2012MME64
Memorandum

Datum	: 3 mei 2012	
Aan	: Statencommissie Milieu. Mobiliteit en Economie	
Van	: J.W.R. van Lunteren	Tel.:
Onderwerp	: Stand van zaken treinbediening Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	

In de commissievergadering van 26 maart jl. is het stationsproject Driebergen-Zeist besproken. Een van de vragen betrof de rol van station Driebergen-Zeist in de toekomstige treinbediening van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). In deze memo wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van het keuzeproces, waaraan we vorig jaar met alle betrokken partijen aan de corridor van Breukelen tot en met Arnhem begonnen zijn en die heeft geleid tot een beslissing door de Minister van I&M op 23 januari jl.. Thans bevinden we ons in de fase waarin met alle betrokken partijen een antwoord wordt geformuleerd op dit besluit.

Achtereenvolgens komt in dit memo aan de orde:
1. Uitgangspunten voor variantenvergelijking
2. Varianten voor de treindienst
3. Beslisnotitie
4. Voorkeur van regio / inzet bestuurlijke conferentie 21 november 2011
5. Beslissing van de minister, d.d. 23 januari 2012

1. Uitgangspunten voor variantenvergelijking
Bij het keuzeproces om te komen tot de beoogde treindienst vanaf 2020 zijn veel belanghebbende partijen betrokken: Provincies Utrecht en Gelderland, BRU, Stadsregio Arnhem-Nijmegen, Ministerie I&M, NS, Prorail en tien gemeenten van Stichtse Vecht tot en met Arnhem. In het Plan van Aanpak voor dit onderzoeksproces, vastgesteld in het bestuurlijk overleg van 15 september 2011, zijn de aanpak en de besliscriteria vastgelegd.

Doelstelling luidde om in afstemming met alle betrokken partijen, eind 2011 te komen tot een unaniem advies aan de Minister van I&M over één of enkele voorkeursmodellen voor treinbediening in 2020 op de corridor Utrecht-Arnhem. Op basis daarvan zou de Minister een definitief besluit kunnen nemen over de treinbediening op de corridor en vervolgens Prorail kunnen opdragen om deze uit te werken in de PHS-planstudie.

Belangrijk uitgangspunt is dat doorgeborduurd moest worden op de voorkeursbeslissing van het Kabinet van 4 juni 2010 en er geen nieuwe onderzoeken worden uitgevoerd. Ministerie wilde geen nieuwe discussie over dit programma, waarvoor de kaders immers al in 2008 met elkaar afgesproken waren. Bovendien is in het kader van PHS al veel onderzoeksmateriaal opgeleverd door met name NS en Prorail. Grofweg zou de keuze daarom gaan om een treindienstvarianten met behoud van IC-stops in Veenendaal-de Klomp en Driebergen-Zeist en minder stoptreinen op de gehele corridor óf varianten met meer stoptreinen op de corridor, maar met opheffen van genoemde IC-stops.

Verder zijn in het Plan van Aanpak de aspecten vastgelegd waarvan de keuze gebaseerd zou moeten worden, o.a. de kwaliteit van het reizigersvervoer, regionale en landelijke bereikbaarheid, relatie met ruimtelijk ontwikkelingen en externe effecten. Op verzoek van het bestuurlijk overleg is gestreefd naar het zoveel mogelijk beoordelen per station. Voor enkele aspecten is dat niet mogelijk en zal de beoordeling plaatsvinden op het geheel van de corridor.

2. Varianten voor de treindienst

In de voorkeursbeslissing van het Kabinet, d.d. 4 juni 2010, is geen definitieve keuze gemaakt voor de treinbediening op corridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen. In elk geval gaan vanaf 2020 op deze verbinding 6 Intercity's rijden, die allen zullen stoppen op Ede-Wageningen. Ook is elk uur een internationale ICE-trein Amsterdam-Düsseldorf (en verder) mogelijk.

