

Memo

Datum 25-9-2018 Telefoonnummer
Auteur Status Defintief

Beeld van bevindingen van onderzoek naar doortrekken Valleilijn:

1. Doorrijden Valleilijn naar Utrecht

Van het doorrijden van de Valleilijn naar Utrecht profiteren reizigers die van de Valleilijn naar Utrecht doorreizen (en vice versa). Op een gemiddelde werkdag gaat het volgens cijfers van ProRail om ongeveer 350 reizigers¹. Die moeten nu overstappen op Amersfoort. De overstaptijd op Amersfoort is op dit moment (in dienstregeling 2018) 6-10 minuten. De potentiële tijdwinst voor reizigers bedraagt op basis daarvan in theorie dan ook 5-9 minuten. Daarnaast is het voor reizigers comfortabeler dat zij niet meer hoeven over te stappen. Ook reizigers die (alleen) tussen Amersfoort en Utrecht reizen profiteren van de extra reismogelijkheden: de (gemiddelde) wachttijd neemt door het aantal extra reismogelijkheden af.

Op het traject tussen Amersfoort en Utrecht speelt naast de wens voor het doorrijden van de Valleilijn, ook de vraag van NS voor het rijden van extra sprinters (vanuit Harderwijk) en het rijden van extra IC's vanwege voorziene vervoerknelpunten. De optelsom van deze extra treinen past met zekerheid niet op de bestaande en voorziene spoorinfrastructuur. Vanwege het grote aantal wensen en onzekerheden is het op dit moment niet mogelijk om aan te geven onder welke voorwaarden en met welke maatregelen het doorrijden van de Valleilijn toekomstvast inpasbaar is en welke consequenties dat heeft voor overige wensen en bestaande reizigers.

Wel is aan te geven dat er op korte termijn (dienstregeling 2020) ruimte is 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.

In dit onderzoek zijn alleen overwegingen meegenomen m.b.t. de vervoersaspecten/ maatschappelijke baten. Andere aspecten zijn buiten scope gelaten, zoals materieel, personeel, juridische (on)mogelijkheden, OV-chipkaart, brede logistieke maakbaarheid, en financiën.

Overwegingen die m.b.t. het vervoer een rol spelen zijn:

- **vervoerwaarde:** profiteren er meer reizigers van het doorrijden van de Valleilijn naar Utrecht of van het rijden van extra IC's vanuit Deventer/ Amersfoort naar Utrecht?
- **treincapaciteit:** bieden de treinen voldoende vervoercapaciteit voor alle reizigers die tussen Amersfoort en Utrecht reizen?
- **robuustheid:** maakt het voor de robuustheid van het spoorstelsel uit of Valleilijn-treinen doorrijden naar Utrecht of extra IC's?

Vervoerwaarde

Door ProRail is een analyse gedaan naar de vervoerbaten/ maatschappelijke baten van het doorrijden van de Valleilijn versus het rijden van extra IC's vanuit Amersfoort/ Deventer. In beide varianten wordt het grootste deel van de baten gevormd door kortere wachttijden voor reizigers die (alleen) tussen Amersfoort en Utrecht reizen. Verder blijkt dat de baten van het (rechtstreeks kunnen)

¹ Deze cijfers zijn gebaseerd op door vervoerders voor de NMCA aangeleverde reizigersaantallen over 2014. Om recht te doen aan de groei van het aantal reizigers de afgelopen jaren, zijn deze met 10% opgehoogd. De cijfers uit het voor de Valleilijn uitgevoerde SLO liggen iets hoger. Dit is verklaarbaar omdat gemeten is op een donderdag in het najaar (drukte dag en drukke periode).

doorreizen van/ naar de Valleilijn geringer zijn dan baten van het (rechtstreeks kunnen) 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.

De gehanteerde uitgangspunten zijn opgenomen in bijlage 1. Belangrijke aannames zijn dat de Valleilijn-treinen en extra IC's tot Utrecht rijden (en niet doorrijden naar een andere bestemming) en dat alle binnenlandse IC's vanuit Deventer naar Utrecht rijden (en niet meer naar Amsterdam).

Treincapaciteit

Op basis van een doorrekening lijkt de treincapaciteit in beide varianten (doorrijden Valleilijn én rijden extra IC's) op zowel korte als langere termijn toereikend voor het (comfortabel) kunnen vervoeren van alle reizigers tussen Amersfoort en Utrecht². De varianten zijn hierin dus niet onderscheidend. Daarbij is er rekening mee gehouden dat de Valleilijn-treinen vanwege de relatief korte perrons op de Valleilijn met een maximale lengte van 130 meter kunnen rijden. De beperkte lengte van de Valleilijn-treinen kan in geval van verstoringen (bv. het uitvallen van een andere trein) wél sneller tot capaciteitsproblemen leiden op het spoor tussen Amersfoort en Utrecht.

Robuustheid

Voor de robuustheid is het iets gunstiger als alle treinen tussen Amersfoort en Utrecht door dezelfde vervoerder worden gereden. Dat maakt het iets makkelijker om bij stremmingen/ verstoringen de treinenloop te kunnen bijsturen en biedt de mogelijkheid om treinen te keren/ door te koppelen op andere treinen als dat vanwege bv. beperkingen in de perroncapaciteit nodig is. Op korte termijn zou de perroncapaciteit op Utrecht overigens toereikend zijn voor het kunnen doorrijden van de Valleilijn naar Utrecht. Voor de langere termijn is dit niet onderzocht.

Conclusie:

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 conclusie lijkt gerechtvaardigd dat, als we uitgaan van eenzelfde toepassingsperiode, de vervoerbaten van het doorrijden van de Valleilijn voor de korte termijn geringer zijn dan baten van het rijden van extra IC's van NS tussen Deventer, Amersfoort en Utrecht.

