

Vergaderjaar 2018–2019

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 798**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 november 2018

Hierbij informeer ik u conform mijn toezegging uit het AO Marktordening van 31 januari 2018, Kamerstuk 29 984, nr. 750, over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden en voor- en nadelen van het doortrekken van de Valleilijn naar Arnhem en/of Utrecht.

De Valleilijn is de lijn die van Amersfoort naar Ede Wageningen rijdt via Barneveld en Lunteren. Het onderzoek is de afgelopen maanden met alle betrokken partijen, de regionale concessieverleners, ProRail, Connexion en NS, gezamenlijk uitgevoerd. ProRail heeft de vervoerkundige analyse uitgevoerd en de resterende capaciteit op het spoor aangegeven. De rapportage van ProRail is als bijlage 1 bijgevoegd<sup>1</sup>. Ik informeer u hieronder over de belangrijkste uitkomsten van de rapportage.

### *Doortrekken Valleilijn naar Utrecht*

#### Uitkomsten onderzoek

- De groep reizigers die voordeel heeft van het doorrijden van de Valleilijn naar Utrecht schat ProRail op 350 reizigers per dag. De potentiële tijdwinst voor reizigers op deze verbinding bedraagt 5–9 minuten.
- Op korte termijn (dienstregeling 2020) is er ruimte voor het rijden van 2 extra (non-stop) treinen tussen Amersfoort en Utrecht. Die ruimte zou benut kunnen worden voor ófwel het 2x per uur (non-stop) doorrijden van de Valleilijn ófwel voor het rijden van 2 extra IC's vanuit Deventer/Amersfoort (conform het plan van NS voor 2020). De combinatie van beide vervoerwensen tussen Amersfoort–Utrecht past niet.
- De baten van het (rechtstreeks kunnen) doorreizen van/naar de Valleilijn zijn geringer dan de baten van het (rechtstreeks kunnen)

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

doorreizen van/naar Apeldoorn en Deventer: de gegeneraliseerde reistijd-baten van het rijden van extra IC's liggen circa 60% hoger dan de baten van het doorrijden van de Valleilijn. En het aantal reizigers dat profijt heeft van het rijden van extra IC's is 2 tot 4 keer zo groot als het aantal reizigers dat profijt heeft van het doorrijden van de Valleilijn.

- Als we uitgaan van eenzelfde toepassingsperiode zijn, de vervoerbaten van het doorrijden van de Valleilijn voor de korte termijn geringer dan de baten van het rijden van extra IC's van NS tussen Deventer, Amersfoort en Utrecht.
- Voor de robuustheid is het iets gunstiger, als alle treinen tussen Amersfoort en Utrecht door dezelfde vervoerder worden gereden. Dat maakt het makkelijker om bij stremmingen/verstoringen de treinenloop bij te sturen en het biedt de mogelijkheid om treinen te keren/door te koppelen op andere treinen als dat vanwege bv. beperkingen in de perroncapaciteit nodig is.

### Conclusies

Wat betreft het mogelijk doortrekken van de Valleilijn naar Utrecht is er ruimte tot het bieden van 2 extra ritten per uur op Amersfoort–Utrecht. Zowel Connexxion als NS willen deze ruimte in de dienstregeling 2020 benutten om een extra halfuurdienst aan te bieden. Er zijn op dit moment nog geen feitelijke capaciteitsaanvragen bij ProRail ingediend. De deadline voor het indienen van capaciteitsaanvragen is zoals elk jaar op de tweede maandag van april.

ProRail heeft een onafhankelijke positie ten aanzien van de capaciteitsverdeling, juist ook in een situatie van conflicterende aanvragen. Bij de capaciteitsverdeling gelden de regels, zoals opgenomen in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoor-weginfrastructuur, inclusief de volgorde van toewijzing, indien sprake is van overbelasting. Nationaal openbaar vervoer, waar onder meer de IC's onder vallen, staat daarin hoger dan streekgewestelijk openbaar vervoer, waar de Valleilijn onder valt. Daarnaast lijken vanwege de bovengenoemde conclusies uit de rapportage van ProRail de meeste reizigers niet gebaat te zijn bij het doorrijden door Connexxion naar Utrecht.

