



Inpassingstudie Intercity Randstad – Eindhoven – Heerlen – Aken

Woensdag 15 september 2021

ProRail

Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.

Opdracht aan ProRail om twee lijnvoeringen te toetsen op inpasbaarheid en toekomstvastheid

Voorstel NS: geïntegreerde IC



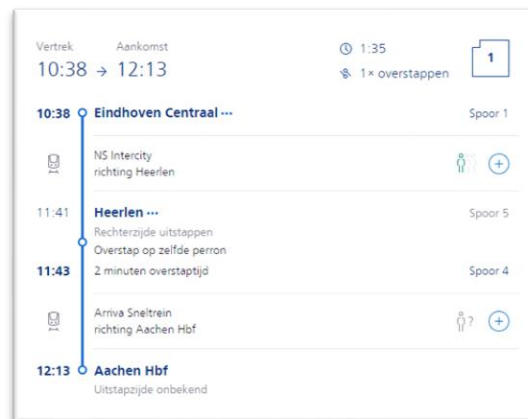
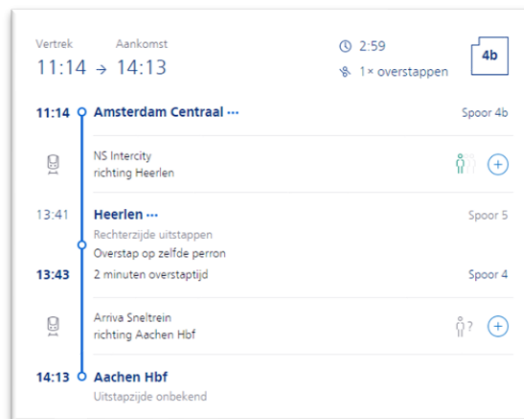
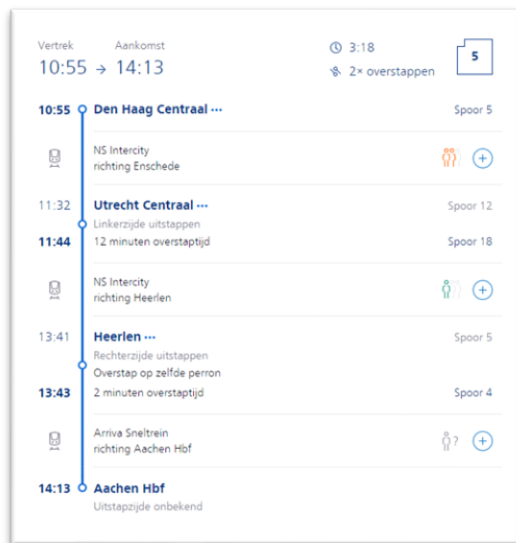
Voorstel Arriva: extra IC bovenop bestaande dienstregeling
(De IC Eindhoven – Aken van Arriva stopt niet in Weert en Roermond)



In juli 2020 wordt middels de motie Postma verzocht om te onderzoeken of het mogelijk is eerder met een intercityverbinding te starten. In november 2020 wordt opdracht gegeven aan ProRail om:

- een toets uit te voeren op de inpasbaarheid en toekomstvastheid van de voorstellen van lijnvoeringen van vervoerders Arriva en NS voor een verbinding tussen de Randstad-Eindhoven-Aken;
- een vervoerwaarde studie te laten uitvoeren voor beide lijnvoeringen.

Randstad en Aken momenteel met één of twee keer overstappen verbonden



Verbinding naar Aken verbetert vanaf 2025 door 2e Drielandentrein



- Vanaf 2025 rijdt een tweede drielandentrein (Luik-Maastricht-Heerlen- Aken). Daarmee wordt Nederland 2x per uur verbonden met Aken met een Intercitytrein.
- Daarnaast wordt Zuid-Nederland vanaf eind 2025 ook middels de directe treinverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf verbonden met Duitsland.

Welke stappen doorloopt ProRail in een capaciteitsanalyse?

1. Beschrijving klantvraag

- gewenste treindienst
- beoordelingscriteria voor oplossingsrichtingen



2. Analyse bestaande ontwikkelingen

- lopende ontwikkelingen
- huidige infrastructuur en geplande uitbreidingen
- huidige dienstregeling en beoogde ontwikkelingen



3. Analyse mogelijke oplossingsrichtingen

- knelpunten tussen klantvraag en huidige situatie plus ontwikkelingen
- Identificeren oplossingsrichtingen in dienstregeling, infrastructuur en/of systemen



4. Beoordelen oplossingsrichtingen

- Effecten oplossingsrichtingen
- Beoordelen effecten op basis van beoordelingscriteria

