Beslisnotitie Treinbediening Utrecht – Arnhem

Projectteam, versie ten behoeve van het BO d.d. 14 november 2011

DOEL:

Deze beslisnotitie heeft als doel de besluitvorming te ondersteunen over de voorkeursvariant voor de treinbediening in 2020 op de PHS corridor Utrecht – Arnhem.

In het kabinetsbesluit is vastgelegd dat spoorboekloos rijden op de corridor Utrecht – Arnhem gerealiseerd gaat worden. Daarbij is uitgegaan van 6 intercity's, 1 ICE en ruimte voor 6 sprinters per uur. Een definitieve keuze voor de treinbediening is niet gemaakt. Voor de planuitwerking is het van belang om zicht te hebben op de mee te nemen varianten voor de treindienst. In PHS zijn verschillende varianten onderzocht, elk van deze varianten blijkt voor- en nadelen hebben.

In deze beslisnotitie worden de varianten voor de Treinbediening getoetst op de beoordelingscriteria, zoals opgenomen in het Plan van Aanpak.

Algemeen

In het Plan van aanpak treinbediening Utrecht – Arnhem zoals dat in het bestuurlijke overleg van 15 september 2011 is vastgesteld, is een aantal criteria opgenomen waaraan de varianten getoetst worden. In hetzelfde bestuurlijke overleg is besloten om het aantal uit te werken varianten te beperken tot vier: twee varianten met Intercitystops op de stations Driebergen-Zeist en Veenendaal de Klomp (A1 en A3) en twee varianten met een 10 minutenfrequentie van de sprinters tussen Breukelen en Driebergen-Zeist (B1 en B2). NS en ProRail hebben de vier varianten verder uitgewerkt en de resultaten neergelegd in memo's die bij deze beslisnotitie zijn gevoegd. Op basis van deze resultaten zijn de varianten beoordeeld. Gezien de grote verschillen tussen de varianten in de effecten per station is ook een beoordeling per station (of logische combinatie van stations) gemaakt. Een aantal criteria is van meer generieke aard en is van toepassing op de totale corridor. Om die reden is daarvoor een aparte beoordeling opgesteld. Er is geen weging toegepast. De beoordeling is weergegeven in enkele tabellen, onderstaand wordt een onderbouwing gegeven van de beoordeling.

Vragen uit het BO van 15 september 2011

In het bestuurlijke overleg van 15 september is gevraagd of aangegeven kan worden of doortrekken van de Valleilijn naar Arnhem mogelijk blijft. Dit is in alle varianten het geval.

Tevens is gevraagd aan ProRail en NS om met slimme oplossingen te komen voor de lange wachttijd van de sprinters uit Ede – Wageningen op station Driebergen – Zeist als gevolg van de inhaling door de IC en de ICE. Uitkomst van dit onderzoek is dat er maar één structurele oplossing is, namelijk aanleg van gedeeltelijke viersporigheid tussen Utrecht Vaartse Rijn en Bunnik. Gezien de hoge investeringskosten die daarmee gemoeid zijn, valt deze oplossing buiten de scope van dit onderzoek. Andere oplossingen leveren geen acceptabel product op.

Aanvullend op het Plan van Aanpak is afgesproken om ook per station een beoordeling te maken.

Beoordeling

In het Plan van Aanpak zoals dat in het BO van 15 september 2011 is vastgesteld, is op pagina 13 een tabel opgenomen met de tijdligging van de treinen in de verschillende varianten. Recent is ons gebleken dat deze tijdligging niet in alle gevallen correct is. De tijdligging van de sprinters bij de A-varianten ligt in de spitsuren namelijk in een 10-20-minutenpatroon, in plaats van een kwartierpatroon. In deze beslisnotitie is de gecorrigeerde tijdligging als uitgangspunt genomen.

