



RegioExpres

Vooroverlegnota concept provinciaal inpassingsplan
RegioExpres

Versie : 01
Status : definitief
Datum : 27 november 2023
Afdeling : Gebiedsontwikkeling en uitvoering
Auteur : Provincie Gelderland

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding.....	3
2	Voorlegreacties	4
2.1	Gemeente Doetinchem	4
2.2	Gemeente Montferland.	5
2.3	Gemeente Zevenaar	6
2.4	Gemeente Arnhem	8
2.5	Gemeenten Duiven en Westervoort	8
2.6	Tennet.....	9
2.7	NS	10
2.8	LTO	14
3	Bijlage: overlegreacties ..	15

1 Inleiding

In het kader van het wettelijke vooroverleg conform artikel 3.1.1 Bro is op 20 september 2023 het concept-ontwerp-provinciaal inpassingsplan RegioExpres (PIP) en het concept Milieueffectrapport (MER) voorgelegd op aan de relevante vooroverlegpartners. De overlegpartners is gevraagd om binnen 4 weken te reageren. Dit waren de volgende instanties:

- o gemeente Doetinchem
- o gemeente Montferland
- o gemeente Arnhem
- o gemeente Zevenaar
- o gemeente Oude-IJsselstreek
- o gemeente Winterswijk
- o gemeente Duiven en Westervoort (1stroom)
- o Gemeente Aalten
- o Waterschap Rijn en IJssel
- o Rijkswaterstaat
- o Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- o Inspectie Leefomgeving en Transport
- o Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM)
- o Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland (VNOG)
- o Vitens
- o Liander
- o Gasunie
- o TenneT
- o Arriva
- o Connexxion
- o ProRail
- o NS
- o LTO
- o Natuur en Milieufederatie Gelderland
- o Natuurmonumenten
- o Bosgroep Midden Nederland

De hierna volgende instanties hebben gereageerd. Er is een samenvatting van de reacties opgenomen met de beantwoording daarvan. De reacties zijn opgenomen in de bijlage.

2 Voorlegreacties

2.1 Gemeente Doetinchem

Reactie dubbelbestemming Leiding - Gas

Ten westen van het Notenstraatje kruist de spoorlijn een gasleiding die planologisch beschermd is in de nu geldende beheersverordening 'Landelijk gebied - 2020, reparatie 2022'. Deze dubbelbestemming (in de beheersverordening dubbelhoofd functie) moet ook in het inpassingsplan verwerkt zijn voor dezelfde locatie. Wij gaan ervan uit dat u dit aanpast zodat de dubbelbestemming op een juiste manier in het inpassingsplan verwerkt is.

Beantwoording

Voor de betreffende gasleiding wordt de dubbelbestemming Leiding-Gas opgenomen

Reactie bouwvlak binnen dubbelbestemming Leiding - Riool

Nabij de Europaweg is ruimte opgenomen in het inpassingsplan voor het plaatsen van een groot relaishuis. Een deel van het bouwvlak voor dit relaishuis ligt over de dubbelbestemming die opgenomen is voor de rioolleiding die daar ligt. De dubbelbestemming Leiding - Riool legt vast dat daar niet gebouwd mag worden. Het opnemen van het bouwvlak is dus in strijd met de dubbelbestemming. Wij gaan ervan uit dat u dit aanpast zodat er geen bouwmogelijkheid ontstaat binnen de dubbelbestemming Leiding - Riool.

Beantwoording

Het bouwvlak voor het relaishuis wordt verschoven zodat het niet meer samenvalt met de dubbelbestemming Leiding-Riool. Dit is weergegeven op de verbeelding van het ontwerp inpassingsplan.

Reactie inrichtingsplan bij de regels

Als bijlage 1 bij de regels is een inrichtingsplan voor natuurcompensatie en -versterking opgenomen. In de versie zoals deze bij het concept gevoegd is, is alleen aangegeven waar natuur aangelegd gaat worden en met welk natuurdoel. Er is niet concreet uitgewerkt welke beplanting met welke oppervlakte er op de aangegeven percelen gaat komen. Naar onze mening is de gehanteerde wijze te onduidelijk voor de omgeving. En ook veel te summier om later toezicht op te kunnen voeren. Wij gaan ervan uit dat u ervoor zorgt dat bij het ontwerp inpassingsplan een inrichtingsplan zit dat duidelijkheid geeft welke beplanting en andere inrichtingsvoorzieningen waar gaan komen.

Beantwoording

In de bijlage bij de regels van het ontwerp inpassingsplan wordt een uitgewerkt inrichtingsplan opgenomen voor de percelen die voor compensatie en versterking in aanmerking komen vanwege de doorsnijding van de RegioExpres van GNN/GO gebied. Voor deze percelen is de bestemming Natuur opgenomen. In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor natuurcompensatie.

2.2 Gemeente Montferland

Reactie: bestemming grondwal nabij Bascule

Ter plaatse van de grondwal en de naastgelegen groenvoorziening met het voet-/fietspad ten noorden van het spoor tussen de Bascule en de Zandweg wordt nu de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' voorzien. Deze bestemming maakt op betreffende locatie ontwikkelingen mogelijk, zoals spoorvoorzieningen, die in theorie onnodig nadelig kunnen utpakken voor omwonenden. Dat is onwenselijk. Ter voorkoming daarvan zou de bestaande bestemming 'Groen' of de nieuwe bestemming 'Verkeer -Railverkeer Voorlopig' met verwijzing naar de nieuwe permanente bestemming 'Groen-1' kunnen worden aangehouden.

Beantwoording

Deze gronden zijn inderdaad niet nodig voor het realiseren van de RegioExpres. Deze gronden vallen buiten het plangebied en behouden de huidige bestemming.

Reactie: biodiversiteit en landschap

Het Biodiversiteits- en landschapsontwikkelingsplan van de gemeente Montferland zijn, ten onrechte, niet meegenomen als beleidskader. De milieueffecten op de natuur zijn niet in lijn met de doelstellingen van het Biodiversiteitsplan van de gemeente Montferland. Conform het Biodiversiteitsplan dient sprake te zijn van een versterking van de biodiversiteit als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling. Met name voor de houtopstanden vraagt dit aandacht evenals voor verstoring van beschermde planten- en diersoorten tijdens de aanlegfase.

Beantwoording

Wij zullen het biodiversiteits- en landschapsontwikkelingsplan van de gemeente Montferland opnemen bij het beleidskader van het ontwerp-inpassingsplan. In het landschapsplan wordt een voorstel gedaan voor de benodigde compensatie opgave voortkomend uit de kap van houtopstanden ten behoeve van de spoorverbreding. Het landschapsplan wordt als bijlage bij de toelichting van het ontwerp-inpassingsplan opgenomen.

Reactie grondverwerving

De aanstaande spoorverdubbeling heeft veel impact voor enkele, direct aan het spoor wonende, inwoners van Didam waarvan gronden benodigd zijn voor de realisatie van het dubbelspoor. Het wordt op prijs gesteld dat u reeds heeft toegezegd dat er wordt ingestoken op uitkopen van twee van deze eigenaren. Wij vinden het echter van belang te benadrukken dat er ook voor de andere zes eigenaren van woonpercelen in Didam waarvoor reeds verkennende grondverwervingsgesprekken zijn gestart, gekomen kan worden tot een adequate, zo mogelijk bovenwettelijke, oplossing.

Beantwoording

Zoals bekend zijn voor de dossiers uit fase 1 van de grondverwerving taxaties uitgevoerd in opdracht van ProRail. De taxateurs zijn voornemers eind oktober/begin november 2023 in gesprek te gaan met de bewoners en hun adviseurs. Via het reguliere overleg over de grondverwerving en de stuurgroep wordt u geïnformeerd over de voortgang.

Reactie verkeerscirculatie Didam

Er worden in verband met deze ontwikkeling een aantal overwegen aangepast, waarbij voor ons met name de overwegen bij de Bievankweg en de Spoorstraat in Didam van belang zijn, gezien de hogere verkeersintensiteit. De doorstroming, veiligheid en leefbaarheid in de directe omgeving hiervan zal nabij die overwegen minder worden als gevolg van een vollere dienstregeling en

spoorwegovergangen die daardoor vaker dicht zijn. Er is echter al een alternatieve route aanwezig, namelijk via de Ruigenhoek, waarbij het spoor ongelijkvloers wordt gepasseerd. Die routing zou meer gestimuleerd kunnen worden. In de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan en milieueffectrapport kan hier aandacht aan worden besteed door te benoemen dat er in samenhang met deze ontwikkeling door de Provincie nog een onderzoek naar de verkeerscirculatie in Didam zal plaatsvinden na realisatie van de spoorverdubbeling zodat de invloed van de RegioExpres op de verkeerscirculatie ook goed beoordeeld kan worden en er passende maatregelen getroffen kunnen worden. Bij dit onderzoek naar de verkeerscirculatie in Didam verzoeken wij u ook het onderzoek te betrekken dat samen met buurgemeentes wordt gedaan naar woningbouwontwikkeling in/nabij de spoorzone.

