Beslisnotitie Stuurgroep IC Aken
Eindhoven-Aachen in de dagranden, korte termijn

Versie 1.01, 31-1-2023

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.

In de periode oktober 2022 – januari 2023 heeft een groot aantal werksessies plaatsgevonden m.b.t. de governance, business cases vervoerder, en operationele randvoorwaarden/haalbaarheid. De uitkomsten van het gezamenlijk door de opdrachtgevers met de vervoerders en ProRail doorlopen traject zijn samengevat in de Integrale notitie van AT Osborne.

Beslisinformatie

Om in de stuurgroep van 6 februari 2023 een besluit te kunnen nemen is over de volgende aspecten beslisinformatie tot stand gebracht:

- Toegevoegde waarde voor de reiziger
- Governance/ordeningsmodelllen
- Businesscase en bekostiging
- Operationele haalbaarheid en randvoorwaarden start exploitatie
- Consistentie met dienstregeling Drielandentrein (3LT)
- Toekomstvastheid[1]

Besluitvormingsopties

In de stuurgroep van 6 februari 2023 liggen de volgende besluitvormingsopties voor:

0. Op basis van de resultaten geheel af te zien van een dagrandverbinding op korte termijn
1. Besluit tot realisatie dagrandverbinding voor de periode vanaf eind 2023
2. Besluit tot realisatie dagrandverbinding voor de periode vanaf eind 2024
3. Een principebesluit voor realisatie vanaf eind 2024, echter onder voorwaarden

Een dagrandverbinding kan een eerstvolgende stap zijn van de gefaseerde verbetering. Verdere stappen alsmede de oplossing voor de lange termijn zijn nog nader te bepalen. Gelet op de voorliggende beslisinformatie is het noodzakelijk om keuzes voor de periode na eind 202x (werkhypothese x=7) nader te bezien. Dit onder meer vanwege:

- de mogelijke juridische houdbaarheid van een onderhandse opdrachtverlening aan Arriva gelet op:
    - beschikbaarheid van geschikt materieel bij NS en/of andere vervoerders
    - de mogelijkheden om de verbinding apart aan te besteden wanneer de capaciteits-knelpunten rondom Aachen zijn weggenomen.
- eventueel gewenste doorgroeiopties van een dagrand- naar een dagverbinding.

[1] Dit beoordeling aspect is niet gezamenlijk met de betrokken aan de orde geweest maar na het laatste brede inhoudelijke overleg zonder verdere afstemming ter overweging toegevoegd.

Beoordeling besluitvormingsopties
Hieronder is de beoordeling van de verschillende besluitvormingsopties op de genoemde aspecten samengevat weergegeven.

	0 (Ref)	Optie 1	Optie 2	Optie 3
		Start 12/2023	Start 12/2024	Principebesluit start 12/2024
Toegevoegde waarde reiziger	0	++	+/++	+/++
Governance	0	-	0/-	0/-
Businesscase 1e jaar / vervolgjaren [mln. €/a]*	0	4,8 / 3,8	4,8 / 3,8	4,8 / 3,8
Bekostiging	0	-	0/-	0/-
Operationele haalbaarheid	0	-	0/-	+
Relatie 3-landentrein	0	0	0	0
Toekomstvastheid	0	+	+/++	+/++

Invullen politiek/bestuurlijke wens	0	++	+/++	+

Businesscase 1e jaar /vervolgjaren [mln. €/a]*		**4,8 / 3,8**	**4,8 / 3,8**	**4,8 / 3,8**
-HRN Eindhoven-Heerlen	0,0	Vertrouwelijk		
- Niet HRN Heerlen-grens	0,0			
- Duitsland grens-Aachen	0,0			

* Prijspeil 2022, excl. BTW, excl. indexatie, excl. evt. infra, excl. versterkingsritten; onzekere opbrengsten

Toelichting Beoordeling besluitvormingsopties

Optie 1: Realisatie dagrandverbinding (periode vanaf eind 2023)

