

**Project**

Treindienst Eindhoven - Aken in de dagranden

Persoonsgegevens

**Onderwerp**

Integrale notitie

**Datum**

31 januari 2023

**Referentie**

2022-0383

**Status:**

Versie 1.01

## 1. Aanleiding en doel

De provincie Limburg, de provincie Noord-Brabant en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben het voornemen om op de langere termijn (>2031) een intercitytreindienst tussen de Randstad en Aken tot stand te brengen. Het streven is dat in een eerste stap, vanaf december 2023, een directe treinverbinding tussen Eindhoven en Aken in de randen van de dag tot stand komt, die de potentie heeft om door te groeien naar een volwaardige intercityverbinding.

In het stuurgroepoverleg van september 2022 is een aanpak voor de korte termijn afgesproken. AT Osborne is door de Stuurgroep gevraagd om het gesprek tussen de betrokken overheden, vervoerders en ProRail te faciliteren opdat de benodigde beslisinformatie in januari 2023 beschikbaar komt. Het doel van de fase tot januari 2023 en de werkzaamheden waarvan de resultaten in dit document worden beschreven is daarmee:

*Opleveren van beslisinformatie op basis waarvan in begin 2023 door de Stuurgroep een afweging kan worden gemaakt en een besluit kan worden genomen over de totstandkoming van de verbinding in de dagranden.*

Om in januari 2023 een besluit te kunnen nemen dient over de hieronder genoemde onderwerpen beslisinformatie beschikbaar te komen:

- Toegevoegde waarde voor de reiziger
- Governance/ordeningsmodellen
- Businesscase en bekostiging
- Operationele haalbaarheid en randvoorwaarden start exploitatie
- Consistentie met dienstregeling Drielandentrein (3LT)

## 2. Achtergrond en context

In de periode 2016 – 2020 zijn in het kader van het programma EurekaRail verschillende onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijkheden om een treindienst (1x per uur per richting) vanuit Eindhoven via Heerlen naar Aken te realiseren. Dit heeft in 2020 geleid tot het besluit van de stuurgroep (IenW, Limburg, Noord-Brabant) om de verbinding naar Aken gefaseerd te verbeteren. Fase 1 bestaat uit een verbetering van de verbinding Heerlen-Aken op korte termijn door na het gereedkomen van infrastructuur aan Nederlandse en Duitse zijde een tweede regionale sneltrein te rijden van Maastricht en Heerlen naar Herzogenrath (2023) en Aken (2025). Het is de ambitie om in een tweede fase (2031)

een intercityverbinding te realiseren mits voldaan kan worden aan nader te bepalen randvoorwaarden.

In 2020 en 2021 heeft op verzoek van de Tweede Kamer nader onderzoek plaatsgevonden. Dit onderzoek is in opdracht van IenW uitgevoerd door ProRail. In de Inpassingsstudie IC Randstad- Aken (2021) zijn de mogelijkheden onderzocht om een intercityverbinding naar Aken op korte termijn (2025) mogelijk te maken. Dit heeft geleid tot de bevestiging van de conclusie dat een intercity-verbinding (uurdienst op de dag) naar Aken per 2025 niet mogelijk is. Naar aanleiding van de motie Geurts en Minhas heeft ProRail een verdiepend onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de IC-verbinding Eindhoven CS - Aken op korte termijn te realiseren op de bestaande spoorinfrastructuur. ProRail is daarbij gevraagd om samen met vervoerders en overheden te bekijken of een IC-verbinding Eindhoven - Aken op korte termijn wel toekomstvast is in te passen binnen de bestaande landelijke dienstregelingsmodellen, en zo ja op welke wijze en onder welke condities. Uit dit onderzoek zijn twee plausibele logistieke opties naar voren gekomen:

- Optie 1: Aansluiting met overstap in Heerlen ook in avond en vroege ochtend
- Optie 2: Eindhoven - Aken in avonduren en vroege ochtend

ProRail heeft beide opties uitgewerkt en beoordeeld op logistieke maakbaarheid en de vervoerwaarde. De stuurgroep heeft zomer 2022 naar aanleiding van het onderzoek van ProRail besloten om alleen optie 2 nader te verkennen.

### 3. Referentie en projectalternatief

De referentiesituatie is de situatie ten opzichte waarvan de resultaten van het projectalternatief beoordeeld worden. Voor wat de dienstregeling betreft wordt de beoogde dienstregeling 2024 (start per 12/2023) zonder dagrandverbinding naar Aken als referentie verondersteld.