Beantwoording

Er wordt in het kader van het compensatiepakket voor overwegveiligheid een filedetectiebord gerealiseerd aan de zuidzijde van de overweg Bievankweg. Aan de noordzijde van de overweg komt een detectielus. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat over de Bievankweg: "Onderzoek naar het effect van de RegioExpres, dubbelspoor en de nieuwe afrit op de A12 op de doorstroming van het verkeer." Daarbij is afgesproken dat er een verkeersonderzoek wordt gedaan wanneer er duidelijkheid is over het project Via15. Deze duidelijkheid is er helaas nog steeds niet. Wij zullen initiatief nemen voor een onderzoek naar de verkeersintensiteiten op de Bievankweg in de situatie met een nieuwe op- en afrit van de A12 en met 1x per uur een RegioExpres.

Gemeente Montferland is wegbeheerder van de Bievankweg (en de aansluitende wegen). Het is niet aan de provincie om een breed onderzoek te doen naar verkeerscirculatie in de Didam en de verdere omgeving. Die opgave ligt bij de gemeente Montferland.

Reactie overige opmerkingen

Andere kleinere ambtshalve opmerkingen ten aanzien van de verbeelding, de regels en toelichting zijn separaat per mail toegestuurd.

Beantwoording

De verwerking van deze opmerkingen is in een reviewtabel opgenomen en wordt separaat teruggekoppeld.

2.3 Gemeente Zevenaar

Reactie trillingen

Algemene indruk is dat het onderzoek goed in elkaar zit en met deskundigheid is uitgevoerd. Voor de toetsing aan het MER blijkt dat voor het hele plangebied het aantal gehinderden fors toeneemt van 344 naar 843. Dit wordt gekwalificeerd als sterk negatief. Deze toename wordt veroorzaakt door de toename van de rijsnelheid rond stations en het dichterbij komen van sporen. Op één locatie in Didam worden maatregelen voorgesteld. Op andere locaties zijn deze niet kosteneffectief. In het rapport worden echter geen consequenties aan de toename van het aantal trillingsgehinderden verbonden. Wij missen in het rapport de motivering waarom het project ondanks de toename van het aantal gehinderden gerealiseerd kan worden. Uit het onderzoek blijkt dat de RegioExpres bij hoge snelheid (rond stations) en bij woningen die dicht op het spoor zijn gesitueerd, trillingshinder kan ontstaan. Dit geldt ook voor het traject tussen Arnhem Centraal en de aansluiting bij Zevenaar. Hoewel de maximale trillingsniveaus wellicht worden veroorzaakt door de reeds aanwezige goederentreinen, kan het aantal keren dat hinder wordt ondervonden wel

toenemen. Dit kan effect hebben op de gemiddelde trillingsniveaus. In het rapport zou dit aspect moeten worden meegenomen. Wij adviseren dan ook om het studiegebied tussen Arnhem Centraal en de aansluiting met Zevenaar onderdeel uit te laten maken van het onderzoek

Beantwoording

Het trajectdeel Arnhem - Zevenaar is in het trillingenonderzoek meegenomen en onderdeel van het studiegebied. Bij trillingshinder kijken we, zoals het rapport ook aangeeft, naar locaties waar de maximale trillingssterkte met meer dan 30% toeneemt of de grenswaarde voor de gemiddelde trillingssterkte wordt overschreden. Binnen het gehele studiegebied vinden geen overschrijdingen van de grenswaarde voor de gemiddelde trillingssterkte plaats. Op het trajectdeel Arnhem-Zevenaar tot aan de spoorboog bij Zevenaar neemt ook de maximale trillingssterkte niet toe ten opzichte van de situatie in 2015. Dit heeft, zoals de gemeente Zevenaar zelf ook al aangeeft, ermee te maken dat op dit traject ook andere (internationale) treinen en goederentreinen rijden, die voor trillingen maatgevend zijn. Gelet op bovenstaande hoeven er, conform het beoordelingskader voor trillingshinder (de Beleidsregel trillinghinder spoor, Bts), geen maatregelen te worden onderzocht voor dit trajectdeel.

Reactie geluid

In uw oplegnotitie geeft u aan dat in het MER het aspect Geluid gebaseerd is op het Arcadis rapport van 2021 en dat het onderzoek hierover door Movares nog loopt. Wel zijn voor het tracédeel Zevenaar en Montferland de maatregelen bekend en is hierover een publieksvriendelijke samenvatting geschreven. Uit de samenvatting maken wij op dat met de komst van de RegioExpres de streefwaarde of de voorkeursgrenswaarde voor meer dan 120 woningen langs de spoorlijn in de gemeenten Zevenaar en Montferland wordt overschreden. De overschrijding bedraagt in verreweg de meeste gevallen 1 á 2 dB. In bijlage 1 'Clusters en ligging van toekomstige raildempers' van de Samenvatting Geluid wordt aangegeven dat door het plaatsen van raildempers er geen knelpunten zijn voor de woningen in Groot Holthuizen. Voor de woningen aan de Hengelder 2 en 2a is dit onduidelijk weergegeven op de kaart. Graag ontvangen wij nadere informatie hierover evenals het eindrapport geluid waarin de onderbouwing staat voor conclusies zoals aangegeven in uw samenvatting.

Beantwoording

Het geluidsonderzoek van Movares wordt beschikbaar gesteld bij het ontwerp-inpassingsplan. Het onderzoek van Arcadis uit 2021 is daarmee achterhaald en geen onderdeel meer van deze ruimtelijke procedure. Ter hoogte van de woning Hengelder 2 en 2A worden raildempers toegevoegd op het zuidelijke spoor. Op het noordelijke spoor zijn al raildempers gerealiseerd als onderdeel van de spoorverdubbeling Zevenaar – Didam. Na realisatie van de raildempers is ook voor de woningen Hengelder 2 en 2A niet langer sprake van een knelpunt.

Reactie woningbouwontwikkeling

De gemeente Zevenaar is bezig met diverse woningbouwontwikkelingen en transformaties langs het spoor, waaronder de woningbouwplannen voor de uitbreiding van Enghuizen (het BAT terrein) en Groot Holthuizen. De woningbouwontwikkelingen passen in de regionale afspraken die wij met elkaar hebben gemaakt. Voor zover wij kunnen beoordelen zijn deze ontwikkelingen niet opgenomen in de onderzoeken op het gebied van o.a. geluid en trillingen. Wij verzoeken u dan ook om deze ontwikkelingen mee te nemen in deze onderzoeken en indien nodig maatregelen te nemen zodat de RegioExpres geen belemmering is voor de woningbouwontwikkeling.

Beantwoording

De ontwikkeling van de tweede fase van Enghuizen (BAT terrein) is conform het geldende bestemmingsplan meegenomen in het geluidsonderzoek. Dit betekent dat rekening is gehouden met de bouw van 60 woningen. Wij zijn uiteraard op de hoogte van de gewijzigde plannen (extra woningen) maar hiervoor is nog geen ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd. Wij volgen de landelijke wet- en regelgeving en de gewijzigde plannen zijn daarom niet meegenomen. Wij merken op dat ter hoogte van deze locatie de geluidproductieplafonds (GPP's) overigens niet worden overschreden doordat het baanvak Arnhem – Zevenaar, waar goederentreinen rijden, bepalend is.

Reactie dichtligtijden

In onze eerdere reactie hebben wij onze zorg uitgesproken over de dichtligtijden en bereikbaarheid van de drie overwegen in Zevenaar. Deze overgangen vormen een cruciale verbinding tussen delen van Zevenaar, waaronder het centrum met haar voorzieningen, de parkeerterreinen, bedrijventerreinen en woonwijken. Wij benadrukken nogmaals dat een acceptabele bereikbaarheid te allen tijde gewaarborgd dient te blijven.

Beantwoording

Er gaat een extra trein rijden en dat betekent uiteraard dat de overwegen vaker dicht zijn. In het kader van het project RegioExpres is er een overweganalyse uitgevoerd die de grondslag vormde voor het pakket aan compenserende maatregelen aan overwegen. De lijst met maatregelen is opgenomen in onze plannen. Deze maatregelen liggen in de gemeenten waar het veiligheidsrisico het sterkste toeneemt. Dit is op overwegen waar een tweede spoor komt. Dit pakket is goedgekeurd door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Wij begrijpen uw zorg over de toename van dichtligtijden, maar vanuit het project RegioExpres worden geen maatregelen in Zevenaar voorzien.