2. Doorrijden Valleilijn naar Arnhem

Van het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem profiteren reizigers die doorreizen naar Wolfheze, Oosterbeek en Arnhem. Volgens het in 2017 uitgevoerde SLO 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-trein 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. De overstaptijd op Ede Wageningen wordt daardoor sowieso verkort.

De baten van doorrijden van de Valleilijn zijn dus relatief beperkt en onzeker doordat:

- het gros van de reizigers vanuit de Valleilijn naar Arnhem en Nijmegen doorreist (en niet naar Wolfheze en Oosterbeek);

² Hierbij is er vanuit gegaan dat Valleilijn-treinen gereden kunnen worden met maximaal 6 bakken Flirt en uitgegaan van de zogenaamde comfortabelnorm (geen sta-plaatsen).

- als er elke 10 minuten een IC gaat rijden tussen Ede Wageningen en Arnhem, reizigers altijd een relatief korte aansluiting zullen hebben op de IC naar Arnhem;
- de Valleilijn vanwege de stops op Oosterbeek en Wolfheze tussen Ede Wageningen en Arnhem circa 4 minuten langer onderweg is dan de IC.
- de kans groot is dat Valleilijn-treinen vanwege het enkelspoor op de Valleilijn en het drukke treinverkeer tussen Ede Wageningen en Arnhem, op Ede Wageningen (lang) moeten inwachten alvorens te kunnen doorrijden naar Arnhem.

De reistijdwinst voor reizigers van en naar Arnhem (verreweg de grootst 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.

De logistieke mogelijkheden voor het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem (in plaats van de huidige sprinter Ede-Arnhem) zijn in 2014 uitgebreid bestudeerd door ProRail. De belangrijkste conclusie daaruit was dat de op Ede Wageningen voorziene sporen-layout (te realiseren binnen project spoorzone Ede) niet geschikt/ toereikend is voor het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem. Valleilijn-treinen moeten elkaar op Ede Wageningen kunnen kruisen. Dat is nu nog mogelijk, maar na de verbouwing van Ede Wageningen (deze start eind 2019) niet meer. Ook niet als er (in tegenstelling tot eerdere plannen) geen sprinters zouden rijden tussen Utrecht en Ede Wageningen. Het doorrijden van de Valleilijn vergt dus in alle gevallen (ongeacht of er een halfuurdienst of een kwartierdienst wordt gereden) aanpassing van dit ontwerp.

Zo'n aanpassing van het ontwerp heeft vanwege de nu lopende aanbesteding ingrijpende consequenties voor de kosten en de doorlooptijd van het project spoorzone Ede. Deze consequenties zijn in dit stadium niet gekwantificeerd. In eerder onderzoek uit 2014 zijn de meerkosten geschat op € 15-20 mln. Gelet op de fase waarin het project nu reeds zit, is het aannemelijk dat dat deze kosten nu hoger zouden uitvallen.

Naast bovenstaande consequenties levert het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem risico's op voor de robuustheid/ punctualiteit van de treindiensten op de Valleilijn en de treindiensten op het traject Utrecht-Arnhem, doordat het druk bereden traject Amersfoort-Barneveld, het enkelsporige traject Barneveld-Ede Wageningen en het druk bereden traject Ede Wageningen-Arnhem aan elkaar gekoppeld worden.

Conclusie:

Onder de voorwaarde dat het ontwerp voor Ede Wageningen alsnog wordt aangepast, is het mogelijk de Valleilijn door te rijden naar Arnhem. Het doorrijden van de Valleilijn leidt dan wel tot extra kosten (minimaal € 15 – 20 mln.) voor aanpassing van de infrastructuur. Daarnaast zijn de vervoersbaten van het doorrijden van de Valleilijn relatief beperkt en levert het doorrijden risico's op voor de robuustheid/ punctualiteit. Consequenties voor de exploitatie zijn voor dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

Bijlage 1: uitgangspunten vervoerstudie extra treinen Amersfoort-Utrecht

Doorrijden Valleilijn

- 4 IC's tussen Amersfoort en Utrecht en v.v. + 2 extra IC's / zonetreinen *per richting*:
richting 1: Barneveld Zuid-Amersfoort-Utrecht
richting 2: Utrecht-Amersfoort-Ede Wageningen
- 2 IC's Deventer-Amersfoort-Amsterdam Centraal en v.v.
uur 1: 2 binnenlandse IC's
uur 2: 1 binnenlandse IC + internationale trein Amsterdam-Berlijn
- op Valleilijn blijft basispatroon intact:
2 zonetreinen per richting + 2 * Amersfoort-Barneveld Zuid + 2 * Amersfoort-Ede Wageningen

Extra IC's (Deventer-)Amersfoort-Utrecht

- 4 IC's tussen Amersfoort en Utrecht en v.v. + 2 extra IC's: Deventer-Amersfoort-Utrecht en v.v.
- 1 * per 2 uur een trein Deventer-Amersfoort-Amsterdam en v.v. (internationale trein Amsterdam – Berlijn)
Tussen Amersfoort en Amsterdam blijft IC-patroon intact (binnenlandse IC's Deventer-Amsterdam en v.v. ingekort tot Amersfoort-Amsterdam en v.v.)
- 2 stoptreinen Amersfoort-Ede Wageningen en v.v. + 2 stoptreinen Amersfoort-Barneveld Zuid en v.v.

Algemeen

1. Vervoer
Matrix gemiddelde werkdag 2014 + 10%
2. De uurpatronen in de varianten worden de hele werkdag gereden, op 260 werkdagen per jaar
(Vuistregel: alleen rijden tijdens spits reduceert baten met 50%)