

Spoorzone Arnhem-Oost

Samenvatting Informatiedocument Rijnpark Emplacementen

4 april 2025



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Volkshuisvesting en
Ruimtelijke Ordening



ProRail



Samenvatting

Spoorzone Arnhem-Oost: een meervoudige impuls voor Arnhem

Spoorzone Arnhem-Oost is in de zomer van 2022 door het Rijk aangewezen als grootschalige NOVEX woningbouwlocatie (als één van de vier locaties binnen NOVEX- gebied Arnhem Nijmegen Foodvalley). Spoorzone Arnhem-Oost omvat verschillende deelgebieden, waaronder Rijnpark. Rijnpark huisvest momenteel twee spooremlacements en een bedrijventerrein. De ontwikkeling van Rijnpark maakt deel uit van het bredere Ontwikkelperspectief Spoorzone Arnhem-Oost en heeft, naast het invullen van de woningbouwopgave, tot doel de leefbaarheid, bereikbaarheid, economie en ecologie van heel Arnhem-Oost te verbeteren. In de gehele Spoorzone zijn tot 12.000 nieuwe woningen gepland, waarvan 7.000 in Rijnpark. Rijk en regio hebben in het BO MIRT 2022 en BO Leefomgeving 2023 afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Rijnpark. Zie nevenstaand Ontwikkelperspectief.

De ontwikkeling van Rijnpark, inclusief de uitplaatsing van Arnhem Goederen, is complex en vergt een langjarige samenwerking en een stevige investering. Maar deze ontwikkeling en investering leveren ook veel op, namelijk het aanpakken van vraagstukken die ook onderdeel zijn van Nationaal Programma Arnhem-Oost:

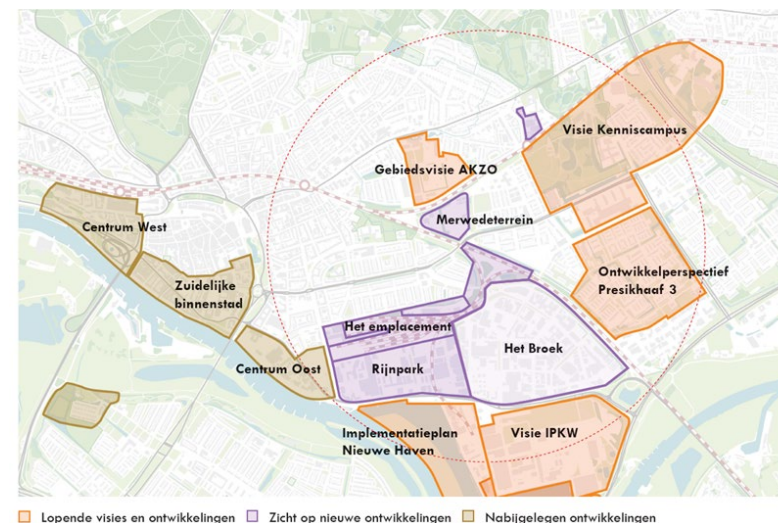
1. Een substantiële bijdrage aan de oplossing voor de woningbouwopgave in de regio Arnhem-Nijmegen,
2. Sociaal maatschappelijk opgaven van Arnhem (oost) en bijdrage aan de verbetering van welzijn van de inwoners,
3. Economische opgaven van Arnhem (oost), met name arbeidsmarkt en toegang daartoe,
4. Ecologische opgaven van Arnhem (oost), wat samenhangt met toevoegen van natuur en groen en de wateropgave in dit deel van Arnhem.

De ontwikkeling van Spoorzone Arnhem-Oost en specifiek Rijnpark, gaat om meer dan het oplossen van woningbouwtekort en stedelijke verdichting: het gaat om het maken van een nieuw 'stuk stad' waarmee dus ook andere maatschappelijke vraagstukken aangepakt kunnen worden.

