

**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:** 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e @prorail.nl;  
5.1.2.e @prorail.nl; 5.1.2.e  
@groenemetropoolregio.nl; 5.1.2.e  
**Cc:** 5.1.2.e  
**Onderwerp:** Voorbereiding overleg as dinsdag: A12  
**Datum:** vrijdag 14 januari 2022 14:06:14  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[Brainstormsessie A12-corridor spoor Arnhem-Duitse grens v1.0.pdf](#)

---

Dag allen,

As dinsdag treffen we elkaar digitaal om het over de ontwikkelingen in de Groenemetropoolregio t.a.v. de A12 te hebben.

Ter voorbereiding ontvangen jullie bijgevoegd rapport.

Samen met 5.1.2.e stel ik de volgende agenda voor:

1. Korte voorstelronde (naam, partij, rol)
2. Korte stand van zaken A12 (5.1.2.e en/of ik)
3. Toelichting rapport Movares (5.1.2.e) en Situatie in Zevenaar (5.1.2.e)
4. Eerste reacties.

Doel van het overleg is informeren en het ophalen van eerste reacties.

Tot as dinsdag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

026 5.1.2.e | sms of whatsapp 06 5.1.2.e | 5.1.2.e @ gelderland.nl | [www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)

linkedin.com/5.1.2.e

werkdagen: maandag | dinsdag | donderdag | vrijdag



-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** 5.1.2.e

**Verzonden:** donderdag 9 december 2021 15:10

**Aan:** 5.1.2.e @minienw.nl;

5.1.2.e @prorail.nl; 5.1.2.e @prorail.nl; 5.1.2.e

@groenemetropoolregio.nl; 5.1.2.e

**cc:** 5.1.2.e

**Onderwerp:** A12

**Tijd:** dinsdag 18 januari 2022 13:00-14:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** Microsoft Teams-vergadering

Dag allen,

Op verzoek van NS en Prorail verschoven naar een andere datum.

Jullie ontvangen nog het Movares rapport en een korte agenda.

Groet,

5.1.2.e

---

## Microsoft Teams-vergadering

**Deelnemen op uw computer of via de mobiele app**

5.1.2.i

[Meer informatie](#) | [Opties voor vergadering](#)

---

---

# A12-corridor spoor Arnhem - Duitse grens

## Brainstormsessie



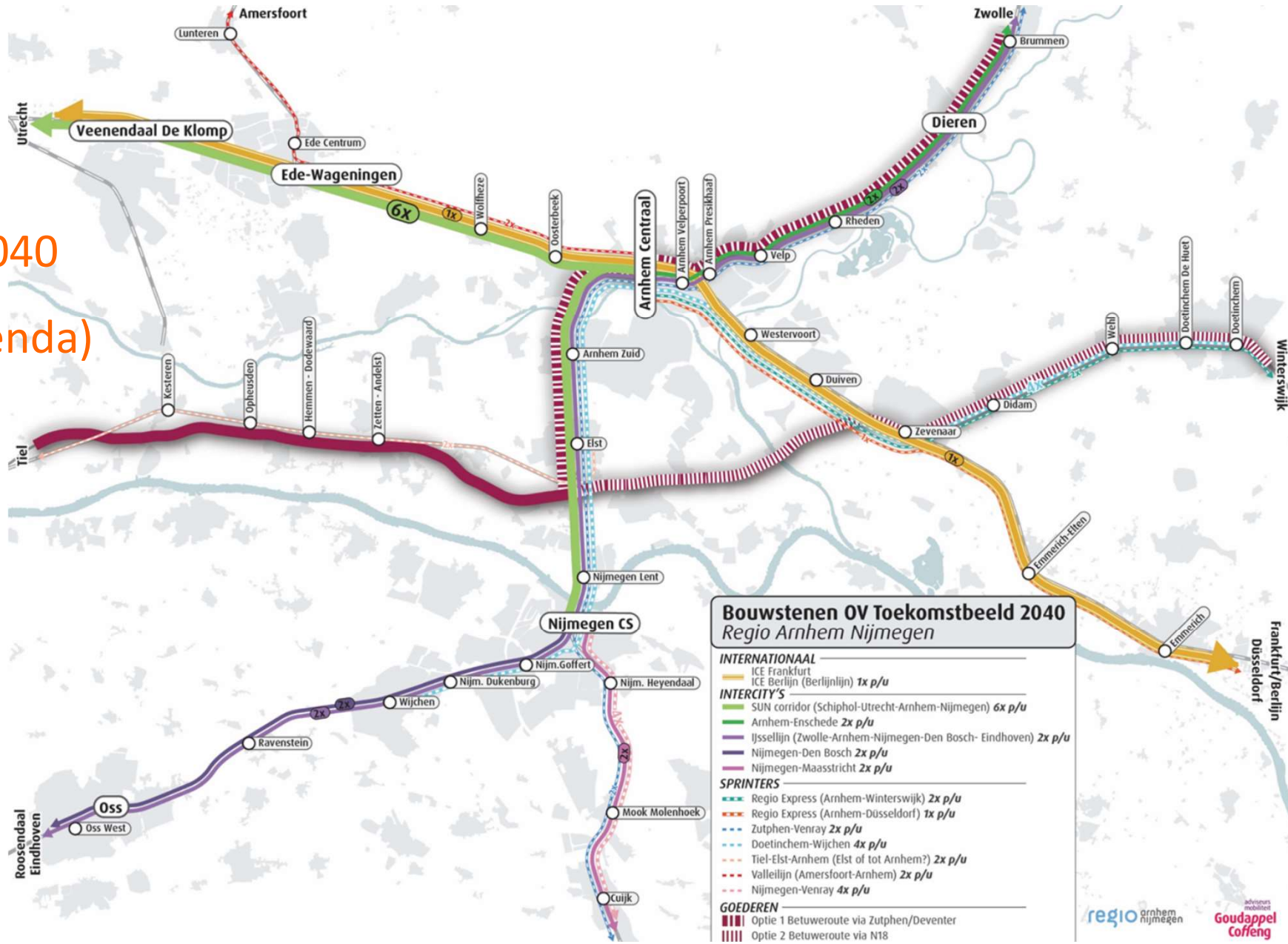
De Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen wil inzetten op:

- Versterken ICE tussen (Amsterdam -) Utrecht - Arnhem - Duitse grens
  - 1x per uur, snelheid 160 km/u en deels op vrij spoor
- Sterke spoorverbinding Utrecht - Arnhem met 8x IC per uur
- Regionale spoorverbindingen (o.a. RegioExpress)
- Ruimte bieden voor de verstedelijkingsopgave in de regio, w.o. Arnhem-Oost

Vragen:

- Wat is nodig voor ontvlechten van de spoorknoop in Arnhem-Oost
- Wat is nodig aan maatregelen tussen Arnhem - Duitse grens incl. toepassing ERTMS
- Hoe verhouden zich maatregelen op traject Utrecht - Arnhem tot het geheel?

# Spoorbeeld 2040 (Ontwikkelagenda)





# A12-corridor spoor Arnhem - Duitse grens

Waar op in te zetten?



Wat is idealiter vanuit spoor gezien nodig voor de ambities voor ICE, IC Utrecht-Arnhem, IJssellijn en inpassing regio spoor op hoofdnet:

- Zet in op een 8/4-systeem; dit is handiger voor de (avond-) dienstregeling en bieden van overstapmogelijkheden; evt. 1 IC per uur inzetten als extra ICE
- Zet in op zo veel als mogelijk gescheiden spoorverkeersstromen ('lijnbedrijf') i.c.m. opheffen gelijkvloerse spookruising voor een meer robuuste spoorcapaciteit en daarmee ruimte bieden voor snelheidsverhoging ICE
- Arnhem-Oost ligt in een landschappelijk 'dal' ten opzichte van de huidige sporen; het ondergronds brengen van spoor in Arnhem-Oost is onvoordelig (veel lengte en ruimtebeslag met grote barrières voor stedelijk weefsel)
- Opheffen van stedelijke barrière van spoorbaanlichamen door deze op kunstwerk te plaatsen



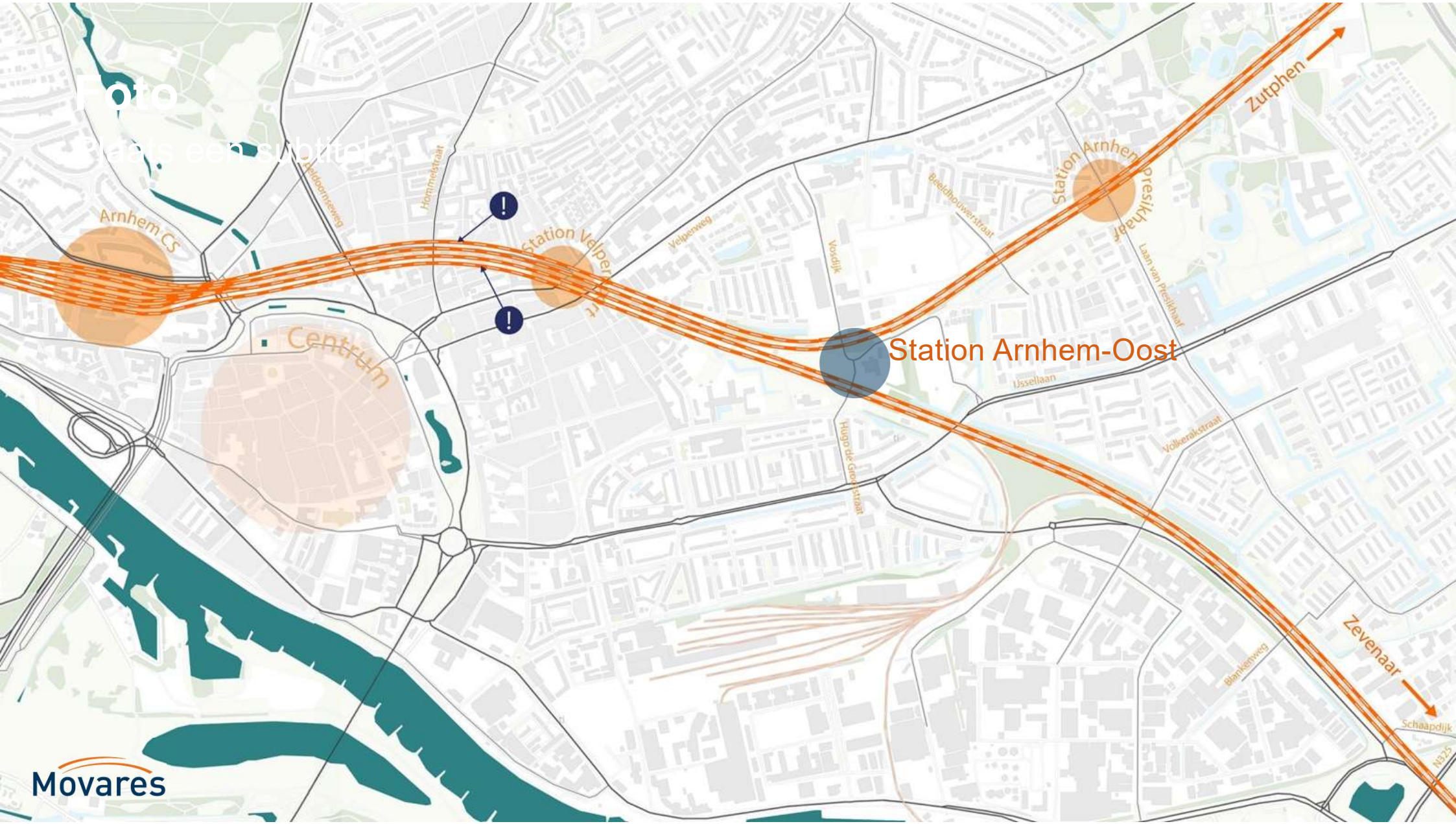
# A12-corridor spoor Arnhem - Duitse grens

Wat moet er aan ontvlechting gebeuren in Arnhem-Oost?

## 4 sporen tussen Arnhem CS en spoorknoop Arnhem-Oost (kruising Zutphen-Zevenaar)

- Bouwen terwijl huidig spoor in gebruik blijft; 1 spoor extra aan noordzijde en 1 spoor extra aan zuidzijde
- Extra sporen raken de stad, maar onder kunstwerk extra sporen is evt. ruimte voor (gebouwde) stedelijke ontwikkeling
- Geen kruising meer tussen richtingen Arnhem-Zutphen en Arnhem-Zevenaar
- Sporen in 'lijnbedrijf' i.c.m. met vervallen huidige gelijkvloerse spoorkruising betekent meer robuuste capaciteit
- Nieuw Sprinter-station Arnhem-Oost op Merwedeterrein
  - Vervallen stations Velperpoort en Presikhaaf;
  - Geen perrons meer bij Velperpoort scheelt breedte bij 4 sporen
  - Hub-locatie Arnhem-Oost ontwikkelen met goede verbindingen per voet, fiets en (HOV-)bus
- Spoor tussen Arnhem-Oost en Driepoortenweg op kunstwerk voor opheffen stedelijke barrières

Foto  
plaats een subtitel





# A12-corridor spoor Arnhem - Duitse grens

Wat kost ontvlechting in Arnhem-Oost?

## Maatregelen

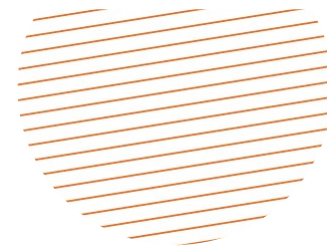
- Nieuw station Arnhem-Oost € 200 miljoen
- 4 sporen tussen Arnhem CS en station Arnhem-Oost € 500 miljoen
- Spoor op viaduct tussen Arnhem-Oost en Driepoortenweg € 200 miljoen
- Optie: (glazen) overkapping over spoor tegen geluid € 100 miljoen

**Totaal: € 1,0 miljard**

Hieronder inbegrepen (minder significante kosten):

- Evt. maatregelen emplacement ten westen van Arnhem CS
- Amoveren stations Velperpoort en Presikhaaf





# A12-corridor spoor Arnhem - Duitse grens



Wat is nodig tussen Arnhem en Duitse grens?

## Ruimte voor ICE 160 km/u en toepassing ERTMS

- Mogelijke maatregelen aan:
  - IJsselbrug; *geen significante versterking verwacht t.b.v. snelheidsverhoging*
  - Kunstwerken (viaducten, onderdoorgangen); *geen versterking want 160 km/u is al ontwerpeis voor belasting*
  - Stations; *bepaalde maatregelen verwacht, behalve in scenario Zevenaar-Verdiept*
  - Overwegen
  - Spoorafstand; *vergroten naar 4,50 m of beargumenteerd hiervan afwijken (bij kunstwerken of lagere snelheid)*
  - Spooralignement; *bepaalde maatregelen boogstralen, oplosbaar binnen verbreding spoorafstand*
- Bijzondere situatie Zevenaar gelet op tunnel Betuweroute, A15-tracé, capaciteitsknelpunt intakking lijn Doetinchem en (te) beperkte ruimte in stedelijke omgeving voor viaducten wegverkeer
- Traject Zevenaar naar Duitse grens; spoorcapaciteit in Duitsland naar verwachting voldoende voor spoorambitie



 Brug  
 Station

 Kunstwerk  
 Overweg



# A12-corridor spoor Arnhem - Duitse grens

Wat is nodig tussen Arnhem en Duitse grens?

## Integrale maatregelen

- Toepassing ERTMS tussen Arnhem en Duitse grens (20 km) € 80 miljoen
- Spoorafstand naar 4,50 m tot Zevenaar incl. aardebaan Westervoort € 25 miljoen
- Geluidsvoorzieningen langs stedelijke tracédelen (inschatting) € 40 miljoen
- Overwegen Duiven vervangen door 3 onderdoorgangen en 1 perrontunnel € 70 miljoen
  
- Scenario's voor overwegen Zevenaar:
  - I. Alle overwegen opheffen + spoor fly-over naar Doetinchem + viaduct Methen € 55 mln.
  - II. Regionaal spoor op maaiveld houden + ICE in tunnelbak (ruimtereservering voor HSL-Oost) € 400 mln.
  - III. Zevenaar Verdiept; 4 sporen voor ICE en regionale verbindingen + verdiept station Zevenaar € 900 mln.

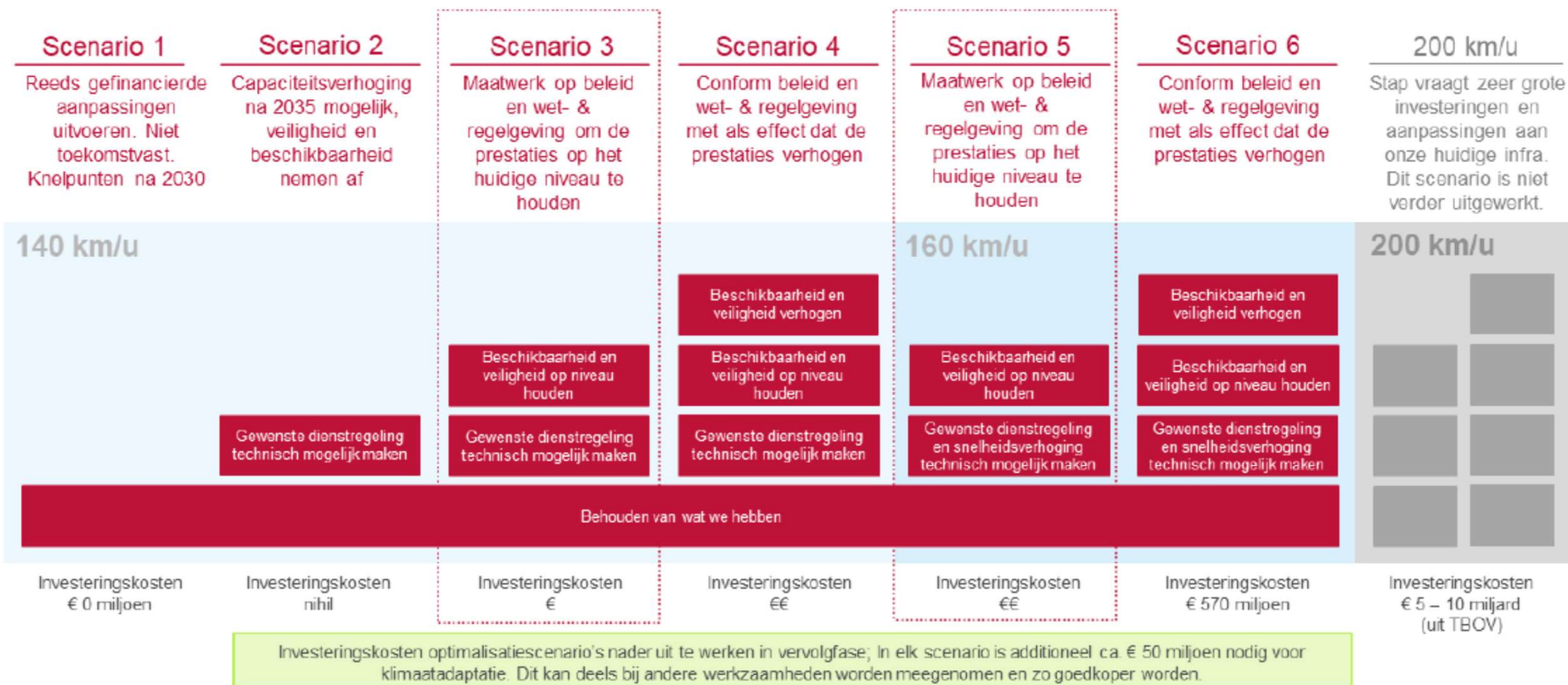
Scenario's II en III zijn robuust voor ICE en regionaal spoor en bieden meer eenvoudige overwegen of ruimte voor de stad

**Totaal: € 0,3 miljard tot € 1,1 miljard**



# A12-corridor spoor

Deel Utrecht-Arnhem in totale schatting € 5 tot € 10 miljard (TBOV2040)?



# A12-corridor spoor

Deel Utrecht-Arnhem in totale schatting € 5 tot € 10 miljard (TBOV2040)?



Minimale maatregelen voor ICE 160 km/u tussen Utrecht en Arnhem CS:

- Viersporigheid Utrecht-Vaartsche Rijn en Driebergen-Zeist (8 km) € 400 miljoen
- Viersporigheid Wolfheze - Arnhem CS (aansluiting Nijmegen) (6 km) € 300 miljoen
- Aanpassen emplacement Ede-Wageningen € 150 miljoen
- Toepassing ERTMS (56 km) € 225 miljoen

**Afgerond € 1,1 miljard**

**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:** 5.1.2.e @prorail.nl"; 5.1.2.e "; 5.1.2.e @ns.nl  
**Cc:** 5.1.2.e ) - DGMo  
**Onderwerp:** Reactie Brainstormsheets Movares / Arnhem Oost  
**Datum:** dinsdag 18 januari 2022 12:18:32  
**Bijlagen:** image001.png

---

Hallo allen,

Ik kreeg van 5.1.2.e de sheets toegestuurd die zometeen door jullie worden besproken met 5.1.2.e Ik ben niet bij dat overleg (hoeft ook niet), maar voelde me wel even gedrongen te reageren.

