



RegioExpres

Opgave verkenning RegioExpres



Versie : 1.0
Status : Definitief
Datum : 27 oktober 2020
Afdeling : UW

INHOUDSOPGAVE

1	Aanleiding	3
2	Dienstregeling RegioExpres	3
	2.1 Huidige dienstregeling	3
	2.2 Toekomstige dienstregeling	3
	2.3 Wat levert de RegioExpres op?	4
	2.4 Wanneer rijdt de RegioExpres?	5
3	Infrastructurele maatregelen	5
	3.1 Station Arnhem Centraal	5
	3.2 Arnhem – Zevenaar	5
	3.3 Zevenaar – Didam	5
	3.4 Didam – Wehl	6
	3.5 Station Wehl	6
	3.6 Boog Wehl	7
	3.7 Wehl – Doetinchem De Huet	8
	3.8 Dubbelspoor tot of tot en met Doetinchem De Huet	8
	3.9 Station Doetinchem De Huet	10
4	Overwegveiligheid	11
5	Inspraak	13

1 Aanleiding

De derde en laatste fase van de verkenning naar de haalbaarheid van de spoorverdubbeling tussen Didam en Doetinchem De Huet gaat van start. De spoorverdubbeling moet ruimte maken voor de komst van een RegioExpres, die één keer per uur in beide richtingen gaat rijden tussen Arnhem Centraal en Winterswijk. Gedeputeerde Staten van Gelderland nodigen iedereen uit om oplossingen voor deze opgave aan te dragen. Ook andere aandachtspunten – bijvoorbeeld voor de uit te voeren onderzoeken – zijn welkom.

Deze notitie is op 27 oktober 2020 vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Hierin geven we een overzicht van de uitgangspunten voor deze verkenningsfase en van de keuzes die in de komende tijd moeten worden gemaakt. De notitie is te beschouwen als een samenvatting van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (hierna: NKO) van 4 december 2019, die het eindpunt van de tweede fase van de verkenning naar de RegioExpres vormde. De NKO is in te zien via <https://www.regioexpres.gelderland.nl>.

De afgelopen maanden is er verder gewerkt aan het project, waardoor er nieuwe ontwikkelingen zijn ten aanzien van:

- de keuze voor de snelheid tussen Wehl en Doetinchem De Huet (paragraaf 3.7);
- de keuze tussen dubbelspoor tot of tot en met station Doetinchem De Huet (paragraaf 3.8);
- de toegang tot de perrons op station Doetinchem De Huet wanneer het spoor hier verdubbeld wordt (paragraaf 3.9);
- de gevolgen van de RegioExpres voor de overwegveiligheid (hoofdstuk 4).

Tot slot zijn sommige beschrijvingen uit de NKO in deze notitie vereenvoudigd, zodat ze duidelijker uitgelegd worden.

2 Dienstregeling RegioExpres

2.1 Huidige dienstregeling

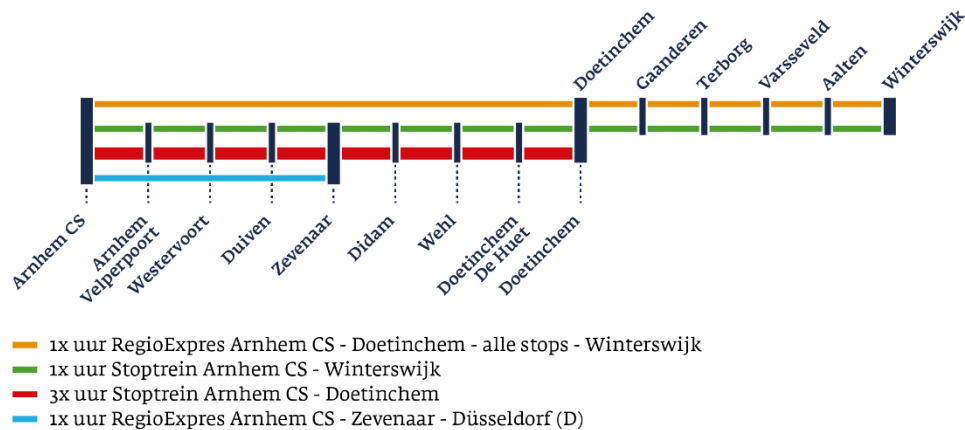
Op dit moment rijden er twee stoptreinen per uur tussen Arnhem en Winterswijk. Op werkdagen wordt dit aantal overdag (tot ongeveer 19:00) aangevuld met twee stoptreinen per uur tussen Arnhem en Doetinchem. Tussen Arnhem en Doetinchem is er dan een kwartierdienst. Op station Zevenaar stopt ook nog de RE19 Arnhem Centraal – Zevenaar – Düsseldorf.

