

Spoorcorridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens

> *Notitie opgaven, afbakening en omgeving (eindversie)*

Opgesteld door: Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Gelderland, Provincie Utrecht, ProRail, NS en FMN

21-6-2022

> Inhoudsopgave

Managementsamenvatting

1. Inleiding en context
2. Opgaven
3. Oplossingsrichtingen spoor
4. Afbakening
5. Vervolgaanpak
6. Omgeving en organisatie

Managementsamenvatting

Context en advies

Rijk, decentrale overheden en de OV-sector werken gezamenlijk aan een uitwerking van het Toekomstbeeld OV. Partijen hebben gezamenlijk besloten de belangrijkste corridors van Nederland uit te werken in zogenaamde corridorstudies. De corridor Utrecht –Arnhem – Duitse grens (hierna UAD) behoort tot deze groep. Het is de belangrijkste spoorcorridor naar Duitsland en onderdeel van het Europese TEN-T netwerk (Rhine Alpine Corridor). Om de urgente capaciteitsknelpunten op te lossen en verschillende ambities op deze corridor - op internationaal, nationaal en regionaal niveau - te realiseren zijn aanpassingen en optimalisaties in de infrastructuur noodzakelijk. Het resultaat van de eerste stap van de corridorstudie is deze notitie Opgaven, Afbakening en Omgeving (hierna: OAO-notitie).

Het advies is te starten met een gericht vervolgonderzoek en besluitvorming voor te bereiden voor het BO MIRT najaar 2022. Hierin kan dan het gewenste eindbeeld voor de corridor worden vastgesteld. Het streven is ook besluitvorming te realiseren over de eerste ontwikkelstap passend binnen de financiële kaders.

Kernopgaven

Het doel in deze fase is het vaststellen op welke wijze de opgaven op regionaal, nationaal en internationaal verenigd kunnen worden en wat realistische opties zijn voor een toekomstige uitwerking op het spoor. In een gezamenlijk proces is een aantal kernopgaven voor de corridor gedefinieerd. De vier kernopgaven zijn als volgt gedefinieerd:

- Integrale bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio's en verstedelijkingslocaties behouden en verbeteren:
  - Faciliteren van verwachte mobiliteitsgroei in Utrecht en omgeving
  - Faciliteren van verwachte mobiliteitsgroei in regio FoodValley
  - Faciliteren van verwachte mobiliteitsgroei in regio Arnhem-Nijmegen
- Voldoende capaciteit voor de verwachte reizigersvraag op de gehele corridor. En specifiek de spoorcapaciteitsknelpunten tussen Arnhem en Zevenaar en tussen Utrecht en Veenendaal.
- Goede, snelle en frequente verbindingen tussen de grote stedelijke agglomeraties (Utrecht – Arnhem) en regio's en middelgrote steden (Arnhem – Duitse grens).
- Goede verbinding met Duitsland en een duurzaam, aantrekkelijk en betrouwbaar alternatief voor korte afstand vliegverkeer.

Capaciteitsknelpunten

De urgentie van investeringen op deze corridor wordt duidelijk uit de Integrale Mobiliteitsanalyse van het Rijk (hierna: IMA). Zowel tussen Arnhem en Zevenaar, als tussen Utrecht en Veenendaal, ontstaan in de toekomst capaciteitsknelpunten.

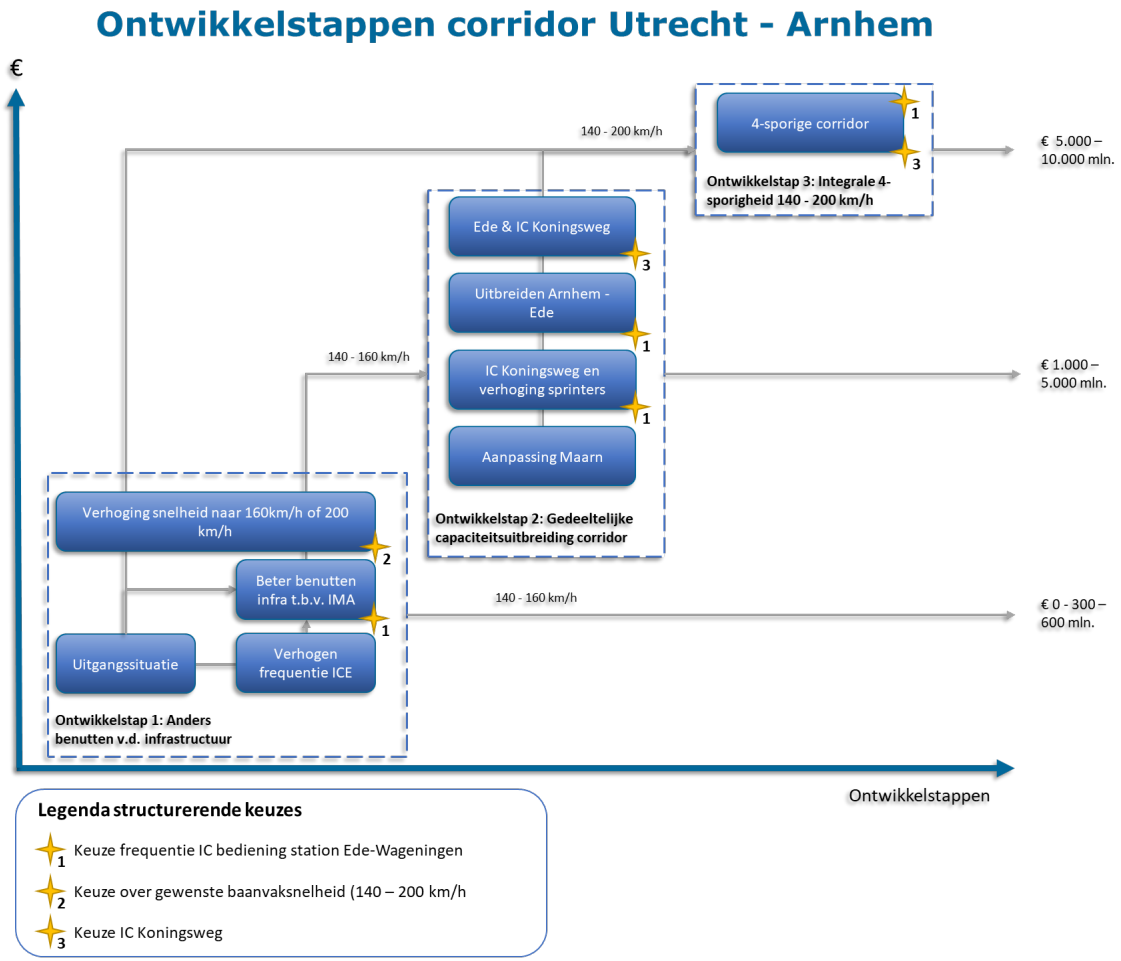
Utrecht – Arnhem: structurerende keuzes noodzakelijk

De ambities op de UAD-corridor zijn hoog. Er worden veel wensen geprojecteerd op een nu al druk bereden spoorweg. De puzzel is complex en keuzes beïnvloeden en/of conflicteren elkaar of leiden tot hoge kosten. Het is, om de stap naar een MIRT-onderzoek of MIRT-verkenning te zetten, noodzakelijk om een keuze tussen de verschillende (beleids-)opties te maken, zodat het aantal te onderzoeken varianten en scenario's beperkter wordt. Uit de analyse naar deze corridor komt een aantal structurerende keuzes op dit baanvak naar voren. Een structurerende keuze betekent dat richting wordt gegeven in dilemma's en te onderzoeken scope. Het gaat om de volgende structurerende keuzes:

- Frequentie Intercity bediening station Ede-Wageningen;
- 200 km/uur wel/niet onmogelijk maken;
- Wel/geen Intercity halte Utrecht Koningsweg.

Arnhem – Duits grens: eerste stappen zijn duidelijk

Er spelen op dit moment geen conflicterende keuzes ten oosten van Arnhem richting Duitse grens. Uit de analyse volgt dat er op dit trajectdeel wel een aantal keuzes voorliggen, gekoppeld aan de daarvoor benodigde investeringen. De eerste twee ontwikkelstappen zijn duidelijk en opgenomen in een adaptief ontwikkelplan. De daaropvolgende stappen moeten wel nog uitgewerkt worden.



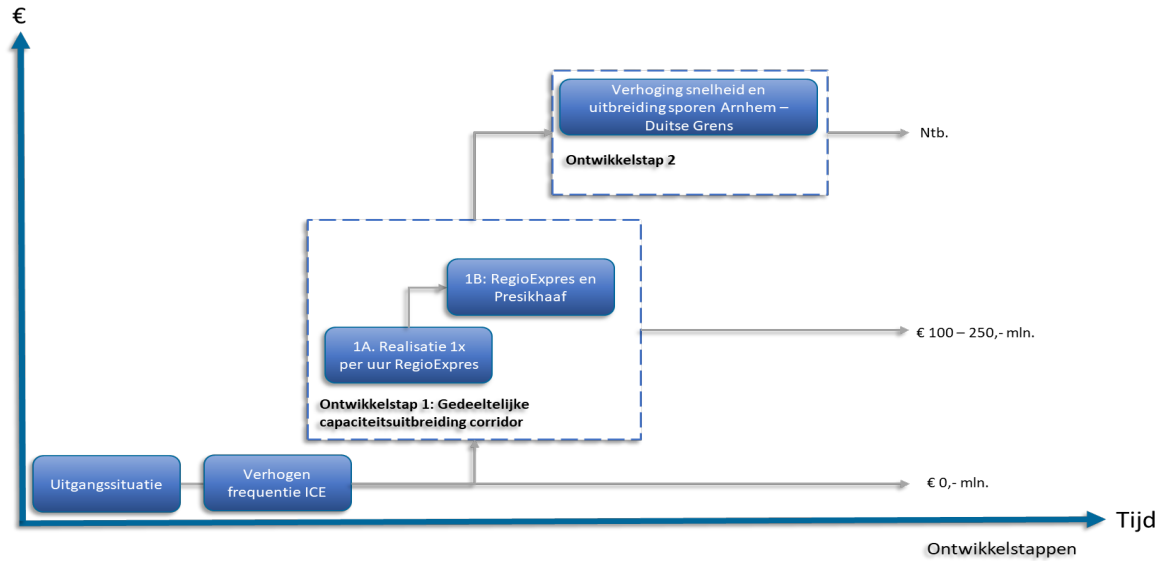
Resultaat OAO: routekaart Utrecht – Arnhem en adaptief ontwikkelplan Arnhem – Duitse grens

Op basis van de structurerende keuzes en beschikbare kennis uit de analyse is het mogelijk om een routekaart voor het traject Utrecht – Arnhem te schetsen die inzicht geeft in mogelijke stappen en de samenhang van verschillende keuzes en koppeling met beschikbare middelen.

Voor het traject Arnhem – Duitse grens spelen deze structurerende keuzes niet en zijn de eerste ontwikkelstappen al concreet uitgewerkt voor het adaptieve ontwikkelplan en het eindbeeld. Deze stappen bestaan uit de realisatie van een RegioExpres en mogelijk

- Ontwikkelstap 1A: realisatie 1x per uur een RegioExpres. Hiermee worden de urgente capaciteitsknelpunten opgelost, regio's sneller met elkaar verbonden, internationale verbindingen sneller en kunnen alle extra reizigers als gevolg van de verstedelijkingsopgave ook in de toekomst mee met de trein. De investeringskosten zijn geraamd op €91 – €133 miljoen.
- Ontwikkelstap 1B: realisatie vrije kruising Arnhem-Oost, 2x per uur een RegioExpres en (mogelijk) een verhoging van de frequentie naar station Arnhem Presikhaaf naar 4x per uur. De extra investeringskosten van deze stap zijn nog niet geraamd, maar liggen naar verwachting (op basis van studies uit het verleden) op minstens €100 miljoen. Dit is uiteraard wel afhankelijk van de eisen en wensen, bijvoorbeeld vanuit de omgeving ten aanzien van de inpassing. De verstedelijkingsopgave Arnhem-Oost is hierin een belangrijk raakvlak.

Ontwikkelstappen corridor Arnhem – Duitse Grens



Vervolgproces

Om te komen tot de antwoorden op de structurerende keuzes, een compleet ontwikkelplan voor de gehele corridor inclusief een breed gedragen eindbeeld zijn diverse vervolgvragen opgesteld. Het uitwerken van deze vervolgvragen is noodzakelijk om een goede afweging te kunnen maken en besluitvorming te organiseren in het BO MIRT van het najaar 2022. De doelstelling is om niet alleen besluitvorming te laten plaatsvinden over de plannen, maar ook daadwerkelijk de formele trajecten te starten om de eerste ontwikkelstappen gezamenlijk te realiseren.

1. Inleiding en context

1.1 Aanleiding

Rijk, decentrale overheden en de OV-sector werken gezamenlijk aan uitwerking van het Toekomstbeeld OV. In februari 2019 zijn de contouren van het Toekomstbeeld OV 2040 vastgesteld, waarin bestuurlijk de gezamenlijke ambities voor het OV van de toekomst zijn geformuleerd. Het programma heeft in 2020 en 2021 een Ontwikkelagenda opgesteld dat in de vorm van een menukaart mogelijke maatregelen en acties beschrijft om het OV te verbeteren richting 2040. In de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV zijn mogelijke bouwstenen (productstappen) per corridor opgenomen. Op basis van deze ontwikkelagenda heeft de stuurgroep Toekomstbeeld OV besloten tot het uitvoeren van corridorstudies.

Eén van de corridorstudies betreft Utrecht –Arnhem –Duitse grens, de belangrijkste spoorcorridor naar het Oosten en Duitsland. Om de verschillende ambities op deze corridor - op internationaal, nationaal en regionaal niveau - te realiseren zijn investeringen in de infrastructuur noodzakelijk. In de periode van juli 2021 tot maart 2022 hebben Rijk, vervoerders en de betrokken provincies Utrecht en Gelderland toegewerkt naar een integrale en kansrijke uitwerking van de opgave op alle schaalniveaus. Ook zijn, in samenwerking met betrokken stakeholders, de opgaven en ambities op en rond het spoor verkend. Het resultaat is beschreven in deze notitie Opgaven, Afbakening en Omgeving (hierna: OAO).

1.2 Doel OAO Utrecht – Arnhem – Duitse Grens

De OAO beoogt een overzichtelijke en concrete beschrijving te geven van de brede opgave en de spoorinhoudelijke rondom deze corridor. De OAO is een inventarisatie naar de mobiliteits- en verstedelijkingsaspecten, waarbij de focus in de besluitvorming ligt op dat deel wat spoors is en bij de spoorse voorzieningen hoort (zoals knooppunten, inpassing infrastructuur etc.). De OAO beschrijft een door betrokken partijen gedragen beeld van de opgaven, belangen en oplossingsrichtingen en nadere onderzoeksvragen. Daarnaast worden de belangrijkste structurerende keuzes op de corridor blootgelegd ten behoeve van een mogelijk vervolg. Deze uitwerking vervult hiermee belangrijk voorwerk voor het maken van afwegingen voor een eventueel MIRT besluit door het kabinet. In de Landelijke Spoortafel in mei 20022 wordt besloten over het uitvoeren van een vervolgstudie.