Beoordeling generiek (zie Tabel 1):
Een aantal criteria is van toepassing op de hele corridor:

- **Externe effecten**. Aangezien de meeste aspecten moeten voldoen aan de wettelijke vereisten, zoals geluid en overwegveiligheid, zijn deze niet onderscheidend voor de varianten. De bereikbaarheid van overwegen is wel onderscheidend en hangt met name af van het aantal passerende treinen. Een aantal overwegen op het traject wordt tot 2020 ongelijkvloers gemaakt. Op de resterende overwegen neemt in alle varianten het aantal treinen toe, waardoor de dichtligtijden van overwegen zullen toenemen.
- **Robuustheid**. De robuustheid van het treinsysteem hangt af van het aantal treinen op een bepaald traject. Bij een toenemend aantal treinen neemt de baanvakbelasting en de gevoeligheid voor verstoringen toe. Dit is in alle varianten het geval. In de B varianten wordt infrastructuur toegevoegd bij Driebergen - Zeist en Ede - Wageningen, dit zorgt voor een grotere robuustheid van het spoorsysteem waardoor vertragingen kunnen "uitdempen".
- **Toekomstvastheid**. Toekomstvastheid betekent in dit onderzoek dat er meerdere dienstregelingen mogelijk zijn op de infrastructuur. In de B varianten wordt infrastructuur toegevoegd bij Driebergen - Zeist en Ede - Wageningen, dit zorgt er voor dat er meerdere dienstregelingconcepten gereden kunnen worden.
- **Kwaliteit ICE**. De kwaliteit van de ICE wordt bepaald op basis van de rijtijd en een ongestoorde ligging in de dienstregeling. De kwaliteit is in de verschillende varianten gelijk en dus niet onderscheidend.
- **Verbinding tussen stations**. Hierbij gaat het om relaties die mogelijk zijn tussen de regionale stations aan de corridor. In de huidige dienstregeling is er bijvoorbeeld geen rechtstreekse relatie tussen de stations Driebergen - Zeist en Veenendaal De Klomp. In de B varianten zijn meer regionale stations rechtstreeks bereikbaar dan in de A varianten.
- **Doorgaande reizigers**. Hierbij gaat het om de reizigers die doorreizen naar Utrecht Centraal en verder en geen belang hebben bij stops onderweg (zie het overzicht hieronder).
- **Randstadspoor**. RSS is het stadsgewestelijke spoornetwerk dat vanaf 2004 in stappen wordt ingevoerd. Onderdeel van de ambitie RSS is een 10 minuten frequentie tussen Breukelen en Driebergen - Zeist. In de A varianten wordt niet aan deze ambitie voldaan, in de B varianten wel.
- **Investeringskosten**. In PHS is € 40 miljoen gereserveerd voor de aanleg van een keervoorziening bij Driebergen - Zeist en een extra zijperron bij Ede - Wageningen. Varianten die infrastructuur nodig hebben boven het gereserveerde bedrag scoren negatief, dit is het geval in variant B2, waarbij extra infrastructuur nodig is bij station Rhenen.

In onderstaand overzicht is het aantal reizigers in de treinen op een aantal meetpunten opgenomen. Dit geeft een indicatie van de totale reizigersomvang en het aantal doorgaande reizigers.

Doorsneden (aantal reizigers op een bepaald traject)	**Variant A1**		**Variant B1**	
Utrecht CS - Utrecht Zuilen	13.000	Alleen Sprinter IC: geen gegevens	16.000	Alleen Sprinter IC: geen gegevens
Bunnik – Driebergen Zeist	72.000	62.000 (IC) 10.000 (Sprinter)	75.500	55.000 (IC) 20.500 (Sprinter)
Veenendaal de Klomp – Ede Wageningen	56.500	56.500 (IC) -	58.600	55.000 (IC) 3.600 (Sprinter)
Veenendaal Centrum/West	5.000	Alleen sprinter	5.000	Alleen sprinter

Bron: Tussenrapportage vervoersanalyse reizigers 2020 PHS, NS, Oktober 2009.

NS heeft vanuit haar bedrijfsvoering twee criteria toegevoegd, turbulentie in de markt en exploitatiekosten. Turbulentie houdt in het aantal reizigers dat "geraakt" wordt door een verandering in de dienstregeling en die de wijziging als een verslechtering ervaren. Bij

exploitatiekosten gaat het om het saldo van de kosten en opbrengsten van een bepaalde variant voor de exploitant (NS). Op turbulentie scoren de B varianten slechter dan de A varianten door het weghalen van de Intercitystops op Veenendaal De Klomp en Driebergen-Zeist. De exploitatiekosten zijn in variant B2 hoger dan in de andere varianten. NS beschouwt variant A3 daarom op dit moment als het minst risicovol.