Voor beide varianten is beoordelingsinformatie in beeld gebracht

Resultaat van ontwerpateilers samen met vervoerders:

- Inpasbaarheid dienstregeling Nederland (logistieke toets)
- Inpasbaarheid dienstregeling Duitsland (logistieke toets i.s.m. DB Netze)
- Benodigde infrastructurele maatregelen
- Reistijdwinst
- Betrouwbaarheidsrisico's
- Punctualiteitsrisico's
- Samenhang Hoofdrailnet (HRN)
- Samenhang Toekomstbeeld OV

Informatie aangeleverd door vervoerders:

- Type materieel
- Voorziene aanvang intercitydienst
- Bandbreedte t.a.v. de jaarlijkse exploitatiebijdrage

Internationale vervoerswaarden zijn onderzocht door Intraplan

Nationale vervoerswaarden zijn onderzocht door ProRail

Capaciteitsanalyse bouwt voort op vele al geplande productstappen in de treindienst



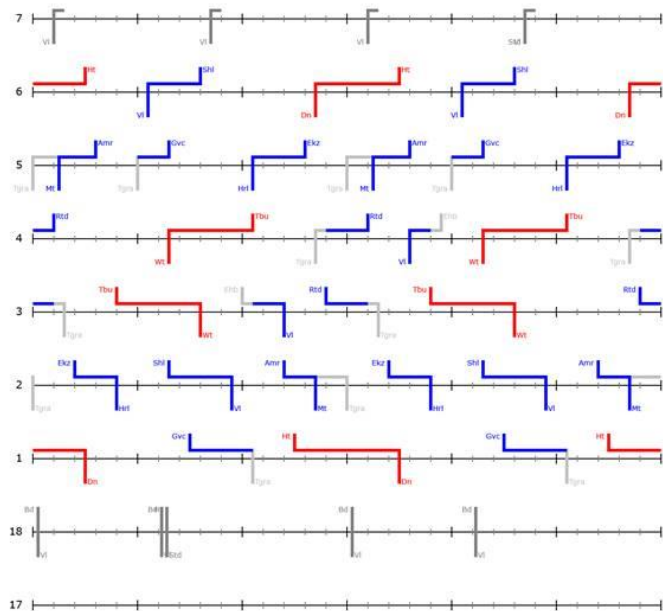
2026

2030 en verder

Inpassen extra treinen op vol geplande stations en druk bereden baanvakken is lastig

BSO: Eindhoven

PPND|2759.0|DRGL2025 REF [06-11-2020]



- Beide lijnvoeringsvarianten zijn niet inpasbaar zonder inframesmaatregelen en/of betrouwbaarheids- en punctualiteitsrisico te accepteren.
- Beide varianten zijn getoetst op dienstregelingsmodellen 2030 en 2040.
- Om de voorgelegde lijnvoeringen toch te realiseren zijn grote infra-aanpassingen nodig.
- De benodigde maatregelen verschillen tussen de varianten.

Betrouwbare inpassing beide varianten vraagt onder andere om aanpassingen in Eindhoven

Keerspoeren Eindhoven Westzijde
(investering € 10-25 miljoen,
geschatte doorlooptijd 5 jaar)

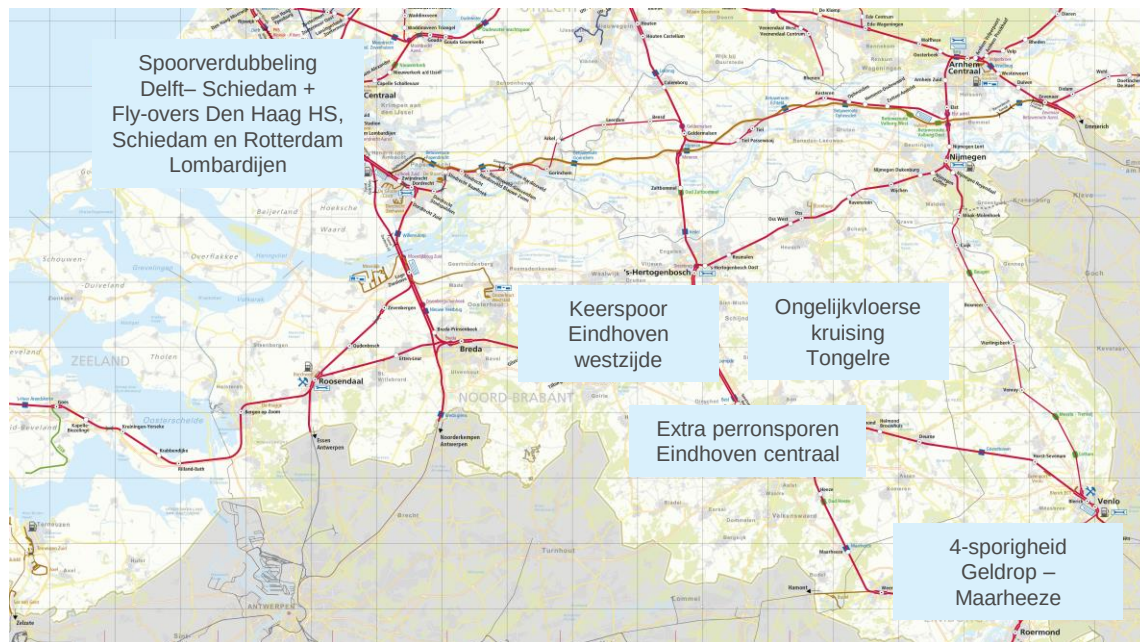
Aanleg 4e perron en aanpassing
emplacement oostzijde
(investering € 0,5 – 1,0 miljard,
geschatte doorlooptijd 10-15 jaar)

