

To: Kerris, Peter [redacted]@ gelderland.nl; Markink, Jan [redacted]@ gelderland.nl; Meer van der, Jan [redacted]@ gelderland.nl  
Cc: [redacted]@ gelderland.nl; [redacted]@ gelderland.nl; [redacted]@ gelderland.nl  
From: [redacted]  
Sent: Fri 7/15/2022 10:02:29 AM  
Subject: Instemmen met mobiliteitsparagraaf gebiedsuitwerking Spoorzone Arnhem-Oost  
Received: Fri 7/15/2022 10:02:00 AM  
[GU Spoorzone AO 15juli22 concept.docx](#)

Beste bestuurders,

Na het bestuurlijk overleg afgelopen woensdag over de Verstedelijkingsstrategie Spoorzone Arnhem-Oost, zijn gisteren gemeente en regio akkoord gegaan met de afspraken in de Statenbrief inzake de spoorcorridor. Een mooi resultaat! Rest ons nog om ook bestuurlijke instemming te hebben op de mobiliteitsparagraaf in de tekst van de gebiedsuitwerking Spoorzone Arnhem-Oost, zoals woensdag afgesproken tijdens het BO (de rest van de tekst in de gebiedsuitwerking was akkoord).

Bijgaand de complete concept tekst gebiedsuitwerking Spoorzone Arnhem-Oost zoals we deze willen voorleggen aan Raden en Staten in het najaar. Graag alleen nog even de mobiliteitsparagraaf bekijken. Voor het gemak heb ik deze tekst ook onder aan deze mail geplakt. Kunnen jullie hiermee instemmen? De definitieve tekst moeten we vandaag/uiteindelijk begin volgende week definitief aanleveren om na het zomerreces voor te kunnen leggen.

**Ambtelijk advies** is om in te stemmen met de mobiliteitsparagraaf. Deze is zorgvuldig in afstemming met Arnhem opgesteld, en intern is hieraan gewerkt/ naar gekeken door mij, [redacted]

[redacted] en [redacted] De mobiliteitsopgaven en de lijn vanuit de spoorcorridor conform afspraken zitten nu goed verwerkt in de tekst.

Ik heb Jan van der Meer ook even in deze mail meegenomen om hiervan op de hoogte te zijn.

Alvast bedankt en een hele fijne vakantieperiode toegewenst!

Vriendelijke groet,  
[redacted]

#### *Mobiliteit*

De spoorzone Arnhem-Oost ligt in een gebied met veel en diverse infrastructuur. De A12 vormt een belangrijke (maar al zwaarbelaste) bovenregionale ader langs het gebied en is een belangrijke achterlandverbinding met Duitsland en de rest van Europa. Tegelijkertijd ligt het gebied aan het spoor, waarmee het een goede bereikbaarheid heeft richting zowel Utrecht als Duitsland en de Achterhoek. Langs en door het gebied lopen diverse hoogwaardige fietsroutes en HOV-lijnen, of wordt deze infrastructuur reeds gepland of aangelegd.

Veel van de infrastructuur is zwaar belast, met name de weginfrastructuur (A12 en de N325/A325) en de spoorinfrastructuur. Ook is het stedelijk en regionaal wegennet niet in staat om de groei van het autoverkeer te faciliteren en is het daarnaast, vanuit het oogpunt van leefbaarheid, ook niet wenselijk dat de hoeveelheid verkeer nog veel meer groeit. De aanwezigheid van spoor is enerzijds een barrière in het gebied, maar biedt ook de mogelijkheid om te bouwen rondom OV-knooppunten en in te zetten op duurzame mobiliteit. Daarnaast vormen de rivieren rondom/door Arnhem barrières.

De verstedelijkingsopgave van Arnhem en de Spoorzone in het bijzonder vergt een integrale en samenhangende aanpak van het mobiliteitsnetwerk in de stad en de regio. Naast investeren in het netwerk bevorderen we het gebruik van alternatieve vormen van mobiliteit om (dit deel van) de stad bereikbaar te houden. Een goede en duurzame bereikbaarheid van de Spoorzone Arnhem-Oost is van groot belang om de verstedelijkingsopgave aldaar te kunnen realiseren en de oplossingen in dit deelgebied hangen ook nauw samen met die van andere deelgebieden.

