrecht Centraal	+45.000
Utrecht Vaartsersrijn	+8.000
Utrecht Lunetten	+4.000
Houten West	+ 4.000
Vianen	+ 19.000
Gorinchem A27	+ 7.000
Nieuwendijk	+ 6.000
Raamsdonkveer	+ 9.000
Oosterhout	+ 14.000
Breda Oost	+ 2.000
Breda	+30.000
Gorinchem	+5.000
Hardinxveld-G'dam	+5.000
Sliedrecht	+4.000
D'drt Stadspolders	+3.000
Dordrecht	+21.000

De in-, uit- en overstappers op bestaande stations zijn extra in-, uit- en overstappers bovenop bestaande reizigers.

Effecten op andere spoorlijnen beperkt

Op de spoorlijn Utrecht – 's-Hertogenbosch reizen als gevolg van de nieuwe intercityverbindingen tussen Breda en Utrecht 3.000 reizigers minder per dag, een afname van ongeveer 10%. Dit zijn reizigers uit Breda en Tilburg die nu via de nieuwe spoorlijn gaan reizen. Ook tussen Breda en Dordrecht verdwijnen enkele reizigers ten gunste van de spoorverbinding Breda- Utrecht, maar dit wordt gecompenseerd door nieuwe reizigers vanuit Oosterhout en Raamsdonkveer richting Rotterdam. Tussen Utrecht, Rotterdam en Dordrecht neemt het aantal reizigers af met 2.000 reizigers, een afname van minder dan 10%. Al met al is er op basis van veranderingen in reizigerstromen geen reden om de frequentie van verbindingen op andere spoorlijnen te verlagen. Wel betekent dit dat de in de LMCA Spoor voorspelde groei van reizigerstromen wordt afgeremd en dat mogelijke investeringen op de lange termijn (nog niet voorzien in MIRT) kunnen worden uitgesteld (capaciteit Moerdijkbrug, Maasbrug bij 's-Hertogenbosch en spoorbrug bij Zaltbommel). Daarnaast is er een groei te zien op de baanvakken Breda – Roosendaal en Utrecht – Hilversum – Almere die vragen om een verhoging van de frequentie.

Effecten op wegverkeer A27

Gelet op de hoge aantallen reizigers zal het spoor een vermindering van de groei van het autoverkeer betekenen. Het is echter niet zo dat dit één-op-één terugkomt in een vermindering van autoverkeer op de A27. Door de omvangrijke distributie-effecten treden de effecten op het hele wegennet in dit deel van het land op. Wij hebben verschillende controle berekeningen gedaan die ons voor wat betreft de relatie met het autoverkeer tot de volgende conclusies brengen:

- Zonder verbreding van de A27 ligt het gebruik van de spoorverbindingen ca 10% hoger. Er is dan echter sprake van aanzienlijke congestie op het wegennet, vergelijkbaar met het scenario 'niets doen' voor de A27. Verbreding van de A27 blijft derhalve in alle gevallen noodzakelijk. De spoorverbinding is hierop niet van invloed.
- Wel is het duidelijk dat als gevolg van de spoorverbindingen in de A27-corridor de groei van het personenverkeer op de A27 wordt beperkt. Er kan derhalve wel een relatie worden gelegd met de omvang (2x3 of 2x4) en de aard (al of geen vrachstroken) van de capaciteitsverbetering op de A27.
- Er is nog sprake van een aanzienlijke onzekerheid in de groeicijfers op het spoor; de gepresenteerde cijfers moeten worden opgevat als ondergrensberekening. Als gevolg van het prijsbeleid (Anders Betalen voor Mobiliteit), de benzineprijzen en het nog te ontwikkelen klimaatbeleid kunnen de cijfers ca 10 a 30% hoger uitvallen. Het moge duidelijk zijn dat in deze gevallen de groei van het wegverkeer ook meer wordt beperkt.



