

Overzicht ontvangen inspraakreacties RegioExpres en voorlopige antwoorden

1 Inleiding en leeswijzer

Voor u ligt het overzicht van de ontvangen inspraakreacties op het voornemen van de RegioExpres en de voorlopige antwoorden hierop. Om de sneltrein RegioExpres éénmaal per uur te laten rijden is een spoorverdubbeling nodig vanaf station Didam en tot en met station Doetinchem De Huet. Van 5 november 2020 tot en met 16 december 2020 lagen de “notitie Opgave verkenning RegioExpres” en het “Participatieplan RegioExpres” ter inzage. In deze periode kon iedereen een inspraakreactie indienen bij provincie Gelderland. De binnengekomen inspraakreacties zijn verzameld, op hoofdlijnen samengevat en voorzien van een voorlopig antwoord. Dit document is bedoeld om betrokkenen te informeren.

1.1 Participatie

Burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en (mede-)overheden krijgen in de verkenningsfase uitgebreid de mogelijkheid om hun belangen, wensen en ideeën over het project kenbaar te maken. Door gebruik te maken van lokale gebiedskennis zijn betere plannen mogelijk. De inspraakperiode op het voornemen en het participatieplan vormt de eerste stap in dit proces. Iedereen is uitgenodigd om te reageren, bijvoorbeeld op vragen als:

- Wat vindt u van het idee?
- Wat mag de provincie volgens u niet vergeten in de verkenningsfase?
- Wat zijn eventuele aandachtspunten?
- Heeft u zelf oplossingen voor de opgave van deze verkenning?

1.2 Digitale informatiebijeenkomsten

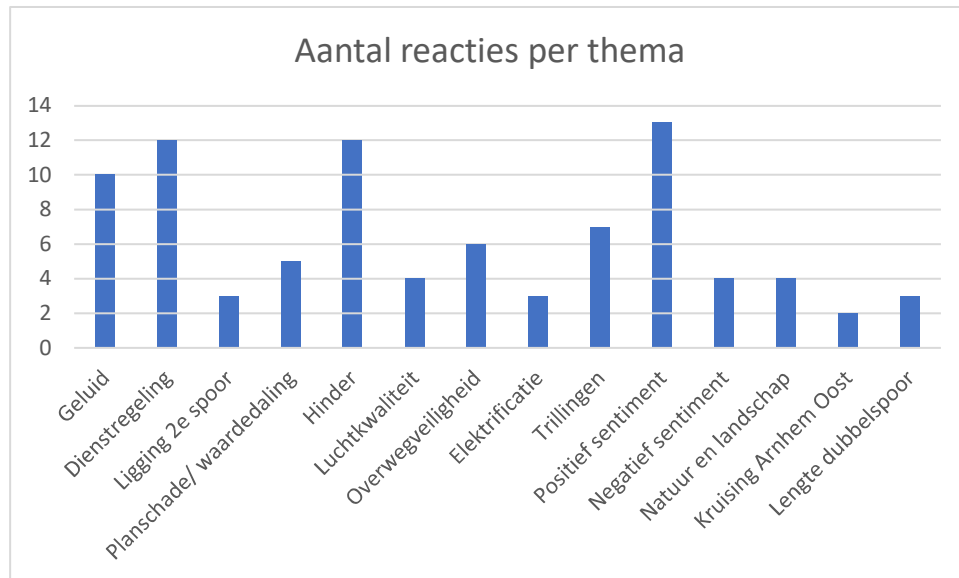
Tijdens de inspraakperiode organiseerden we twee digitale informatieavonden. Die zijn totaal door ongeveer 200 belangstellenden bekeken. Via uitzending gemist keken nog eens 381 personen naar de opnamen.

2 Samenvatting van de reacties

2.1 Aard en aantal reacties

Eén overheidsorganisatie gaf een overlegreactie, zes bedrijven, maatschappelijk organisaties of belangenverenigingen en 39 particulieren gereageerde. In totaal ontving provincie Gelderland 46 reacties op het voornemen voor realisatie van dubbelspoor voor het mogelijk maken van de sneltrein de RegioExpres.