Ik snap in ieder geval nu het misverstand dat ontstond tussen 5.1.2.e : ontvlechting versus vrije kruising.

Maar dan toch nog even over Inhoud en Proces (maar dat zal vast ook wel bij jullie borrelen):

INHOUD:

- De 4 sporigheid die getekend wordt, lost niets op en verlegt de kruisende bewegingen van Ah Oost naar Arnhem Centraal. Sterker: het wordt volgens mij nóg erger. Bijvoorbeeld: een ICE vanaf Dld komt 'links' binnen en moet dan na Ah ri Ut zowel de beide sporen van/naar Nm en die vanaf Ut kruisen (3 conflicten bij Ah West ipv 1 bij Ah Oost)
- De Regionale treinen gaan dan keren aan de zuidkant van AhCS. Hoewel daar de sporen niet voor zijn ingericht, heb je óók nog het probleem dat je voor het bereiken van Arnhem Berg het héle emplacement moet oversteken. Ah Berg is dan niet meer bereikbaar en moet je dan verplaatsen
- De reden dat gemeente Zevenaar aansluit, zal wel te maken hebben met ooit een uitspraak van 5.1.2.e dat met 4-sporigheid bij Ah een extra station Zevenaar Oost inpasbaar zou zijn. Misschien dat ze daarom in Zevenaar een medestander voor 4-sporigheid hebben gevonden??? Klok-klepel: Een extra stop op de Stoptrein Dtc-Ah hindert de erop volgende RegioExpres nogsteeds. Dat los je pas op, als je de 4-sporigheid zó vorm geeft dat de buitensporen voor de SPR zijn en de binnensporen voor een ICE/RE/ICE (of andersom). En dát (binnen/buitenspoor-model) vergt alsnog een Vrije Kruising bij Ah Oost. (Dus: het voorkómen van een VK Ah Oost (wat 5.1.2.e graag wil) is niet mogelijk)
- Nieuw voor mij is het idee dat een nieuw station 2 bestaande stations zou vervangen. Is dat serieus een optie? (heeft nooit in de bouwstenen van TBOV gezeten). Maar dan is zo mogelijk het ruimtebeslag nóg groter dan alleen maar een VK bouwen en die ruimte dáár was toch schaars??
- Ze stellen 4 sporigheid op +1 voor. Tegenwoordig is wens alles naar -1 (Delft, Leeuwarden). Hoe toekomst vast is dit dan?
- 5.1.2.e was eigenlijk bang dat met een Vrije Kruising Va de druk op een Goederenroute kopmaken Deventer gefaciliteerd werd. Ik snap de redenerlijn van 5.1.2.e dan niet om wel te pleiten voor 4 sporigheid. Immers, met 4 sporigheid heb je dat ook of zelfs meer (want voor zulke forse investeringen zul je toch zeker meerwaarde zoeken (bijv voor Goederen met Kopmaken Deventer).

PROCES:

- Het verbaasd me dat dit nu pas oppopt na een heel aantal sessies in de OAO-reeks. Waarom nu pas?
- Of moeten we dan (als dit echt een issue is) een nieuwe OAO-ronde starten voor de Oostkant van Ah? -> lijkt me niet.

Wat mij betreft (even kort door de bocht): 4-sporigheid lijkt me een kansloze zoekrichting.

Dat was het.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

[Redacted]



Arriva Nederland | Postbus 626 | 8440 AP Heerenveen

M +31 (0)6 5.1.2.e

## **Wat is de opgave/belemmering voor Spoorzone Arnhem Oost en waar kan de spoorcorridor A12 aan bijdragen?**

Tijdens een overleg over de OAO notitie A12 corridor (concept) op 18 januari jl. met lenW, provincie Gelderland, ProRail, GMR en Arnhem werd de vraag aan de GMR gesteld om de Regionale opgave scherper te formuleren. Met ProRail is de afspraak gemaakt om op korte termijn een overleg in te plannen met de GMR over de 4 sporigheid rondom Arnhem. Dit overleg wordt nog ingepland.

Daarnaast werden via de mail (19/1) door **5.1.2.e** (lenW) aan Arnhem 2 vragen gesteld:

- hoe is de spoorzone Arnhem Oost ingepast in de Verstedelijkingsstrategie Arnhem Nijmegen Foodvalley en hoe concreet zijn deze plannen.
- Wat zijn nu concreet de opgaven en belemmeringen in de spoorzone Arnhem Oost en hoe kan de A12 corridor daar aan bijdragen.

In het onderstaande wordt eerst ingegaan op de Regionale opgaven, daarna op de vragen aan Arnhem. Het Ontwikkelperspectief Arnhem Oost is al eerder toegezonden aan lenW en de provincie Gelderland.

12a

### **Nadere toelichting Regionale Opgaven (vastgelegd Position Paper spoor GMR 2020)**

- Meer internationale treinen via halteplaats Arnhem (Bereikbaarheid Regio en als duurzaam alternatief voor auto en vliegtuig en vanwege economische relaties van GMR met regio's in Duitsland (zie rapportage BCI 2020 , reeds eerder toegezonden).
- Verbeteren robuustheid huidige ICE Frankfurt (over Arnhem): sneller, vaker en betrouwbaarder
- Een Berlijnlijn (ICE) via Arnhem (of snelle overstap in Duisburg). Dit is in lijn met de huidige ontwikkelingen in Duitsland (uitwerking Bundesverkehrsplan: meer ICE's op bepaalde trajecten, waarbij Duisburg een belangrijke ICE-schakel wordt), TEE-netwerk en TEN-T corridor beleid.
- Meer IC's Amsterdam-Utrecht-Arnhem Nijmegen van nu 6 naar straks 8 IC per uur.
- Goede IC-verbindingen GMR met het noorden (IJsselijn) en met het zuiden (directe IC Nijmegen -Eindhoven)
- Scheiding personencorridor A12 en goederencorridor (Gnoe)  
De GMR is van mening dat de ambities tav personenvervoer op de A12 corridor niet samengaan met een eventuele routing van goederen via Arnhem (naast aantasting leefbaarheid, niet kunnen realiseren verstedelijkingsopgave Arnhem Oost). Overigens kunnen kruisingsproblemen van beide corridors ook problemen veroorzaken als gekozen wordt voor een routing via Zevenaar.
- Ontvlechting Spoorknop Arnhem Oost  
Op het baanvak tussen station Arnhem Centraal en Velperbroek aansluiting komen 2 spoorlijnen bij elkaar op een gelijkvloerse kruising: dit punt heet Arnhem Oost/ Spoorknop 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

- Meer regionale treinen
  - Langs de A12 corridor: Regioexpress, snelle verbinding met de Achterhoek
- Goede oplossing voor overwegen problematiek Zevenaar (conform toelichting G. Nederstigt tijdens overleg A12 corridor afgelopen dinsdag 18 januari jl.)

### **Nadere toelichting Spoorzone Arnhem Oost**

- **Inpassing Spoorzone Arnhem Oost in de Verstedelijkingsstrategie ANF**

De opgave voor de spoorzone Arnhem Oost staat verwoord in het Ontwikkelperspectief Arnhem Oost, wat ik al eerder heb toegezonden. Dit document is vastgesteld door het college van Arnhem en vormt de belangrijkste basis/bouwsteen voor de gebiedsuitwerking (sleutelgebied) Spoorzone Arnhem Oost in het kader van de Verstedelijkingsstrategie Arnhem Nijmegen Foodvalley. Over de Verstedelijkingsstrategie wordt dit jaar een Verstedelijkingsakkoord gesloten met het Rijk (BZK en IenW) tijdens BO's Leefomgeving en MIRT.

#### **Aanvulling Gielijn Blom:**

Het Ontwikkelperspectief Spoorzone Arnhem-Oost is verankerd in het voorontwerp-omgevingsvisie Arnhem 2040. Raadsbesluit december 2021.

De bouwopgave voor Arnhem 2040 (netto toevoeging van 16.000 waarvan 8 tot 10.000 in de spoorzone) is verankerd in de verstedelijkingsconcept groene metropoolregio Arnhem Nijmegen Foodvalley en het sleutelgebied Spoorzone Arnhem-Oost. Deze is door de gemeenteraad van Arnhem in december 2021 vastgesteld.

In 2022 wordt de definitieve verstedelijkingsstrategie groene metropool ANF opgeleverd en verankerd in het verstedelijkingsakkoord en in de uitvoerings- en investeringsagenda (afspraken met Rijk (BZK, I&W, EZK en LNV). Het Sleutelgebied spoorzone Arnhem-Oost maakt hier integraal deel van uit. Op gemeentelijk niveau werken we het ontwikkelingsperspectief Spoorzone Arnhem-Oost uit tot de uitvoeringsagenda spoorzone.

Vanuit OAO A12-Spoorcorridor en Verstedelijkingsstrategie / sleutelgebied Spoorzone Arnhem-Oost komen twee rijksopgaven (of programma's) in het gebied Arnhem-Oost samen ook vwb het proces.

Vanuit de Rijksopgave **Verstedelijking** is van belang dat:

- Verstedelijking (10.000 woningen) wordt gekoppeld aan bestaande / nieuwe OV-knooppunten – zoals Station Arnhem-Oost;
- Economische meerwaarde ICE voor Spoorzone Arnhem-Oost (Energy Hot Spot) en de regionale kennisclusters WUR-Radboud-Kennis Campus regio Arnhem.

- Verminderen barrierewerking spoortrace en -gebruik en benutten als vliegwiel voor leefbare en veilige wijken in Arnhem-Oost (slimme oplossingen qua inpassing in het stedelijk weefsel – verdiept of juist opgetild)

- **Opgaven en belemmeringen spoorzone Arnhem Oost en bijdrage A12 corridor**

In de Spoorzone Arnhem Oost liggen diverse “spoorse opgaven, die sterk verweven zijn met de toekomstige verstedelijking en de leefbaarheid in dit deel van Arnhem.

1. **Opheffen gelijkvloerse spoor kruising Arnhem Oost/Velperbroek aansluiting**

De opgave vanuit de A12 corridor is om een goede oplossing te bedenken voor de huidige gelijkvloerse aansluiting. Een aanpassing: een ongelijkvloerse kruising is gewenst (TKOV 2040, teksten ProRail), gelet op de toenemende drukte op het spoor van zowel (inter-) nationale en regionale treinen (personen) als mogelijk goederentreinen (GNOE).

Echter naast deze Spooropgave vanuit de A12 corridor, is het voor Arnhem en de GMR (Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen) van groot belang welke oplossing er straks gekozen wordt voor de ongelijkvloerse kruising.

**-De ruimtelijke impact van een ongelijkvloerse kruising**

Er zijn verschillende mogelijkheden: bijvoorbeeld: Fly over/ Dive under, tunnel of viaduct op poten met 4 sporen (zie voorstel Movares). Alle varianten hebben op de een of andere manier impact op de directe omgeving en kunnen leiden tot aanzienlijk ruimtebeslag, mogelijke sloop van bestaande bebouwing (bv Spijkerkwartier), minder nieuwbouw of aanzienlijke kosten (tunnelvarianten). Verzoek van Arnhem en GMR om dit de komende tijd samen verder uit te werken. Gelet op de impact van een ongelijkvloerse kruising op de toekomstige verstedelijking, kan een dergelijke oplossing niet jaren vooruit geschoven worden omdat versnelling van de verstedelijkingsopgave in Arnhem Oost gewenst is (afspraken BZK).

**-De barrière werking**

De huidige spoorlijnen (Zutphen en naar Zevenaar) liggen op hoge taluds in Arnhem. Dit zorgt zeker in Arnhem Oost voor een grote barrière werking tussen verschillende wijken in dit stadsdeel, bv tussen de wijken Presikhaaf en Molenbeke. Mede als gevolg hiervan is de sociale cohesie in dit stadsdeel laag/zwak.

Om deze barrière werking van het spoor te verminderen is het dus van groot belang dat er voor een oplossing wordt gekozen die dit vermindert: een tunnel of een viaduct op poten (Movares voorstel). Dus het spoorprobleem: spoorknoop Oost/Velperbroek aansluiting kan met een goede oplossing ook bijdragen aan het verbeteren van de sociale problematiek in heel Arnhem Oost.

2. **Nieuw station Arnhem Oost**

Een andere spooropgave/wens vanuit Arnhem en Regio is een nieuw station Arnhem Oost. In dit stadsdeel worden tot 2040 10.000 woningen bijgebouwd. Daarnaast ligt er al heel lang een wens vanuit het bedrijfsleven in dit stadsdeel (IPKW) om hier een station te realiseren. Een nieuw station is gewenst op de lijn naar Zevenaar of: zoals Movares voorstelt: op de spoorknoop zelf. Voordeel hiervan: zowel vanuit Arnhem Oost als vanuit de Achterhoek kan dan snel overgestapt worden naar de trein naar Presikhaaf (HAN campus) of richting Zutphen



en Zwolle (en omgekeerd) en hoeft niet meer eerst naar Arnhem centraal gereisd te worden (ook ter ontlasting van Arnhem centraal). Op deze manier is de HAN campus vanuit de Achterhoek ook sneller bereikbaar.

### **3. Verplaatsen Emplacement Arnhem goederen**

Dit emplacement ligt middenin Arnhem Oost. Het terrein is op dit moment in eigendom van ProRail en de NS.

Op 4 maart 2020 is de Woondeal Regio Arnhem Nijmegen ondertekend door Regio, het ministerie van BZK en de betrokken gemeenten. Tot 2040 worden er in totaal 60.000 woningen bijgebouwd in de regio Arnhem Nijmegen, waarvan zo'n 16.000 in Arnhem. Een van de locaties in Arnhem waar de komende jaren flink gebouwd zal moeten worden is de zogenaamde Spoorzone Arnhem Oost. Hiervoor is 2021 een Ontwikkelvisie vastgesteld. Daarin is aangegeven dat er zo'n 10.000 woningen in de spoorzone gerealiseerd worden, waarvan weer een groot deel op en rond het spooreplacement (+/- 7000 woningen). De spoorzone Arnhem Oost, wordt nu ook verder uitgewerkt als zogenaamd "Sleutelgebied" (grotere verstedelijkingslocaties) in het kader van de Verstedelijkingsstrategie Arnhem Nijmegen Foodvalley.

De verstedelijkingsambities voor de Spoorzone en met name op en rond het emplacement, staan op gespannen voet met het gebruik (en voorzetting) van het emplacement door NS en ProRail, de huidige eigenaren. Om samen tot een oplossing te komen voor dit ruimtelijke dilemma, hebben de gemeente Arnhem, de provincie Gelderland, De Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, De NS en ProRail op bestuurlijk niveau een Plan van Aanpak "Duurzame Toekomst spooreplacement Arnhem-Oost" vastgesteld. Op basis daarvan heeft de gemeente Arnhem aan bureau AT Osborne gevraagd om in een Quick Scan niet alleen alle belangen rond het emplacement in kaart te brengen, maar ook mogelijke oplossingen (op strategische niveau), conclusies en aanbevelingen voor een (mogelijk) vervolgtraject. De ministeries van BZK en IenW (Ivo van der Linden) zijn tot nu toe ambtelijk betrokken geweest bij de Quick Scan.

Op 7 februari a.s. zal naar verwachting de Quick Scan (en de aanbevelingen) vastgesteld worden tijdens een bestuurlijk overleg met betrokken partijen. Tevens zal voorgesteld worden om een haalbaarheidsonderzoek te starten naar een mogelijke verplaatsing van het emplacement buiten Arnhem. BZK en IenW is gevraagd om op hoog ambtelijk niveau aan te schuiven bij dit bestuurlijk overleg. Tevens is aan BZK (en IenW) gevraagd om te participeren in het vervolgtraject: het haalbaarheidsonderzoek (inclusief cofinanciering). BZK heeft het initiatief voor vooroverleg hierover met IenW op zich genomen en zal hierover terugkoppelen op 7 februari a.s. Ook is vanuit Arnhem de wens geuit richting beide ministeries voor werkbezoeken op korte termijn van beide bewindslieden aan Arnhem Oost.

### **4. Gevolgen GNOE in Arnhem (en regio)**

In het kader van GNOE (goederenrouting Noord Oost Europa) worden op dit moment 5 mogelijke varianten (routes) onderzocht. Twee van die routes lopen dwars door Arnhem. De goederenroute zou dan lopen via Elst (Betuweroute) naar Arnhem-Zuid-Arnhem Centraal door Arnhem Oost-Station Presikhaaf richting Zutphen e.v.

Een dergelijke goederencorridor via Arnhem kruist niet alleen de A12 corridor bij Arnhem (met hinder voor het internationale, nationale en regionale personenvervoer), maar tast ook de leefbaarheid aan van de inwoners van Arnhem (route gaat dwars door het centrum van

Arnhem), maar heeft ook grote consequenties voor de verstedelijkingsopgave in Arnhem Oost. BZK, verantwoordelijk voor de Verstedelijkingsopgaven is hierover uitgebreid geïnformeerd.

#### 5.1.2.e

(namens Arnhem en GMR)

dd 20 januari 2022

**Van:** 5.1.2.e ) - DGMo  
**Aan:** 5.1.2.e "  
**Cc:** 5.1.2.e "  
**Onderwerp:** RE: Reactie op OAO OPgave Arnhem Oost  
**Datum:** vrijdag 21 januari 2022 08:39:00  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

Dag 5.1.2.e

Veel dank voor jullie input! Wij gaan hiermee aan de slag en laten jullie weten hoe we ermee omgaan en als er onduidelijkheden zijn.

De OAO krijgen jullie zeker nog te zien. Dit was het eerste deel. De komende periode voegen we daar een beeld aan toe wat ingaat op de maatregelen/oplossingsrichtingen op de corridor. Het bestuurlijk overleg is nog niet gepland. We hopen dat dit ergens in maart/april zal zijn.

Groet,

5.1.2.e



5.1.2.e

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

DG Mobiliteit

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Verdieping 10D

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T [+31 6 5.1.2.e](tel:+3165.1.2.e) [.@5.1.2.e](mailto:5.1.2.e@minienw.nl) [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

---

**Van:** 5.1.2.e

**Verzonden:** donderdag 20 januari 2022 17:44

**Aan:** 5.1.2.e ) - DGMo ; 5.1.2.e '

**cc:** 5.1.2.e

**Onderwerp:** Reactie op OAO OPgave Arnhem Oost

**Urgentie:** Hoog

5.1.2.e

Hierbij onze reactie op het OAO rapport (document notitie opgaven en ambities reactie GMR)

En een nadere toelichting op de spoorambities GMR A12 corridor en een antwoord van Arnhem op de vragen van 5.1.2.e over het Ontwikkelperspectief Spoorzone Arnhem Oost.

Hoop dat beide documenten verhelderend werken, zo niet trek aan de bel.

Vraag: krijgen we aangepast OAO notitie nog te zien voordat het wordt voorgelegd aan

bestuurlijk overleg (spoortafel?)

Wanneer is dit bestuurlijk overleg gepland?

Gr 5.1.2.e (mede namens 5.1.2.e )

**Van:** 5.1.2.e )- DGMO  
**Aan:** 5.1.2.e  
5.1.2.e provincie-utrecht.nl; 5.1.2.e @prorail.nl; 5.1.2.e @prorail.nl;  
5.1.2.e  
**Onderwerp:** Begeleidingsgroep Corridor Utrecht - Arnhem - Duitse grens  
**Bijlagen:** [Rapport - Ambities en opgaven spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens \(met bijlagen\).docx](#)  
[Rapport - Ambities en opgaven spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens \(met bijlagen\) \(002\).pdf](#)

---

Dag allen,

De afgelopen maanden hebben wij onder leiding van Twynstra Gudde een aantal sessies georganiseerd rondom de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens. De uitwerking van de belangen en opgaven is door TG samengevat in bijgevoegde notitie en visuele plaat. Jullie hebben hier op gereageerd. In de bijlage vinden jullie het aangepaste rapport nav jullie input. TG geeft aan dat alle opmerkingen zijn verwerkt.

De komende periode werken wij met de spoorsector verder aan de notitie Opgave, Afbakening en Omgeving. Hierbij zullen we vanuit de opgaven ook de oplossingsrichtingen nader uitwerken en beschouwen.

Graag plannen we dit moment om met jullie de documenten van TG te bespreken en de uitgewerkte OAO (deze wordt nog nagezonden).