2.2 Toekomstige dienstregeling

De RegioExpres is een sneltrein tussen Arnhem en Doetinchem (en vice versa) en gaat vervolgens verder als stoptrein tussen Doetinchem en Winterswijk. Tussen Doetinchem en Winterswijk verandert het aantal treinen niet, tussen Doetinchem en Arnhem is de RegioExpres wel een extra trein. De huidige kwartierdienst blijft hier gehandhaafd. Ook worden er geen nieuwe stations op de lijn toegevoegd. Er is gekozen om de RegioExpres 1x per uur te laten rijden. De dienstregeling ziet er na introductie van de RegioExpres in beide richtingen als volgt uit:

- 1x per uur RegioExpres [Winterswijk – Aalten – Varsseveld – Terborg – Gaanderen – Doetinchem – Arnhem Centraal];
- 1x per uur stoptrein [Winterswijk – alle stations – Arnhem Centraal];
- 3x per uur stoptrein [Doetinchem – alle stations – Arnhem Centraal];
- 1x per uur RE19 [Arnhem Centraal – Zevenaar – Düsseldorf].

Dienstregeling RegioExpres 1 x per uur + verbetering kwartiersdienst



In de vorige fase van de verkenning is ook het 2x per uur rijden van de RegioExpres onderzocht. Dit wordt gezien als het eindbeeld van deze spoorlijn, maar wordt nu niet uitgewerkt omdat:

- hiervoor aanvullende spoorinfrastructuur nodig is, zoals de vrije spoor kruising Arnhem-Oost. Op dit punt ten oosten van station Arnhem Velperpoort komen de sporen vanuit Zutphen (IJssellijn) en Zevenaar bij elkaar. Op dit moment is hier geen vrije kruising, dat wil zeggen: op het moment dat treinen uit Zevenaar/ Duitsland hier passeren kan er geen trein vanuit Arnhem richting Zutphen rijden. Door een vrije kruising aan te leggen hinderen treinen elkaar niet langer (treinen passeren elkaar boven/onderlangs) en ontstaat er ruimte in dienstregeling voor de extra RegioExpres en andere treinen;
- er geen zicht is op financiering van deze maatregel die tussen de €64 en €85 miljoen kost.

2.3 Wat levert de RegioExpres op?

De RegioExpres zorgt voor een grote verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio's Achterhoek en Liemers:

- De RegioExpres biedt een snel en duurzaam alternatief voor de auto (A12/ A18);
- Het wordt aantrekkelijker om te (blijven) wonen in de Achterhoek en Liemers, doordat de regio's beter en sneller worden verbonden met Arnhem-Nijmegen en de Randstad waar veel mensen werken of studeren;
- Andersom geldt dit zeker ook. Bedrijven, scholen en recreatiemogelijkheden in de Liemers en Achterhoek worden beter bereikbaar voor studenten en (potentiële) werknemers.

Per dag profiteren ongeveer 21.000 reizigers.

Heel concreet leidt de RegioExpres tot:

- Reistijdwinst: reizigers tussen Arnhem Centraal en de Achterhoek zijn ongeveer 13 minuten sneller.
- Snelle overstappen: de RegioExpres sluit op Arnhem Centraal goed aan op de Intercity's van en naar de Randstad en Nijmegen. Overstappende reizigers zijn nog eens ongeveer 7 minuten sneller. Zo loopt de totale reistijdwinst voor deze reizigers op tot 20 à 21 minuten (enkele reis).
- Meer zitplaatsen: reizigers worden gescheiden tussen de RegioExpres en stoptreinen. Er zijn hierdoor meer zitplaatsen beschikbaar. Vooral reizigers van de stations Westervoort, Duiven, Zevenaar en Didam merken dit verschil en hoeven minder vaak en lang te staan in de trein;
- Gerichtte treininzet: de treininzet kan beter afgestemd worden op de reizigers aantallen. Dit zorgt naast de extra zitplaatsen, ook voor voordelen in de exploitatie en het is duurzamer;
- Hogere betrouwbaarheid en robuustheid: treinen rijden meer op tijd en de treindienst wordt minder kwetsbaar voor (de gevolgen van) verstoringen doordat treinen elkaar kunnen passeren. Ook kan de dienstregeling na een verstoring sneller worden opgestart;

- Toekomstvaste verbinding: ook wanneer de reizigersaantallen groeien kan iedereen mee met de trein en blijven er geen reizigers achter op de perrons. Ook reserveren we nu al ruimte naast het nieuwe spoor om in de toekomst bovenleidingportalen te kunnen plaatsen voor elektrificatie;
- Hogere veiligheid: er komt een extra perron op station Wehl, waardoor er meer ruimte komt voor reizigers. Ook verbeteren we de veiligheid op overwegen.