Het projectalternatief bestaat uit het toevoegen van een dagrandverbinding tussen Eindhoven en Aken waardoor ten opzichte van de referentie tevens een aantal binnenlandse HRN-treinritten kan komen te vervallen<sup>1</sup>.

De dienstregelingen voor de referentie en het projectalternatief, die onder meer de basis vormen voor de businesscase, zijn door betrokkenen gezamenlijk in onderling overleg bepaald. Het is een uitgangspunt voor de uitgevoerde analyses en berekeningen maar met de kanttekening dat als gevolg van voortschrijdend inzicht mogelijk beperkte aanpassingen in onderling overleg nog nodig zullen zijn.

### 4. Verantwoording

Dit document is tot stand gekomen op basis van:

1. Het door de stuurgroep IC Aken vastgestelde Plan van Aanpak.

---

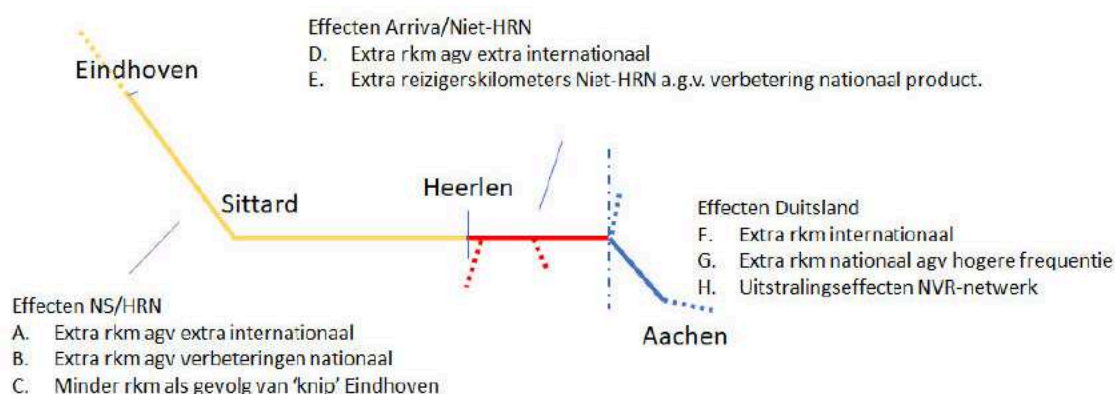
<sup>1</sup> Zie het door Arriva per email op 6-1-2023 verstuurd Excel-bestand: "Luik-Aken REF en met EHV 2024 - versie 22nov2022 - schoon - versie 2-1-2023 wit Lg-Mt op verzoek NS.xlsx"

2. De informatie uit het startgesprek met IenW, provincie Limburg, provincie Noord-Brabant, ProRail, Arriva en NS.
3. De informatie uit de aanvullende gevoerde individuele gesprekken met IenW, provincie Limburg, provincie Noord-Brabant, ProRail, Arriva, NS en Pels Rijcken.
4. De met betrokken partijen afgestemde aanpak. Met o.a. de volgende uitgangspunten: Zo feitelijk mogelijk beeld vormen op basis van joint factfinding. Onderscheiden van beeldvorming, oordeelsvorming en besluitvorming. Faciliteren van proces door onafhankelijke partij (AT Osborne). Onafhankelijk deskundige juridische expertise (Pels Rijcken)
5. De informatie uit gezamenlijke workshops en overleggen.
6. Door betrokken partijen schriftelijk aangeleverde informatie.
7. De concept notitie is voor reactie voorgelegd aan betrokken partijen. Commentaar is in de definitieve notitie verwerkt.

## 5. Samenvattend beeld Beslisinformatie

### 5.1 Toegevoegde waarde voor de reiziger

Voor de reizigers worden de kwalitatief de volgende effecten verwacht.



Uitgaande van een eerder door Arriva ingeschat aantal extra internationale reizigers als gevolg van de introductie van een dagrandverbinding van 200-250 per etmaal (ca. 8-10% groei t.o.v. de referentiesituatie) zal het aantal extra reizigerskilometers in het totaal grofweg 4 mln. per jaar bedragen.