Beoordeling per variant

Het scoren van de varianten op de criteria levert geen extra inzicht op, omdat het steeds gaat om een optelsom van plussen en minnen. Daarom wordt hieronder een overzicht gegeven van de belangrijkste voor- en nadelen van de A en de B varianten.

A varianten:

+ Rechtstreekse verbinding van deze stations met Arnhem en de regio Amsterdam;
+ Hogere aantrekkelijkheid voor ruimtelijke ontwikkelingen rond deze stations;
+ Handhaving van de Intercitystops op de stations Veenendaal De Klomp en Driebergen – Zeist;
- Langere reistijd voor doorgaande reizigers vanuit Arnhem/Nijmegen;
- Slechtere tijdligging (10/20) voor de sprinters tussen Breukelen en Veenendaal/Rhenen;
- Geen invulling van de ambitie Randstadspoor voor deze corridor.

B varianten:

+ Hoge frequentie in 10 minutenligging voor een groot aantal stations in de regio Utrecht, daarmee ook ontlasting van Utrecht Centraal door hogere frequentie op station Vaartse Rijn;
+ Kortere reistijd voor de Intercity's Utrecht - Arnhem/Nijmegen;
+ Hogere aantrekkelijkheid voor RO rond sprinterstations (o.a. relatie problematiek luchtkwaliteit in Utrecht met binnenstedelijk bouwen);
+ Realisatie ambitie Randstadspoor;
- Vervallen intercitystops op Driebergen – Zeist en Veenendaal De Klomp;
- Slechtere tijdligging van de sprinters na station Driebergen - Zeist, in variant B2 oplosbaar door 3 om 3 sprinters de hele dag te rijden naar Ede- Wageningen en Rhenen;
- Lange wachttijd sprinters van en naar Ede – Wageningen op station Driebergen – Zeist.

Beoordeling per station (zie Tabel 2):

- **Regionale hierin is ook begrepen bijdrage aan leefbaarheid/luchtkwaliteit)**. Het aspect regionale bereikbaarheid is beoordeeld op het aantal treinen dat op het station stopt. Hoe groter het aantal treinen hoe meer vertrekmogelijkheden er zijn en des te groter de kans is op aansluiting op het busnet. Tevens zal de aantrekkelijkheid van regionale P&R terreinen hierdoor toenemen.
- **Landelijke bereikbaarheid**. Het aspect landelijke bereikbaarheid betreft het aantal bestemmingen dat buiten de regio rechtstreeks bereikbaar is, zoals Amsterdam Zuid en Schiphol.
- **Bijdrage aan RO**. De bijdrage aan Ruimtelijke Ontwikkelingen is een combinatie van het aantal treinen dat op een station halteert en het aantal (landelijke) bestemmingen dat vanaf het station rechtstreeks te bereiken is. De aanname is dat deze aspecten de aantrekkelijkheid van een station voor wonen en werken vergroten.
- **Kwaliteit reizigersvervoer**. De kwaliteit van het reizigersvervoer bestaat uit aspecten die voor de reizigers van belang zijn, zoals reistijd en verdeling van de treinen over het uur. Hierbij wordt uitgegaan van de spits.
- **Dalkwaliteit.** Met dalkwaliteit wordt bedoeld het aantal treinen per uur op werkdagen tussen 9.30 uur en 15.30 uur en na 20.00 uur 's avonds en de verdeling van de treinen over het uur.
- **Vervoerwaarde per station**. De vervoerwaarde is bepaald op basis van de vervoerwaarde analyse zoals die in het kader van PHS door NS is uitgevoerd en geldt voor het jaar 2020. Er zijn voor de varianten A3 en B2 geen nieuwe vervoerwaarde analyses uitgevoerd. De genoemde

aantallen bij de varianten A3 en B2 zijn daarom gelijk gehouden aan de aantallen bij A1 en B. Waar mogelijk is aangegeven of de getallen hoger of lager zullen uitvallen.

