

## **Uitkomsten van beide onderzoeken n.a.v. motie Valleilijn**

### Betere benutting en de kwartierdienst op de Valleilijn

- De reizigersgroei op de Valleilijn is hoger dan in 2008 geprognostiseerd, waardoor reizigers op twee treinritten in de ochtendspits richting Amersfoort lang moeten staan of soms zelfs op het perron achterblijven (volgens de zgn. 'volnorm' 48 in 2014, oplopend tot ruim 300 in 2020).
- Er worden al maatregelen geselecteerd c.q. toegepast, waarmee door middel van vraagbeïnvloeding getracht wordt binnen drie jaar tot een betere spreiding van de vraag en daarmee tot een betere benutting van de Valleilijn te komen. Daarmee wordt een aanzienlijke verlichting van de capaciteitsproblematiek in de spits beoogd (van minimaal 100 tot maximaal 350 spitsmijdingen). De verwachting is dat de problematiek kosteneffectief voor een aanzienlijk deel kan worden teruggedrongen via deze maatregelen, gericht op het spreiden van de vraag in de spits.
- Een kwartierdienst is de ambitie van de provincie Gelderland en kan op de gehele Valleilijn worden gerealiseerd, mits daarvoor geïnvesteerd wordt. Met ook een kwartierdienst tussen Ede/ Wageningen en Barneveld Centrum worden de reizigers in de regio Vallei vier keer per uur bediend en zullen zij zich beter spreiden dan thans. Daarmee kan de capaciteitsproblematiek worden opgelost. De kwartierdienst heeft ook een toegevoegde waarde voor de aansluiting op het busvervoer naar/vanuit Wageningen.
- Voor de kwartierdienst zijn meerdere infrastructurele maatregelen nodig die voor de meest kansrijke variant, de 'versnelde Valleilijn', ca. € 46,6 mln. incl. BTW en incl. overwegmaatregelen kosten. Er is sprake van jaarlijkse, hogere exploitatiekosten (ca. € 1 mln.) mede doordat er één extra treinstel voor de kwartierdienst moet worden aangeschaft. Daarnaast nemen de beheer en onderhoudskosten toe.

Overigens is ten aanzien van de Quick scan MKBA van Goudappel Coffeng in opdracht van de provincie Gelderland uit een herberekening van de baten/kostenratio in verband met een fout in de oorspronkelijke berekening gebleken dat de kwartierdienst als versnelde Valleilijn een aanmerkelijk lagere score heeft dan in maart j.l. vanuit de Kamer werd gesuggereerd (toen nog 0,90 maar nu 0,38). Het resultaat van de herberekening is bovendien gebaseerd op het toenmalige geraamde investeringsbedrag van € 26 mln. Op basis van de rapportage van ProRail geldt voor deze variant nu een investeringsbedrag van € 46 mln. waardoor de b/k-score nog lager zou uitvallen.

### Doorgaande verbinding van de Valleilijn naar Arnhem

- Doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem (2x per uur) is op zich mogelijk. Dat geldt zowel voor de huidige halfuurdienst in combinatie met de huidige IC/ICE NS-dienstregeling, als ook in de situatie wanneer er over een aantal jaren op de Valleilijn mogelijk een kwartierdienst wordt gereden. Met het eventueel doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem vervalt de overstap voor ca. 660 tot op termijn ca. 1100 reizigers. De tijdwinst is 3 tot 8 minuten, afhankelijk van of de ICE rijdt. Of reizigers daadwerkelijk niet meer overstappen hangt overigens af van de dienstregelinguitwerking. Zodra op Schiphol – Utrecht – Arnhem hoogfrequent spoorvervoer (6 x IC per uur) wordt ingevoerd, kunnen reizigers naar Arnhem sneller zijn door over te stappen op de IC. Reizigers die vanuit Amersfoort of Barneveld naar Ede/Wageningen reizen

en daar niet overstappen zijn minimaal 3 minuten langer onderweg dan in de huidige situatie, omdat de Valleitrein in Lunteren of Ede Centrum 3 minuten langer moet wachten dan voor het halteren noodzakelijk is. Er zijn meer reizigers die veranderingen c.q. verbeteringen kunnen ervaren. Als voorbeeld een reis tussen Amersfoort Schothorst of Nijkerk en Arnhem. Deze reis kan of via Utrecht Centraal of via de Valleilijn gemaakt worden. Afhankelijk van de concrete dienstregeling kunnen tot circa 1000 reizen per werkdag potentieel geherrouteerd worden via de Valleilijn. Een dergelijke toename zou dan overigens ook weer effect hebben op de bezetting van de Valleilijntreinen, die nu in de spits al vrij vol zitten.