1.3 Besluit stuurgroep MIRT en Toekomstbeeld OV

In het BO MIRT van 25 en 26 november 2020 is besloten gezamenlijk te werken aan de spoorverbinding Utrecht – Arnhem – Duitsland. De afspraken die daarover gemaakt zijn:

- ICE Amsterdam-Ruhrgebied-Frankfurt: Rijk en regio onderschrijven de ambitie het huidige ICE reisproduct Amsterdam-Frankfurt te verbeteren en gaan hierover samen met Nederlandse en Duitse partners in gesprek

> Spoorverbinding Utrecht-Arnhem: Rijk en regio spreken af om in het kader van het Toekomstbeeld OV en de lange termijnopties voor de Berlijntrein in het komende jaar de ontbrekende beslisinformatie over de ontwikkeling op de spoorverbinding Utrecht-Arnhem gezamenlijk uit te werken.

In de stuurgroep Toekomstbeeld OV is in april 2021 ingestemd met het uitvoeren van een select aantal spoorcorridorstudies onder landelijke regie. Eén van deze corridorstudies betreft Utrecht – Arnhem – Duitse grens. De spoorlijnen naar Rhenen en Doetinchem zijn onderdeel van de scope, gelet op dat deze treindiensten ook de corridor (grotendeels) gebruiken. In verband met de verstedelijkingsopgave Arnhem-Oost is ook het traject tot en met Arnhem Presikhaaf toegevoegd aan de scope.

In de contouren van Toekomstbeeld OV is geconstateerd dat op deze corridor sprake kan zijn van een win-win wanneer opgaven en oplossingsrichtingen worden gecombineerd. In de ontwikkelagenda TBOV is geconstateerd dat de spooruitwerking nog optimalisaties vraagt, ook in combinatie met de uitwerking van de verstedelijkingsopgaven, om te komen tot een integrale en kansrijke uitwerking en gedragen toekomstbeeld met oplossingsrichting richting en na 2040.

1.4 Het doorlopen proces

In dit traject is met belanghebbenden de breedte van de ambities en zijn de opgaven verkend op en rond de corridor. Op verschillende manieren is er met belanghebbende samengewerkt om hun perspectief op de opgaven en ambities in kaart te brengen. Vanaf juli 2021 waren de processtappen als volgt:

Stap 1. Verkenning breedte van de opgave en bepalen kernopgaven

Als start is een stakeholderanalyse opgesteld op basis van een beknopte bureaustudie van relevante documenten. Vervolgens zijn in deze stap vier verschillende workshops over *ambities en opgaven* met ieder een eigen focusgebied georganiseerd: Internationaal, Nationaal, Oost en Midden. Een deel van de resultaten is opgenomen in hoofdstuk 2. Voor de integrale stakeholderanalyse wordt verwezen naar de bijlage bij deze OAO.

Stap 2. Inhoudelijke uitwerking door ProRail

ProRail heeft samen met vervoerders een *spoorinhoudelijke uitwerking* uitgevoerd om te komen tot kosteneffectieve oplossingen (productverbeteringen) op deze corridor. Tevens heeft ProRail een overzicht gemaakt van de onderzochte bouwstenen uit de vorige fase van TBOV 2040. Deze resultaten zijn opgenomen in hoofdstuk 3 van deze OAO.



Stap 3. Synergie sessie: confrontatie inhoudelijke uitwerking en kernopgaven

De *synergie* is verkend tussen de uitkomsten van de vier workhops *ambities en opgaven* en de *spoorinhoudelijke uitwerking* door ProRail en vervoerders. De eerste synergie sessie stond in het teken van herkenning van de opgaven en het toetsen van de spoorinhoudelijke uitwerking. De tweede synergie sessie was gericht op het samenbrengen van opgaven en inhoud om toe te werken naar pakketten ter besluitvorming. In deze stap heeft nader onderzoek plaatsgevonden naar de verstedelijkingsopgave (afgesproken woningbouwaantallen per regio en de opname hiervan in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)). Tussen de synergie sessies door hebben er twee brede stakeholderbijeenkomsten plaatsgevonden met het doel om te informeren over de uitkomsten van de vier workshops en de ambities en opgaven aan te scherpen.

Stap 4. Komen tot oplossingsrichtingen met combinaties van maatregelen

Onderzocht is welke combinaties van maatregelen verder uitgewerkt kunnen worden. De verschillende oplossingsrichtingen zijn getoetst op de kernopgaven en vervolgens nader uitgewerkt. De uitgewerkte oplossingsrichtingen zijn tijdens een derde synergiesessie gedeeld, getoetst en aangescherpt door de deelnemende partijen. De globale resultaten zijn opgenomen in hoofdstuk 4.

Stap 5. Bepalen bijdrage kernopgave aan oplossingsrichtingen

De oplossingsrichtingen gescoord op de kernopgaven. Vraag was in welke mate de *oplossingsrichtingen een bijdrage leveren aan de kernopgaven* op de corridor.

Stap 6. Keuze in oplossingsrichtingen voor verdere uitwerking

Voor het vervolgonderzoek moet een keuze gemaakt worden welke oplossingsrichtingen verder uitgewerkt gaan worden in een volgende fase. Hiervoor worden de dillema's benoemd en de vervolgstappen voor het onderzoek bepaald ter *voorbereiding op de besluitvorming*. In een brede stakeholderbijeenkomst zijn de resultaten gedeeld. De vervolgvragen zijn benoemd in hoofdstuk 5.

> 2. Opgaven

In dit traject is er, gezamenlijk met belanghebbenden, de breedte van de ambities en opgaven verkend op en rond de corridor. Zoals in het vorige hoofdstuk beschreven hebben belanghebbenden op hun perspectief op de opgave kunnen inbrengen. Het in beeld brengen van de opgaven en ambities is in eerste instantie gedaan op basis van de relevante documenten, het opstellen van een stakeholderanalyse, vier verschillende workshops met ieder een eigen focusgebied: Internationaal, Nationaal, Oost en Midden. Vervolgens is er tijdens de synergiesessie de confrontatie gezocht tussen de opgehaalde ambities en opgaven bij stakeholders met de inhoudelijke uitwerking door ProRail. Tijdens deze sessie zijn de kernopgaven geformuleerd. De kernopgaven en andere uitkomsten van de synergiesessie zijn breed gedeeld tijdens twee stakeholderbijeenkomsten, waar deze uitkomsten zijn getoetst.

2.1 Conclusies stakeholderanalyse

In de eerste stap zijn de belangen, standpunten en ingebrachte punten beschreven van partijen die een betrokkenheid hebben op de spoorcorridor. Op basis hiervan is een stakeholderanalyse opgesteld. Deze is als bijlage toegevoegd.

Alles overziend is de belangrijkste conclusie dat er veel verschillende opgaven zijn in en rond de spoorcorridor en dat de urgentie duidelijk wordt gevoeld om juist nu de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens te verbeteren. Partijen verwachten een groei in het aantal reizigers op het spoor door 1) de autonome groei in mobiliteit, 2) de verschillende verstedelijkingsopgave in Arnhem, Utrecht en tussengelegen locaties, 3) door substitutie van internationale reizigers van luchtvaart naar openbaar vervoer en 4) de gevolgen van de mobiliteitstransitie met een verschuiving van aandeel OV in de modal split in en rondom stedelijke regio's. Deze groei en ambities hebben een verschillende uitwerking op de schaalniveaus van de corridor.

Partijen geven verschillende richtingen aan om deze groei te faciliteren. Een veel genoemde wens van stakeholders is het oplossen van (verwachte) capaciteitsknelpunten op de corridor en het verkorten van reistijden tussen steden. Ook is benoemd de frequentie te verhogen op het spoor en nieuwe stations aan te leggen nabij (toekomstige) woningbouwlocaties om verstedelijkingsopgaven te faciliteren. Een aandachtspunt in de uitwerking op deze corridor is deze koppeling met ruimtelijke trajecten. Dit geldt zowel voor de verstedelijkingsopgave in de regio Utrecht, verwoord in de door rijk en regio vastgestelde rapportage Utrecht Nabij, als de gecombineerde verstedelijkingsopgave in de regio Arnhem Nijmegen FoodValley.

Partijen geven aan dat zij verwachten dat er op verschillende locaties gebrek is aan ruimte voor infrastructurele aanpassingen op en rondom het spoor en dat er spanning is met de leefbaarheid van woongebieden aan het spoor. Kernelement is ook dat het een grote uitdaging is om voldoende financiering te krijgen voor alle ingebrachte wensen, maatregelen en oplossingen. De betaalbaarheid van het totale pakket blijft voor het vervolg vragen om een nadere verdieping en het zoeken naar win-win oplossingen.

Tot slot wordt er aandacht gevraagd voor raakvlakken. Er is een sterk raakvlak met goederenvervoer en dan met name in capaciteit en leefbaarheid rondom spoorknooppunt Arnhem (en Emplacement Arnhem Oost). Ook is de spoorcorridor onderdeel van een veel grotere verbinding tussen Amsterdam en het Rhein-Ruhrgebied en dienen de internationale belangen integraal meegenomen te worden in de uitwerking. Tevens zijn er verschillende spoor en OV-verbindingen die de corridor kruisen of aan takken.

2.2 Opgaven

De stakeholderanalyse en de workshops zijn vertaald in een aantal kernopgaven voor de corridor. Deze kernopgaven worden gebruikt om te komen oplossingsrichtingen (vanuit het inhoudelijke traject) en zijn input voor de voorbereiding van besluitvorming. De vier kernopgaven zijn de volgende:

1. Integrale bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio's en verstedelijkingslocaties behouden en verbeteren:
   - > Faciliteren van verwachte mobiliteitsgroei in Utrecht en omgeving
   - > Faciliteren van verwachte mobiliteitsgroei in regio FoodValley
   - > Faciliteren van verwachte mobiliteitsgroei in regio Arnhem-Nijmegen
2. Voldoende capaciteit voor de verwachte reizigersvraag op de gehele corridor. En specifiek de spoorcapaciteitsknelpunten tussen Arnhem en Zevenaar en tussen Utrecht en Veenendaal.
3. Goede, snelle en frequente verbindingen tussen de grote stedelijke agglomeraties (Utrecht – Arnhem) en regio's en middelgrote steden (Arnhem – Duitse grens).
4. Goede verbinding met Duitsland en een duurzaam, aantrekkelijk en betrouwbaar alternatief voor korte afstand vliegverkeer.

Hierna worden deze kernopgaven nader toegelicht.

Kernopgave 1: integrale bereikbaarheid van de regio's en verstedelijkingslocaties behouden en verbeteren

Het doel van deze kernopgave is de verschillende regio's langs de corridor integraal bereikbaar te houden. Wegens de autonome groei, én de groei die de verstedelijking met zich meebrengt zal voor het openbaar vervoer in de regio's een verbetering nodig zijn. Ondanks dat er (op meer stedelijk niveau) al een mobiliteitstransitie gaande is, is de regio nu en in de toekomst nog erg afhankelijk van de auto.

Het spoor biedt een oplossing om de verwachte mobiliteitsgroei te faciliteren gericht op duurzame vormen van mobiliteit. Daarnaast kan het bijdragen aan het ontlasten van de snelweg A12, waar tussen Utrecht, Arnhem en de Duitse grens dagelijks files staan.

Het is van belang dat de regio's langs de corridor integraal bereikbaar zijn. Wegens de autonome groei, de groei door de mobiliteitstransitie én de groei die de verstedelijking in de regio's Utrecht, FoodValley en Arnhem-Nijmegen met zich meebrengt zullen de reizigersaantallen in het openbaar vervoer groeien.

De verstedelijkingsopgaven langs de corridor hebben impact op de reizigersaantallen. Binnen de verstedelijkingsstrategieën (zie onderstaande kaarten met woningaantallen) wordt ingezet om de nieuwe woningen zoveel mogelijk te bouwen in binnenstedelijke of anderszins optimaal bereikbare plekken. Het openbaar vervoer heeft een belangrijke rol in het opvangen van de groei door verstedelijking en deze locaties aantrekkelijk en toegankelijk houden voor bewoners, economie, recreatie en het vestigingsklimaat.

Kernopgave 1A: faciliteren van groei in Utrecht en omgeving

De nieuwste prognose (Bus, tram en Metro) van integrale mobiliteitsanalyse (zomer 2021) laat zien dat de Randstadprovincies sterk groeien en daarvan provincie Utrecht zelfs bovengemiddeld groeit. De regio Utrecht verwacht dat deze groei nog hoger is als gevolg van lokaal beleid gericht op de mobiliteitstransitie.

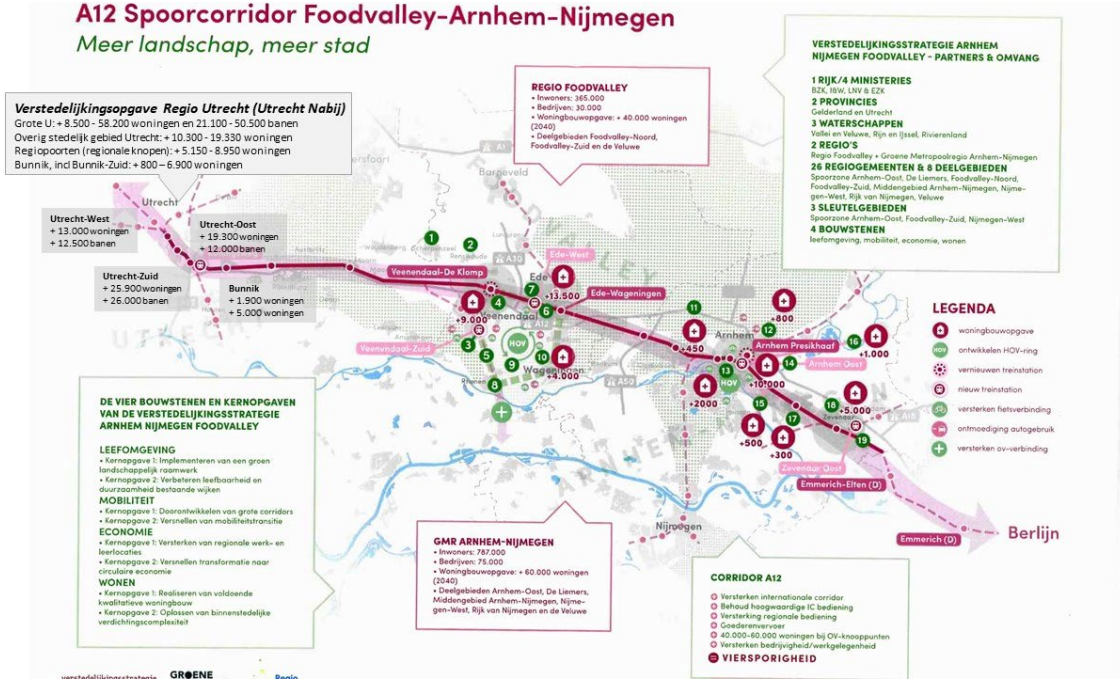
Belangrijke verklaring voor de sterke groei is de verstedelijkingsopgave; de mobiliteit in de Randstad groeit met bijna 30%. In de periode 2025-2035 gaat het om een groei van 16% tot 35%. Deze groei vindt voor een deel in en rondom de stad Utrecht plaats. Dit komt door de woningbouwontwikkeling in en rond de stad en doordat Utrecht Centraal een belangrijk knooppunt is in het regionale en nationale mobiliteitsnetwerk, waaronder spoor en OV. Het Rijk verwacht knelpunten in zowel het spoornetwerk als het tram- en busnetwerk. In de ochtendspits worden op verschillende intercity-verbindingen naar Utrecht volle treinen verwacht. Een verbetering van het openbaar vervoer in en rond Utrecht en het oplossen van de knelpunten is nodig. In het traject is het belang aangedragen om onderzoek te verrichten naar een regionaal OV in Utrecht dat de groei aan kan.

