

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
18 augustus 2006	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.06.02437	-
Onderwerp	
Dienstregeling 2007	

Geachte voorzitter,

In het algemeen overleg dat ik op 17 augustus jl. met uw commissie voor Verkeer en Waterstaat heb gevoerd, heb ik toegezegd schriftelijk terug te komen op een aantal onderwerpen.

1. Proces

Ik heb de inhoud en de toonzetting van het debat goed op me laten inwerken en ik constateer dat ik een deel van uw Kamer de indruk heb gegeven haar buiten spel te hebben willen zetten. Ik heb al in mijn reactie aangegeven, en ik benadruk dat hier nogmaals, dat ik geen enkele intentie heb gehad om dat te doen. Ik betreur dat zeer. Ik realiseer mij dat ik meer expliciet had kunnen zijn. In het vorige debat met de Kamer heb ik gerefereerd aan de datum van 26 juli als het moment dat óf de dienstregeling 2007 onomkeerbaar werd, óf de dienstregeling 2006 in stand zou blijven. Uiteindelijk is deze datum verschoven naar 15 augustus. In het vervolg zal ik schetsen hoe dit formeel is geregeld, maar ik had er verstandiger aan gedaan u hierover, zeker na 29 juni en de brief van de minister president van 7 juli, nogmaals expliciet te informeren.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon : 070 - 351 6171
Fax : 070 - 351 7895
Internet : www.minvenw.nl

Zoals in het debat aangegeven, keur ik formeel in de reguliere systematiek van de vervoerconcessie geen dienstregeling goed.

In mijn brief van 14 maart heb ik het proces van de dienstregeling weergegeven. Ik heb u destijds aangegeven dat NS normaliter uiterlijk 10 oktober, namelijk twee maanden voor inwerkingtreding, de dienstregeling 2007 toezendt met daarbij een toets op de concessie voor wat betreft de minimale bedieningseisen. Daar waar de dienstregeling niet voldoet aan de eisen moet NS een formeel ontheffingsverzoek indienen. Uiterlijk 1 november krijg ik van NS een vervoerplan waarin zij omschrijft wat de wijzigingen in de dienstregeling ten opzichte van het voorafgaande jaar zijn en in hoeverre en op welke wijze het aangeboden vervoer aan de vraag voldoet. Op basis van beide stukken bezie ik of NS aan de concessie voldoet. Overigens behoeven zowel de eventuele ontheffingsverzoeken als het vervoerplan op voornoemde onderdelen uiterlijk 31 december mijn instemming. Vervolgens informeer ik de Kamer over het vervoerplan en de Kamer kan mij dan ter verantwoording roepen. Materieel is de dienstregeling dan niet meer te wijzigen aangezien die al in het tweede weekend van december van start gaat.

De Dienstregeling 2007 is een bijzondere ten opzichte van alle voorgaande dienstregelingen. Er komen meer treinen bij (200); er wordt anders gereden en de tijdliggingen van de treinen worden veranderd. Kortom in capaciteitstermen een systeemwijziging. Vanwege de impact van deze wijzigingen voor de individuele reiziger heb ik er in november 2005 voor gekozen de Kamer te betrekken bij de nieuwe dienstregeling. Daardoor is er op een eerder tijdstip dan formeel gebruikelijk is, de Kamer ruimte geboden materieel haar wensen kenbaar te maken. Zo heeft u in november 2005 mijn toetskader ontvangen en bevatte het vervoerplan 2006 (januari 2006) een forse doorkijk naar de inhoud van de dienstregeling 2007. In maart 2006 heb ik u schriftelijk geïnformeerd over de plannings van NS en ProRail. Ik ben over de keuzes van de NS en de wijze waarop ik deze beoordeeld heb met u het gesprek aangegaan.