Mocht ik iemand gemist hebben laat dat graag even weten.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:** 5.1.2.e ) - DGMo  
**Cc:** 5.1.2.e  
**Onderwerp:** RE: Aantal treinen per etmaal tussen Arnhem CS en Station Velperpoort  
**Datum:** donderdag 24 februari 2022 13:00:15  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[image002.png](#)

---

NS heeft aangegeven dat het weliswaar een schatting is (ook gebaseerd op ambities in TBOV 2040), maar dat het wel een druk stuk is tussen Arnhem CS en Velperpoort/ spoorknoop Arnhem Oost. Als daar een noordelijke aftakking van GNOE bijkomt (met 55-80 goederentreinen per etmaal) en met goederentreinen die 740 meter lang zijn is het een knelpunt en ook bij de splitsing (Spoorknoop Arnhem Oost). Cijfers prorail heb ik nog niet. Deze getallen zijn uit OAO GNOE : nu 9-11 via Ijssellijn (Arnhem) per etmaal + goederentreinen huidige route (55-75) dan kom je op die aantallen uit.

Maar druk op het spoor neemt toe ook gelet op de verstedelijking: uit MU (en andere onderzoeken en de gebiedsuitwerkingen verstedelijkingsstrategie ANF) blijkt dat bv het autoverkeer drastisch toeneemt in 2040 als er niets gedaan wordt. Alternatieve modaliteiten zijn noodzakelijk: waaronder de trein en ook nieuwe stations om ook de interne bereikbaarheid van de regio te blijven garanderen. Verbeteren robuustheid A12 voor inter- en nationaal verkeer is van groot belang, maar deze corridor is in onze regio en foodvalley ook van groot belang voor de interne bereikbaarheid agv verstedelijkingsopgave en bouwen langs spoor (Wens van BZK, coalitieakkoord). Ik krijg een beetje de indruk dat jullie dat laatste elke keer vergeten: de koppeling die steeds nadrukkelijker gelegd wordt tussen spoor en verstedelijking. A12 heeft dus ook interne ontsluitende functie.

Gr 5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e ) - DGMo

**Verzonden:** donderdag 24 februari 2022 12:50

**Aan:** 5.1.2.e **cc:** 5.1.2.e

**Onderwerp:** RE: Aantal treinen per etmaal tussen Arnhem CS en Station Velperpoort

Hi 5.1.2.e

Dank voor het delen! Als ik het goed herinner gaf je toen aan dat er ook knelpunten zouden optreden, die zie ik niet terug. Hebben jullie daar nog beelden bij of vanuit NS gekregen?

Wat ik weet, maar dat moeten we uiteraard aan ProRail en de vervoerders vragen, zorgt de optelsom van extra IC's/INT + goederen of extra IC's/INT + extra regioexpress voor de behoefte aan een vrije kruising aan de oostzijde van Arnhem. Of de combinatie IC's/INT +goederen + regioexpress nog wat extra's betekent weet ik niet.

Kan ik onderstaande inzichten delen met de collega's van de spoorsector waarmee we samenwerken ihkv de corridorstudie (NS, ProRail, FMN en Utrecht/gelderland)?

Groet,

5.1.2.e



5.1.2.e

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

DG Mobiliteit

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Verdieping 10D

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T +31 6 5.1.2.e .@ 5.1.2.e @minienw.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

---

**Van:** 5.1.2.e [redacted] <[redacted]@arnhem.nl>

**Verzonden:** donderdag 24 februari 2022 12:20

**Aan:** 5.1.2.e [redacted] - DGMO 5.1.2.e [redacted] <[redacted]@minienw.nl>

**CC:** 5.1.2.e [redacted] <[redacted]@groenemetropoolregio.nl>; 5.1.2.e [redacted] <[redacted]@arnhem.nl>

**Onderwerp:** FW: Aantal treinen per etmaal tussen Arnhem CS en Station Velperpoort

**Urgentie:** Hoog

Dit hebben wij (Arnhem/GMR) gevraagd in het kader van GNOE aan zowel NS als ProRail.

NS heeft onderstaande input aangeleverd. ProRail hebben we nog geen input van ontvangen.

Wij gaan er wat goederentreinen nu vanuit dat dat er zo'n 55-80 kunnen worden per etmaal via Arnhem (bij een van die noordelijke aftakkingen).

Hoe kom ik aan dat getal: nu zijn het er 9-11 per etmaal via Arnhem (bestaande route via Ijssellijn), komt de huidige goederenroute erbij (55-75) (route Amsterdam-Amersfoort-Oldenzaal, Bad Bentheim), dan kom je op deze aantallen uit. Deze info is te halen uit OAO notitie GNOE.

Verder toegevoegd rapport mu consult in kader verstedelijkingsstrategie ANF, waarin is aangegeven dat onze regio's vastlopen, met name het wegennet en dat naar alternatieven gezocht moet worden, waaronder dus Trein, HOV, fiets, deelmobiliteit en andere maatregelen.

Gr 5.1.2.e [redacted]

---

**Van:** 5.1.2.e [redacted] <[redacted]@ns.nl>

**Verzonden:** woensdag 2 februari 2022 16:03

**Aan:** 5.1.2.e [redacted] <[redacted]@arnhem.nl>; 5.1.2.e [redacted]

<[redacted]@prorail.nl>

**CC:** 5.1.2.e [redacted] <[redacted]@ns.nl>

**Onderwerp:** RE: Aantal treinen per etmaal tussen Arnhem CS en Station Velperpoort

Ha 5.1.2.e [redacted]

Zoals gisteren aangegeven heb ik je vraag uitgezet bij mijn collega 5.1.2.e [redacted]. Hij heeft inzichtelijk gemaakt hoeveel treinen er nu per etmaal (heen en terug) rijden tussen Arnhem CS en station Velperpoort. Het aantal verschilt een beetje per etmaal, hij heeft de drukste dag (dinsdag) gebruikt om antwoord te geven op je vraag. Wel een disclaimer dat we geen garanties kunnen geven op de precieze aantallen, maar we komen grofweg op het volgende:

- Aantal IC's Arnhem – Zutphen in 2 richtingen [3600]: ca. 74
- Aantal Sprinters Arnhem – Zutphen in 2 richtingen [7600]: ca. 68
- Aantal stoptreinen Arnhem – Winterswijk in 2 richtingen [30900]: ca. 74
- Aantal stoptreinen Arnhem – Doetinchem in 2 richtingen [30700]: ca. 52
- Aantal treinen Arnhem – Düsseldorf in 2 richtingen [20000 / RE19]: ca. 36
- Aantal ICE's / Nighjets Arnhem – Duitsland in 2 richtingen [120/220]: ca. 18
- Totaal hoog over: ca. 322 treinen per etmaal in 2 richtingen op een dinsdag

Wat betreft Toekomstbeeld OV is dat natuurlijk *work in progress* en is er nog niets in beton gegoten en vanuit die hoedanigheid dus eigenlijk ook nog niets zinnigs over te zeggen. Je kunt wat beredeneren. Een poging met alle denkbare voorbehouden en disclaimers daarbij:

- Waarschijnlijk rijdt tegen die tijd de RegioExpress en komt er 2x/u per richting (= 4 treinen per uur) bij op de verbinding naar de Achterhoek, maar dat weet de regio beter
- Je zult zien dat het aantal INT-treinen zal toenemen tot 1-2x/uur. Onder de streep doet dat dan 18 extra uitgaande van elke uur een INT-trein.
- Het kan zijn dat het aantal treinen aan de randen van de dag nog wat worden opgerekt/opgevoerd
- Hoe dit alles op etmaalniveau uitpakt is nu niet te zeggen. Zo kunnen wij (nu) bv nog helemaal niet voorstellen dat er dan dagdekkend 6x/u naar Doetinchem gereden gaat

worden. Stel INT gaat naar een uurdienst, dus x2, dan worden dat er in totaal 32 en Doetinchem gaat in brede spits naar 6/u dan krijg je er nog  $8 \times 2 \times 2 = 32$  treinen bij. Dan heb je het hoog over incl. oprekken randen van de dag eens over 390 treinen per etmaal. Laten we eens zeggen max. 400 treinen per etmaal in 2040? Ofwel heel hoog over een groei van 25%?

Maar nogmaals, absoluut geen garanties over deze aantallen.

Hopelijk geeft dit wat inzichten.

Mocht je aanvullende vragen hebben, dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

**5.1.2.e**



**NS** | Regiodirectie NoordOost

Koggelaan 19, 8017 JN Zwolle

Postbus 255, 8000 GA Zwolle

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: **5.1.2.e** <[5.1.2.e@arnhem.nl](mailto:5.1.2.e@arnhem.nl)>

Verzonden: dinsdag 1 februari 2022 10:41

Aan: **5.1.2.e** <[5.1.2.e@ns.nl](mailto:5.1.2.e@ns.nl)>; **5.1.2.e** <[5.1.2.e@prorail.nl](mailto:5.1.2.e@prorail.nl)>

Onderwerp: Aantal treinen per etmaal tussen Arnhem CS en Station Velperpoort

Op 8 april a.s. Komen er kamerleden naar Oost Nederland voor een werkbezoek. Gaat over gevolgen goederenvervoer voor omwonenden en natuurlijk Gnoe. Dit werkbezoek wordt in opdracht van gelderland en overijssel georganiseerd door RONA en de 4 regio's helpen daar ook aan mee.

In dat kader hebben we wat input van jullie nodig, die we niet uit het spoorboekje (reisplanner) kunnen halen:

- hoeveel treinen rijden er nu per etmaal ( heen en terug) tussen Arnhem CS en station Velperpoort?

- Ic, sprinters ( ook van andere vervoerders), internationale treinen ( ook nachttreinen) en goederentreinen -wat zijn de toekomstige plannen ( tbov) voor dit traject?

Ic, sprinters, goederen, internationaal/ nachttreinen?

Kunnen jullie mij zsm een overzicht leveren? Personen TBOV 2040 hebben we aardig in beeld, maar goederentreinen blijft lastig.

Zijn jullie de juiste personen voor deze info, zo niet bij wie kan ik dan terecht.

Is het mogelijk om deze info voor 15 febr a.s. Te leveren?

Alvast bedankt

Gr **5.1.2.e**

GMR Arnhem Nijmegen

Tel 06 **5.1.2.e**

Verstuurd vanaf mijn iPad

15.

---

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.



## [Informatie vennootschap](#)

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

**Van:** 5.1.2.e ) - DGMO  
**Aan:** 5.1.2.e provincie-utrecht.nl; 5.1.2.e @prorail.nl; 5.1.2.e @prorail.nl;  
5.1.2.e  
**Onderwerp:** RE: Begeleidingsgroep Corridor Utrecht - Arnhem - Duitse grens  
**Datum:** woensdag 9 maart 2022 15:11:00  
**Bijlagen:** [20200309 - memo structurerende keuzes corridor UAD.docx](#)  
[Rapport - Ambities en opgaven spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens \(met bijlagen\).docx](#)  
[image001.jpg](#)

---

Dag allen,

Ik bleek 2x hetzelfde document toegevoegd te hebben, excuus. Hierbij alsnog de 2 documenten.

5.1.2.e



5.1.2.e

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

DG Mobiliteit  
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Verdieping 10D  
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T +31 6 5.1.2.e \_@5.1.2.e @minienw.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

---

**Van:** 5.1.2.e ) - DGMO

**Verzonden:** woensdag 9 maart 2022 15:06

**Aan:** 5.1.2.e @regiofoodvalley.nl>; 5.1.2.e @regiofoodvalley.nl>; 5.1.2.e @utrecht10.nl>; 5.1.2.e @utrecht.nl>; 5.1.2.e @arnhem.nl>; 5.1.2.e @groenemetropoolregio.nl>; 5.1.2.e @provincie-utrecht.nl>; 5.1.2.e @ gelderland.nl>; 5.1.2.e @prorail.nl 5.1.2.e @prorail.nl>; 5.1.2.e @prorail.nl; Otter, 5.1.2.e @arriva.nl>; 5.1.2.e @ns.nl>; 5.1.2.e @ gelderland.nl>; 5.1.2.e @arnhem.nl>

**cc:** 5.1.2.e @ede.nl>

**Onderwerp:** RE: Begeleidingsgroep Corridor Utrecht - Arnhem - Duitse grens

Dag allen,

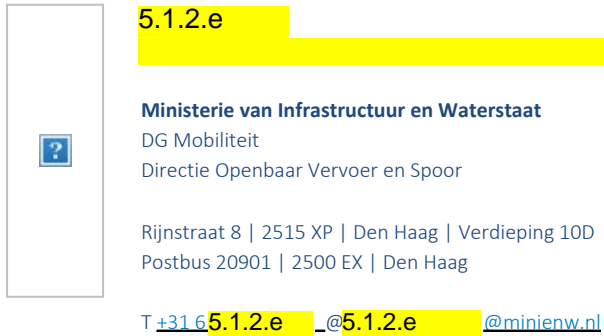
Hierbij de agenda voor morgen en een aanvullend stuk over structurerende keuzes op de corridor die nader zijn uitgewerkt. We zullen de aanvullende notitie morgen toelichten a.d.h.v. enkele slides.

1. Opening en mededelingen;

2. Reactie aangepaste notitie Twynstra Gudde (zie bijlage);
3. Toelichting en reactie notitie structurerende keuzes
  - a. Benodigde informatie verstedelijkingsopgave (o.a. spoorzone Arnhem-Oost en woningbouwaantallen);
4. Vervolgstappen;
5. Rondvraag en sluiting.

Tot morgen

Groeten,



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** 5.1.2.e ) - DGMo

**Verzonden:** donderdag 24 februari 2022 09:50

**Aan:** 5.1.2.e ) - DGMo; 5.1.2.e

[5.1.2.e@provincie-utrecht.nl](mailto:5.1.2.e@provincie-utrecht.nl); 5.1.2.e

[5.1.2.e@prorail.nl](mailto:5.1.2.e@prorail.nl); 5.1.2.e [5.1.2.e@prorail.nl](mailto:5.1.2.e@prorail.nl); 5.1.2.e

**cc:** 5.1.2.e

**Onderwerp:** Begeleidingsgroep Corridor Utrecht - Arnhem - Duitse grens

**Tijd:** donderdag 10 maart 2022 14:30-16:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** webex

**Update: i.v.m. meerdere verzoeken voor digitaal en bij mijzelf een coronabesmetting in huiselijke sfeer wordt het een digitaal overleg. We proberen morgen rond het middaguur een agenda rond te sturen**

Dag allen,

De afgelopen maanden hebben wij onder leiding van Twynstra Gudde een aantal sessies georganiseerd rondom de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens. De uitwerking van de belangen en opgaven is door TG samengevat in bijgevoegde notitie en visuele plaat. Jullie hebben hier op gereageerd. In de bijlage vinden jullie het aangepaste rapport nav jullie input. TG geeft aan dat alle opmerkingen zijn verwerkt.

De komende periode werken wij met de spoorsector verder aan de notitie Opgave, Afbakening en Omgeving. Hierbij zullen we vanuit de opgaven ook de oplossingsrichtingen nader uitwerken en beschouwen.

Graag plannen we dit moment om met jullie de documenten van TG te bespreken en de uitgewerkte OAO (deze wordt nog nagezonden).

Mocht ik iemand gemist hebben laat dat graag even weten.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

-- De volgende tekst niet verwijderen of wijzigen. --

## **Wanneer het tijd is, kunt u hier deelnemen aan uw Rijksvideo Vergadering.**

Vergaderingsnummer (toegangscode): 5.1.2.i

Wachtwoord voor vergadering: 5.1.2.i

### Deelnemen aan vergadering

#### **Tik om deel te nemen vanaf een mobiel apparaat (alleen deelnemers)**

+31 5.1.2.i ## Netherlands Toll

+1 5.1.2.i ## United States Toll

#### **Deelnemen via telefoon**

+31 5.1.2.i Netherlands Toll

+1 5.1.2.i United States Toll

[Algemene inbelnummers](#)

#### **Deelnemen via een videosysteem of -toepassing**

Kies 5.1.2.i [@rijksvideo.webex.com](#)

U kunt ook 65.1.2.i kiezen en uw vergaderingsnummer invoeren.

#### **Deelnemen met Microsoft Lync of Microsoft Skype voor Bedrijven**

Kies 5.1.2.i [@lync.webex.com](#)

Als u een host bent, [klik dan hier](#) om hostgegevens weer te geven.

Hebt u hulp nodig? Ga naar <http://help.webex.com>



**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:** 5.1.2.e - DGMO  
**Cc:** 5.1.2.e  
**Onderwerp:** 20200309 - memo structurerende keuzes corridor UAD\_GB  
**Datum:** donderdag 10 maart 2022 16:13:46  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[20200309 - memo structurerende keuzes corridor UAD 5.1.2.docx](#)

---

5.1.2.e

Hierbij nog een aantal specifieke opmerkingen over de memo structurerende keuzes corridor UAD.

Wij zullen uiterlijk dit weekend reageren op het rapport ambities en opgaven.

Gr.

5.1.2.e

(mobiliteit en bereikbaarheid)

Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen

+31 6 5.1.2.e

5.1.2.e [@groenemetropoolregio.nl](mailto:5.1.2.e@groenemetropoolregio.nl)

.....

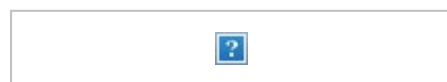
**Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen**

Nijverheidsweg 2a

6662 NG Elst

[groenemetropoolregio.nl](http://groenemetropoolregio.nl)

.....



**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:** 5.1.2.e - DGMo  
**Onderwerp:** RE: Uitwerking A12  
**Datum:** donderdag 14 april 2022 14:47:49  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[20220414 - Afbakening input spoorsector<sup>5.1.2</sup>.docx](#)

---

Ha 5.1.2.e

Bij deze zijn de aanpassingen doorgevoerd.  
Zet jij het door naar 5.1.2.e met de vraag om naar mij te reageren?

De verschillende stappen had ik niet zo scherp, maar eens.  
Ten aanzien van de koppeling van de RegioExpres → snelle treinen (RegioExpres, ICE, internationale treinen) kunnen op 2 sporen elkaar niet passeren. Wanneer je er een station tussen gaat plaatsen (Arnhem-Oost), dan zul je in de praktijk de snelle treinen bewust gaan vertragen. Wanneer een viersporigheid is dit niet nodig Voor de RegioExpres speelt dit effect zeker. Voor de andere treinen is het uitzoekvraag voor ProRail.

Groet, 5.1.2.e

---

**Van:** 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>  
**Verzonden:** donderdag 14 april 2022 13:23  
**Aan:** 5.1.2.e@gelderland.nl>  
**cc:** 5.1.2.e) - DGMo 5.1.2.e@minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: Uitwerking A12

Hi 5.1.2.e

Mooie slag. Ik heb nog 1 suggestie in de opbouw omdat in mijn ogen de afbakening nu zit in het helder koppelen van verschillende stappen (benutting, kleine infra, gedeeltelijke 4-sporigheid, volledige 4 sporigheid). Dan komt de conclusie vanzelf dat dat niet een logische eerste stap is.

Daarnaast begrijp ik de koppeling met de regioexpres niet zo goed en zou het mooi zijn als er soms bronnen worden toegevoegd aan bijv. claims mbt reizigersopbrengsten.



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

---

**Van:** 5.1.2.e@gelderland.nl>  
**Verzonden:** donderdag 14 april 2022 12:50



Aan: 5.1.2.e ) - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Uitwerking A12

Ha 5.1.2.e

Lees je even mee?

Behoorlijke aanpassing en meer conform jouw lijn.

Tegelijkertijd. Sommige zaken (vind ik) moeten we ook maar eens eerlijk opschrijven. We komen nooit verder op deze corridor, doordat we nooit kiezen. Als provincie staan we niet achter nieuwe stations ten oosten van Arnhem. Dat standpunt hebben we gisteren ambtelijk ook aan de groene metropolregio gedeeld. Ik heb er daarom geen moeite mee om het scherp te laten staan.

Ik ben ook bereikbaar vanmiddag, dus bellen kan ook.

Als jij hebt gereageerd, dan gaat het stuk naar de spoorsector.

Groet, 5.1.2.e

---

Van: 5.1.2.e ) - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 14 april 2022 09:36

Aan: 5.1.2.e @ gelderland.nl>

Onderwerp: Uitwerking A12

Hi 5.1.2.e

De spoorsector kan dinsdag eindelijk ag wat leveren. 5.1.2.e gaf wel aan dat het fijn is als hij jouw input rondom de bouwstenen uit de FAN zou kunnen zien zodat hij dat mee kan nemen. Lukt dat om te delen?



5.1.2.e

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

DG Mobiliteit

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 5.1.2.e

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

18.

