



Aan

Minister
Kopie: Staatssecretaris

nota

Verzending antwoordbrief 1e Kamer OPNL

TER BESLISSING

Datum

28 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/77800

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Beleid en Omgeving

Beslistermijn

4 april 2025

Bijlage(n)

3

Aanleiding

Op 11 februari jl. heeft u een brief ontvangen van de Eerste Kamer met vragen van het lid Van der Goot (OPNL) i.h.k.v. Bus Rapid Transit (BRT) (zie bijlage 3). De vragen zijn n.a.v. de reguliere toezeggingenbrief van 16 december jl. Bijgevoegd vindt u de antwoordbrief incl. bijlage.

Geadviseerd besluit

Instemmen met het verzenden van de brief en bijbehorende bijlage – mede namens de staatssecretaris – en daarmee beantwoording van de brief van de Eerste Kamer.

Kernpunten

Tijdens het begrotingsdebat van IenW in de Eerste Kamer op 2 april 2024 heeft het lid Van der Goot (OPNL) al vragen gesteld over verschillende BRT-trajecten in Noord-Brabant, waaronder de verbinding Den Bosch-Waalwijk-Oosterhout over de A59. Uw (minister) voorganger heeft toen toegezegd om de betrokkenheid van Rijkswaterstaat bij deze trajecten na te gaan en hierover in gesprek te gaan. In de reguliere toezeggingenbrief van 16 december 2024 is de Eerste Kamer geïnformeerd over de betrokkenheid van Rijkswaterstaat bij deze trajecten. Betrokkenheid van Rijkswaterstaat bij BRT-trajecten is van belang als het gaat om het gebruik maken van Bus op Vluchtstrook op hoofdwegen (waarmee de bus snel en betrouwbaar kan rijden).

Rijkswaterstaat is op dit moment niet betrokken bij de studie Den Bosch-Waalwijk-Oosterhout. Wel is IenW in gesprek met de provincie Noord-Brabant, die verantwoordelijk is voor de concessie van de bussen op dit traject. De BRT op vluchtstrook van de A59 is aangemerkt als één van de maatregelen in het brede mobiliteitspakket voor de A2 Deil – Vught (restbudget). Vanwege het vroege stadium van de studie geeft de provincie voorrang aan andere (BRT)-trajecten via de A2/A67/A50, A58 en A27. Rijkswaterstaat geeft hier daarom ook prioriteit aan en heeft geen capaciteit om het gebruik van de vluchtstrook voor nog een nieuw traject te onderzoeken.

In de bijgevoegde antwoordbrief naar de Eerste Kamer wordt dit toegelicht. Beide bewindspersonen zijn verantwoordelijk: de minister vanwege het raakvlak met het hoofdwegennet en de staatssecretaris vanwege het raakvlak met de systeemrol in het decentraal OV-beleid. Vanwege de specifieke vragen over het hoofdwegennet

en de eerdere toezegging van minister Harbers wordt u (minister) gevraagd de brief te versturen mede namens de staatssecretaris.

Krachtenveld

Het versnellen van de busverbinding Den Bosch-Waalwijk-Oosterhout is onderdeel van een bredere strategie van de provincie Noord-Brabant om de bereikbaarheid per bus in de provincie te verbeteren. Het initiatief voor het versnellen van deze verbinding is ontstaan bij de gemeente Waalwijk en is in het belang van verschillende werknemers en werkgevers in de regio. Op dit moment wordt de maatregel verder uitgewerkt door de gemeenten langs de route met nauwe betrokkenheid van de provincie.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Toelichting

Bus Rapid Transit en rol in benutten mobiliteitssysteem en verstedelijking

De doorontwikkeling van het concept Bus Rapid Transit (BRT) voor de toepassing in Nederland is de afgelopen tijd volop in ontwikkeling. BRT heeft de potentie om een belangrijke rol te vervullen in het versterken van bereikbaarheid in de regio, de aanpak van de mobiliteitsopgaven zoals congestie op de weg en de vlotte ontsluiting van nieuwe woongebieden. Doordat BRT grotendeels gebruik maakt van bestaande infrastructuur is het een vorm van OV die snel te implementeren en exploiteren is. BRT werkt aanvullend op het spoornetwerk als alternatief/extra keuzeoptie en verbindt plaatsen die normaal gesproken vooral via de auto goed bereikbaar zijn.

Vluchtstrookgebruik voor BRT

Om mensen een aantrekkelijk product te leveren dat gaat renderen, is de betrouwbaarheid en snelheid van de verbinding van belang. Voorwaarde om dit te kunnen bieden is een optimale doorstroming, op eigen infrastructuur of door (dynamisch) prioriteit te krijgen in de verdeling van het asfalt op de openbare weg bij dreigende congestie. Het gebruik van de vluchtstrook is een relatief laagdrempelige maatregel om een eerste stap richting BRT te zetten. Het gebruik van de vluchtstrook voor bussen is niet nieuw; de mogelijkheid bestaat al tientallen jaren. Met de opkomst van BRT wordt deze optie echter wel steeds vaker verkend. In sommige gevallen is de vluchtstrook al geschikt voor het gebruik door de bus. In de meeste gevallen zijn echter aanpassingen nodig zoals versterking van de fundering, aanleg van vluchthavens en aanleg van verlichting zodat de bus veilig kan rijden en de noodfunctie van de vluchtstrook gehandhaafd blijft. Kosten voor Bus op Vluchtstrook kunnen zo variëren van een paar miljoen euro tot tientallen miljoenen euro's.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02.	Beantwoordingsbrief n.a.v. de brief uit de Eerste Kamer met vragen van OPNL	Deze brief bevat de beantwoording op de brief uit de Eerste Kamer. U wordt gevraagd deze te versturen.

Datum
28 maart 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/77800

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Openbaar Vervoer en
Spoor
Beleid en Omgeving

Aan
Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)
3

03.	MIRT Afsprakenlijst 2024	Dit betreft het reguliere document dat beschikbaar wordt gesteld na de BO's MIRT elk najaar. Deze lijst wordt naar de Tweede Kamer verstuurd maar de Eerste Kamer ontvangt deze niet automatisch.
04.	Brief Eerste Kamer d.d. 11 februari 2025	De brief met vragen n.a.v. de eerdere toezegging en toezeggingenbrief.

Datum

28 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/77800

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Beleid en Omgeving

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

3