5

Realisatie en financiering: Meerwaarde van publiek private samenwerking



Inleiding

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft recentelijk geen onderzoek verricht naar de mogelijkheid van een spoorlijn Breda – Utrecht. Tevens ontbreekt de vermelding van deze spoorverbinding in de beleidsplannen van de overheid. Op basis daarvan is voor deze visie nader gekeken naar de aspecten Publiek Private Samenwerking (PPS), Techniek en Financiering. Doel is inzicht te verschaffen in de haalbaarheid van een dergelijk project.

Basisraming investeringskosten:

1,96 miljard euro

Op basis van een eerste technische verkenning en ervaringscijfers uit onder andere de Hanzelijn en de HSL-Zuid is een basisraming gemaakt van de investeringskosten voor de spoorverbinding Utrecht – Breda. Hierbij is uitgegaan van de aanleg van een tweesporig tracé met een lengte van 65 kilometer dat in beginsel geschikt is voor snelheden tot 200 km/h. De totale investeringskosten bedragen in dat geval naar schatting 1,96 miljard euro.

Aanzienlijke synergie-effecten: meerkosten minder dan 1,75 miljard euro

Opvallend is echter dat in de basisraming 60%, van de kosten, bijna 1,2 miljard euro, wordt veroorzaakt door de kosten voor de rivierkruisingen. De hoge kosten voor de rivierkruisingen zijn, naast twijfel over de meerwaarde, ook een belangrijke reden dat de spoorlijn tot nu toe niet is gerealiseerd. Er zijn aanzienlijke synergie-effecten te verwachten indien met name bij de rivierkruisingen bij de verbreding van de A27 rekening wordt gehouden met een eventuele spoorverbinding. Zelfs bij een traditioneel financieringsmodel zouden de meerkosten voor de realisatie van de spoorverbinding, afhankelijk van de uitvoering, hierdoor naar schatting kunnen teruglopen tot minder dan 1,75 miljard euro.

Publiek Private Samenwerking (PPS): meer waarde, minder kosten, minder risico.

PPS is geen doel op zich, maar een mogelijkheid om optimaal gebruik te maken van de bijdragen die de publieke en private deelnemers kunnen leveren bij het realiseren van onder andere infrastructuur. Door de verantwoordelijkheid van de infrastructuur bij een marktpartij neer te leggen en slechts af te rekenen op het ter beschikking stellen van die infrastructuur is het mogelijk. De meerwaarde kan liggen op het gebied van

- de integrale ruimtelijke en technische uitvoering
- de financiering en risico's.

Belangrijk is echter wel dat infrastructuur een publieke aangelegenheid is waarin vaak ruimtelijke en maatschappelijke aspecten een belangrijke rol spelen. Daarin biedt publiek private samenwerking dan ook toegevoegde waarde. Kennis van het publieke domein wordt goed geborgd in een vroege samenwerking.



Voorbeelden van PPS-constructies

Er zijn steeds meer voorbeelden van goed functionerende PPS-constructies. Niet alleen laten ze een versnelling van de realisatie zien en dus een eerdere exploitatie, ook leveren ze aantoonbare financiële meerwaarde. Een voorbeeld van een PPS-constructie in Nederland die de afgelopen jaren is toegepast is het HSL-zuid traject dat de aansluiting maakt op het Europese hogesnelheidsnetwerk richting Parijs. Ook de A59 is een goed voorbeeld van het eerder kunnen oplossen van een ongewenste verkeerssituatie ten noordoosten van 's-Hertogenbosch.

Door privaat voor te financieren en ontwerp, realisatie en beheer integraal te benaderen is dit stuk snelweg inmiddels al weer enkele jaren beschikbaar. Daarnaast is het mogelijk bestaande infrastructuur in een PPS constructie onder te brengen en daarmee het volledige beheer van een nieuw en bestaand traject te combineren. De N31 tussen Leeuwarden en Drachten is daarvan een mooi voorbeeld. De nieuwe DBFM contracten van Rijkswaterstaat zullen hier specifiek op afgestemd zijn.