2.4 Wanneer rijdt de RegioExpres?

De RegioExpres rijdt in ieder geval op werkdagen in de brede ochtend- en avondspits. Dit is van ongeveer 7:00 tot 11:00 en van ongeveer 15:00 tot 19:00. Er wordt in de komende fase een businesscase opgesteld waarin ook wordt gekeken naar het rijden van de RegioExpres:

- Gedurende de hele dag (vanaf de start van de dienstregeling tot en met ongeveer 19:00);
- Zaterdagen (vanaf de start van de dienstregeling tot en met ongeveer 19:00);
- Zondagen (vanaf de start van de dienstregeling tot en met ongeveer 19:00).

3 Infrastructurele maatregelen

Voor het rijden van de RegioExpres is een verdubbeling van het spoor nodig tussen Didam en Doetinchem De Huet. In de vorige fase van de verkenning zijn de kansrijke oplossingsrichtingen in beeld gebracht. De benodigde infrastructuur, knelpunten, oplossingsrichtingen, effecten en gemaakte keuzes worden per tracédeel toegelicht:

- Station Arnhem Centraal
- Tracédeel Arnhem – Zevenaar
- Tracédeel Zevenaar – Didam
- Tracédeel Didam – Wehl
- Station Wehl
- Boog Wehl
- Wehl- Doetinchem de Huet
- Station Doetinchem de Huet
- Doetinchem de Huet - Doetinchem

3.1 Station Arnhem Centraal

Voor het rijden van de RegioExpres zijn geen aanpassingen nodig op station Arnhem Centraal. Er zijn wel plannen om de perroncapaciteit op Arnhem Centraal uit te breiden, maar deze zijn geen onderdeel van deze opgave.

3.2 Arnhem – Zevenaar

Het tracédeel Arnhem – Zevenaar wordt niet aangepast, maar er is wel sprake van de toevoeging van een extra trein. Dit heeft invloed op het geluid. Er zijn naar verwachting geen geluidsmaatregelen nodig, omdat er ruimte is binnen het geluidsproductieplafond en de bijdrage van de RegioExpres aan de geluidsproductie beperkt is.

3.3 Zevenaar – Didam

Het spoor tussen Zevenaar en Didam is in 2019 verdubbeld. Daarnaast is de maximale snelheid verhoogd naar 120km/uur. Er zijn op dit deel geen infrastructuurle aanpassingen nodig. Wel dient er rekening gehouden te worden met het rijden van een extra trein. Door de spoorverdubbeling wordt op dit traject het geluidsproductieplafond benaderd. Voor de RegioExpres moeten extra maatregelen genomen worden. Naar verwachting zijn op een aantal locaties geluidsschermen en/of raildempers nodig.

3.4 Didam – Wehl

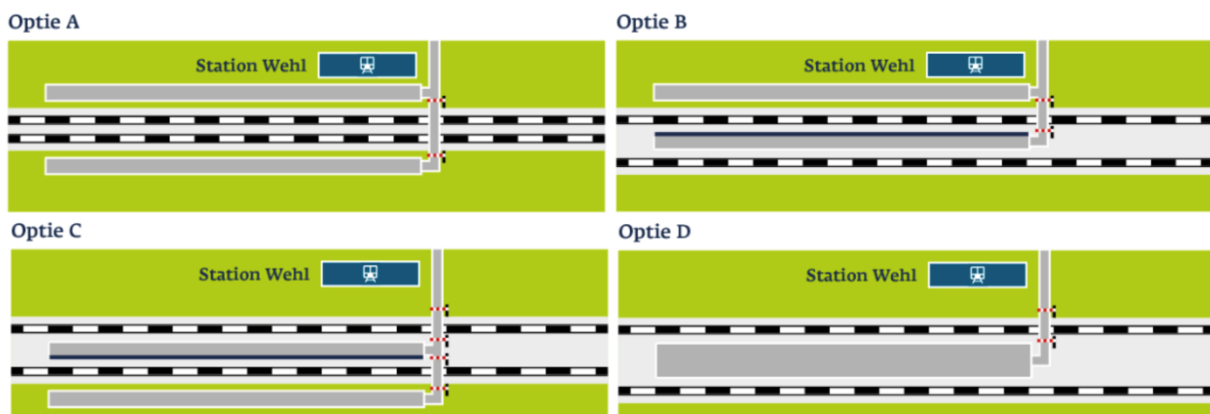
Tussen Didam en Wehl moet het spoor worden verdubbeld over een lengte van ongeveer 5,6km. In Didam wordt aangesloten op het dubbelspoor dat daar is aangelegd. Voor het bepalen van de alternatieven van het tracé is de volgende opbouw gekozen:

