

Aan de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat  
Mevr. drs. S. van Veldhoven  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum	26 november 2020	Eigenaar	Capaciteitsmanagement
Uw kenmerk	IENW/BSK-2020/184410	Telefoonnummer	
Ons kenmerk/ID	VT20170018-1546735203-2294	Afdeling	
Onderwerp	Toetsing IC Randstad/Eindhoven - Aken		

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

**Raad van Bestuur**

**Bezoekadres**

Moreelsepark 3  
3511 EP Utrecht

**Postadres**

Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

[www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

In uw brief van 30 augustus 2020 met bovenvermeld kenmerk vroeg u ProRail om een nadere verkenning uit te voeren om de door vervoerders beschikbaar gestelde informatie over de verbinding Randstad/Eindhoven-Aken te toetsen. Op verzoek van uw Ministerie schets ik met deze brief de stand van zaken.

Doel van de nadere verkenning is om een verdiepingsslag aan te brengen op de gebruikte lijnvoeringen in de plannen: Den Haag-Eindhoven-Heerlen-Aken (NS) en Eindhoven-Heerlen-Aken (Arriva). ProRail heeft daarop een Plan van Aanpak voor de nadere verkenning opgesteld waarbij de lijnvoeringsvarianten op de volgende consequenties worden getoetst:

- Netwerk (analyse TBOV)
- Inpasbaarheid dienstregeling Nederland/Duitsland
- Benodigde inframaatregelen
- Betrouwbaarheids- en punctualiteitsrisico's
- Samenloop met HRN
- Kosten/baten voor de reiziger
- Exploitatieresultaat (input van genoemde vervoerders)

Om tot een gedegen verdiepingsslag te komen heeft ProRail aangegeven ongeveer een half jaar nodig te hebben en de resultaten op de hierboven beschreven aspecten in maart 2021 op te leveren. ProRail gaat bij dit onderzoek uit van voorstellen die NS en Arriva hebben aangedragen voor respectievelijk een intercityverbinding vanuit Den Haag en vanuit Eindhoven naar Heerlen en Aken. ProRail voert de verkenning, zoals met u afgesproken, zorgvuldig uit in twee stappen. De eerste stap is gericht op de inpassing in de landelijke dienstregeling van de voorgestelde lijnvoeringen. De voorgestelde lijnvoeringen worden getoetst aan de dienstregeling 2026, omdat vanaf eind 2025 de IC Eindhoven Düsseldorf zal rijden en dit bepalend is voor de beschikbare capaciteit. Daarnaast worden de voorstellen getoetst aan TBOV, waarmee een oordeel op toekomstvastheid mogelijk is. In een tweede stap zullen benodigde inframaatregelen voor de inpassing van de IC Randstad/Eindhoven – Aken, en bijbehorende kosten worden bepaald. Uit gegevens die de vervoerders aan uw departement hebben gepresenteerd blijkt dat er verschillen zijn in exploitatie. ProRail zal de exploitatiekosten toetsen op basis van vervoerswaarde voor de varianten. Dat doet ProRail in samenwerking met onderzoeksbureau Intraplan. De kosten en baten voor de reiziger zullen in kaart worden gebracht ten opzichte van de autonome situatie met een tweede (snel-) trein Heerlen- Aken (per einde 2022).

ProRail kan in deze fase nog geen definitieve conclusies trekken. Wel blijkt uit de eerste bevindingen het volgende:

- De referentievariant met een 2<sup>e</sup> (snel-) trein Heerlen - Aken (per eind 2022) rijdt lokaal en vanzelfsprekend niet langs Eindhoven, waarmee inpasbaarheid in het huidige dienstregeling mogelijk is zonder impact. ProRail realiseert komende jaren de spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf die hiervoor voorwaardelijk is.
- Voor varianten van zowel NS als Arriva geldt dat eenvoudige inpassing in de landelijke dienstregeling (reizigers en goederen) niet mogelijk is. Zoals u weet zit het Nederlandse netwerk vol en is er in algemene zin weinig tot geen ruimte in de dienstregeling. ProRail past steeds meer innovaties toe op het netwerk om de capaciteit binnen het bestaande spoornetwerk te vergroten. We plannen bijvoorbeeld al op de zes seconden. Inpassingen over grote corridors en langs grote stations/emplacementen hebben per definitie grote impact op de dienstregeling. Lokale inpassingen in de dienstregeling zijn minder complex en daarmee eerder inpasbaar.
- Op station Eindhoven bevinden zich op dit moment zes perronsporen. Vanaf eind 2025 (dienstregeling 2026) zal daar ook de IC vanuit Düsseldorf aankomen en vertrekken. Daarmee wordt de capaciteit op station Eindhoven maximaal benut. Bij een extra treindienst volgens één van beide varianten zullen zeer waarschijnlijk extra aanpassingen aan de infra rond en op station Eindhoven nodig.
- Bij de onderzoek naar de IC Eindhoven - Düsseldorf is vastgesteld dat de infrastructuur rond Eindhoven beperkt is. Daarbij is wederom bevestigd dat een fly-over ten oosten van Eindhoven (Tongelre) een oplossing biedt voor extra treinen.

ProRail richt zich in de verdieping op de mogelijkheden voor beide varianten. Gegeven de hierboven genoemde impact die zij beiden hebben vergt dat een gedegen analyse in de tweede fase. ProRail zal de vervoerders betrekken in de verdere analyse. Ik verwacht u conform planning de definitieve conclusies in het voorjaar te doen toekomen.

Met vriendelijke groet,  
namens de Raad van Bestuur,

John Voppen  
CEO