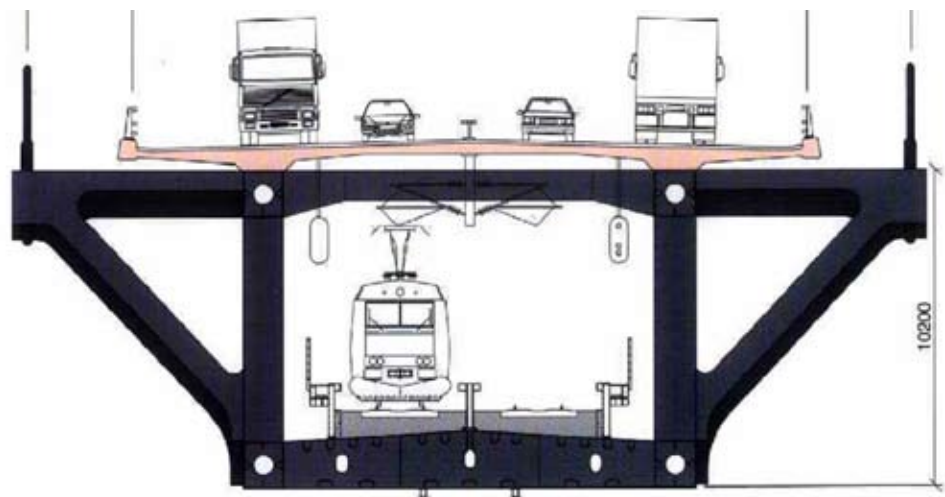
Infrastructuur hoeft niet volledig op zichzelf te staan, ook zijn combinaties met ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Het integrale karakter van dergelijke plannen gaat nog een dimensie verder, en heeft alle potentie om dat integrale karakter in de toekomst alleen maar te versterken. Zo kan gebiedsontwikkeling eventueel financieel bijdragen in het realiseren of exploiteren van infrastructuur, wel of niet gecombineerd met een tolvariant. Daarnaast ontstaat door de integrale ontwerpbenadering een optimale afstemming tussen de verschillende deelplannen (infrastructuur, natuur en de gebouwde omgeving). Project Main corridor Zuid (PMZ) geeft daar inzicht in.



Integrale ruimtelijke en technische uitvoering

Door Publiek Private Samenwerking kunnen integrale ruimtelijke oplossingen beter worden gefaciliteerd. Een goed voorbeeld hiervan is de lopende procedure voor de A2-Passage Maastricht. Ook in het tracé tussen Breda en Utrecht zijn op onderdelen belangrijke optimalisaties te bereiken door een gecombineerde aanpak.

Belangrijk daarin is het beperken van het ruimtegebruik en het creëren van flexibiliteit. Met name bij de vier grote oeververbindingen, de natuurgebieden en langs de bebouwde omgeving biedt een gecombineerde aanpak voordelen. Een voorbeeld is knooppunt Gorinchem, waar de ruimte beperkt is en verschillende verkeerstromen bij elkaar komen. Daar lopen naast de hoofdstromen op het spoor en de snelwegen A27 en A15 ook verschillende regionale verkeerstromen die veel invloed op elkaar hebben. Voor het tracé Breda-Utrecht is het mogelijk een tunnel voor het doorgaande weg- en railverkeer toe te passen ter hoogte van de oeververbindingen en deze door te trekken onder het aansluitende knooppunt door. Een oplossing door middel van brugconstructies is ook denkbaar waarbij beide vervoersmodaliteiten zowel op één niveau alsook verticaal gescheiden van elkaar kunnen oversteken. In de startnotitie A27 Lunetten - Hooipolder is bijvoorbeeld aangegeven eventueel met een Hoge Snelweg te werken, wat ook bij de combinatie van spoor en weg mogelijk is. Als infrastructuur hoger wordt aangelegd heeft dat echter wel invloed op de geluidbeperkende maatregelen die nodig zijn voor de omgeving.



Hieronder staan nog enkele argumenten vermeld voor een integrale benadering van spoor en weginfrastructuur op het traject Breda-Utrecht.