2.4 Gemeente Arnhem

Reactie

De RegioExpres is een mooie ontwikkeling die past in de gemeentelijke beleidsdoelstellingen. Er vinden op ons grondgebied geen wijzigingen of werkzaamheden plaats. Vanuit de gemeente Arnhem hebben we dus geen opmerkingen op het PIP en de MER voor de RegioExpres.

Beantwoording

Wij danken u voor uw reactie.

2.5 Gemeenten Duiven en Westervoort

Reactie

In het MER-rapport op pagina 13 stelt u: “De RegioExpres draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van OV-knooppunten. De Omgevingsvisie geeft geen nadere kaders voor het voorliggende inpassingsplan.” Doelend op de Omgevingsvisie Duiven 2040. Vooropgesteld dat beide gemeenten de RegioExpres als een welkome toevoeging zien ter ontlasting van de drukte in het huidige treinaanbod, vragen we graag expliciete aandacht voor de verkeersveiligheid op en nabij gelijkvloerse overwegen in Groessen (1x) en Duiven (3x). Door de komst van de RegioExpres zullen deze overwegen structureel vaker gesloten gaan worden, hetgeen de lokale bereikbaarheid verslechtert en barrièrewerking van het spoor verder vergroot. Wetende

dat het realiseren van woningbouw nabij OV knooppunten en binnen spoorzones in de regio nadrukkelijk onderzocht wordt. Wij zien dit gegeven nergens in de rapporten terug en vragen u dan ook om een nadere visie op dit punt.

Beantwoording

Er gaat een extra trein rijden en dat betekent uiteraard dat de overwegen vaker dicht zijn. In het kader van het project RegioExpres is er een overweganalyse uitgevoerd die de grondslag vormde voor het pakket aan maatregelen aan overwegen. De lijst met maatregelen is opgenomen in onze plannen. Deze maatregelen liggen in de gemeenten waar er een tweede spoor komt. Dit pakket is goedgekeurd door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Wij begrijpen uw zorg over de toename van dichtligtijden, maar vanuit het project RegioExpres wordt hier niet ingezet op maatregelen en zullen wij dan ook niet tot een nadere visie komen.

2.6 Tennet

Reactie

Binnen de grenzen van het nu ter inzage liggende plan bevinden zich:

- o de ondergrondse 150 kV hoogspanningsverbinding Ulft over de IJssel-Dale
- o de bovengrondse 380 kV hoogspanningsverbinding Dodewaard-Doetinchem
- o die in eigendom en beheer zijn van TenneT.

Dit plan geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen en/of verzoeken. TenneT is van mening dat in het voorliggende plan onvoldoende rekening is gehouden met de bescherming van de belangen van onze hoogspanningsverbindingen. Voor een veilige en ongestoorde werking van de hoogspanningsverbindingen dienen regels ter bescherming te worden opgenomen. De huidige set regels is verouderd en biedt niet langer de juist bescherming. Wij verzoeken u daarom de regels over te nemen zoals in bijlage 1 (bovengronds) en bijlage 2 (ondergronds). Met het toevoegen van deze set regels wordt beter gewaarborgd dat het hoogspanningsnet voldoende wordt beschermd tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op een betrouwbare levering van energie.

Hieronder volgt een motivatie van een aantal van deze aan te passen regels:

- o Onder de "bestemmingsplanomschrijving" in artikel 12 staat niet vermeld dat de gronden mede bestemd zijn voor de aanleg/aanpassing, het beheer en het onderhoud van de hoogspanningsverbinding. Wij zijn van mening dat ook aanleg, beheer en onderhoud van toepassing zijn op de dubbelbestemming en er mede op toezien dat er geen aantasting plaats kan vinden van het doelmatig en veilig functioneren van de bovengrondse hoogspanningsverbinding.
- o In de door ons toevoegde bijlage met tekstvoorstel staan meerdere werkzaamheden die gevaarlijke situaties met zich mee kunnen brengen en die wij dan ook graag opgenomen zouden willen zien ter bescherming van de hoogspanningsverbinding, zodat er geen aantasting plaats kan vinden van het doelmatig en veilig functioneren.
- o Voorafgaand aan het verlenen van (bijvoorbeeld) een omgevingsvergunning moet het bevoegd gezag een positief schriftelijk advies van TenneT inwinnen. Als blijkt dat de veiligheid en leveringszekerheid niet blijvend onevenredig worden geschaad, zal TenneT een positief advies uitbrengen.

Beantwoording

Voor de betreffende hoogspanningsverbindingen zullen in het ontwerp-inpassingsplan passende dubbelbestemmingen worden opgenomen in overeenstemming met de aangeleverde bijlagen

Reactie

TenneT heeft contact met de initiatiefnemers gehad over het voorliggende plan. Op dit moment zijn er onderzoeken gaande om te bepalen of de plannen toelaatbaar zijn. Het is belangrijk dat deze onderzoeken worden uitgevoerd en teruggekoppeld richting TenneT. Het is namelijk noodzakelijk dat TenneT de plannen kan toetsen om te beoordelen of de plannen ook technisch uitvoerbaar en toelaatbaar zijn.

Beantwoording

Tussen ProRail en Tennet vindt overleg plaats om tot afstemming te komen over de technische raakvlakken als gevolg van de spoorverdubbeling. Ook de benodigde onderzoeken worden met Tennet afgestemd

2.7 NS

Reactie

Vanuit NS Stations en Reizigers is er gekeken naar de stukken en is er reviewcommentaar geschreven. Hoe gaat de nieuwe vervoerder het in- en uitchecken organiseren (betreft PIP)?

Beantwoording

Uw vraag gaat over de nieuwe concessie Achterhoek-Rivierenland. Het antwoord op deze vraag is geen onderdeel van het ontwerp-inpassingsplan.

Reactie

Gaat het grondaankoop proces door ProRail via de landelijke tafel (betreft ruimtelijk ontwerp en werkterreinen)?

Beantwoording

ProRail verzorgt in opdracht van de provincie Gelderland de benodigde grondverwerving voor het project RegioExpres. Indien het gronden van NS betreft zal ProRail via de vastgestelde route tussen ProRail en NS contact opnemen met het loket vastgoed van NS.

Reactie

Wat wordt de gehele inrichting van het nieuwe perron inclusief toegangsroutes en voorzieningen (fietsparkeren, autoparkeren, halen/brengen) bij Doetinchem De Huet? Integraal herontwerp is noodzakelijk (betreft verbeelding PIP).

Beantwoording

Er komt een nieuw perron aan de zuidzijde, waar ook een K+R en een plek voor fietsenstallingen komt. Verder krijgt de overweg een vrijliggend fietspad en wordt deze gebruikt als perrontoegang. De scope is opgenomen op de verbeelding en in de toelichting van het ontwerp-inpassingsplan.

Reactie

Krijgt Wehl een extra perron? Verder komt dit nergens naar voren. Wat is/wordt de uitwerking hiervan? Integraal herontwerp is noodzakelijk (betreft p. 4 MER).

Beantwoording

Dat klopt, er komt een nieuw perron bij de graansilo (noordzijde). Voor de rest verandert er vrijwel niets in de stationsomgeving, omdat deze nog niet lang geleden is aangepakt. De scope is opgenomen op de verbeelding en toelichting van het inpassingsplan.

Reactie

De Programma Hoogfrequent Spoor-structuur is op de corridor Arnhem-Utrecht reeds ingevoerd (betreft p. 3 MER).

Beantwoording

Wij passen deze tekst aan.

Reactie

Gegeven ontwikkelingen in de dienstregeling kan NS niet garanderen dat er in de (nabije) toekomst in Arnhem een (cross-platform)overstap tussen RegioExpres en IC mogelijk is. NS herkent zich derhalve niet in de uitspraak dat reizen richting Utrecht door de komst van de RegioExpres aantrekkelijker wordt (betreft p. 5 MER).

Beantwoording

Dit is het uitgangspunt dat wij hebben gekozen in samenwerking met ProRail en de regionale vervoerders. Wij begrijpen dat de situatie op Arnhem CS complex is, maar dit is geen onderdeel van de scope van het project RegioExpres. De RegioExpres leidt ongeacht de overstap tot een reistijdverkorting tussen de Achterhoek en Utrecht en daarmee wordt reizen aantrekkelijker. Wij zijn blij, dat in het mede door uw organisatie opgestelde Deltaplan 2035, deze conclusie inmiddels wordt gedeeld.

