

Versterken van de treincorridor Randstad – Arnhem – Rhein-Ruhrgebied

Hoofdboodschap: *Geef de komende jaren prioriteit aan investeringen in de spoorcorridor Randstad – Arnhem – Rhein-Ruhrgebied. Versterken van deze corridor is 1) nodig voor de economische ontwikkeling van Nederland, 2) draagt bij aan Europese klimaatdoelstellingen, en 3) is noodzakelijk voor verdere verstedelijking en leefbaarheid langs de corridor. Deze schakel is 4) nog niet op het niveau van een hoofdspoorcorridor in het Europese netwerk als het gaat om personenvervoer.*

Urgentie

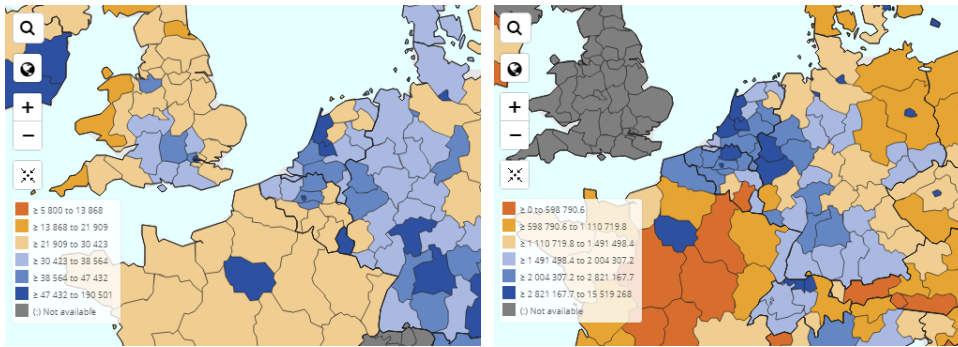
Al sinds de jaren '80 worden er op deze corridor verbeteringen gedaan. Bijvoorbeeld het uitbreiden van stations (Driebergen-Zeist reeds voltooid, Arnhem, Ede-Wageningen/Amsterdam Zuid aanstaande), en het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen (Bunnik, Veenendaal en Ede; Maarsbergen, Arnhem-Oost en Wolfheze volgen binnen enkele jaren), het vergroten van de capaciteit van het spoor (verdubbelen van het spoor Utrecht-Amsterdam Bijlmer Arena, en spoor 5/6 Amsterdam Zuid). Door het intensieve gebruik van de corridor voor zowel regionaal, nationaal als internationaal spoorvervoer is er echter nog steeds sprake van een capaciteitstekort.

Hierdoor is het internationaal gezien nu niet mogelijk deze corridor door te ontwikkelen naar het niveau van een Europees hoofdcorridor. Het slim combineren van de reeds gedane verbeteringen met aanstaande investeringen biedt hier wel de mogelijkheid toe. Daarnaast ontstaan er daarmee ook op regionale en lokale schaal mogelijkheden voor verstedelijking en het vergroten van de leefbaarheid. Dit blijkt ook uit de afgeronde studies voor de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040. Het European Year of Rail is een mooie aanleiding hier werk van te maken.

Hieronder worden de genummerde elementen uit de hoofdboodschap verder toegelicht:

1. Economische ontwikkeling van Nederland: Het versterken van de internationale treinverbindingen op het Randstad – Arnhem - Rhein-Ruhr corridor heeft positieve effecten op de economische ontwikkeling van Nederland.

De snelle en frequente treinverbindingen tussen de Randstad en Parijs en Londen worden goed gebruikt. Een echt snelle, frequente en betrouwbare verbinding tussen de meest economisch relevante en dichtbevolkte gebieden (zie figuur 1 en 2) van Nederland en Duitsland ontbreekt echter nog. De huidige ICE rijdt maar eens per twee uur, met vaak grote overstaptijd voor andere bestemmingen in Duitsland. Nederland heeft baat bij snellere verbindingen met economisch sterke regio's in Duitsland (bijvoorbeeld het Ruhrgebied en de regio's Frankfurt en Berlijn). Snellere verbindingen zorgen ervoor dat (ook binnenlandse) agglomeratievoordelen kunnen optreden (meer 'sharing, matching, en learning') en dat het vestigingsklimaat verbetert.



Figuur 1: BBP per inwoner per NUTS 2 regio 2018 – Eurostat¹ / Figuur 2: Bevolkingsdichtheid (per km²) per NUTS 2 regio 2018 – Eurostat²

2. Europese klimaat doelstellingen: Het versterken van de treincorridor Randstad – Arnhem – Rhein-Ruhrgebied draagt bij aan substitutie van vliegreizen naar treinreizen op de afstand tot 750km, en daarmee aan de duurzaamheids-doelstellingen van Nederland/Europa.

De Europese Unie legt in het ‘European Year of Rail’ meer dan ooit de focus op internationale treinverbindingen. De nieuwe ‘European Sustainable and Smart Mobility Strategy’ heeft als doel om voor 2050 een 90% reductie in de CO₂-uitstoot van mobiliteit te realiseren. Het inzetten van internationale treinen in plaats van vliegtuigen en het daarvoor versterken van het Europese treinnetwerk speelt een belangrijke rol in de strategie. De CO₂ uitstoot per km per passagier is significant lager bij treinreizen dan bij vlieg- en auto/ bus reizen, ook als de totale levenscyclus van de aanleg van de infrastructuur wordt meegenomen³. De luchthavens van Düsseldorf, Köln/Bonn, Frankfurt, Stuttgart, en Basel verwerken jaarlijks zo’n 1,8 miljoen passagiers van/naar Schiphol. Door deze (deels) te vervangen door treinreizen kan een aanzienlijke bijdrage worden geleverd aan de substitutie van lucht- door treinreizen en daarmee aan het verminderen van de CO₂ uitstoot van internationale mobiliteit. Daarbij kan het ook op regionaal niveau bijdragen aan de modal shift van auto naar trein.