Het projectalternatief voorziet in gemiddeld ca. 10 ritten (5 retour) per dag tussen Eindhoven/Weert en Aachen. Het leidt er voorts toe dat één keer per dag per richting een bestaande doorgaande trein van NS op Eindhoven wordt geknipt. Dit leidt tot extra overstappen (Vertrouwelijk verstrekte bedragen) op Eindhoven. De langere gepercipieerde reistijd, leidt tot een afname van reizigers (Vertrouwelijk verstrekte bedragen).

## 5.2 Governance

Voor het onderdeel governance zijn met behulp van een workshop denkbare governance modellen geïnventariseerd. Deze zijn vervolgens nader beschreven en op basis van expert judgement op plausibiliteit beoordeeld.

Dit heeft geleid tot het volgende voorlopige beeld op hoofdlijnen:

- In de periode 12/2023 – 12/2024 (DR 2024)<sup>2</sup> kan een treindienst in de dagranden tussen Eindhoven en Aken alleen in samenwerking tussen NS en Arriva gerealiseerd worden. Deze samenwerking kan in deze periode via een onderhandse opdracht van NS aan Arriva tot stand komen. Pels Rijcken concludeert dat *NS Arriva zou kunnen inschakelen als onderaannemer op het traject Eindhoven - Aken indien NS zich richt op het realiseren van een directe verbinding tussen Eindhoven en Aken en zich daarbij beroept op verbetering van kansrijke grensoverschrijdende verbindingen (artikel 46 lid 7 HRN-Concessie). Om een dergelijke verbetering te realiseren tussen Eindhoven en Aken kan NS zich mogelijk wel beroepen op het uitsluitend recht van Arriva (op delen van) het traject Roermond/Heerlen - Aken. In dat geval zal NS op basis van objectieve redenen moeten uitleggen waarom NS niet (zelf) de intercity verbinding realiseert op grond van artikel 46 lid 3 van de HRN-Concessie maar (in plaats daarvan) op grond van artikel 46 lid 7 van de HRN-Concessie de verbinding verbetert met een stop- en sneltrein.*

Het is aan NS om een opdracht wel of niet onderhands te verlenen. Publicatie van de voorgenomen onderhandse gunning kan mogelijk een risico-mitigerende maatregel zijn.

- In de periode 12/2024 – 12/202x<sup>3</sup> kan de beoogde treindienst naast de bovengenoemde samenwerking tussen NS en Arriva naar verwachting ook via een onderhandse gunning door provincie Limburg (na decentralisatie) of het Rijk worden gerealiseerd. Voor alle opties dienen in de nieuwe HRN-concessie voldoende aanknopingspunten zijn of worden opgenomen. Dit moet juridisch worden getoetst en zo nodig worden ingevuld.
- Na 202x kan NS de treindienst tussen Eindhoven en Aken mogelijk zelf rijden of kan – naast de eerdere genoemde mogelijkheden – worden gedacht aan een aanbesteding van de treindienst door NS of het Rijk. Wanneer de infrastructurele en logistieke verwevenheid van de treindiensten Eindhoven-Aachen en Aachen-Luik voorkomen kan worden, zou de treindienst Eindhoven-Aachen in de dagranden (theoretisch) separaat kunnen worden aanbesteed. Naast de ontvlechting van de treindiensten is voorwaarde dat er voldoende tijd voor potentiële vervoerders beschikbaar is om geschikt materieel te verwerven. Dit betekent dat een aanbesteding uiterlijk in 2023 zou moeten starten. Voorts geldt dat de schaarse capaciteit op het traject Heerlen-grens dan conform regels voor capaciteitsverdeling tussen Arriva, een mogelijke nieuwe vervoerder voor de dagrandverbinding en goederen verdeeld zou moeten worden.

Noot: Afgezien van de mogelijkheid tot verlenen van een onderhandse opdracht van NS aan Arriva voor een mogelijk eerste jaar van de beoogde dagrandverbinding (12/2023 tot 12/2024) zijn de governance opties (nog) niet juridisch getoetst.

<sup>2</sup> Dit betreft het laatste jaar van de concessie voor het hoofdrailnet 2015 – 2025.

<sup>3</sup> In het onderzoek is als werkhypothese gehanteerd  $X = 7$ . Dit hangt samen met het vroegste moment waarop NS volgens eigen zeggen of een derde vervoerder multicourant materieel beschikbaar kan hebben voor deze verbinding.