Reactie

NS snapt dat de betrouwbaarheid tussen Zevenaar en Winterswijk toeneemt door de infra-verbeteringen. Gegeven ontwikkelingen in de dienstregeling zet NS vraagtekens bij de betrouwbaarheid in de regio Arnhem (betreft p. 5 MER).

Beantwoording

Wij nemen kennis van uw standpunt. Wij denken wel dat deze positieve effecten er zijn.

Reactie

NS heeft eerder vraagtekens gezet bij de gunstige kosten-baten. Voor de inpassing van de RegioExpres moeten treinen op het hoofdrailnet worden uitgebogen. Daarnaast is het onzeker of de (cross-platform)overstap tussen RegioExpres en IC (in de toekomst) geboden kan worden. Dergelijke negatieve zaken zijn niet meegenomen in de MKBA, terwijl die daar volgens NS wel thuishoren (betreft p. 5 MER).

Beantwoording

Wij hebben uw vraag met betrekking tot de cross platform overstap hierboven al beantwoord. De, overigens beperkte, uitbuiing van treinen in de hoofdrailnetconcessie is niet meegenomen in de MKBA. Dat geldt ook voor de kansen (en baten) die deze uitbuiing biedt, zoals wij gezamenlijk

hebben onderzocht en vastgesteld in het traject voor de spoorcorridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens (A12-corridor).

Reactie

De Programma Hoogfrequent Spoorvervoer-dienstregeling (PHS) op de A12-corridor is aan de Utrecht-zijde gebaseerd op een 10-minutendienstregeling. Aan de Arnhem-zijde is deze gebaseerd op een 15-minutendienstregeling. In deze paragraaf wordt de indruk gewekt dat aan de Arnhem-zijde dit gaat wijzigen. Dat is onjuist. Er is in het recente verleden in gezamenlijkheid met de regio besloten voor een PHS-model met een 15-minutenstructuur aan de Arnhemse zijde (betreft p. 15 en 19 MER).

Beantwoording

Zoals u weet zijn er verschillende plannen geweest voor het traject Utrecht – Arnhem. Dit was ons uitgangspunt destijds. Wij zullen dit nuanceren in de tekst.

Reactie

NS herkent zich niet in de eenzijdige conclusie over de RegioExpres in relatie tot het Toekomstbeeld OV (TBOV). Het klopt dat de RegioExpres in het TBOV zit. Tegelijkertijd hebben we in TBOV ook gezamenlijk de ambitie de IJssellijn te verbeteren. Er is vastgesteld dat dit niet samengaat zonder grootschalige infra-verbeteringen. Op welke wijze en door wie is integraal afgewogen dat de (door)ontwikkeling van de RegioExpres prioriteit krijgt 'boven' (door)ontwikkeling van de IJssellijn (betreft p. 22 MER)?

Beantwoording

Wij verbazen ons over uw reactie. In het traject naar de spoorcorridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens, is mede dankzij de uitstekende samenwerking met ook uw organisatie, een ontwikkelpad geschetst ten oosten van Arnhem. De RegioExpres 1x per uur is hier als eerste ontwikkelstap opgenomen. De verbetering op de IJssellijn volgt een stap later. Deze afweging is gemaakt door alle partijen die in dit traject betrokken waren, waaronder het Ministerie, ProRail, FMN, uw organisatie en wij als provincie.

Reactie

“Doetinchem–Utrecht daalt naar minder dan een uur uitgaande van een (cross-platform)overstap RegioExpres–IC in Arnhem”. Gegeven de ontwikkelingen in de dienstregeling kan NS niet garanderen dat deze overstap in de (nabije) toekomst geboden kan worden (betreft p. 31 MER).

Beantwoording

Wij begrijpen dat u geen garantie kunt geven, maar we moeten nu eenmaal een aanname doen op basis van de best beschikbare informatie om verder te komen. Doetinchem – Utrecht binnen een uur is met de huidige inzichten volgens ProRail prima mogelijk, maar wij zullen uw nuancering opnemen ten aanzien van de garantie.

Reactie

Er is – blijkbaar – ook de principe-keuze gemaakt dat de RegioExpres prioriteit krijgt boven NS-treinen die uitgebogen moeten worden (betreft p. 31-32 MER).

Beantwoording

Indien er daadwerkelijk blijkt dat er een treindienst moet worden uitgebogen, dan moet dit wat de provincie Gelderland betreft niet de RegioExpres zijn. Zo is dit opgenomen in de capaciteitsanalyse

die door ProRail is opgesteld en ook met NS is afgestemd. Wij begrijpen dat NS dit mogelijk anders ziet

Reactie

“De overstap richting de Randstad wordt met 8 minuten verkort, die op de intercity naar Nijmegen met 7 minuten”. NS kan dit niet garanderen. Dit veronderstelt een dienstregeling die ‘in beton gegoten is’. Dat is de dienstregeling niet. Gegeven de ontwikkelingen is de verwachting dat de tijddigging van de IC's tussen Nijmegen en Arnhem iets gaat schuiven. Het is nu te optimistisch om te veronderstellen dat er in de toekomst een (cross-platform)overstap RegioExpres-IC mogelijk is in Arnhem. NS herkent zich dan ook niet in de uitspraak “Zo loopt de totale reistijdwinst voor deze reizigers op tot 20 à 21 minuten” (betreft p. 33 MER).

Beantwoording

Wij weten dat een dienstregeling niet in beton is gegoten. Het is erg ingewikkeld dat er al vele plannen zijn gemaakt voor het traject Utrecht – Arnhem en dat er nog steeds geen consensus is over hoe de dienstregeling er in de toekomst uitziet. Vanuit het programma Stadsregiorail kennen wij als geen ander de discussie over de beperkte houdbaarheid van plannen voor dienstregelingen, wat ook tussen Arnhem en Nijmegen het geval bleek te zijn. Ondanks al deze onzekerheden moeten er in studietrajecten aannames worden gedaan om een stap verder te komen en die uitdaging hebben wij op ons genomen. Hierbij hebben wij ons onder andere gebaseerd op informatie van ProRail.

Reactie

NS herkent zich niet in de MKBA-uitkomsten die eerder zijn uitgerekend. “Deze relatief hoge baten zijn toe te schrijven aan de combinatie van forse reistijdverbetering en de verbeterde overstap in Arnhem op de treinen richting Randstad en Nijmegen”. NS kan namelijk niet garanderen dat dit goed gaat. De MKBA gaat uit van een ‘ideaalplaatje’ die allerm minst zeker is. NS mist een gevoeligheid van wanneer het tegenvalt. Hoe ziet die MKBA-score eruit? Ook missen in de MKBA negatieve baten als bv het uitbuigen van HRN-treinen (betreft p. 33 MER).

Beantwoording

Wij zijn bekend met uw kanttekeningen bij de uitgevoerde MKBA. Voor de corridor Utrecht – Arnhem zijn al vele voorstellen gedaan en nog steeds is het niet duidelijk wat de dienstregeling op de lange termijn wordt. Deze onwenselijke situatie maakt uitvoering van studies ingewikkeld, het is simpelweg onmogelijk om alle scenario's door te nemen, daarom hebben wij aannames gedaan waarbij we gebruik hebben gemaakt van informatie van ProRail. Wij beschikken niet over gedetailleerde data van NS, dat maakt studies uitvoeren lastig. In deze MKBA konden wij wel gebruik maken van de informatie van onze eigen vervoerders, wat een kwaliteitsimpuls betekende voor de analyse. Wij verwijzen NS voor gevoeligheidsanalyses naar pagina 22 van de MKBA. Hierbij is onder andere het scenario opgenomen wanneer de snelle overstap niet wordt aangeboden. Hoewel de baten-kosten verhouding daalt, blijft deze in verhouding tot andere OV-projecten, ook op het hoofrailnet, goed.

Wij begrijpen dat u geen garanties afgeeft over overstappen. Wij roepen desondanks alle vervoerders op om samen het beste na te streven voor de reizigers. NS wijst op negatieve effecten door het uitbuigen van treinen. NS heeft nooit kwantitatief onderbouwd dat het uitbuigen van de IJssellijn tot negatieve baten leidt als er een extra stop komt op station Arnhem Presikhaaf. Wij begrijpen dat dit niet uw voorkeursoplossing is, maar het was wel onderdeel van het

voorkeursmodel uit het Toekomstbeeld OV. Wij nodigen NS dan ook van harte uit dit plan met de partners verder uit te werken.

Reactie

Graag gaan we het gesprek aan over de bovenstaande punten met belangrijke stakeholders zoals de provincies Gelderland en Overijssel, de gemeente Arnhem, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit zou bijvoorbeeld kunnen via de OV en Spoortafel Oost-Nederland.