Ten slotte zou het doortrekken van de Valleilijn naar Utrecht een uitbreiding van de samenloop op het hoofdrailnet betekenen, namelijk op het traject Amersfoort–Utrecht. NS heeft het exclusief recht voor de exploitatie van het hoofdrailnet (HRN). In het geval dat ProRail de capaciteitsaanvraag van Connexxion ondanks de hiervoor vermelde verwachting toch zou honoreren, zal ik moeten afwegen of Connexxion ook toestemming krijgt tot samenloop. Deze afweging kent financiële consequenties aangezien de NS conform de HRN concessie, gecompenseerd dient te worden voor het financiële nadeel dat zij hiervan zouden ondervinden.

Accommoderen van zowel de IC's, als de doorgetrokken Valleilijn op Utrecht CS zal een flinke aanpassing in de infrastructuur vergen. De kosten hiervan zijn niet bekend.

### *Doortrekken Valleilijn naar Arnhem*

#### Uitkomsten onderzoek

- Van het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem profiteren reizigers die doorreizen naar Wolfheze, Oosterbeek en Arnhem. Volgens het in

2017 uitgevoerde Standaard Lijn Onderzoek (SLO<sup>2</sup>) voor de Valleilijn gaat het (in de drukste periode van het jaar) per werkdag om ongeveer 450 reizigers. Een deel van deze reizigers reist door naar Nijmegen. Voor deze laatste groep leidt het doorrijden van de Valleilijn per saldo niet tot minder overstappen, maar eerder tot een verschuiving van de overstap (van Ede/Wageningen naar Arnhem). De huidige overstaptijd op Ede Wageningen is 5–13 minuten. Gepland is dat vanaf eind 2021 tussen Utrecht en Arnhem (tenminste in de spits) elke 10 minuten een IC gaat rijden (PHS), waardoor de overstaptijd op Ede Wageningen naar verwachting afneemt.

- De reistijdwinst voor reizigers van en naar Arnhem (verreweg de grootste reizigersgroep) bedraagt om deze redenen maximaal circa 4 minuten. En er is een kans dat overstappen op Ede Wageningen (op de IC) voor reizigers van en naar Arnhem sneller is waardoor het doorrijden van de Valleilijn weinig oplevert.
- Het doortrekken van de Valleilijn naar Arnhem is niet mogelijk zonder aanpassingen van de infrastructuur (kosten minimaal € 15–20 mln.)
- Voor de aanlanding in Arnhem van de PHS-treinen tussen Utrecht en Arnhem zijn al maatregelen nodig. Voor het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem moeten er daarbovenop ingrijpende maatregelen worden getroffen op station Ede-Wageningen en aan de spoorzone Ede. Aanpassingen in het PHS-infraproject Spoorzone Ede zullen zeker leiden tot extra kosten en mogelijk leiden tot vertraging bij de uitvoering van PHS op Utrecht–Arnhem.
- De aanpassing van het project spoorzone Ede zal bij doortrekking van de Valleilijn eveneens aanzienlijke extra kosten met zich brengen.
- Het doorrijden naar Arnhem levert risico's op voor de robuustheid/punctualiteit van zowel de Valleilijn zelf, als van de aangrenzende delen van het hoofdrailnet.

### Conclusies

De infrastructuur tussen Arnhem en Ede laat vooral rondom station Ede-Wageningen het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem zonder wijzigingen in de infrastructuur niet toe. In 2014 is het huidige ontwerp van het nieuwe station Ede-Wageningen (Spoorzone Ede) vastgesteld, waarmee doorrijden ook in de toekomst niet mogelijk is. Gelet op de relatief beperkte voordelen voor een ook relatief beperkte groep reizigers, de hoge kosten van aanpassing van het reeds gegunde project Spoorzone Ede en de mogelijke gevolgen van het doortrekken voor de robuustheid van zowel de Valleilijn zelf als het hoofdrailnet, zie ik geen reden om het eerder genomen besluit te herzien. De provincie Gelderland heeft mij laten weten deze afweging goed te kunnen volgen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer

---

<sup>2</sup> Standaard Lijn Onderzoek is een periodiek onderzoek volgens een vaste methodiek naar reizigers die gebruik maken van het OV, waarbij in- en uitstappers, herkomsten en bestemmingen en andere karakteristieken van de reizigers op een lijn worden vastgesteld.