Het huidig OV-systeem is in Utrecht en omgeving sterk gericht op één multimodale hoofdknoop – Utrecht Centraal – die ook een belangrijke functie vervult in het nationale en internationale OV-netwerk. Rijk en regio zijn het er over eens dat de afwikkeling rondom Utrecht Centraal een knelpunt wordt. De capaciteit van het station en spoor is voldoende, echter is er belemmering in de afwikkeling van lopen, OV en Fiets rondom Utrecht Centraal. De drukte heeft ook invloed op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stationsomgeving en binnenstad. Dit is een van de centrale opgaven binnen de UNed samenwerking en ook het IMA erkent deze opgave.

Naast Utrecht Centraal wordt ook de verbinding met Utrecht Science Park (USP) gezien als een belangrijke locatie op de corridor. In het gebied Utrecht-Oost (van Rijnsweerd en USP naar Lunetten) wordt een uitbreiding verwacht van 6.900 – 19.300 woningen en 7.500 – 12.000 arbeidsplaatsen. Een oplossing die bijdraagt aan de opgave en grote samenhang kent met deze corridorstudie is de ontwikkeling van station Koningsweg. Het ontwikkelen van stationsgebied Lunetten/Koningsweg als satellietlocatie voor USP-gerelateerde bedrijvigheid is een belangrijk uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van het USP. Aanvullend is voor het totale knooppunt Bunnik (dus het binnenstedelijk stationsgebied én stationsgebied Bunnik-Zuid) is een opgave van 5.000 woningen opgenomen in de regionale ruimtelijke visie (IRP).

Kernopgave 1B: faciliteren van groei in de regio FoodValley

De corridor is van groot belang voor de regio FoodValley vanwege de verbinding (spoor en weg) met de Randstad, de Regio Arnhem-Nijmegen en het Duitse achterland. In de regio FoodValley zijn Veenendaal en Ede-Wageningen belangrijke verstedelijkingslocaties (voor een groot deel onderdeel van de Groene Metropool Regio). Met een groot tekort aan woningen, gaat de regio een grote groei doormaken met circa 40.000 woningen (huidig inwoneraantal 365.000) rondom stations en centra en transformatie van bestaande verouderde bedrijventerreinen. Daarnaast is het van belang dat de mobiliteitstransitie doorzet richting OV. De regio werkt aan (hoogwaardig) openbaar vervoer tussen de kernen en heeft de ambitie voor nieuwe stations Ede-West (op de lijn Utrecht – Arnhem) en Veenendaal Zuid (op de lijn De Haar – Rhenen) op de corridor. Door de woningbouw en de mobiliteitstransitie zullen de reizigersaantallen groeien. Daarom is het van belang is om goede bereikbaarheid te behouden of te verkrijgen op locaties waar een woningbouwimpuls plaatsvindt. De FoodValley biedt voor bedrijven een interessant vestigingsklimaat en zullen daar steeds meer bedrijven zich gaan vestigen en dat trekt nieuwe reizigers (klanten en werknemers) aan. Ook voor de Wageningen Universiteit blijft goede bereikbaarheid van groot belang.



Kernopgave 1C: faciliteren van groei in regio Arnhem-Nijmegen

Eén van de verstedelijkingsopgaven van de Groene Metropool is Arnhem-Oost met een groei van circa 8.000 tot 10.000 woningen. Dit gebied is nauw verweven met de opgave op het spoor met Spoorzone Arnhem-Oost. Deze opgaven zijn sterk verweven zijn met de toekomstige verstedelijking en de leefbaarheid in dit deel van Arnhem. Door de woningbouw zullen de reizigersaantallen groeien. Het is daarom van belang is om goede bereikbaarheid te behouden of te verkrijgen op locaties waar een woningbouwimpuls plaatsvindt.

Eén van de opgaven is ook het bereikbaar houden van de Liemers (gemeenten Duiven, Montferland, Westervoort en Zevenaar) en het verbeteren van de bereikbaarheid van de Achterhoek door een snellere verbinding (RegioExpres).

Ten oosten van Arnhem Centraal wordt de corridor gebruikt door meerdere treindiensten. In de treindienst van de Achterhoek naar Arnhem ontstaan capaciteitsknelpunten (tussen Arnhem en Zevenaar in de regionale treinen). Dit blijkt zowel uit de IMA van het Rijk als de reizigersprognoses van de provincie. Op deze verbinding hebben treinen nu onvoldoende capaciteit. De oplossing hiervoor is de RegioExpres, waar de provincie Gelderland, samen met onder andere ProRail al onderzoek naar doet.

Bij het bepalen van de maatregelen is ook gekeken naar de andere opgaven op de A12-corridor. Naast het capaciteitsknelpunt zijn er ten oosten van Arnhem nog andere knelpunten:

- De A12 (Velperbroek) is één van de grootste fileknelpunten van Nederland (plek 2);
- Regionale treindiensten en internationale treinen (ICE) hinderen elkaar. De ICE en de regionale treinen willen beide gebruik maken van hetzelfde spoor op hetzelfde tijdstip. Dat kan niet, er is maar 1 spoor per richting beschikbaar. Landinwaarts wordt daarom de ICE vertraagd (extra reistijd), richting Duitsland mag de ICE voor en is de regionale trein 4 minuten langzamer.

Tot slot kunnen de ambities om capaciteit, frequentie en snelheid te vergroten op het spoor van de A12-corridor betekenen dat alle spoorwegovergangen uitgefaseerd zullen worden. Er is benoemd dat er een spanningsveld zal ontstaan hoe en waar er met name voor langzaam verkeer ongelijkvloerse kruisingen kunnen worden ingepast. De oplossingen voor spoorkruisingen moeten goed aansluiten op de lokale behoeftes voor langzaam verkeersverbindingen.



> Integrale mobiliteitsanalyse 2040

Ontwikkelingen demografie en economie

De bevolking groeit in de MIRT-regio Oost-Nederland in WLO-Hoog met 9% tot 2040. In WLO-Laag is sprake van een stabilisatie. De bevolking in Noordwest-Nederland blijft groeien in zowel WLO-Laag als WLO-Hoog (+8% tot +23%). Het aantal banen en beroepsbevolking kent in beide gebieden een meer divers patroon. Als gevolg van sterkere demografische ontwikkeling richting 2040 groeit ook de mobiliteit.

De mobiliteit in de MIRT-regio Noordwest groeit sterker dan in de rest van Nederland in zowel WLO-Laag als WLO-Hoog (5 tot 39% in aantal kilometers). Het gebruik van de trein, bus, tram en metro en de e-bike nemen zowel in het hoge als in het lage scenario toe. Ondanks dat de bevolking groeit in WLO-Laag daalt het gebruik van de auto (-3% in kilometers), in Hoog neemt het autogebruik toe (+38% in kilometers). De MRA en MRU kennen nu en in 2040 andere mobiliteitspatronen dan de rest van Noordwest-Nederland. Op de relatie met de centra vanuit de regio en de rest van Nederland speelt het OV (BTM en trein) een grote rol.

In Oost-Nederland blijft het totaal aantal verplaatsingen en de verplaatsingskilometers in WLO-Laag tot 2040 ongeveer gelijk. Per vervoerswijze zien we wel verschil: het gebruik van de trein groeit terwijl het gebruik van de auto en bus krimpt. In WLO-Hoog groeien het aantal verplaatsingen en de verplaatsingskilometers met respectievelijk 10% en 31%. De auto groeit met 33%, de trein stijgt zowel in het lage als het hoge scenario (21% en 39%).

Potentiële bereikbaarheidsopgaven

In WLO-Laag blijft de bereikbaarheid van het aantal banen, ondanks de afname van het aantal banen, in grote delen van Oost-Nederland toenemen richting 2040. In de Achterhoek neemt de bereikbaarheid van banen af vanwege het wegtrekken van banen. In toenemende mate doen zich in WLO-Hoog potentiële capaciteitsknelpunten voor op de oost-westverbindingen langs de A1 en A12. Ontwikkelingen voor weg en spoor stapelen en komen samen op deze oost-westverbindingen. In WLO-Hoog heeft de congestie op een deel van het wegennet een negatieve impact op de ontwikkeling van de bereikbaarheid in delen van Gelderland. Deze zijn te vinden op de A12 (Arnhem-Utrecht) en A50. Op de corridor A12 is in het hoge scenario ook sprake van een capaciteitsopgave in de trein. In de sprinters moeten in de spits reizigers staan of is het druk rondom de steden. Dit is het geval tussen Nijmegen – Cuijk en Arnhem – Zevenaar. Kijkend naar het (HOV-)bussysteem dan valt op dat in Nijmegen naar verwachting capaciteitsknelpunten optreden in de spits.

Grote delen van MIRT regio Noordwest-Nederland kennen een grotere bereikbaarheid van aantallen banen binnen acceptabele reistijd dan gemiddeld in Nederland. In zowel het Lage als het Hoge scenario neemt bereikbaarheid toe, gedreven door de toename van het aantal banen op korte afstand (verdichting). In de steden loopt in WLO-Laag en WLO-Hoog in het OV de mobiliteitsvraag tegen de capaciteitsgrenzen aan. In Utrecht is dit richting Utrecht (met name IC-treinen) als in de stad (met name tram en bussen). Het wegennet rondom Utrecht raakt in WLO-Hoog verzadigd door toename van verplaatsingen en verplaatsingskilometers. Hierdoor neemt de bereikbaarheid van banen vanuit de regio af. Met deze verzadiging van hoofd- en ook onderliggend wegennet vertraagt ook het busvervoer in de regio.

Kernopgave 2: voldoende capaciteit op de gehele corridor

Deze kernopgave op de corridor is het faciliteren van voldoende capaciteit voor de verwachte reizigersvraag op de verschillende schaalniveaus: internationaal, nationaal, regionaal en goederenvervoer. Deze corridor kenmerkt zich, naast groeiende nationale en regionale reizigersstromen, door een substantiële én groeiende internationale verbinding tussen de Randstad en Rhein-Ruhr. De groeiambities voor (inter)nationaal en regionaal vervoer zorgen nu en in de nabije toekomst voor conflicten op de drukke delen in het netwerk. Zonder extra spoorcapaciteit gaat de groei van het internationale vervoer dan ten koste van de het nationaal/regionaal belang of vice versa. Er is dus meer capaciteit nodig en dat vraagt investeringen. Ook is er spanning tussen toenemend personenvervoer per spoor op de A12 corridor en goederenvervoer (Goederenroutering Noordoost Europa, hierna: GNOE). Ten oosten van Arnhem is er reeds onvoldoende capaciteit. Internationaal vervoer en regionaal vervoer hinderen hier elkaar, hetgeen leidt tot uitbuigingen (en dus langere reistijden, zoals ook onder kernopgave 1C al is genoemd).

Binnen deze kernopgaven is het in eerste instantie de wens om optimaal gebruik te maken van het 'bestaande' infrastructuur aanbod. Met de PHS wordt hier tot 2030 aan gewerkt. Binnen enkele jaren zal er helderheid ontstaat over de programmering en daarmee in welke mate dit voldoende zal zijn. Capaciteitsvergroting is door middel van infrastructurele maatregelen in de toekomst nodig en dat vraagt om afgewogen keuze. Randvoorwaarde hierbij is dat de bestaande vervoersstromen van nationaal en regionaal belang ook profiteren van de beoogde infrastructurele verbetering.

IMA-knelpunten op de corridor

- Voor spoorcapaciteitsknelpunten gaat het om Arnhem-Zevenaar voor reizigers én goederen (WLO-laag/hoog) en Utrecht-Veenendaal voor reizigers (WLO-hoog).
- Voor weg betreft het bijna de gehele A12 als knelpunt (WLO-hoog)
- Voor het onderliggende netwerk is er een opgave in en rond Utrecht (WLO-laag/hoog)

Kernopgave 3: Goede, snelle en frequente verbindingen tussen de grote stedelijke agglomeraties en regio's en middelgrote steden

Op de corridor is het van belang om goede, snelle en frequente verbindingen tussen de grote stedelijke agglomeraties (Utrecht – Arnhem) en regio's en middelgrote steden (Arnhem – Duitse grens)

Hoogfrequente stedenring Utrecht – Arnhem

Een kernopgave op de corridor is om te komen tot een goede, snelle en hoogfrequente verbinding tussen stedelijke centra van Stedelijk Netwerk Nederland (Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV). Tussen de steden Amsterdam, Zwolle, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven, Breda, Den Haag-Rotterdam, en Utrecht wordt verder ingezet op een verhoging van het huidige openbaarvervoersaanbod. Met snellere en frequentere OV-verbindingen komen deze economische kerngebieden in Nederland 'dichter' bij elkaar en neemt de reistijd tussen de steden op de corridor (Utrecht en Arnhem) af.

Wensen voor een snelheidsverhoging of een viersporige verbinding kunnen mogelijk een grote impact op leefbaarheid hebben langs de economische kerngebieden én zijn financieel uitdagend. Een belangrijk aandachtspunt is het voorkomen dat nieuwe (IC-)stations een negatieve invloed hebben op deur-tot-deur reistijd tussen de grote steden.

Hoogwaardig OV in en tussen regio's Arnhem – Duitse grens (-Achterhoek)

Ten oosten van Arnhem speelt deze kernopgave ook. Alleen hier gaat het dan om het sneller verbinden van regio's en middelgrote steden. De snelheid op de corridor is hier laag, waardoor het openbaar vervoer voor veel mensen geen alternatief is. Het dichterbij elkaar brengen van deze gebieden Achterhoek/ Liemers - Arnhem – Nijmegen – Randstad, is essentieel voor de leefbaarheid en bereikbaarheid. Andersom geldt ook dat een snelle verbinding ertoe leidt dat meer personeel beschikbaar komt voor bedrijven in deze regio's.

Kernopgave 4: goede verbinding met Duitsland en duurzaam, aantrekkelijk en betrouwbaar alternatief voor vliegverkeer tot 6 uur

Goede verbindingen tussen de Randstad en het Ruhrgebied en tussengelegen halteplaatsen is essentieel voor de economische- en kenniscentra. Het biedt een duurzaam, aantrekkelijk en betrouwbaar alternatief voor het korte afstand vliegverkeer tot 6 uur reistijd in Noordwest Europa. Dit versterkt de positie van Schiphol als intercontinentale hub. De aansluiting op Duitse verbindingen dient goed en efficiënt te zijn. Deze kernopgave heeft betrekking op het garanderen van de internationale bereikbaarheid. De corridor is een belangrijk onderdeel van de verbinding tussen de MRA en het Rhein-Ruhrgebied en de Europese Rhine Alpine Corridor. Op landelijk niveau, maar ook steden als Utrecht en Arnhem, geven alle stakeholders aan dat een snelle en robuuste verbinding tussen Nederlandse en Duitse economische centra (met tussengelegen stations) en universiteiten belangrijk is. De verbinding met het Europese spoornetwerk kan worden versterkt en is essentieel voor de positie van Nederland in Europa. Andere relevante verbindingen richting Duitsland betreffen de IC-Berlijn, Arnhem-Düsseldorf (RE19) en Eindhoven-Düsseldorf (RE13). Doorontwikkeling van het internationaal treinvervoer in frequentie en snelheid is noodzakelijk vanwege de mobiliteitsgroei en de hoge ambities van alle stakeholders om internationale treinverkeer te stimuleren als duurzame vervoervorm op de middellange afstand, als alternatief voor en in aanvulling op het vliegtuig. Dit draagt ook bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen en is ook opgenomen in het huidige regeerakkoord. Er dient aansluiting gezocht te worden op concrete verbeterplannen van de Duitse overheid, zoals "Deutschlandtakt" en "TEE 2.0". Vanuit Duits perspectief is er wel het punt van aandacht de beperkte capaciteit van bestaande en toekomstige infrastructuur. Tot slot brengt de wens vanuit de Europese Unie voor Open Toegang ook uitdagingen met zich mee in o.a. de capaciteit op het spoor.