Beantwoording

Het besluit om de RegioExpres te realiseren is genomen in het BO MIRT van 2022. Dit staat dan ook niet meer ter discussie. De MKBA is destijds uitgevoerd als ondersteuning in de besluitvorming, maar wordt niet meer aangepast. Wanneer het mogelijke conflict tussen de RegioExpres en de IJssellijn dreigt op te treden, dan worden hier de reguliere procedures voor gevolgd. Wij merken hierbij op dat de toevoeging van de RegioExpres als eerste ontwikkelstap is benoemd in het traject naar verbeteringen op de spoorcorridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens. Dit is vastgelegd in de zogenaamde OAO-notitie (opgave, afbakening en omgeving), die mede door uw organisatie is vastgesteld op de Landelijke OV- en Spoortafel op 16 juni 2022.

Agenderen in de Spoortafel kan uiteraard, maar er zal dan een traject moeten volgen waarin het vraagstuk inhoudelijk wordt verdiept. De uitwerking van de hierboven genoemde corridor is hier zeer geschikt voor. Op dat vlak zien wij helaas geen voortgang. Wij hebben uw concessieverlener, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, uw vraag voorgelegd.

2.8 LTO

Reactie

LTO Noord Regio Oost kent grote waarde toe aan de bereikbaarheid van de Gelderse kernen. Goed openbaar vervoer is onderdeel van de leefbaarheid. Evenzo is de voedselproductie een belangrijke waarde. Daar waar in het PIP RegioExpres ten koste gaat van landbouwgrond vinden wij dat dit slechts kan geschieden na een zeer zorgvuldige afweging. Wij zijn dan ook van mening dat een landbouweffectrapportage onderdeel zou moeten uitmaken van de MER-procedure. Op voorhand zijn wij tegen het opofferen van landbouwgrond als niet eerst uit zorgvuldig onderzoek blijkt dat er geen andere alternatieven beschikbaar zijn.

Beantwoording

Provinciale Staten hebben aangegeven een tweede spoor te realiseren tussen Didam en Doetinchem De Huet. Er is zorgvuldig onderzocht hoe dit ingepast kan worden en de werkwijze is omschreven in het ontwerp-inpassingsplan en MER. Uiteindelijk zullen daar ook gronden voor verworven moeten worden, ook landbouwgronden. Dit is nu eenmaal de impact van de keuze om een tweede spoor te realiseren.

3 Bijlage overlegreacties

het college van gedeputeerde staten
van de provincie Gelderland

Postbus 9090

6800 GX ARNHEM

verzendsdatum	26 oktober 2023	onderwerp	vooroverleg Inpassingsplan RegioExpres
ons kenmerk	1666166 / 1827917	uw kenmerk	--
inlichtingen bij telefoonnummer	(0314) [REDACTED]	uw e-mail van bijlage	20 september 2023 reactie vooroverleg 3 1 1 Bro

Geacht college,

Op 20 september 2023 hebben wij van u een verzoek gekregen om te reageren op het provinciale 'Inpassingsplan RegioExpres'. In deze brief ontvangt u de reactie van ons college in het kader van het vooroverleg 3 1 1 Besluit ruimtelijke ordening.

U leest onze vooroverlegreactie in de bijlage bij deze brief

Daarin staat de vooroverlegreactie per onderwerp. Met motivering waarom wij tot de vooroverlegreactie gekomen zijn. Het gaat om 3 punten waar wij een reactie op geven:

- 1) ontbrekende dubbelbestemming Leiding - Gas,
- 2) bouwvlak in dubbelbestemming Leiding - Riool;
- 3) inrichtingsplan

Later mogelijk aanvulling van onze vooroverlegreactie vanwege ontbreken onderzoeken

U heeft ons op 20 september 2023 geen volledig inpassingsplan aangeleverd. De onderzoeken ter onderbouwing ontbreken grotendeels. Alleen de MER, zonder de daarbij horende onderzoeken, hebben wij ontvangen. Naast de regels, toelichting en kaarten van het inpassingsplan.

En ook is op een aantal plaatsen in de tekst nog 'PM' aanwezig. Het kan zijn dat u door deze onderzoeken het inpassingsplan inhoudelijk verandert. Als dat zo is, dan kan het zijn dat wij onze reactie aanvullen. Dit laten wij u dan zo snel mogelijk weten.

Het is ook mogelijk dat de gemeenteraad de vooroverlegreactie nog aanvult

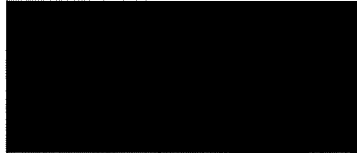
Wij hebben gelijk met deze brief onze gemeenteraad met een raadsmededeling geïnformeerd over onze vooroverlegreactie in deze brief. Als de raad nog opmerkingen heeft, dan laten wij dit zo snel mogelijk weten.

Bel ons gerust als u nog vragen heeft

U kunt uw vragen stellen aan mevrouw Wentink van het team leefomgeving of de heer Gerritsen van team ontwikkelen en ondernemen. [REDACTED] kunt u via het telefoonnummer (0314) [REDACTED] bereiken. U kunt ook een e-mail sturen naar [REDACTED]@doetinchem.nl. [REDACTED] kunt u via het telefoonnummer (0314) [REDACTED] bereiken. U kunt ook een e-mail sturen naar [REDACTED]@doetinchem.nl.

Als u een e-mail stuurt, geef ons ook het kenmerk uit deze brief in uw e-mail. Wij kunnen u dan sneller helpen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethoude



secretaris



burgemeester

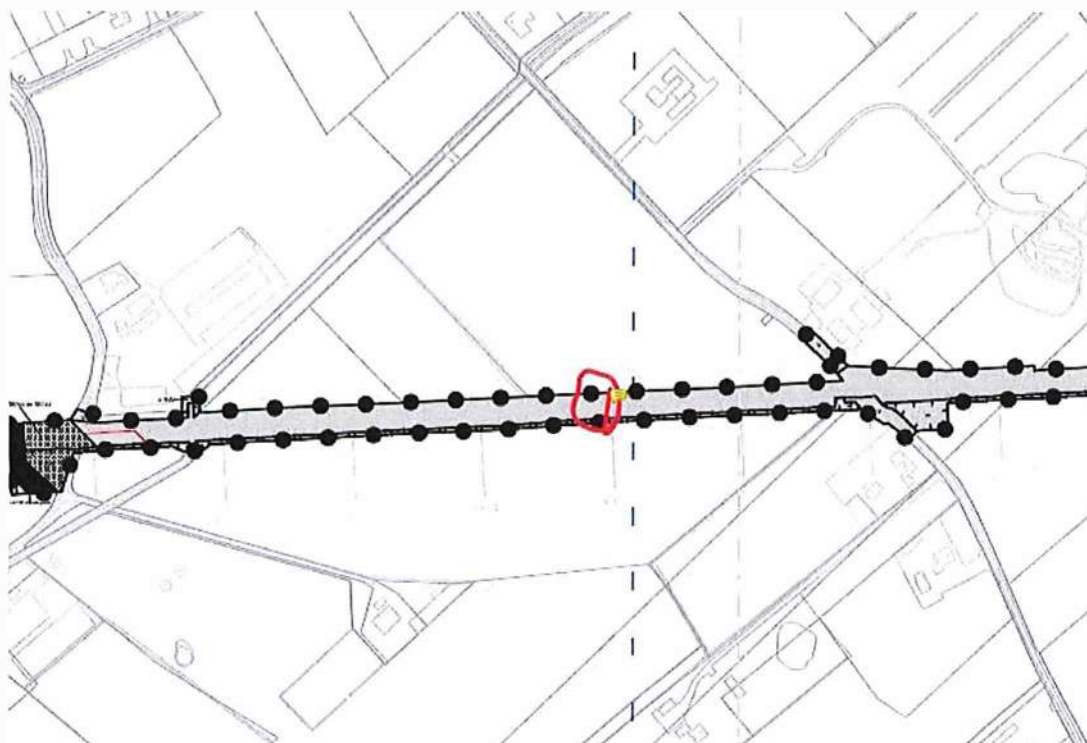


Bijlage bij brief 1666166 / 1827917

**Vooroverlegreactie artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro)
Van de gemeente Doetinchem op
Inpassingsplan RegioExpres van de provincie Gelderland**

