



ICE Amsterdam- Frankfurt: sneller, vaker, betrouwbaarder

De ICE tussen Amsterdam en Frankfurt is een onmisbare schakel voor het personenvervoer tussen Nederland en Duitsland. En de treinverbinding heeft volop potentie: voor meer reizigers in de regio Arnhem-Nijmegen, nationaal én internationaal. Dan zijn wel investeringen nodig zodat de ICE Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Frankfurt sneller, vaker én betrouwbaarder gaat rijden.

ICE: internationaal, nationaal en regionaal belang

Internationaal: verbinding luchthavens en economische centra

Jaarlijks vervoert de ICE tussen Amsterdam en Frankfurt **1,46 miljoen** reizigers over de Nederlands-Duitse grens. De ICE verbindt regio's met de belangrijke Europese luchthavens Schiphol, Frankfurt, Düsseldorf, Köln-Bonn. Bovendien sluit de lijn in Duitsland aan op de ICE-verbindingen naar de belangrijkste economische centra in Duitsland zoals Berlijn en München. Vanuit Duitsland komen (internationale) bestemmingen in Nederland ook dichterbij, zoals het European Medicines Agency in Amsterdam.

Door de frequentie te verhogen naar 26 treinen per dag (beide richtingen) kan het aantal reizigers dat jaarlijks van de ICE gebruikmaakt groeien naar 2,3 miljoen. Dit is vergelijkbaar met het aantal reizigers dat van de Thalys gebruikmaakt. Verdere doorgroei naar 2,88 miljoen reizigers is mogelijk als alle voorgestelde aanpassingen (zie tabel) worden gerealiseerd.

Nationaal: meer mensen met het ov

Dagelijks reizen **50.000** mensen per trein tussen Utrecht en Arnhem. Dit kunnen er veel meer worden als de ICE vaker, sneller en betrouwbaarder rijdt. De ICE is een groener alternatief voor de auto en het vliegtuig. En minder files en meer treinpassagiers leveren ook nog eens geld op.

Regionaal: enorme impact

Een verbetering van de ICE-verbinding tussen Amsterdam en Frankfurt heeft een enorme impact op alle regio's langs deze verbinding. Specifiek in de regio Oost-Nederland profiteren kennisinstellingen zoals de Radboud Universiteit Nijmegen, Wageningen University en vijf hogescholen. Maar ook samenwerkingsverbanden zoals FoodValley NL, HealthValley Netherlands, Legal Valley en Stichting KiEMT (energie). En de maakindustrie in de Achterhoek en Twente. Het onlangs vernieuwde station Arnhem Centraal fungeert hierin als essentiële internationale hub.



Amsterdam



Arnhem



Stapsgewijze verbeteringen ICE



Snelheid en frequentie



Investering



Tijdwinst Nationaal

Amsterdam – Arnhem



Tijdwinst Internationaal

Arnhem – Frankfurt

8x per dag - 120 km/u



€ 0



nvt



nvt



1x per uur - 120 km/u



€ 0



vaker = winst



vaker = winst



Overwegend 160 km/u



€ 200 miljoen



6 minuten



6 minuten



Overwegend 200 km/u



€ 760 miljoen



11 minuten



12 minuten



Overall 200 km/u



€ 1.820 miljoen



14 minuten



14 minuten





Frankfurt

Wat heeft de ICE nodig?

Op de korte termijn zijn sterke verbeteringen mogelijk tegen relatief geringe kosten. Op de lange termijn blijft het wenselijk om meer verbeteringen te realiseren. Deze leiden tot een betere regionale, nationale en internationale verbinding. En het zorgt voor meer reizigers. De investeringen en verbeteringen zijn in verschillende stappen te bereiken. Hiermee kan de totale investering over meerdere jaren worden uitgesmeerd.

Eén keer per uur rijden

Nu nog rijdt de ICE slechts acht maal per dag. We willen de frequentie verhogen naar één keer per uur. We verwachten dat daardoor jaarlijks **290.000** internationale reizigers extra met de trein gaan reizen.

Snelheid verhogen

Verhoging van de snelheid naar 160 km/u is op korte termijn haalbaar. Dit levert een reistijdwinst op van minimaal 6 minuten tussen Amsterdam en Arnhem; en van 12 minuten op het gehele traject Amsterdam-Frankfurt.



Bij een verhoging van de snelheid naar overwegend 200 km/u is de tijdswinst nog eens 6 minuten extra tussen Amsterdam en Arnhem en nog eens 11 minuten extra op het gehele traject. Alleen al deze reistijdwinst vertegenwoordigt een maatschappelijke waarde van **minimaal € 4,5 miljoen tot maximaal € 25 miljoen** per jaar.

Ongelijkvloerse kruising bij Arnhem

De spoorknop bij Arnhem-Oost is belangrijk voor veel internationale, nationale en regionale treinen. De aanleg van een ongelijkvloerse kruising aan deze zijde van Arnhem (Velperbroek) is nodig om de toekomstige reizigersgroei en de groei van het aantal treinbewegingen aan te kunnen. De ongelijkvloerse kruising levert een winst in de reistijd op voor de ICE. Ook de intercity's op het traject Zwolle-Arnhem-Roosendaal (IJssellijn), de regionale treinen van en naar de Achterhoek en de Duitse sprinter tussen Arnhem en Düsseldorf profiteren van een vrije kruising.

Gezamenlijke kans

Investeren in de ICE Amsterdam-Frankfurt zien wij als een enorme kans. Een kans voor alle regio's langs deze lijn, voor heel Nederland en voor de verbinding met Duitsland. Een kans waar wij – Provincie Gelderland, The Economic Board en VNO-NCW Midden – gezamenlijk voor willen gaan!



LEGENDA

- Regiofunctie
- Eindbestemming
- Tussenstation
- Rechtstreeks
- Overstappen

ICE AMSTERDAM-FRANKFURT VERBINDT

- 22 miljoen inwoners
- 11 miljoen arbeidsplaatsen
- € 951 miljard BBP



Meer informatie

VNO-NCW Arnhem-Nijmegen

Pieter de Boer
deboer@vno-ncwmidden.nl
06 53 78 69 19

Provincie Gelderland

Peter Papegaaij
p.papegaaij@gelderland.nl
026 35 99 189