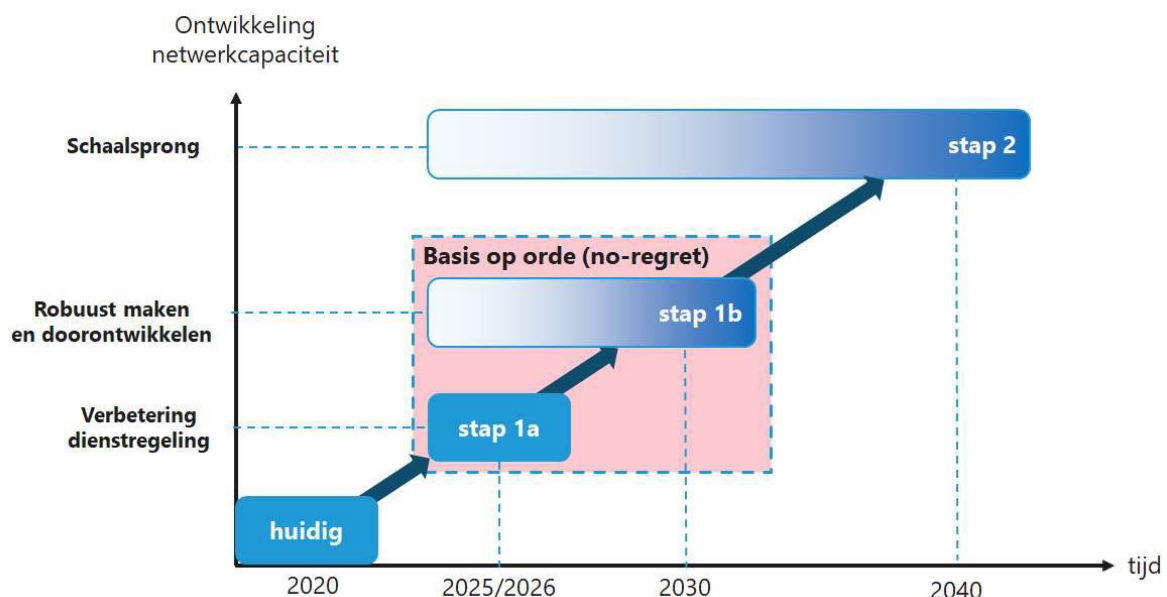


Stand van zaken ambities spoor Landsdeel Zuid

Inleiding

In de rapportage "Regionale Uitwerking OV-Netwerk Landsdeel Zuid" (samengevat in het Bidbook "OV in 2040, de zuidelijke hink-stap-sprong") zijn de ambities met betrekking tot de ontwikkeling van het spoornetwerk in Zuid-Nederland in beeld gebracht. Daarbij is onderscheid gemaakt in een tweetal stappen, waarbij de eerste stap uit twee delen bestaat. In stap 1a (hink) zijn verbeteringen in de dienstregeling benoemd waar geen (grote) investeringen voor nodig zijn. In stap 1b (stap) gaat het om een doorontwikkeling en robuust maken van het spoornetwerk. Daarvoor zijn wel infra-aanpassingen nodig, die voor een deel intussen al in onderzoek zijn. Stap 2 (sprong) bevat tot slot de schaalessprong en is gericht op de lange termijn. Onderstaand schema geeft deze stappen weer.

Omdat de schaalessprong pas op lange termijn aan de orde is, wordt daar in deze notitie nu niet verder op ingegaan en ligt de aandacht nu bij stap 1a en stap 1b. In de toelichtende tabellen wordt met tekst en kleur de stand van zaken t.a.v. de verschillende verbindingen weergegeven. Groen staat voor de al in de dienstregeling ingevoerde verbindingen. Oranje betreft de verbindingen die onderdeel zijn van onderzoek. Rood zijn de verbindingen waar nog geen acties op ondernomen worden.