In de Duitse en Nederlandse plannen zijn de grensovergangen in Zevenaar, Oldenzaal en Venlo allen van belang. Op alle drie de verbindingen vindt onderzoek plaats. Advies vanuit de workshops is om de resultaten van de verschillende studies met elkaar te vergelijken voordat er afwegingen gemaakt worden over investeringen.

2.3 Raakvlakken

Verstedelijkingsopgave Utrecht en Arnhem Nijmegen FoodValley

In beide verstedelijkingsopgaves is nog niet exact duidelijk waar de toe te voegen woningen precies gerealiseerd gaan worden. Hoewel het ontwerpprincipe wordt toegepast dat woningen dichtbij OV-knooppunten gerealiseerd gaan worden, zal de uiteindelijke locatie van deze woningen het aantal reizigers beïnvloeden en daarmee ook de keuzes die gemaakt moeten worden. Een goed voorbeeld hiervan is de situatie rondom de stations Bunnik en de stations in Veenendaal. De verstedelijkingsopgave is daarom onderdeel van kernopgave 1. Gedurende het proces heeft veel afstemming plaatsgevonden met de betrokkenen die werken aan de verstedelijkingstrategieën.

Corridor Amsterdam – Berlijn

Nederland kent verschillende grensovergangen via het spoor met Duitsland. De meeste grensovergangen betreffen kort grensoverschrijdende verbindingen tussen grensregio's. Er zijn twee verbindingen vanuit Nederland met omliggende Europese metropolen. Dit betreft de verbinding Amsterdam – Arnhem – Köln (ICE) e.v. en Amsterdam – Hengelo – Berlijn.

In Toekomstbeeld OV is aangegeven dat vervoerkundig en ruimtelijk economisch het zwaartepunt op de as Amsterdam – Arnhem – Duisburg – Köln – Frankfurt en verder ligt. De mogelijke opties om deze verbinding te verbeteren zijn in deze OAO weergegeven. Voor de verbinding richting Berlijn zijn in Toekomstbeeld OV naast de huidige route, de route met overstap via Arnhem en een alternatieve route over Zwolle als rechtstreekse verbinding richting Berlijn nader onderzocht. Ook in Duitsland zijn beide corridors opgenomen in Deutschlandtakt (het toekomstbeeld voor het Duitse spoorwegnet). Op beide corridors zijn productverbeteringen (frequentieverhogingen en reistijdverkortingen en investeringen in beeld. Reizigers met bestemming Berlijn hebben ook een reismogelijkheid via Utrecht – Arnhem – Duitse grens met een overstap in Duisburg (met ICE Amsterdam – Duisburg en daar overstappen op de ICE van Duisburg naar Berlijn. Vanwege de reismogelijkheden (met of zonder overstap) richting Berlijn is er daarmee een (beperkte) vervoerkundige relatie tussen beide corridors. Logistiek is er geen samenhang tussen beide corridors. Inhoudelijk kunnen de corridorstudies daarom afzonderlijk bestudeerd worden.

Echter, bij het bepalen van investeringen op de lange afstandsverbindingen richting Duitsland is een integrale afweging over middelen nodig. Beide corridors moeten daarom na het opstellen van de OAO's samengebracht worden om een besluit te nemen over het vervolg en mogelijke verbeteringen op de corridors. In de voorbereiding corridor Amsterdam – Berlijn worden de internationale, nationale en regionale productverbeteringen op de corridor Amsterdam – Twente onderzocht. De IC Berlijn verbindt Amsterdam met grote steden in Noord Duitsland (Osnabrück, Hannover, Berlijn). In de studie zal het gaan om onderzoek naar verbeteringen van de bestaande route via Amersfoort of een alternatieve route via Zwolle naar Hengelo.

Goederenvervoer (GNOE)

De groeiambities voor personen- en goederenvervoer leiden in de periode 2030-2040 tot conflicten op de drukke delen in het spoornetwerk. Om de groeiambitie te realiseren wordt onder meer gezocht naar meer flexibiliteit in de huidige verdeling van capaciteit tussen personen – en goederenvervoer op het spoor. In de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV is een keuze over de goederenroutering Rotterdam – Noordoost Europa gedefinieerd als een cruciale interventie voor de lange termijn. Het (voor)onderzoek naar de goederenroutering van Rotterdam/Roosendaal naar Noordoost Europa heeft een raakvlak met de corridor Amsterdam – Utrecht – Duitse grens. In dit vooronderzoek voor GNOE wordt nut en noodzaak van alternatieve goederenrouteringen onderzocht. In bepaalde routeringsopties kunnen de goederentreinen van Rotterdam en/of Roosendaal via de Betuweroute, Arnhem en Zutphen richting de grensovergang Bentheim[1] gaan rijden. Het raakvlak van het vooronderzoek naar GNOE en de corridor is afhankelijk van de keuze van de goederenroutering wel of niet door Arnhem:

- **Keuze voor goederenroutering door Arnhem richting Zutphen**: De goederentreinen rijden dan door het knooppunt Arnhem en belasten samen met het toenemende reizigersverkeer (Utrecht – Arnhem, Arnhem – Emmerich, Arnhem – Zevenaar, IJssellijn) de sporen door Arnhem. Daarvoor zijn in en rondom Arnhem maatregelen nodig, waaronder een vrije kruising bij Velperbroek-aansluiting en overige maatregelen. Bij een keuze van de goederenroutering via Arnhem en de Twentekanaallijn ontstaat er wellicht een mogelijkheid voor een IC verbinding tussen Arnhem en Enschede;
- **Keuze voor de goederenroutering niet door Arnhem** (bijvoorbeeld via Betuweroute en N18 tracé). Er is een beperkt raakvlak met ontwikkelingen op de A12 corridor. De knoop Arnhem wordt hiermee ontlast en er ontstaan wellicht meer mogelijkheden voor personenvervoer ten oosten van Arnhem Centraal. Ook de omgevingshinder daalt, waardoor er planologisch ruimte komt voor extra treinen en mogelijke verstedelijking in en rond Arnhem.

Internationale ontwikkelingen

Beschrijving van internationale ontwikkelingen en beelden vanuit Duitsland.

Duitsland ontwikkelt nu het Deutschland-Takt 2030+. Deze ontwikkeling is vergelijkbaar met het programma Toekomstbeeld OV in Nederland. In afstemming met Duitsland (Deutschland-Takt) ontstaat het volgende beeld voor de internationale verbindingen via Emmerich.

- Amsterdam –Köln/Frankfurt 1-2 IC(E) per uur; elk uur met overstap in Duisburg naar Berlijn.
- Om het uur naar München; enkele keren per dag naar Basel, overige treinen rijden tot Köln;
- In Nederland 160, 200 km/uur of sneller op het traject Utrecht – Arnhem – Duitse grens;

[1] In het kader van PHS (GON studie, Goederen Oost Nederland) is eerder onderzoek gedaan naar herroutering van het goederenverkeer. De staatssecretaris heeft destijds (2014) de route via kopmaken Deventer als voorkeursroute aangewezen.

> 3. Oplossingsrichtingen spoor

3.1 Referentiesituatie

In de bestaande situatie rijden tussen Utrecht en Arnhem 6 IC's per uur, 1 ICE per 2 uur en 2 Sprinters Utrecht – Rhenen (in spitsuren 2 treinen extra naar Veenendaal Centrum en 2 Sprinters Ede-Wageningen – Arnhem. Op de lijn Arnhem – Duitse grens rijdt 1 ICE per 2 uur.

Voor de ontwikkeling op het spoor richting 2030 is een landelijk referentie-lijnvoeringsmodel vastgesteld (model 6basis), uitgaande van realisatie van de vastgestelde beleid MIRT investeringen. Op de lijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens is het treinproduct als volgt *(# treinen per richting):*

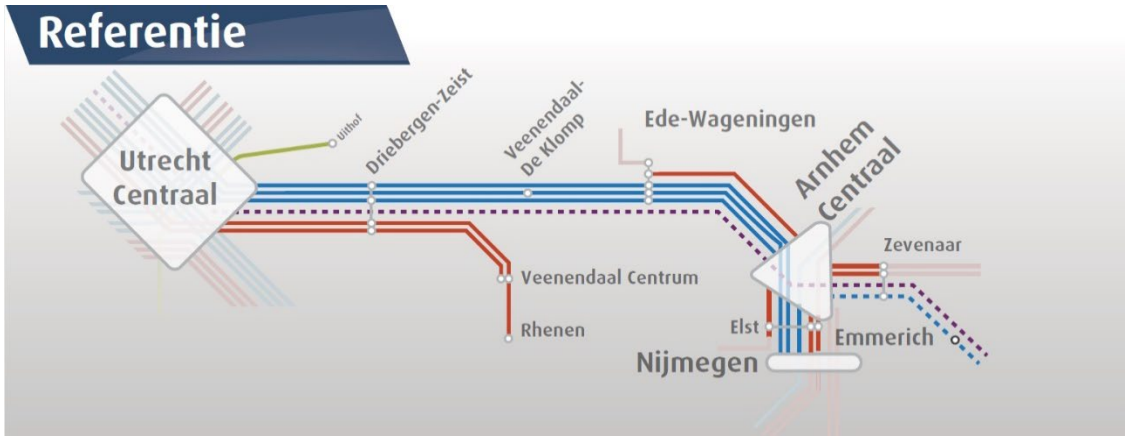
> 1 ICE Amsterdam – Köln – Frankfurt per 2 uur
> 6 IC's per uur Schiphol – Utrecht - Arnhem (waarvan er 4 doorrijden naar Nijmegen)
> 4 Sprinters per uur Utrecht – Veenendaal/Rhenen
> 2 Sprinters per uur Ede-Wageningen – Arnhem

Op het traject Utrecht Arnhem rijden de IC's (6 per uur) om de 10 minuten. De ICE rijdt non-stop. Alle 6 IC's stoppen in Ede-Wageningen. De IC's stoppen in Driebergen-Zeist (4 stops per uur) of in Veenendaal-De Klomp (2 stops per uur). De 4 Sprinters Utrecht – Veenendaal/Rhenen zijn niet regelmatig over het uur verdeeld (ongeveer 10/20 ligging).

Traject Arnhem – Duitse grens (# treinen per richting)

> 1 ICE Amsterdam – Köln – Frankfurt per 2uur
> 1 RE per uur Arnhem – Düsseldorf
> 4 Sprinters per uur Arnhem – Doetinchem (2x door naar Winterswijk)

Als de ICE rijdt is ook hier sprake van een afwijking van patroontijden. De afwijkingen lopen op tot 4 minuten. In de huidige dienstregeling is de ICE van Amsterdam naar de Duitse grens een aantal minuten versneld. Hiervoor is de dienstregeling van Sprinters aangepast (kleine afwijkingen van patroontijden)



3.2 Nationaal en internationaal reizigersvervoer

De hieronder opgenomen reizigersaantallen zijn gebaseerd op analyses TBOV 2040 van 2020. Meer recente berekeningen zoals de IMA of binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen met behulp van een regionaal verkeersmodel kunnen een ander beeld geven.

Nationaal vervoer

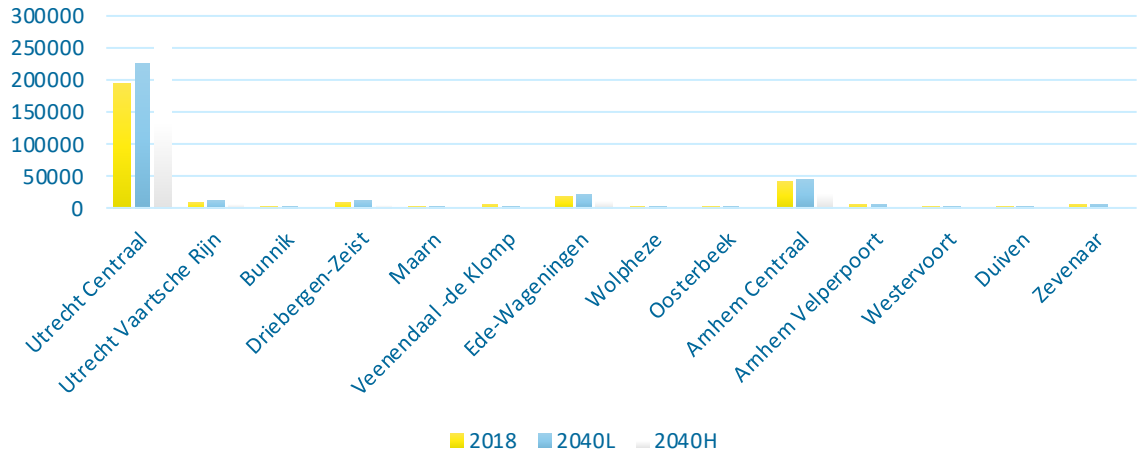
In 2018 maken ca 55.000 reizigers per dag gebruik van het traject (drukste deel: Bunnik – Utrecht). Richting 2040 neemt het aantal reizigers toe. Het vervoer neemt op het drukste deel van het traject toe naar 67.000 tot 80.200 reizigers per dag. Dit is een groei van 20-45% t.o.v. 2018. Op het oostelijke gedeelte van het traject reizen er dagelijks 21.000 reizigers tussen Arnhem en Winterswijk. Richting 2040 neemt ook hier het aantal reizigers toe, waarbij de grootste groei (meer dan 20%) tussen Arnhem en Doetinchem zal plaatsvinden. Tussen Doetinchem en Winterswijk is de groei als gevolg van de demografische ontwikkelingen meer beperkt (tot 20%). Het aantal in en uitstappers op de stations is weergegeven in onderstaande figuur, De stations Utrecht Centraal en Arnhem Centraal en de stations tussen Utrecht en Ede-Wageningen hebben de grootste groeipotentie.

Internationaal vervoer

De lijn Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Duitse grens is een belangrijke internationale corridor. Hier verbindt de ICE hoofdcentra Amsterdam, Utrecht en Arnhem met de Metropoolregio Rijn-Ruhr en verder. De ICE rijdt nu 1x per 2 uur per richting. De frequentie van de ICE kan eenvoudig worden verdubbeld naar 1x per uur op de bestaande infrastructuur. Dit kent wel samenhang met het goederenvervoer. Tevens rijden er nachttreinen van Amsterdam naar Wenen en Zürich. Tussen Arnhem en Emmerich rijdt ook een regionale trein naar Düsseldorf. In 2018 passeerden ca 1,3 miljoen reizigers de grensovergang bij Emmerich (ca. 3.500 reizigers per dag). Naar verwachting neemt de vervoeromvang richting 2040 toe tot 2,5-3,0 miljoen reizigers per jaar. Uitgangspunt in deze prognose is dat de frequentie van de ICE is verdubbeld en 1x/ uur rijdt.

