

Stadsregiorail, focus op realisatie!

Cor Hartogs
Stadsregio Arnhem Nijmegen
chartogs@destadsregio.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

Samenvatting

Stadsregiorail: focus op realisatie!

De ruggengraat van Stadsregio Arnhem Nijmegen wordt gevormd door de S-as: niet alleen de centrale spoorlijn, maar tevens de ruimtelijk-economische ontwikkelingsas die loopt van Zevenaar/Didam naar Wijchen, via de twee economische motoren Arnhem en Nijmegen. Met het programma Stadsregiorail wordt een sterke impuls gegeven aan het railvervoer op deze S-as. In dit programma wordt geïnvesteerd in drie nieuwe stations en de uitbreiding van de infrastructuur, waardoor er meer regionale treinen kunnen rijden in de stadsregio. Ook de uitbreiding van fietsenstallingen en P+R-voorzieningen, evenals betere aansluitingen tussen bus en trein behoren tot dit programma. De stations Mook-Molenhoek en Westervoort zijn gerealiseerd; eind 2014 volgt Nijmegen Goffert. Verder wordt in Wijchen een keerspoor gebouwd, inclusief nieuw perron. In Elst wordt de eerste fase van het derde spoor gerealiseerd met een aanpassing van het bestaande perron. De projecten zijn eind 2014 gereed en vanaf dan kunnen er 4 Sprinters per uur tussen Wijchen en Arnhem gaan rijden. Bij de realisatie van Stadsregiorail zijn veel partijen betrokken. De stadsregio is initiatiefnemer en financier, ProRail zorgt voor realisatie van de railprojecten en gemeenten voeren regie over de herinrichting van de stationsomgeving. NS is vervoerder op het kernnet en tevens belangrijke partij in de ontwikkeling van de stationsomgeving. Realisatie van het programma vergt een lange adem en een opdrachtgever die haar koers vast weet te houden op moment dat nieuwe voorstellen opborrelen.

Hogere exploitatiekosten worden geaccepteerd in ruil voor de verbetering van het treinproduct. De realisatie van de projecten is verder niet afhankelijk gemaakt van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rondom stations. Dus er wordt verder gebouwd ondanks de crises. De stationsomgevingen kunnen op de langere termijn plaats bieden aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij de basis voor een goede OV-ontsluiting al gelegd.

1. Contextbeschrijving

Beschrijving van het project

De ruggengraat van Stadsregio Arnhem Nijmegen wordt gevormd door de S-as: niet alleen de centrale spoorlijn, maar tevens de ruimtelijk-economische ontwikkelingsas die loopt van Zevenaar/Didam naar Wijchen, via de twee economische motoren Arnhem en Nijmegen. De S-as wordt de komende jaren verder ontwikkeld door nieuwe ontwikkelingen op het terrein van wonen, economie en mobiliteit zo veel mogelijk hierlangs te bundelen en verknopen.

Met het programma Stadsregiorail wordt een sterke impuls gegeven aan het railvervoer op deze S-as. In dit programma wordt geïnvesteerd in drie nieuwe stations en de uitbreiding van de infrastructuur, waardoor er meer regionale treinen kunnen rijden in de stadsregio. Ook de uitbreiding van fietsenstallingen en P+R-voorzieningen, evenals betere aansluitingen tussen bus en trein behoren tot dit programma.

De stations Mook-Molenhoek en Westervoort zijn gerealiseerd; eind 2014 volgt Nijmegen Goffert. Verder wordt in Wijchen een keerspoor gebouwd, inclusief nieuw perron. In Elst wordt de eerste fase van het derde spoor gebouwd, met een aanpassing van het bestaande perron. De projecten zijn eind 2014 gereed en vanaf dan kunnen er 4 Sprinters per uur tussen Wijchen en Arnhem gaan rijden.

Programma Stadsregiorail

In 2003 publiceerden NS, ProRail en de Stadsregio Arnhem Nijmegen de planstudie RegioRail KAN (nu: Stadsregiorail). Het programma was opgenomen in het toenmalige Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport. Vervolgens werd 2004 besloten dit programma te decentraliseren van rijk naar regio, waarbij € 55,4 miljoen is gedecentraliseerd. Dit betekende dat de stadsregio opdrachtgever van ProRail werd voor nieuwe stations en infrastructurele uitbreidingen. Nieuw was dat de stadsregio risicodragend ging participeren in projecten. Ook moest er een contract worden gesloten met NS over de uitbreiding van het regionale treinproduct. Onder regie van de gemeenten is de planontwikkeling gestart voor de verbetering van de stationsomgeving.

In 2009 werd station Mook-Molenhoek geopend aan de Maaslijn. Voor de extra treinen in de stadsregio was het nodig dat het project MIRT-project Sporen in Arnhem gereed was, wat bestond uit een vierde perron en ongelijkvloerse kruising aan de westzijde. Dit omvangrijke project is eind 2011 opgeleverd, waarna de realisatie van het complete Stadsregiorail kon starten. Station Westervoort werd gelijk in dienst genomen. Eind 2014 volgen het nieuwe station Nijmegen Goffert en de keerspooren in Elst en Wijchen.

Dienstregeling

In de Stadsregio Arnhem Nijmegen rijden 4 vervoerders: NS, Arriva, Hermes en Veolia. Daarbij rijden zowel Hermes als Arriva op het spoor tussen Arnhem en Doetinchem. De concessiegrenzen zijn het uitgangspunt geweest voor het lijnennet. Dat leidt tot te volgende treindiensten:

- 4x uur Wijchen – Arnhem (NS)
 - o 2x uur Arnhem – 's-Hertogenbosch
 - o 2x uur Wijchen - Zutphen
- 4x uur Doetinchem – Arnhem

- 2x uur Arnhem – Doetinchem (Hermes)
- 2x uur Arnhem – Doetinchem – Winterswijk
- In brede spitsen 4x uur Nijmegen – Venray (Veolia)

- 6 Intercity's tussen de steden Arnhem en Nijmegen:
 - 4x uur Nijmegen – Schiphol
 - 2x uur Zwolle - Roosendaal

Per saldo zijn er dan 10 verbindingen per uur beschikbaar tussen de steden Arnhem en Nijmegen.