1) Dubbelbestemming Leiding - Gas

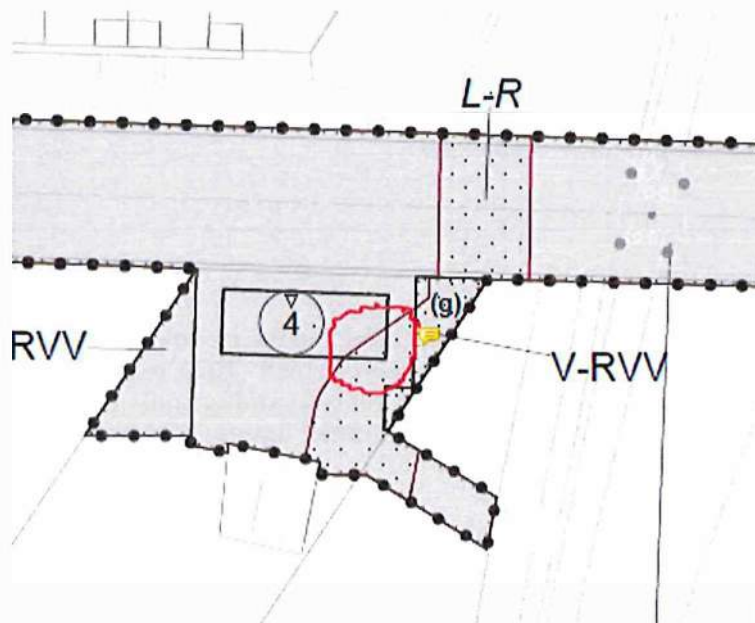
Ten westen van het Notenstraatje kruist de spoorlijn een gasleiding die planologisch beschermd is in de nu geldende beheersverordening 'Landelijk gebied - 2020, reparatie 2022'. Deze dubbelbestemming (in de beheersverordening dubbelhoofd functie) moet ook in het inpassingsplan verwerkt zijn voor dezelfde locatie. Indicatief ligt dat op deze plek:



Wij gaan ervan uit dat u dit aanpast zodat de dubbelbestemming op een juiste manier in het inpassingsplan verwerkt is.

2) Bouwvlak binnen dubbelbestemming Leiding - Riool

Nabij de Europaweg is ruimte opgenomen in het inpassingsplan voor het plaatsen van een groot relaishuis. Een deel van het bouwvlak voor dit relaishuis ligt over de dubbelbestemming die opgenomen is voor de rioolleiding die daar ligt. De dubbelbestemming Leiding - Riool legt vast dat daar niet gebouwd mag worden. Het opnemen van het bouwvlak is dus in strijd met de dubbelbestemming.



Wij gaan ervan uit dat u dit aanpast zodat er geen bouwmogelijkheid ontstaat binnen de dubbelbestemming Leiding - Riool.

3) Inrichtingsplan bij de regels

Als bijlage 1 bij de regels is een inrichtingsplan voor natuurcompensatie en -versterking opgenomen. In de versie zoals deze bij het concept gevoegd is, is alleen aangegeven waar natuur aangelegd gaat worden en met welk natuurdoel. Er is niet concreet uitgewerkt welke beplanting met welke oppervlakte er op de aangegeven percelen gaat komen. Naar onze mening is de gehanteerde wijze te onduidelijk voor de omgeving. En ook veel te summier om later toezicht op te kunnen voeren.

Wij gaan ervan uit dat u ervoor zorgt dat bij het ontwerp inpassingsplan een inrichtingsplan zit dat duidelijkheid geeft welke beplanting en andere inrichtingsvoorzieningen waar gaan komen.



Provincie Gelderland
T.a.v. [REDACTED]
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Gemeentehuis | Bergvredestraat 10
6942 GK Didam
T | (0316) 291 391
I | www.montferland.info
E | gemeente@montferland.info

Behandeld door: [REDACTED]
Ons kenmerk: 23uit05872
Uw kenmerk:
Bijlage(n):

Telefoonnummer: 0316-291537
Behorend bij: 23lnk11314
Datum: 24 oktober 2023
Uw brief van: 20 september 2023

Onderwerp: Vooroverlegreactie concept PIP en MER RegioExpres

Geachte [REDACTED]

Op 20 september jl. ontvingen wij van u in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit Ruimtelijke Ordening) het Voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan (O-PIP) voor de RegioExpres/spoorverdubbeling tussen Didam en Doetinchem de Huet.

Vooraleerst vermelden we graag dat we de samenwerking en de wijze waarop wij als gemeente en onze inwoners betrokken worden in de planvorming voor deze Ingrijpende ruimtelijke ontwikkeling zeer waarderen. Met het overgrote deel van het voorliggende concept PIP en MER kunnen wij daardoor zondermeer instemmen. Er blijven wel nog een paar onderwerpen met Montferlands belang waarvoor we hierbij aandacht vragen. Deze zijn hieronder opgesomd. Kanttekening daarbij is dat het thema (cumulatief) geluid nog niet volledig beoordeeld kan worden vanwege het ontbreken van het definitieve geluidsrapport.

1. Bestemming grondwal nabij Bascule

Ter plaatse van de grondwal en de naastgelegen groenvoorziening met het voet-/fietspad ten noorden van het spoor tussen de Bascule en de Zandweg wordt nu de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' voorzien. Deze bestemming maakt op betreffende locatie ontwikkelingen mogelijk, zoals spoorvoorzieningen, die in theorie onnodig nadelig kunnen uitpakken voor omwonenden. Dat is onwenselijk. Ter voorkoming daarvan zou de bestaande bestemming 'Groen' of de nieuwe bestemming 'Verkeer - Railverkeer Voorlopig' met verwijzing naar de nieuwe permanente bestemming 'Groen-1' kunnen worden aangehouden.

2. Biodiversiteit en landschap

Het Biodiversiteits- en landschapsontwikkelingsplan van de gemeente Montferland zijn, ten onrechte, niet meegenomen als beleidskader. De milieueffecten op de natuur zijn niet in lijn met de doelstellingen van het Biodiversiteitsplan van de gemeente Montferland. Conform het Biodiversiteitsplan dient sprake te zijn van een versterking van de biodiversiteit als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling. Met name voor de



houtopstanden vraagt dit aandacht evenals voor verstoring van beschermde planten- en diersoorten tijdens de aanlegfase.

3. Grondverwerving

De aanstaande spoorverdubbeling heeft veel impact voor enkele, direct aan het spoor wonende, inwoners van Didam waarvan gronden benodigd zijn voor de realisatie van het dubbelspoor. Het wordt op prijs gesteld dat u reeds heeft toegezegd dat er wordt ingestoken op uitkopen van twee van deze eigenaren. Wij vinden het echter van belang te benadrukken dat er ook voor de andere zes eigenaren van woonpercelen in Didam waarvoor reeds verkennende grondverwervingsgesprekken zijn gestart, gekomen kan worden tot een adequate, zo mogelijk bovenwettelijke, oplossing.

4. Verkeerscirculatie Didam

Er worden in verband met deze ontwikkeling een aantal overwegen aangepast, waarbij voor ons met name de overwegen bij de Bievankweg en de Spoorstraat in Didam van belang zijn, gezien de hogere verkeersintensiteit. De doorstroming, veiligheid en leefbaarheid in de directe omgeving hiervan zal nabij die overwegen minder worden als gevolg van een vollere dienstregeling en spoorwegovergangen die daardoor vaker dicht zijn. Er is echter al een alternatieve route aanwezig, namelijk via de Ruigenhoek, waarbij het spoor ongelijkvloers wordt gepasseerd. Die routing zou meer gestimuleerd kunnen worden. In de toelichting bij het O-PIP en MER kan hier aandacht aan worden besteed door te benoemen dat er in samenhang met deze ontwikkeling door de Provincie nog een onderzoek naar de verkeerscirculatie in Didam zal plaatsvinden na realisatie van de spoorverdubbeling zodat de invloed van de RegioExpres op de verkeerscirculatie ook goed beoordeeld kan worden en er passende maatregelen getroffen kunnen worden. Bij dit onderzoek naar de verkeerscirculatie in Didam verzoeken wij u ook het onderzoek te betrekken dat samen met buurgemeentes wordt gedaan naar woningbouwontwikkeling in/nabij de spoorzone.

5. Overige opmerkingen

Andere kleinere ambtshalve opmerkingen ten aanzien van de verbeelding, de regels en toelichting zijn separaat per mail toegestuurd.

Wij vertrouwen erop u hiermee te hebben voorzien in heldere vooroverlegreactie.

Vertrouwende op een blijvende prettige samenwerking, verblijven wij,

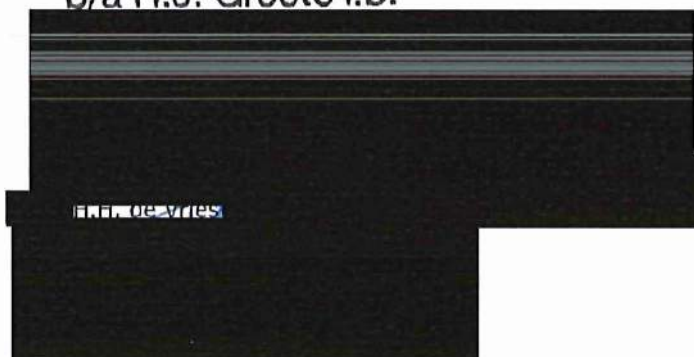
Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Montferland
De secretaris a.i.,

De burgemeester,



L.H. Derksen

b/a H.J. Groote l.b.