T +31 6 5.1.2.e \_@5.1.2.e @minienw.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:** 5.1.2.e - DGMO  
**Cc:** 5.1.2.e  
**Onderwerp:** 20220420 Rapport - Ambities en opgaven spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens (met bijlagen)  
**Datum:** woensdag 20 april 2022 10:23:03  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)  
[20220420 Rapport - Ambities en opgaven spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens \(met bijlagen\).docx](#)

---

Dag 5.1.2.e

We hebben op paragraaf 3.1.1 een overzicht toegevoegd van de kernopgaven, zodat het gestructureerd weergegeven is in 2A4. 5.1.2.i, 5.2.1

- 
- 
- 
- 

Ik stuur je nu de versie zonder track changes, maar je met 'all markup' de track changes ook zien. Heel veel dank voor nu, mochten er nog aanscherpingen zijn op de tabel dan vernemen we dit graag. Dan maken wij het rapport definitief.

Succes vandaag!

Met vriendelijke groet,

**5.1.2.e**

06 5.1.2.e @tg.nl | [twynstragudde.nl](http://twynstragudde.nl) | [LinkedIn](#)

Oliemolenhof 14a - Postbus 907, 3800 AX Amersfoort



Groet,

5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:** 5.1.2.e  
**Cc:** 5.1.2.e )-DGMo  
**Onderwerp:** Nieuwe versie OAO  
**Datum:** woensdag 20 april 2022 17:04:11  
**Bijlagen:** [20220420 - Opzet inhoudsopgave OAO Utrecht - Arnhem Duitse Grens v1.8 NEW.docx](#)

---

Beste allemaal,

In de bijlage de nieuwste versie van de OAO.  
Deze zullen we bespreken in het kernteam vrijdagochtend.

Wat is er anders?

- Definitieve versie van de Twynstra stukken zijn toegevoegd;
- Definitieve memo spoorsector is ingevoegd;
- Afbakening is ingevoegd;
- Eerste slag in de consistentie;
- Hoofdstukken vervolgaanpak en governance zijn herschreven;
- Zo ver als mogelijk zijn de stukken in lijn met de “nieuwe koers” gebracht;
- Begin met een consistente lay-out.

Let op: het stuk is nog niet klaar. Het is een concept.

Beschouw het ook zo .

Vooral in de hoofdstukken 1, 2 en 3 (en de samenvatting) moet nog een slag gemaakt worden.

Het adaptieve ontwikkelpad heb ik nog niet ontvangen, dat geldt ook voor een stukje over de verstedelijking in Utrecht. De planning is krap. Dus alleen reacties voor vrijdag 12:00 worden verwerkt... (ik heb het ook niet bedacht haha).

Tot vrijdag!

Groet, 5.1.2.e



RAPPORT

# Ambities en opgaven spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens

In opdracht van het Kernteam Spoorcorridor A12

5.1.2.e

April 2022



## Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Het doorlopen proces	3
1.3. Participatie stakeholders	4
2. Verkenning breedte van de opgave	5
2.1. Stakeholderanalyse	5
2.2. Vier workshops over ambities en opgaven	7
2.2.1. Workshop Nationaal	7
2.2.2. Workshop Internationaal en aanvullende interviews	8
2.2.3. Workshop Midden	9
2.2.4. Workshop Oost	10
2.3. Synergie-sessies: confrontatie ambities en spoorinhoudelijke kennis	10
3. De kernopgaven	12
3.1. De vier kernopgaven	12
3.1.1. Een overzicht van de kernopgaven	14
3.2. Toelichting per kernopgave	16
3.3. Tot slot	20
Bijlage 1. Overzicht belangen en standpunten per partij	21
Bijlage 2. Documentenlijst	34

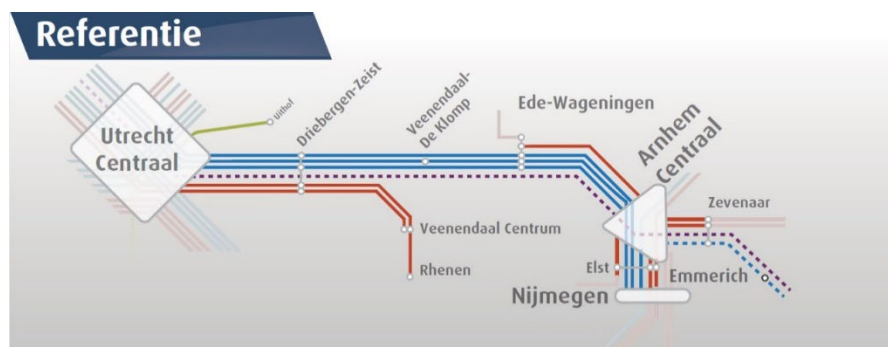
# 1. Inleiding

Deze rapportage 'ambities en opgaven Spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens' beschrijft de **kernopgave** van de spoorcorridor. Het is het resultaat van een proces dat met stakeholders is doorlopen om de opgaven en belangen te identificeren, te analyseren en te confronteren met de spoorinhoudelijke uitwerking. Het resultaat is input voor besluitvorming over een afgebakend vervolgonderzoek.

## 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 de A12 Utrecht –Arnhem –Duitse grens. Om de verschillende ambities op deze corridor - op internationaal, nationaal en regionaal niveau - te adresseren zijn investeringen in de infrastructuur noodzakelijk. In de periode van juli 2021 tot december 2021 hebben Rijk, vervoerders en de betrokken provincies Utrecht en Gelderland toegewerkt naar een integrale en kansrijke uitwerking van de opgave op alle schaalniveaus en hebben wij in nauwe samenwerking met betrokken stakeholders de opgaven en ambities op en rond het spoor verkend.

Het resultaat is input voor een vervolgonderzoek voor de uitvoering van deze corridorstudie, dit is beschreven in de notitie Opgaven, Afbakening en Omgeving (OAO notitie).



Afbeelding 1. De corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens

## 1.2. Het doorlopen proces

In dit traject hebben wij met belanghebbenden de breedte van de ambities en 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 tot januari 2022 waren de processtappen als volgt.







#### *Stap 1. Verkenning breedte van de opgave en bepalen kernopgaven*

Wij hebben 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.

#### *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.

#### *Stap 3. Synergie sessie: confrontatie inhoudelijke uitwerking en kernopgaven*

De *synergie* is verkend tussen de uitkomsten van de vier workshops *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 synergie sessie gedeeld, getoetst en aangescherpt door de deelnemende partijen.

#### *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 dilemma's benoemd en de vervolgstappen voor het onderzoek bepaald ter *voorbereiding op de besluitvorming*. In een brede stakeholderbijeenkomst zullen de resultaten worden gedeeld.

Stap 1 t/m 3 zijn uitgewerkt in deze rapportage. De overige stappen zijn nader beschreven in de OAO notitie.

### 1.3. Participatie stakeholders

De stakeholders zijn op verschillende manieren betrokken gedurende het traject. Wij maken onderscheid in drie verschillende niveaus van betrokkenheid, te weten:

#### 1. *Samenwerken*

Deze betrokkenen hebben een groot belang bij de opgave en hebben de wens om mee te werken en gezamenlijk besluiten te nemen. Deze partijen zijn onderdeel van het kernteam in het traject en nemen deel aan alle bijeenkomsten



die zijn georganiseerd. Het kernteam kwam tweewekelijks bijeen om de voortgang te bespreken. Driemaal is er in het traject een opdrachtgeversoverleg georganiseerd.

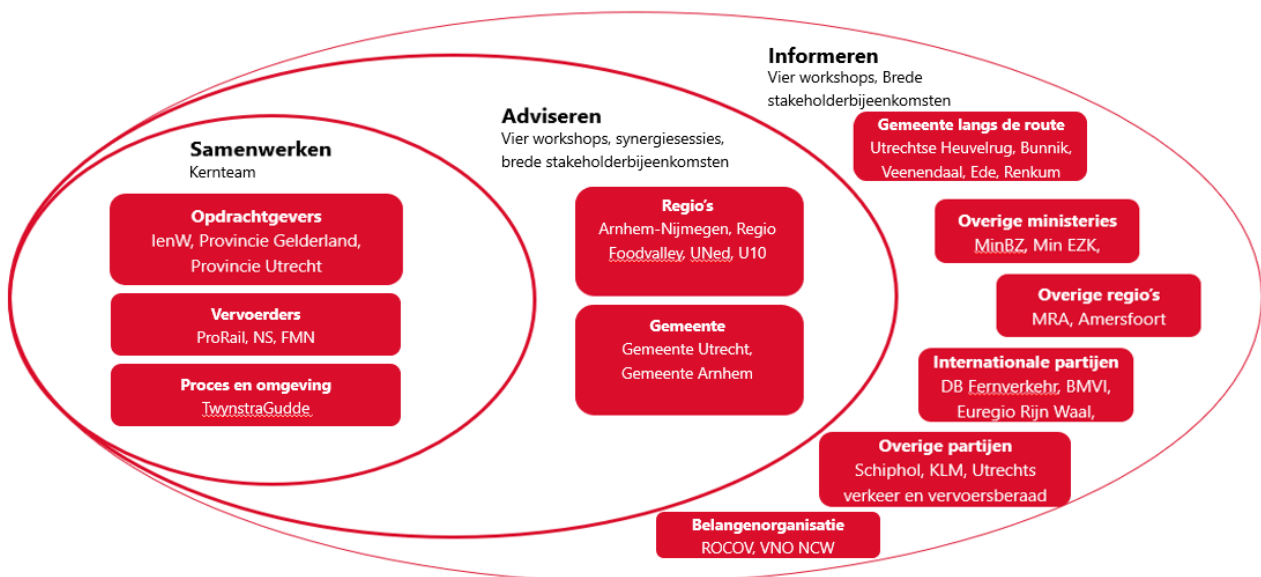
## 2. Adviseren

Betrokkenen hebben een belang bij de opgave en worden nadrukkelijk betrokken om mee te denken in de opgave. Deze partijen zijn uitgenodigd voor de vier workshops, de synergiesessies en de brede stakeholderbijeenkomsten.

## 3. Informeren

Betrokkenen hebben een beperkt belang bij de opgave en vinden het van belang om meegenomen te worden in de stappen die worden gezet. Deze partijen zijn uitgenodigd voor de vier workshops en de brede stakeholderbijeenkomsten.

Hieronder is weergegeven welk participatieniveau de betrokken partijen hebben.



## 2. Verkenning breedte van de opgave

### 2.1. Stakeholderanalyse

#### Algemene conclusies

In stap 1 hebben wij de belangen, standpunten en ingebrachte punten beschreven van partijen die een betrokkenheid hebben op de spoorcorridor. Op basis hiervan is er 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 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 shift 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 om 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, zowel 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 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.

#### Overzicht van belangen en partijen gerangschikt op thema

In de tabel hieronder zijn de belangrijkste belangen per partij weergegeven voor de corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens. De meest betrokken partijen zijn hierin meegenomen:

Thema	Belang	Partij
<b>Groei op alle schaalniveaus</b>	De groeiambities voor (inter)nationaal-, regionaal- en goederenvervoer zorgen in de toekomst voor conflicten op de drukke delen in het netwerk.	Alle betrokken partijen
	Het OV vangt haar deel van de mobiliteitsgroei op, in stedelijk gebied is OV samen met de fiets het belangrijkste vervoermiddel.	Alle betrokken partijen
	Voldoende infrastructuur aanbod voor capaciteitsvraag voor zowel nationaal, internationaal als regionaal vervoer	Alle betrokken partijen
<b>Algemene randvoorwaarden</b>	Belang van betaalbaarheid van de maatregelen om de groei te faciliteren	Alle betrokken partijen
	Productverbeteringen moeten passen in een landelijke samenhangend netwerk	Alle betrokken partijen
<b>Nationaal</b>	Een hoogfrequente stedenring	MinIenW, regio's
	Op verschillende manieren de aantrekkelijkheid verhogen van het OV-product	Alle betrokken partijen
	Versnelling verbinding Utrecht – Arnhem (maar wordt niet gezien als een doel op zich)	Alle betrokken partijen
<b>Capaciteit</b>	Het bieden van voldoende capaciteit op het baanvak, hier gaat het zowel om treincapaciteit als frequentie	Alle betrokken partijen
	Voorkomen/oplossen capaciteitsknelpunten	Alle betrokken partijen
<b>Regionale bereikbaarheid</b>	Opvangen van de regionale groei (vb. Utrecht incl Lunetten-Koningsweg en Bunnik, Veenendaal, Utrechtse Heuvelrug, regio Foodvalley, Arnhem, gebied tussen Arnhem en de Duitse grens)	Alle betrokken partijen
	Samenhang verbeteren tussen het vervoernetwerk trein en BTM	FMN,, concessieverleners regionaal OV
	Schaalsprong van het OV maken in de regio Utrecht	Prov. Utrecht, Gem. Utrecht
	Goede verbinding in de achterhoek en het realiseren van de Regioexpress	Prov. Gelderland, ROCOV FMN, Regio Achterhoek, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley
	Haalbaarheid onderzoeken van station Maarsbergen (i.p.v. station Maarn), Al dan niet in combinatie met OV-as (Amersfoort-Leusden-Woudenberg-Leersum) ondersteunen/versterken.	Regio Amersfoort, provincie Utrecht
	Goede reismogelijkheid tussen Amersfoort en Arnhem via de Valleilijn	Regio Amersfoort, FMN Regio Foodvalley
	Het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park per OV	UNed
	Ontwikkeling Multimodale hubs (P+R) in Bunnik en Driebergen-Zeist	UNed
	Vrije spoorkruising in Arnhem Oost	Prov. Gelderland, ROCOV, gemeente Arnhem, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley
Opvangen van de groei door verstedelijking in de regio's	Alle betrokken partijen	



<b>Faciliteren verstedelijking</b>	Koppeling van grote woonlocaties aan de A12 corridor (Woondeal en Verstedelijkingsstrategieën)	Regio Utrecht, Regio Arnhem-Nijmegen, Regio Foodvalley, gemeente Arnhem
	Goede leefbaarheid behouden met de verstedelijkingsopgaven Arnhem-Oost en Liemers	Prov. Gelderland
<b>Stations</b>	Voorkomen/oplossen transferknelpunten op stations langs de corridor	ProRail
	Ontlasten van Utrecht Centraal en het behouden van de functie als multimodaal knooppunt	Prov. Utrecht, UNed, Gem. Utrecht
	Verhogen capaciteit station Arnhem	Prov. Gelderland, Gem. Arnhem, Rivierland, Gem. Renkum, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley
	Ontwikkelen (IC-)Station Koningsweg	Prov. Utrecht, UNed, Gem. Utrecht, MinIenW
	Onderzoek naar nieuw station Ede-West (invulling verstedelijkingsopgave)	Regio Foodvalley
<b>Internationaal</b>	Nieuw station Veenendaal-Zuid	Gemeente Veenendaal/Rhemen, Regio Foodvalley
	Stations-/gebiedsontwikkeling Bunnik	Gem. Bunnik
	Garanderen internationale bereikbaarheid vanaf stations op de corridor	Alle betrokken partijen
	Een snelle en robuuste verbinding tussen de MRA en het Rhein Rhurgebied	MRA, MinBZ, DB Netz, DB Netz, NRW, NS, Gemeente Arnhem, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley
	De internationale trein op de middellange afstand (tot 700 kilometer), als alternatief voor en in aanvulling op het vliegtuig	MinIenW, ProRail, NS,
	IC-Berlijn via spoorcorridor Utrecht-Arnhem	Regio Arnhem-Nijmegen Gem. Arnhem, NS, provincie Utrecht, Provincie Gelderland
	De internationale samenwerking met Duitse partijen stimuleren	NS, Prorail, MinIenW, Euregio, DB Netz
<b>Goederenvervoer</b>	Een snelle verbinding tussen de MRA en de Duitse grens	MRA, MinBZ, EuRegio
	Mogelijke conflicten personenvervoer per spoor op de A12 corridor (en op de lijn naar Zwolle) en goederenvervoer (Noordtak Betuwe route).	Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley
	Conflicten met goederentreinen bij station Utrecht Zuilen in het geval van mogelijke doorgroei sprinters Breukelen – Driebergen-Zeist	Gem. Renkum Regio/provincie Utrecht
<b>Duurzaamheid</b>	Reductie CO2 emissie	Alle betrokken partijen
	Combinaties zoeken met duurzame mobiliteitsoplossingen	NS
<b>Leefbaarheid</b>	Leefbaarheid behouden in nabijgelegen woongebieden in regio's Utrecht en Arnhem	Prov. Utrecht, Gem. Utrecht, gemeente Arnhem
<b>Opstelruimte</b>	Spooreplacement Arnhem (Broek) waar NS/ProRail langdurig materiaal wil stallen, maar tevens in beeld is als locatie voor woningbouwopgaven	Prov. Gelderland, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley
<b>Overig</b>	Verbetering bestaande fietsverbinding naar station Maarn	Regio Amersfoort
	Een goede koppeling A18/A12	Regio Achterhoek
	Unieke rurale (Achterhoekse) Mobility as a Service (MaaS)-oplossingen	Regio Achterhoek
	Verbetering fietsverbindingen Achterhoek-Arnhem-Nijmegen	Regio Achterhoek
	Veiligheid i.v.m. vervoer gevaarlijke stoffen via de Betuweroute	MinBZ

In de bijlage is een uitgebreid overzicht weergegeven van belangen en standpunten per partij.

## 2.2. Vier workshops over ambities en opgaven

Er zijn vier workshops georganiseerd om de belangrijkste opgaven, randvoorwaarden, kansen, tegenstellingen, raakvlakken en wensen op de spoorcorridor in beeld te brengen. De vier workshops hebben een eigen focus gebied: nationaal, internationaal, midden (gebied in provincie Utrecht) en oost (gebied in provincie Gelderland)

### 2.2.1. Workshop Nationaal

In deze workshop is het gesprek gevoerd over de opgaven op de corridor vanuit nationaal perspectief gericht op bereikbaarheid, leefbaarheid en verstedelijking. Op hoofdlijnen geven partijen aan mee te willen werken aan de integrale



bereikbaarheid van gebieden en het oplossen van de IMA knelpunten op spoor, weg en onderliggende netwerk. Er is een toenemende drukte op de corridor die opgevangen dient te worden. Zoals ook in het Toekomstbeeld OV wordt benoemd is een hoogfrequente stedenring van belang; *'een goede connectiviteit tussen steden is essentieel om de kracht van de diverse stedelijke gebieden over en weer optimaal te benutten. Met snellere en frequentere OV-verbindingen komen de economische kerngebieden in Nederland 'dichter' bij elkaar te liggen.'* Daarbij wordt het oplossen van capaciteitsknelpunten op de corridor gezien als essentieel. Daarnaast is het van belang dat er goede aansluitingen zijn op andere corridors en de transferpunten ontwikkelen. Als aandachtspunt wordt meegegeven dat de ambities op alle vier schaalniveaus uitdagingen met zich meebrengen en elkaar tegen kunnen werken.

#### 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 (OV, auto en fiets) is er een opgave in en rond Utrecht (WLO-laag/hoog)

De uitkomsten in opgaven, randvoorwaarden, kansen, tegenstellingen, raakvlakken en wensen zijn als volgt:



## 2.2.2. Workshop Internationaal en aanvullende interviews

Vanuit internationaal perspectief is het van groot belang is om internationale verbindingen te behouden en te versterken. Dit gaat zowel om het verbinden van de economische centra in de Randstad en Rhein-Ruhrgebied als bijvoorbeeld het verbinden van de onderwijslocaties. Versnelling en frequentieverhoging worden gezien als een belangrijk doel op de corridor. Zowel door de realisatie van infrastructuur als het oplossen van capaciteitsknelpunten op het spoor. Niet alleen om de verbinding aantrekkelijker te maken, maar ook om als alternatief en in aanvulling op het vliegtuig te fungeren. Van belang is om ook het Duitse deel bij de corridor te betrekken. Versnelling aan Nederlandse zijde heeft minder meerwaarde als dit niet ook aan Duitse zijde gebeurt (en vice versa). Naast versnelling is betaalbaarheid ook belangrijk om in ogenschouw te houden; het vliegen is namelijk vaak een stuk goedkoper. Vanuit Duits perspectief is het van belang om ook bij de uitvoering van de corridorstudie het internationale perspectief in beeld te houden.

De uitkomsten in opgaven, randvoorwaarden, kansen, tegenstellingen, raakvlakken en wensen zijn als volgt:



### 2.2.3. Workshop Midden

Vanuit het perspectief Midden geven partijen aan dat ook in dit deel van de corridor het belangrijk is dat de regio integraal bereikbaar wordt gehouden. Het OV in de regio Utrecht heeft een schaa sprong nodig. Utrecht en omgeving is sterk gericht op één multimodale hoofdknoop – Utrecht Centraal Station en het beperken van de groei van (de infrastructuur toe leidend tot) het station wordt gezien als een belangrijke opgave. Van groot belang is het faciliteren van de verstedelijkingsgroei door het OV/spoor. De verstedelijkingsgroei kan niet (alleen) met autoverkeer worden opgevangen; voor het grootste deel zullen OV en fiets moeten bijdragen aan het faciliteren van deze groei. Als aandachtspunt geven partijen de ruimtelijke inpassing van de infrastructuurmaatregelen in woongebieden. Dit dient niet ten koste te gaan van de leefbaarheid. Tot slot wordt het dilemma geschetst dat het toevoegen van nieuwe stations ten koste kan gaan van de reistijd op de corridor. Indien meer differentiatie wordt aangebracht in de verschillende treinsoorten en niet alle treinen bij alle stations stoppen kan het nadelige effect worden beperkt.