Voor het maatwerk van sprinterdiensten is keuze *óf* een treindienstvariant met behoud van IC-stops in Veenendaal-de Klomp en Driebergen-Zeist en minder stoptreinen op de gehele corridor *óf* een variant met meer stoptreinen op de corridor, maar met opheffen van genoemde IC-stops. Binnen het PHS-programma zijn middelen gereserveerd om investeringen te doen in aanvullende infrastructuur, wanneer de keuze mocht vallen op de variant met meer sprinters[1]. Mocht de regio kiezen voor een variant met minder Sprinters, maar met behoud van de IC-stops op Driebergen-Zeist en Veenendaal-de Klomp zijn deze aanpassingen aan de infrastructuur niet nodig.

Er zijn 2 subvarianten beoordeeld die uitgaan van behoud van de IC-stops op stations Driebergen-Zeist en Veenendaal-de Klomp (varianten A1 en A3) en 2 subvarianten met hoogfrequente Sprinter-bediening (varianten B1 en B2). Een beschrijving van de varianten is terug te vinden in bijlage 1.

3. Beslisnotitie

De beoordeling van de varianten is vastgelegd in een beslisnotitie die op 14 november 2011 in het Bestuurlijk Overleg is vastgesteld. De notitie is een zo feitelijk mogelijke beschrijving, waarbij geen gewichten zijn toegekend aan verschillende stations of verschillende aspecten.

Conclusie uit deze notitie is dat de belangrijkste verschillen tussen de A en de B varianten gaan over 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 zullen in de B-varianten ca. 4 % meer reizigers van en naar de stations tussen Breukelen en Arnhem reizen ten opzichte van de A-varianten[2]. De meerderheid van de stations profiteert van de hogere sprinterfrequentie in de B-varianten. Dit gaat weliswaar ten koste van de Intercity-stops op de stations Veenendaal-de Klomp en Driebergen-Zeist, maar het verlies aan reizigersgroei op deze stations is kleiner dan de winst op de overige stations. In de B-varianten hebben de Intercity's een kortere reistijd. Ook op de generieke criteria scoren de B-varianten beter dan de A-varianten. De hoogfrequente Sprintertreinen uit de B-varianten zullen sterker bijdragen aan de ruggengraat- en visgraatstructuur om het regionale vervoer robuust en doelmatig in te richten.

De vastgestelde beslisnotitie is toegevoegd als bijlage.

4. Voorkeur van regio / inzet bestuurlijke conferentie 21 november 2011

In het BO Treindienst Utrecht-Arnhem van 14 november 2011 is weliswaar unaniem ingestemd met (de conclusie uit) de beslisnotitie, maar is geen overeenstemming bereikt over de inzet in de bestuurlijke conferentie met de Minister van I&M op 21 november 2011.

De variant B2 met 3 sprinters naar Rhenen en 3 sprinters naar Ede-Wageningen scoorde in de beslisnotitie op enkele aspecten niet zo goed, met name omdat tijdens de daluren de frequentie teruggaat van 3 naar 2 ritten per uur. Hierdoor verandert het 20-20-20-minuteninterval in de spits naar

[1] Het gaat om een extra perronspoor bij station Ede-Wageningen en een keervoorzieningen ten oosten van station Driebergen-Zeist. Voor een eventuele aanleg van de keervoorziening is in het project Driebergen-Zeist de ruimte reeds gereserveerd. Geraamde kosten van beide maatregelen bedragen ca. € 40 miljoen.

[2] Geraamde groeiverwachting over de gehele corridor: Variant A: ca. 46 % groei in 2020 t.o.v. 2008; Variant B: ca. 53 % groei in 2020 t.o.v. 2008.

een 20-40-minuteninterval in de daluren. Dat kan ondervangen worden door niet in het dal te beperken. Daar komt bij dat een hogere frequentie, ook in het dal, de reistijdtoename vanaf bepaalde stations door het wegvallen van de Intercity kan verzachten door een extra reismogelijkheid.
Door gemeente Veenendaal is de bereidheid aangegeven om de IC-stop Veenendaal-de Klomp op te geven wanneer de uitvoering van variant B2 met dalbediening haalbaar is.

