

Aan de gemeenteraad

Datum : 19 november 2024
Zaaknummer : 4378242
Contactpersoon : Maarten Bulsink
Telefoonnummer : 026 377 3341

Onderwerp: Ontwikkelingen van en op het spoor

Geachte voorzitter en leden,

Arnhem heeft een goede bereikbaarheid per spoor. We hebben vier treinstations, waardoor er voor onze inwoners voldoende mogelijkheden zijn om de trein te nemen en voor onze bezoekers voldoende mogelijkheden om de stad per trein te bezoeken. We hebben een goede treinverbinding richting Utrecht en de verdere Randstad en daarnaast ligt Arnhem op de IJssellijn (treinverbinding tussen Zwolle en Brabant) en er is een treinverbinding richting de Achterhoek (Doetinchem – Winterswijk). Ook is Arnhem een ICE-station op de corridor Amsterdam – Utrecht – Arnhem - Duitsland. Deze goede (internationale) bereikbaarheid per spoor is belangrijk omdat de trein een belangrijke schakel is in de transitie naar meer ruimte-efficiënte en duurzame bereikbaarheid en ons ICE-station grote economische betekenis en potentie voor Arnhem en de regio heeft.

De laatste tijd zijn er veel ontwikkelingen op het spoor die onze bereikbaarheid gaan raken. Zowel op het vlak van de internationale dienstregeling (welke internationale treinen stoppen er op de Arnhemse stations) als op het gebied van de ontwikkeling van het spoornetwerk. Het gaat daarbij om (voorbereidingen voor) projecten die grote impact op de stad hebben zoals de uitplaatsing van het spoor-emplacement in Arnhem Oost. Deze projecten hebben een directe relatie met de ontwikkeling van de Spoorzone Arnhem Oost en Rijnpark.

Graag willen wij u informeren over deze ontwikkelingen. We gaan daarbij eerst in op de ontwikkeling van de internationale dienstregeling en de gevolgen van langdurige werkzaamheden aan het spoor in Duitsland. Daarna gaan we nader in op de grootschalige langetermijnontwikkelingen van het spoornetwerk die relevant voor Arnhem zijn.

Internationale dienstregeling

Er zijn vooral ontwikkelingen in de internationale dienstregeling. Vanaf 1 januari 2025 vormen de internationale verbindingen geen onderdeel meer van de hoofdrailnet-concessie van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Deze hoofdrailnet-concessie beschrijft de eisen die de Rijksoverheid aan de NS stelt. Tot nu toe was de internationale trein via Arnhem naar Duitsland (de ICE) onderdeel van die concessie



en was er daarmee een garantie dat die trein zou rijden. Nu deze eis uit de concessie is gehaald, vervalt die garantie. Reden om de internationale verbindingen uit de concessie te halen is dat het Rijk meer marktwerking wil op deze verbindingen.

De NS heeft echter wel via de open acces procedure¹ een aanvraag gedaan voor een trein naar Duitsland. Hierdoor blijft de NS ook in 2025 dagelijks met 7 treinen via Arnhem naar Duitsland rijden (vice versa). Nieuw daarbij is dat dagelijks één van die ICE-treinen van Amsterdam via Arnhem naar München gaat rijden. Daarnaast blijven de Nightjet naar Wenen/Innsbruck en de Nightjet naar Zürich rijden. De treindienst Arnhem – Düsseldorf (RE 19) is ongewijzigd en zal nog steeds met een uurdienst als stoptrein tussen Arnhem en Düsseldorf blijven rijden. Onze structurele internationale bereikbaarheid blijft dus, los van werkzaamheden, gelijk aan voorgaande jaren. Voor 2025 geldt echter wel dat dit, in verband met grote werkzaamheden in Duitsland, een bijzonder jaar is (zie werkzaamheden aan het spoor in Duitsland).

Naast de NS heeft ook GoVolta een aanvraag via de open acces procedure gedaan. GoVolta wil vanaf 2027 twee treinen per dag tussen Amsterdam en Frankfurt laten rijden. GoVolta is een nieuwe onderneming en heeft nu nog geen treinen. Deze aanvraag kent, mede daardoor, dan ook nog onzekerheid. Zo is nog niet zeker dat deze treinen daadwerkelijk gaan rijden, maar ook nog niet of de treinen dan in Arnhem stoppen.