- De maximale snelheid blijft 130km/uur (verhoging is in 2019 gerealiseerd);
- Toekomstvast aanleg van het spoor. Er wordt rekening gehouden met het eventueel later aanleggen van een bovenleiding door hiervoor ruimte te reserveren;
- In de basis blijft het huidige spoor zoveel mogelijk op zijn plek.
- In principe komt het nieuwe spoor aan de zuidzijde van het huidige spoor omdat dit gezien de aanwezige ruimte over het gehele tracé het beste inpasbaar is.
- Daar waar het spoor aan de zuidzijde niet inpasbaar is, worden maatwerkoplossingen uitgewerkt. Dit is op de locaties in Montferland:
 - Pittelderstraat;
 - Bievankweg;
 - Oude Beekseweg;
 - Verbindingsweg (tussen Wilhelminastraat en de Zandweg);
 - Prinses Beatrixstraat/ Lange Klauwenhof.
- Bij de ruimte die nodig is voor de spoorverdubbeling wordt rekening gehouden met zaken als inspectiepaden, geluidsschermen en hekwerken. Bij station Wehl is al een stuk dubbelspoor aanwezig waarop wordt aangesloten.

3.5 Station Wehl

De RegioExpres gaat station Wehl zonder te stoppen passeren, daarom zijn aanpassingen nodig aan het nu al smalle perron dat tussen de twee sporen in ligt. Er zijn vier opties verkend om deze aanpassing te doen.

- A. **Twee zijperrons creëren:** huidige perron verwijderen, sporen naar elkaar toeleggen en twee zijperrons aanleggen;
- B. **Huidig perron handhaven, nieuw perron aan noordzijde:** het huidige perron wordt omgebouwd tot zijperron door het plaatsen van een hek en een nieuw perron wordt aangelegd aan de noordzijde;
- C. **Huidig perron handhaven, nieuw perron aan zuidzijde:** het huidige perron wordt omgebouwd tot zijperron door het plaatsen van een hek en een nieuw perron wordt aangelegd aan de zuidzijde;
- D. **Huidig perron verbreden:** sporen uit elkaar leggen om huidig perron te verbreden.



De vier oplossingsrichtingen zijn door ProRail, gemeente Doetinchem en ons afgewogen op drie criteria:

- Overwegveiligheid;
- Impact op de omgeving;
- Investeringskosten.

Na deze afweging is oplossingsrichting B overgebleven. Dit zijn de belangrijkste redenen:

- Station Wehl wordt veiliger. Het aantal reizigers dat gebruik maakt van het overpad wordt ongeveer gehalveerd. Het nieuwe perron aan de noordzijde zorgt ervoor dat reizigers (aankomend vanuit Doetinchem of vertrekkend richting Arnhem) het spoor niet langer hoeven te kruisen;
- Er zijn geen grote aanpassingen in de omgeving nodig, zoals de aanleg van een tunnel, loopbrug (traverse) of het verplaatsen van sporen waarvoor grondverwerving noodzakelijk is. Ook maakt deze oplossingsrichting het mogelijk om de graansilo te integreren in de stationsomgeving;
- Er zijn geen grote investeringen nodig.

3.6 Boog Wehl

Bij station Wehl ligt het spoor in een boog waar treinen maximaal 60 km/u mogen rijden. De boog is in 2015 over een lengte van ongeveer 800 meter verdubbeld. In deze boog ligt ook de overweg Doetinchemseweg. Momenteel stoppen alle treinen in Wehl, waardoor de snelheidsbeperking van 60 km/u geen probleem is. Dit wordt anders in de situatie van de RegioExpres, omdat deze niet stopt in Wehl. Er zijn vier opties verkend:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">A. Geen snelheidsverhoging;B. Snelheidsverhoging naar 80km/uur: beide sporen in de boog worden opnieuw aangelegd;C. Snelheidsverhoging naar 100km/uur: beide sporen in de boog worden opnieuw aangelegd;D. Snelheidsverhoging naar 130km/uur: beide sporen in de boog worden opnieuw aangelegd. |
|--|

De vier oplossingsrichtingen zijn door ProRail, gemeente Doetinchem en ons afgewogen op zeven criteria:

- Dienstregeling
- Geluid
- Brandstof
- Impact op de omgeving
- Overwegveiligheid
- Planologie
- Investeringskosten

Na deze afweging is oplossingsrichting A overgebleven. Dit zijn de belangrijkste redenen:

- Het sneller rijden van de RegioExpres in Wehl leidt niet tot kortere reistijden. De RegioExpres komt uiteindelijk voor station Arnhem Centraal al achter een stoptrein te rijden. Sneller rijden in Wehl betekent slechts dat dit al eerder zal gebeuren. Voor de dienstregeling is het niet noodzakelijk, alleen in geval van een vertraging heeft een hogere snelheid een beperkt positief effect (nut);
- Er zijn geen aanpassingen in de omgeving nodig. De nadelen van het aanpassen van de boog (en de hogere snelheid) zoals extra geluidshinder en noodzakelijke grondverwerving treden niet op;
- De overweg Doetinchemseweg blijft open;
- Er zijn geen investeringen nodig. Ook is geen sprake van een desinvestering van het recent aangelegde dubbelspoor;
- Het nadeel van optie A is wel dat treinen moeten afremmen/ optrekken en niet constant dezelfde snelheid kunnen rijden. Dit argument weegt voor alle partijen minder zwaar dan bovengenoemde argumenten.