- **Toegevoegde waarde reiziger** gemiddeld ca. 10 dagrandritten (5 retour) vanaf eind 2023.
- **Governance**:
  - deze optie vereist -in ieder geval voor het eerste jaar- een samenwerking tussen NS en Arriva. NS dient onderhands een opdracht aan Arriva te verstrekken.
  - Naar mening van NS zijn daar juridische risico's aan verbonden.
  - Pels Rijcken ziet weliswaar mogelijkheden maar geeft aan dat de verantwoordelijkheid en inhoudelijke afweging uiteindelijk bij NS zelf ligt. Vooralsnog is er vanwege de onzekerheden en de vragen die NS heeft, beperkt draagvlak bij NS.
- **Businesscase**: deze optie vraagt -net als de andere opties- een overheidsbijdrage van ca. € 4,8 mln. in het eerste jaar en ca. € 3,8 mln. in de jaren daarna. Let wel: dit is prijspeil 2022, excl. BTW, excl. indexatie, excl. evt. inframaatregelen, excl. versterkingsritten (aantal keren per week nodig met oog op capaciteit) en omgeven door onzekerheid over de opbrengsten.
- **Bekostiging**: de Nederlandse en Duitse partijen dienen binnen 4-6 weken ambtelijke overeenstemming te bereiken over de hoogte van de individuele overheidsbijdragen vanaf eind 2023 en hiervoor het politiek/bestuurlijk mandaat te verkrijgen.
- **Operationele haalbaarheid**: vooralsnog geen showstoppers naar voren gekomen, echter zijn de uitkomsten van de ProRail toets nog niet beschikbaar. Daarnaast is sprake van een aantal andere resterende onzekerheden. Deze betreffen nog details rondom het tarifering- en ticketingconcept, de wijze waarop voldoende invulling wordt gegeven aan het STS-verbeterprogramma alsmede de operationele betrouwbaarheid in relatie tot de beschikbare materieelvloot.
- **Toekomstvastheid**: deze optie is in beginsel weliswaar no regret maar er wordt wel een weg ingeslagen zonder precies te weten welk treinproduct en welke governance voor de toekomst gewenst zijn. Daar kan dus niet actief op worden geanticipeerd.

Optie 2: Realisatie dagrandverbinding (periode vanaf eind 2024)

- **Toegevoegde waarde reiziger** gemiddeld ca. 10 dagrandritten (5 retour) vanaf eind 2024.
- **Governance:** er is tijd en ruimte om zekerheid over een samenwerking tussen NS en Arriva te verkrijgen; daarnaast zijn er ook nog aanvullende andere governanceopties zonder afhankelijkheid van NS.
- **Businesscase**: deze optie vraagt -net als de andere opties- een overheidsbijdrage van ca. € 4,8 mln. in het eerste jaar en ca. € 3,8 mln. in de jaren daarna. Let wel: dit is prijspeil 2022, excl. BTW, excl. indexatie, excl. evt. inframaatregelen, excl. versterkingsritten (aantal keren per week nodig met oog op capaciteit) en omgeven door onzekerheid over de opbrengsten.
- **Bekostiging**: de Nederlandse en Duitse partijen dienen ambtelijke overeenstemming te bereiken over de hoogte van de individuele overheidsbijdragen vanaf eind 2024 en hiervoor in de komende maanden ook het politiek/bestuurlijk mandaat te verkrijgen.
- **Operationele haalbaarheid**: voldoende tijd om de onzekerheden weg te nemen. Desal-niettemin kunnen operationele restrisico's niet volledig worden uitgesloten. Deze betreffen nog details rondom het tarifering- en ticketingconcept, de wijze waarop voldoende invulling wordt gegeven aan het STS-verbeterprogramma alsmede de operationele betrouwbaarheid in relatie tot de beschikbare materieelvloot.
- **Toekomstvastheid**: bij deze optie kan geanticipeerd worden op de gewenste treinproducten en governance voor de toekomst aangezien de uitkomsten van de lange termijn onderzoek in komende half jaar beschikbaar komen.

Optie 3: Realisatie dagrandverbinding (periode vanaf eind 2024 onder voorwaarden)

- Kenmerken conform optie 2, met het verschil dat aan optie 3 de randvoorwaarde is verbonden dat eerst de resterende onzekerheden weggenomen moeten worden en het besluit daarna dient te worden bekrachtigd. Bij de weg te nemen onzekerheden gaat het in het bijzonder om:
    - keuzes voor het governancemodel: onderaanneming via onderhandse gunning door NS of onderhandse gunning via Ministerie of provincie Limburg.
    - de beschikbaarheid van de benodigde overheidsbijdragen vanuit Nederlandse en Duitse zijde.
    - de uitkomsten van een mededingingsrechtelijke toets van de vervoerders en eventuele beoordeling door de ACM.
    - de voor indienststelling in te vullen randvoorwaarden en daarbij in het bijzonder:
        - de afstemming tussen NS en Arriva ten aanzien van hoe kan worden omgegaan met een situatie waarin vanwege calamiteiten een treinstel langdurig uitvalt (wat zijn de beheersmaatregelen voor zo'n situatie).
        - de wijze waarop de eisen vanuit het STS-verbeterprogramma worden ingevuld.
        - de detailafstemming van het tariferings- en ticketingconcept.