Werkzaamheden aan het spoor in Duitsland

Van november 2024 tot en met 2026 worden er 80 weken lang werkzaamheden uitgevoerd aan de Duitse zijde van de Betuweroute. Het gaat om een groot project tussen de grens bij Zevenaar en Oberhausen, waarbij op dat traject (van 70 kilometer lang) een derde spoor aan de huidige twee sporen wordt toegevoegd. Tegelijkertijd worden geluidsvoorzieningen, stations en overwegen aangepakt, zodat inwoners minder overlast en meer gebruiksgemak ervaren van het spoor. Door dit project kunnen straks meer treinen via de Betuweroute naar Duitsland rijden. Dat is vanuit duurzaam goederentransport positief en hierdoor ontstaat er op het 'normale' spoor meer ruimte voor reizigersvervoer. Dit heeft echter wel gevolgen voor het personenvervoer en goederenvervoer richting Duitsland.

In deze periode is gedurende 20 weken het spoor volledig gestremd en gedurende 60 weken gedeeltelijk. Dit heeft gevolgen voor de internationale treinen. Zo zal de ICE naar München in 2025 gedurende 105 dagen niet via Arnhem rijden, maar via Venlo. Op die dagen zullen mensen die normaal de ICE in Arnhem nemen eerst naar Den Bosch moeten reizen (vice versa). Dat betekent een extra reistijd van ruim anderhalf uur en extra overstappen. De Nightjet naar Wenen/Innsbruck rijdt vanaf november 2024 tot en met eind 2025 via Deventer naar Duitsland en de Nightjet naar Zürich zal in die periode via Venlo rijden. Reizigers die hiervan gebruik maken zullen dus extra moeten overstappen en

¹ spoorwegondernemingen die passagiersvervoer willen aanbieden, hebben sinds 1 januari 2019 het recht op 'open toegang': open access. Dit betekent dat naast partijen met een concessie ook andere spoorwegondernemingen passagiersdiensten mogen aanbieden.



een extra reistijd van ruim een uur hebben. De treindienst Arnhem – Düsseldorf tot slot zal gedurende de volledige stremmingen worden vervangen door een bus die, met een beperkt aantal stops, van Arnhem naar Oberhausen rijdt. Vanaf daar kan dan weer de bus richting Düsseldorf worden genomen. Hierdoor neemt de reistijd wel met anderhalf uur toe. De impact van deze werkzaamheden zal in 2026 een stuk kleiner zijn. Wat die impact precies is zal nog duidelijk moeten worden. Al met al zijn dit ontwikkelingen die komend jaar (en nog gedeeltelijk in 2026) voor veel hinder zorgen voor reizigers, maar er uiteindelijk toe leiden dat Arnhem voor reizigers beter bereikbaar is met internationale treinen.

Deze werkzaamheden hebben ook effect op het goederenvervoer. Goederentreinen die over de Betuweroute rijden, vervolgen hun route in Duitsland namelijk via Oberhausen. Ook deze goederentreinen moeten een andere route rijden. Dit leidt bij de volledige spoorstremming (20 weken) tot meer goederentreinen door Arnhem, doordat deze treinen vanaf de Betuweroute via Arnhem Zuid, Arnhem Centraal, Zutphen, Deventer en Hengelo naar Duitsland zullen rijden. Het gaat daarbij om vijf extra goederentreinen per dag. Gedurende de 60 weken dat er een gedeeltelijke stremming is, rijden er geen extra goederentreinen door Arnhem. Op die momenten rijden alleen de goederentreinen die al conform de reguliere dienstregeling via Arnhem rijden door Arnhem heen. Dat zijn tien goederentreinen per dag.

Onze inzet

Helaas moeten we concluderen dat het internationale reisproduct per spoor in 2025, door de werkzaamheden in Duitsland tijdelijk beperkter is. Het is echter wel positief dat na afronding van die werkzaamheden juist meer spoorcapaciteit beschikbaar is in Duitsland. Daarnaast geeft de NS aan dat de verbinding Amsterdam – Utrecht – Arnhem voor hen de belangrijkste internationale verbinding richting Duitsland is. We blijven dan ook met ProRail, de NS en andere vervoerders in gesprek of het internationale reisproduct per spoor via Arnhem, na afronding van de werkzaamheden in Duitsland, nog beter kan worden.