Er is nog discussie over Tiel – Elst – Arnhem. Volgens het plan uit 2003 wordt de dienst Tiel – Arnhem ingekort tot Tiel – Elst. Momenteel onderzoeken partijen onder welke voorwaarden deze verbinding gehandhaafd kan blijven, waarvoor aanvullende infrastructuur nodig is.

2. Ervaringen

Governance

Bij de realisatie van Stadsregiorail zijn veel partijen betrokken. De stadsregio is initiatiefnemer en financier, ProRail zorgt voor realisatie van de railprojecten en gemeenten voeren regie over de herinrichting van de stationsomgeving. NS is vervoerder op het kernnet en tevens belangrijke partij in de ontwikkeling van de stationsomgeving.

Voor de realisatie van Stadsregiorail heeft de stadsregio een budget van € 55,4 miljoen beschikbaar. Daarnaast vinden omvangrijke investeringen in de stationsomgevingen, met financiële bijdragen van de provincie Gelderland, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de EU.

De stadsregio is verantwoordelijk om de partijen bij elkaar te brengen en te houden en om de besluitvorming goed te laten verlopen. Ook op programmaniveau moet de samenhang bewaakt worden, aangezien projecten elkaar beïnvloeden. Zo zal een vertraging bij keerspoor Wijchen direct doorwerken in de frequenties die op station Nijmegen Goffert kunnen worden aangeboden.

Koers houden

In 2009 is de scope van Stadsregiorail vastgelegd in een overeenkomst tussen ProRail en de stadsregio. Duidelijk is aangegeven welke projecten erbij horen, en welke dus niet. De afgelopen jaren heeft er discussie plaatsgevonden over de ligging en vormgeving van infrastructurele uitbreidingen. Ook is er veel gesproken over extra stations. Doordat de scope van het programma helder was, heeft dit niet geleid tot een wijziging van plannen en het in gevaar brengen van het einddoel.

Lef tonen

Er is een wisselwerking tussen ruimte en mobiliteit, maar er moet geen patstelling ontstaan. Bij Stadsregiorail is de insteek om de stations en infrastructuur te realiseren, ongeacht de vertragingen in de ruimtelijke ontwikkelingen. Dat betekent dat de stadsregio een zeker risico loopt, maar dat is nodig om zaken van de grond te krijgen.

Rond Nijmegen Goffert zijn in het verleden ambitieuze plannen gelanceerd voor nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, waarvan een groot deel niet is doorgegaan. Toch blijft de gemeente de ambitie houden voor nieuwe ontwikkelingen. De stadsregio heeft in het verleden bewust gekozen om station Nijmegen Goffert wel te realiseren, omdat het een belangrijk knooppunt is. NS gaf hierbij aan dat het station zonder de extra ontwikkelingen niet kostenneutraal bediend kan worden. Met NS is er vervolgens een bedieningsovereenkomst afgesloten, waarbij is afgesproken dat de stadsregio in elk geval de komende jaren een exploitatiebijdrage zal betalen. De hoogte hiervan is afhankelijk van het nieuwe aantal in- en uitstappers en deze wordt jaarlijks gemeten. Doordat dit station in het stedelijke weefsel wordt gerealiseerd, zal dit station ook zonder de extra ontwikkelingen naar verwachting goed scoren.

Katalysator omgeving

Gemeenten grijpen de komst van een nieuw station of extra spoor aan voor de herinrichting van de stationsomgeving. In Wijchen wordt een keerspoor gebouwd waardoor er meer ruimte nodig is voor fietsenstallingen en P+R, maar de beschikbare ruimte is zeer beperkt. De gemeente heeft daarom het concept van de P+R+B ontwikkeld: een parkeerkelder met fietsdek.

In de Spoorzone Elst wordt gewerkt een derde spoor, maar ook aan twee nieuwe tunnels onder het spoor. Rond station Elst komt een grootschalige parkeergarage, naast het gemeentehuis dat daar al voorzien was.

Transfer

Veelal wordt het belang van intensieve bebouwing rond stations benadrukt. Echter, stations kunnen ook zonder extra programma goed functioneren. Een mooi voorbeeld hiervan is station Mook-Molenhoek, dat sinds de opening in 2009 boven verwachting presteert. Bij de ontwikkeling van dit station is geen rekening gehouden met nieuwe ontwikkeling bij het station, maar wel met veel ruimte voor P+R en fietsenstallingen. Ook bedienen bussen vanuit omliggende kernen het station. Reizigers wisten al snel de weg te vinden naar dit station, en al snel moesten de ketenvoorzieningen uitgebreid worden.

3. Conclusies

Met het programma Stadsregiorail wordt enerzijds gewerkt aan beperkte uitbreidingen van de infrastructuur, zodat er meer Sprinters kunnen gaan rijden, en anderzijds aan de opening van drie nieuwe stations. Er is veel aandacht voor hoogwaardige ketenvoorzieningen. Hogere exploitatiekosten worden geaccepteerd in ruil voor de verbetering van het treinproduct. De realisatie van dit programma vergt sterke samenwerking tussen verschillende partijen. De realisatie is verder niet afhankelijk gemaakt van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rondom stations. De stationsomgevingen kunnen op de langere termijn plaats bieden aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij de basis voor een goede OV-ontsluiting al gelegd.

