

Aan  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
DGB/OVS  
Wino Aarnink  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
A. Frerichs	-
Datum	Bijlage(n)
29 november 2018	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
Locov 2018-261404	IenW/BSK-2018/236175
Onderwerp	
Advies lijnvoeringmodel PHS Schiphol-Utrecht-Nijmegen	

Geachte heer Aarnink,

Op 6 november 2018 heeft u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies gevraagd over het lijnvoeringmodel voor PHS Schiphol-Utrecht-Nijmegen<sup>1</sup>. Met dit advies gaan wij van harte in op uw verzoek.

### Inleiding

De analyse levert een pijnlijke conclusie op, namelijk dat de geplande infrastructuur t.b.v. PHS Schiphol-Utrecht-Nijmegen, inclusief investeringen in aanpassing, niet het geplande bedieningsmodel faciliteert tussen Utrecht Centraal en Arnhem Centraal. Het uitgangspunt van het kunnen volstaan met beperkte infra-aanpassingen op een tweesporig baanvak voor een hoogfrequente en divers samengestelde treindienst is klaarblijkelijk te optimistisch geweest.

Hieronder gaan we in op de vier aan ons gestelde adviesvragen.

---

<sup>1</sup> IenW/BSK-2018/236175, Adviesaanvraag Lijnvoeringmodel Schiphol-Utrecht-Nijmegen

## 1. Kunt u zich vinden in de nadere analyse?

- a. De analyse heeft twee aanleidingen: economisch en logistiek. De analyse onderzoekt geen oplossingen voor het economische knelpunt bij een model met 6 sprinters per uur. Wellicht omdat dit knelpunt vanzelf tot een oplossing komt door de manier waarop het logistieke knelpunt wordt opgelost: schrappen van de geplande uitbreiding van de sprinters. Voor nu is het ontbreken van een economische analyse geen probleem, maar voor de toekomst vinden wij het van belang om meer inzicht te krijgen in de relatie tussen (potentiële) vervoersvraag, aangeboden productkwaliteit, rentabiliteit en afhankelijkheid van aparte exploitatiesubsidie.
- b. De inventarisatie van knoppen waaraan zou kunnen worden gedraaid om een oplossing te bereiken (blz. 11) lijkt ons volledig. Niet alle knoppen zijn echter in de analyse betrokken. Een knop die wij adviseren alsnog te analyseren is: *Versnellen sprinters door maatregelen in materieel en vertrekproces*. Toelichting: Een van de tegenvallers bij de logistieke maakbaarheid is de langere halteringstijd van sprinters dan was voorzien. Wij zien dit als een knop waaraan wel degelijk gedraaid kan worden in de periode tot 2028. Metrotreinen hebben aanzienlijk kortere halteringstijden dan de sprinters op dit moment. Daarom adviseren wij te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om in stadsgewestelijke sprintersystemen met veel stopplaatsen tot kortere halteringstijden te komen. Hier ligt potentie voor een efficiënter gebruik van de spoorinfrastructuur, waardoor minder snel knelpunten optreden. Ook elders in het land. Op de corridor Utrecht-Arnhem kan het ook bijdragen aan de robuustheid van de dienstregeling.
- c. Buiten bovengenoemd punt b kunnen wij ons vinden in de analyse, gegeven de opdracht om tot alternatieve bedieningsmodellen te komen die op de infrastructuur van 2028 passen.
- d. Tegelijkertijd is wat ons betreft nu al duidelijk dat de alternatieve bedieningsmodellen – ongeacht de keuze – hooguit op de middellange termijn soelaas bieden. Niet alleen vanwege de verwachte knelpunten in de NMCA voor 2030 en 2040, maar ook doordat in de context van de geanalyseerde corridor inmiddels nog extra vraagstukken spelen:
  - o het zoeken naar mogelijkheden om tot betere internationale treinverbindingen te komen, als alternatief voor het luchtvervoer. Op de relatie Amsterdam – Berlijn heeft de route via Arnhem op langere termijn de grootste potentie voor reistijdverkorting. Tegelijk is in het BO MIRT de ambitie uitgesproken de frequentie van de ICE Amsterdam-Arnhem-Frankfurt te verhogen. Hier ontstaat een vraagstuk omdat elke extra internationale trein op deze corridor ten koste gaat van een goederentrein tussen Amsterdam en Utrecht.