Zo heb ik na het debat van 21 juni en verwoord in mijn brief van 27 juni, rekening houdend met de wensen van de Kamer, overleg gevoerd met de NS. Die is daarmee aan de slag gegaan. Bovendien moest de NS het LOCOV om advies vragen over de uitgewerkte dienstregeling. Er is toen uitstel aangevraagd bij de capaciteitsmanager voor het indienen van de definitieve capaciteitsaanvraag om het LOCOV goed te kunnen laten adviseren. Dat uitstel heeft NS gekregen tot 15 augustus. Andere vervoerders hadden hun capaciteitsaanvraag al op 26 juli gedaan. NS heeft mij 9 augustus laten weten wat de uitkomsten van dit proces waren en wat zij voornemens was om 15 augustus bij ProRail in te dienen. Daarop heb ik u terstond geïnformeerd. Bovendien speelde op dat moment de kwestie van Amsterdam-Utrecht. NS en ProRail hebben samen met Railion diverse scenario's uitgewerkt voor het geval dit traject voorlopig 2-sporig bleef. Op 14 augustus heeft NS het definitieve scenario gekozen en ben ik op 15 augustus door de NS geïnformeerd over deze keuze. Zoals ik in mijn eerdere brieven en gisteren in het debat heb toegelicht is 15 augustus voor de NS en voor ProRail een harde datum. Hoewel er dus formeel geen sprake is van een door mij genomen besluit maar door de NS, heb ik de NS toen gezegd dat ik geen bezwaar had tegen verdere uitwerking van deze dienstregeling. Overigens zou, als ik bezwaar zou hebben gemaakt tegen de

dienstregeling van 2007, ook een onomkeerbaar besluit hebben genomen; immers ik had dan de dienstregeling 2006 laten voortbestaan.

Het besluit van de NS om de definitieve capaciteitsaanvraag in te dienen is in materiële zin een onomkeerbaar moment geweest voor wat betreft de majeure onderdelen van de dienstregeling. Mij bewust van dit feit en tegen de achtergrond van de brief van de minister president heb ik u daarom op 10 augustus, 14 augustus, 15 augustus en 16 augustus actief geïnformeerd. De brieven van 10 en 14 augustus hadden ook als doel om nog voorafgaand aan 15 augustus met u het gesprek te kunnen voeren.

Zoals gezegd is het formele moment van de dienstregeling bij de toetsing van het vervoerplan aan de voorwaarden uit de concessie. De Kamer kan mij, na mijn toetsing, ter verantwoording roepen over de wijze waarop ik deze toetsing heb uitgevoerd. Het betreft hier dus een verantwoording achteraf en als zodanig heeft dat voor de dienstregeling 2007 geen gevolgen. Wel is het zo dat wensen van de Kamer een punt van aandacht kunnen vormen voor de NS bij de vormgeving van de dienstregeling 2008.

Alles overziend denk ik dat ik, gegeven het debat van gisteren, duidelijker had kunnen zijn ten aanzien de betekenis van de indiening van de definitieve dienstregeling van NS bij ProRail op 15 augustus en zo de verwachtingen ten aanzien van de rol van de Kamer in de totstandkoming van de dienstregeling had kunnen managen.

2. Beoordeling dienstregeling 2007

Ik zet in deze paragraaf uiteen waarom ik van mening ben dat de dienstregeling 2007 een substantiële verbetering is ten opzichte van de dienstregeling 2006. Daarbij besteed ik aandacht aan de wijze waarop ik door middel van beoordeling op basis van mijn uitgangspunten tot dit oordeel ben gekomen. Tevens geef ik een nadere toelichting op mijn conclusie dat NS voldoende rekenschap heeft gegeven van de verbeterwensen van de regionale overheden en de consumentenorganisaties in het LOCOV. Tenslotte ga ik in op welke wijze ik ben omgegaan met de wens van de Tweede Kamer tijdens het AO van 21 juni om te komen tot een reistijdverbetering voor Noord- en Oost-Nederland. Daarbij zet ik tevens uiteen dat ik onderzoek doe naar de vraag welke verbeteringen in de toekomst mogelijk zijn en op welke termijn deze geïmplementeerd kunnen worden. Voor de beantwoording van meer specifieke vragen die tijdens het AO zijn gesteld verwijs ik u naar bijlage 1 bij deze brief.

2.1 Verbeteringen dienstregeling 2007 t.o.v. 2006

Zoals ik ook in mijn brief van 27 juni heb toegelicht, heb ik bij mijn bemoeienis met de nieuwe dienstregeling als randvoorwaarde voor ogen gehouden dat het saldo van de wijzigingen positief moest zijn.