Landelijke samenhang

Utrecht is een groot knooppunt waar meerdere spoorlijnen samenkomen. Met name de verbinding Utrecht – Schiphol/Amsterdam kent een grote interactie met de verbinding Utrecht – Arnhem. In de huidige situatie rijden namelijk alle treinen vanuit de richting Arnhem door richting Amsterdam.



Arnhem is ook een knooppunt van spoorlijnen. Er is interactie met de IJssellijn (Nijmegen – Arnhem – Zutphen) en de lijn Arnhem - Zevenaar – Doetinchem. In Arnhem stappen veel reizigers over van de regionale treinen (van/naar Doetinchem en Winterswijk) op de IC treinen richting de Randstad (vice versa). Op de lijn Arnhem – Nijmegen rijden naast de IC's Amsterdam– Nijmegen ook 2 IC's Roosendaal – Nijmegen – Arnhem – Zwolle, 4 Sprinters Arnhem – Nijmegen en 2 Sprinters Arnhem – Elst – Tiel.

Goederentreinen

Het goederenverkeer op de spoorlijn Utrecht – Arnhem is beperkt. Er is geen regulier goederenverkeer maar de lijn is wel in gebruik als omleidingsroute. Tussen Arnhem en Emmerich is er intensief goederenverkeer vanaf Zevenaar als de Betuweroute invoegt en het goederen- en reizigersverkeer samen gebruik maken van de lijn naar Emmerich en verder naar Oberhausen. Op de spoorlijn Elst – Arnhem – Zutphen rijden dagelijks een beperkt aantal goederentreinen (5-10 per dag). Een belangrijke goederenstroom van Amsterdam naar de Betuweroute rijdt door het knooppunt Utrecht richting Geldermalsen. Op het deeltraject Amsterdam en Utrecht Centraal – Utrecht Vaartsche Rijn rijden de goederentreinen en Sprinters Breukelen – Utrecht – Driebergen over dezelfde sporen.

3.3 Geïnventariseerde oplossingsrichtingen en samenhang

Een groot deel van de uitwerkingen in de vorige fase van Toekomstbeeld OV sluit aan op de geformuleerde opgaven en benoemde raakvlakken. Uit de inventarisatie volgen ook enkele "nieuwe" bouwstenen die (in sommige gevallen) nog niet in detail zijn onderzocht maar die wel op verzoek van regionale partijen in de verstedelijkingsstrategie naar boven komen en een belangrijke koppeling hebben met de corridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens.

In de onderstaande tabel zijn de geïnventariseerde bouwstenen opgenomen en is aangegeven welke eerder in het kader van Toekomstbeeld OV zijn onderzocht en welke nieuwe bouwstenen het betreft.

Eerder onderzochte bouwsteen	*"Nieuwe" bouwsteen*
IC's naar Heyendaal	Station Ede West
Utrecht – Arnhem met IC+ en IC stop Koningsweg (v160)	Station Arnhem Oost / Velperbroek
HST Oost met IC+ en IC-stop Koningsweg (v200)	Emplacement Arnhem Oost
Utrecht – Arnhem hoogfrequent (8x p.u. incl. Ede-Wageningen)t en IC-stop Koningsweg (v160)	Verhoging frequentie Presikhaaf
Breukelen – Utrecht – Driebergen – Zeist hoogfrequente sprinter (6x p.u.) (bij integrale viersporigheid Utrecht – Arnhem)	Station Zevenaar Oost
Station Veenendaal-Zuid	
Utrecht Arnhem met een geïntegreerde ICE en sprinter station Koningsweg	
RegioExpres	
Doortrekking van de Valleilijn naar Arnhem	

3.4 Eerder onderzoek TBOV

In de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV zijn in 2020 meer dan 100 bouwstenen in heel Nederland in gezamenlijkheid onderzocht. Op basis van dit eerdere onderzoek schetsen we hieronder de conclusies uit deze fase.

Geen van de onderzochte bouwstenen op de corridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens werd, met name vanwege de hoge investeringskosten, direct als kansrijk bestempeld. De hoge kosten worden vooral veroorzaakt doordat bij snelheidsverhoging naar 200 km/uur de hele lijn viersporig moet worden, en leiden technische eisen tot hoge kosten (inpassing, geen overwegen, doorrijdsporen zonder perrons, nieuw Tractie en Energievoorziening, spoorafstanden etc.). Wel bevatten de onderzochte bouwstenen interessante elementen. Zo is een losliggende ICE qua exploitatie noodzakelijk en heeft de snelheidsverhoging met een snelle (IC+) verbinding tussen Utrecht en Arnhem mogelijk potentie. De doorgroei op de corridor i.c.m. een losliggende ICE is afhankelijk van het uitbreiden van de vervoercapaciteit tussen Schiphol – Amsterdam wat gerealiseerd kan worden door de aanleg van de NZ-lijn.

Een hoogfrequente Sprinter Driebergen-Zeist – Breukelen kent een negatieve exploitatie door beperkte reizigersaantallen en is afhankelijk van andere impactrijke bouwstenen (Uitbreiding van de spoorcapaciteit tussen Utrecht – Driebergen-Zeist). Een nieuw station Veenendaal-Zuid is potentieel kansrijk, onder voorwaarde van een significante nieuwbouwontwikkeling bij Veenendaal-Zuid. Deze bouwsteen heeft maar een beperkte netwerksamenhang, hierover kan in principe los van andere bouwstenen worden besloten.

De RegioExpres -de treindienst Winterswijk-Arnhem die tussen Doetinchem en Arnhem als sneltrein rijdt- die de Achterhoek sneller met Arnhem verbindt is kansrijk. Het capaciteitsprobleem op deze lijn wordt opgelost en de regionale bereikbaarheid van de Achterhoek wordt verbeterd door de snellere verbinding met Arnhem en de rest van Nederland. Ook vanuit de exploitatie gezien is het een interessante bouwsteen, omdat zowel bij 1x/uur als bij 2x/uur met dezelfde hoeveelheid materieel gereden kan worden en meer reizigers worden vervoerd. Om de RegioExpres 1x/uur te rijden is een spoorverdubbeling tussen Didam en Doetinchem De Huet nodig. De investeringskosten voor 2x/uur een RegioExpres, de vrije kruising bij Velperbroek, dienen meerdere ambities (bv. meer en snellere treinen Duitsland – Nederland en de verstedelijkingsopgave) en versterkt de robuustheid van het netwerk.

Doortrekking van de Valleilijn is een wens van de regio FoodValley en de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (hierna: FMN). Wanneer deze doortrekking gerealiseerd wordt, ontstaat een directe verbinding tussen Amersfoort Centraal en Arnhem Centraal. De stoptrein tussen Ede-Wageningen en Arnhem Centraal komt in dit geval te vervallen, de stations Wolfheze en Oosterbeek worden dan door de nieuwe verbinding bediend. In 2018 hebben het Ministerie van IenW en provincie Gelderland besloten deze verbinding niet te realiseren. Hoewel beide treindiensten nu al rijden, kan de doortrekking niet worden gerealiseerd, omdat de benodigde infrastructuur op station Ede-Wageningen ontbreekt.

3.5 Structurerende keuzes op de corridor noodzakelijk

Op deze corridor bestaan veel verschillende wensen. Er worden veel ambities geprojecteerd op een (nu grotendeels) tweesporig baanvak. De puzzel is daarmee complex en keuzes beïnvloeden elkaar of leiden tot hoge kosten. Het is, om de stap naar verdiepend vervolgonderzoek te zetten, noodzakelijk om een keuze tussen de verschillende (beleids-) opties te maken zodat het aantal te onderzoeken varianten en scenario's beperkter wordt.

Om inzicht te geven in de dilemma's en de daaruit voortkomende structurerende keuzes is gebruikt gemaakt van de informatie uit de spoorinhoudelijke rapportage die, in het kader van deze corridorstudie, is opgesteld door de spoorsector. In deze rapportage zijn een aantal mogelijke lijnvoerings-/bedieningsmodellen uitgewerkt, inclusief de daarvoor noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur en een globale inschatting van de investeringskosten. Vervolgens is er een beslisboom als visualisatie van de gepresenteerde inhoud ontwikkeld.

Belangrijk uitgangspunt voor de corridor is de Referentie lijnvoering 6 Basis (PHS), waarin 1x/uur een RegioExpres wordt ingepast zonder investeringen binnen de scope Utrecht – Arnhem – Duitse grens. Hierover moet echter nog besloten worden, zoals in onderstaande alinea wordt toegelicht.

Arnhem-Duits grens: keuzes gemaakt, eindbeeld moet nog bepaald worden

Er spelen op dit moment geen structurerende keuzes ten oosten van Arnhem richting de Duitse grens. Op dit trajectdeel zijn de keuzes voor de korte termijn gemaakt en de maatregelen inclusief investeringen in beeld. De belangrijkste constatering is dat er een capaciteitsknelpunt ten oosten van Arnhem is en dat dit opgelost wordt met 1x (en doorgroeiend naar 2x) per uur de RegioExpres (inclusief realisatie van het benodigde dubbelspoor Didam – Doetinchem De Huet). Het gevolg hiervan is dat daarmee de infrastructuur aan de oostzijde van het station Arnhem Centraal "vol" is. De frequentie van de ICE kan binnen deze dienstregeling nog eenvoudig worden verdubbeld naar 1x per uur (deze rijdt nu 1x per 2 uur), maar daarna passen er geen treinen meer bij.

Het toevoegen van meer treinen (zoals een 2de RegioExpres of extra treinen naar Arnhem Presikhaaf) vraagt om een vrije kruising Velperbroek-aansluiting (Arnhem Oost) om een aantal treinstromen onafhankelijk van elkaar te kunnen afwikkelen. Deze investeringskosten kunnen meerdere ambities dienen zoals meer en snellere treinen Duitsland – Nederland, verbetering van de IJssellijn, andere routering goederen tussen Rotterdam en Bad Bentheim en het versterkt de robuustheid van het netwerk. Daarnaast is hier ook een relatie met de voorgenomen gebiedsontwikkeling in Arnhem. De Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen (GMR) heeft in het kader van de verstedelijkingsstrategie plannen voor gebiedsontwikkelingen rondom Arnhem Oost. Het is belangrijk duidelijkheid te krijgen over het globale ruimtebeslag van de toekomstige infrastructuur. Dit maakt het mogelijk de woningbouwopgave in dit gebied in te tekenen. De stap na de vrije kruising is nog niet in beeld. Dit hangt vooral af van de keuze met betrekking tot de snelheid op het traject.

Structurerende keuzes Utrecht – Arnhem

In de analysefase van de corridor studies komt een aantal structurerende keuzes naar voren. Het gaat om de volgende dilemma's:

- Oplossen (IMA) capaciteitsknelpunten (inclusief losleggen ICE)
- Frequentie IC bediening Ede-Wageningen
- 200 km/uur wel/niet onmogelijk maken
- Wel/geen IC halte Koningsweg

Keuze 0 en 1: IMA knelpunten oplossen en IC bediening Ede – Wageningen

Als partijen het eens zijn over het doel om capaciteitsknelpunten op de corridor op te lossen is het mogelijk om hier verschillende varianten in te kiezen die een groot effect hebben op de kosten en verdeling van baten op de corridor. Het is mogelijk om met grotendeels de bestaande infrastructuur de knelpunten in de IC op te lossen, de ICE te waarborgen en te versnellen tussen Utrecht en Arnhem door het toepassen van een logistieke maatregel en daarmee de infrastructuur beter/anders te benutten.

De logistieke maatregel betreft het introduceren van een 3-treinensysteem op de corridor Utrecht – Arnhem. De huidige binnenlandse dienstregeling is een 2-treinensysteem waarin onderscheid wordt gemaakt naar IC's en Sprinters. Bij een 3 treinensysteem wordt een IC+ geïntroduceerd die non-stop rijdt tussen Utrecht en Arnhem. Door de combinatie van IC en IC+ is het mogelijk om extra treinen te reijden. Daarnaast zorgt deze non-stop IC+ voor een kortere reistijd tussen Arnhem/Nijmegen (en achterland) en Utrecht/Randstad. Voor het rijden van meer IC's om de IMA spoorknelpunten in de spits op te lossen is geen uitbreiding van infrastructuur nodig. De minimale kosten van deze aanpassingen zijn € 280 – 285 mln., met name voor maatregelen voor overwegen, baan en energievoorziening. Indien een snelheidsverhoging gewenst is, zullen de kosten stijgen met ongeveer €300 miljoen (160km/uur) tot 5.000 – 10.000 mln. voor (200km/uur). De logistieke maatregel betekent echter dat de bediening ten opzichte van de referentiesituatie verslechtert van station Ede-Wageningen (van 6x/uur. naar 4x/uur een IC) en station Maarn (van 4x/uur naar 2x/uur een sprinter). Om deze bediening te behouden/te verhogen zijn investeringen noodzakelijk:

- Ede-Wageningen: Bediening met 8x/uur vergt een investering van 1.005 – 3.085 mln. Euro (de kortere reistijd van Arnhem naar Utrecht is dan niet mogelijk)
- Maarn: bediening van 4x/uur vergt een investering van € 250 mln. – 1.300 mln.

Koppeling met de opgaven op de corridor

Het introduceren van een snelle IC+ tussen Utrecht en Arnhem levert een bijdrage aan nationaal versnellen van de Stedenring. Reizigers tussen Arnhem/Nijmegen/Achterhoek en de Randstad profiteren hiervan (Reistijdvoordeel van 6-8 min voor 40.000 dagelijkse doorgaande reizigers tussen Utrecht en Arnhem). De verlaging van frequentie op Ede-Wageningen en Maarn levert naar verwachting geen capaciteitsknelpunt op maar zorgt er wel voor dat de bereikbaarheid van deze stations afneemt. Door het investeren van ca. 1 – 3 mld. kan de bediening van Ede – Wageningen verhoogd worden naar 8x/uur. Dit levert een reistijdvoordeel op van 3,75 min voor 20.000 dagelijkse in/uitstappers, maar hierdoor hebben doorgaande reizigers geen reistijdvoordeel.

Keuze 2: 200 km/u wel/niet onmogelijk maken

In zowel de Tweede Kamer als vanuit de decentrale overheden is gevraagd om te onderzoeken wat het betekent om de internationale verbinding richting Duitsland te versnellen naar 160 km/uur of 200 km/uur. In potentie biedt het verhogen van de snelheid de volgende reistijd winst voor de 4000-5000 dagelijkse internationale reizigers:

- 160 km/uur: 3 min (t.o.v. referentie met 140 km/uur)
- 200 km/uur: 6-8 min (t.o.v. referentie met 140 km/uur)

De toename naar 160 km/uur is grotendeels mogelijk op de bestaande infrastructuur en vraagt maatregelen zoals het wegnemen van overwegen, ERTMS en voldoende tractie- en energievoorziening. De kosten hiervan worden geraamd op circa € 300 mln. De stap naar 200 km/uur. vraagt een specifiek ontwerp van de infrastructuur en een uitbreiding naar een volledig viersporig traject (vier sporen, geen overwegen, doorrijdsporen zonder perrons, nieuw Tractie- en Energievoorzieningsysteem, spoorafstanden etc.). De uitbreiding heeft een grotere impact op de omgeving, zeker bij de doorsnijding van plaatsen Bunnik, Maarn, Ede, e.a.) en komt met hoge kosten € 5.000 – 10.000 mln. Ook binnenlandse reizigers profiteren van de reistijdwinst en de benodigde infra waardoor veel ambities mogelijk worden. Een nieuw TEV systeem heeft grote impact voor het materieel en de exploitatie van de binnenlandse treindienst.