- aanleg in combinatie verlaagt de duur van eventuele overlast voor de omgeving en de huidige vervoerstromen.
- besparingen op indirecte bouwkosten.
- combineren van geluiddempende voorzieningen zoals geluidsschermen voor beide modaliteiten.
- geïntegreerde fundatie mogelijk bij zettingvrije platen en kunstwerken.

Financiering: kosten verlagen, risico's verminderen

De investeringslasten voor de overheid en de publieke risico's voor onder andere de bouw van en het onderhoud aan de infrastructuur kunnen door Publiek Private Samenwerking worden beperkt. Op dit moment is een spoorlijn tussen Breda en Utrecht nog niet in de beleidsplannen opgenomen en staat nog niet vermeld in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Daarnaast is voor het realiseren van een nieuwe A27 nog geen taakstellend budget vastgesteld. Dit biedt op dit moment nog geen aanknopingspunten voor de realisatie van de zowel de weg- als spoorinfrastructuur.

Er zijn verschillende opties mogelijk om met een geringe publieke bijdrage, toch de infrastructuur beschikbaar te stellen voor de eindgebruiker:

- beschikbaarheidsvergoeding;
- gebruiksvergoeding direct of indirect.

Beschikbaarheidsvergoeding

Het model voor beschikbaarheidsvergoedingen is gebaseerd op het voorfinancieren van de te realiseren infrastructuur, op het moment dat financiële middelen bij de overheid ontbreken of nog niet gereserveerd zijn. In het model voor de spoorverbinding tussen Breda en Utrecht is puur gekeken naar de realisatie van deze spoorverbinding. Bij deze wijze van betalen is het in principe voldoende als de gewenste voorziening beschikbaar is voor gebruikers zoals exploitanten op het afgesproken kwaliteitsniveau; de overheid gaat dan over tot betaling. Over de wijze waarop deze beschikbaarheid wordt gemeten en over eventuele randvoorwaarden die daarbij gelden, moeten nadere afspraken worden gemaakt tussen de contractpartijen.

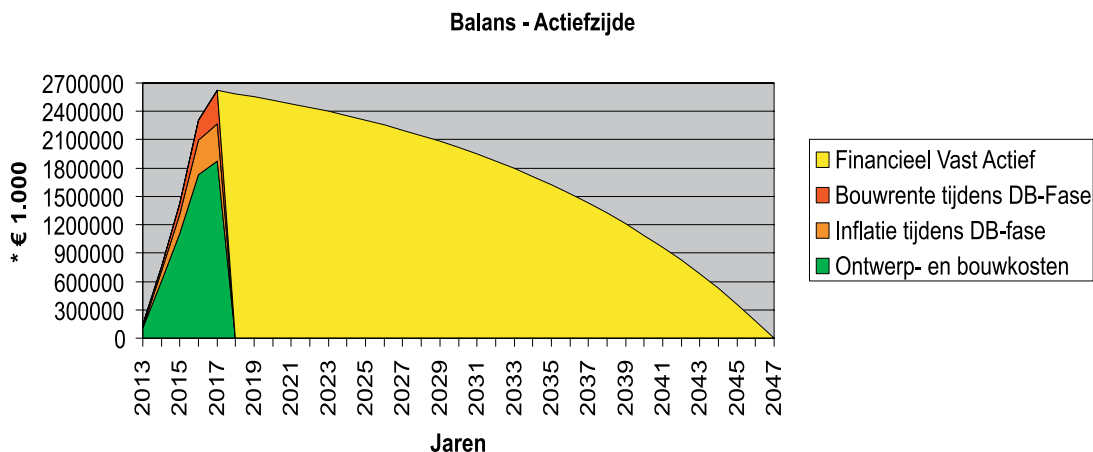
Gebruiksvergoeding

In dit model is de betaling gerelateerd aan het werkelijk gebruik van de aangelegde voorziening zoals een weg of spoorbaan. Betrouwbare metingen van de aantallen (verschillende) gebruikers vormen de basis voor de vergoeding. De gebruiksvergoeding kan worden gegeven in de vorm van een directe vergoeding (bijvoorbeeld tolheffing of verkoopprijs vervoersbewijs) of via een indirecte vergoeding (schaduwtoel of subsidie gebaseerd op het aantal passagiers/gebruikers).