Ontwikkelingen aan het netwerk van het spoor

Naast de ontwikkelingen die de actuele dienstregeling raken zijn er ook grote langetermijnontwikkelingen van het netwerk of onderzoeken die relevant zijn voor de bereikbaarheid van Arnhem per spoor. Het gaat om de volgende ontwikkelingen of onderzoeken:

1. MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) onderzoek spoorkruising Arnhem Oost
2. MIRT onderzoek Utrecht – Arnhem – Duitse grens
3. Pre-verkenning uitplaatsing spooremlacement 'Arnhem Goederen'
4. Nut en noodzaak onderzoek Goederenrouting Noordoost Europa

Hierna beschrijven wij per ontwikkeling of onderzoek wat het doel ervan is.



MIRT onderzoek spoorkruising Arnhem Oost

In dit onderzoek wordt gekeken naar nut, noodzaak, timing, effect, meerwaarde en inpassing van een vrije spoorkruising in Arnhem Oost in de bestaande stad. Een vrije (ongelijkvloerse) kruising biedt ruimte voor extra treinen op het spoor (internationaal, nationaal en regionaal), extra stops op station Arnhem Presikhaaf (KennisCampus Arnhem) en een hogere betrouwbaarheid en robuustheid van het spoornetwerk in Oost-Nederland. Kortom: een goede vrij spoorkruising kan de bereikbaarheid per spoor van onze stad verbeteren, omdat er op het spoor ruimte is voor meer treinen. Tegelijkertijd zien we dat het spoor hier een barrière is en zoeken wij naar mogelijkheden tot het versterken van de leefbaarheid en groene leefomgeving (spoorpark) en naar ruimte voor woningbouw en ander functies in de spoorkruising. Desondanks is het zo dat aanpassing en uitbreiding van grootschalige infrastructuur in de stad ook voor hinder kan zorgen doordat bijvoorbeeld het spoor dichterbij huizen komt te liggen, groenstructuren deels verloren gaan of het geluidsoverlast van de spoorkruising groter wordt. Dit MIRT onderzoek is september 2024 gestart en is naar verwachting in het derde kwartaal van 2025 gereed. Wij zijn ons bewust van de impact die deze ontwikkeling kan hebben op Arnhemmers en de stad. Wij zullen u hier binnenkort in meer detail over informeren met een raadsbrief specifiek over dit project.

MIRT onderzoek Utrecht – Arnhem – Duitse grens

De verbinding Utrecht-Arnhem-Duitse grens wordt aangemerkt als een zeer belangrijke verbinding binnen het Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)². Hiervan uitgaande en gegeven de binnenlandse ruimtelijke ambities richt dit MIRT onderzoek zich achtereenvolgens op de volgende drie onderzoeksvragen.

- Wat is er nodig voor een frequentieverhoging van de internationale trein op de verbinding Utrecht-Arnhem-Duitse grens van en naar het Ruhrgebied en Frankfurt?
- Wat is er nodig om op deze verbinding te voldoen aan de TEN-T-eisen (zoals verhogen van de maximumsnelheid naar 160 kilometer per uur)?
- Wat is er nodig om de ruimtelijke ambities, zoals de woningbouwopgave, bereikbaar te maken per spoor?

Uit de antwoorden op deze drie onderzoeksvragen zal een aantal infrastructurele en verkeers- en vervoerkundige ontwikkelrichtingen voor de verbetering van het treinaanbod op de corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens volgen.

Dit is een belangrijke studie, omdat een goede, snelle en betrouwbare bereikbaarheid via spoor richting zowel randstad als Duitsland zeer belangrijk is voor de duurzame bereikbaarheid en concurrentiepositie van Arnhem en de bereikbaarheid van onze stad per spoor voor onze inwoners, bezoekers en werknemers.

² TEN-T is het Trans-Europees vervoersnetwerk. Dit netwerk is het hoofdnetwerk binnen de Europese Unie (EU) dat ervoor moet zorgen dat er transport door de hele EU mogelijk is. De EU heeft subsidiegelden voor dit netwerk.