Tabel 2.1 Aantal reacties per thema



2.2 Samenvatting reacties

Opvallend is dat een flink aantal van de reacties positief zijn, 13 in totaal. Daartegenover staan de reacties die ingaan op mogelijke hinder, afnemende kwaliteit van de leefomgeving en waardedaling van woningen. Insprekers maken zich vooral zorgen over geluid en trillingen.

Verder gaan relatief veel reacties in op de dienstregeling. Uiteenlopend van de wens om de RegioExpres twee keer per uur te laten rijden, tot het optimaliseren van de huidige dienstregeling.

Het thema elektrificatie wordt door verschillende insprekers vanuit diverse invalshoeken benaderd.

Uiteenlopend om het hele traject direct te elektrificeren voor een duurzamer en robuuster alternatief, tot helemaal niet elektrificeren, vanwege de impact op het landschap en de mogelijke inzet van waterstofftreinen.

3 Samenvatting en antwoord per thema

3.1 Geluid

3.1.1 Samenvatting

Insprekers maken zich zorgen over de verwachte toename van geluid door extra treinen en een hogere snelheid van de treinen. Insprekers vragen of er geluidswering komt rondom de bron, bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen. Ook wordt gevraagd of er metingen worden gedaan van het geluid vooraf aan de realisatie van de RegioExpres en achteraf.

3.1.2 Antwoord

Voor het ruimtelijk plan worden de gevolgen op het woon- en leefklimaat onderzocht, in overweging genomen en getoetst aan de wet. In de wet staat dat de geluidbelasting geregeld wordt door zogenaamde geluidproductieplafonds. Dit is de maximale geluidproductie die het spoor mag maken.

Milieueffectrapportage

Voor de RegioExpres wordt in de vervolgfase een m.e.r.-procedure (milieueffectrapportage) doorlopen. Daarin wordt onderzoek naar geluid uitgevoerd. Dit onderzoek vergelijkt het treinverkeer in de huidige situatie met de toekomstige situatie, vastgelegd in een voorspelling.

Het geluidsonderzoek bestaat uit drie stappen:

- 1) De eerste stap is de toets van het geluid aan de geluidproductieplafonds die langs het spoor zijn vastgelegd.
- 2) Als het geluid deze normen overschrijdt, wordt als tweede stap onderzocht of de overschrijding een geluidbelasting van meer dan 55 decibel (dB) als gevolg heeft.
- 3) Heeft de geluidbelasting een waarde hoger dan 55 decibel? Dan wordt als derde stap onderzocht of er maatregelen genomen kunnen worden om de geluidbelasting weer omlaag te brengen. Zodat de geluidbelasting weer voldoet aan de waarde van 55 decibel of naar de waarde die hoort bij het oorspronkelijke geluidproductieplafond. Maatregelen kunnen bestaan uit een geluidsscherm of uit raildempers op één of beide sporen. Geluidsschermen houden het geluid van het spoor tegen. Raildempers worden aan het spoor aangebracht en zorgen ervoor dat het spoor zelf minder geluid maakt.

Als deze maatregelen niet mogelijk zijn, dan wordt onderzocht of het geluidniveau in de woning aan de wettelijke eisen voldoet. Als dat niet het geval is, dan onderzoeken we welke maatregelen we kunnen nemen aan de woning, om het geluidniveau in de woning terug te brengen.

Uitgangspunten geluidonderzoeken

In de geluidonderzoeken wordt rekening gehouden met al het treinverkeer. De geluidplafonds gelden namelijk voor al het verkeer over een spoorlijn. De extra treinen moeten in principe ingepast worden binnen het bestaande geluidproductieplafond. Als dat niet lukt dan moet onderzocht worden of er maatregelen nodig zijn zoals hierboven aangegeven.

Voor het geluidonderzoek worden geen metingen vooraf of achteraf uitgevoerd. Er rijden namelijk treinen waaraan al metingen zijn verricht. Landelijk wordt een rekenmodel gebruikt waarbij meetgegevens over het hele land zijn verwerkt. Specifieke lokale kenmerken worden in het rekenmodel ingevoerd als variabele. Zo is het makkelijker om de geluidsniveaus van grote groepen woningen aan het spoor te bepalen. Het zorgt er ook voor dat alle situaties van geluid op dezelfde manier worden beoordeeld.