Vrije kruising Tongelre
(investering € 0,5 – 1,0 miljard,
geschatte doorlooptijd 10-15 jaar)



De doorlooptijd om deze maatregelen te realiseren maken realiseren lijnvoeringen niet op korte termijn mogelijk.

Betrouwbare inpassing varianten vraagt ook buiten Eindhoven om maatregelen



Uiteindelijk te realiseren Intercity Randstad – Aken leidt voor veel reizigers niet tot verbetering van reistijd

Verbinding	Referentie 2030 6 basis	Arriva Eindhoven – Aken 2030 6 basis	NS Den Haag – Aken 2030 6 basis
Eindhoven – Aken	97 min	80 min (–17)	97 min (0)
Den Haag – Aken	195 min	195 min (0)	195 min (0)
Amsterdam – Aken	176 min	166 min (–10)	176 min (0)
Maastricht – Aken	54 min	54 min (0)	54 min (0)

Beide verbindingen leiden tot beperkte groei aantal internationale en binnenlandse reizigers

Verbinding	Referentie 2030 6 basis	Arriva Eindhoven – Aken 2030 6 basis	NS Den Haag – Aken 2030 6 basis
Nederland	Referentiesituatie: 2.450 reizigers per etmaal	50 tot 200 <u>extra</u> reizigers per etmaal	100 tot 50 <u>minder</u> reizigers per etmaal
Internationaal		400 tot 550 extra reizigers per etmaal	700 extra reizigers per etmaal

Internationale vervoerwaarde studie Intraplan:

- Het aantal nieuwe internationale reizigers is beperkt. Het merendeel van de reizigers binnen de regio zuidoost Nederland blijft.

Binnenlandse vervoerwaarde studie ProRail:

- Per saldo leidt de NS variant tot minder binnenlandse reizigers. Dit is te verklaren door de gewijzigde lijnvoering van de IC's binnen Nederland.
- De Arriva variant leidt tot meer binnenlandse reizigers door de toevoeging van een extra Intercity tussen Heerlen en Eindhoven.

Hoofdconclusie onderzoek is dat beide varianten niet inpasbaar zijn

Beide varianten zijn de komende jaren, gezien de bestaande en geplande dienstregeling én ondanks de nog geplande uit te voeren infraprojecten, niet inpasbaar zonder extra inframaatregelen en/of bijvoorbeeld betrouwbaarheidsrisico's.

Aanvullend:

- Vervoerwaarde beide verbindingen ligt primair binnen de regio.
- Tweede geplande Drielandentrein is op korte termijn de beste oplossing.
- Meer duidelijkheid nodig over inpasbaarheid op emplacement Aken.
- Infrastructurele knelpunten in Eindhoven zijn op termijn ook noodzakelijk voor andere verbindingen.
- Beide vervoerders hebben richting het ministerie IenW aangegeven dat de exploitatie van een IC verbinding naar Aken om een jaarlijkse exploitatiebijdrage vraagt tussen €6 en €15 miljoen.

Aanbevelingen

In het rapport heeft ProRail een drietal aanbevelingen gedaan voor vervolgstappen:

1. (her)bevestig het belang van een integrale studie toekomstvast emplacement Eindhoven om zo de juiste investeringen gezamenlijk te doen.
2. Verken samen met DB Netze waar nog (infra)aanpassingen aan de Duitse zijde mogelijk zijn.
3. Partijen zoals concessieverleners of vervoerders moeten bij mogelijk vervolgonderzoek naar nieuwe lijnvoering uitgaan van bestaande en de al in de planning zijnde infra én geplande dienstregeling.