De uitkomsten in opgaven, randvoorwaarden, kansen, tegenstellingen, raakvlakken en wensen zijn als volgt:





## 2.2.4. Workshop Oost

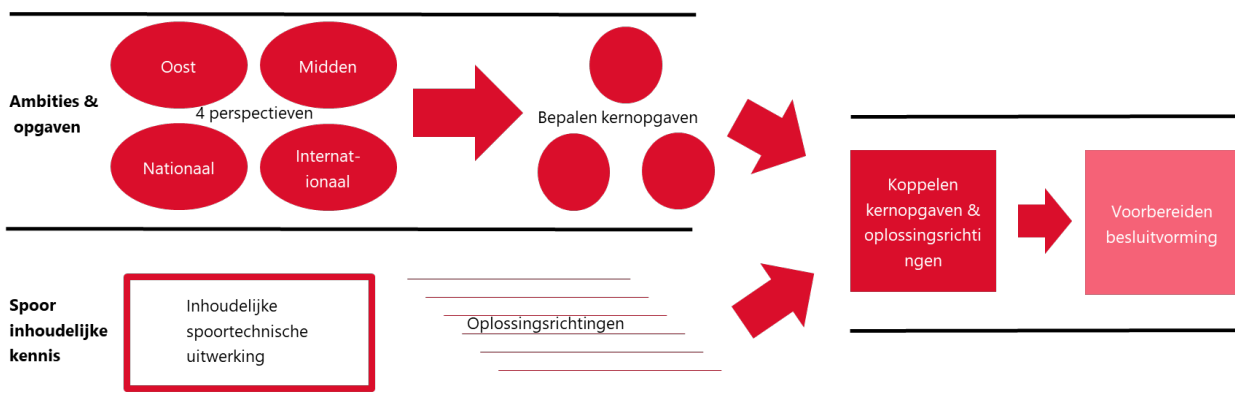
Vanuit het perspectief oost geven partijen aan dat de integrale bereikbaarheid van het gebied van groot belang is en dat de groei door de verstedelijkingsopgave in de regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley wordt gefaciliteerd. Ook dient er een goede verbinding te zijn tussen Arnhem en de Achterhoek. Achterhoek dient het capaciteitsknelpunt hier opgelost te worden. Versnelling van de verbindingen is cruciaal om automobilisten een duurzaam alternatief te bieden voor de files op de A12. Station Arnhem wordt gezien als een belangrijk knooppunt, waar uitbreiding van de capaciteit wenselijk is. Van groot belang is het faciliteren van de verstedelijkingsgroei door het OV/spoor. Als aandachtspunt geven partijen de ruimtelijke inpassing in woongebieden. Partijen geven aan dat er spanning ervaren over de capaciteit voor het personenvervoer en het goederenvervoer. Hier dient aandacht voor te zijn in het traject. Tot slot wordt de beschikbare ruimte gezien als een grote uitdaging. Er is in en rond Arnhem ruimte nodig voor het spoor, opstelruimte en woningbouw.

De uitkomsten in opgaven, randvoorwaarden, kansen, tegenstellingen, raakvlakken en wensen zijn als volgt:



## 2.3. Synergie-sessies: confrontatie ambities en spoorinhoudelijke kennis

In het traject zijn er drie synergie bijeenkomsten georganiseerd. Het doel van deze synergiesessies was om de resultaten uit de inhoudelijke uitwerking van de spoorcorridor (uitgevoerd door Prorail en vervoerders) te matchen met de resultaten uit de viertal workshops over opgaven, ambities en belangen van stakeholders op de spoorcorridor onder begeleiding van TwynstraGudde. In de synergie sessies bespreken we de resultaten en zoeken we synergie in oplossingsrichtingen en kernopgaven. In onderstaand figuur staat een schematische weergave van het doel van deze sessie.





### **Sessie 1: Herkenning van opgaven en toetsen spoorinhoudelijke uitwerking**

De eerste synergie sessie was gericht op herkenning van de opgaven en het toetsen van de spoorinhoudelijke uitwerking. We constateerden dat er nog vragen waren bij de scope en afbakening van diverse inhoudelijke deelonderzoeken, zoals het sprinter concept rondom Utrecht en de opname van nieuwe stations (o.a. Stations Veenendaal-Zuid/Rhemen-Noord en Ede-West) in het onderzoek. Ook was er onduidelijkheid over de verstedelijkingsopgave in de diverse regio's en of dit wel/niet is meegenomen in de cijfers die gebruikt zijn voor de Integrale Mobiliteitsanalyse.

Naar aanleiding van deze bijeenkomst heeft er een nadere analyse plaatsgevonden naar de verstedelijkingsopgave (afgesproken woningbouwaantallen per regio en de opname hiervan in Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)) en is er een aparte werksessie georganiseerd met het kernteam om de spoorinhoudelijke uitwerking te verrijken.

Na de eerste synergie sessie hebben er twee brede stakeholderbijeenkomst plaatsgevonden om de brede stakeholdergroep te informeren over de uitkomsten van de vier workshops en om de ambities en opgaven aan te scherpen. Deelnemers waren met name gemeenten aan en op de A12 corridor. Afgesproken is om na afronding van dit traject (begin 2022) een vervolg brede stakeholderbijeenkomst te organiseren om partijen te informeren over de uitkomsten.

### **Sessie 2: Presenteren kernopgaven en adaptief ontwikkelpad**

De tweede synergie sessie was gericht op het samenbrengen van opgaven en inhoud om toe te werken naar pakketten ter besluitvorming. De kernopgave (zie hoofdstuk 3 Kernopgaven) zijn per onderdeel voorbereid door leden van het kernteam en gepresenteerd tijdens de bijeenkomst. Vervolgens zijn de resultaten van de analyse van de verstedelijkingsopgave gedeeld en is er door ProRail en een adaptief ontwikkelpad met maatregelen gepresenteerd. Dit adaptief ontwikkelpad leidde tot een open gesprek. Gezamenlijk is in de sessie gewerkt aan het samen stellen van diverse pakketten met maatregelen passend bij de kernopgaven. Afgesproken is om een vervolgslag te maken met deze pakketten.

### **Sessie 3: Toewerken naar oplossingsrichtingen gericht op besluitvorming**

In de voorbereiding op de derde synergie bijeenkomst zijn er in het kernteam oplossingsrichtingen opgesteld met behulp van een uitgebreide beslisboom met maatregelen. Deze beslisboom gaf antwoord op de volgende vraag: *welke spoor infrastructurele maatregelen zijn nodig voor het realiseren van de ambities en kernopgaven?* Eén beslisboom voor het traject Utrecht-Arnhem en een tweede beslisboom voor het traject Arnhem-Zevenaar/Doetinchem. Met de beslisboom werd het voor de betrokken partijen inzichtelijk welke keuzes er in maatregelen zijn en met welke dilemma's tot gevolg. Zie de OAO notitie voor de uitwerking.

Het doel van de derde synergie sessie was om de deelnemers te informeren over de genomen stappen, de aanscherping van de oplossingsrichtingen en de voorbereiding van het bestuurlijk gesprek t.b.v. besluitvorming. De partijen konden zich op hoofdlijnen vinden in de oplossingsrichtingen. Nadere uitwerking en duiding is wel nodig voor het aantal IC-stops op bijv. station Ede-Wageningen, de impact van van een sprinter danwel IC-station Koningsweg en de opgave spoorzone Arnhem-Oost i.c.m. de woningbouwopgave en inpassing van goederenvervoer in dit gebied. Voor dit laatste punt is afgesproken om een vervolgesprek te organiseren met de provincie Gelderland, ProRail en Regio Arnhem-Nijmegen met het doel om duidelijkheid te krijgen wat de impact hiervan is voor de oplossingsrichtingen voor de A12 corridor.



## 3. De kernopgaven

### 3.1. De vier kernopgaven

De stakeholderanalyse en de inbreng van partijen tijdens de workshops en synergiesessies zijn vertaald in vier belangrijke kernopgaven voor de corridor. De vier 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<sup>1</sup> van de regio's en verstedelijkingslocaties behouden en verbeteren:
  - a. Faciliteren van verwachte mobiliteitsgroei in Utrecht en omgeving
  - b. Faciliteren van verwachte mobiliteitsgroei in regio Foodvalley
  - c. 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 (zie ook IMA-knelpunten).
3. Goede, snelle en frequente verbindingen tussen de grote stedelijke agglomeraties (Utrecht – Arnhem) en regio's en middelgrote steden (Arnhem – Duitse grens).
4. Een duurzaam, aantrekkelijk en betrouwbaar alternatief bieden voor het korte afstand vliegverkeer tot 6 uur reistijd in Noordwest Europa en de positie van Schiphol als intercontinentale hub versterken.

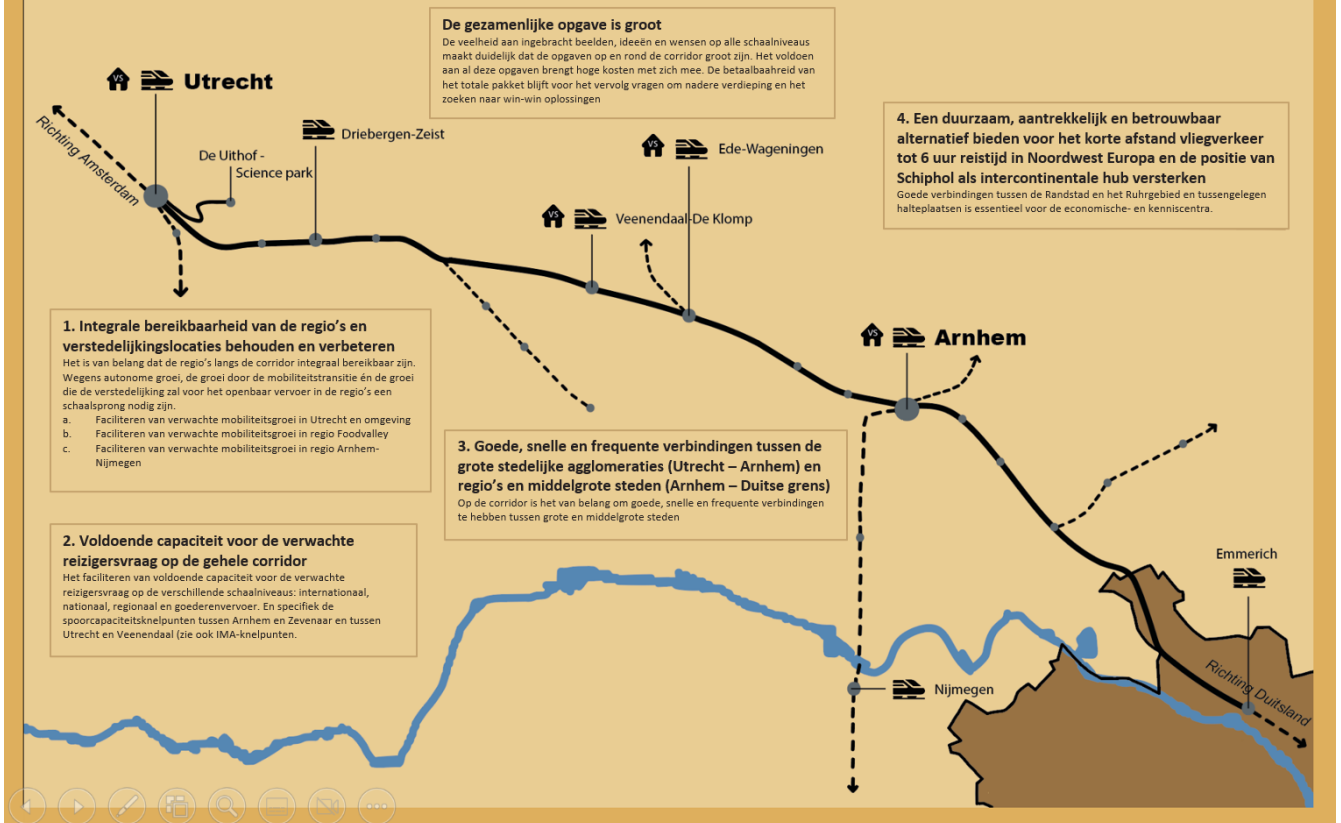
In onderstaande figuur zijn de opgaven in één oogopslag visueel weergegeven op de corridor.

<sup>1</sup> Integrale bereikbaarheid: Bereikbaarheid gaat over de mogelijkheden die mensen hebben om elkaar te ontmoeten, activiteiten te ontplooiën en de daarbij behorende bestemmingen goed te bereiken. Met integrale bereikbaarheid bedoelen we alle aspecten van bereikbaarheid die vanuit het oogpunt van brede welvaart relevant zijn. Behalve om verkeerskundige capaciteitsknelpunten gaat het dan bijvoorbeeld ook om nabijheid, veiligheid, duurzaamheid, betaalbaarheid en toegankelijkheid. Bron: Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) 'Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid'





## Kernopgaven spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens





### 3.1.1. Een overzicht van de kernopgaven

	Kernopgave	Wat is de brede opgave?	Welke problemen/uitdagingen zien we?	Welke oplossingen worden aangedragen / zijn voorzien?	Wat betekent dat voor de corridor?
	<b>1. Integrale bereikbaarheid van de regio's en verstedelijkingslocaties behouden en verbeteren:</b>	De regio's langs de corridor integraal bereikbaar te houden met een verwachte groei van reizigers.	De groei ontstaat door de autonome mobiliteitsontwikkeling, de verstedelijkingsopgave, de gevolgen van de mobiliteitstransitie en een groei in aandeel OV.	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.	Een groei van het OV op de corridor is nodig. Ook om de A12 niet extra te belasten.  Voorkomen dat nieuwe (IC-)stations een negatieve invloed hebben op deur-tot-deur reistijd.
	<i>a. Faciliteren van verwachte mobiliteitsgroei in Utrecht en omgeving</i>	Deze groei vindt voor een deel in en rondom de stad Utrecht plaats. Vanwege de rol van Utrecht als knooppunt in mobiliteitsnetwerk voor weg, OV en spoor en de woningbouwopgave (ca. 168.000 woningen).  Inzetten op de mobiliteitstransitie voor (nieuwe) inwoners en gebruikers/reizigers.	Utrecht is een verwacht knelpunt in zowel het spoornetwerk als het tram- en busnetwerk.  In de ochtendspits worden op verschillende intercity-verbindingen naar Utrecht overvolle treinen verwacht.  Het huidige OV-systeem is in Utrecht en omgeving sterk gericht op één multimodale hoofdknoep.	Een verbetering van het openbaar vervoer in en rond Utrecht, door toevoegen extra (IC)-station Koningweg.  Het oplossen van knelpunten in het spoor-, tram en busnetwerk.  Inzetten op verbeterde afwikkeling van lopen, OV en Fiets rondom Utrecht Centraal.	Inzetten op regionaal OV in Utrecht dat de groei aan kan.  De impact van een extra (IC)-station Koningsweg.
	<i>b. Faciliteren van verwachte mobiliteitsgroei in regio Foodvalley</i>	Deze groei vindt voor een deel plaats in en rond Veenendaal en Ede-Wageningen. De woningbouwopgave is circa 40.000 woningen op huidig inwoneraantal 200.000.  Inzetten op de mobiliteitstransitie voor (nieuwe) inwoners en gebruikers/reizigers.	De A12 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. Deze bereikbaarheid moet behouden blijven en verbeterd worden. O.a. ook vanwege de Wageningen University.  Het is van belang (nieuwe) inwoners goede toegang hebben tot OV vanuit verstedelijkingslocaties.	De regio werkt aan (hoogwaardig) openbaar vervoer tussen de kernen en heeft de ambitie voor nieuwe stations Ede-West en Veenendaal Zuid.  Goede bereikbaarheid te behouden of te verkrijgen op locaties waar een woningbouwimpuls plaatsvindt.	Regio Foodvalley als belangrijke knoop zien voor het OV-spoornetwerk.
	<i>c. Faciliteren van verwachte mobiliteitsgroei in regio Arnhem-Nijmegen</i>	Deze groei vindt voor een deel plaats in Arnhem-Nijmegen. Woningbouwopgave Arnhem-Oost van circa 8.000 tot 10.000 i.c.m. versterken van de leefbaarheid in dit deel van Arnhem. Het bereikbaar houden van de Liemers. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Achterhoek door een snellere verbinding.  Inzetten op de mobiliteitstransitie voor (nieuwe) inwoners en gebruikers/reizigers.	De impact op de leefbaarheid nabij het spoor rondom Arnhem-Oost.  In de treindienst van de Achterhoek naar Arnhem ontstaan capaciteitsknelpunten (tussen Arnhem en Zevenaar in de regionale treinen).  De A12 (Velperbroek) is één van de grootste fileknelpunten van Nederland (plek 2);	Een verbetering van het openbaar vervoer in en rond station Arnhem.  Inzetten op de RegioExpres.	Regionale treindiensten en internationale treinen (ICE) hinderen elkaar. De ICE en de regionale treinen willen beide gebruik maken van hetzelfde spoor op hetzelfde tijdstip.



	Kernopgave	Wat is de brede opgave?	Welke problemen/uitdagingen zien we?	Welke oplossingen worden aangedragen / zijn voorzien?	Wat betekent dat voor de corridor?
	<b>2. Voldoende capaciteit voor de verwachte reizigersvraag op de gehele corridor. En specifiek de spoorcapaciteitsknelpunten tussen Arnhem en Zevenaar en tussen Utrecht en Veenendaal (zie ook IMA-knelpunten).</b>	<p>Het faciliteren van voldoende capaciteit voor de verwachte reizigersvraag op de verschillende schaalniveaus: internationaal, nationaal, regionaal en goederenvervoer. En specifiek de spoorcapaciteitsknelpunten tussen Arnhem en Zevenaar en tussen Utrecht en Veenendaal (zie ook IMA-knelpunten).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Voor spoorcapaciteitsknelpunten gaat het om Arnhem-Zevenaar voor reizigers én goederen (WLO-laag/hog) en Utrecht-Veenendaal voor reizigers (WLO-hog).</li><li>- Voor weg betreft het bijna de gehele A12 als knelpunt (WLO-hog)</li><li>- Voor het onderliggende netwerk is er een opgave in en rond Utrecht (WLO-laag/hog)</li></ul>	<p>Zonder extra spoorcapaciteit gaat de groei van het internationale vervoer dan ten koste van de het nationaal/regionaal belang of vice versa</p> <p>Ook is er spanning tussen toenemend personenvervoer per spoor op de spoorcorridor en goederenvervoer.</p> <p>Ten oosten van Arnhem wordt er reeds onvoldoende capaciteit verwacht. Internationaal vervoer en regionaal vervoer hinderen hier elkaar, hetgeen leidt tot uitbuigingen (en dus hogere reistijden</p>	<p>Keuzes tussen schaalniveau of uitbreiding van spoorinfrastructuur voor voldoende capaciteit op alle schaalniveau's.</p>	<p>De groeiambities voor (inter)nationaal en regionaal vervoer zorgen in de nabije toekomst voor conflicten op de drukke delen in het netwerk.</p>
	<b>3. Goede, snelle en frequente verbindingen tussen de grote stedelijke agglomeraties (Utrecht – Arnhem) en regio's en middelgrote steden (Arnhem – Duitse grens).</b>	<p>Op de corridor is het van belang om goede, snelle en frequente verbindingen te hebben tussen grote en middelgrote steden.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Snelheidsverhoging kan ten koste gaan van tussengelegen stations.</p> <p>Wensen voor een snelheidsverhoging of een 4-sporige verbinding kunnen mogelijk een grote impact op leefbaarheid hebben langs de economische kerngebieden én zijn financieel uitdagend.</p>	<p>Wens voor extra spoorinfrastructuur i.c.m. wijziging frequentie en snelheid.</p>	<p>Voorkomen dat snelheidsverhoging ten koste gaat van halteren op (IC)stations danwel dat dit invloed heeft op de deur-tot-deur reistijd tussen grote en middelgrote steden.</p>
	<b>4. Een duurzaam, aantrekkelijk en betrouwbaar alternatief bieden voor het korte afstand vliegverkeer tot 6 uur reistijd in Noordwest Europa en de positie van Schiphol als intercontinentale hub versterken.</b>	<p>Goede verbindingen tussen de Randstad en het Ruhrgebied en tussengelegen halteplaatsen is essentieel voor de economische- en kenniscentra.</p> <p>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.</p>	<p>Aansluiting bij NL duurzaamheidsdoelstelling door trein als aantrekkelijk alternatief te presenteren voor het vliegtuig.</p> <p>Vanuit Duits perspectief is er wel het punt van aandacht de beperkte capaciteit van bestaande en toekomstige infrastructuur.</p>	<p>De verbinding met het Europese spoornetwerk kan worden versterkt en is essentieel voor de positie van Nederland in Europa. Dit vraagt snelheidsverhoging en capaciteitsvergroting of keuzes.</p>	<p>De groeiambities voor (inter)nationaal en regionaal vervoer zorgen in de nabije toekomst voor conflicten op de drukke delen in het netwerk.</p>

## 3.2. Toelichting per 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. 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.