3. Verstedelijking en leefbaarheid: het versterken van de corridor Randstad – Arnhem – Rhein-Ruhrgebied faciliteert verstedelijkingsambities van de verschillende regio’s en biedt kansen om de leefbaarheid te vergroten.

- a. Het aan elkaar knopen van de gedane investeringen om de corridor internationaal te versterken faciliteert verschillende ruimtelijke prioriteiten van Rijk en stedelijke regio’s langs de route. Het gaat bijvoorbeeld om de ambitie van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen en regio Foodvalley om nieuwe verstedelijkingslocaties te ontwikkelen, van Utrecht om een nieuw station te realiseren gekoppeld aan verstedelijkingsopgaven en een schaa sprong in het regionale OV, en van de MRA om zich te ontwikkelen tot een internationale top-regio. Ook draagt een snelle verbinding met Duitsland bij aan de internationale positie van de MRDH. Deze positie wordt verder versterkt als er een snelle verbinding wordt gerealiseerd van de Rotterdamse en Haagse regio naar Utrecht alwaar een

¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/RCI/#?vis=nuts2.economy&lang=en>

² <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/RCI/#?vis=nuts2.population&lang=en>

³ Chester and Horvath, 2009, Environmental assessment of passenger transportation should include infrastructure and supply chains, Environmental Research Letters, Volume 4, Number 2

naadloze overstap plaats kan vinden. Voor een dergelijke snelle connectie en naadloze verbinding zijn er (ook) lokaal en regionaal interventies nodig.

- b. De vier verschillende niveaus van trein (-en in de MRA metro) verkeer (van regionaal tot internationaal) hebben allemaal een belangrijke rol in het verstedelijkingsmodel van de verschillende regio's. Het incrementeel verbeteren van de corridor Randstad – Arnhem – Rhein-Ruhrgebied biedt mogelijkheden om op al deze niveaus logistieke knelpunten aan te pakken en daarmee kansen om de leefbaarheid in verschillende stedelijke gebieden te vergroten.
- c. Een specifiek aandachtspunt is het goederenvervoer. Sommige oplossingsrichtingen voor goederen gaan uit van route door Arnhem die daar de Randstad – Arnhem – Rhein-Ruhrgebied personen corridor zou kruisen. Dit levert problemen op voor de verstedelijkingsambities van Arnhem.
- d. Ander specifiek aandachtspunt is de aanleg van het 5^e en 6^e spoor en de ombouw van de OV terminal voor station Amsterdam Zuid. Het 5^e en 6^e spoor en de OV terminal maken uit van een samenhangend pakket maatregelen op de spoorring Amsterdam. Dit pakket is randvoorwaardelijk voor een goede aanlanding van de internationale treinen, zoals de ICE.

4. Europees hoofdcorridor: Het versterken van de treincorridor Randstad – Arnhem – Rhein-Ruhrgebied maakt van deze corridor een Europese hoofdcorridor.

- a. Het completeren van de TEN-T corridors, en ze beter geschikt maken voor personenvervoer, is een van de pijlers van de Europese strategie. De Randstad – Arnhem – Rhein-Ruhrgebied corridor maakt deel uit van één van de belangrijkste TEN-T kerncorridors: de Rhine-Alpine corridor. Het versterken hiervan past dus perfect binnen de strategie van de EU. Daarbij is financiering vanuit de CEF gelden mogelijk voor projecten die het TEN-T netwerk verbeteren.
- b. In Duitsland worden binnen het 'Deutschlandtakt' (figuur 4) afspraken gemaakt over de lange termijn ontwikkelingen in het treinverkeer. Daarin staat ook de ambitie om ieder uur een trein te hebben rijden tussen Amsterdam en Köln⁴. Er wordt op dit moment al gewerkt aan het driesporig maken van het traject Zevenaar (grens) – Oberhausen. Het versterken van het Nederlandse deel van de corridor Randstad – Arnhem – Rhein-Ruhrgebied sluit perfect aan op de Duitse plannen en ontsluit het Duitse ICE netwerk voor Nederlandse reizigers ook richting andere bestemmingen in Duitsland (zoals overstap Berlijn).
- c. Daarnaast heeft de Duitse overheid in samenwerking met alle Europese transportministers een plan gelanceerd voor lange-afstandstreinen in Europa, Trans European Express (TEE) 2.0⁵. TEE lijn 3-4 is de lijn Amsterdam-Rome (met stops in o.a. Duisburg, Köln, Frankfurt, Basel, en Milaan – figuur 5).

⁴ https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/10YHAzldfJjUuHycUOOM9I/e0382caa4f55a0f8b01a54ae891d47ce/Pra__sentation_Akteurskonferenz_vom_15.07.2020.pdf

⁵ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/eu-ratspraesidentschaft-innovative-schiene-nachtverkehr-21-09-2020.pdf?__blob=publicationFile



Figuur 3: TEE 2.0. lijnen volgens de Duitse overheid Figuur 4: Duits netwerk volgens Deutschlandtakt tot 2030



Figuur 5: A12 spoorcorridor Randstad-Arnhem-Rhein-Ruhr in relatie tot andere grensoverschrijdende verbindingen