Breukelen/Maarssen en Zuilen

- Regionale bereikbaarheid. Dit aspect scoort in de B varianten beter dan in de A varianten omdat het aantal treinen groter is (6 in plaats van 4).
- Landelijke bereikbaarheid. Dit aspect is niet onderscheidend voor de varianten.
- Bijdrage aan RO. Dit aspect scoort in de B varianten hoger dan in de A varianten omdat het aantal treinen groter is.
- Kwaliteit reizigersvervoer. Op dit aspect scoren de B varianten hoger dan de A varianten door de 10 minutenfrequentie die naar Utrecht CS en Driebergen-Zeist geboden wordt. In de A varianten wordt een niet optimale tijdligging geboden, een 10/20 in plaats van een 15/15 ligging. Deze tijdligging zou op het traject Breukelen – Utrecht "gerepareerd" kunnen worden omdat er 4-sporigheid aanwezig is. Dit betekent wel dat de doorgaande sprinters naar Driebergen - Zeist 5 minuten extra in Utrecht CS moeten wachten. Na Utrecht kunnen de sprinters namelijk alleen in een 10/20 ligging rijden vanwege het ontbreken van 4-sporigheid op dit traject.
- Kwaliteit dal. Op dit aspect scoren alle varianten goed, omdat er geen treinen uitvallen in de dalperioden overdag.
- Vervoerwaarde. De B varianten scoren beduidend hoger dan de A varianten door de frequentieverhoging naar 6x per uur in een 10 minutenligging.

Conclusie: De B varianten scoren in bijna alle opzichten hoger dan de A varianten. In vervoerwaarde is dit een verschil van 2700 reizigers per dag.

Utrecht Centraal

De B varianten scoren beter door het grotere aantal sprinters dat de kernen rond Utrecht bedient. Het effect op de vervoerwaarde is echter niet goed te berekenen doordat het aantal reizigers op Utrecht Centraal beïnvloed wordt door ontwikkelingen op meerdere corridors.

Utrecht Vaartse Rijn.

Dit station wordt geopend in december 2015. Uitgangspunt is dat het station bediend wordt conform de huidige dienstregeling richting Driebergen: 4 sprinters in de spits en 2 in het dal. Vanuit de richting Houten stoppen er 6 sprinters per uur op het station.

- Regionale bereikbaarheid. Op het aspect regionale bereikbaarheid scoren de B varianten beter door de hogere frequentie van 6x per uur.
- Landelijke bereikbaarheid. Op dit aspect is er geen onderscheid tussen de varianten.
- Bijdrage aan RO. Op dit aspect scoren de B varianten hoger dan de A varianten door het grotere aantal treinen en de 10 minutenfrequentie.
- Kwaliteit reizigersvervoer. Op dit aspect scoren de B varianten hoger dan de A varianten door de 10 minutenfrequentie die geboden wordt. In de A varianten liggen de 4 sprinters in de spits bovendien in een 10/20 ligging.
- Kwaliteit dal. De A varianten scoren lager dan de B varianten omdat de frequentie in de A varianten in het daluren naar 2x per uur gaat.
- Vervoerwaarde. Het verschil in vervoerwaarde tussen de A en B varianten is marginaal. NS denkt dat dit komt omdat slechts een beperkt aantal reizigers vanuit de richting Arnhem op dit station overstapt richting Uithof. Dit wordt door de regionale overheden betwist.

Conclusie: De B varianten scoren beter dan de A varianten. Het verschil in vervoerwaarde tussen de varianten is marginaal.

Bunnik

- Regionale bereikbaarheid. Op dit aspect scoren de B varianten beter dan de A varianten door het hogere aantal treinen.

- Landelijke bereikbaarheid. Op dit aspect is er geen verschil tussen de varianten.
- Bijdrage aan RO. Op dit aspect scoren de B varianten beter dan de A varianten door het grotere aantal treinen en de 10 minutenligging.
- Kwaliteit reizigersvervoer. De B varianten scoren beter dan de A varianten door de hogere frequentie en de 10 minutenligging.
- Kwaliteit dal. De B varianten scoren beter dan de A varianten, omdat de frequentie in de A varianten in het dal naar 2x per uur gaat.
- Vervoerwaarde. In de B varianten is de vervoerwaarde aanzienlijk hoger dan in de B varianten als gevolg van de hogere frequentie.

Conclusie: De B varianten scoren beter dan de A varianten. In vervoerwaarde is dit een verschil van ruim 1500 reizigers per dag.