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 van de corridor Arnhem-Utrecht.

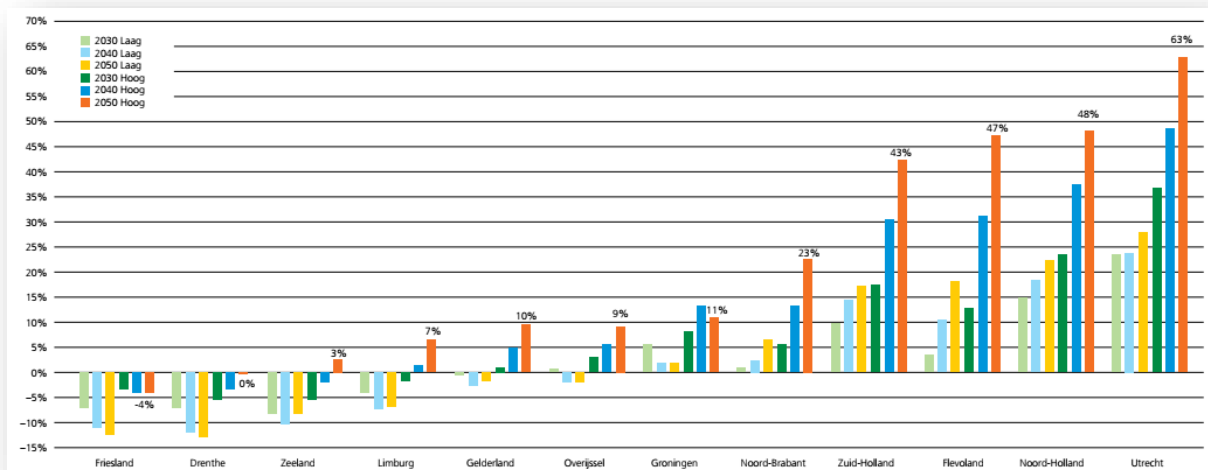
De verstedelijkingsopgaven langs de corridor hebben impact op de reizigersaantallen. Binnen de verstedelijkingsstrategieën (zie figuur rechts met aantallen woningen) wordt ingezet om de nieuwe woningen zoveel mogelijk te bouwen in binnenstedelijke of anderszins optimaal bereikbare plekken. Het openbaar 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.

Binnen deze kernopgave maken wij onderscheid in de opgaven in drie gebieden; Utrecht, Foodvalley en Arnhem-Nijmegen. Hieronder lichten wij de opgaven in de specifieke gebieden nader toe:



#### a. 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 overvolle treinen verwacht. Een verbetering van het openbaar vervoer in en rond Utrecht en het oplossen van knelpunten in het spoor-, tram en busnetwerk 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 huidige OV-systeem is in Utrecht en omgeving sterk gericht op één multimodale hoofdknoop – Utrecht Centraal Station – 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.

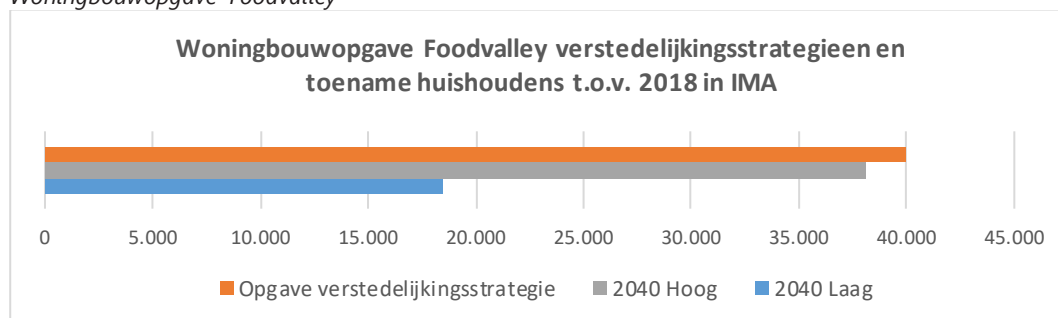
Naast Utrecht Centraal wordt ook de verbinding met Utrecht Science Park gezien als een belangrijke locatie op de corridor. Een oplossing die bijdraagt aan de opgave en grote samenhang kent met deze corridorstudie is de ontwikkeling van station Koningsweg. Het ontwikkelen van stationsgebied Lunetten/Koningsweg 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).

#### **b. Faciliteren van groei in de regio Foodvalley**

De A12 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 en Veenendaal Zuid. 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.



#### *Woningbouwopgave Foodvalley*



#### **c. Faciliteren van verwachte mobiliteitsgroei 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 (Regio Expres).

Ten oosten van Arnhem Centraal wordt de A12-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 Integrale Mobiliteitsanalyse (hier: IMA) in zowel WLO-Laag als WLO-Hoog scenario (zie paragraaf 2.2.1), als de reizigersprognoses van de provincie. Op deze verbinding hebben treinen nu onvoldoende capaciteit. Een van de onderzoeksrichtingen 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:

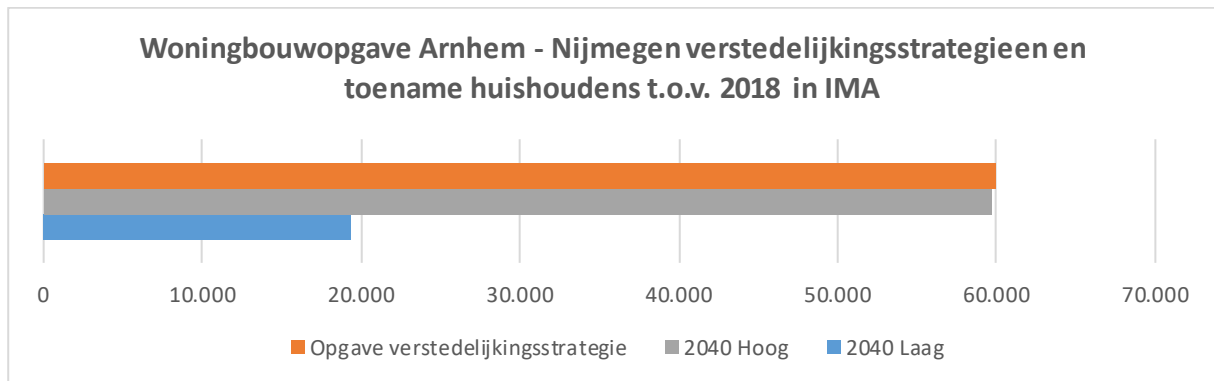
- De A12 (Velperbroek) is één van de grootste fileknelpunten van Nederland (plek 2);
- Regionale treindiensten en internationale treinen (ICE) hinderen elkaar. De ICE en de regionale treinen willen beide gebruik maken van hetzelfde spoor op hetzelfde tijdstip. Dat kan niet, er is maar 1 spoor per richting 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.



Figuur 1. Weergave van verstedelijking in groene metropool (regio Arnhem-Nijmegen en Zuidelijk deel van regio Foodvalley)

*Woningbouwopgave 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 (zie ook IMA-knelpunten).

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 internationale stromen worden als belangrijk gezien en de corridor vormt hierin een belangrijke schakel. De groeiambities voor (inter)nationaal en regionaal vervoer zorgen 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. Ook dient er voldoende capaciteit te zijn voor het goederenvervoer (Goederenrouting Noordoost Europa discussie en A2-corridor). Dit vraagt om voldoende investeringen. Ten oosten van Arnhem is er reeds onvoldoende capaciteit verwacht. Internationaal vervoer en regionaal vervoer hinderen hier elkaar, hetgeen leidt tot uitbuigingen (en dus hogere reistijden).

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 ontstaan 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. Randvoorwaardelijk 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)

## 3. Goede, snelle en frequente verbindingen tussen de grote stedelijke agglomeraties (Utrecht – Arnhem) en regio's en middelgrote steden (Arnhem – Duitse grens).

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 4-sporige verbinding kunnen mogelijk een grote impact op leefbaarheid hebben langs de economische kerngebieden én zijn financieel uitdagend. Een belangrijk aandachtspunt is voorkomen dat nieuwe (IC-)stations een negatieve invloed heeft op deur-tot-deur reistijd tussen grote en middelgrote 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. Ook gezien vanuit de verstedelijkingsopgave is dit van belang. Andersom geldt ook dat een snelle verbinding ertoe leidt dat meer personeel beschikbaar komt voor bedrijven in deze regio's.

#### 4. Een duurzaam, aantrekkelijk en betrouwbaar bieden als alternatief voor het korte afstand vliegverkeer tot 6 uur reistijd in Noordwest Europa en de positie van Schiphol als intercontinentale hub versterken.

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. 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-Dusseldorf (RE19) en Eindhoven-Dusseldorf (RE13). Doorontwikkeling van het internationaal treinvervoer in frequentie en snelheid is gewenst vanwege de mobiliteitsgroei en de wens van 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. 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.

### 3.3. Tot slot

De veelheid aan ingebrachte beelden, ideeën en wensen op alle schaalniveaus maakt duidelijk dat de opgaven op en rond de corridor groot zijn. Zoals ook het Toekomstbeeld OV stelt kunnen oplossingen gepaard gaan met omvangrijke investerings- en/of exploitatiekosten. De betaalbaarheid van het totale pakket blijft voor het vervolg vragen om nadere verdieping en het zoeken naar win-win oplossingen.

Op basis van de inbreng van partijen die verwoord is in deze notitie zullen partijen onderzoeken welke combinaties van maatregelen verder uitgewerkt kunnen worden. De oplossingsrichtingen (varianten) worden gescoord op de kernopgaven; In welke mate dragen de verschillende varianten van combinaties aan maatregelen bij aan de kernopgaven? De uitkomsten hiervan landen in de OAO-notitie en worden meegenomen in de besluitvorming. Partijen worden middels brede stakeholderbijeenkomst op de hoogte gehouden over het vervolg.



## Bijlage 1. Overzicht belangen en standpunten per partij

Per organisatie hebben we de voor hen belangrijke opgaven en belangen verzameld uit de documenten én de punten die zij zelf hebben aangedragen.

IenW	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hoogfrequente Stedenring en oplossen capaciteitsknelpunten</li><li>• Internationaal verbeteren</li><li>• Verstedelijking faciliteren</li><li>• De groeiambities voor (inter)nationaal-, regionaal- en goederenvervoer zorgen in de toekomst voor conflicten op de drukke delen in het netwerk.</li></ul>
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• IMA Capaciteitsknelpunten verminderen door Vergroten van capaciteit en kwaliteit spoornetwerk op kostenefficiënte en adaptieve wijze</li><li>•</li><li>• (Regionale) bereikbaarheid verbeteren</li><li>• Sterke hoogwaardige as richting Duitsland</li><li>• Regionale centra versterken</li><li>• Ruimte voor groei bieden</li><li>• Internationale bereikbaarheid garanderen.</li><li>• Toename aan internationale reizigers kunnen faciliteren.</li><li>• Besparing CO2-emissies.</li><li>• De internationale trein op de middellange afstand (tot 700 kilometer), als alternatief voor en in aanvulling op het vliegtuig.</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zoveel mogelijk benutting 'van het bestaande';</li><li>• Zoeken naar slimme koppelkansen met nationale treindiensten</li><li>• De verbinding Amsterdam-Berlijn staat bij de partijen prominent op de agenda</li><li>• NS en ProRail onderzoeken in 2021 samen met Duitse partijen de mogelijkheden om de verbinding Amsterdam - Düsseldorf/Frankfurt te verhogen in frequentie.</li><li>• Net als voor de huidige ICE naar Frankfurt dient tot een evenwichtige verdeling van de voor goederentreinen en de toegevoegde internationale trein benodigde capaciteit te worden gekomen die recht doet aan de vraag.</li><li>•</li></ul>

ProRail	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Voorkomen/oplossen capaciteitsknelpunten vervoer (reizigers + goederen)</li><li>• Voorkomen/oplossen transferknelpunten op stations</li><li>• Vergroten capaciteit en kwaliteit spoornetwerk op kostenefficiënte en adaptieve wijze</li><li>•</li><li>• Ruimte voor groei bieden op een kosteneffectieve wijze</li><li>• Verkorting transporttijden</li><li>• Internationale bereikbaarheid garanderen</li><li>• Verkennen van de mogelijkheden om de reistijd te verkorten op het traject tussen Utrecht – Arnhem richting Zevenaar en verder naar het Ruhrgebied</li><li>• Reductie CO2-emissies</li><li>• De internationale trein op de middellange afstand (tot 700 kilometer), als alternatief voor en in aanvulling op het vliegtuig.</li></ul>
Belang	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vergroten capaciteit en kwaliteit spoornetwerk op kostenefficiënte en adaptieve wijze</li><li>• Ruimte voor groei bieden</li><li>• Ruimte creëren voor spoorgoederenvervoer</li><li>• Verkorting transporttijden</li></ul>





	<ul style="list-style-type: none"><li>• Internationale bereikbaarheid garanderen</li><li>• De reistijd te verkorten op het traject tussen Utrecht – Arnhem richting Zevenaar en verder naar het Ruhrgebied</li><li>• Besparing CO2-emissies</li><li>• De internationale trein op de middellange afstand (tot 700 kilometer), als alternatief voor en in aanvulling op het vliegtuig.</li></ul>
Standpunt	<ul style="list-style-type: none"><li>• NS en ProRail onderzoeken in 2021 samen met Duitse partijen de mogelijkheden om de verbinding Amsterdam - Düsseldorf/Frankfurt te verhogen in frequentie.</li><li>• In het kader van TBOV onderzoeken partijen samen met Duitse partners de mogelijkheden ten aanzien van het samenspel tussen infrastructuur en logistiek.</li><li>• Met overstap kan deze route ook worden gebruikt voor de bestemmingen Hannover en Berlijn</li></ul>

<b>NS</b>	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bieden van voldoende capaciteit op het spoor</li><li>• Infrastructuur op de vier verschillende schaalniveaus + verenigen van kansen</li><li>• Combinaties zoeken met ruimtelijke economische ontwikkelingen en duurzame mobiliteitsoplossingen</li><li>• Internationale samenwerking voor meerwaarde corridor + bekostiging</li></ul>
Belang	<ul style="list-style-type: none"><li>• Snellere, betrouwbare en frequente treinverbindingen (ICE)</li><li>• Voorkomen capaciteitsproblemen en knelpunten</li><li>• Internationale bereikbaarheid garanderen</li><li>• De internationale trein als alternatief voor en in aanvulling op het vliegtuig.</li><li>• Toename aan internationale reizigers kunnen faciliteren.</li><li>• Stimuleren investeringen in Nederland</li><li>• Creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor (internationale) bedrijvigheid en handel.</li></ul>
Standpunt	<ul style="list-style-type: none"><li>• De verbinding Amsterdam-Berlijn staat bij de partijen (zie kolom links) prominent op de agenda</li><li>• Rond 2029-30 wordt verwacht dat het reizigersvervoer tussen Amsterdam en Utrecht zo groot is dat de internationale treinen ICE en IC Berlijn in de huidige configuratie niet voldoende zitplaatsen kunnen bieden in de spits.</li><li>• NS en ProRail onderzoeken in 2021 samen met Duitse partijen de mogelijkheden om de verbinding Amsterdam - Düsseldorf/Frankfurt te verhogen in frequentie.</li><li>• Net als voor de huidige ICE naar Frankfurt dient tot een evenwichtige verdeling van de voor goederentreinen en de toegevoegde internationale trein benodigde capaciteit te worden gekomen die recht doet aan de vraag.</li><li>• Impact en koppelkansen in samenhang uit te werken.</li><li>• Te komen tot een groeistrategie en in te zetten op Europese financiering.</li><li>• We willen dat de trein voor kortere internationale reizen de logische eerste keuze is, zeker voor afstanden tot circa 700 kilometer.</li><li>• Reis naar Berlijn onder de 5 uur</li></ul>

<b>Provincie Gelderland</b>	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• De RegioExpres realiseren.</li><li>• Vrije spoor kruising oostzijde Arnhem</li><li>• Verstedelijkingsopgaven Arnhem-Oost en Liemers versus leefbaarheid (trillingen, geluid en vervoer)</li><li>• Verstedelijkingsopgave zorgt voor extra druk op OV</li><li>• Spooremplacement Arnhem (Broek) waar NS/ProRail langdurig materiaal wil stallen, maar tevens in beeld is als locatie voor woningbouwopgaven. Ook regionale vervoerders hebben overigens tekort aan opstelruimte</li></ul>



Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Weinig mogelijkheden voor uitbreiding capaciteit station Arnhem</li><li>• Meer samenhang: Van sectoraal naar een integrale en duurzame mobiliteitsmix waar netwerken auto, trein, bus en fiets elkaar versterken en knooppunten zorgen voor de noodzakelijke verbinding.</li><li>• Goede, snelle en frequente verbinding Utrecht-Arnhem-Duitsland</li><li>• Voorkomen en oplossen capaciteitsproblemen en knelpunten</li><li>• Versterken van de concurrentiepositie van NL</li><li>• Verbeteren economische groei, maar ook het versterken van het economisch vestigingsklimaat zodat de regio aantrekkelijk is en blijft voor topclusters en topmensen</li><li>• Economisch en sociaal-maatschappelijk functioneren van de regio (aantrekken van voldoende internationale kenniswerkers en ondernemers, het behoud van in de regio gevestigde regionale bedrijven met grote innovatie- en exportpotentie én de bijdrage aan de internationale regioprofilering en internationale handels- en exportrelaties)</li><li>• Zorgen dat verstedelijking en mobiliteit elkaar versterken</li><li>• De aansluiting op het internationale verkeerssysteem in de regio</li><li>• Realisatie van minder vliegen en auto</li><li>• Spreiding van de groei</li><li>• Afnemen capaciteitsknelpunten</li><li>• Woonopgave realiseren en de nieuwe woningen bereikbaar maken</li><li>• Versterken unieke kwaliteit</li><li>• Ruimte voor (inter)nationale bedrijvigheid (rondom Arnhem Centraal)</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Voor de benodigde schaa sprong in de regio zijn extra investeringen nodig</li><li>• Aansluiten bij Omgevingsagenda Oost-Nederland, woondeals en verstedelijkingsafspraken</li><li>• Steunt de modal shift voor het goederenvervoer. Modal shift van goederenvervoer van weg naar spoor (en water) richting Oost- en Noord-Europa.</li><li>• Meer ambitie is nodig voor de internationale verbindingen naar Frankfurt en Berlijn (air-rail) maar ook grensoverschrijdende verbindingen met stedelijke netwerken in Nordrhein Westfalen en Nedersaksen en aansluiting op het Duitse ICE-netwerk naar de rest van Europa.</li><li>• Continuering (regionale) lobby richting Rijk (I&amp;W), de Duitse federale overheid, railoperators (NS,DB) en railbeheerders (ProRail, DB netze). Hierbij vooral het economisch belang benadrukken van een verbeterde ICE Amsterdam-Arnhem-Frankfurt.</li><li>• Voor de zakelijke reiziger wordt het bv interessant als de reistijd vanuit Amsterdam naar Berlijn &lt; 5 uur en de reismogelijkheden (overstapmogelijkheden) verbeteren</li><li>• Pleit voor een Deltalijn tussen Randstad-Rijn-Ruhr, die in 2020 160km/u zou moeten rijden. En na 2020 opgewaardeerd kan worden naar 200km/u.</li><li>• De relatie met de stedelijke netwerken en economische centra in Nordrhein Westfalen en Nedersaksen vragen eveneens meer ambities</li><li>• Internationale corridors voor personenvervoer vragen meer ambitie in snelheid en frequentie</li><li>• De concurrentiepositie wordt bepaald door de kwaliteit van de bereikbaarheid op internationaal, nationaal en regionaal niveau. Een aanhaking aan het Europese spoornetwerk is essentieel voor de positie van NL in Europa.</li><li>• ICE is cruciaal voor de internationale duurzame bereikbaarheid van economische clusters in de regio. Daarmee wordt er een bijdrage geleverd aan de economische opgave in de regio</li><li>• Nieuwe woningen nabij HOV, trein of fietspaden.</li><li>• Knooppunt stimuleren</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Benut alle potentiële plancapaciteit op Arnhem Centraal voor bedrijven met internationale relaties gekoppeld aan het ICE netwerk, het landelijke spoor netwerk en het regionale netwerk (WUR via Rijnlijn). Voor de middellange en langere termijn ook daarbuiten.</li></ul>
--	--