Voor de breed gedragen variant met 3 sprinters naar Rhenen en 3 naar Ede-Wageningen zijn enkele infrastructuur-aanpassingen nodig. Voor een belangrijk deel zijn deze al opgenomen in het PHS-programma en is de Minister verzocht deze maatregelen bij stations Driebergen-Zeist en Ede-Wageningen in gang te zetten. Alleen is een aanpassing van station Rhenen nodig, waarin nog niet voorzien is (raming ca. € 6 miljoen). Bij de Minister is bepleit deze alsnog in het programma op te nemen. In het afgelopen jaar is namelijk gebleken dat de kwaliteitscriteria van PHS niet geheel haalbaar zijn. Sprinters van Utrecht naar Ede-Wageningen (v.v.) worden met extra wachttijd geconfronteerd op station Driebergen-Zeist vanwege de inhaling door Intercity's (ca. 5 minuten extra). Als dit in april 2010 bekend was geweest had toen direct gepleit kunnen worden voor opname van de voorziening in Rhenen in het PHS-programma.

Hoewel de meeste partijen zich met voorwaarden kunnen vinden in de sprintervariant met 3 sprinters naar Rhenen en naar Ede, blijft het opgeven van de Intercity-stop op station Driebergen-Zeist een struikelblok voor gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug. In de bestuurlijke conferentie op 21 november is daarom speciale aandacht gevraagd voor de positie van dit station. Aangegeven is dat de variant A3 (met behoud van de IC-stops) als regionale terugvaloptie kan worden gezien.
In overleg op het Ministerie enkele dagen na de conferentie is nogmaals verzocht de mogelijkheid te onderzoeken om naast de gewenste uitbreiding van het aantal Sprinters ook enkele Intercity-stops op dit station te handhaven. De afwijzende reactie van het Ministerie is bijgevoegd.

5. Beslissing van de minister, d.d. 23 januari 2012

In een brief, d.d. 23 januari 2012, bericht de Minister van Infrastructuur en Milieu over haar besluit m.b.t. de treinbediening Utrecht-Arnhem in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor. Zoals ze in het bestuurlijke conferentie van 21 november 2011 al heeft aangekondigd, heeft ze het advies van de brede meerderheid van betrokken overheden daarbij zwaar laten meewegen. Het uitgangspunt voor de invulling van de zogenoemde ambitie 'Maatwerk 6/6' voor de corridor Schiphol-Utrecht-Arnhem wordt dat naast 6 Intercity's per uur met 6 Sprinters zal worden gereden tussen Breukelen en Driebergen-Zeist, waarvan er 3 doorrijden naar Rhenen en 3 naar Ede-Wageningen. Consequentie van deze keuze is dat de intercity-stops op Driebergen-Zeist en Veenendaal-de Klomp vanaf 2020 komen te vervallen.

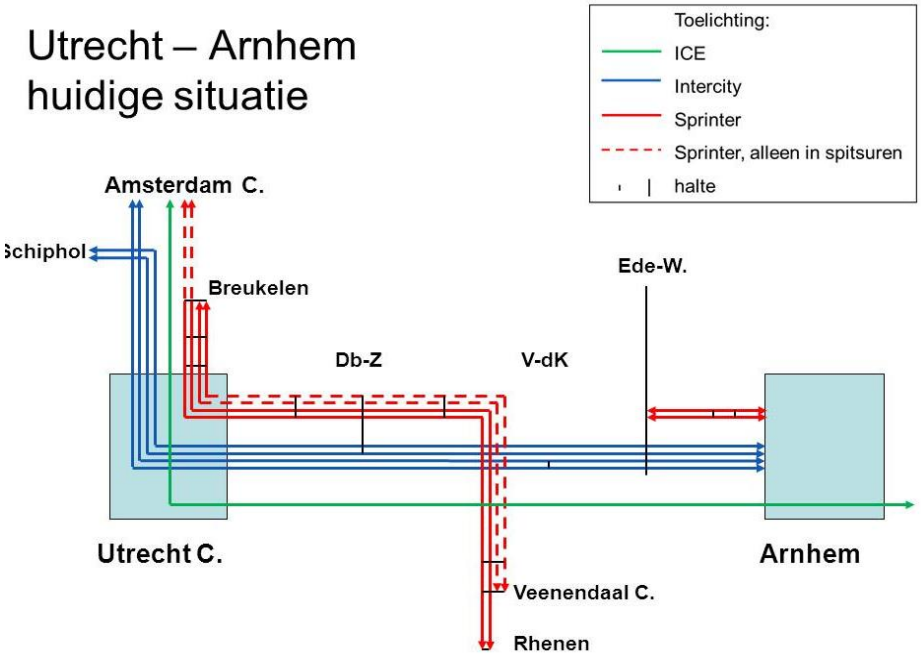
Daarmee volgt de Minister grotendeels het voorstel van de regionale partijen, behalve dat:
- de bediening van de sprinters in de daluren niet door de Minister gefinancierd zal worden;
- de financiering van aanvullende inframaatregel bij station Rhenen niet volledig in het PHS-programma kan worden opgenomen;
- met deze keuze voor variant B2 geen expliciete uitspraak wordt gedaan over terugvaloptie A3 (met behoud van de IC-stops).