### 5.3 Business Case en bekostiging

De business case heeft tot doel het saldo van de kosten en opbrengsten voor de directe verbinding in de dagranden tussen Eindhoven en Aken op korte termijn inzichtelijk te maken teneinde de hoogte van de benodigde overheidsbijdrage vast te kunnen stellen. Het saldo is het resultaat van wijzigingen (delta's) van kosten en opbrengsten op de trajecten HRN, niet-HRN en Duitsland.

De business case omvat met name alle mutaties in kosten en/of opbrengsten bij Arriva en NS die verbonden zijn aan het realiseren van een treindienst Eindhoven-Aken in de dagranden. De vervoerders hebben de voor de integrale business case benodigde informatie aangeleverd. De aangeleverde informatie, is door AT Osborne op plausibiliteit getoetst. De resultaten van de toetsing zijn met de vervoerders afzonderlijk besproken.

#### Samenvattend beeld

- De door de vervoerders aangeleverde inhoud en onderbouwing van de kostendelta's is navolgbaar, plausibel en marktconform<sup>4</sup>. Per vervoerder zijn de resultaten van de plausibiliteits-toets door AT Osborne in een aparte notitie vastgelegd en geverifieerd bij de vervoerder.
- Voor de geaggregeerde business case is op basis van de door de vervoerders aangereikte input een globale inschatting gemaakt van de mogelijke opbrengsten als gevolg van de dagrand-verbinding.
- De realisatie van de dagrandverbinding conform het projectalternatief leidt tot een 'onrendabele top' van naar verwachting ca. € 3,8 mln. per jaar. Daarnaast is sprake van eenmalige opstartkosten ter hoogte van ca. 650k€. Hierbij worden de volgende kanttekeningen gemaakt:
  - bij de start van de exploitatie dient aanvullend rekening gehouden te worden met lagere opbrengsten door het corona- en ingroeieffect.
  - de opbrengsten zijn gebaseerd op basis van een grove inschatting; de daadwerkelijke opbrengsten kunnen in de praktijk afwijken en er dienen nog afspraken te worden gemaakt over de opbrengstverantwoordelijkheid.<sup>5</sup>

Ten aanzien van de delta op de jaarlijkse kosten en opbrengsten gerelateerd aan de verschillende gebieden ontstaat volgend beeld:

Prijspeil: 2022, excl. btw	HRN	Niet-HRN	DU	Totaal
Delta jaarlijkse kosten netwerk				
Delta jaarlijkse opbrengsten netwerk*				
<b>Saldo jaarlijkse opbrengsten - kosten</b>				<b>€ -3.837.849</b>

\* Dit bedrag betreft het saldo van ca. € x,x mln. aan kosten voor de nieuwe dagrandtrein tussen Eindhoven en Heerlen en ca. xxx k€ vermeden kosten voor de HRN-treinen, die door de dagrandtrein worden vervangen.

\*\* Voor de opbrengsten is het gemiddelde opgenomen van een ingeschatte bandbreedte voor een situatie na ingroei (eindbeeld). Dit is exclusief corona- en ingroeieffecten.

<sup>4</sup> Kleine uitzonderingen van beperkte omvang daargelaten.

<sup>5</sup> Wanneer de verantwoordelijkheid voor de opbrengsten bij de vervoerders wordt gelegd dient te worden afgesproken voor welke opbrengsten zij verantwoordelijkheid kunnen/willen dragen.

Naast de hierboven genoemde jaarlijkse kosten dient rekening te worden gehouden met eenmalige (opstart-) kosten voor de treindienst.

<i>Prijspeil: 2022, excl. btw</i>	<b>HRN</b>	<b>DU</b>	<b>Totaal</b>
<b>Eenmalige kosten</b>			€ 661.133

Vertrouwelijk

Opmerking:

- Voor de nieuwe treinritten is o.a. vanwege het rijden in de dagranden relatief veel extra personeel nodig. Dit leidt tot relatief hoge personeelskosten.
- Aangezien Arriva momenteel een ongunstiger energiecontract heeft dan NS, zijn de energiekosten van de dagrandverbinding relatief hoog. De energiekostenbesparing van de vervallen NS-treinritten is relatief beperkt. De energietarieven zullen naar verwachting in de komende jaren naar elkaar toe groeien. Dit kan (niet eerder dan vanaf 2025) een positief effect hebben op de onrendabele top van één tot enkelen tonnen per jaar.
- Het vervallen van de NS-treinritten als gevolg van de treindienst in de dagranden leidt niet tot lagere kapitaallasten bij NS omdat het materieel overdag beschikbaar dient te blijven en in de dagranden niet elders kan worden ingezet.