Provincie Utrecht	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ondersteuning verstedelijkingsopgave</li><li>• Bijdrage aan mobiliteitstransitie</li><li>• Schaalsprong OV regio Utrecht (Wiel met Spaken) - station Koningsweg</li><li>• Ruimte groei regionaal spoorvervoer (ruimtelijke verdichtingen P+R)</li><li>• Ontwikkeling landelijk en internationaal net</li><li>• Aandachtspunt: ruimtelijke inpassing in woongebieden</li></ul>
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bereikbaarheid van de regio borgen en ontwikkeling wonen en werken mogelijk te maken.</li><li>• Gezonde verstedelijking en een regionale OV-schaalsprong</li><li>• Snellere, betrouwbare en frequente treinverbindingen Utrecht – Arnhem (ICE)</li><li>• Groei en kwaliteitsverhoging OV.</li><li>• Groei van de mobiliteit zodanig te faciliteren dat het drager is voor de ruimtelijke ontwikkeling.</li><li>• OV als volwaardig alternatief voor de auto</li><li>• Groter OV aandeel in modal split</li><li>• Ontlasten van Utrecht Centraal en NMCA knelpunten</li><li>• Minder bussen, met als gevolg een grote leefbaarheidsimpuls op de gehele binnenstadsas (in Utrecht stad)</li><li>• OV bereikbaarheid vergroten in de regio (bijv. Veenendaal, Utrechtse Heuvelrug, regio Foodvalley)</li><li>• Meer gebruik van OV, autogroei beperken (HOV, MAAS, deelmobiliteit en (e-)fiets als volwaardige keuze)</li><li>• Vergroten agglomeratiekracht (Meer mensen en arbeidsplaatsen binnen bepaalde reistijd).</li><li>• Bereikbaarheid regio Amsterdam en Utrecht.</li><li>• Internationaal spoorvervoer als duurzame vervoervorm. Hierover met het Rijk en andere regio's tot scherpere keuzes komen.</li><li>• Doorontwikkeling van het internationaal treinvervoer noodzakelijk gezien de snelle groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en (tot begin van coronacrisis) reizigers in de provincie</li><li>• Internationale connectiviteit, omdat de regio Utrecht in de top-3 in de index van Europese concurrerende regio's wil (blijven) staan en omdat er een sterke economische relatie is tussen Nederlanden Duitsland</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Het huidig OV-systeem is teveel gericht op één hoofdknoop – Utrecht Centraal Station – die ook een belangrijke functie vervult in het nationale en internationale OV-netwerk.</li><li>• 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.</li><li>• Impact en koppelkansen in samenhang uit te werken.</li><li>• Inzetten op multimodale knooppunten</li><li>• Benut capaciteit bestaande knopen. Aan de hand van de PTAL-index (public transport accessibility level) is te zien dat er weinig echt goede OV-locaties in de regio aanwezig zijn. Vooral de gebieden rond Amersfoort Centraal en Schothorst scoren goed. Barneveld en Nijkerk.</li><li>• Versterken nabijheid, door woon- en werkmilieus rondom knopen</li><li>• Het gaat hierbij om de HOV/lightrail-verbinding op de Merwedelijn (van Utrecht CS via de Merwedekanaalzone naar Westraven en Nieuwegein/IJsselstein) en de</li></ul>



	<p>Waterlinielijn (oost-west “wiel” verbinding van minimaal Westraven naar USP), in combinatie met een nieuw dubbelstation Koningsweg-Lunetten. Gelet op de samenhang in het netwerk wordt ook gekeken naar de relatie met andere verbindingen zoals de bestaande zware OV-assen in de stad, te weten: SUNIJ-lijn, Tramlijn 22 (voorheen Uithoflijn) en de Binnenstadsas.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Een grote sprong naar een dubbelstation Lunetten Koningsweg met volwaardige IC-bediening forse aantallen reizigers kan aantrekken.</li><li>• Investeren in het versnellen van de verbinding tussen Utrecht CS, Westraven en Nieuwegein via de Europalaan (‘Merwedelijn’) en binnen Nieuwegein bieden potentie voor een forse kwaliteitsverbeteringen opzichte van de huidige SUNIJ.</li><li>• (deels) ondergrondse infrastructuur biedt kansen.</li><li>• Het ‘Utrechts aanbod’ doet de oproep voor het investeren in meer (internationaal) spoorverkeer door capaciteitsuitbreiding op onder meer de sporen Utrecht-Arnhem met een verbeterde bediening voor knooppunten als Bunnik, Driebergen-Zeist, Veenendaal-De Klomp en Ede-Wageningen, zodat dit belangrijke knooppunten voor woningbouw blijven.</li><li>• In de TBOV studie naar het verbeteren van de spoorcorridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens is een integrale insteek van belang, waarin gekeken wordt naar de samenhang tussen verstedelijkingsopgaven en de opgaven voor regionaal, nationaal en internationaal treinvervoer.</li><li>• De provincie zet in op het verbeteren van de Berlijntrein via de huidige route langs Amersfoort en door Twente, zowel op korte als op lange termijn.</li><li>• De provincie wil samen met andere regionale overheden meer urgentie bewerkstelligen bij IenW en de spoorsector voor handelingsperspectief voor meer en beter internationaal spoorvervoer op de korte en middellange termijn (2025-2035), in aansluiting op concrete verbeterplannen van de Duitse overheid met dezelfde scope. Dit betreft de plannen “Deutschlandtakt” en “TEE 2.0”.</li><li>• Naar mening van de provincie zou op korte termijn frequentieverhoging van de ICE spierpunt moeten zijn, in ieder geval tot aan Keulen.</li></ul>
--	---

Provincie Overijssel	
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Meer samenhang: Van sectoraal naar een integrale en duurzame mobiliteitsmix waar netwerken auto, trein, bus en fiets elkaar versterken en knooppunten zorgen voor de noodzakelijke verbinding.</li><li>• Goede, snelle en frequente verbinding Utrecht-Arnhem-Duitsland</li><li>• Zorgen dat verstedelijking en mobiliteit elkaar versterken</li><li>• Goede verknoping van verstedelijking, mobiliteit met openbaar vervoer</li><li>• Realisatie van minder vliegen en auto</li><li>• Voorkomen capaciteitsproblemen en knelpunten</li><li>• Versterken van de concurrentiepositie van NL</li><li>• De aansluiting op het internationale verkeerssysteem in de regio</li><li>• Verduurzaming en zero emissie</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Meer ambitie is nodig voor de internationale verbindingen naar Frankfurt en Berlijn (air-rail) maar ook grensoverschrijdende verbindingen met stedelijke netwerken in Nordrhein Westfalen en Nedersaksen en aansluiting op het Duitse ICE-netwerk naar de rest van Europa.</li><li>• De relatie met de stedelijke netwerken en economische centra in Nordrhein Westfalen en Nedersaksen vragen eveneens meer ambities</li><li>• Internationale corridors voor personenvervoer vragen meer ambitie in snelheid en frequentie</li><li>• De concurrentiepositie wordt bepaald door de kwaliteit van de bereikbaarheid op internationaal, nationaal en regionaal niveau. Een aanhaking aan het Europese spoornetwerk is essentieel voor de positie van NL in Europa.</li></ul>



<b>Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen</b>	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• In Arnhem-Nijmegen komen 60.000 nieuwe woningen.</li><li>• Dit vraagt om schonere, slimmere en snellere verbindingen van en naar de Randstad, de Achterhoek, Duitsland en binnen de regio zelf. Daarom investeren wij in de spoorcorridor Randstad – Arnhem – Ruhrgebied.</li><li>• De ambitie is om deze internationale trein sneller (&gt;160 km per uur), vaker (1x per uur) en beter (betrouwbaarder) te laten rijden.</li><li>• Belangrijke stappen voor het robuuster maken van deze corridor zijn: spoorverdubbeling (gedeeltelijk), veiligheidssystemen zoals ERTMS ook tussen Utrecht-Arnhem-Duitse grens en de ontvlechting van deze personen spoorcorridor met de IJssellijn (personen en mogelijk goederen) door o.a. betere inpassing van deze corridor bij Spoorzone Arnhem-Oost</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen pleit voor verbetering en verduurzaming van het internationaal spoor.</li><li>• Wij pleiten voor de maximale variant voor bereikbaarheid en regionale duurzame ontwikkeling.</li><li>• Wat is er maximaal mogelijk op de A12 corridor om te rijden met 160km per uur? Dit betekent:<ul style="list-style-type: none"><li>○ 1 ICE per uur;</li><li>○ 4 snelle IC+ zonder tussenliggende stops;</li><li>○ 4 IC's met tussenliggende stops;</li><li>○ Sprinters;</li><li>○ Een aantal nieuwe stations en nieuwe verbindingen (RegioExpress)</li></ul></li><li>• Voor de corridor tussen Utrecht-Arnhem-Duitse grens zijn maatregelen nodig:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Oplossing kruising Arnhem-Oost met ontvlechting;</li><li>○ Verdubbelingcapaciteit spoor (4 sporen op onderdelen corridor);</li><li>○ Invoeren veiligheidssystemen ERTMS tot Duitse grens;</li><li>○ Veilige overwegen/tunnels, inclusief bijzondere situatie Zevenaar</li><li>○ Nieuwe stations</li></ul></li></ul>

<b>Regio Amersfoort</b>	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• De wens om zowel ongelijkvloerse overweg te realiseren bij Maarsbergen (project is al in gang gezet) als om de rotonde N224-N226 aan te passen naar turborotonde met fietstunnel, om zo fietsverkeer te stimuleren alsmede OV vertraging te minimaliseren (project is al in gang gezet).</li><li>• Onderzoek naar de haalbaarheid van station Maarsbergen (i.p.v. station Maarn), om de OV-as (Amersfoort-Leusden-Woudenberg-Leersum) te ondersteunen/ versterken.</li><li>• Verbetering bestaande fietsverbinding naar station Maarn. Deze willen we verkeersveiliger maken door een middengeleider aan te brengen op de N226 bij kruispunt N226-Ringelpoel, zodat fietsers/voetgangers in twee fases kunnen oversteken ipv 1 fase.</li><li>• Goede reismogelijkheid Amersfoort met Arnhem via de Valleilijn. Liefst een directe verbinding, maar in ieder geval een hoogfrequentere, met een goede overstap, in beide richtingen. Daarnaast houden we de ontwikkelingen rond internationaal personenvervoer per spoor in de gaten. We willen onze Berlijntrein niet opgeven, dus het zou mooi zijn als deze trein náást de internationale verbinding via Arnhem kan blijven bestaan.</li></ul>
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bereikbaarheid van de regio borgen en ontwikkeling wonen en werken mogelijk te maken.</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Meer gebruik van OV, autogroei beperken (HOV, MAAS, deelmobiliteit en (e-)fiets als volwaardige keuze)</li><li>• Vergroten agglomeratiekracht (Meer mensen en arbeidsplaatsen binnen bepaalde reistijd).</li><li>• Bereikbaarheid regio Amsterdam en Utrecht.</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Benut capaciteit bestaande knopen. Aan de hand van de PTAL-index (public transport accessibility level) is te zien dat er weinig echt goede OV-locaties in de regio aanwezig zijn. Vooral de gebieden rond Amersfoort Centraal en Schothorst scoren goed. Barneveld en Nijkerk.</li><li>• Versterken nabijheid, door woon- en werkmilieus rondom knopen</li></ul>

Regio Foodvalley	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Een goede bediening van stations Ede-Wageningen en Veenendaal-De Klomp die past bij de ambities zoals beschreven in de verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley</li><li>• Onderzoek naar de mogelijkheden van nieuwe gewenste stations op de A12-corridor (bijv. Ede-West) die nodig zijn om invulling te geven aan de verstedelijkingsopgave</li><li>• Hoe gaan we om met aantakende spoorlijnen op de A12-corridor. Doortrekken Valleilijn Amersfoort – Ede-Wageningen naar Arnhem. Nieuw station Veenendaal-Zuid/Rhemen-Noord</li><li>• Dat de wisselwerking en relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke opgaven gelegd wordt en mede onderdeel wordt van de besluitvorming voor de oplossingsrichting en visie van de toekomst van de A12-corridor.</li></ul>
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• De Verstedelijkingsstrategie Arnhem, Nijmegen, Foodvalley gaat uit van de bouw van 40.000 nieuwe woningen in Regio Foodvalley (tot 2040)</li><li>• Nieuwe woningen worden zoveel mogelijk gebouwd in binnenstedelijke of anderszins optimaal bereikbare plekken. Het motto luidt hierbij 'Meer landschap, meer stad'</li><li>• Veenendaal-De Klomp en Ede-Wageningen zijn locaties die in de Verstedelijkingsstrategie Arnhem, Nijmegen, Foodvalley aangewezen zijn als ontwikkellocaties waar een woningbouwimpuls gaat plaatsvinden</li><li>• Het is van groot belang deze woningbouwopgave mee te nemen in het toekomstbestendig maken van de Corridor A12</li><li>• Huidige IC bediening op Veenendaal-De Klomp en Ede-Wageningen behouden of uitbreiden</li><li>• OV bereikbaarheid vergroten met Utrecht en Arnhem</li><li>• Snellere, betrouwbare en frequente treinverbindingen (ICE)</li><li>• Voorkomen capaciteitsproblemen en knelpunten</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Regio Foodvalley kent op de corridor Utrecht-Rhemen drie sprinterstations:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Veenendaal-West (2x per uur/per richting; in de spits 4x per uur/per richting)</li><li>○ Veenendaal-Centrum (2x per uur/per richting; in de spits 2x per uur richting Utrecht)</li><li>○ Rhemen (2x per uur richting Utrecht)</li></ul></li><li>• Met het oog op de ontwikkelingen in Regio Foodvalley-Zuid zetten we in op:<ul style="list-style-type: none"><li>○ De bouw van een nieuw station Veenendaal-Zuid/Rhemen-Noord (4x per uur richting Utrecht en 2x per uur richting Rhemen) in relatie tot een woningbouwopgave van 3.000 woningen</li><li>○ Het behoud van de huidige bediening waarbij wij pleiten voor een bediening van 4x per uur/per richting tussen Utrecht en Veenendaal-Zuid/Rhemen-Noord</li></ul></li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vanwege de forse verstedelijkingsopgaven, de toename van bedrijvigheid rond deze corridor, de intensivering van het spoor (internationale treinen en de vele goederentreinen die vooralsnog via deze corridor lopen), pleiten (ook) wij voor een verdubbeling van het spoor</li><li>• Investeren in spoorcorridor ten behoeve van verbindingen met Duitsland door:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Impact en koppelkansen in samenhang uit te werken</li><li>○ Te komen tot een groeistrategie en in te zetten op Europese financiering</li></ul></li></ul>
Ontwikkelingen	<p>Tot 2030:</p> <p>De Regio Foodvalley heeft op de Corridor A12 twee intercitystations (Ede-Wageningen en Veenendaal-De Klomp):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Op dit moment halteert 4x per uur/per richting een IC op Ede-Wageningen en 2x per uur/per richting een IC op Veenendaal-De Klomp</li><li>• Tussen Ede-Wageningen en Arnhem rijdt 2x per uur een sprinter</li></ul> <p>Vanaf eind 2021 wordt de frequentie tussen Utrecht en Arnhem verhoogd:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Voor Ede-Wageningen gaat de frequentie van 4x naar 6x per uur/per richting</li><li>• Voor Veenendaal-De Klomp blijft dat 2x per uur/per richting</li><li>• Van 2022-2025 wordt station Ede-Wageningen vernieuwd en wordt het station toekomstbestendig ingericht</li><li>• Met bovenstaande ontwikkelingen is het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) in 2030 gerealiseerd</li></ul> <p>Na 2030 (met NS en ProRail)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Intercitybediening Ede-Wageningen van tenminste 6x per uur/per richting</li><li>• Sprinterbediening Ede-Wageningen van tenminste 2x per uur/per richting</li><li>• Intercitybediening Veenendaal-De Klomp van tenminste 4x per uur/per richting</li><li>• Doortrekken van de Valleilijn van Ede-Wageningen naar Arnhem</li><li>• Ontwikkeling van station Ede-West met een sprinterbediening (2x per uur/per richting; zonder dat dit ten koste gaat van de sprinterbediening op de lijn Rhenen-Utrecht en de IC-status van Veenendaal-De Klomp)</li></ul>

<b>U10</b>	
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Groei van de mobiliteit zodanig te faciliteren dat het drager is voor de ruimtelijke ontwikkeling.</li><li>• De trein als volwaardig alternatief voor de auto</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Het huidige OV-systeem is teveel gericht op één hoofdknoop – Utrecht Centraal Station – die ook een belangrijke functie vervult in het nationale en internationale OV-netwerk.</li><li>• 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.</li></ul>

<b>UNed</b>	
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• De nieuwe woningen en de bestaande gebieden in Utrecht moeten aantrekkelijk en toegankelijk zijn voor bewoners en bezoekers</li><li>• Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties en de bouw van extra woningen.</li><li>• Tot 2030 op bestaande regioknopen en OV-corridors te verstedelijken</li><li>• De rol van Utrecht Centraal als knoop in het Nederlandse spoornetwerk moet worden gewaarborgd.</li><li>• Het ontlasten van de multimodale knoop Utrecht Centraal (MKUC)</li><li>• Het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park per OV</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Het OV-systeem verbeteren in samenhang met de woningbouwopgave.</li></ul>





	<ul style="list-style-type: none"><li>• Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied (de stad Utrecht, Maarssen, Nieuwegein en IJsselstein) en rond grotere regionale ov-knooppunten.</li><li>• Maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk.</li><li>• Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit. Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal.</li><li>• P+R's op afstand met optimale ov-ontsluiting.</li></ul>
--	--

<b>Gemeente Arnhem</b>	
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Goede, snelle en frequente verbinding Utrecht-Arnhem-Duitsland</li><li>• Geconstateerde knelpunten oplossen</li><li>• De aansluiting op het internationale verkeerstype in de regio</li><li>• Versterken van de concurrentiepositie van NL</li><li>• Verbeteren economische groei, maar ook het versterken van het economisch vestigingsklimaat zodat de regio aantrekkelijk is en blijft voor topclusters en topmensen</li><li>• Versterken van de internationale regioprofilering en internationale handels- en exportrelaties (aantrekken van voldoende internationale kenniswerkers en ondernemers, het behoud van in de regio gevestigde regionale bedrijven met grote innovatie- en exportpotentie én de bijdrage aan de internationale regioprofilering en internationale handels- en exportrelaties)</li><li>• Woonopgave realiseren en de nieuwe woningen bereikbaar maken</li><li>• Versterken unieke kwaliteit</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pleit voor een Deltalijn tussen Randstad-Rijn-Ruhr, die in 2020 160km/u zou moeten rijden. En na 2020 opgewaardeerd kan worden naar 200km/u</li><li>• ICE is cruciaal voor de internationale duurzame bereikbaarheid van economische clusters in de regio. Daarmee wordt er een bijdrage geleverd aan de economische opgave in de regio.</li><li>• Nieuwe woningen nabij HOV, trein of fietspaden.</li><li>• Knooppunt stimuleren</li></ul>

<b>Gemeente Utrecht</b>	
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Algemeen: Groei van de stad en mobiliteit opvangen met duurzame modaliteiten (waaronder OV) om de stad gezond, bereikbaar, veilig en leefbaar te houden</li><li>• Centrum Utrecht en USP als internationale toplocaties voldoende en duurzaam bereikbaar houden o.a. door voldoende en aantrekkelijke treinverbindingen met Duitsland en de (universiteits-)steden in Gelderland</li><li>• Ontlasten Utrecht Centraal: Voldoende doorstroming &amp; capaciteit tram/bus/fiets in en rond de OVT + leefbaarheid &amp; veiligheid in de centrale stad. Per saldo betekent dit o.a. minder bussen op de binnenstadsas en overstap binnen het OV (trein-BTM) zo veel mogelijk naar de stadsranden.</li><li>• Voldoende ruimte creëren voor duurzaam bereikbare verstedelijkingslocaties in de regio (vooral in de centrale stad en rond de OV-knooppunten aan de stadsranden)</li><li>• Autopendel en bezoekersverkeer (o.a. vanuit het oosten) richting Utrecht en de G3 via multimodale hubs en OV voldoende alternatief bieden buiten de Ring Utrecht</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Het huidige OV-systeem in/rond Utrecht is teveel gericht op één hoofdknoop – Utrecht Centraal Station – die een belangrijke functie vervult in het stedelijke, regionale, nationale en internationale OV-netwerk.</li><li>• Impact en koppelkansen in samenhang uit te werken.</li><li>• komen tot een gefaseerde integrale groeistrategie voor de A12-corridoren in te zetten op Europese financiering.</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inzetten op Wiel met Spaken als OV-concept met aantrekkelijke en frequent te bedienen multimodale knooppunten langs het Wiel (stadsrandhubs) en buiten het wiel langs de spaken (regiohubs).</li><li>• Voor de A12-corridor betekent dit gefaseerd toewerken naar:<ul style="list-style-type: none"><li>- Dubbel IC-station (Lunetten-)Koningsweg met (Wiel-)verbindingen naar USP en Westraven</li><li>- Tenminste 6 en liefst 8 Sprinters Breukelen-UC- Driebergen/Zeist (en minimaal 4 door naar Veenendaal)</li></ul></li><li>• Haalbaarheid en maatschappelijke meerwaarde onderzoeken om de OV-knoop Lunetten/Koningsweg compacter te maken door de A12-sporen rond Koningsweg te verleggen richting Lunetten en de A12-snelweg.</li></ul>
--	--