Ook bij een gefaseerde invoer dient vooraf een afweging gemaakt te worden of in de toekomst een verhoging naar 200 km/uur wenselijk wordt geacht. In beginsel kan de keuze voor het realiseren van infrastructuur die geschikt is voor snelheden van 200 km/uur worden uitgesteld. Echter, wanneer uitbreiden van de infrastructuur nodig is vanwege eerder en verderop beschreven keuzes ligt de vraag voor of die uitbreidingen voorbereid moeten worden op een snelheid van 200 km/uur. Daarbij zijn 3 keuzes te maken:

- **Direct realiseren 200 km/uur van integrale 4-sporigheid op 200 km/uur**: hierdoor wordt een maximale bijdrage geleverd aan alle 4 opgaven op de corridor maar deze komen direct met hoge kosten (Utrecht – Arnhem € 5 - 10 miljard en Arnhem – Duitse grens € 1 – 2,5 mld.) en een grote impact op de omgeving. Tevens is een aanpassing in het materieel (bi-courant) en energievoorziening (3kv/25kv) het gevolg.
- **Wel voorbereiden op een toekomstige baanvaksnelheid van 200 km/uur**: Investeringen in infra uitbreidingen ten behoeve van eerste productstappen zijn hoger. Meerkosten betreffen investeringen in spoor+baan, maar nog niet in TEV en bovenleiding. Het nadeel hiervan is dat de meerkosten niet meteen de maximale baten op leveren. De kosten hiervan zijn momenteel nog onduidelijk en zouden indien gewenst een vervolgvraag zijn.
- **Niet voorbereiden op een toekomstige baanvaksnelheid van 200 km/uur**: Geen éxtra Investeringen in infra uitbreidingen ten behoeve van eerste productstappen. 200 km/uur niet meer realiseerbaar op bestaand baanvak (tenzij tegen zeer hoge kosten en forse desinvesteringen voor de locaties waar is geïnvesteerd). Een minder vergaand scenario is: Niet toekomstvast te ontwerpen voor 200 km/uur, maar wel in ruimtebeslag rekening te houden met latere snelheidsverhoging naar 200 km/uur. De kosten hiervan zijn momenteel nog onduidelijk en zouden indien gewenst een vervolgvraag zijn.

Keuze 3: IC halte Koningsweg

In het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma UNed wordt in de verkenning OV en Wonen gestudeerd op de het mogelijk maken van een station Koningsweg (Sprinter of IC). De concrete vervoerkundige effecten hiervan worden in de MIRT verkenning OV en wonen UNed onderzocht.

Om een IC-station Koningsweg te realiseren is uitbreiding van de infrastructuur nodig in de vorm van viersporigheid Utrecht – Driebergen (verwachte kosten tussen 750 – 1.500 mln. euro). De inpassing van een IC station is complex vanwege de kruising met de A27 en passage Bunnik. De investering maakt ook een hoogfrequente sprinter mogelijk.

Het realiseren van een het station Koningsweg als IC halte heeft verschillende effecten op de corridor. Door de inpassing van IC-Koningsweg moet de frequentie van de IC bediening van de stations Veenendaal de Klomp en/of Driebergen worden verlaagd. Bij een snelheid van 140 km/uur zijn er in totaal 8 intercity stops/uur te verdelen over deze stations. Bij de keuze voor 160 km/uur is dit effect nog groter en zijn er 6 intercity stops/uur te verdelen. De bediening van IC Koningsweg kan in theorie nog hoger zijn indien er meer IC's tussen Amsterdam en Utrecht gaan rijden en er een keerspoor wordt gerealiseerd op Koningsweg of rond Driebergen-Zeist. Daarnaast heeft het toevoegen van een IC-stop Koningsweg effect op de reistijd van reizigers tussen Utrecht en Arnhem.

Het realiseren van een sprinterhalte Koningsweg heeft, mits de frequentie gelijk blijf aan de huidige situatie, relatief weinig impact en is minder complex. Dit is echter wel afhankelijk van de mate waarin dit station moet zijn voorbereid op verdere doorgroei naar een volwaardig IC-station of naar een hoogfrequente sprinterbediening.

Koppeling met de opgaven op de corridor

IC station Koningsweg kan een bijdrage leveren aan de 'verstedelijking' in de regio Utrecht, het verminderen van de toevoer van/naar het station Utrecht Centraal en de ontlasting van de buscorridor in de binnenstad. Het reistijdvoordeel voor IC reizigers Koningsweg (ca 8.000 dagelijkse reizigers volgens berekeningen TBOV) is circa 10 minuten (schatting)*.

De bijdrage van IC-station Koningsweg aan nationale versnelling tussen steden en regio's kan afhankelijk van de uitwerking op de rest van de corridor verschillend uitvallen. Een aanvullende IC stop kan voor extra reistijd in het systeem zorgen of heeft effect op het aantal IC-stops van Driebergen of evt. De Klomp. De effecten zijn afhankelijk van een nadere uitwerking.

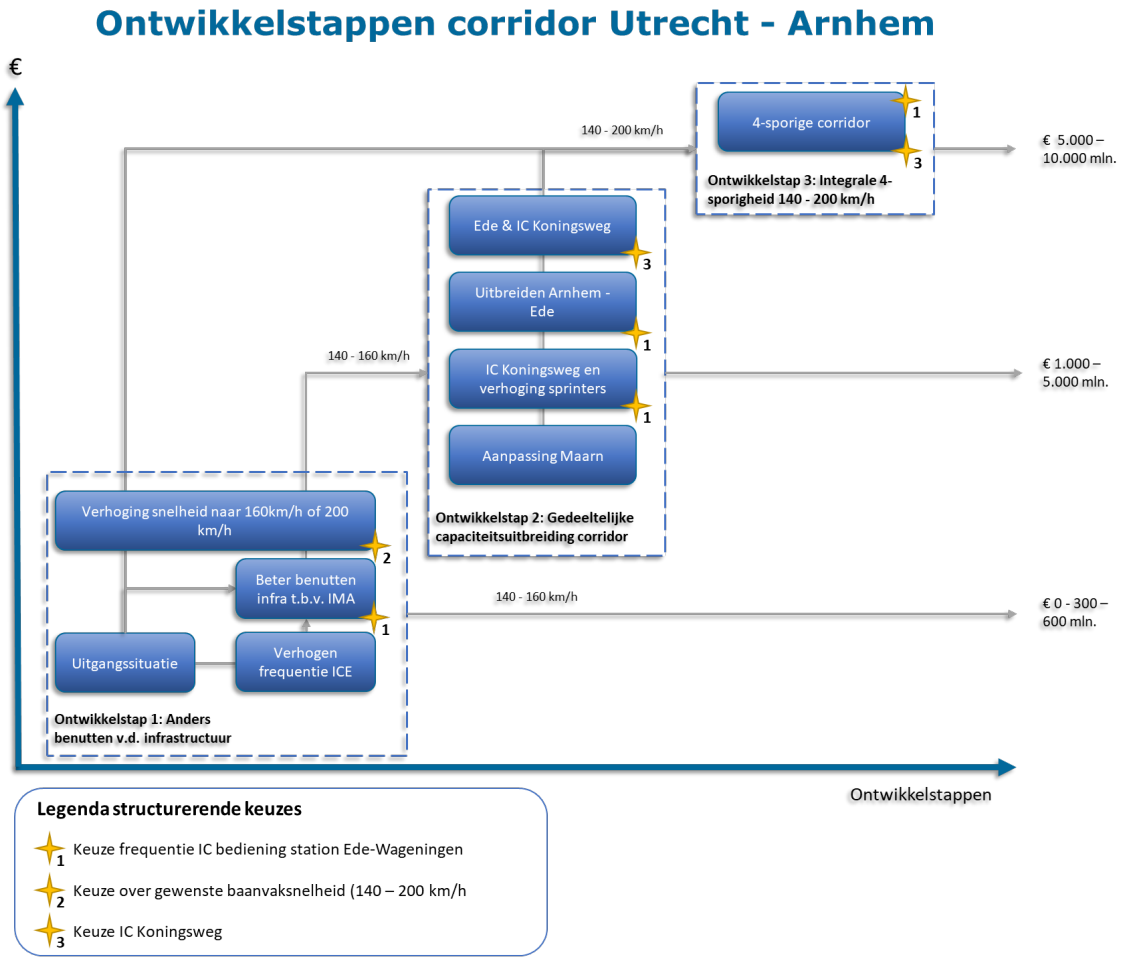
*Binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen worden berekeningen gemaakt met behulp van een nieuw regionaal verkeersmodel dat minder grofmazig is dan het model dat bij het Toekomstbeeld OV is gebruikt.

> 4. Afbakening

Het doel van deze OAO is het beschrijven van mogelijke stappen op de spoorcorridor en de mogelijke afbakening die hierbij gekozen kan worden. Op basis van een routekaart en adaptief stappenplan worden de verschillende stappen in het spoornetwerk geschetst en wordt aangegeven welke afbakening passend is op basis van beschikbare middelen en opgaven die gediend moeten worden. Voor het traject Utrecht – Arnhem is het gelet op de structurerende keuzes alleen mogelijk een routekaart te schetsen (= welke keuzes kunnen er in de toekomst gemaakt worden en in welke volgorde). Voor het traject Arnhem – Duitse grens zijn de eerste ontwikkelstappen wel duidelijk vastgelegd en is er al sprake van een (begin van het) adaptief ontwikkelplan. Een deel van deze stappen zijn afhankelijk van maatregelen elders op het netwerk, waaronder capaciteitsvergroting in Amsterdam.

4.1 Ontwikkelstappen Utrecht - Arnhem

Voor het traject Utrecht – Arnhem is het gelukt om de structurerende keuzes en hun gevolgen globaal in beeld te brengen. De effecten van de structurerende keuzes en de daaraan gekoppelde investeringskosten zijn echter dusdanig groot van omvang, dat er op dit moment nog geen concrete ontwikkelstappen bepaald kunnen worden. Hiervoor is eerst een gericht vervolgonderzoek nodig, zodat de gewenste besluitvorming zorgvuldig kan plaatsvinden. In onderstaande afbeelding is zijn de verwacht ontwikkelstappen weergegeven waarin 3 stappen worden onderscheiden incl. de structurerende keuzes.



4.2 Ontwikkelstappen Arnhem – Duitse grens

Voor het traject Arnhem – Duitse grens zijn de eerste ontwikkelstappen vastgelegd.

Ontwikkelstap 1A: realisatie 1x per uur een RegioExpres.

De investeringskosten van deze maatregel zijn geraamd op €91 – €133 miljoen. Met deze maatregel wordt de het capaciteitsknelpunt op dit deel van de corridor opgelost. Er wordt bijgedragen aan de verstedelijkingsopgave Arnhem Nijmegen FoodValley, ook de reizigers als gevolg van de 16.000 extra te bouwen woningen langs het traject kunnen in de toekomst gewoon met de trein mee. De RegioExpres leidt tot snellere verbindingen tussen de Achterhoek en Arnhem Nijmegen en de Randstad en tot slot wordt ook bijdragen aan het verbeteren van de internationale verbinding, doordat het tijdsconflict op het spoor wordt opgelost. Deze stap vergemakkelijkt hiermee het 1x/uur rijden van een ICE. De MKBA laat zien dat de kosteneffectiviteit van het project goed is.

*Ontwikkelstap 1B: realisatie vrije kruising Arnhem-Oost, 2x per uur een RegioExpres en (mogelijk) een verhoging van de frequentie naar station Arnhem Presikhaaf**

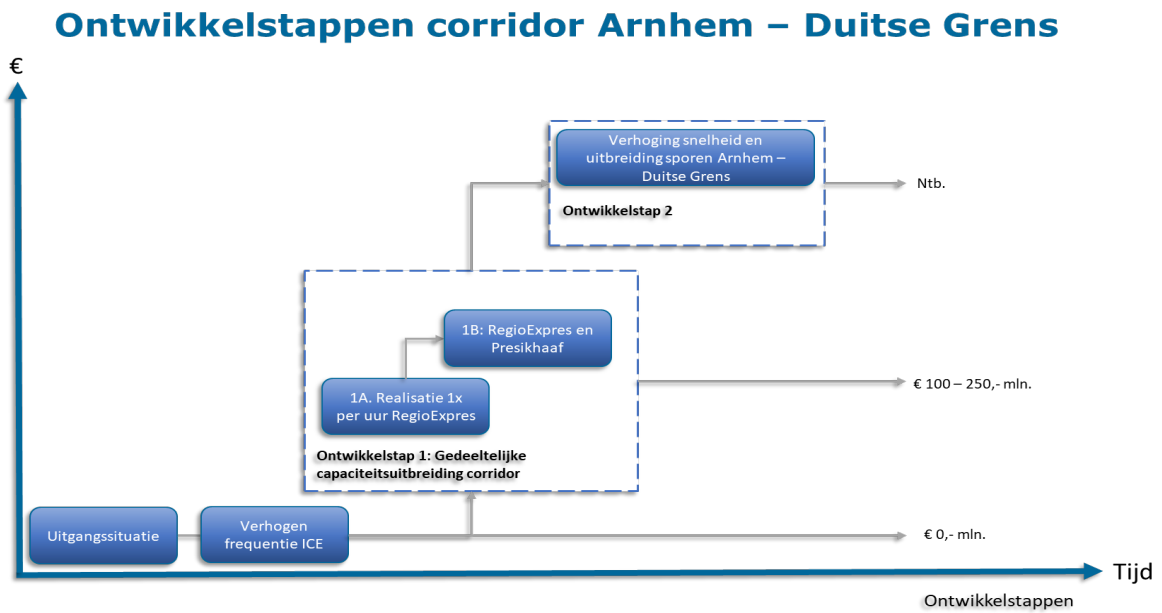
De extra investeringskosten van deze stap zijn nog niet geraamd, maar liggen naar verwachting -op basis van studies uit het verleden- op minstens €100 miljoen. Dit is uiteraard wel afhankelijk van de eisen en wensen, bijvoorbeeld vanuit de omgeving. De verstedelijkingsopgave Arnhem-Oost is hierin een belangrijk raakvlak. Hier liggen ook kansen, bijvoorbeeld voor het verminderen van de barrièrewerking van het spoor en het vergroten van de perroncapaciteit van Arnhem Centraal.

Ontwikkelstap 2 (en verder)

De invulling van deze ontwikkelstappen en het eindbeeld is nog niet duidelijk. Hier spelen in ieder geval de volgende thema's:

- Toekomstige snelheid op het baanvak (ook in relatie tot Utrecht – Arnhem);
- Aantal sporen Arnhem – Duitse grens (ook in relatie tot de overwegen op dit traject);
- Bereikbaarheid/beschikbaarheid emplacementen Arnhem Berg en Arnhem Goederen.

In hoofdstuk 5 en 6 wordt beschreven hoe de ontwikkelstappen in het vervolgonderzoek bepaald.



4.3 Afbakening

De stakeholdersanalyse heeft aangetoond dat er veel ambities leven op de corridor. De meeste ambities kunnen in het gerichte vervolgonderzoek in de volgende fase een plek krijgen. Tegelijkertijd betekent afbakening ook dat een aantal ambities niet tot de scope van de volgende fase behoren. Dit gaat om de volgende geïnventariseerde wensen:

- Aanpassingen Emplacement Arnhem goederen;
- Nieuwe stations Ede-West, Arnhem-Oost en Zevenaar-Oost.

