



BETROUWBAAR SPOOR

REGIO ARNHEM NIJMEGEN

| POSITION PAPER

SLIM 

regio arnhem
nijmegen

POSITION PAPER SPOOR REGIO ARNHEM NIJMEGEN

Het spoornetwerk in de regio Arnhem Nijmegen is de draaischijf van Oost-Nederland. De bereikbaarheid van de regio Arnhem Nijmegen staat steeds meer onder druk, een gezamenlijke spooraanpak is urgent en noodzakelijk!

Het spoornetwerk in de regio Arnhem Nijmegen is de draaischijf van Oost-Nederland. Of ze nu oost-west of noord-zuid lopen, ze zijn van strategisch belang! Om de grensregio's beter met elkaar te verbinden en de economische ontwikkeling van deze regio's te ondersteunen zullen IC-netwerken in Nederland gekoppeld worden aan IC-stations over de grens met aansluitingen op de ICE en HSL-netwerken. De internationale OV strategie (toekomstbeeld OV2040, zie figuur 1) bevindt zich op het niveau van het verbinden van de grensregio's en het snel en duurzaam verbinden van Nederland met de belangrijkste economische kerngebieden van onze omliggende landen. De regio Arnhem Nijmegen ondersteunt deze uitgangspunten.



Figuur 1: Uitgangspunten Rijk - contouren toekomstbeeld OV 2040

In deze position paper spoor richten wij ons op de prioriteiten:

Een regionale kwaliteitsimpuls van het spoor en de bijbehorende knooppunten + het verbeteren van de internationale verbindingen.

Onze prioriteiten zijn:

1. Aanpassingen station Nijmegen = korte termijn
2. Realisatie ongelijkvloerse spoorknoop Oost/Arnhem Oost = lange termijn
3. Kwaliteitsverbetering Maaslijn = korte en middellange termijn
4. Kwaliteitsverbetering IJssellijn = lange termijn
5. Realisatie Knoop Nijmegen – Railterminal Gelderland (RTG) = korte termijn
6. Uitvoering van het programma Hoogfrequent Spoor (PHS) = middellange termijn
7. ICE Amsterdam-Frankfurt/Berlijn: sneller vaker en betrouwbaarder = korte / middellange / lange termijn

1. Aanpassingen station Nijmegen = korte termijn

Nijmegen is een belangrijk knooppunt van het landelijke spoorvervoer. Nijmegen is qua reizigersaantallen het tiende station van Nederland en is het tweede station buiten de Randstad. Steeds meer reizigers maken gebruik van station Nijmegen. En die groei zet in de toekomst door. Daarom onderzoekt de gemeente i.s.m. ProRail, NS, de Provincie Gelderland en andere partners, welke aanpassingen aan het spoor en station nodig zijn. Zodat er straks meer treinen kunnen rijden, en ook sneller. Met voor de reiziger: minder wacht- én reistijd. Doel is om het stationsgebied verder te ontwikkelen tot een comfortabel, overzichtelijk en handig OV knooppunt in het nationale spoornetwerk. Op dit moment is het station niet berekend op groei en bovendien niet het comfortabele station wat bij je mag verwachten. Nijmegen transformeert het Waalfront van 33 ha bedrijfsterrein naar een woon/werkgebied (Nijmegen-west) met in totaal ca. 2.000 woningen. Deze grote stadswijk ligt naast het station en de ontwikkeling van beide gebieden hangt nauw samen. Vraagstukken als bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en zelfs sociale samenhang vragen om een integrale blik. De belangen van nationale mobiliteitsknooppunten, lokale stadsvernieuwing en complexe, integrale samenwerking en participatie komen hier in optima forma samen.

Station Nijmegen moet geschikt gemaakt te worden voor meer en langere treinen in het kader van het programma hoogfrequent spoor (PHS). Hiervoor worden de komende jaren investeringen gedaan zoals perronverlenging en aanpassing emplacement. Daarnaast zal een nieuwe westelijke stationsingang aan de westzijde worden gerealiseerd. Een zeer wenselijke ontwikkeling gezien de woningbouwontwikkeling in Nijmegen-west. Realisatie is voorzien voor 2025-2026. Overeengekomen is dat er een gezamenlijk plan wordt neergelegd voor aanpassingen van het station aan de centrumzijde, omdat daar de problemen rond afwikkeling reizigers, fietsstalling, busplein, stationshal en voorplein te groot zijn voor de dagelijkse 80.000 reizigers. Medio 2019 zal dit plan met kostenraming aan de betrokken partijen worden voorgelegd. Partijen hebben ambitie uitgesproken dat het hier moet gaan om een toekomstvaste aanpak en geen cosmetische verbouwing. Het gaat o.a. om