<b>Schiphol Group</b>	
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Versterken van de concurrentiepositie van NL</li><li>• De aansluiting op het internationale verkeerssysteem</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pleit voor een Deltalijn tussen Randstad-Rijn-Ruhr, die in 2020 160km/u zou moeten rijden. En na 2020 opgewaardeerd kan worden naar 200km/u</li></ul>

<b>KLM</b>	
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Versterken van de concurrentiepositie van NL</li><li>• De aansluiting op het internationale verkeerssysteem</li><li>• Verbeteren van de internationale trein als alternatief voor het vliegtuig voor bestemmingsverkeer reizigers (Origin-Destination reizigers) op de zes prioritaire bestemmingen.</li><li>• Verbeteren van de internationale trein als alternatief voor het vliegtuig op een onderdeel van een reis die bestaat uit meerdere delen (transferreizigers).</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pleit voor een Deltalijn tussen Randstad-Rijn-Ruhr, die in 2020 160km/u zou moeten rijden. En na 2020 opgewaardeerd kan worden naar 200km/u</li></ul>
Niveau participatie	<b>Adviseren</b>
Documenten	

<b>Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur</b>	
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Het ontvlechten van regionaal, nationaal en internationaal spoorvervoer</li><li>• Goede, snelle en frequente internationale verbinding</li><li>• De reistijd te verkorten op internationale verbindingen</li><li>• Versterken van de concurrentiepositie van NL</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• De raad bepleit dat de overheid gaat investeren in één oostelijke corridor. Dit betekent dat de HSL-Zuid moet worden versterkt en dat een oostelijke corridor van Utrecht via Arnhem naar Düsseldorf moet worden ontwikkeld. De raad denkt hierbij aan aanpassingen van bestaand spoor die het mogelijk maken om 160 tot 200 km/uur te rijden. Hierbij is ook aandacht nodig voor de capaciteit van de stations.</li></ul>
Niveau participatie	<b>Adviseren</b>
Documenten	

<b>BMVI en DB Fernverkehr</b>	
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Internationale bereikbaarheid garanderen</li><li>• De internationale trein als alternatief voor en in aanvulling op het vliegtuig.</li><li>• Toename aan internationale reizigers kunnen faciliteren.</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• De verbinding Amsterdam-Berlijn staat prominent op de agenda</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rond 2029-30 wordt verwacht dat het reizigersvervoer tussen Amsterdam en Utrecht zo groot is dat de internationale treinen ICE en IC Berlijn in de huidige configuratie niet voldoende zitplaatsen kunnen bieden in de spits.</li><li>• Net als voor de huidige ICE naar Frankfurt dient tot een evenwichtige verdeling van de voor goederentreinen en de toegevoegde internationale trein benodigde capaciteit te worden gekomen die recht doet aan de vraag.</li></ul>
--	--

<b>ROVER</b>	
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Snellere, betrouwbare en frequente treinverbindingen (ICE)</li><li>• Voorkomen capaciteitsproblemen en knelpunten</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Investeren in spoorcorridor ten behoeve van verbindingen met Duitsland door:</li><li>• Impact en koppelkansen in samenhang uit te werken.</li><li>• Te komen tot een groeistrategie en in te zetten op Europese financiering.</li></ul>

<b>Min BZK</b>	
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hoge opbrengsten van versterking van economie en leefomgeving</li><li>• Het verbinden van de grensregio's</li><li>• Het snel en duurzaam verbinden van Nederland met de belangrijkste economische kerngebieden van onze omliggende landen</li><li>• Aansluiten op het Europese HSL-netwerk</li><li>• Het internationale spoorvervoer wordt op de middellange afstand een duurzaam alternatief voor luchtvaart en (vracht)auto.</li><li>• Investeren in gebieden waar economische hoge opbrengsten zijn (Amsterdam, Utrecht, Rotterdam-Den Haag), Amersfoort, Zwolle, Arnhem-Nijmegen, Brabantse stedenrij). De verbindingen, wegen en spoorwegen, tussen en binnen deze regio's voor ons land zo belangrijk.</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• IC-netwerken in Nederland koppelen aan IC-stations over de grens, met aansluitingen op HSL-netwerken</li><li>• Goede verbindingen tussen de stedelijke regio's zijn nodig om de kracht van het netwerk als geheel te benutten</li></ul>

<b>Metropoolregio Amsterdam, VNO NCW, Euregio Rijn Waal</b>	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aan de oostzijde van de corridor wordt door de MRA- partners (Vervoerregio Amsterdam, Provincies Noord-Holland en Flevoland, gemeenten Amsterdam en Almere) beschouwd het realiseren van een snelle en robuuste verbinding tussen de MRA en de Duitse grens, via de route Utrecht-Arnhem.</li><li>• Daarbij zou ingezet moeten worden op een stapsgewijze verbetering van de verbinding oostelijk van Utrecht, zodanig dat substantiële reistijdversnellingen voor de verbinding tussen Amsterdam en de Duitse grens kunnen worden gerealiseerd.</li><li>• Met daarbij als randvoorwaarde dat de robuustheid wordt vergroot ten opzichte van de huidige situatie en dat bestaande vervoersstromen van nationaal en regionaal belang kunnen meeliften met de beoogde infrastructurele verbetering van de verbinding.</li></ul>
Belangen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Snellere, betrouwbare en frequente treinverbindingen (ICE)</li><li>• Voorkomen capaciteitsproblemen en knelpunten</li></ul>
Standpunten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Impact en koppelkansen in samenhang uit te werken.</li><li>• Te komen tot een groeistrategie en in te zetten op Europese financiering.</li></ul>

<b>Utrechts Verkeers- en vervoersberaad</b>	
Belang	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbinden economische kenniscentra</li><li>• Verbinding versterken randstad, Ruhrgebied, Zuid Duitsland</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ondervangen verstedelijking in de regio's Utrecht, Foodvalley-Zuid en Arnhem-Nijmegen</li></ul>
Standpunt	<ul style="list-style-type: none"><li>• Het is een corridor met veel potentie omdat het de internationale hoofdcorridor is tussen de Randstad, het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland, maar ook de verbinding is tussen de economische kenniscentra in Utrecht, Wageningen en Nijmegen. Daarnaast is nieuwe verstedelijking voorzien in de regio's Utrecht, Foodvalley-Zuid en Arnhem-Nijmegen</li><li>• Starten van deze mirt verkenning. In de MIRT-Verkenning onderzoeken Rijk en regio samen hoe al rond 2030 een eerste stap kan worden gezet voor Lunetten/Koningsweg. Uit onze studies voor 2040 komt het beeld naar voren dat ook na 2030 verdere door groei noodzakelijk is voor de benoemde doelen.</li><li>• In de ontwikkeling van het TBOV is de corridor Utrecht-Arnhem een van de meest ingewikkelde door een grote variatie aan treinproducten, de groei van de vervoervraag en de complexe ruimtelijke inpasbaarheid van spooruitbreidingen. (...) De nieuwe verstedelijking in de spoorse uitwerking van het TBOV nog onvoldoende meegenomen</li><li>• Op de corridor A12 zijn de mobiliteitsopgaven integraal en hangen samen met verstedelijkingsopgaven. Heb ook meer aandacht voor internationale spoorcorridors. De ambitie en opgaven voor het versterken van het internationaal spoorvervoer op lange afstand komt nog onvoldoende uit de verf.</li></ul>

<b>ROCOV Gelderland</b>	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Spoorverdubbeling op het gehele traject Utrecht-Arnhem</li><li>• Vrije spoor kruising in Arnhem Oost</li><li>• 2de Regio Express in de Achterhoek</li><li>• Verbetering op de internationale trajecten</li></ul>

<b>RWS</b>	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bereikbaar houden van de A12 tussen Arnhem en de Duitse grens en de omliggende regio.</li><li>• Mensen uit de auto en reizen buiten de spits. Spanning tussen ontwikkelingen in de regio (woning bouw en uitbreiden industrieterreinen) en de belasting van het wegennet.</li></ul>

<b>FMN</b>	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• We vervullen als regionale vervoerders de ontwikkelopdracht voor de regionale opdrachtgevers (provincies) van de regionale concessies.</li><li>• Voor de reizigers een samenhangend vervoernetwerk trein en BTM.</li><li>• Goed OV-netwerk (keten) en goede transferpunten (knopen); met als doel modal shift van auto naar OV en aantrekkelijk OV product bieden in voorziene mobiliteitsgroei</li><li>• Vergroten en optimaliseren van OV-markt kansen, zoals RegioExpres 2x/u naar Ah, Valleilijn door naar Ah</li></ul>

<b>Rivierenland</b>	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Belang van station Arnhem voor de corridor Tiel-Arnhem</li></ul>

<b>Regio Achterhoek</b>	
-------------------------	--



Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• De RegioExpres realiseren.</li><li>• Een goede koppeling A18/A12 – A15 en het realiseren van een 2x2, 100km p/u, ongelijkvloerse N18.</li><li>• Unieke rurale (Achterhoekse) Mobility as a Service (MaaS)-oplossingen realiseren om de toestroom van woon-/werkverkeer naar de A12 in goede banen te leiden.</li><li>• Snelle fietsverbindingen, mobiliteitshubs e.d. realiseren tussen de Achterhoeken Arnhem-Nijmegen.</li></ul>
--	--

<b>Gemeente Renkum</b>	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Belang van station Arnhem voor de Gelijkvloerse overwegen op dit traject welke tot verstoringen leiden.</li><li>• Mogelijke conflicten spoor voor goederen versus personen</li><li>• Mogelijke conflicten tussen goederenvervoer en woningbouwopgave</li></ul>

<b>Gemeente Bunnik</b>	
Belangrijkste opgaven (inbreng voorbereiding workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• De gewenste 4-sporigheid leidt tot:</li><li>• Belangrijkste toegang Bunnik; de Schoudermantel moet dan naar ongelijkvloers (verdiept) - dan komt ook de afrit A12 en toegang Bunnik knel.</li><li>• De nu gaande stations-/gebiedsontwikkeling Bunnik (TOD)</li><li>• Belangrijke stations-fietsverbinding Bunnik met USP</li><li>• Aantakken van OV- lijn (bus)- lijn 41 raakt nu station niet.</li><li>• Regionaal P+R (aan de zuidkant van A12 met brug naar station)</li><li>• Brug voor voet-fiets A12, P+R naar station A12; nieuwe op- en afrit Houten- Oost richting west</li><li>• Omlegging Provinciale weg N229 naar deze op- afrit</li><li>• Kans korte termijn is de duurzame gebiedsopgave Odijk West</li><li>• Kans langere termijn is de duurzame gebiedsopgave Bunnik Zuid</li><li>• Alles bij elkaar een woningbouwopgave van ca. 5.500 woningen.</li><li>• Doel is barrières slechten en corridors optimaliseren.</li></ul>

<b>BuZa</b>	
Belangrijkste opgaven (inbreng workshop)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Duitsland/NRW zet zich net als NL in voor nog betere achterlandverbindingen (o.a. Betuwe/3e spoor) en staat ook open voor een intercity A'dam – Berlijn via het Roergebied. Zou goed aansluiten bij Deutschlandpakt.</li><li>• Punt van aandacht uit Duits perspectief is echter wel de beperkte capaciteit van bestaande en toekomstige infrastructuur.</li><li>• Veiligheid is een belangrijk facet. Waar het dichtbevolkte Rijn-/Roergebied voor een vervoerder als NS interessant is, baart het NRW zorgen dat NL transport van gevaarlijke stoffen voor een groot deel via de Betuweroute afwikkelt.</li></ul>



## Bijlage 2. Documentenlijst

Onderstaande documenten zijn als achtergrond en context gebruikt gedurende het proces om te komen tot dit rapport. Er is geen uitgebreide documentenstudie gedaan.

Document	Link naar het document
<b>Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV</b>	<a href="#">Kamerbrief over Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV: Nu instappen naar 2040...   Kamerstuk   Rijksoverheid.nl</a>
<b>Eindrapportage Landelijke Netwerkuitwerking Spoor 2040 Samenvatting</b>	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/12/10/eindrapport-landelijke-netwerkuitwerking-spoor---achtergrondinformatie">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/12/10/eindrapport-landelijke-netwerkuitwerking-spoor---achtergrondinformatie</a>
<b>Factsheets landelijke netwerkuitwerking spoor</b>	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/documenten/rapporten/2020/12/04/bijlage-1-bij-eindrapport-landelijke-netwerkuitwerking-spoor-samengevatte-resultaten-tbov-lns-factsheets--achtergrondinformatie">https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/documenten/rapporten/2020/12/04/bijlage-1-bij-eindrapport-landelijke-netwerkuitwerking-spoor-samengevatte-resultaten-tbov-lns-factsheets--achtergrondinformatie</a>
<b>Eindrapportage Landelijke Netwerkuitwerking Spoor 2040 Achtergrondinformatie</b>	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/12/10/bijlage-2-bij-eindrapport-landelijke-netwerkuitwerking-spoor-feitelijke-onderzoekresultaten-per-cluster---achtergrondinformatie">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/12/10/bijlage-2-bij-eindrapport-landelijke-netwerkuitwerking-spoor-feitelijke-onderzoekresultaten-per-cluster---achtergrondinformatie</a>
<b>Bouwstenen Oost-Nederland en Midden Nederland Netwerkuitwerking TBOV 2040</b>	Niet openbaar
<b>Eindrapport Landelijke Netwerkuitwerking Spoor - achtergrondinformatie</b>	<a href="https://open.overheid.nl/repository/ronl-d30ae1e8-5051-400a-9024-d6da6eb3d2e7/1/PDF/Eindrapport%20Landelijke%20Netwerkuitwerking%20Spoor%20-%20achtergrondinformatie.PDF">https://open.overheid.nl/repository/ronl-d30ae1e8-5051-400a-9024-d6da6eb3d2e7/1/PDF/Eindrapport%20Landelijke%20Netwerkuitwerking%20Spoor%20-%20achtergrondinformatie.PDF</a>
<b>Boodschap Oost-Nederland voor de Ontwikkelagenda TBOV</b>	Niet openbaar
<b>Brief aan de Informatiepartners corridor A12</b>	<a href="#">Brief aan informatiepartner Willink roept op tot een betere treinverbinding tussen de Randstad, Arnhem en Rhein-Ruhr – De Formatiewijzer</a>
<b>Schaalsprong metropolitaan OV Arnhem - Nijmegen - Foodvalley Voorstel Nationaal Groeifonds</b>	<a href="https://www.nationaalgroeifonds.nl/over-het-nationaal-groeifonds/documenten/publicaties/2021/06/08/nqfgroeiplangelderlandschaalsprongov-an-fv">https://www.nationaalgroeifonds.nl/over-het-nationaal-groeifonds/documenten/publicaties/2021/06/08/nqfgroeiplangelderlandschaalsprongov-an-fv</a>
<b>Actieagenda Trein Luchtvaart</b>	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/20/bijlage-1-actieagenda-trein-vliegtuig">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/20/bijlage-1-actieagenda-trein-vliegtuig</a>
<b>Quick Scan Verbetering treinverbinding Amsterdam-Berlijn</b>	<a href="https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=875b8232-15f1-43ea-8146-38f96f155e1a&amp;title=Quick%20Scan%20Verbetering%20treinverbinding%20Amsterdam-Berlijn.pdf">https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=875b8232-15f1-43ea-8146-38f96f155e1a&amp;title=Quick%20Scan%20Verbetering%20treinverbinding%20Amsterdam-Berlijn.pdf</a>
<b>Nationale omgevingsvisie</b>	<a href="#">Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties   Nationale Omgevingsvisie (denationaleomgevingsvisie.nl)</a> <a href="#">Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties   Uitvoeringsagenda Nationale Omgevingsvisie 2021-2024 (denationaleomgevingsvisie.nl)</a>
<b>Woondeal Arnhem-Nijmegen</b>	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/convenanten/2020/03/04/woondeal-regio-arnhem-nijmegen">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/convenanten/2020/03/04/woondeal-regio-arnhem-nijmegen</a>
<b>Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen en Foodvalley</b>	<a href="https:// gelderland.stateninformatie.nl/document/10148431/1/Presentatie_Verstedelijking_sstrategie_19-5">https:// gelderland.stateninformatie.nl/document/10148431/1/Presentatie_Verstedelijking_sstrategie_19-5</a>
<b>Economische betekenis en potentie ICE verbinding Arnhem</b>	<a href="https://docplayer.nl/215090990-Economische-betekenis-en-potentie-ice-verbinding-arnhem.html">https://docplayer.nl/215090990-Economische-betekenis-en-potentie-ice-verbinding-arnhem.html</a>
<b>OV Toekomstbeeld Midden-Nederland (2019)</b>	<a href="https://www.utrecht10.nl/media/filer_public/fb/ca/fbcaa0e5-b7d9-43bd-aca8-261696d98b25/20190617_ov-toekomstbeeld_midden_nl_hoofdrapport.pdf">https://www.utrecht10.nl/media/filer_public/fb/ca/fbcaa0e5-b7d9-43bd-aca8-261696d98b25/20190617_ov-toekomstbeeld_midden_nl_hoofdrapport.pdf</a>
<b>Reactie UVVB op concept ontwikkelagenda TBOV (2020)</b>	<a href="https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/documenten/2020MM161-02-Brief-van-het-Utrechtse-Verkeer-en-Vervoer-beraad-UVVB-van-16-oktober-2020-over-Bestuurlijk-Overleg-TBOV-op-8-oktober-2020.pdf">https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/documenten/2020MM161-02-Brief-van-het-Utrechtse-Verkeer-en-Vervoer-beraad-UVVB-van-16-oktober-2020-over-Bestuurlijk-Overleg-TBOV-op-8-oktober-2020.pdf</a>
<b>U Ned- Utrecht Nabij (2020)</b>	<a href="https://www.programma-uned.nl/relevante+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1914024">https://www.programma-uned.nl/relevante+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1914024</a>



<b>U Ned -MIRT-verkenning OV en Wonen</b>	<a href="https://www.programma-uned.nl/relevante+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1977550">https://www.programma-uned.nl/relevante+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1977550</a>
<b>Utrechtse aanvraag Groeifonds</b>	<a href="https://www.provincie-utrecht.nl/media/5579">https://www.provincie-utrecht.nl/media/5579</a>
<b>Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort</b>	<a href="https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Provinciale-Staten/2021/27-januari/10:30/PS2021OGV01-03-Rapport-Urgentie-en-opgaven-Ontwikkelbeeld-Regio-Amersfoort-2030-2040.pdf">https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Provinciale-Staten/2021/27-januari/10:30/PS2021OGV01-03-Rapport-Urgentie-en-opgaven-Ontwikkelbeeld-Regio-Amersfoort-2030-2040.pdf</a>
<b>Rapport Rli "Verzet de wissel"</b>	<a href="#">Verzet de wissel: naar beter internationaal reizigersvervoer per trein   Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (rli.nl)</a>
<b>Bundesverkehrswegeplan 2030</b>	<a href="https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html">https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html</a>
<b>Deutschlandtakt</b>	<a href="https://www.deutschlandtakt.de/">https://www.deutschlandtakt.de/</a>
<b>Statenbrief/position paper international spoorvervoer en provincie Utrecht</b>	<a href="https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Statencommissie-Milieu-en-Mobiliteit/2021/27-oktober/13:30/2021MM119-Statenbrief-Internationaal-spoorvervoer-en-provincie-Utrecht.pdf">https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Statencommissie-Milieu-en-Mobiliteit/2021/27-oktober/13:30/2021MM119-Statenbrief-Internationaal-spoorvervoer-en-provincie-Utrecht.pdf</a>



TwynstraGudde adviseert overheid en bedrijfsleven op veel van de grote en urgente thema's van deze tijd. Denk aan veiligheid, diversiteit, digitalisering, mobiliteit, duurzaamheid, energie, financiën en gezondheid. We bieden onze opdrachtgevers unieke, werkbare oplossingen en brengen complexe projecten en programma's tot een goed einde. Iets creëren van blijvende waarde, daar gaan we voor. Daardoor hebben we een directe impact op (toekomstige) maatschappelijke en economische ontwikkelingen. En dus een grote impact op morgen.