Provincie Gelderland
Markt 11
6811 CG ARNHEM

datum 13 oktober 2023
zaaknummer Z/23/457186/UIT/23/1183881
onderwerp Concept PIP en MER RegioExpres
zaaknummer 2022-008310
contactpersoon ██████████

Geacht college,

In het kader van artikel 3.1.1, lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening bent u met ons in overleg getreden over het concept provinciaal inpassingsplan RegioExpres (PIP) met het bijbehorende milieueffectrapport (MER). U geeft aan uiterlijk 18 oktober 2023 een reactie te willen ontvangen.

Zoals aangegeven in onze eerdere correspondenties zien wij de voordelen van de RegioExpres. Desalniettemin voelen wij de noodzaak om te reageren op het concept PIP en MER RegioExpres.

Onze reactie heeft betrekking op een viertal onderwerpen, te weten trillingen, geluid, woningbouwontwikkelingen en dichtligtijden.

Trillingen

Algemene indruk is dat het onderzoek goed in elkaar zit en met deskundigheid is uitgevoerd. Voor de toetsing aan het MER blijkt dat voor het hele plangebied het aantal gehinderde fors toeneemt van 344 naar 843. Dit wordt gekwalificeerd als sterk negatief. Deze toename wordt veroorzaakt door de toename van de rijnsnelheid rond stations en het dichterbij komen van sporen. Op één locatie in Didam worden maatregelen voorgesteld. Op andere locaties zijn deze niet kosteneffectief. In het rapport worden echter geen consequenties aan de toename van het aantal trillingsgehinderten verbonden. Wij missen in het rapport de motivering waarom het project ondanks de toename van het aantal gehinderde gerealiseerd kan worden.

Uit het onderzoek blijkt dat de RegioExpres bij hoge snelheid (rond stations) en bij woningen die dicht op het spoor zijn gesitueerd trillinghinder kan ontstaan. Dit geldt ook voor het traject tussen Arnhem Centraal en de aansluiting bij Zevenaar. Hoewel de maximale trillingsniveaus wellicht worden veroorzaakt door de reeds aanwezige goederentreinen kan het aantal keren dat hinder wordt ondervonden wel toenemen. Dit kan effect hebben op de gemiddelde trillingsniveaus. In het rapport zou dit aspect moeten worden meegenomen. Wij adviseren dan ook om het studiegebied tussen Arnhem Centraal en de aansluiting met Zevenaar onderdeel uit te laten maken van het onderzoek.

Geluid

In uw oplegnotitie geeft u aan dat in het MER het aspect Geluid gebaseerd is op het Arcadis rapport van 2021 en dat het onderzoek hierover door Movares nog loopt. Wel is zijn voor het tracédeel Zevenaar en Montferland de maatregelen bekend en is hierover een publieksvriendelijke samenvatting geschreven. Uit de samenvatting maken wij op dat met de komst van de RegioExpres de streefwaarde of de voorkeursgrenswaarde voor meer dan 120 woningen langs de spoorlijn in de gemeenten Zevenaar en Montferland wordt overschreden. De overschrijding bedraagt in verreweg de meeste gevallen 1 á 2 dB.



In Bijlage 1 Clusters en ligging van toekomstige raildempers van de samenvatting geluid wordt aangegeven dat door het plaatsen van raildempers er geen knelpunten zijn voor de woningen in Groot Holthuizen. Voor de woningen aan de Hengelder 2 en 2a is dit onduidelijk weergegeven op de kaart. Graag ontvangen wij nadere informatie hierover evenals het eindrapport geluid waarin de onderbouwing staat voor conclusies zoals aangegeven in uw samenvatting.

Woningbouwontwikkeling

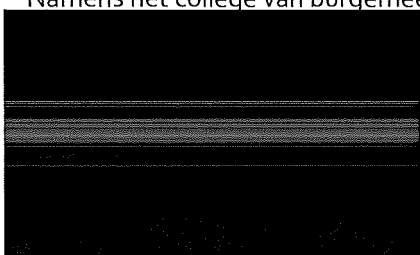
De gemeente Zevenaar is bezig met diverse woningbouwontwikkelingen en transformaties langs het spoor, waaronder de woningbouwplannen voor de uitbreiding van Enghuizen (het BAT terrein) en Groot Holthuizen. De woningbouwontwikkelingen passen in de regionale afspraken die wij met elkaar hebben gemaakt. Voor zover wij kunnen beoordelen zijn deze ontwikkelingen niet opgenomen in de onderzoeken op het gebied van o.a. geluid en trillingen. Wij verzoeken u dan ook om deze ontwikkelingen mee te nemen in deze onderzoeken en indien nodig maatregelen te nemen zodat de RegioExpres geen belemmering is voor de woningbouwontwikkeling.

Dichtligtijden

In onze eerdere reactie hebben wij onze zorg uitgesproken over de dichtligtijden en bereikbaarheid van de drie overwegen in Zevenaar. Deze overgangen vormen een cruciale verbinding tussen delen van Zevenaar, waaronder het centrum met haar voorzieningen, de parkeerterreinen, bedrijventerreinen en woonwijken. Wij benadrukken nogmaals dat een acceptabele bereikbaarheid te allen tijde gewaarborgd dient te blijven.

Voor vragen of nadere informatie over onze reactie kunt u contact opnemen met . Zij is bereikbaar via het algemene telefoonnummer van onze gemeente of per mail @zevenaar.nl

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouder van Zevenaar,



afdelingshoofd Ruimtelijke Ontwikkeling

Van [REDACTED]
Aan ProvincieGelderland
Cc. [REDACTED]
Onderwerp Reactie vooroverleg PIP en MER RegioExpres (zaaknummer 2022-008310)
Datum maandag 16 oktober 2023 12:06:03
Bijlagen image002.png

zaaknummer 2022-008310

Beste [REDACTED],

U heeft in het kader van het bepaalde in artikel 3.1.1, lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening ons het concept provinciaal inpassingsplan RegioExpres (PIP) met het bijbehorende milieueffectrapport (MER) toegestuurd. Deze stukken hebben we intern bekeken. Het is een mooie ontwikkeling die past in de gemeentelijke beleidsdoelstellingen.

Er vinden op ons grondgebied geen wijzigingen of werkzaamheden plaats. Vanuit de gemeente Arnhem hebben we dus geen opmerkingen op het PIP en de MER voor de RegioExpres.

Met vriendelijke groet,

GEEMEENTE
Arnhem 

Eusebiusbuitensingel 53
6828 HZ Arnhem
Postbus 5465
6802 EL Arnhem

[REDACTED]
Senior bestuursadviseur
Ruimtelijk Juridische Zaken - afdeling Fysiek

Ik werk niet op woensdagmiddag

telefoon
(+31)(0)26- [REDACTED]
mobiel
(+31)(0)6- [REDACTED]

e-mail
[REDACTED]@arnhem.nl
internet
www.arnhem.nl



Van: [REDACTED]
Aan: [ProvincieGelderland](#)
Cc: [REDACTED]
Onderwerp: Zaaknummer 2022-008310 vooroverleg concept PIP en MER RegioExpres
Datum: vrijdag 13 oktober 2023 10:35:11
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)

Geachte [REDACTED],

In het kader van het wettelijke vooroverleg bij zaaknummer 2022-008310 treft u bij deze onze ambtelijk/bestuurlijke vooroverlegreactie namens de gemeente Duiven & de gemeente Westervoort.

Reactie Gemeente Duiven & Gemeente Westervoort

In het MER-rapport op pagina 13 stelt u: *“De RegioExpres draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van OV-knooppunten. De Omgevingsvisie geeft geen nadere kaders voor het voorliggende inpassingsplan.”*. Doelend op de Omgevingsvisie Duiven 2040. Vooropgesteld dat beide gemeenten de Regio Expres als een welkome toevoeging zien ter ontlasting van de drukte in het huidige treinaanbod, vragen we graag expliciete aandacht voor de verkeersveiligheid op en nabij gelijkvloerse overwegen in Groessen (1x) en Duiven (3x). Door de komst van de Regio expres zullen deze overwegen structureel vaker gesloten gaan worden, hetgeen de lokale bereikbaarheid verslechterd, en barrierewerking van het spoor verder vergroot. Wetende dat het realiseren van woningbouw nabij OV knooppunten en binnen spoorzones in de regio nadrukkelijk onderzocht wordt. Wij zien dit gegeven nergens in de rapporten terug en vragen u dan ook om een nadere visie op dit punt.