- Centrale voetgangers-as (verbrede perrontunnel met commerciële functies)
- Aanpassen stationshal
- Ondergrondse fietsstalling centrumzijde
- In ere herstellen cultuurhistorische gevel
- Herinrichting en vergroening Stationsplein
- Toekomstvast, duurzaam busplein (comfortabele transfer)
- Looproutes centrum

De gebiedsontwikkeling rond het Stationsplein bestaat o.a. uit de herontwikkeling van het Metterswane gebouw. Er komen ca. 300 appartementen, een supermarkt, horeca en 4.000m² kantoren. Daarnaast komt een hotel met 110 kamers.

WAT WILLEN WIJ:

- Realisatie van het gebiedsontwikkelingsproject Nijmegen station (met spooraanpassingen, nieuwe westelijke doorgang en duurzame herinrichting centrumzijde).

2. Realisatie ongelijkvloerse spoorknoop Oost/Arnhem Oost = lange termijn

Op het baanvak tussen station Arnhem Centraal en Velperbroek aansluiting komen 2 spoorlijnen bij elkaar op een gelijkvloerse kruising: dit punt heet Arnhem Oost/ Spoorknoop Oost. De treinen vanuit Deventer/Zwolle kruisen hier met de treinen richting Zevenaar/Winterswijk en met de internationale treinen naar Duitsland (ICE en de Regional Express Arnhem-Düsseldorf).

Deze gelijkvloerse kruising veroorzaakt op termijn vertragingen in de dienstregeling omdat treinen op elkaar moeten wachten en onbetrouwbaarheid van regionale treinen. De komende jaren neemt de druk op station Arnhem CS en knoop Arnhem Oost naar verwachting alleen nog maar verder toe door allerlei ontwikkelingen op het spoor, zoals o.a. aangegeven in het Toekomstbeeld OV 2040 en ten gevolge van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en de ontwikkeling van de RegioExpress (Doetinchem-Arnhem) bovenop de bestaande kwartierdienst. Door (mogelijke) toekomstige ontwikkelingen op het spoor rondom Arnhem, de toenemende verstedelijkingsdruk, het stimuleren van (inter)nationaal spoorvervoer (ook om het korte afstand vliegverkeer te ontmoedigen) is het erg wenselijk om de robuustheid van het spoor te versterken door de realisatie van een ongelijkvloerse kruising Arnhem Oost/spoorknoop oost.

WAT WILLEN WIJ:

- Het tijdig realiseren van een ongelijkvloerse kruising Arnhem Oost/spoorknoop Oost.

3. Kwaliteitsverbetering Maaslijn = korte en middellange termijn

In het project Maaslijn wordt gewerkt aan de realisatie van elektrificatie en versnellingsmaatregelen. In januari 2018 hebben de provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland een samenwerkingsovereenkomst gesloten. De provincie Limburg voert namens de overheden de regie over het project en is de opdrachtgever van ProRail. Voorafgaand aan het BO MIRT hebben Rijk en Regio, mede op initiatief van de provincie Limburg, een overleg gehad over het project Verbeteren Maaslijn. Rijk en regio zijn in goed overleg over de lopende opgave van de verduurzaming/elektrificatie van de Maaslijn. In 2018 bleek dat er vertraging gaat optreden in het project. Voor de realisatie wordt nu uitgegaan van een planning met een bandbreedte van december 2023 – december 2024. Deze vertraging leidt tot nieuwe ramingen van de kosten. De verwachte kostenraming past niet meer binnen het afgesproken taakstellend budget. Inmiddels is duidelijk geworden dat er extra financiële middelen door de partners zijn vrijgemaakt. De regio Arnhem Nijmegen maakt zich echter nog wel zorgen over de realisatie. De partners binnen Heijendaal zijn voortvarend met duurzame mobiliteit aan de gang (slim roosteren). Voorbeeldproject voor heel Nederland, maar de elektrificatie-perikelen overschaduwden dit succes.