Alles afwegende ben ik van mening dat de dienstregeling 2007 in dit verband substantiële verbeteringen laat zien ten opzichte van de dienstregeling 2006. Het gaat hierbij onder meer om de volgende voordelen:

- Hogere betrouwbaarheid (1,5% extra punctualiteit);
- Ruimte om groei te faciliteren (per saldo 5% meer reizigers);
- 3% meer treinkilometers (ofwel 200 treinen per dag extra);

- gemiddelde reistijd van station naar station daalt met 1-3% (met name door hogere frequenties en betere tijdligging);
- Bepaalde stations, nu bediend met een sneltrein, worden opgewaardeerd tot IC-station, onder andere: Gouda, Hilversum (na aanpassing), Zaandam;
- In de brede Randstad op de drukste routes ieder kwartier overdag op werkdagen een intercity en/of een Sprinter;
- Nieuwe rechtstreekse verbindingen;
- Verbeterde internationale aansluitingen;
- Bediening nieuwe stations.

Handhaving van de dienstregeling 2006 zou betekenen dat de voordelen die optreden voor het overgrote deel van de reizigers niet verzilverd kunnen worden en de ambities uit de Nota Mobiliteit niet waargemaakt kunnen worden.

De dienstregelingswijziging betreft niet alleen de ambities van NS. Het is een integraal ontwerp van de spoorsector. De infrastructurele aanpassingen van ProRail, een verbeterd capaciteitsgebruik door het gezamenlijk ontwerp en de groei van het goederenvervoer worden gefaciliteerd door het ontwerp.

2.2 Beoordeling van de dienstregeling 2007

Ofschoon de definitieve toetsing van de dienstregeling plaatsvindt in het kader van het Vervoerplan 2007 heb ik de 7 x 24 uren uitwerking voor de dienstregeling 2007 kritisch beoordeeld. Ik heb daarbij op basis van mijn uitgangspuntenbrief van 7 november 2005 gekeken naar de vraag of de voorgestelde detailuitwerking voldeed aan de vervoerconcessie. Daarbij heb ik de voorgestelde uitwerking vergeleken met de dienstregeling van 2006.

In het kort was mijn conclusie dat NS weliswaar voldoet aan de concessievereisten, maar dat ik vraagtekens plaats bij de dalurenbediening van een aantal stations en de eerste en laatste treinen voor een aantal trajecten. Ik ben op deze punten nog in afwachting van nadere vraag- en aanbodgegevens van NS. Wel heb ik inmiddels geconstateerd dat NS naar aanleiding van het Locov-advies en mijn gesprekken reeds een aantal daluitsnijdingen heeft aangepast. Zoals ik in mijn brief van 10 augustus heb aangegeven, dien ik de gesprekken met NS hierover uiterlijk medio september af te ronden. Daarnaast heb ik met NS mede naar aanleiding van de debatten met uw Kamer nadrukkelijk gesproken over de bediening van de landsdelen (zie par 3).

2.3 De adviezen van het Locov en decentrale overheden

Ik hecht er nadrukkelijk aan te onderstrepen dat er in het algemeen sprake is van een verbetering van de bediening van de landsdelen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de bediening van Limburg, Brabant, de Kop van Noord-Holland en Flevoland. In al deze gebieden wordt het treinaanbod uitgebreid.

Daarnaast heb ik geconstateerd dat NS voldoende rekenschap heeft gegeven van de adviezen en wensen van consumentenorganisaties en decentrale overheden. Naar aanleiding van de adviezen van decentrale overheden zijn bijvoorbeeld de volgende

verbeteringen in de dienstregeling ten opzichte van de dienstregeling 2006 aangebracht (niet uitputtend):

- Opnemen van nieuwe stations, Apeldoorn De Maten, Apeldoorn Osseveld, Twello, Voorst-Empe, Helmond Brandevoort, Tiel Passewaaij, Utrecht-Zuilen, Regionet (regio Amsterdam);
- Frequentieverhogingen op verschillende trajecten (bijvoorbeeld tussen Utrecht – Veendaal, Hoorn – Schiphol (over de Hemboog), Utrecht – Almere (over de Gooiboog), Brabant – Venlo, Tilburg – Den Bosch, Den Haag Centraal – Rotterdam, Woerden – Amsterdam (afhankelijk van 4-sporigheid), en in Limburg (2 maal per uur IC's en 2 maal per uur sprinters));
- IC-stop Hilversum, Zaandam, Gouda.

Bovendien zijn diverse verbeteringen op grond van de Locov-adviezen en overleg met decentrale overheden bereikt, zoals bijvoorbeeld:

- Bediening van Elst in de spits;
- Bediening van Flevoland in de avondspits;
- Betere tijdligging van IC's/sprinters in Brabant, tussen Den Haag – Venlo, tussen Roosendaal – Arnhem, tussen Alkmaar – Amsterdam, tussen Zwolle – Groningen (Stoptrein);
- Betere aansluitingen in Limburg (Roermond, Venlo, Maastricht), bij Nijmegen, bij Eindhoven, bij Weesp, en de verbinding in Den Helder naar de boot naar Texel;
- Kortere reistijden tussen Utrecht – Tiel en Leiden – Alphen aan de Rijn;
- Meer treinen in de avonduren dan oorspronkelijk voorgenomen.