- De genoemde aantallen reizen hebben alle betrekking op de huidige situatie. Voor de Valleilijn is een redelijk sterke jaarlijkse autonome groei voorspeld van 3-4% tot aan 2020. Dat geldt voor de zwaarste relaties zoals Barneveld-Amersfoort en Barneveld-Utrecht, maar natuurlijk ook voor de relaties richting Arnhem.
- De huidige Valleilijn heeft een hoge punctualiteit van 97%. Het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem op de huidige infrastructuur lijkt op basis van de planning robuust mogelijk op de momenten, dat de ICE niet rijdt. Tegelijkertijd kan het verknopen van de baanvakken Amersfoort-Barneveld, het enkelsporige traject op de Valleilijn en het baanvak Ede-Wageningen - Arnhem een negatief effect hebben op de robuustheid doordat verstoringen op het ene baanvak kunnen doorwerken naar de andere baanvakken. Deze effecten lijken – mede door het inwachten op Lunteren – echter relatief beperkt. Wanneer de ICE wel rijdt (om de twee uur) is de dienstregeling echter kritisch. Valleilijn-treinen kunnen net worden ingepast tussen de IC Utrecht- Arnhem en de ICE, maar door de krappe opvolgingen tussen IC's, Valleilijn-treinen en ICE zullen vertragingen direct worden doorgegeven op een volgende trein en andere baanvakken. Met andere woorden: bij doorkoppeling is er een kans op verstoringen met doorwerking naar meerdere treindiensten. De huidige punctualiteit van de IC Utrecht-Arnhem is bovendien slecht. Hierdoor vergroot het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem serieus het risico en de ernst van robuustheidsproblemen.
- Op het moment dat op de Valleilijn de kwartierdienst wordt ingevoerd en/of vanaf de invoering van hoogfrequent spoorvervoer (PHS) geldt dat de koppeling van beide treindiensten zonder wachttijden op de Valleilijn mogelijk is, maar wel leidt tot een wachttijd op Ede-Wageningen. Er zijn dan infrastructurele maatregelen nodig, die aansluiten op de maatregelen ten behoeve van de invoering van een kwartierdienst op de hele Valleilijn.
- De in deze fase nog zeer globaal door ProRail geschatte extra kosten voor de doorgaande verbinding variëren afhankelijk van de variant van minimaal € 12 mln. incl. BTW voor het doorrijden van de kwartierdienst tot minimaal € 24 mln. incl. BTW voor het doorrijden van de halfuurdienst vanaf invoering hoogfrequent spoorvervoer én mits de werkzaamheden op zeer korte termijn kunnen worden meegenomen bij de werkzaamheden voor project Spoorzone Ede. Daar bovenop zijn er in elk geval twee extra treinstellen van het type Protos nodig ter vervanging van het huidige NS-materieel.
- Meerdere bijkomende aspecten, zoals bijv. de eventuele aanbesteding door NS van het doorrijden of het onderhands mogen gunnen aan

Connexion, de aanschaf en het risico voor het vervangende materieel, de verrekening van de opbrengsten tussen de vervoerders, de positie van het huidige (NS-) personeel en de potentiële gevolgen voor de robuustheid van zowel het hoofdrailnet als de Valleilijn, behoeven nadere bestudering en uitwerking.

Uit de herberekening van de baten/kostenratio door Goudappel in verband met een fout in de oorspronkelijke berekening is gebleken dat de doorgaande verbinding naar Arnhem als versnelde Valleilijn nu een score heeft van 0,71. Dat was in maart nog 1,26. Het resultaat van de herberekening is bovendien gebaseerd op het toenmalige geraamde investeringsbedrag van € 30,7 mln. Op basis van de rapportage van ProRail geldt voor deze variant nu een investerings-bedrag van € 58 mln. (46 + 12) waardoor ook deze b/k-score lager zou uitvallen.