<u>Driebergen-Zeist</u>

- Regionale bereikbaarheid. De A varianten scoren beter door het grotere aantal treinen per uur. De B varianten scoren beter op de mogelijkheid tot aansluiting van bussen door de 10 minutenligging.
- Landelijke bereikbaarheid. Het aantal rechtstreekse bestemmingen in de A varianten blijft gelijk aan de huidige situatie (Schiphol en Arnhem). In de B varianten vallen deze weg en scoren daarmee slechter op dit aspect.
- Bijdrage aan RO. Door het grotere aantal treinen en de landelijke bestemmingen is de bijdrage in de A varianten groter dan in de B varianten.
- Reizigerskwaliteit. In de B varianten liggen de treinen beter gespreid over het uur. De regelmaat en onthoudbaarheid in B varianten is daarom beter. In de A varianten is de reissnelheid en frequentie beter, waarbij in variant A3 de treinen het meest over het uur gespreid zijn.
- Dalkwaliteit. De A varianten scoren op dit aspect beter omdat de Intercity's de hele dag rijden. Voor de sprinters richting Breukelen is dit ook het geval, maar richting Veenendaal en Ede niet, daar rijden in het dal 2 sprinters minder.
- Vervoerwaarde. De vervoerwaarde is in de A varianten hoger dan in de B varianten.

Conclusie: de A varianten scoren voor dit station iets beter dan de B varianten. In vervoerwaarde een verschil van 500 reizigers per dag.

<u>Maarn</u>

- Regionale bereikbaarheid. De B varianten scoren hoger dan de A varianten door het grotere aantal treinen.
- Landelijke bereikbaarheid. Op dit aspect is er geen onderscheid tussen de A en de B varianten.
- Bijdrage aan RO. Op dit aspect scoren de B varianten hoger dan de A varianten door de hogere frequentie en de (nieuwe) rechtstreekse verbinding met Ede.
- Reizigerskwaliteit. De B varianten scoren hoger dan de A varianten door de hogere frequentie en de rechtstreekse verbinding met Ede.
- Kwaliteit dal. De B varianten scoren hoger dan de A varianten door de hogere frequentie (4 in plaats van 2 in de huidige dienstregeling).
- Vervoerwaarde. De vervoerwaarde is in de B varianten beduidend hoger dan in de A varianten.

Conclusie: De B varianten scoren beter dan de A varianten door de hogere frequenties in spits en daluren, en de rechtstreekse verbinding met Ede. In vervoerwaarde een verschil van bijna 750 reizigers per dag.

<u>Veenendaal Centrum en West</u>

- Regionale bereikbaarheid. De A varianten en B1 scoren gelijk. Variant B2 scoort iets lager doordat er 1 trein minder rijdt.
- Landelijke bereikbaarheid. Op dit aspect is er geen verschil tussen de A en de B varianten.

- Bijdrage aan RO. Op dit aspect scoren alle varianten hetzelfde. Dit komt bij variant B2 doordat er weliswaar 1 trein minder rijdt, maar de treinen wel in een 20 minutenligging rijden.
- Reizigerskwaliteit. Er is geen verschil in reizigerskwaliteit tussen de varianten A1, A3 en B1, de 4 sprinters rijden in een 10/20 ligging. In variant B2 liggen de 3 sprinters in een 20 minutenverdeling.
- Kwaliteit dal. Variant B2 scoort slechter omdat de 2 resterende sprinters in een 20/40 ligging rijden. Dit komt omdat er 1 trein uit een 20 minuten ligging wegvalt, waardoor er geen mooie half uur frequentie overblijft.
- Vervoerwaarde. De vervoerwaarde verschilt nauwelijks tussen de varianten.

Conclusie: Er is weinig onderscheid tussen de varianten. In vervoerwaarde gaat het om 150 reizigers per dag meer in de B varianten.

<u>Rhenen</u>

Variant B2 scoort op bijna alle criteria het beste als gevolg van de verhoging van de frequentie naar 3x per uur. Alleen in het dal rijden de sprinters in een 20/40 ligging. De vervoerwaarde tussen de varianten verschilt marginaal, 120 reizigers meer in de B varianten.

<u>Veenendaal De Klomp</u>

- Regionale bereikbaarheid. De B varianten scoren iets beter doordat er relaties zijn met alle regionale stations.
- Landelijke bereikbaarheid. De A varianten scoren beter doordat het halteren van Intercity's zorgt voor rechtstreekse verbindingen met Amsterdam, Schiphol en Arnhem.
- Bijdrage aan RO. De A varianten scoren beter op dit aspect door de kortere reistijd en de rechtstreekse bereikbaarheid van een aantal grote bestemmingen.
- Reizigerskwaliteit. De reizigerskwaliteit is beter in de A varianten met name door de kortere reistijd.
- Kwaliteit dal. De dalkwaliteit is slechter in variant B2 door de 20/40 verdeling over het uur.
- Vervoerwaarde. De vervoerwaarde is in de A varianten duidelijk hoger dan in de B varianten.