Hieronder worden deze bouwstenen nader toegelicht waarbij de koppeling met de opgave beschreven is en op basis van expert judgement is aangegeven in welke deel van het ontwikkelpad een dergelijke bouwsteen realistisch wordt geacht en of het zinvol is om deze in de vervolguitwerking nader te onderzoeken.

Station Ede-West

Station Ede-West is een wens van de regio FoodValley. De locatie van dit door de regio gewenste station is tussen de stations Veenendaal De Klomp en Ede-Wageningen. Ede-West kan bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid van de daar mogelijk gedachte nieuwbouwlocatie. Voor de bediening van een nieuw station is een extra Sprinterdienst nodig tussen tenminste Driebergen-Zeist en Ede-Wageningen. In alle onderzochte modellen rijden alleen IC's op dit deeltraject. Voor het rijden van extra Sprinter is uitbreiding naar vier sporen noodzakelijk. Onderzoek naar een nieuw station is pas zinvol in een variant met volledige viersporigheid (HST 200 km/uur).

Station Arnhem-Oost

Station Arnhem-Oost is een wens die is ingebracht door zowel de Groene Metropoolregio als de gemeente Arnhem. De locatie van het gewenste station is niet volledig vastgelegd en varieert tussen Velperbroek aansluiting (op zowel de corridor als de IJssellijn Zwolle – Roosendaal) en enkele honderden meters naar het oosten (alleen op de corridor). Een nieuw station Arnhem-Oost kan mogelijk bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid van (een deel van de) nieuwbouwlocatie Arnhem Oost. Op het druk bereden traject met 2 sporen door het centrum van Arnhem is een extra station niet inpasbaar. Verder onderzoek naar een nieuw station is pas zinvol bij een spooruitbreiding naar vier sporen, zodat de snelle treinen (Internationale treinen, Intercity's en RegioExpres) langzame treinen kunnen passeren De reizigerspotentie is naar verwachting (zeer) beperkt, mede doordat andere stations (Arnhem Velperpoort en Arnhem Presikhaaf) dichtbij liggen. De bereikbaarheid van nieuwbouwlocatie Arnhem-Oost wordt daarom nader onderzocht met een andere bouwsteen, de verhoging van de frequentie naar Arnhem Presikhaaf.

Emplacement Arnhem goederen

Extra ruimte voor woningbouw kan gevonden worden door het bestaande emplacement Arnhem goederen (nu in gebruik als opstellocatie voor reizigerstreinen) uit te plaatsen naar een nader te onderzoeken locatie. Dit betekent dat elders in de regio/Nederland een alternatieve locatie gerealiseerd zal moeten worden. Momenteel wordt een haalbaarheidsstudie opgestart naar de uitplaatsing van het emplacement Arnhem Oost.

Verhoging frequentie Arnhem Presikhaaf

Frequentieverhoging van de Sprinters naar station Presikhaaf (van 2x naar 4x/uur) kan mogelijk bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van woningbouw in Arnhem Oost. Er zijn meerdere opties om de frequentieverhoging te realiseren. Een extra (keer)spoor op station Arnhem Presikhaaf lijkt hiervoor nodig. De capaciteit van het traject met 2 sporen van Arnhem naar Velperbroek wordt al intensief benut en is een belangrijke vervolgvraag. In een scenario zonder goederenverkeer door Arnhem zijn de mogelijkheden naar verwachting groter (GNOE variant N18 tracé). Deze bouwsteen wordt in het vervolg wel nader onderzocht.

Zevenaar-Oost

Station Zevenaar-Oost is een wens die is ingebracht door de Groene Metropoolregio. De locatie van dit door de regio gewenste station is tussen Zevenaar en Didam. Dit station is in het verleden meerdere malen onderzocht. In 2013 door provincie Gelderland, ProRail, Stadsregio Arnhem Nijmegen en gemeente Zevenaar besloten is dit station niet realiseren. In 2020 zijn conform de bestuurlijk gemaakte afspraken deze conclusies nogmaals getoetst. Hieruit zijn geen andere inzichten gekomen.

- Het station is niet inpasbaar in de dienstregeling;
- Daarnaast blijkt uit eerder vervoeronderzoek van Arriva en Connexxion dat de reizigerspotentie beperkt is, ook doordat andere stations dichtbij liggen;
- Het station past niet in de ontwikkeling van de RegioExpres (zelfde situatie als station Arnhem-Oost) of één van de benoemde opgaven;
- De voordelen van dit station voor mensen in de directe omgeving wegen niet op tegen de nadelen voor doorgaande reizigers, zoals ook is gebleken in een MKBA. De verstedelijkingsopgave brengt hier geen verandering in. De woningen zijn grotendeels gerealiseerd en er is gekozen om de fietsverbinding naar de stations Zevenaar en Didam (beide ongeveer 2km) te verbeteren.

Deze wens wordt daarom in het vervolgonderzoek niet nader onderzocht.

5. Vervolgaanpak

De corridor is één van de belangrijkste spoorcorridors van Nederland. De OAO toont aan dat de spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens veel kan bijdragen om de opgestelde opgaven in te vullen. Ook is de urgentie duidelijk, want wanneer er niks gedaan wordt ontstaan er capaciteitsproblemen. De verbinding blijft daarnaast langzaam, dit beperkt zeker de potentie van de ICE treinen naar Duitsland. Tegelijkertijd is de conclusie ook dat er veel ambities leven bij de verschillende partijen en dat grote investeringen nodig zijn als alle ambities gerealiseerd dienen te worden. Een gerichte verdieping op de structureerde keuzes is noodzakelijk om zorgvuldig een afweging te kunnen maken in deze dilemma's. Hierdoor kan nut en noodzaak van maatregelen ook beter onderbouwd worden. Het voorstel van deze OAO is om de volgende fase, een gericht vervolgonderzoek, te starten dat leidt tot besluitvorming in het BO MIRT najaar 2022.

Het resultaat van de volgende fase is:

- Het ophalen van alle benodigde beslisinformatie om antwoord te kunnen geven op de structurerende keuzes:
- Oplossen (IMA) capaciteitsknelpunten (inclusief losleggen ICE);
- Toekomstige snelheid (wel of geen 200km/uur mogelijk maken);
- Bediening van station Ede-Wageningen (aantal IC's);
- Bediening van station Utrecht Koningsweg (wel/geen IC).
- Een eindbeeld (inclusief ontwikkelplan) voor de spoorcorridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens passend binnen de structurerende keuzes;
- Een beslissing* te nemen voor een eerste ontwikkelstap voor de spoorcorridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens passend binnen het eindbeeld en de structurerende keuzes.

De resultaten worden gebundeld in één "beslisdocument A12-corridor". Besluitvorming vindt plaats in het BO MIRT najaar 2022.

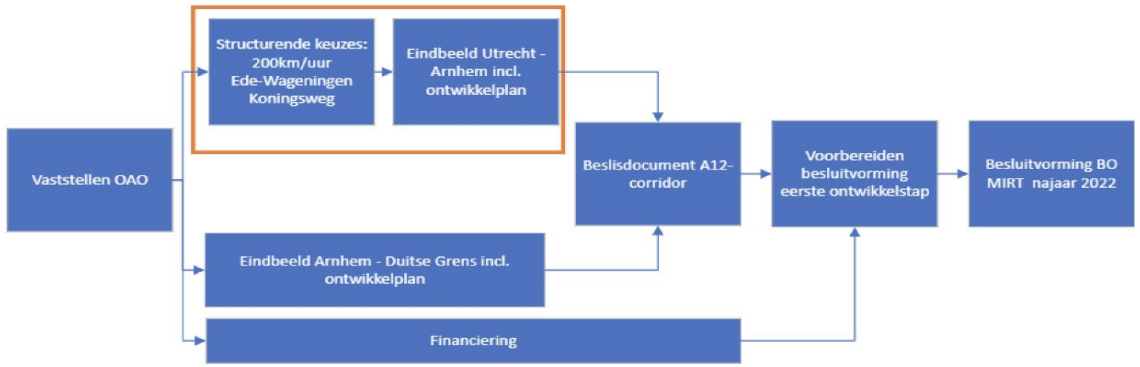
*Het streven is beslisinformatie gereed te hebben om een startbeslissing te nemen. De Spelregels MIRT bepalen dat de voorwaarde voor een Startbeslissing is dat er zicht is op financiering van 75% van de kosten van de meest voor de hand liggende oplossing, in het geval van de corridor de eerste ontwikkelstap. Hiertoe wordt een separaat traject "financiering" uitgevoerd.

Onderstaande uitwerking beschrijft de vervolgstappen die gezet kunnen worden om tot de gezamenlijk besluiten te komen. Er zijn vervolgvragen geïdentificeerd die noodzakelijk zijn voor een besluit over de verdere afbakening. Tegelijkertijd wordt het proces geschetst om het eindbeeld te bepalen, inclusief de verschillende ontwikkelstappen. Tot slot wordt ook ingegaan op de benoemde raakvlakken langs de corridor.

5.1 Structuur vervolgonderzoek

Na vaststelling van deze OAO in de Landelijke Spoortafel van mei 2022 kan het vervolgonderzoek gestart worden. In totaal worden er drie verschillende onderzoeksvragen onderscheiden. De structurerende keuzes, eindbeelden -inclusief ontwikkelplannen- voor de trajecten Utrecht – Arnhem en Arnhem – Duitse grens worden gecombineerd in het beslisdocument corridor. Tegelijkertijd worden ook de financiële mogelijkheden in beeld gebracht. Specifiek wordt gekeken naar de Europese Unie, hiervoor worden specialisten van alle opdrachtgevers ingeschakeld. Duidelijk moet worden of, en onder welke voorwaarden het mogelijk is cofinanciering van de EU te krijgen.

De financiële mogelijkheden bepalen uiteindelijk welke eerste ontwikkelstap gezet kan worden, zowel ten westen als ten oosten van Arnhem. Besluitvorming vindt plaats in het BO MIRT najaar 2022. Het streven is een startbeslissing, zodat een MIRT-verkenning gestart kan worden. De structuur wordt hieronder schematische weergegeven:



5.2 Inhoudelijke vervolgvragen

Op basis van de stakeholder-analyse en afstemming in het projectteam komen de volgende vervolgvragen naar voren. Deze aanvullende vragen zijn een hulpmiddel om dit najaar besluiten te nemen over de structurerende keuzen en scope afbakening van een te starten MIRT onderzoek/verkenning. De inhoudelijke vervolgvragen worden gesplist op thema. Onderstaande vragen vormen een aanzet, maar deze lijst is nog niet uitputtend en definitief.

Utrecht – Arnhem

Doelstelling: het opstellen van een eindbeeld inclusief ontwikkelplan voor de A12-corridor tussen Utrecht en Arnhem.

Structurerende keuze 1: 200km/uur/ snelheid op het baanvak

- Reistijdenmatrix voor de snelheden en productformule (Utrecht – Arnhem en tussenliggende stations):
  - 200km/uur;
  - 160km/uur + ICE 180km/uur;
  - 160km/uur;
  - 140km/uur + ICE 160km/uur;
  - 140km/uur.
- Grove inschatting van de investeringskosten voor de verschillende scenario's*.

*De meeste scenario's zijn al in beeld gebracht. Doel is informatie op te leveren over mogelijke besparingen t.o.v. de 200 km/uur variant en de logistieke gevolgen. Specifiek wordt gekeken naar de inpassing in Bunnik en Maarn (en besparingsopties).

Structurerende keuze 2: bediening station Ede-Wageningen:

Vervolgonderzoek naar 3 scenario's:

- Geen IC-plus, 8x per uur Ede-Wageningen;
- 2x per uur IC-plus, 6x per uur Ede-Wageningen;
- 4x per uur IC-plus, 4x per uur Ede-Wageningen.

De scenario's worden onderzocht op:

- Logistieke inpasbaarheid;
- Connectiviteit (rechtstreekse verbindingen, hierin wordt specifiek gekeken naar de verbinding Ede-Wageningen - Nijmegen);
  - Reistijden en vervoereffecten. Hierbij wordt een uitsplitsing gemaakt in:
  - Bezetting per trein in de ochtendspits;
  - In- en uitstappers per station;
- Eventuele effecten van de verstedelijking worden globaal meegenomen (een gedetailleerde uitwerking van de verstedelijkingslocaties is niet tijdig beschikbaar).
- Benodigde infrastructuur en een indicatie van de investeringskosten;
- Exploitatie.

Een aantal zaken, zoals de inpassing en de infrastructuur, is voor deze OAO onderzocht. Onderzoek is uiteraard geen doel op zich, indien beschikbaar en van voldoende kwaliteit wordt er dus gebruik gemaakt van bestaand onderzoek. De uitwerking is van een globaal niveau passend bij deze fase.

Structurerende keuze 3: Utrecht Koningsweg

- Dienstregeling: wat zijn de gevolgen van een Intercity stop Koningsweg op de andere tussengelegen Intercity stations (Driebergen-Zeist, Veenendaal De Klomp en Ede-Wageningen)?
- Dienstregeling: wat zijn de effecten en mogelijkheden van het inruilen van Koningsweg tegen de IC-status van station Driebergen-Zeist?
- Indien geen station Koningsweg zou worden aangelegd: wat zijn de mogelijkheden om de treindienst tussen (Breukelen –) Utrecht Centraal – Driebergen-Zeist uit te breiden naar 6 of 8 sprinters per uur (ook in relatie tot aantal stops op Maarn)? Hier wordt gekeken naar dezelfde thema's als genoemd onder structurerende keuze 2.

Tussen de structurerende keuzes bestaan raakvlakken. Zo is de snelheid bepalend voor het aantal "te verdelen" tussenstops van Intercity's. Het toevoegen van extra stations leidt mogelijk tot langere reistijden. Reistijden zijn weer afhankelijk van het bedieningsmodel. Daarnaast zijn keuzes afhankelijk van ontwikkelingen elders op het netwerk (zoals het realiseren van de NoordZuidlijn). De samenhang tussen de keuzes wordt geborgd, doordat de keuzes integraal en door dezelfde werkgroep uitgewerkt worden.

Na de structurerende keuzes wordt het eindbeeld bepaald. De volgorde in ontwikkelstappen en het eindbeeld worden afgewogen ten opzichte van de kernopgaven, netwerkeffecten, haalbaarheid en draagvlak.

Arnhem – Duitse grens

Doordat er geen structurerende keuzes zijn op het baanvak Arnhem – Duitse grens is de opbouw van het vervolgonderzoek hier anders als tussen Utrecht – Arnhem. De uitwerking van ontwikkelstap 1A, de planuitwerking van 1x per uur de RegioExpres is al gestart en vindt buiten de A12-corridorstudie plaats. Hier kan zelfs in november al een projectbeslissing genomen worden.

Ontwikkelstap 1B is de locatie Arnhem-Oost, één van de sleutelgebieden voor zowel de verstedelijkingsopgave Arnhem – Nijmegen – FoodValley als de ontwikkeling van de A12-corridor. Hier komen de ruimtelijke en mobiliteitssporen letterlijk samen. Ontwikkelstap 1B behelst op dit moment:

- 2x per uur een RegioExpres;
- Verhoging van de frequentie naar station Arnhem Presikhaaf naar 4x per uur.

Om beide productverbeteringen te realiseren is minimaal een vrije kruising Arnhem-Oost nodig. Vanuit de verstedelijkingstrategie bestaat de sterke wens om duidelijkheid te krijgen over het (toekomstige) ruimtebeslag van het spoor en de vrije kruising in het bijzonder. Ook vraagt men aandacht voor de fasering van eventuele aanpassingen aan het spoor.