Ik constateer verder dat de consumentenorganisaties naar aanleiding van de uitgewerkte dienstregeling hebben aangegeven dat -gegeven de randvoorwaarden- de dienstregeling wat opzet betreft een stap in de goede richting is. Verder onderstreep ik dat ook onderwerpen die ik met NS heb besproken – mede naar aanleiding van gesprekken met uw Kamer – hebben geleid tot aanpassingen als:

- alternatieven voor de oorspronkelijke voorstellen van NS voor aangepaste bediening van stations in Zeeland en Friesland (op dit moment zijn ze nog onderwerp van bespreking en vindt besluitvorming niet eerder dan per 2008 plaats)
- het eerder opleveren van het perron te Hilversum en de voorziening te Baarn
- de pilot voor het Noorden.

Het feit dat NS met de dienstregeling 2007 groeiambitie toont, dat de uitgewerkte dienstregeling 2007 voldoet aan de vervoerconcessie, en het feit dat serieus is omgegaan met adviezen van externe partijen, hebben mij doen komen tot de afweging dat NS de voorbereidingen op dienstregeling 2007 kon voortzetten.

3. Bediening Noord- en Oost-Nederland

Hoewel in de vervoerconcessie reistijden niet als toetscriterium zijn opgenomen, ben ik met uw Kamer van mening dat reistijdverlenging zoveel mogelijk voorkomen moet worden. In het debat van 21 juni heb ik aangegeven de zorgen van de Kamer over de reistijdverlenging voor de reizigers van Noord- en Oost-Nederland naar de Randstad (en visa versa) te begrijpen.

Ik heb mij hard gemaakt voor het terugbrengen van de reistijdverlenging tussen Noord- en Oost-Nederland en de Randstad. Dit heeft geresulteerd in een pilot met het minder rigide toepassen van plannormen tussen de Randstad (i.c. Zwolle) en het Noorden. Deze aanpassing van de plannormen levert een reistijdwinst op tussen Zwolle en het noorden van 2 à 3 minuten. Vooralsnog acht ik het niet opportuun deze pilot uit te breiden aangezien de complexiteit van deze corridors (van de Randstad naar het Oosten en vice versa) aanzienlijk groter is (domino-effecten). Ik wil daarom de uitkomsten hiervan afwachten alvorens deze uit te breiden naar andere corridors. Daarnaast heb ik met NS en ProRail gekeken naar de invloed die kleine infrastructuurprojecten zouden kunnen hebben op de reistijden op de verbinding tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland.

Overigens heb ik al eerder gemeld dat met de nieuwe dienstregeling er dagelijks voor de corridors naar het Noorden en het Oosten 250.000 reizigers op vooruit gaan en ongeveer 3.000 reizigers op achteruit (ongeveer 1 %). Ook heb ik gekeken naar bijvoorbeeld het terugbrengen van de reistijd Groningen – Amsterdam Centraal (427 reizigers). Dit zou betekenen dat bijvoorbeeld de extra intercity-stop in Hilversum geschrapt zou moeten worden (10.000 reizigers per dag).

Zoals in mijn brief van 10 augustus aan uw Kamer gemeld is, heeft ProRail mij toegezegd dat de oplevering van het overstapperron te Hilversum die oorspronkelijk was voorzien per december 2008, te versnellen naar december 2007. Bovendien heeft ProRail toegezegd dat voor het vrijleggen van het spoor bij Baarn de prioriteit door ProRail inmiddels is bijgesteld en dat ook dit project per december 2007 beschikbaar is. Beide projecten zullen vóór inwerkingtreding van de dienstregeling 2008 worden opgeleverd en een positieve invloed (respectievelijk rechtstreekse overstap, betrouwbaarheid en reistijdwinst van 1 minuut voor de reiziger) hebben op de dienstregeling 2008.

Verder heb ik met ProRail en NS de afspraak gemaakt gezamenlijk een onderzoek te doen naar eventuele andere knelpunten op genoemde corridors (bijvoorbeeld de vrije kruising Amersfoort West en extra inhaalsporen en -perrons) om zodoende de reistijdverlenging op de Noord- en Oost-corridor op een kosteneffectieve en robuuste wijze te beperken.

