



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

aan de vertegenwoordigers van de  
consumentenorganisaties in het LOCOV

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Ons kenmerk**

IenW/BSK-2018/236175

Datum 6 november 2018  
Betreft Adviesaanvraag lijnvoeringsmodel Schiphol-Utrecht-  
Nijmegen

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

In een themasessie van het LOCOV op 25 oktober 2018 heb ik met u gesproken over de complexe lijnvoeringssituatie op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen bij het eindbeeld van PHS (2028). Daarbij heb ik ook aangekondigd om u hierover om een advies te vragen.

**Aanleiding**

In 2012 is een lijnvoeringsmodel overeengekomen voor de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen in het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Dit model bestaat uit 6 IC's tussen Schiphol, Utrecht en Arnhem en 6 sprinters tussen Breukelen en Ede/Rhenen; tevens rijdt er 1x per 2 uur een ICE. In 2017 is gebleken dat de benodigde vergoeding voor de exploitatie van de sprinters door de regio niet haalbaar is. Daarnaast blijkt uit een maakbaarheidstoets dat door diverse normaanpassingen sinds 2012 de lijnvoering op de corridor niet inpasbaar is.

ProRail, NS en IenW hebben, in nauw overleg met de regio, sindsdien gezocht naar mogelijkheden voor een haalbare en exploitabele lijnvoering. Er zijn twee modellen gevonden die hieraan voldoen. Beide modellen gaan uit van 6 IC's en 4 sprinters en de losliggende ICE. In het ene model '6/4 met IC-stops' stoppen IC's in Ede, Driebergen-Zeist en Veenendaal de Klomp en 4 sprinters naar Veenendaal/Rhenen. Het andere model (6/2/2) gaat uit van 6 IC's die alleen stoppen in Ede en 4 sprinters waarvan 2 richting Rhenen en 2 richting Ede. In de toelichting zijn de voor- en nadelen van de beide modellen uiteengezet.

**Adviesaanvraag**

Ik vraag uw advies op de volgende vragen:

- Kunt u zich vinden in de nadere analyse?
- Wat vindt u van de conclusie dat het laten vervallen van twee sprinters een oplossing kan bieden voor de gesignaleerde knelpunten?
- Wat vindt u van de twee mogelijke modellen?
- Welke aandachtspunten ziet u hierbij vanuit het perspectief van de reiziger?

**Vervolg**

Op 1 november is er bestuurlijk overleg van de regionale partners. Zij zullen daar een eensluidend standpunt proberen te formuleren op de nadere analyse en de mogelijke modellen. Naast het standpunt van de regio vind ik een visie van de consumentenorganisaties essentieel voor verdere besluitvorming. Na het

bestuurlijk overleg van de regio en uw advies zal ik met ProRail, de vervoerders en de bestuurlijke partners in overleg treden over de uitkomsten van de nadere analyse en de geformuleerde standpunten/adviezen op basis daarvan. Daarna zal een nieuw lijnvoeringsmodel worden bepaald.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Ir. W.H.B. (Wino) Aarnink

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur

**Datum**

**Ons kenmerk**  
IenW/BSK-2018/236175

## Aanleiding

- In 2012 is bestuurlijk overeengekomen dat op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen het volgende gaat rijden (in het kader van PHS):
  - o 6 IC's tussen Utrecht en Arnhem. Deze IC's stoppen alleen in Ede.
  - o 6 sprinters tussen Breukelen en 'De Haar'-aansluiting. Drie daarvan rijden door naar Ede en drie naar Rhenen, mits de exploitatietekorten zijn gedekt.
  - o 1x per 2 uur een ICE (Amsterdam-Utrecht-Arnhem)

## Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur

## Datum

## Ons kenmerk

IenW/BSK-2018/236175

## Ontwikkelingen sinds 2012

- In 2016 maakt de regio bekend niet in staat is de exploitatievergoeding aan NS (tussen de € 1,3 en 1,9 mln per jaar) te dekken.
- Sinds 2016 wordt voor alle corridors een maakbaarheidstoets uitgevoerd, omdat op het spoor diverse zaken zijn gewijzigd. Het betreft normen, nieuwe en gewijzigde treinseries en gereedgekomen infrawijzigingen.
- Voor de PHS-corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen is de maakbaarheidstoets in 2017 uitgevoerd. De uitkomsten zijn dat het 6/6-model niet past op de huidige en geplande infrastructuur. Belangrijkste oorzaak is de aanscherping van diverse plannormen in de dienstregeling.
- ProRail en IenW constateren dat voor de PHS-corridor SUN een nadere analyse nodig is om te bepalen wat er nodig is om een hoogfrequente dienstregeling op de corridor te rijden.