- o het bereikbaarheidsprobleem van De Uithof in Utrecht, waarbij het steeds meer gewenst wordt om Utrecht Centraal en de Uithof-tramlijn te ontlasten van reizigersstromen die via een kortere route naar De Uithof kunnen worden geleid.
- o De aansluitingen in Arnhem vanuit de Achterhoek nu blijkt dat een 2e Regio-express Winterswijk-Arnhem per uur niet mogelijk is zonder vrije kruising bij Arnhem Oost<sup>2</sup>. Juist deze Regio-express compenseert de extra reistijd voor reizigers uit de Achterhoek richting Utrecht die ontstaat als gevolg van de invoering van PHS.

Wij adviseren om al op korte termijn vervolgonderzoek te doen naar grootschalige infra-uitbreiding, teneinde meer inzicht te krijgen in de orde van grootte van kosten en opbrengsten. De opbrengsten liggen bij extra vervoercapaciteit en bij toegenomen vervoerwaarde als gevolg van betere mogelijkheden tot productverbetering (regelmatiger intervallen, kortere reistijden zowel in binnenlands als internationaal verkeer).

- e. Wij constateren dat de spoorlayout van Driebergen-Zeist in het model 6/4 een snelheidsbeperking kent voor binnenkomen en vertrekken van de intercity's, omdat deze moeten overlopen naar de middensporen via standaardwissels. Dit leidt tot circa 1 minuut reistijdverlies voor deze intercity's. De geschatte kostenindicatie om alsnog hogesnelheidswissels te realiseren is meer dan 40 miljoen. Vermoedelijk waren deze kosten lager geweest indien in het project vanaf het begin was uitgegaan van hogesnelheidswissels. Wij hebben de indruk dat dit soort bezuinigingen op infra-ontwerpen vaker gebeuren en later duurkoop blijken te zijn.

## **2. Beoordeling conclusie dat vervallen 2 sprinters oplossing kan bieden voor de knelpunten**

- a. Het schrappen van de voorgenomen uitbreiding van het aantal sprinters op korte termijn kan inderdaad een oplossing bieden voor de economische en logistieke knelpunten, zolang de vervoervraag daarmee nog steeds op fatsoenlijke wijze kan worden bediend. De gewenste groei ruimte in vervoercapaciteit moet dan niet uit de breedte maar uit de lengte komen. Dat wil zeggen: als de treinen niet frequenter kunnen gaan rijden, moeten ze langer kunnen worden. Aan de materiekant kan dat. NS gaat voor de toekomst van de maximale treinlengte uit. Aan de infrastructuurzijde is die lengte echter nog niet overal mogelijk. Gezien de uitgangspunten in de nadere analyse over type materieel en benodigde aantal bakken adviseren wij daarom de perrons op de route Breukelen - Rhenen op deze lengte te brengen, daar waar dat nog niet het geval is. De gewenste lengte is naar

---

<sup>2</sup> <https://gelderland.notubiz.nl/document/6488305/2/BOC%20-%20Spoorverbetering%20Arnhem%20-%20Winterswijk%20%28PS2018-326%29%20>

onze indruk langer dan de genoemde 220 meter (geschikt voor SLT met 12 bakken) aangezien in het rapport ook wordt gesproken over inzet van SNG materieel en over de inzet van maximaal 16 bakken.

- b. Naast de aangeboden vervoercapaciteit vinden wij ook de kwaliteit van de dienstregeling een belangrijk criterium. Voor de reiziger is niet alleen de treinfrequentie van belang, maar ook een regelmatige spreiding over het uur en een goede reistijd, zonder lange stops op tussenstations. Juist op deze kwaliteitsaspecten hebben wij de sprinters in PHS-uitwerkingen al vaker het kind van de rekening zien worden. Het gevolg is een minder attractief aanbod van sprinters en een ongewenst scheve verhouding in het gebruik van sprinters en intercity's.