Wij zijn op zoek naar specifieke verbeteringen die op korte termijn (per dienstregeling 2008) realiseerbaar zijn en reistijdwinst opleveren. Ik zal de Kamer over de uitkomsten van het proefproject en over het aanvullend onderzoek naar mogelijke aanvullende infrastructuurprojecten berichten. Eventuele uitbreiding van het proefproject kan dan lopende het dienstregelingjaar 2007 per wijzigingsblad geschieden. Andere mogelijke verbeteringen zullen vervolgens in de dienstregeling 2008 worden geïmplementeerd.

4. Tot slot

Ik hoop u met deze nadere toelichting inzicht te hebben gegeven in het proces en de inhoudelijke verbeteringen. Zoals gezegd zal ik u begin oktober nog informeren over de onderhandelingen die nu nog gaande zijn over eerste en laatste treinen en daluren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

mw drs M.H. Schultz van Haegen

Bijlage 1: Openstaande vragen nav AO 17 augustus 2006**HSL-Zuid i.c. uitsnijding Adam-Rdam-Breda**

Mevrouw Van Velzen gaf in het debat op 17 augustus aan zich zorgen te maken dat de dienstregeling 2007 zou leiden tot uitsnijdingen van de trein Amsterdam-Rotterdam-Breda (i.c. de Oude Lijn). Ik kan u aangeven dat de dienstregeling 2007 niet anticipeert op de komst van de HSL-Zuid. Zoals eerder aangegeven zal, zodra de HSL vol in bedrijf is, de Benelux-verbinding worden uitgefaseerd. Dit leidt dan tot vrijkomende ruimte op dat traject waardoor de betrouwbaarheid toeneemt en eventueel meer treinen voor personen- en goederenvervoer kunnen worden aangeboden. Voor personenvervoer kan dan gedacht worden aan de Stedenbaan en Regionet.

Rechtstreekse verbinding Leeuwarden – Randstad in het weekend

De heren Van Hijum (CDA) en Duyvendak (Groenlinks) hebben gevraagd waarom in het weekend geen rechtstreekse verbinding wordt geboden tussen Leeuwarden en de Randstad.

Ik wil benadrukken dit geenzins aan de orde is en op een misverstand is gebaseerd. NS blijft rechtstreekse verbindingen tussen Leeuwarden en de Randstad bieden op alle dagen van de week. Oorzaak van dit misverstand ligt in het feit dat tot voor kort nog niet de volledige materieelomloop door NS in haar Treinplanner was ingebracht. Daardoor werd op de verbinding tussen Leeuwarden en de Randstad foutief een overstap in de Treinplanner opgenomen.

Berlijntrein

De heer Duyvendak (Groenlinks) stelde dat in de dienstregeling 2007 de internationale trein uit Berlijn niet meer eindigt op station Amsterdam Centraal, maar op Amsterdam Zuid/WTC.

Deze opvatting is niet geheel juist. Met ingang van dienstregeling 2007 rijden dagelijks vier treinen vanuit Berlijn naar Amsterdam. Eén trein heeft Amsterdam Centraal als eindstation. De overige drie treinen hebben Schiphol als eindbestemming, waarbij een stop wordt gemaakt op Amsterdam Zuid/WTC. Vanaf Amsterdam Zuid/WTC bestaan goede verbindingen met stadsdelen van Amsterdam en de komst van de Noord-Zuidlijn zal een verdere verbetering hiervan geven.

Reistijdverlengingen

Mevrouw Dijkma (PvdA) en de heer Duyvendak (Groenlinks) hebben in het Algemeen Overleg aangegeven dat de reistijd op enkele individuele verbindingen op onacceptabele wijze toeneemt als gevolg van dienstregeling 2007. Hierbij zijn de trajecten Enschede Drienerlo – Sneek, Enschede Drienerlo – Arnhem Velperpoort, Doetinchem – Schiphol en Woerden – Den Haag Centraal genoemd.