In het kader van de visie op de spoorverbinding Breda-Utrecht is zowel gekeken naar de beschikbaarheidsvergoeding als de indirecte gebruiksvergoeding per reizigerskilometer. Onderstaande grafiek geeft inzicht in het financiële verloop op de actiefzijde van de balans, gebaseerd op de volgende kerngegevens.

- tweesporig tracé met een lengte van 65 km;
- geschikt voor snelheden tot 200 km/h;
- Bouwperiode 2013 – 2017;
- 30 jaar onderhoud, periode 2018 t/m 2047;
- Investeringsbedrag 1,96 miljard euro, waarvan 60% kunstwerken;
- Geen restwaarde meegenomen.

Tijdens de bouwperiode nemen de investeringen in het project toe, vermeerderd met de bouwrente en inflatie in die periode. Vanaf het moment dat de infrastructuur beschikbaar is komen de vergoedingen binnen die zorgen voor een afname van de financiering. Aan het eind van de looptijd van een PPS dient de financiering afgelost te zijn. Op grond van de uitgangspunten zoals hier gesteld zou de jaarlijkse vergoeding van overheidswege, gedurende de beschikbare periode van 2018 t/m 2047 een bedrag van 208 miljoen euro moeten bedragen. Dit komt dus in de plaats van de investeringen gedurende de bouwperiode. Belangrijk voordeel is dat in die periode via infraheffing en reizigersinkomsten de kosten dan (deels) kunnen worden terugverdiend.