Toezicht op geluidproductie

Op de geluidproductie van het spoor houdt ProRail toezicht. De resultaten hiervan nemen ze jaarlijks in een verslag op. Op het moment dat er overschrijding van een geluidproductieplafond dreigt, moet ProRail maatregelen onderzoeken en treffen.

3.2 Trillingen

3.2.1 Samenvatting

Insprekers vragen of er onderzoek komt naar trillingen, waarbij ook vooraf metingen worden uitgevoerd. Waarbij er aandacht wordt gevraagd voor de bodemstructuur en mogelijke ondergrondse trillingen en verzakkingen in de omgeving van het spoor. Insprekers vragen aandacht voor scheurvorming aan gebouwen door trillingen van de treinen.

3.2.2 Antwoord

Trillingen worden voorkomen door het spoor en het spoorwegmaterieel goed te onderhouden. Het materieel voor de RegioExpres is gelijk aan het materieel wat nu al op deze spoorlijn rijdt.

Hinder van trillingen kan op twee manieren ontstaan:

1. Trillingen door het rijden van treinen
2. Trillingen door bouwwerkzaamheden

Voor de RegioExpres voeren we beide vormen van trillingsonderzoek uit. Hieronder volgt een toelichting op de manier waarop trillingen een plek krijgen in de milieuonderzoeken.

1. Trillingen door het rijden van treinen

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Beleidsregel trillingshinder spoor (Bts) vastgesteld. We onderzoeken trillingen volgens dit beleid.

Voor spoorwegprojecten zoals de RegioExpres wordt eerst onderzocht welke wijzigingen kunnen leiden tot een toename van trillingen. Dat zijn bijvoorbeeld locaties waar het spoor dicht bij de bebouwing komt te liggen of waar de snelheid omhoog gaat. Vervolgens worden er buiten metingen gedaan. Hiermee wordt bepaald in hoeverre er trillingen ontstaan als gevolg van het treinverkeer en kan de mate van overdracht van trillingen door de bodem worden vastgesteld. Hierbij wordt rekening gehouden met de bodemstructuur. In een aantal representatieve woningen die mogelijk te maken krijgt met een (voelbare) toename van trillingen worden in overleg met bewoners meters geplaatst. In deze woningen worden de trillingen gedurende twee weken doorlopend gemeten. Op basis van deze metingen worden de actuele trillingsniveaus bepaald. Door middel van een rekenmodel wordt berekend wat het trillingsniveau wordt als de RegioExpres eenmaal rijdt. Als de toename meer dan 30% is (dat is een toename die voelbaar is) en boven een bepaalde waarde ligt, dan moet onderzocht worden of maatregelen nodig zijn. Als de RegioExpres klaar is vindt er een opleveringstoets plaats. Het doel van een dergelijke toets is om aannemelijk te maken dat de voorspellingen die vooraf zijn gedaan achteraf uitkomen. Het ligt niet vast op welke manier een dergelijke toets plaatsvindt. Het is dan overigens wel gebruikelijk dat er opnieuw in woningen gemeten wordt.

2. Trillingen door bouwwerkzaamheden

Voor het trillingsonderzoek worden metingen uitgevoerd. Een vooropname (nulmeting) van woningen is noodzakelijk in de omgeving van bouwwerkzaamheden waarbij mogelijk schade aan woningen kan ontstaan. De aannemer houdt tijdens de werkzaamheden toezicht op de trillingsniveaus. Hij legt het werk stil als de trillingsniveaus zodanig zijn dat schade niet meer uitgesloten kan worden. Na realisatie wordt eenmalig gecontroleerd of de voorspelling overeenkomt met de werkelijkheid. Dit gebeurt in een zogenaamde opleveringstoets.

Voor de onderbouwing van het ruimtelijk besluit wordt onderzocht welke werkzaamheden schade kunnen veroorzaken en wordt er gekeken naar mogelijke alternatieven waarbij geen schade zal ontstaan.