In de eerste plaats wil ik een algemene opmerking plaatsen met betrekking tot mijn beoordeling van de reistijden. Op dit moment zijn er 390 stations in Nederland, en het aantal mogelijke individuele relaties tussen alle stations bedraagt meer dan 150.000. Daarbij geldt tevens, dat de reizigers niet evenredig verdeeld zijn over deze 150.000 mogelijke verbindingen. Immers enerzijds zijn er individuele trajecten die dagelijks door

duizenden reizigers worden afgelegd, anderzijds zijn er ook trajecten waarop nog geen tien reizen per jaar worden gemaakt. Zoals ik in de brief heb aangegeven, ben ik van mening dat het saldo van de wijzigingen in dienstregeling 2007 ten opzichte van dienstregeling 2006 positief moet zijn.

Door de Kamer zijn enkele specifieke trajecten met verslechtingen in reistijd aangegeven. Onderstaand worden enkele cijfers met betrekking tot die trajecten samengevat.

Traject	Aantal reizen ¹ per werkdag	Reistijd (2006)	Overstappen (2006)	Reistijd (2007)	Overstappen (2007)
Enschede Drienerlo – Sneek	< 5	2.32	2	3.00	2
Enschede Drienerlo – Arnhem Velperpoort	< 5	1.21	2	1.41	2
Doetinchem – Schiphol	16	1.55	2	2.10	2
Woerden – Den Haag Centraal	580	0.31	0	0.35	1

Tegenover deze verslechtingen zijn voor de genoemde herkomststations ook verbeteringen te noemen. Ter illustratie is onderstaande opsomming opgenomen.

Traject	Aantal reizen per werkdag	Reistijd (2006)	Overstappen (2006)	Reistijd (2007)	Overstappen (2007)
Enschede Drienerlo – Apeldoorn	16	1.16	1	1.04	1
Doetinchem – Utrecht	110	1.19	1	1.17	1
Woerden – Amsterdam Centraal	300	0.46	0	0.39	0

Aantal treinen op Amsterdam – Utrecht

In het Algemeen Overleg is ingegaan op het aanbod van treinen op het traject Amsterdam – Utrecht. Enkele leden stelden de vraag of het mogelijk is om hier extra treinen te laten rijden bovenop dat wat in dienstregeling 2007 is opgenomen, vooral met het oog op de investeringen die gedaan zijn maken van dit traject.

In mijn brief van 27 maart jl. (Kamerstuk 2005-2006, 29984, nr. 46) ben ik, in het kader van de benutting van de Utrechtboog, reeds ingegaan op het treinaanbod op het traject

¹ In aantallen enkele reizen, cijfers uit 2004

Amsterdam – Utrecht. Daarnaast is de minister specifiek op het gebruik van Amsterdam – Utrecht ingegaan in haar brief van 10 augustus jl. (kenmerk DGP/SPO/U.06.01719).

Ik heb de indruk dat er nog onduidelijkheid bestaat over het project Amsterdam – Utrecht. Wat betreft de voordelen van de viersporigheid tussen Amsterdam en Utrecht is in het Algemeen Overleg de mogelijkheid van meer treinen voor personenvervoer reeds aan bod gekomen. Daarnaast zijn er ook andere voordelen, die ik niet onbenoemd wil laten.

- De viersporigheid leidt tot een betere betrouwbaarheid op een van de drukste spoorlijnen van het netwerk, die ook de betrouwbaarheid op de aansluitende routes (richting Alkmaar, Arnhem en Eindhoven/Maastricht) ten goede zal komen. De spoorverdubbeling tussen Amsterdam en Utrecht is een belangrijke factor in het tegengaan van olievlekwerking bij vertragingen.
- Door de Utrechtboog, die onderdeel uitmaakt van het project spoorverdubbeling Amsterdam – Utrecht, is een rechtstreekse verbinding tussen Utrecht en Schiphol mogelijk gemaakt. Na het in gebruik nemen van de viersporigheid dienstregeling 2007 zullen twee IC's en twee stoptreinen per richting per uur van de Utrechtboog gebruik maken.
- De reistijd tussen Utrecht en Amsterdam kan worden bekort en de treinen krijgen een betere tijdligging. Zo hoeven de stoptreinen niet meer in Abcoude te wachten om door de IC's gepasseerd te worden. Dit scheelt vier minuten reistijd.
- Door de viersporigheid zijn meer mogelijkheden voor het spoorgoederenvervoer gecreëerd.
- Met de viersporigheid wordt de bediening van nieuwe stations mogelijk gemaakt (Utrecht Zuilen, Amsterdam Holendrecht).
- Als onderdeel van het project zijn alle overwegen op het traject opgeheven, wat ten goede komt aan zowel de betrouwbaarheid van het spoor als ook de lokale verkeersveiligheid.