6

Uitnodiging publieke partijen

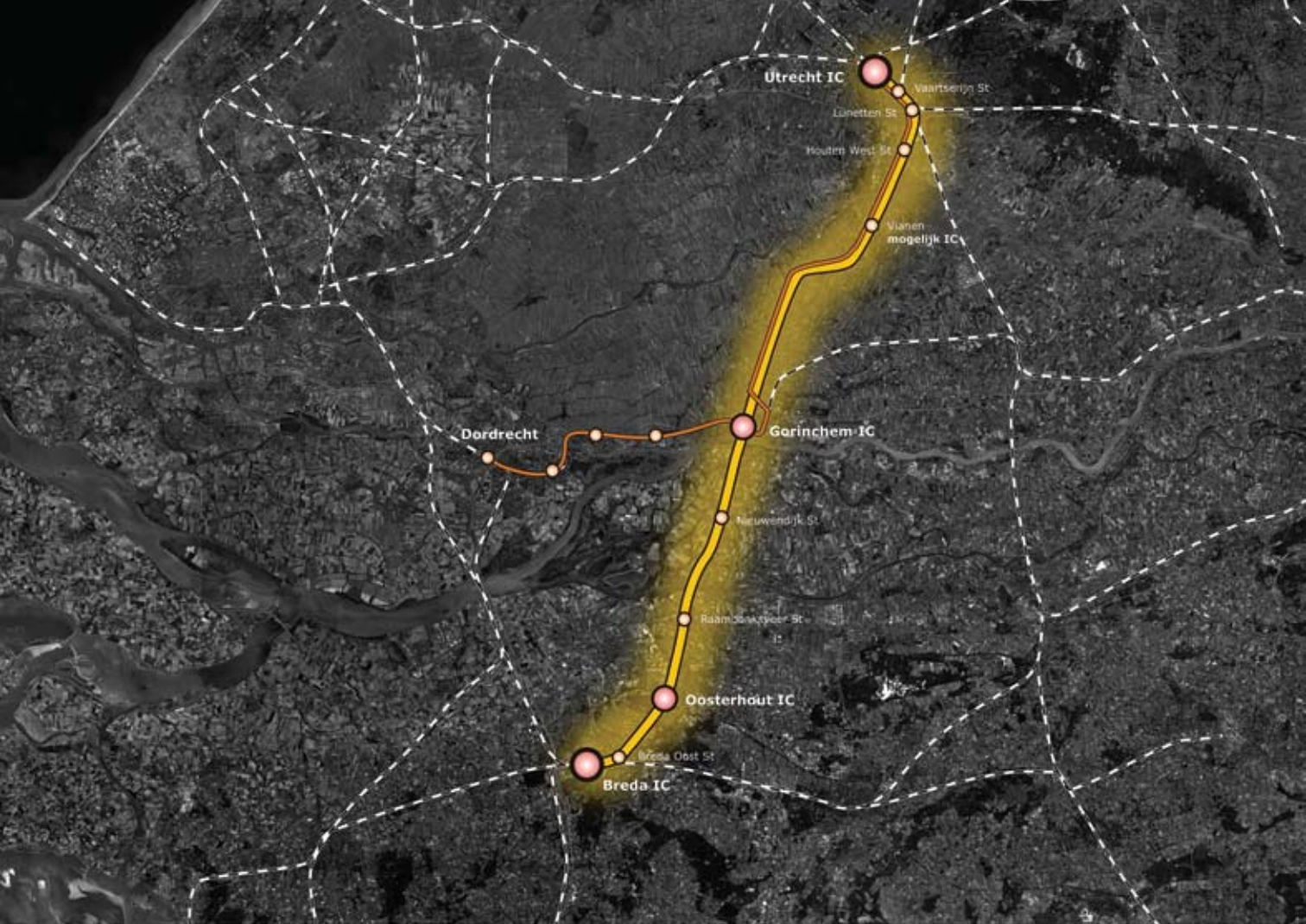


Als Goudappel Coffeng BV en BAM Infra hebben wij in de afgelopen periode met enthousiasme aan het project Breda – Utrecht gewerkt. Naast de uitwerking van het project zelf is ook gerekend aan vervoerwaarde-effecten, bereikbaarheid en kostenramingen. Er zijn verkenningen uitgevoerd omtrent de mogelijkheden van technische realisatie. Gedurende deze werkzaamheden is bij ons de overtuiging gegroeid dat de spoorverbinding Breda – Utrecht inderdaad 'een vergeten corridor' is. Onder bepaalde voorwaarden liggen hier belangrijke potenties om de bereikbaarheid van de Randstad en van Brabantstad te verbeteren.

Er is meer materiaal beschikbaar dan hier in dit rapport is gepresenteerd. Wij willen alle betrokken partijen van harte uitnodigen nader kennis te nemen van dit materiaal en in een gezamenlijke projectgroep de berekeningen te verifiëren, corrigeren en zonodig aan te vullen, teneinde een door alle partijen gedragen inhoudelijk resultaat te krijgen. Wij willen voorstellen dit te doen in de vorm van een breed gedragen business-case, die voor de zomer van 2008 kan worden afgerond.

Op grond van het resultaat van de business-case kan bestuurlijk nadere besluitvorming plaatsvinden over de wijze waarop kan worden omgegaan met de spoorlijn Breda – Utrecht, mede in relatie tot de besluitvormings-procedure voor de verbreding van de A27.

Wij zijn inmiddels overtuigd van de meerwaarde van deze spoorverbinding voor de Nederlandse economie in het algemeen en die van Brabantstad en de Randstad in het bijzonder. Met deze visienota willen wij ook onze bereidheid uitspreken tot elke vorm van samenwerking die de realisatie van het spoor tussen Breda en Utrecht dichterbij kan brengen.



Goudappel Coffeng

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Telefoon 0570 666 222
Fax 0570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

goudappel@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BAM PPP Nederland bv

Runnenburg 9
Telefoon 030 659 8988
Fax 030 659 8123
Postbus 20
3980 CA Bunnik

BAM Rail bv

Stadionstraat 40
Telefoon 076 573 4300
Fax 076 573 4400
Postbus 3172
4800 DD Breda

info@bamrail.nl
www.bamrail.nl