Samen met alle betrokken partijen wordt gewerkt aan een reactie op de brief van de Minister.

Bijlage 1
Onderzochte varianten voor treindienst Schiphol/Breukelen – Utrecht – Arnhem

Huidige dienstregeling:

- Tussen Utrecht en Arnhem rijden 4 Intercity´s, waarvan 2 met begin-/eindpunt Schiphol en 2 met begin-/eindpunt Amersterdam Centraal/Alkmaar/Den Helder. Alle Intercity's stoppen in Utrecht Centraal, Ede-Wageningen en Arnhem. Verder stoppen deze Intercity's om-en-om in Driebergen-Zeist.
- Er rijden 4 stoptreinen tussen Breukelen en Utrecht Centraal, waarvan er 2 doorrijden naar Rhenen. In de spitsuren rijden de andere 2 stoptreinen ook door vanaf Utrecht Centraal naar eindpunt Veenendaal-centrum. Twee stoptreinen rijden in de spitsuren vanaf Breukelen door naar Amsterdam-Centraal/Uitgeest.
- De internationale trein kan elk uur rijden tussen Amsterdam Centraal en Duitsland. In de praktijk is momenteel vraag naar 7 ritten per dag. ICE stopt in Utrecht Centraal en Arnhem.

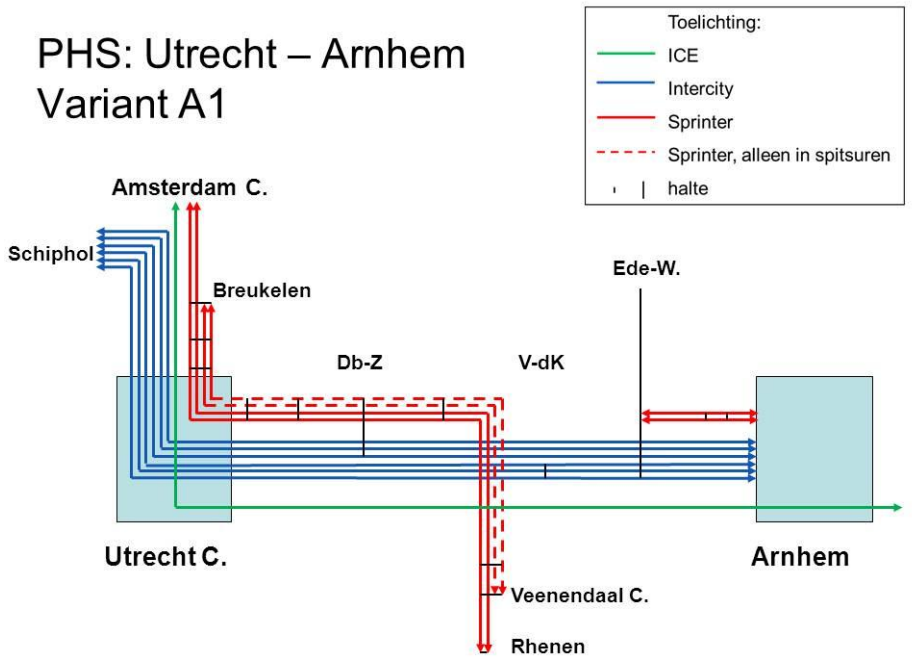


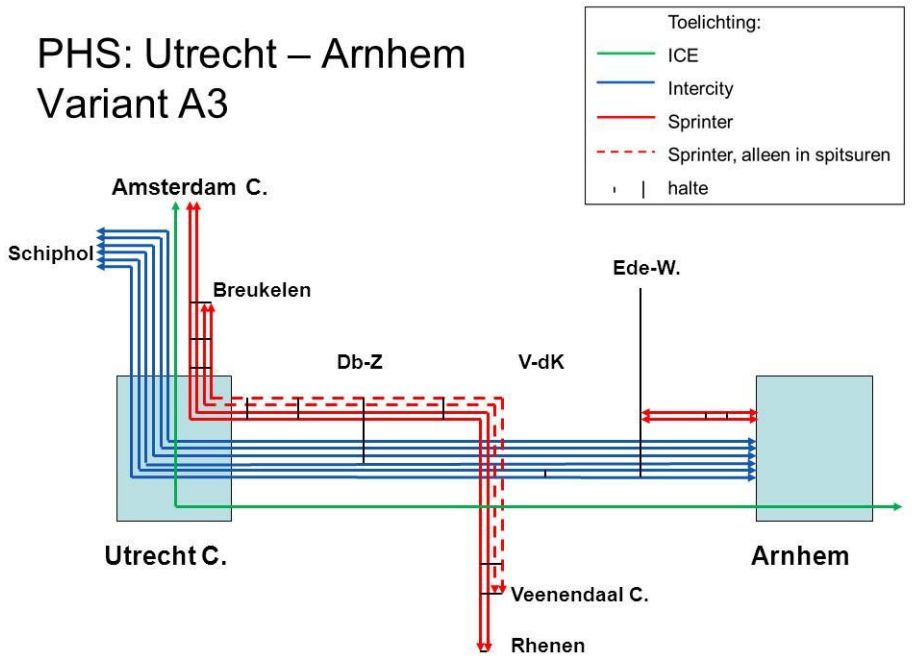
Vanaf 2020:

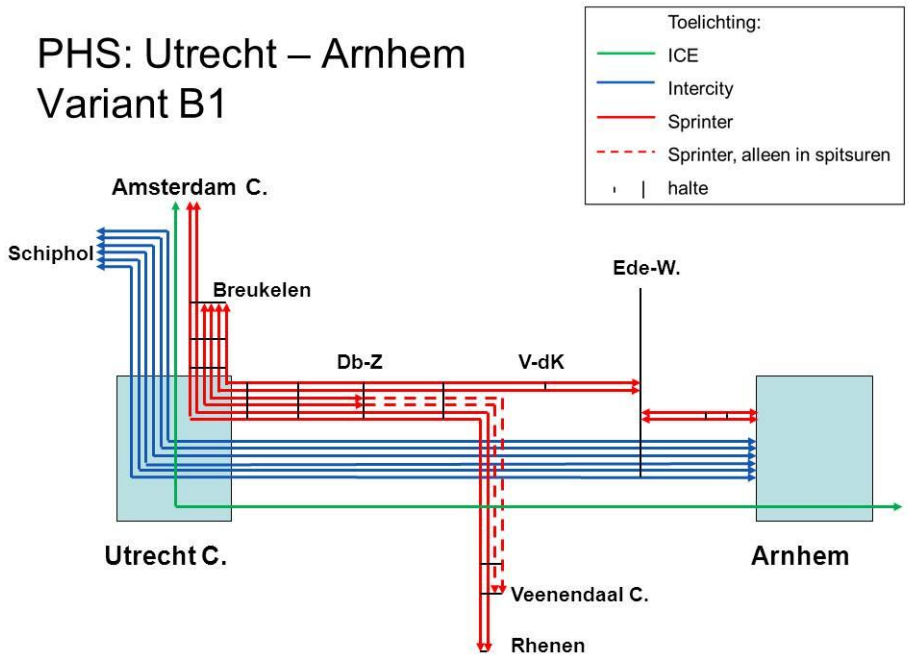
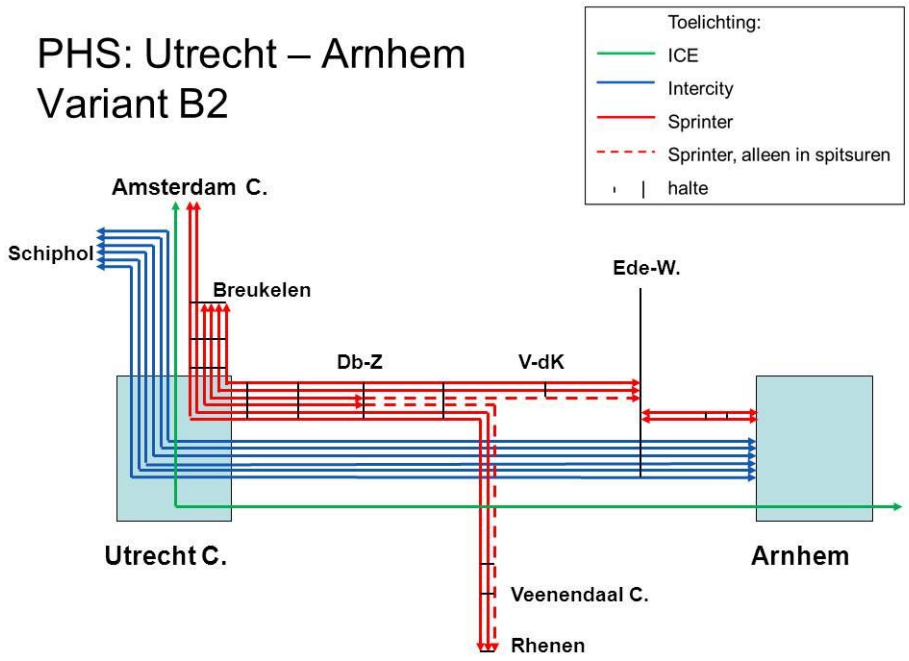
- Zes intercity's tussen Schiphol, Utrecht Centraal, Ede-Wageningen en Arnhem. Vanwege robuust spoorgebruik wordt strakker in corridors gereden en niet minder gevarieerd in begin- en eindpunt, vandaar alleen eindpunt Schiphol. (treindienst 's-Hertogenbosch-Utrecht gaat 6 keer per uur naar Amsterdam Centraal).
- Station Utrecht Vaartsche Rijn is als extra halte toegevoegd aan deze corridor. Dit wordt gezien als een belangrijk overstapstation op de tram naar De Uithof.
- Voor de sprinterdiensten is maatwerk mogelijk afhankelijk van het behouden van extra Intercitystop Driebergen-Zeist en Veenendaal-de Klomp.
- ICE-trein blijft elk uur mogelijk, maar het aantal ritten groeit vanaf 7 ritten per dag afhankelijk van de mogelijkheden in de markt.