Conclusie: De A varianten scoren beter dan de B varianten. In vervoerwaarde is dat een verschil van 1100 reizigers per dag.

<u>Ede – Wageningen</u>

- Regionale bereikbaarheid. De B varianten scoren iets beter dan de A varianten door de extra sprinters richting Utrecht.
- De overige aspecten zijn niet onderscheidend voor de varianten.
- Vervoerwaarde. De vervoerwaarde is in de B varianten hoger dan in de B varianten door de extra sprinters die toegevoegd worden en de kortere reistijd van de Intercity's.

Conclusie: B varianten scoren beter dan de A varianten. In vervoerwaarde ca 1600 reizigers per dag.

<u>Wolfheze en Oosterbeek</u>

De varianten zijn niet onderscheidend voor de verschillende varianten. Er is dan ook geen verschil in vervoerwaarde.

<u>Arnhem</u>

Conclusie: Er is nauwelijks onderscheid tussen de varianten, de B varianten scoren marginaal beter door de kortere reistijd van de Intercity's. Het effect op de vervoerwaarde is niet goed te berekenen doordat het aantal reizigers op station Arnhem wordt beïnvloed door ontwikkelingen op meerdere corridors.

Voorkeursvariant per station (zie Tabel 3):
In tabel 3 is per station opgenomen welke variant voor dit station of combinatie van stations het beste scoort. Bij de B varianten is het voor de stations vanaf Driebergen – Zeist naar het oosten lastig om aan te geven welke variant beter scoort:

- In B1 rijden er vanaf Driebergen - Zeist in de spits 4 sprinters naar Veenendaal Centrum/West en 2 naar Rhenen. De 4 sprinters liggen in een 10/20 ligging. Dit betekent een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Er rijden 2 sprinters naar Ede, deze liggen in een halfuursfrequentie.
- In variant B2 rijden er in de spits 3 sprinters naar Ede en 3 naar Rhenen, allen in een 20/20/20 ligging. In de daluren rijden er 2 sprinters naar Ede en 2 naar Rhenen, deze rijden dan in een 20/40 ligging, wat slechter is dan vandaag de dag.
- In beide B varianten hebben de sprinters van en naar Ede (dus niet van en naar Veenendaal Centrum/West) een lange wachttijd op station Driebergen – Zeist in verband met de inhaling door de IC en de ICE (1x per uur).

Conclusie:
De belangrijkste verschillen tussen de A en de B varianten betreffen de reistijd, de frequentie en de tijdligging (spits/dal). De varianten scoren verschillend per station. Kijkend naar de aspecten vervoerwaarde en de kwaliteit van het reizigersvervoer scoren de B varianten beter dan de A varianten. In totaal reizen in de B varianten ca 137.000 reizigers van en naar de stations tussen Breukelen en Arnhem en in de A varianten ruim 132.000, een verschil van ca 4500 reizigers per dag . De meerderheid van de stations profiteert van de hogere sprinterfrequentie in de B varianten. Dit gaat weliswaar ten koste van de intercitystops op de stations Veenendaal De klomp en Driebergen – Zeist, maar het verlies aan reizigers op deze stations is kleiner dan de winst op de overige stations. In de B varianten hebben de Intercity's een kortere reistijd. Op de generieke criteria scoren de B varianten beter dan de A varianten.

In 3 tabellen zijn de resultaten van het onderzoek samengevat:

Tabel 1: Beoordeling op de generieke criteria

Criterium/beoordeling	Variant A1	Variant A3	Variant B1	Variant B2
Overwegen (bereikbaarheid)	-	-	-	-
Robuustheid	-	-	0	+
Toekomstvastheid	0	0	+	+
Kwaliteit ICE	0	0	0	0
Verbinding tussen stations	0	0	+	+
Doorgaande reizigers uit Nijmegen/Arnhem/Ede – Wageningen (55.000 pd)	0	0	+	+
Randstadspoor	-	-	+	+
Investeringskosten	0	0	0	-