Stap 1a (2025/2026)

Sinds 2020 zijn al stappen in de Dienstregeling gezet en ook in de nieuwe HoofdRailNet concessie (HRN) zijn verbeteringen van de Dienstregeling vanaf 2025/2026 voorzien. Daarbij heeft Corona en het daarop volgende personeelstekort in de afgelopen periode geleid tot het schrappen van treindiensten in de dienstregeling. NS is dit nu eerst aan het herstellen.

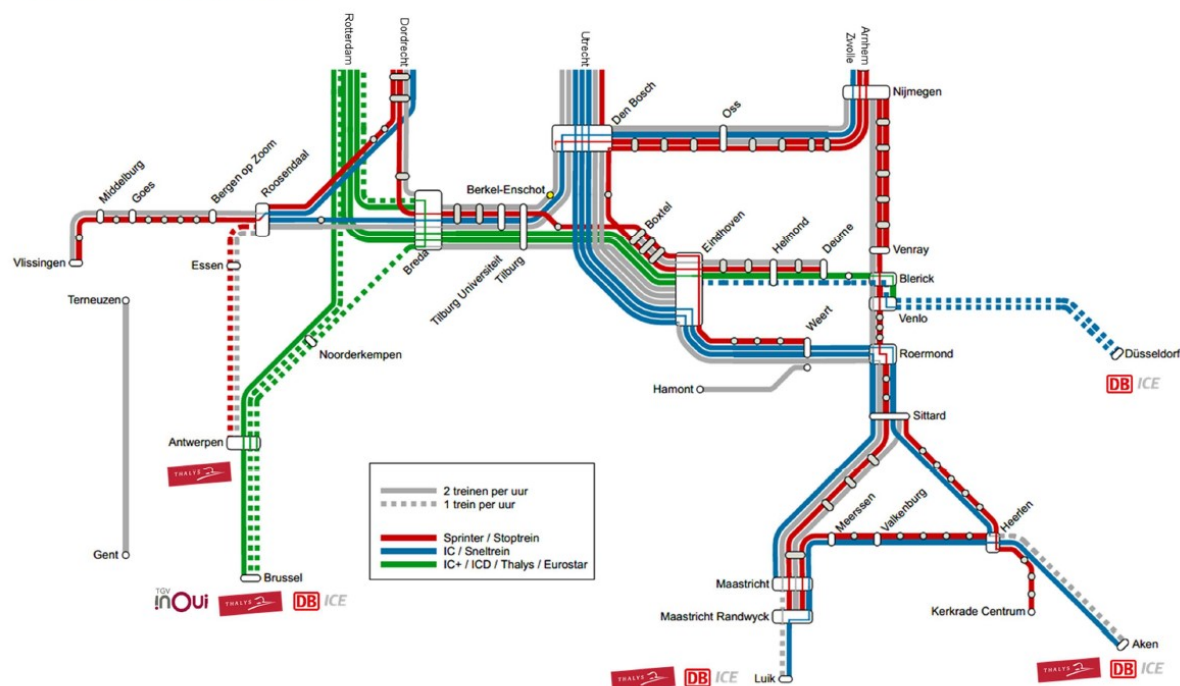
Voor een aantal onderdelen van stap 1a is een aanpassing van de infra nodig, zoals het programma PHS. Maar ook daarbinnen zijn onzekerheden die maken dat het moment van invoering in een dienstregeling nog onzeker is en niet in 2025/2026 aan de orde zal zijn.

Binnen stap 1a gaat het om de volgende verbindingen:

Stap 1a. Verbeteren dienstregeling	Stand van zaken
IC Vlissingen – Amsterdam 1x/u	Ingevoerd, opgenomen in HRN. Is cfm afspraak 'Wind in de Zeilen'.
IC+ Den Haag – Eindhoven 4x/u (2x/u Venlo)	Afh van afronding 4 ^e perron Tilburg en maatregelen Bostel. In HRN verplicht vanaf 2033, met ruimte om eerder te starten o.b.v. reizigersvraag
IC+ Amsterdam – Breda – Brussel 1x/u	Ingevoerd, opgenomen in HRN. Rijdt vanaf Rotterdam i.p.v. Amsterdam
Sprinter Eindhoven – Deurne 2x/u	Gehandhaafd, opgenomen in HRN. Geen relatie meer met start IC Eindhoven-Düsseldorf.
IC Eindhoven – Venlo – Düsseldorf	'Start' gaat de verbinding rijden vanaf december 2026, waarvoor komend jaar door ProRail nog laatste infra-aanpassingen gerealiseerd worden.
Drielandentrein Luik – Maastricht – Aken 2x/u	Medio 2024 rijdt de trein 1x/u van Aken via Heerlen en Maastricht naar Luik en 1x/u van Maastricht Randwijck naar Aken. De stoptrein Maastricht Randwijck-Heerlen rijdt twee keer per uur.