3.7 Wehl – Doetinchem De Huet

Tussen Wehl en Doetinchem De Huet moet het spoor worden verdubbeld. De uitgangspunten voor dit deeltraject zijn in grote lijnen hetzelfde als tussen Didam en Wehl.

- Toekomstvast aanleg van het nieuwe spoor. Er wordt rekening gehouden met het eventueel later aanleggen van een bovenleiding door hiervoor ruimte te reserveren;
- Het huidige spoor blijft zoveel mogelijk op zijn plek;
- In principe komt het nieuwe spoor aan de zuidzijde van het huidige spoor omdat dit gezien de aanwezige ruimte over het gehele tracé het beste inpasbaar is en het grondeigendom grotendeels bij de gemeente Doetinchem ligt;
- Bij de ruimte die nodig is voor spoorverdubbeling wordt rekening gehouden met zaken als inspectiepaden, geluidsschermen en hekwerken.

Op dit traject is de (maximale) snelheid wel een bepalende keuze. De maximale snelheid op dit traject bedraagt nu 100km/uur. Waar bij de verdubbeling tussen Didam en Wehl de snelheid niet ter discussie staat omdat deze recentelijk (2019) is verhoogd naar de maximale snelheid, zijn er voor dit traject wel twee oplossingsrichtingen verkend:

- A. **Geen snelheidsverhoging:** handhaving huidige 100km/uur;
- B. **Snelheidsverhoging naar 130km/uur.**

De twee oplossingsrichtingen zijn door ProRail, gemeente Doetinchem en ons afgewogen op vier criteria:

- Dienstregeling;
- Impact op de omgeving;
- Overwegveiligheid;
- Investeringskosten.

Na afweging is oplossingsrichting A overgebleven. Dit zijn de belangrijkste redenen:

- Het sneller rijden van de RegioExpres is niet noodzakelijk voor het rijden van de RegioExpres, leidt niet tot kortere reistijden en heeft alleen nut in geval van vertragingen;
- Er zijn naar verwachting geen extra geluidsmaatregelen nodig;
- De overwegen zijn minder lang gesloten en er zijn minder aanvullende maatregelen nodig;
- Er zijn geen extra investeringen nodig om de snelheidsverhoging mogelijk te maken.

3.8 Dubbelspoor tot of tot en met Doetinchem De Huet

Het dubbelspoor dient ergens op het traject weer over te gaan in enkelspoor. Er is onderzocht op welke plaats dit zou kunnen. Vlak voor station Doetinchem ligt de beweegbare spoorbrug over de Oude IJssel. Deze brug is berekend op één spoor en heeft nog een minimale technische levensduur van 30 jaar. Het is gezien de kosten geen mogelijkheid om de brug te vervangen of er een brug naast te leggen. Het dubbelspoor zal daarom vóór deze brug eindigen. Een dubbelsporige brug is overigens ook in het scenario van 2x per uur een RegioExpres niet nodig. De afweging voor een enkel- of dubbelsporige brug zal aan het einde van de levensduur gemaakt moeten worden, maar valt buiten het project. Er zijn drie oplossingsrichtingen (locaties) verkend waar het dubbelspoor teruggaat naar enkelspoor:

- A. **Voor station Doetinchem De Huet** (en voor de overweg Jan Willinkstraat);
- B. Zo dicht mogelijk **na station Doetinchem De Huet**;
- C. Zo dicht mogelijk **voor de brug over de Oude IJssel**.



De drie oplossingsrichtingen zijn door ProRail, gemeente Doetinchem en ons afgewogen op vier criteria:

- Dienstregeling;
- Impact op de omgeving;
- Overwegveiligheid;
- Investeringskosten.

Na deze afweging zijn er twee oplossingsrichtingen A en B overgebleven. Oplossingsrichting C is afgefallen, omdat:

- de uitvoering van de dienstregeling wordt gehinderd, doordat treinen minder snel na elkaar kunnen vertrekken;
- de aanleg van een tweede spoor juist op dit (laatste) stuk een grote impact heeft op de omgeving (de wijk Wijnbergen);
- de overweg Europaweg dan wordt verdubbeld, dit leidt tot hogere dichtligtijden en meer hinder voor het verkeer;
- er technische obstakels zijn die leiden tot hogere investeringskosten.

In de periode januari 2020 – september 2020 heeft door vervoerders Arriva en Connexxion, ProRail, gemeente Doetinchem en ons extra onderzoek plaatsgevonden om een keuze te maken tussen de oplossingsrichtingen A en B. De afweging heeft plaatsgevonden op dezelfde criteria als hierboven genoemd.