Rijk en regio zijn voor dit onderzoek gezamenlijk tot een plan van aanpak gekomen en op basis daarvan is dit onderzoek gestart. Wij zullen u binnenkort nader informeren over de aanpak en de planning van dit onderzoek.

Pre-verkenning uitplaatsing spooreplacement 'Arnhem Goederen'

Gemeente Arnhem, provincie Gelderland, ministeries van IenW en BZK (nu VRO), ProRail, NS en de Groene Metropoolregio hebben de afgelopen anderhalf jaar gezamenlijk onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van de ontwikkeling van Rijnpark, inclusief de uitplaatsing van de spooreplacements (opstelplaatsen voor treinen) van Arnhem Goederen (de opstelplaats voor treinen in het Arnhemse Broek). In de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022 en Leefomgeving 2023 zijn door Rijk en regio (eerste) financiële afspraken gemaakt.

Voor de zomer van 2024 hebben partijen in een bestuurlijk overleg gezamenlijk en unaniem het belang van ontwikkeling van Rijnpark vastgesteld en dat deze ontwikkeling, inclusief uitplaatsing van Arnhem Goederen, ook kansrijk is. Deze ontwikkeling is nodig voor Arnhem en regio en er zijn geen andere locaties voorhanden om de noodzakelijke woningen te bouwen. Partijen hebben afgesproken om een volgende stap te zetten met een pre-verkenning. Kern van de opdracht is meer duidelijkheid over 1) onderzoek locaties ProRail, 2) kansrijkheid uitplaatsing NS-deel in combinatie met een (financiële) doorkijk naar fase 2 van Rijnpark en 3) synchroniseren van de planningen.

De gemaakte afspraken en resultaten van de pre-verkenning zijn besproken in BO (bestuurlijk overleg) Leefomgeving respectievelijk BO MIRT 2024. Daarbij is het volgende afgesproken:

- Rijk en regio onderzoeken in een pre-verkenning aanvullende mogelijkheden voor uitplaatsing van het spooreplacement Arnhem Goederen. Inzet is deze pre-verkenning voor het einde van dit jaar af te ronden en dan tevens zicht te hebben op financiering, passend bij deze fase van onderzoek.
- Indien de pre-verkenning daar aanleiding toe geeft, maken Rijk en regio in een separaat BO afspraken over de vervolgfase. Dit betreft een volgende stap in de planvorming, met een "derdenwerkenopdracht" aan ProRail en met nauwe betrokkenheid van NS. Scope van dit vervolg omvat de inpassing en planologische, milieutechnische, spoorse en logistieke haalbaarheid van uitplaatsing. Daarnaast worden afspraken gemaakt over de governance van deze vervolgfase.
- De partijen streven ernaar om eind 2025 vast te kunnen stellen of de spooreplacements uitgeplaatst kunnen worden en afspraken daarover vast te leggen in een Bestuursovereenkomst. Dit betreft onder andere afspraken over de voorkeurslocatie(s), de verdeling van risico's, de governance en organisatie van het vervolg.

Datum : 19 november 2024
Zaaknummer : 4378242
Pagina : 6



Nut en noodzaak onderzoek Goederenrouting Noordooost Europa

In dit onderzoek wordt gekeken naar nut en noodzaak om de goederenroute Rotterdam – Amsterdam – Hengelo – Duitsland te ontlasten. Op die route zit het goederenvervoer het reizigersvervoer te veel in de weg en de vraag is of en hoe dat kan worden opgelost. Dit onderzoek heeft geruime tijd stil gelegen. Binnenkort is er een bestuurlijk overleg, waarin de opdracht wordt vastgesteld. Daarna kan deze studie daadwerkelijk gaan starten. De studie is zeer relevant voor Arnhem en onze regio, omdat een alternatief voor bovenstaande route is dat goederenvervoer via de Betuwelijn en Arnhem richting Hengelo gaat rijden. Dat is zowel vanuit leefbaarheid als bereikbaarheid per spoor (goederentreinen die concurreren met personenvervoer) niet wenselijk. Om die reden zorgen wij ervoor dat we via de GMR goed aangehaakt zijn op dit proces.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
de secretaris, de burgemeester,

J.H. de Baas

A. Marcouch