Dat betekent dat de volgende opgaven gezamenlijk met Rijk, provincie en regio worden aangepakt.

Het versterken van de (inter)nationale spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens is een noodzakelijke eerste stap voor de verstedelijking. De focus ligt op capaciteit, snelheid, frequentie en betrouwbaarheid. De capaciteit op het spoornet is namelijk niet toereikend om de groei op te vangen die we met de verstedelijkingsstrategie willen faciliteren in de regio en specifiek in de Spoorzone Arnhem-Oost. De oplossingsrichtingen gericht op spoorse maatregelen vloeien voort uit de OAO-notitie naar de spoorcorridor en bestaan uit:

- Verhoging van het internationale treinverkeer naar 1x per uur;
- Uitbreiding op de lijn Arnhem-Utrecht (van 6 naar 8 treinen per uur);
- Toevoeging van een 5<sup>e</sup> snelle trein per uur tussen Arnhem en Doetinchem (de RegioExpres);
- Een gewenste frequentieverhoging van de sprinter (naar 4x per uur) naar Arnhem-Presikhaaf en een tweede RegioExpres per uur;
- Onderzoek naar de aanpak van de Spoorknoop in samenhang met de leefbaarheid van de omliggende wijken, het verminderen van de barrière-werking van het spoor en bijdrage aan de verstedelijking in de spoorzone.



Hoe we het beste een duurzame ontsluiting van de Spoorzone Arnhem-Oost realiseren, aanvullend op de vorengenoemde spoorse maatregelen, wordt nader onderzocht door provincie, Groene Metropoolregio en gemeente Arnhem. Gezien de gewenste mobiliteitstransitie in de Spoorzone Arnhem-Oost onderzoeken we in ieder geval:

- Het effect van autoluw beleid zoals afschalen wegen, minder fysieke ruimte voor auto en parkeerregulering;
- Het effect van meer en snellere HOV-lijnen en de aanleg van hubs;
- Verkennen mogelijkheden ruimte voor bredere, comfortabele en hoogwaardige fietspaden binnen de stad;
- Het effect van de mobiliteitsopgave en -transitie in de Spoorzone Arnhem-Oost op het bovenlokale verkeerssysteem.

De resultaten van dit onderzoek brengen we ook in bij het gewenste vervolgonderzoek in het kader van het MIRT (zie hieronder, bij c).

Gezien de complexe opgaven willen we een integrale MIRT verkenning of onderzoek uitvoeren naar de (NOVEX-locatie) Spoorzone Arnhem-Oost. We willen daarmee de volgende onderzoeksvragen beantwoorden:

- a.** Beter in beeld brengen van de consequenties van de verstedelijkingsopgave, de ontwerpprincipes en de mobiliteitstransitie;
- b.** Inpassing van de spoorse maatregelen, zoals genoemd in ontwikkelstap 1A en 1B van de OAO-notitie spoorcorridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens waaronder onderzoek naar de aanpak van de Spoorknoop in samenhang met de leefbaarheid van de omliggende wijken, het verminderen van de barrière-werking van het spoor en bijdrage aan de verstedelijking in de spoorzone;
- c.** Duurzame ontsluiting van de Spoorzone Arnhem-Oost met andere modaliteiten en een mobiliteitshub.

De beperkte verbindingen over de Rijn voor HOV, fiets- en voetgangers vormt hierbij een belangrijke belemmering voor de onderlinge bereikbaarheid van woon- en werkgebieden in de stad en de regio. Naast de opgave voor de Veluwe-Waalpadroute (fietsverbinding over de Rijn) is onderzoek nodig om te komen tot verbetering van de Rijn-kruisende verbindingen op de Oostflank.

- Onderzoek naar een mogelijk snellere en directer HOV- en fietsverbinding vanaf Campus Arnhem/HAN naar de campussen in Nijmegen. De relatie Spoorzone Arnhem-Oost – Nijmegen campussen wordt onderdeel van de studie naar de inzet van HOV op een mogelijke doelgroepstrook langs de A325 met aanvullend daarop onderzoek naar verdere HOV- en fietsverbetering (schaalsprong) in de Oost-flank van Arnhem.