#### 5.4 Operationele haalbaarheid/randvoorwaarden

NS, Arriva, ProRail en de betrokken overheden hebben in een aantal workshops de operationele haalbaarheid verkend van een treindienst Eindhoven – Heerlen – Aken in de dagranden per start dienstregeling 2024. Daarbij is als werkhypothese gehanteerd dat de treindienst Eindhoven – Heerlen onder de vigerende vervoersconcessie van NS wordt uitgevoerd, waarbij NS Arriva inschakelt als onderaannemer. De treindienst wordt gereden onder het vervoerderschap van Arriva en met materieel en personeel van Arriva.

#### Samenvattend beeld

Uit de gevoerde overleggen zijn geen ‘show-stoppers’ naar voren gekomen. Dit onder voorbehoud van de uitkomsten van de toets door ProRail, die nog niet beschikbaar zijn. Wel is voor een aantal aspecten onzeker of randvoorwaarden vóór 12/2023 kunnen worden ingevuld. Op deze aspecten is nader onderzoek en afstemming noodzakelijk. De betrokkenen van opdrachtgevers, vervoerders en ProRail hebben de verwachting dat deze zaken in beginsel oplosbaar zijn, maar wijzen wel op de korte tijd die nog beschikbaar is voor het verkrijgen van voldoende zekerheid. Het is aan de Stuurgroep en de directies van de vervoerders of deze resterende onzekerheden worden geaccepteerd. Zie hieronder voor een nadere toelichting.

#### Toets ProRail

In het kader van de capaciteitsaanvraag wordt door ProRail een beoordeling uitgevoerd ten aanzien van de benodigde infrastructuurcapaciteit, opstelcapaciteit, de milieu-/geluidsruimte, de overwegveiligheid, voorzieningen op de stations (incl. reizigersinformatie). De aanvraag voor de dienstregeling 2024 is in behandeling bij ProRail en wordt getoetst. De benodigde informatie is beschikbaar. ProRail verwacht dat de resultaten van de toetsing begin februari 2023 beschikbaar zullen zijn. Op moment van schrijven is het nog onzeker of alle benodigde randvoorwaarden vóór december 2023 kunnen worden ingevuld.

### **Tarifiering en ticketing**

Arriva heeft een voorstel gemaakt voor tarifiering en ticketing in het kader van een samenwerking tussen NS en Arriva op de dagrandverbinding Eindhoven – Heerlen – Aachen. Dit voorstel betreft enerzijds de toe te passen tarieven en verrekening van de reizigersopbrengsten en anderzijds de verkoopkanalen ('kaartverkoopautomaat' en 'digitaal') die aan de reizigers beschikbaar moeten worden gesteld. Hierbij is het uitgangspunt dat de reiziger een klantvriendelijke oplossing wordt geboden. De vervoerders verwachten dat tijdig overeenstemming kan worden bereikt over de toe te passen tarieven en verrekening van de reizigersopbrengsten. Voor wat betreft de klantvriendelijke ticketingoplossing zien de vervoerders verschillende mogelijkheden die nader moeten worden verkend en beoordeeld op o.a. klantvriendelijkheid, kosten en fysieke inpasbaarheid (OV Chipkaart poortje en -palen). Op moment van schrijven zijn de vervolgstappen in beeld. De eerstvolgende stap is het beoordelen van het voorstel van Arriva door NS. Het is op dit moment nog onzeker of alle benodigde randvoorwaarden vóór december 2023 kunnen worden ingevuld.

### **Eisen uit HRN-concessie**

NS en Arriva zijn nagegaan in welke mate een dagrandtreindienst die door Arriva wordt uitgevoerd, kan voldoen aan de eisen die in de Concessie voor het hoofdrailnet 2015-2025 zijn gesteld. Hieruit zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen.

#### *KPI-data*

De mogelijke impact van ticketing-oplossingen leidt ertoe dat NS deze reizigers mist bij het genereren van de HRN KPI-data, omdat ze niet in de NS-database zijn opgenomen. Het is volgens NS technisch mogelijk om achteraf 'reizen' toe te voegen in het proces om de HRN KPI's te genereren. Hierbij spelen echter wel vertrouwelijkheids- en privacybepalingen (o.a. AVG). Het is nu niet duidelijk wat de impact van dergelijke bepalingen is, en op welke wijze voldaan kan worden aan bepalingen en/of vereisten. Dat moet eerst onderzocht worden. Mocht blijken dat het niet mogelijk is om (tijdig) goede afspraken te maken, dan komt de vraag op tafel of deze 'trendbreuk' bij KPI's als Reizigerspunctualiteit (gezamenlijk met ProRail) en zitplaatskans voor het ministerie acceptabel is. De vervoerders en het ministerie achten dit punt oplosbaar.