Het streven voor de langere termijn moet gericht blijven op 10-minutendiensten op het Randstadspoor-sprinternetwerk rond Utrecht. Als voorlopige oplossing voor het actuele capaciteitsprobleem vinden wij het aanvaardbaar als er 4 sprinters per uur blijven rijden met een kwalitatief goede dienstregeling (spreiding over het uur, reistijd) en met voldoende aanbod van vervoercapaciteit. Ook de betrouwbaarheid moet worden verbeterd.

Momenteel kent de spitsversterking van de sprinterdienst Breukelen – Veenendaal Centrum een veel te hoge uitval door materieelgebrek, gladde sporen en storingen elders op het net. Daardoor wordt in de spitsuren te vaak een halfuurdienst geboden in plaats van de kwartierdienst uit het spoorboekje. Wij zijn daarom benieuwd naar de maatregelen die nog uitgewerkt worden in het kader van "Beter en Meer" voor de volgende PHS corridors waarvoor €70 miljoen beschikbaar is gesteld (Kamerstuk 32404 nr. 83).

Het verminderen van het aantal sprinters ten opzichte van het oorspronkelijk geplande model moet wat ons betreft consequenties hebben voor het aantal geplande intercity-stops op de Heuvelrug ten opzichte van dat model.

### **3. Beoordeling twee mogelijke modellen**

Hieronder hebben wij in een tabel de belangrijkste plussen en minnen van de verschillende varianten op een rij gezet, inclusief de oorspronkelijk bedoelde 6/3/3-uitwerking als referentie. Wij hebben ons hierbij beperkt tot het trajectdeel Utrecht Centraal – Arnhem Centraal, wetende dat er ook daarbuiten nog onderscheidende effecten kunnen zijn. Wij merken bij deze vergelijking op dat er in de oorspronkelijke PHS-variant ook al minpunten voor diverse reizigersgroepen zaten, waarover wij al eerder onze bezorgdheid hebben uitgesproken. Daarnaast merken wij op dat wij uiteindelijk nog zullen adviseren over de exacte dienstregeling op basis van een adviesaanvraag van NS over de jaardienstregeling.

Model	Voordelen	Nadelen
6/3/3	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ IC Utrecht – Arnhem 6x/u i.p.v. 4x/u</li> <li>+ IC Utrecht – Arnhem sneller</li> <li>+ SP Utrecht – Maarn 6x/u i.p.v. 4x/u</li> <li>+ Rhenen (buiten de spits ook Veenendaal W en C) 3x/u i.p.v. 2x/u</li> <li>+ Maarn – Ede-Wageningen niet meer omreizen via Driebergen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Driebergen niet meer rechtstreeks verbonden met Arnhem en Amsterdam/Schiphol</li> <li>- SP Veenendaal-De Klomp i.p.v. IC naar Utrecht</li> <li>- Veenendaal W en C in spits 3x/u i.p.v. 4x/u</li> <li>- Geen rechtstreekse IC's Arnhem – Amsterdam C</li> <li>- Geen rechtstreekse IC's 's-Hertogenbosch – Schiphol Airport</li> <li>- SP Lang stationnement in Driebergen</li> <li>- Inpassing ICE/goederen niet optimaal</li> <li>- Langere overstappen vanuit Achterhoek in Arnhem</li> </ul>
6/4	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ IC Utrecht – Arnhem 6x/u i.p.v. 4x/u</li> <li>+ Driebergen 8x/u i.p.v. 6x/u (waarvan 4 IC's richting Arnhem)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen rechtstreekse IC's Arnhem – Amsterdam C</li> <li>- Geen rechtstreekse IC's 's-Hertogenbosch – Schiphol Airport</li> <li>- SP 11/19-interval tussen Breukelen en Maarn</li> <li>- Inpassing ICE/goederen niet optimaal</li> <li>- Langere overstappen vanuit Achterhoek in Arnhem</li> </ul>
6/2/2	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ IC Utrecht – Arnhem 6x/u i.p.v. 4x/u</li> <li>+ IC Utrecht – Arnhem sneller</li> <li>+ Maarn – Ede-Wageningen niet meer omreizen via Driebergen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Driebergen 4x/u i.p.v. 6x/u</li> <li>- Driebergen niet meer rechtstreeks verbonden met Arnhem en Amsterdam/Schiphol</li> <li>- SP Veenendaal-De Klomp i.p.v. IC naar Utrecht</li> <li>- Veenendaal W en C in spits 2x/u i.p.v. 4x/u</li> <li>- SP Lang stationnement in Driebergen</li> <li>- SP 9/21-interval tussen Breukelen en Maarn</li> <li>- Inpassing ICE/goederen niet optimaal</li> <li>- Langere overstappen vanuit Achterhoek in Arnhem</li> </ul>