Het gerichte vervolgonderzoek moet antwoord geven op de volgende hoofdvragen:

- Welke logistieke aanpassingen en/of inframaatregelen zijn noodzakelijk?
- Wat is (bij benadering) het verwachte ruimtebeslag van de vrije kruising Arnhem-Oost? (hiervoor wordt geput uit de bestaande informatie die eerder in het kader van PHS is uitgewerkt). Indien van toepassing: het verwachte ruimtebeslag van de overige aanpassingen aan het spoor in dit gebied?

Onderstaande deelvragen vormen een aanzet en hulpmiddel om bovenstaande hoofdvragen te beantwoorden:

- Blijft het baanvak Arnhem – Duitse grens in het eindbeeld tweesporig of is er sprake van drie of vier sporen? En wat is de invloed van een keuze Goederenroutering Noordoost Europa hierop?
- Wat is de invloed van de gekozen baanvaksnelheid hierop?
- Wat zijn de mogelijkheden om de barrièrewerking van het spoor te verminderen? En welke mogelijkheden biedt de vrije kruising hiertoe?
- Wat betekent het doorrijden van treinen naar Arnhem Presikhaaf voor de perroncapaciteit op station Arnhem Centraal?

Na ontwikkelstap 1B volgen nog andere ontwikkelstappen, waarna uiteindelijk het eindbeeld wordt bereikt. Het bepalen hiervan gebeurt op dezelfde wijze als voor het traject Utrecht – Arnhem. De geambieerde baanvaksnelheid en daaraan gekoppeld hoeveelheid sporen vormen in de volgende fase een belangrijke onderzoeksopgave.

Beslisdocument

In het beslisdocument worden alle resultaten gebundeld. Voor beide deeltrajecten wordt het eindbeeld inclusief de ontwikkelstappen geschetst. Deze zullen tevens gescoord worden op verschillende beoordelingscriteria. De kernopgaven, netwerkeffecten, externe effecten, haalbaarheid en draagvlak zijn onderdelen waar nu aan gedacht wordt. Hoe de beoordeling precies wordt vormgegeven is nog niet duidelijk, een MKBA behoort tot één van de mogelijkheden. Een aanzet voor de toetsing op kernopgaven is hieronder weergegeven:

Beoordelingscriteria: doelen en opgaven

	Opgave corridor Utrecht – Arnhem Duitse grens	Gericht op	Menukaart Ontwikkelagenda TBOV
	Voldoende capaciteit voor de verwachte reizigersvraag op de gehele corridor	Capaciteit op orde: reizigers passen in de treinen	
	Integrale bereikbaarheid van de verstedelijkingslocaties verbeteren a. Utrecht en omgeving b. regio Foodvalley c. regio Arnhem-Nijmegen-liemers	Stadsgewestelijke reismogelijkheden, m.n. binnen de grote agglomeraties en koppeling met verstedelijkingslocaties.	OV in hoogstedelijke gebieden
	Goede, snelle en frequente verbindingen tussen a. grote stedelijke agglomeraties b. regio's en middelgrote steden	a = snelle IC/IC+ verbindingen tussen de grote agglomeraties Arnhem en Utrecht. b = IC / sneltreinen / zonetreinen tussen de regio's en haltes van middelgrote steden (Achterhoek)	Hoogfrequente stedenring Hoogwaardig OV in en tussen regio's
	Goede verbinding met Duitsland en een duurzaam, aantrekkelijk en betrouwbaar alternatief voor korte afstand vliegverkeer	ICE-verbindingen met binnenlandse en buitenlandse bestemmingen.	Internationaal verbinden

Financieringsinstrumentarium EU, rijk, regie en derden

Specialisten van de opdrachtgevers zullen een kort plan van aanpak opstellen voor het gerichte vervolgonderzoek. Vanwege de voorbereiding van het BO MIRT zullen de financiële mogelijkheden uiterlijk september 2022 in beeld moeten zijn. Gelet op de rol van deze corridor in het Europese TEN-T netwerk wordt bij de ontwikkelstappen en het eindbeeld zeker gekeken of aan de Europese voorwaarden voldaan kan worden voor cofinanciering.

5.3 Timing andere studies op de corridor

In het vervolgonderzoek en het voorbereiden van de besluitvorming moet afstemming plaatsvinden met een aantal parallelle trajecten. Dit wordt hieronder toegelicht:

Verkenning UNed OV en Wonen

In de zomer van 2022 worden in de regio Utrecht enkele hiermee samenhangende studies afgerond, zoals de MIRT-verkenning OV en Wonen en de UNed Gebiedsverkenning oost waarin ingegaan wordt op de ontwikkeling van knooppunt Utrecht Koningsweg als onderdeel van de verstedelijkingsstrategie van stad en regio. Binnen de regio wordt dan naar verwachting een standpunt ingenomen over station Koningsweg en het gewenste bedieningsniveau. Dit standpunt is van grote invloed op deze structurerende keuze.

Onderzoeksprogramma GNOE

In de Landelijke Spoortafel vindt, parallel aan deze OAO, ook het gesprek plaats over de OAO GNOE. De koppeling is van belang gezien het effect op de omgeving en spoorcapaciteit op de corridor.

Planuitwerking RegioExpres

Provincie Gelderland, ProRail, gemeente Doetinchem en gemeente Montferland zijn in januari 2022 begonnen met de planuitwerking om 1x per uur de RegioExpres mogelijk te maken. Ook de ruimtelijke procedure is gestart. Met het Ministerie is afgesproken dat in het BO MIRT najaar 2022 besluitvorming over de realisatie plaats zal vinden. Beide trajecten komen dus samen in het BO MIRT. De planuitwerking is dan gereed, waarmee er voor dit specifieke geval direct een projectbeslissing genomen wordt.

Verstedelijkingstrategie Utrecht

De gebiedsonderzoeken UNed, waarin de ontwikkelopgaven van de regio worden geconcretiseerd, zullen rond het zomerreces van 2022 worden opgeleverd. Samen met het MIRT-onderzoek OV en Wonen is dit een bouwsteen voor een afspraak in het BO MIRT najaar 2022 over een vervolgstap. De positie van station Utrecht Koningsweg binnen deze grootstedelijke ontwikkelingen is een van de onderwerpen waarover de regio dan een standpunt zal innemen. Beide trajecten komen hiermee dus samen in het BO MIRT.

Verstedelijkingsstrategie Arnhem Nijmegen FoodValley

In de verstedelijkingsstrategie worden de resultaten van A12-corridorstudie meegenomen. Daarnaast zijn specifiek vanuit de verstedelijkingsstrategie een aantal vragen aan het gerichte vervolgonderzoek toegevoegd. Deze zijn reeds in paragraaf 5.2 benoemd.

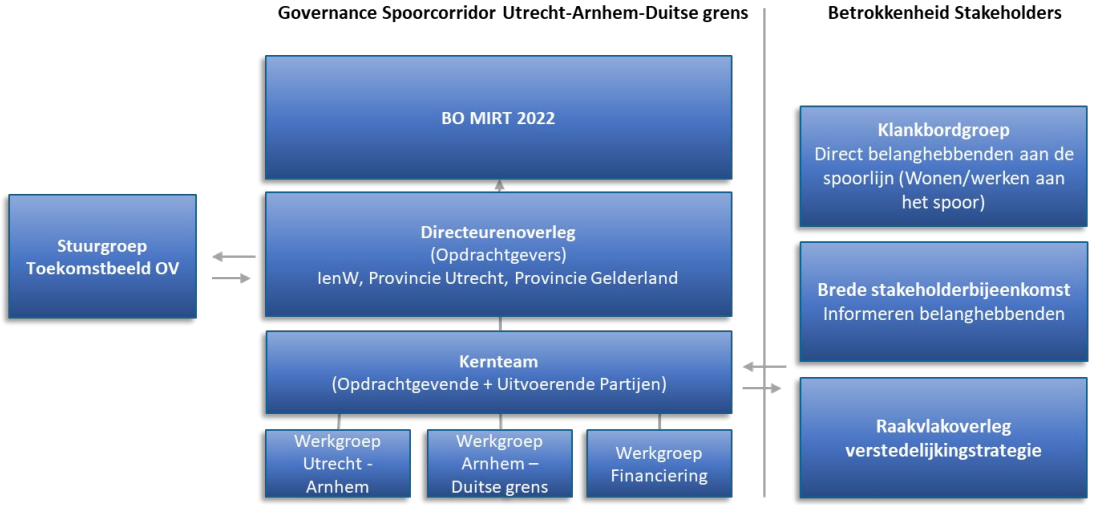
> 6. Omgeving en organisatie

In dit hoofdstuk wordt de organisatie- en besluitvormingsstructuur toegelicht. Wie wordt wanneer op welke manier betrokken? Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Een klein uitvoeringsgericht en flexibel kernteam dat snel schakelt en zorgt dat de doelen behaald worden;
- Een bredere klankbordgroep die binnen de afgebakende scope hun belangen inbrengt;
- Themagerichte werkgroepen die de inhoudelijke uitvoering oppakken.

6.1 Governance

In de onderstaande afbeelding wordt de governance voor de volgende fase weergegeven.



Kernteam

De komende fase van de corridor wordt getrokken door compact kernteam. Zij zijn verantwoordelijk voor de dagelijkse coördinatie en geven sturing aan zowel de inhoudelijk als procesmatige voortgang. Ook bereiden zij het directeurenoverleg voor. Het kernteam bestaat uit de volgende partijen:

- Opdrachtgevers: Ministerie van IenW, provincie Utrecht en provincie Gelderland.
- Spoorsector: ProRail, NS (mede namens NS International) en FMN.

Alle partijen hebben 1 vertegenwoordiger in het kernteam. Het streven is een ondersteuner vanuit één van de partijen toe te voegen ten behoeve van het projectsecretariaat.

Directeurenoverleg

Het directeurenoverleg is formeel opdrachtgever van het vervolgonderzoek. De opdrachtgevers nemen deel aan het directeurenoverleg en zijn vertegenwoordigd op managementniveau. Dit overleg geeft inhoudelijk richting en stuurt op het budget. Hier vindt besluitvorming plaats op ambities, koers, inzet, capaciteit en middelen. Dit overleg behandelt een onderwerp altijd, voordat het bestuurlijk wordt behandeld. De opdrachtgevende partijen streven naar unanimiteit in de keuzes, maar het is mogelijk dat dit vanuit de verschillende rollen en verantwoordelijkheden niet wordt bereikt. In dat geval vindt escalatie plaats naar de bestuurders. Het directeurenoverleg komt ongeveer één keer per kwartaal samen.

BO MIRT najaar 2022

In het BO MIRT najaar 2022 vindt besluitvorming plaats over de resultaten van het vervolgonderzoek. Alle resultaten worden gebundeld in een beslisdocument, waarna er een Go/No-Go beslissing volgt op de voorstellen. Gelet op de raakvlakken en de urgentie op de corridor is het noodzakelijk tot concrete keuzes en investeringsvoorstellen te komen.

Klankbordgroep

In de klankbordgroep nemen partijen deel die direct belang hebben bij de richting in dit onderzoek. Partijen brengen hun belangen in, maar binnen de eerder beschreven afbakening. De klankbordgroep wordt periodiek georganiseerd en heeft als concreet doelen:

- Informeren over de voortgang;
- Reflectie op de voortgang;
- Bespreken van raakvlakken.

De volgende partijen zijn, naast het kernteam, onderdeel van de klankbordgroep:

- U10;
- Regio FoodValley;
- Groene Metropoolregio;
- 8RHK (regio Achterhoek);
- Gemeente Arnhem;
- Gemeente Utrecht;
- Gemeente Ede.

Gelet op de structurerende keuzes en verstedelijkingsopgave zijn de gemeenten Arnhem, Utrecht en Ede specifiek toegevoegd. Het uitgangspunt is dat de overige gemeenten in deze klankbordgroep vertegenwoordigd worden via hun regionale orgaan.

Bredere informatiebijeenkomst

Naast de klankbordgroep vinden ook bredere informatiebijeenkomsten plaats. Het doel van deze bijeenkomsten is partijen die een belang hebben te informeren over de voortgang. De deelnemers worden aangedragen door kernteam. Hierbij wordt nu gedacht aan de overige gemeenten en reizigersorganisaties.

Raakvlakoverleg

De verschillende verstedelijkingsopgaven hebben impact op de corridor. Daarom willen wij periodiek een raakvlakoverleg organiseren om af te stemmen met de verschillende verstedelijkingsstrategieën in de regio's. Tijdens dit overleg informeren de trajecten elkaar over de stappen die worden genomen en kan de inbreng meegenomen worden. Deelnemers zijn de opdrachtgevende partijen, het Ministerie van BZK, en een vertegenwoordig van desbetreffende regio.

Er wordt geen apart overleg voor het raakvlak goederenvervoer georganiseerd. De lijnen binnen de opdrachtgevende partijen zijn kort, dus is hier geen noodzaak voor. Wanneer er raakvlakken zijn op dit thema, zoals rondom Arnhem-Oost, dan worden deze in het kernteam behandeld. Mocht de noodzaak er zijn voor een verdiepende werksessie, dan wordt deze uiteraard wel georganiseerd. Ook voor het belangrijkste raakvlak op de corridor, de MIRT-verkenning OV- en wonen, wordt geen apart overleg georganiseerd. Hier geldt hetzelfde als voor het goederenvervoer. De provincie Utrecht zal vanuit het kernteam dit raakvlak bewaken.

Internationale partners

De verbinding met Duitsland is één van de opgaven. Hiervoor is afstemming met de Duitse partners noodzakelijk, zoals het Ministerie van Verkeer, Deutsche Bahn en het Land Nordrhein-Westfalen. In de komende fase zullen er gesprekken plaatsvinden. Deze vinden plaats door vertegenwoordigers van het kernteam.

Werkgroepen

De indeling van de werkgroepen vindt plaats aan de hand van de deeltrajecten. Er wordt in eerste instantie een splitsing gemaakt tussen Utrecht – Arnhem en Arnhem – Duitse grens. Dit gebeurt om drie redenen:

- Ten oosten van Arnhem zijn de structurerende keuzes ingevuld. Ten westen van Arnhem is hier naar verwachting (veel) meer tijd voor nodig;
- De verstedelijkingsopgave in Arnhem-Oost (sleutelgebied) vraagt om duidelijkheid over het globale ruimtebeslag van het spoor (nu en in de toekomst). Door de splitsing kan deze duidelijkheid mogelijk sneller gegeven worden;
- Er kan efficiënter gewerkt worden in kleine groepen en mensen worden niet belast met onderwerpen buiten hun regio.

De samenhang tussen de deeltrajecten wordt bewaakt door het kernteam. De werkgroepen worden mogelijk ondersteund door een bureau ten behoeve van de verslaglegging.

De ambities op de corridor zijn hoog, dit geldt ook voor de investeringskosten. Tegelijkertijd is deze corridor een TEN-T corridor (Rhine-Alpine). Dit betekent dat Nederland mogelijk -en onder de juiste voorwaarden- een beroep kan doen op Europese cofinanciering van de investeringen, mits deze aan de juiste voorwaarden voldoen. Gelet op het belang van dit thema wordt hiervoor een separate werkgroep ingericht, deze bestaat uit specialisten van de opdrachtgevers. De regie hiervoor ligt bij het Ministerie. Daarnaast zal deze werkgroep ook de mogelijkheden van financiering van de Rijksoverheid, provincies, regionale overheden en derden verkennen.