Nadat deze aanpassingen in de dienstregeling zijn ingevoerd, wordt de lijnvoering bereikt zoals in onderstaande figuur aangegeven.

Stap 1a. Verbeteren dienstregeling



Stap 1b (2030)

Voor een robuust basis in 2030 zijn verschillende maatregelen aan de infrastructuur nodig. Voor een aantal daarvan zijn studies gestart. Over andere moeten nog afspraken gemaakt worden waarbij ook de exploitatie aan de orde kan zijn. Ten aanzien van dat laatste gaat het bijvoorbeeld om de Sprinterverbinding Eindhoven – Helmond (4x/u).

Stap 1b Robuust maken en doorontwikkelen	Stand van zaken
IC 2x/u Vlissingen – Amsterdam (i.c.m. Sprinter Zeeland)	Ik kader van Wind in de Zeilen wordt als stap 3 een uitbreiding voorzien.
IC en Sprinter Roosendaal – Breda	Vanuit proces Roosendaal-Antwerpen worden mogelijkheden bezien in verbeteren treindienst Roosendaal, waaronder deze verbinding.
IC+ Den Haag – Venlo 4x/u Sprinter Breda – Tilburg 4x/u	Onderdeel MIRT-verkenning SKE Eindhoven. Onderzoek nodig naar viersporig Tilburg-Reeshof en Tilburg-aansluiting Oost en vrije kruising.
IC Utrecht – Breda 2x/u	Mogelijk na afronding PHS en past in referentiemodel Doorgroei PHS. Daarbij is aanpassing van de spoorknoop Den Bosch nodig, die vooralsnog financieel niet voorzien is in de MIRT-verkenning OV Knoop Bosch Centraal.
IC Utrecht – Eindhoven 8x/u	In referentiemodel doorgroei PHS en in HRN is voorzien in 6 IC's op Utrecht – Eindhoven, met andere tijdligging dan huidig 10 minuten. 8x/u niet zonder extra infra mogelijk.
Sprinter Eindhoven – Helmond 4x/u (2x/u Deurne)	Onderdeel van MIRT-verkenning SKE, gelet op benodigde infra (kruising Tongelre en keervoorziening) pas na 2030 mogelijk.
IC+ Den Haag – Eindhoven – Venlo – Düsseldorf	Afhankelijk van infra in NRW, gekoppeld aan 3RX; onderdeel MIRT-verkenning SKE, maar zonder mogelijk aanvullende maatregelen Bostel.
IC+ Amsterdam – Breda – Brussel 2x/u	Verbinding valt onder nieuwe HRN, maar daarin is geen frequentieverhoging voorzien.
Sprinter Sittard – Maastricht 4x/u	????
IC+ Randstad – Eindhoven – Maastricht – Luik 1x/u	Dagranden en weekenden Eindhoven - Aken, stip op de horizon is einde looptijd concessie Limburg (2031) een volwaardige IC-verbinding.
IC Randstad – Eindhoven – Heerlen – Aken 1x/u	Over Dagranden en weekenden op de verbinding Eindhoven – Aken zijn afspraken gemaakt. Stip op de horizon is einde looptijd concessie Limburg (2031) een volwaardige IC-verbinding. Benodigde extra infra is onderdeel MIRT-verkenning SKE Eindhoven.

Nadat deze aanpassingen in de dienstregeling zijn ingevoerd, kan de lijnvoering bereikt worden zoals in onderstaande figuur aangegeven.

Stap 1b Robuust maken en doorontwikkelen