#### *KPI Zitplaatskans*

NS en Arriva constateren een grote onzekerheid ten aanzien van de reizigersprognoses, waarbij deze onzekerheid aan de randen van de dag groter is dan normaal. Hierdoor is het bijvoorbeeld voor de eerste klasse lastig aan te geven waar 'precies' de omslagpunten liggen met betrekking tot de zitplaatskans. NS schat in dat de zitplaatskans in bepaalde ritten nu al 'kritiek' is. Los van de concessieverplichting om voldoende zitplaatsen te bieden heeft NS aangegeven zeker geen reizigers in de eerste klasse te willen laten staan. Dit betekent dat bij hogere reizigersaantallen (c.q. groter aandeel 1<sup>e</sup> klasse) extra vervoercapaciteit nodig is. Hier zal rekening mee moeten worden gehouden in de tussen de partijen te maken contractuele afspraken. NS en Arriva achten dit punt oplosbaar door op bepaalde ritten extra materieel in te zetten.

#### *Verbeterprogramma STS-passages*

In het kader van het verbeterprogramma STS-passages heeft NS met het ministerie van IenW afspraken gemaakt om de risico's omtrent passages van stop-tonende-seinen te verkleinen. NS heeft

aangegeven dat Arriva met minimaal hetzelfde risicoprofiel moet rijden als NS. Dit vraagt om nader overleg tussen veiligheidsspecialisten van de beide vervoerders en mogelijk nadere analyses.

#### **Beschikbaarheid van voldoende (reserve)materieel**

NS heeft zorgen dat de operationele betrouwbaarheid van een dagrandverbinding door Arriva te kort schiet mede gelet op het feit dat Arriva reservematerieel vanuit de regionale concessie voor deze ritten wil gaan inzetten. Arriva heeft een voorstel gedaan hoe om te gaan met een situatie waarin vanwege calamiteiten een treinstel langdurig uitvalt. Dit voorstel moet nog tussen en Arriva en NS worden besproken en afgestemd.

Daarnaast heeft NS de vraag gesteld in hoeverre de inzet van het reservematerieel past binnen de afspraken die gemaakt zijn in de regionale concessie Limburg. Limburg heeft aangegeven dat een oplossing gevonden kan worden voor het invullen van de eisen vanuit de regionale concessie omtrent reservematerieel, mede i.r.t. mogelijke calamiteiten en de mogelijke noodzaak van bijsturen en/of prioriteren van treindiensten.

#### **Mededingingsrechtelijke toets**

Een eventuele samenwerking tussen NS en Arriva dient te voldoen aan de wettelijke eisen met betrekking tot het mededingingsrecht. Dit is primair de verantwoordelijkheid van de individuele vervoerders. De vervoerders achten het van belang dat een mededingingsrechtelijke toets wordt uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten kan besloten worden om bepaalde aspecten gericht aan de ACM voor te leggen.

### **5.5 Relatie Drielandentrein**

De betrokken partijen achten het van groot belang dat de dagrandverbinding Eindhoven-Aken geen afbreuk doet aan gemaakte afspraken rondom de Drielandentrein. De toets hierop is neergelegd bij de tafel die de komst van de Drielandentrein behandelt.

Naar verluidt hebben de vervoerders NS en Arriva gezamenlijk geconstateerd dat de beoogde dienstregeling voor de treindienst Eindhoven-Aken in de dagranden geen belemmering vormt voor het invullen van de afspraken rondom de Drielandentrein. Dit afgezien van het vraagstuk of er voldoende materieel beschikbaar is om ook in geval van calamiteiten (langdurige uitval van materieel) de gewenste en voldoende betrouwbare dienstregeling te kunnen bieden. Dit vraagstuk is onder 5.4 behandeld.

NS heeft wel aangegeven zorgen te hebben over de beheerste productintroductie als Arriva gelijktijdig een Drielandentrein als een IC Aken (dagranden) moet opstarten.