Ontwikkeling Rijnpark: uitplaatsing van Arnhem Goederen randvoorwaardelijk

Binnen het noordelijke deel van Rijnpark bevinden zich twee emplacements. Eén in eigendom en gebruik van NS voor opstelcapaciteit en één in eigendom van ProRail, hoofdzakelijk voor vier functies: 1) werkplaats slijp- en freestrein, 2) Laad, los en omloopsporen voor aannemers, 3) opstelsporen voor aannemers en 4) Infradepot ProRail. Daarnaast is er nog een aantal aanvullende functies. Voor de ontwikkeling van Rijnpark is uitplaatsing van Arnhem Goederen nodig. Rijk en regio hebben in het BO MIRT 2022 en BO Leefomgeving van 2023 afspraken gemaakt over onderzoek naar haalbaarheid van deze uitplaatsing naar alternatieve locaties. Daarnaast hebben Rijk en regio inmiddels gezamenlijk €219 mln aan middelen voor de uitplaatsing en de ontwikkeling van Rijnpark en de Spoorzone gereserveerd.

Ontwikkelperspectief Spoorzone Arnhem-Oost



Samenvatting (2)

Zicht op haalbare alternatieve locaties

Uit de onderzoeken komt dat de functies van zowel het ProRail-deel als het NS-deel spoortechnisch en ruimtelijk inpasbaar zijn op alternatieve locaties met inachtneming van de geïdentificeerde kansen en risico's uit de uitgevoerde toets op RO-juridische aspecten en de regionale beleidsagenda.

Voor de functies van het ProRail-emplacement komt uit het onderzoek de voorkeursrichting van oplossingen door in- of uit te breiden op bestaand ProRail-areaal, voordat er naar nieuwe ('greenfield') locaties gekeken wordt. Hiervoor zijn voor de diverse functies op Arnhem Goederen verschillende alternatieve bestaande locaties van ProRail bekeken. Uit de pre-verkenning komt als conclusie naar voren dat deze voldoende kansrijk zijn om verder te onderzoeken. Daarnaast is gekeken naar geheel nieuwe alternatieven ('greenfield locaties'). Mocht uit vervolgonderzoek blijken dat het onderbrengen op bestaande spooremplacementen niet voldoende is, dan komen de nieuwe locaties in beeld voor vervolgonderzoek.

Voor het NS-deel van het emplacement is één-op-één uitplaatsing mogelijk. Daarvoor zijn twee alternatieve locaties in beeld die voldoende potentie tonen voor het vervolg: Barneveld en Swifterbant.

Er is een omgevingsproces ingericht voor het traject met de gemeenten waar de alternatieve locaties zich bevinden. De eerste gesprekken met die gemeenten zijn gestart op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau. Vrijwel alle gemeenten geven aan mogelijkheden te zien voor koppeling met een aantal 'eigen' opgaven. Op de locaties Barneveld en Swifterbant lijken deze eigen opgaven goed te combineren met een eventueel te realiseren emplacement.

In de eerste fase van het onderzoek is gekeken naar volledige uitplaatsing van beide emplacementen. Voor het ProRail-emplacement wordt nu eerst gekeken naar inbreiding/optimalisatie op bestaande locaties, wat naar

verwachting voordeliger is dan volledige uitplaatsing. De kosten van één-op-één uitplaatsing voor het NS-emplacement zijn geraamd en zitten in een bandbreedte van € 67 tot € 140 mln.

Locaties	Verder onderzoeken in verkenning	Terugvalopties	Niet mee in volgende fase
Bestaande emplacementen			
Arnhem Berg			X
Zutphen		X	
Nijmegen REP			X
Nijmegen GE			X
Blerick	X		
Maarn Goederen	X		
Deventer Goederen	X		
Apeldoorn		X	
Zwolle	X		
Amersfoort			X
Almelo	X		
Hengelo			X
Enschede			X
Greenfieldlocaties			
Ravestein/ Oss		X	
Zutphen de Hoven		X	
Valburg*		X	
Zwolle Noord**		X	

* Locatie Valburg is in een eerdere fase onderzocht en weinig kansrijk bevonden, als terugvaloptie kan deze locatie in een latere mogelijk toch bruikbaar zijn.