Het station Nijmegen Heyendaal is de ontsluiting voor de campus Heyendaal en de omliggende wijken. Het station groeit nog steeds sterk, inmiddels zijn er per werkdag ruim 8.000 in- en uitstappers per trein en 7.500 per bus. Hiermee is het qua reizigersaantallen het derde station in de regio Arnhem – Nijmegen. De campus Heyendaal ligt binnenstedelijk en is met 17.000 medewerkers de grootste werklocatie van Gelderland. De regio wil aanpassingen aan het station, zodat de huidige transferproblemen worden opgelost en er een grote kwaliteitsimpuls kan worden gegeven aan de bereikbaarheid van het gebied. In de voorgestelde plannen zullen reizigers worden gespreid over verschillende nieuwe toegangen, waardoor doorstroming en veiligheid verbeteren. Vervoersstromen – fietsen, lopen, bus en auto – worden gescheiden. Ook de treindienst op de Maaslijn profiteert van het verbeterde station Heyendaal, doordat het in- en uitstappen sneller gaat. Tot slot wordt de kwaliteit van het station beter passend bij de reizigersaantallen en omgeving (Campus Heyendaal). De gemeente Nijmegen en de provincie Gelderland hebben reeds financiële middelen gereserveerd. Cofinanciering vanuit Prorail/Ministerie is wenselijk. De elektrificatie van de Maaslijn en de aanpak van het station Heyendaal zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

WAT WILLEN WIJ:

- Maximale inzet van de betrokken partners om de elektrificatie van de spoorlijn uit te voeren.
- Dat het Rijk een rol spelen gaat spelen om te zorgen dat de vertraging op de Maaslijn wordt omgedraaid.
- Dat de huidige transferproblemen van station Heyendaal snel worden opgelost.

4. Kwaliteitsverbetering IJssellijn = lange termijn

De brug bij Ravenstein is 1 van de knelpunten m.b.t. de Kwaliteitsverbetering IJssellijn en dus niet als een op zichzelf staand project. De brug hoort bij meerdere mogelijke verbeteringen op deze belangrijkste intercity buiten de Randstad die allemaal hetzelfde doel hebben.

Zo weten we dat het enkelspoor naar Zwolle kwetsbaar blijft en dat de spoorkruising bij Arnhem-Oost ook heel bepalend is voor de kwaliteit van de treindienst op de IJssellijn. Bij eventuele investeringen zullen we daarom nooit alleen naar de brug bij Ravenstein kijken, maar ook naar andere verbeteringen. Samen met de provincies Noord Brabant en Gelderland hebben we de resultaten van het onderzoek aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd met de vraag dit op te nemen in het Toekomstbeeld OV 2040. In het MIRT is afgesproken dat ProRail in samenwerking met de vervoerders de NMCA knelpunten op de IJssellijn gaan analyseren, en daarbij mogelijke (infrastructurele) maatregelen in kaart te brengen om de potentiële vervoerknelpunten op te lossen en de dienstregeling op de IJssellijn te verbeteren.

WAT WILLEN WIJ:

- Verkenning naar het verbreden spoorbrug Ravenstein (enkelspoor naar dubbelspoor) in samenhang met verbeteringen op de gehele IJssellijn.

5. Realisatie Knoop Nijmegen – Railterminal Gelderland (RTG) = korte termijn

De regionale betekenis van het Knooppunt Nijmegen, Railterminal Gelderland (RTG) is groot. In het MIRT is afgesproken:

- Te investeren om trimodaliteit voor de overslag van goederen in knooppunt Nijmegen te realiseren. De meerwaarde is in het MIRT-onderzoek goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost onderbouwd en door rijk en regio erkend.
- In aanvulling op eerdere afspraken over het stimuleren van het goederenvervoer over het spoor, is afgesproken dat Rijk en regio (provincie) de investeringskosten van de spooraansluiting van de toekomstige Railterminal Gelderland aan de Betuweroute, voor hun rekening nemen. De totale kosten van de spooraansluiting bedragen € 24 miljoen inclusief BTW. Deze afspraak geeft invulling aan een van de onderdelen uit het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (meer mogelijkheden voor intermodaal vervoer) waarover de Tweede Kamer op 19 juni 2018 is geïnformeerd.
- Provincie Gelderland is daarnaast bereid de kosten voor de ontsluiting van het terrein en de inpassing van de Railterminal Gelderland voor haar rekening te nemen.

De regio Arnhem Nijmegen wil een goede inpassing van de spooraansluiting en wil meewerken aan een optimaal gebruik hiervan.

WAT WILLEN WIJ:

- Een goede inpassing van de RTG-spooraansluiting en meewerken aan een optimaal gebruik hiervan.