Na deze afweging is oplossingsrichting B overgebleven. Oplossingsrichting A is afgefallen, omdat:

- een verdubbeling van station Doetinchem De Huet een duidelijke meerwaarde heeft voor de betrouwbaarheid en robuustheid van de dienstregeling. Wanneer sprake is van vertraging dan wordt deze vertraging niet doorgegeven aan andere treinen, doordat treinen elkaar op station De Huet kunnen passeren;
- de optie toekomstvast is voor wanneer 2x per uur een RegioExpres gaat rijden;
- op station De Huet (zie ook paragraaf 3.9) geen tunnel of traverse nodig is wanneer het spoor hier wordt verdubbeld. De overweg Jan Willinkstraat blijft gehandhaafd, wordt aangepast en veiliger gemaakt. De negatieve impact op de omgeving is hierdoor relatief beperkt. De extra investeringskosten zijn relatief laag en wegen op tegen de verbeteringen voor de dienstregeling;

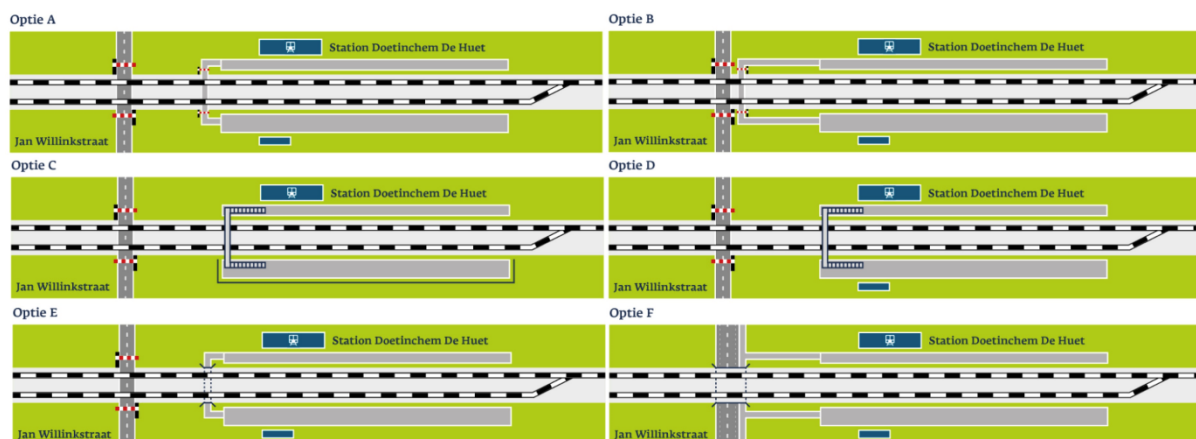
- verdubbeling van De Huet leidt tot een extra reistijdwinst voor de RegioExpres van 1 minuut in beide richtingen.

De keuze om de overweg Jan Willinkstraat te handhaven en niet te kiezen voor een ongelijkvloers alternatief moet nog ter goedkeuring aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) worden voorgelegd. Mocht ILT het uitgewerkte alternatief afkeuren dan is een nieuwe afweging tussen oplossingsrichtingen A en B noodzakelijk, omdat de impact op de omgeving dan veel groter is en de investeringskosten hoger zijn.

3.9 Station Doetinchem De Huet

Door de keuze voor dubbelspoor tot en met Doetinchem De Huet (paragraaf 3.8) is het noodzakelijk om ook het station aan te passen op dubbelsporigheid. Er zijn zes oplossingsrichtingen¹ verkend, waarbij in alle gevallen een extra perron aan de zuidzijde wordt gerealiseerd.

- A. Nieuw overpad naar perron zuidzijde** en voorzieningen aan de zuidzijde;
- B. Overpad via de overweg naar perron zuidzijde** en voorzieningen aan de zuidzijde;
- C. Traverse naar perron zuidzijde, geen perrontoegang** en voorzieningen aan de zuidzijde;
- D. Traverse naar perron zuidzijde** en voorzieningen aan de zuidzijde;
- E. Onderdoorgang naar perron zuidzijde** en voorzieningen aan de zuidzijde;
- F. Onderdoorgang als interwijkverbinding** en voorzieningen aan de zijde.



De zes oplossingsrichtingen zijn in eerste instantie afgewogen op twee criteria:

- Reizigerscomfort;
- Inpasbaarheid.