Tabel 2: Beoordeling varianten per station

Stations/criteria	Regionale Bereik-Baarheid	Landelijke bereik-baarheid	Bijdrage aan RO	Kwaliteit reizigers-Vervoer	Kwaliteit Dal	Vervoer-Waarde
Breukelen/ Maarsen/Zuilen	A1: 0 A3: 0 B1: ++ B2: ++	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: 0	A1: 0 A3: 0 B1: ++ B2: ++	A1: - A3: - B1: ++ B2: ++	A1: 0 A3: 0 B1: ++ B2: ++	A1: 16.511 A3: 16.511 B1: 19.200 B2: 19.200
Utrecht Centraal						Ca 230.000
Utrecht Vaartsche Rijn	A1: 0 A3: 0 B1: ++ B2: ++	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: 0	A1: 0 A3: 0 B1: ++ B2: ++	A1: - A3: - B1: ++ B2: ++	A1: 0 A3: 0 B1: ++ B2: ++	A1: 8.000 A3: 8.000 B1: 8.000 B2: 8.000
Bunnik	A1: 0 A3: 0 B1: ++ B2: ++	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: 0	A1: 0 A3: 0 B1: ++ B2: ++	A1: - A3: - B1: ++ B2: ++	A1: 0 A3: 0 B1: ++ B2: ++	A1: 2.679 A3: 2.679 B1: 4.213 B2: 4.213
Driebergen-Zeist	A1: + A3: ++ B1: 0 B2: 0	A1: 0 A3: 0 B1: - B2: -	A1: + A3: ++ B1: 0/+ B2: +	A1: + A3: + B1: + B2: +	A1: + A3: + B1: +/- B2: +/-	A1: 11.900 A3: > 11.900 B1: 11.400 B2: 11.400
Maarn	A1: 0 A3: 0 B1: ++ B2: ++	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: 0	A1: 0 A3: 0 B1: + B2: +	A1: 0 A3: 0 B1: + B2: +	A1: 0 A3: 0 B1: + B2: +	A1: 1.833 A3: 1.833 B1: 2.569 B2: 2.569
Veenendaal Centrum/West	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: -	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: 0	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: -	A1: - A3: - B1: - B2: -	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: -	A1: 4.750 A3: 4.750 B1: 4.900 B2: < 4.900
Rhenen:	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: +	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: 0	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: +	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: +	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: -	A1: 2.440 A3: 2.440 B1: 2.561 B2: 2.561
Veenendaal De Klomp	A1: + A3: 0 B1: 0 B2: +	A1: 0 A3: 0 B1: - B2: -	A1: + A3: 0 B1: - B2: 0	A1: + A3: 0 B1: -- B2: -	A1: + A3: 0 B1: - B2:--	A1: 4.600 A3: < 4.600 B1: 3.500 B2: 3.500
Ede-Wageningen	A1: + A3: + B1: ++ B2: ++	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: 0	A1: + A3: + B1: ++ B2: ++	A1: + A3: + B1: ++ B2: ++	A1: + A3: + B1: + B2: +/0	A1: 23.512 A3: 23.512 B1: 25.119 B2: 25.119
Wolfheze/Ooster -beek	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: 0	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: 0	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: 0	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: 0	A1: 0 A3: 0 B1: 0 B2: 0	A1: 1.555 A3: 1.555 B1: 1.540 B2: 1.540
Arnhem						Ca. 54.000[1]

[1] Het effect op het aantal reizigers op deze stations wordt niet alleen veroorzaakt door deze corridor. B varianten scoren voor Utrecht CS iets beter, door hogere aantal sprinters, geldt ook voor Arnhem maar dan door kortere reistijd Intercity's.

Tabel 3: Voorkeursvariant per station

Station	Voorkeursvariant
Breukelen/Maarssen/Zuilen	B1 of B2
Utrecht Centraal	B1 of B2
Utrecht Vaartsche Rijn	B1 of B2
Bunnik	B1 of B2
Driebergen – Zeist	A1 of A3 (voorkeur voor A3)
Maarn	B1 of B2
Veenendaal Centrum/West	A1 of B1
Rhenen	B1 of B2
Veenendaal De Klomp	A1 of A3 (voorkeur voor A1)
Ede – Wageningen	B1 of B2
Wolfheze/Oosterbeek	Geen voorkeur
Arnhem	B1 of B2