Varianten met behoud van Intercitystops: A1 en A3:

- Variant A1: Zes Intercity's tussen Utrecht, Ede-Wageningen en Arnhem, waarvan drie stoppen in Driebergen-Zeist en drie in Veenendaal-de Klomp. Vanwege robuustheid op het spoor wordt strakker ingezet op vaste corridors en niet steeds afwisselen van eindbestemming: daarom alleen naar Schiphol (De IC Den Bosch-Utrecht zal 6x per uur naar Amsterdam Centraal e.v. rijden).
- Variant A3: Vanwege het aanzienlijk hogere aanbod op Driebergen-Zeist stoppen in deze variant 4 IC's op Driebergen-Zeist (in 10-20-minuteninterval) en 2 op Veenendaal-de Klomp.
- De Sprinterfrequentie verandert niet in beide varianten, alleen wordt de kwartierligging gewijzigd in een 10-20-minuteninterval. Dat betekent ook dat in de daluren 2 treinen rijden tussen Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn, Driebergen-Zeist en Veenendaal centrum.





Varianten met hoogfrequentie Sprinterdiensten: B1 en B2

- Variant B1: Zes Sprinters per uur tussen Breukelen en Driebergen-Zeist. Vanaf Driebergen-Zeist gaan hiervan 2 sprinters naar Ede-Wageningen, 2 naar Rhenen en in de spitsuren 2 naar Veenendaal-centrum.
- Variant B2: Zes Sprinters per uur tussen Breukelen en Driebergen-Zeist. Vanaf Driebergen-Zeist gaan hiervan 3 sprinters naar Ede-Wageningen en 3 naar Rhenen. In de daluren wordt de frequentie op beide takken 2 ritten per uur.
- In beide varianten stopt de Intercity niet meer op Driebergen-Zeist en Veenendaal-de Klomp.