Het trillingsonderzoek is gericht op toename van hinder door trillingen. Als u nu meent scheurvorming te hebben vanwege trillingen door het spoor dan kunt contact opnemen met ProRail Publieksvoorlichting.

3.3 Hinder en waardedaling van woningen

3.3.1 Samenvatting

Insprekers maken zich zorgen over extra hinder door het extra treinverkeer. Insprekers uiten zorgen over de verwachte afname van woongenot en een waardedaling van de woning.

3.3.2 Antwoord

Wij zullen er alles aan doen om de hinder van de twee extra RegioExpres treinen zo min mogelijk te laten zijn. Planschade door aanpassing van het inpassingsplan/ projectbesluit is bij wet geregeld. Mocht dit op uw situatie van toepassing zijn dan kunt u een planschadeclaim indienen. Deze zullen wij in behandeling nemen.

3.4 Elektrificatie en luchtkwaliteit

3.4.1 Samenvatting

Diverse insprekers vragen of de dieseltreinen op het traject blijven rijden. Insprekers maken zich zorgen over de luchtkwaliteit bij het rijden van meer dieseltreinen. Insprekers vragen naar de mogelijkheden voor het laten rijden van waterstofftreinen. Ook wordt er gepleit voor het mogelijk maken van elektrificatie van de lijn door de bovenleiding in de planvorming mee te nemen.

3.4.2 Antwoord

Elektrificatie van de spoorlijn wordt niet meegenomen in deze opgave, met uitzondering van de ruimtereservering voor bovenleidingportalen bij het nieuwe spoor.

Landelijk is afgesproken dat het regionale spoorvervoer uiterlijk in 2050 CO₂-neutraal dient te zijn, maar provincies Gelderland en Overijssel hebben de ambitie om dit eerder te realiseren. Gezien de afschrijvingstermijn van het huidig materieel is vergroening vanaf eind 2042 een optie, waarbij gekeken wordt naar mogelijkheden voor versnelling.

Rijk en provincie Gelderland onderzoeken gezamenlijk met ProRail en de vervoerders de mogelijkheden voor concrete stappen voor verduurzaming van regionale spoorlijnen in Gelderland. Bijvoorbeeld door het uitvoeren van proeven met verduurzamingsopties zoals HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), batterij-elektrische, elektrische en/of waterstofftreinen.

3.5 Natuur

3.5.1 Samenvatting

Insprekers vragen aandacht voor versnippering en verstoring van het landschap en de natuur. Insprekers vragen aandacht voor beschermde diersoorten zoals de dassen in het Wehlse Bos en levendbarende hagedissen. Insprekers zien kansen voor versterking van de klimaatcorridor Veluwe-Montferland en de versterking van de biodiversiteit in “overhoekjes” nabij het spoor door het zaaien van inheemse kruiden en waar mogelijk planten van struiken en bomen.

3.5.2 Antwoord

In de verkenningsfase wordt aandacht besteed aan het thema ecologie. In de planuitwerkingsfase wordt ecologisch onderzoek gedaan in het kader van de m.e.r.-procedure. In deze onderzoeken is aandacht voor de flora en fauna in het plangebied. De ideeën voor de inrichting van het groen in de directe nabijheid van het spoor worden meegenomen in de eventuele volgende fase van het project (de zogenaamde planfase); bij de uitwerking van de landschappelijke inrichting.

3.6 Ligging van het spoor

3.6.1 Samenvatting

Insprekers vragen waar en spoor komt te liggen en wat dit betekent voor mensen die direct aan het spoor wonen en of grond bezitten.

3.6.2 Antwoord

Daar waar het spoor aan de zuidzijde niet inpasbaar is, worden maatwerkoplossingen uitgewerkt. Dit is op de volgende locaties in Montferland:

- Pittelderstraat;
- Bievankweg;
- Oude Beekseweg;
- Verbindingsweg (tussen Wilhelminastraat en de Zandweg);
- Prinses Beatrixstraat/ Lange Klauwenhof.