Na deze afweging zijn er vier kansrijke oplossingsrichtingen overgebleven. Oplossingsrichtingen C en F zijn afgefallen, omdat:

- oplossingsrichting C betekent dat reizigers niet direct het perron aan de zuidzijde kunnen bereiken. Gemeente Doetinchem en provincie vinden dit onwenselijk gelet op de inpassing in de omgeving (fysieke afscherming is noodzakelijk) en het reizigerscomfort (altijd een omweg);
- oplossingsrichting F niet inpasbaar is in de omgeving. Dit vereist het afsluiten van straten, fiets- en voetgangerspaden of constructies (verdiepte pleinen, verhoogd spoor) die niet passen binnen de stationsomgeving van De Huet.

¹ In de NKO is sprake van vijf opties. In deze notitie is gekozen om optie A uit te splitsen in twee oplossingsrichtingen. Beide gaan uit van een gelijkvloers overpad, maar in oplossingsrichting A is dit een compleet nieuw overpad en in oplossingsrichting B is het overpad toegevoegd aan de overweg Jan Willinkstraat.

De overwegveiligheid is bepalend voor de oplossingsrichting op station Doetinchem De Huet. In de zomer van 2020 zijn door ProRail, gemeente Doetinchem en ons de kansrijke oplossingsrichtingen afgewogen. Dit is gebeurd op basis van zes criteria:

- Reizigerscomfort;
- Gebruik;
- Overwegveiligheid;
- Sociale veiligheid;
- Inpasbaarheid;
- Investeringskosten.

Na deze afweging is oplossingsrichting B overgebleven. Oplossingsrichtingen A, D en E zijn afgefallen, omdat:

- een traverse of onderdoorgang in de praktijk nauwelijks gebruikt zal worden. Het hoogteverschil vormt een barrière, veel reizigers zullen daarom alsnog kiezen voor de overweg Jan Willinkstraat om naar de andere kant van het spoor te komen (sneller en comfortabeler);
- een onderdoorgang vanuit sociale veiligheid ongewenst is, dit zal leiden tot een beperkt gebruik;
- een traverse vanuit inpasbaarheid ongewenst is, het is een hoge constructie (meer dan 7 meter hoog) die niet past in de omgeving. Ook dit leidt tot een beperkt gebruik;
- ProRail een nieuw gelijkvloers overpad vanwege eisen uit de Derde Kadernota Railveiligheid niet toestaat.

De keuze voor oplossingsrichting B betekent dat de overweg Jan Willinkstraat ook de functie van stationsoverpad zal krijgen. Hoewel dit vanuit overwegveiligheid in eerste instantie ongewenst lijkt, zijn alle partijen van mening dat dit de beste keuze is. Dit zijn de belangrijkste redenen:

- De overweg is en blijft gelet op de verkeersstromen de meest logische route om het spoor te kruisen. De locatie is optimaal en het reizigerscomfort is hoog, doordat geen sprake is van een hoogteverschil;
- Het veiliger maken van de overweg door deze (en de omgeving) aan te passen is nuttiger dan de realisatie van een dure ongelijkvloerse oplossing die uiteindelijk niet of nauwelijks gebruikt gaat worden. In dit geval worden de verkeersveiligheid en overwegveiligheid echt verbeterd, terwijl anders slechts sprake is van een verbetering op papier doordat reizigers de overweg zullen blijven gebruiken. Ook alle automobilisten, fietsers en voetgangers zullen nu profiteren;
- Het is een sociaal veilige oplossing.

De keuze om de perrons via de Jan Willinkstraat te verbinden (en niet ongelijkvloers) betekent dat deze overweg wordt aangepast. De aanpassing van de overweg en de directe omgeving moeten nog ter goedkeuring aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) worden voorgelegd. Mocht ILT het dit afkeuren, dan zal een andere oplossingsrichting gekozen moeten worden of wordt het dubbelspoor ingekort tot vlak vóór station Doetinchem De Huet (zie ook paragraaf 3.8).

4 Overwegveiligheid

Als het spoor wordt verdubbeld en er extra treinen gaan rijden, dan moeten maatregelen worden genomen om de negatieve impact op overwegveiligheid te compenseren. Deze verplichting is vastgelegd in de Derde Kadernota Railveiligheid. Als gevolg van de RegioExpres die 1x per uur gaat rijden, verandert het veiligheidsrisico:

- op 27 overwegen tussen Duiven en station Doetinchem waar de treinfrequentie wordt verhoogd;
- op 10 van deze overwegen -tussen station Didam en station Doetinchem De Huet- waar ook een tweede spoor wordt gerealiseerd.

De overwegveiligheid is een complex thema waarin veel verschillende en soms tegenstrijdige belangen elkaar raken. Gemeente Doetinchem, Gemeente Montferland, ProRail en wij hebben daarom besloten om de overwegveiligheid in de verkenning al volledig uit te werken.

Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Maatregelen worden genomen op de overwegen binnen gemeente Doetinchem en gemeente Montferland waar de RegioExpres gaat rijden. Er worden geen maatregelen genomen in Duiven of Zevenaar, omdat deze overwegen in het kader van het dubbelspoor tussen Zevenaar en Didam en de komst van de RE19 (Arnhem – Zevenaar – Düsseldorf) al zijn aangepast;
- Maatregelen worden zoveel mogelijk genomen op de overwegen waar het veiligheidsrisico het sterkste toeneemt. Dit zijn dus de overwegen waar ook een tweede spoor wordt aangelegd. Hiermee volgt het project het beleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Nieuwe Overwegenregister);
- Overwegen worden niet opgeheven. Er zijn in het verleden veel overwegen opgeheven. Een verdere vermindering van het aantal overwegen leidt tot onacceptabel grote afstanden tussen overwegen.

Op 17 juni 2020, 7 juli 2020 en 14 juli 2020 hebben vertegenwoordigers van ProRail, gemeenten en ons inspecties uitgevoerd om per overweg de veiligheidssituatie te beoordelen voor en na de komst van de RegioExpres. Dit heeft geleid tot de volgende voorstellen voor maatregelen, die in de komende periode verder uitgewerkt zullen worden. De uitgewerkte maatregelen moeten nog aan ILT worden voorgelegd.

	Overweg	Gemeente	Voorgestelde maatregelen	Toelichting
1.	Dijksestraat	Montferland	Optimaliseren	Aanpassing voorrangssituatie, zodat verkeer altijd de overweg kan verlaten.
2.	Overpad Didam	Montferland	Optimaliseren	Plaatsing van extra hekwerk, zodat fietsers geen gebruik maken van het overpad.
3.	Bievankweg	Montferland	Optimaliseren	Maatregel nader te bepalen. Onderzoek naar het effect van de RegioExpres, dubbelspoor en de nieuwe afrit op de A12 op de doorstroming van het verkeer.
4.	Zandweg	Montferland	Niks doen	
5.	Oldegoorweg	Montferland	Optimaliseren	Aansluiting Lange Klauwenhof verplaatsen naar het kruispunt met de Geulecampweg. Aanpassing voorrangssituatie, zodat verkeer altijd de overweg kan verlaten.
6.	Frieslandweg	Montferland	Optimaliseren	Aanpassing voorrangssituatie, zodat verkeer altijd de overweg kan verlaten.
7.	Dassenboomse Allee	Doetinchem	Optimaliseren	Overweg wordt alleen opengesteld voor bestemmingsverkeer.
8.	Ringweg	Doetinchem	Optimaliseren	Aanpassing voorrangssituatie, zodat verkeer altijd de overweg kan verlaten.
9.	Beekseweg	Doetinchem	Optimaliseren	Aanpassing van de wegstructuur, zodat de overweg minder schuin/ meer haaks komt te liggen.
10.	Overpad Wehl	Doetinchem	Optimaliseren	Nieuw perron aan de noordzijde.
11.	Stationsstraat	Doetinchem	Niks doen	

12.	Weemstraat	Doetinchem	Niks doen	
13.	Bleeksestraat	Doetinchem	Niks doen	
14.	Notenstraatje	Doetinchem	Optimaliseren	Aanpassing van de wegstructuur, zodat de overweg minder schuin/ meer haaks komt te liggen.
15.	Jan Willinkstraat	Doetinchem	Optimaliseren	Zie paragraaf 3.8 en paragraaf 3.9
16.	Europaweg	Doetinchem	Niks doen	*
17.	Wijnbergseweg	Doetinchem	Niks doen	
18.	Havenstraat	Doetinchem	Niks doen	

*De Europaweg is één van de overwegen die is opgenomen in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. In de vorige fase hebben gemeente Doetinchem, ProRail en wij gekeken of een tunnel in de Europaweg een kansrijke maatregel was om de toename van het veiligheidsrisico op overwegen te beheersen. Dit is niet het geval. Het nieuwe overwegenregister gaat uit van een zogenoemde risico gestuurde aanpak. Dat wil zeggen: de overwegen waar de risico's het hoogste zijn of waar risico's het meest toenemen hebben een hogere prioriteit. Een tunnel in de Europaweg is daarom vanuit het project RegioExpres niet langer in beeld. De ambitie voor de tunnel blijft bij alle partijen bestaan, de tunnel betekent een grote verbetering van de bereikbaarheid van Doetinchem en de Achterhoek. Gemeente Doetinchem, ProRail en wij kijken daarom naar de mogelijkheden om dit (op termijn) als apart project op te pakken.

5 Inspraak

Van 5 november 2020 tot en met 16 december 2020 kunt u reageren op de beoogde spoorverdubbeling en de introductie van de RegioExpres. Voor een toelichting op deze inspraakperiode wordt verwezen naar paragraaf 4.4 van het participatieplan. De afbeeldingen in deze notitie zijn in groter formaat te raadplegen via: <https://www.regioexpres.gelderland.nl>.