** Zwolle Noord is een nieuwe potentiële Greenfield Locatie nabij bedrijventerrein Hessepoort.

Figuur: ProRail alternatieve locaties

Samenvatting (3)

Dekkingsafspraken maken eerste stap mogelijk, nog een resterende opgave voor het geheel

In het tot nu toe uitgevoerde onderzoek en in de bestuurlijke gesprekken over de voortgang is uitgegaan van een volledige ontwikkeling van Rijnpark en uitplaatsing van beide emplacementen van Arnhem Goederen. De ontwikkeling zelf kan/zal in twee fasen gaan, fase 1 betreft het noordelijke en westelijke deel met het ProRail emplacement en fase 2 het zuidelijke deel met het NS emplacement.



Partijen hebben voor fase 1 van Rijnpark, inclusief uitplaatsing van ProRail, de volgende bedragen beschikbaar gesteld:

- €50 mln voor de ontwikkeling van Rijnpark door het Rijk
- €54 mln. voor gebiedsbudget Rijnpark door het Rijk
- €27 mln. Voor mobiliteitspakket bestemd voor Presikhaaf door het Rijk. Gecorrigeerd voor compensabele btw en geïndexeerd is dit € 24 mln.
- €91 mln voor de ontwikkeling van de gehele Spoorzone door gemeente Arnhem.

NB: op basis van de verkenning en de daaruit voortkomende ramingen worden afspraken vastgelegd in een overeenkomst..

Conform bestuurlijke afspraken is door betrokken partijen overlegd over aanvullende bekostigingsmogelijkheden. Hierbij is ook een doorkijk gemaakt naar fase 2 en specifiek mogelijkheden voor bekostiging van uitplaatsing van het emplacement. Dit heeft geleid tot de volgende constatering:

- Uitgaande van mogelijkheid voor uitplaatsing functies op basis van inbreiding/uitbreiding, is de verwachting dat met de gemaakte afspraken dekking mogelijk is. Hierbij zijn gemeente en Provincie in gesprek over bestaande subsidiemogelijkheden vanuit de provincie voor maatregelen voor o.a. mobiliteit. Met deze mogelijke bijdragen is de verwachting dat het gehele tekort fase 1 gedekt zal zijn.
- Voor de uitplaatsing van NS en fase 2 hebben Rijk en regio afgesproken om tijdens de verkenning en op basis van de concept-uitkomsten de mogelijkheden voor bekostiging te verkennen.

Vervolgafspraken eind 2025

Rijk en regio zijn de scope en planning voor het vervolg van de ontwikkeling van Rijnpark en de uitplaatsing van de emplacementen overeengekomen in een bestuurlijk overleg. Daarbij zijn de volgende stappen vastgesteld:

- Voor het ProRail emplacement wordt in een iteratief en stapsgewijs proces, in eerste instantie middels ontwerp en effectenanalyse, de kansrijkheid voor in- of uitbreiding op de bestaande emplacementen van ProRail onderzocht (Maarn, Almelo, Deventer, Blerick, Zwolle en Zutphen). De eerder onderzochte locaties voor 1-op-1 uitplaatsing lopen mee als back-up in de verkenning. Eind 2025 is beoogd vervolgafspraken te maken op basis van de uitkomsten van het onderzoek naar deze kansrijke locaties.
- Voor het NS emplacement zal voor twee locaties (Swifterbant en Barneveld) een verkenningenrapport worden opgesteld dat eind 2025 in concept gereed zal zijn.

Het opdrachtgeverschap voor deze stappen ligt bij de gemeente Arnhem.

Samenvatting (4)

Impact ontwikkeling Spoorzone Arnhem-Oost overstijgt tekort

Met een impactanalyse is een eerste inzicht gegeven in de bijdrage van de ontwikkeling van Rijnpark aan doelstellingen voor Spoorzone Arnhem-Oost en de bredere opgaven in Arnhem-Oost (sociaal-maatschappelijk, economisch, ecologisch en mobiliteit). Vanuit het perspectief van Brede Welvaart zijn de effecten van de ontwikkeling op deze opgaven onderzocht en voorzien van kwalitatieve en kwantitatieve duiding, gericht op het plan- en invloedgebied van de gebiedsontwikkeling Rijnpark. De belangrijkste zijn ook in geld uitgedrukt, waarbij de effecten vooral leiden tot besparingen (vermeden kosten) op diverse onderdelen. Uitgaande van een periode van 30 jaar, variëren deze effecten van enkele tientallen miljoenen tot honderden miljoenen (contante waarde, prijspeil 2024).