Voor een meer gedetailleerde toelichting verwijzen wij naar de Notitie Opgave Verkenning RegioExpres paragraaf 3.4, 3.7 en 3.8. Provincie Gelderland gaat graag in gesprek met belanghebbenden hoe dit zo goed mogelijk kan worden ingepast. Verder gaat de provincie in gesprek met de eigenaren waarvan grond nodig is voor de realisatie van dit extra spoor.

3.7 Stationsomgeving

3.7.1 Samenvatting

Insprekers uiten zorgen over de parkeerproblemen voor fietsen en auto's rondom de stations Wehl, Doetinchem de Huet en Doetinchem (Centraal). Wordt er bij meer treinen ook gekeken naar de mogelijkheid voor meer parkeermogelijkheden?

3.7.2 Antwoord

De omvang van de stallingscapaciteit wordt op vaste tijden terugkerend gemeten. Ook wordt door de gemeente regelmatig actie ondernomen om zogenaamde weesfietsen (fietsen die achterblijven) te verwijderen. De grootte van de stalling is een zaak van ProRail; er wordt regelmatig op locatie gekeken naar de situatie. Afhankelijk van de bevindingen wordt er gekeken naar verruiming. Een wijziging zoals een extra (snel)trein is aanleiding om naar de omvang van de fietsenstalling te kijken. Die extra aandacht geldt ook voor de omvang van de parkeervoorziening bij het station.

De RegioExpres stopt niet op de stations De Huet en Wehl. De verwachting is dat er geen toename zal zijn van het aantal in-en uitstappers, anders dan de normale (zelfstandige)groei van het aantal treinreizigers. Er is dus geen directe aanleiding met de RegioExpres om op voorhand uit te gaan van een noodzakelijke uitbreiding. In het voornemen is een uitbreiding van station De Huet opgenomen met een extra zijperron aan de zuidzijde van het spoor. Daarbij wordt gekeken naar een herverdeling van parkeerplaatsen en stallingen.

3.8 Dienstregeling

3.8.1 Samenvatting

Insprekers vragen om een goede aansluiting van de dienstregeling op het overig openbaar vervoer, zowel de internationale treinen als het regionaal busvervoer. Insprekers vragen om verruiming van de huidige dienstregeling zodat men vroeger en later op de dag met de trein kan reizen. Daarnaast vragen insprekers of het mogelijk is te volstaan met langere treinen in plaats van een extra trein. Insprekers vragen waarom de RegioExpres niet doorrijdt naar Winterswijk, zodat er tussen Doetinchem en Winterswijk ook een sneltrein en een stoptrein rijdt.

3.8.2 Antwoord

Provincie Gelderland streeft naar een optimale dienstregeling (periode van de dag, aantal treinen per uur) voor zoveel mogelijk reizigers met alle vormen van vervoer (te voet, (deel)fiets, (deel)auto, bus en trein). Goede aansluitingen zijn een voorwaarde voor het succes van de RegioExpres. De precieze dienstregeling wordt bepaald door de vervoerder (concessiehouder).

De treininzet is afgestemd op de reizigersaantallen. Er is in de vroege ochtenden in het weekend onvoldoende vraag om treinen te laten rijden. Tijdens de spitsuren worden een aantal ritten al gereden met de maximale treineninzet. Nog langere treinen is technisch niet mogelijk. Ook de perrons zijn dan te kort. En hier zijn onvoldoende treinstellen voor beschikbaar. Door het invoegen van een extra trein tussen Doetinchem en Arnhem ontstaat er een scheiding tussen passagiers in de sneltrein en de stoptrein, waarbij er meer zitplaatsen beschikbaar komen in de stoptreinen.

Het doel van de RegioExpres is een reistijdwinst voor de Achterhoek richting Arnhem en verder. Een verdere spoorverdubbeling met sneltrein naar Winterswijk draagt niet verder bij aan de te behalen reistijdwinst en vergt nóg meer dubbelspoor. Het aantal reizigers op dat deel van de lijn is te laag voor een stoptrein en een sneltrein. Dat is financieel niet realistisch.