## Nadere analyse

- In het najaar van 2017 is gestart met de nadere analyse. Vraagstelling en oplossingsrichtingen zijn tot stand gekomen in nauw overleg met de provincies Utrecht en Gelderland en met vervoerders.
- Bij de vraagstelling is uitgegaan van het jaar 2028 (oplevering PHS) als uitgangsjaar. Ambities op langere termijn (8/4-modellen, extra internationale treinen e.d.) maken deel uit van andere studies (Toekomstbeeld OV).
- Er is geredeneerd vanuit het 'knoppenbord': welke zaken kunnen we aanpassen om tot een gewenste dienstregeling te komen:
  - o Meer infrastructuur: zodat alsnog 6/6 mogelijk wordt.
  - o Minder treinen: vooral gericht op verminderen aantal sprinters
  - o Harmoniseren snelheden van treinen: vooral uitbuigen intercity's
  - o Anders halteren: stations overslaan of juist extra stoppen

## Nadere analyse

- In het najaar van 2017 is gestart met de nadere analyse. Vraagstelling en oplossingsrichtingen zijn tot stand gekomen in nauw overleg met de provincies Utrecht en Gelderland en met vervoerders.
- Bij de vraagstelling is uitgegaan van het jaar 2028 (oplevering PHS) als uitgangsjaar. Ambities op langere termijn (8/4-modellen, extra internationale treinen e.d.) maken deel uit van andere studies (zoals marktordening en Toekomstbeeld OV).
- Er is geredeneerd vanuit het 'knoppenbord': welke zaken kunnen we aanpassen om tot een gewenste dienstregeling te komen:
  - o Meer infrastructuur: zodat alsnog 6/6 mogelijk wordt. N.b. Hieruit is gebleken dat kleine infrawijzigingen geen effect hebben en dat er grootschalige spoorverdubbeling nodig is (van Utrecht tot Driebergen-Zeist of De Haar-aansluiting).
  - o Minder treinen: vooral gericht op verminderen aantal sprinters
  - o Harmoniseren snelheden van treinen: vooral uitbuigen intercity's
  - o Anders halteren: stations overslaan of juist extra stoppen

### Meest reële scenario's

- Uit de analyse komt naar voren dat er twee mogelijke bedieningsmodellen zijn:
  - o '6/4 met IC-stops': in dit model rijden 6 IC's tussen Utrecht en Arnhem. Deze halteren in Driebergen-Zeist (4x per uur), Veenendaal de Klomp (2x per uur) en Ede (alle). De 4 sprinters rijden naar Veenendaal en 2x per uur door naar Rhenen.
  - o '6/2/2 zonder IC-stops': in dit model rijden 6 IC's tussen Utrecht en Arnhem. Deze halteren alleen in Ede. Er rijden 4 sprinters, waarvan er 2 doorgaan naar Ede en 2 naar Rhenen.
- Beide scenario's hebben voordelen en nadelen:
  - o Het voordeel van 6/4 is dat er niemand op achteruit gaat t.o.v. huidige situatie en sommigen er op vooruit gaan. Daarnaast heeft dit model de beste exploitatiecijfers. Het nadeel van 6/4 is dat er in de huidige randvoorwaarden geen mogelijkheid is tot alterneren. Dat betekent dat alle IC's uit Arnhem altijd naar Schiphol gaan en alle IC's uit Den Bosch altijd naar Amsterdam CS gaan. Dit betekent meer (cross-platform) overstappers op Utrecht CS. Daarnaast wordt de IC niet sneller ten opzichte van nu.
  - o Het voordeel van 6/2/2 is dat alterneren mogelijk is en dat de IC sneller is. Het nadeel is dat er reizigers op achteruit gaan ten opzichte van nu en de exploitatiecijfers minder gunstig zijn.
- Beide scenario's hebben nog aandachtspunten:
  - o De modellen passen alleen door een goederenpad in te leveren tussen Amsterdam CS en Amsterdam Bijlmer in het uur dat de ICE rijdt.
  - o Voor beide scenario's zijn nog (voorziene) perronverlengingen nodig
  - o Het laten vervallen van 2 sprinters betekent dat het keerspoor in Rhenen kan vervallen.

### Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur

### Datum

### Ons kenmerk

IenW/BSK-2018/236175