6. Uitvoering van het programma Hoogfrequent Spoor (PHS) = middellange termijn

Het ministerie van I&W en de NS hebben uitgesproken dat het tweede traject voor de invoering van PHS de SUN-corridor is (Schiphol – Utrecht- Arnhem/Nijmegen). Voor het eindplaatje van PHS moeten de infra-projecten bij station Driebergen-Zeist (2020), station Ede-Wageningen (2022?) en uiteindelijk ook station Nijmegen (2024-2026) worden gerealiseerd. Daarnaast is voor de veiligheid en robuustheid van deze corridor ook een ongelijkvloerse kruising bij Wolfheze en het aanpassen van het station Nijmegen van groot belang. Vooruitlopend op de definitieve invoering van PHS op deze corridor, gaat de NS vanaf 2022 twee extra Intercity's laten rijden tussen Arnhem en Utrecht. Daarnaast is er in een Bestuurlijk Overleg SUN corridor van 1 november jl. (met alle betrokken bestuurders langs deze spoorcorridor) afgesproken dat de keuze voor het vervoermodel vanaf 2028 bestaat uit 6 Intercity's en 4 sprinters. Drukke op het spoortracé Arnhem-Nijmegen en drukke bij de knoop Arnhem zijn aanleiding om voor de toekomst te zoeken naar mogelijke invulling voor de treinverbinding Tiel-Arnhem.

WAT WILLEN WIJ:

- Het kunnen blijven alterneren qua eindbestemming (Schiphol danwel Amsterdam Centraal). Dit is een belangrijke wens vanuit de regio: de regio wil een directe verbinding blijven houden met Amsterdam CS.
- Voortvarende aandacht voor de aanleg van het extra perron, meer opstelruimte voor treinen en snellere wissels op station Nijmegen.
- Snelle realisatie van de ongelijkvloerse kruising bij Wolfheze.
- Een studie naar het toekomstbeeld van de spoorlijn Tiel-Arnhem. De resultaten moeten in de loop van 2019 worden gedeeld.

7. ICE Amsterdam-Frankfurt/Berlijn: sneller vaker en betrouwbaarder = korte / middellange / lange termijn

De ICE tussen Amsterdam en Frankfurt is een onmisbare schakel voor het personenvervoer tussen Nederland en Duitsland. En de treinverbinding heeft volop potentie: voor meer reizigers in de regio Arnhem-Nijmegen, nationaal én internationaal. Dan zijn wel investeringen nodig, zodat de ICE Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Frankfurt sneller, vaker én betrouwbaarder gaat rijden. De regio is content met de kaders van het toekomstbeeld OV2040. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT van afgelopen november heeft de minister aangegeven de ambitie van de regio (provincie en regio Arnhem Nijmegen) te delen van een hogere frequentie van deze verbinding. De minister wil samen met de regio in beeld brengen wat de mogelijkheden zijn om deze ambitie te realiseren. Het kabinet heeft aangegeven dat zij in de periode 2021-2023 1-3 extra treinen wil laten rijden via Arnhem naar Berlijn. De staatssecretaris heeft op verzoek van de kamer toegezegd met een breed onderzoek te komen over de routing Amsterdam-Berlijn.

WAT WILLEN WIJ:

- Nu nog rijdt de ICE Amsterdam- Arnhem – Düsseldorf - Frankfurt slechts acht maal per dag. We willen de frequentie verhogen naar één keer per uur. We verwachten dat daardoor jaarlijks 290.000 internationale reizigers extra met de trein gaan reizen.
- Verhoging van de snelheid naar 160 km/u. Dit is op korte termijn haalbaar. Dit levert een reistijdwinst op van minimaal 6 minuten tussen Amsterdam en Arnhem; en van 12 minuten op het gehele traject Amsterdam-Frankfurt.
- In het voorjaar van 2019 duidelijkheid over de gemaakte MIRT afspraken (mogelijkheden voor hogere frequentie)
- Bij de routing Amsterdam – Berlijn de verschillende varianten (ook via Arnhem) gelijkwaardig onderzoeken.
- De regio wil graag dit proces mede faciliteren en wil hier ook een initiërende en coördinerende rol in spelen.

 provincie
Gelderland

 The
Economic
Board.com
Food, Health, Energy

 VNO-NCW
REGIO ARNHEM-NIJMEGEN

 GEMEENTE
Arnhem

 Nijmegen

 regio arnhem
nijmegen