De plussen en minnen afwegend heeft variant 6/4 onze voorkeur boven variant 6/2/2. Deze variant biedt ook een beter perspectief voor de bereikbaarheid van De Uithof.

Een groot minpunt van variant 6/4 is het verbreken van rechtstreekse intercity-verbindingen in de vierhoek Arnhem Centraal/'s-Hertogenbosch/Schiphol Airport/Amsterdam Centraal. Een belangrijk deel van de reizigers kiest doelbewust voor een rechtstreekse verbinding boven een overstapverbinding, zelfs indien een cross-platform-overstap wordt geboden. Dit komt duidelijk naar voren uit onderzoek. Ons nadrukkelijke advies is om de mogelijkheid van alterneren nader te onderzoeken, met een hogere vrijheidsgraad inzake PHS-uitgangspunten.

#### **4. Aandachtspunten vanuit perspectief reiziger**

Onze belangrijkste aandachtspunten vanuit reizigersperspectief zijn:

- a. Onderzoeken van de mogelijkheid om in variant 6/4 toch alternerende intercity-bestemmingen via Utrecht te kunnen bieden.
- b. Onderzoeken van de mogelijkheden van een sneller en mogelijk ook efficiënter aanbod van sprinters door kortere halteertijden (materieel en vertrekproces).
- c. Uitwerking van de meest effectieve verdere no-regret-verbeteringsmogelijkheden in infrastructuur (seinoptimalisatie, perronverlenging, etc.)
- d. Vervolgonderzoek naar grootschalige infra-uitbreiding voor verbetering van zowel het aanbod van sprinters, versnelling van internationale treinen en (een deel van) de intercity's en de verbetering van aansluitingen in Arnhem (o.a. Regio-express Achterhoek 2x per uur). Dit zit op het grensvlak van PHS en OV-Toekomstbeeld 2040.
- e. Onderzoeken van andere lopende infrastructuurprojecten in de verkenning-, studie- en realisatiefase om alsnog hogesnelheidswissels toe te passen in gevallen waar dit in de toekomst mogelijk kan bijdragen aan reistijdverkorting en capaciteitsvergroting.
- f. Wij zouden graag in een volgende fase nader inzicht krijgen wat de modellen betekenen voor de reizigersstromen (reistijd en zitplaatskans voor de relevante herkomsten en bestemmingen). De rol van feeder verbindingen op station Arnhem is relatief groot. Nu sluiten zowel de regionale trein uit Winterswijk als de intercity uit Zutphen aan op de intercity naar Den Helder (de basistrein). Hierdoor is het aantal reizigers in deze intercity hoger dan het aantal reizigers in de intercity naar Schiphol Airport. Het aanbieden van 6 in plaats van 4 intercity's zal per saldo tot meer zitplaatsen leiden tussen Arnhem Centraal en Utrecht Centraal, maar kan wel per trein tot minder zitplaatsen leiden. De spreiding van reizigers is daarom van belang voor de inzet van materieelcapaciteit in de verschillende treinseries.

Wij zijn natuurlijk van harte bereid onze reactie nader toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.