In afwachting van uw reactie, verblijf ik.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsadviseur Mobiliteit



www.1stroom.nl | info@1stroom.nl | (088) 695 3000

Gemeente **Duiven**

gemeente@duiven.nl
(0316) 279 111
www.duiven.nl



gemeente@westervoort.nl
(026) 317 99 11
www.westervoort.nl

Van: [ruimtelijkeplannen](#)
Aan: [ProvincieGelderland](#)
Cc: [REDACTED]
Onderwerp: RE: vooroverleg concept PIP en MER RegioExpres zaaknummer 2022-008310
Datum: dinsdag 10 oktober 2023 15:51:17
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[BIJLAGE bovengronds.docx](#)
[BIJLAGE ondergronds.docx](#)

ONS KENMERK: GFO-N-RE 23-1045

Geachte [REDACTED],

In het kader van het vooroverleg zijn aan TenneT TSO B.V. (hierna: TenneT) bovengenoemde stukken toegestuurd. Van de mogelijkheid om een inspraakreactie in te dienen maakt TenneT bij deze graag gebruik.

Binnen de grenzen van het nu ter inzage liggende plan bevinden zich:

- de ondergrondse 150 kV hoogspanningsverbinding Ulft over de IJssel-Dale
- de bovengrondse 380 kV hoogspanningsverbinding Dodewaard-Doetinchem

die in eigendom en beheer zijn van TenneT.

Algemeen over TenneT

TenneT is bij de Elektriciteitswet 1998 (de "E-wet") aangewezen als beheerder van het landelijke hoogspanningsnet van 110 kV en hoger. Het landelijke hoogspanningsnet is door het ministerie van EZK als vitale infrastructuur aangeduid. TenneT is hiermee verantwoordelijk voor een ongestoorde werking van het landelijke hoogspanningsnet.

De kerntaken van TenneT zijn het optimaal beheren, onderhouden en veiligstellen van bestaande en nieuwe ondergrondse en bovengrondse hoogspanningsverbindingen. De hoogspanningsverbindingen van TenneT zijn, zowel boven- als ondergronds, dan ook ruimtelijke relevant. Deze vitale infrastructuur moet daarom een gepaste bescherming krijgen en behouden in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitgangspunt hierbij is een ongestoorde ligging gedurende de gehele levensfase van de hoogspanningsverbinding.

De aanwezigheid van deze hoogspanningsverbinding kan beperkingen opleveren voor het gebruik van de gronden. Om de veiligheid van personen en goederen te waarborgen gelden er bijvoorbeeld aan te houden veiligheidsafstanden. Bovendien is het van belang dat hoogspanningsverbindingen te allen tijde bereikbaar zijn en blijven voor onderhoud, storingen en/of calamiteiten, ten behoeve van de leveringszekerheid en het zo efficiënt mogelijk gebruik kunnen maken van onze assets.

Om de gevaren zoveel mogelijk te beperken voor de medemens en om er mede op toe te kunnen zien dat er geen aantasting plaats kan vinden van het doelmatig en veilig functioneren van ondergrondse-/bovengrondse hoogspanningsverbindingen, streven wij ernaar om een juiste planologische borging te krijgen en behouden.

Dit plan geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen en/of verzoeken.

Regels

TenneT is van mening dat in het voorliggende plan onvoldoende rekening is gehouden met de bescherming van de belangen van onze hoogspanningsverbindingen. Voor een veilige en ongestoorde werking van de hoogspanningsverbindingen dienen regels ter bescherming te worden opgenomen. De huidige set regels is verouderd en biedt niet langer de juiste bescherming. Wij verzoeken u daarom de regels over te nemen zoals in bijlage 1 (bovengronds) en bijlage 2 (ondergronds). Met het toevoegen van deze set regels wordt beter gewaarborgd dat het hoogspanningsnet voldoende wordt beschermd tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op een betrouwbare levering van energie. Hieronder volgt een motivatie van een aantal van deze aan te passen regels. Indien u nog vragen heeft over de motivatie van andere regels, kunt u ondergetekende telefonisch of per mail bereiken.

-

Aanleg/aanpassing, beheer en onderhoud

Onder de "bestemmingsplanomschrijving" in artikel 12 staat niet vermeld dat de gronden mede bestemd zijn voor de aanleg/aanpassing, het beheer en het onderhoud van de hoogspanningsverbinding. Wij zijn van mening dat ook aanleg, beheer en onderhoud van toepassing zijn op de dubbelbestemming en er mede op toezien dat er geen aantasting plaats kan vinden van het doelmatig en veilig functioneren van de bovengrondse hoogspanningsverbinding.

Opnemen verboden omgevingsvergunning

In de door ons toevoegde bijlage met tekstvoorstel staan meerdere werkzaamheden die gevaarlijke situaties met zich mee kunnen brengen en die wij dan ook graag opgenomen zouden willen zien ter bescherming van de hoogspanningsverbinding, zodat er geen aantasting plaats kan vinden van het doelmatig en veilig functioneren.

Motivatief positief schriftelijk advies

Voorafgaand aan het verlenen van (bijvoorbeeld) een omgevingsvergunning moet het bevoegd gezag een positief schriftelijk advies van TenneT inwinnen. Als blijkt dat de veiligheid en leveringszekerheid niet blijvend onevenredig worden geschaad, zal TenneT een positief advies uitbrengen.

Lopende onderzoeken

TenneT heeft contact met de initiatiefnemers gehad over het voorliggende plan. Op dit moment zijn er onderzoeken gaande om te bepalen of de plannen toelaatbaar zijn. Het is belangrijk dat deze onderzoeken worden uitgevoerd en teruggekoppeld richting TenneT. Het is namelijk noodzakelijk dat TenneT de plannen kan toetsen om te beoordelen of de plannen ook technisch uitvoerbaar en toelaatbaar zijn.

Heeft u nog vragen?

Heeft u vragen over de inhoud van deze mail, dan kunt u contact opnemen met de behandelaar van deze mail. Eventuele correspondentie (met vermelding van onze referentie) kunt u eveneens richten aan deze persoon.

Met vriendelijke groeten / Kind regards / Mit freundlichen Grüßen,



Relatiebeheerder Ruimtelijke Plannen
Spatial Management

Artikel Leiding-Hoogspanningsverbinding (dubbelbestemming)

1. Bestemmingsomschrijving

De voor 'Hoogspanningsverbinding' bestemde gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en) mede bestemd voor aanleg, het beheer en instandhouding van een hoogspanningsverbinding; met de daarbij behorende

- a. Masten en (veiligheids)voorzieningen

In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

2. Bouwregels bouwwerken

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op of in de in dit artikel bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de hoogspanningsverbinding worden gebouwd;
- b. Op of in de in dit artikel bedoelde gronden zijn geen gebouwen en bouwwerken toegestaan, met uitzondering van bestaande (vergunde) gebouwen en bouwwerken;
- c. indien bestaande gebouwen en/of bouwwerken worden vervangen, vernieuwd of veranderd is dit toegestaan indien de oppervlakte en hoogte niet worden vergroot en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

3. Afwijken van de bouwregels

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid in die zin dat de in de basisbestemming(en) genoemde gebouwen of andere-bouwwerken worden gebouwd, mits:

- a. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig, betrouwbaar en duurzaam functioneren van de betreffende hoogspanningsleiding;
- b. vooraf positief schriftelijk advies is verkregen van de betreffende netbeheerder.

Afwegingskader

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig, betrouwbaar en duurzaam functioneren van de betreffende hoogspanningsverbinding.

4. Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

4.1 Het is verboden om zonder, op of in de lid 1 bedoelde gronden, een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen en/of rooien van opgaande beplanting en bomen;
- b. het wijzigen van maaiveld- of weghoogte niveau door ontgroning, ophoging of andere graafwerkzaamheden;
- c. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) watergangen, alsmede het verhogen of verlagen van het waterpeil;
- d. het opslaan van goederen, (brandbare)stoffen en/of materialen;
- e. het aanleggen en/of slopen van bovengrondse opstallen, constructies, straatmeubilair, installaties of apparatuur anders dan ten dienste van deze in lid omschreven bestemming;
- f. het aanleggen, verbreden, of verharderen van wegen, paden, banen of parkeergelegenheden;

- g. het aanleggen van zonneparken

4.2 Uitzondering van de vergunningplicht

Het verbod in lid 4.1 is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde en/of werkzaamheden die:

- a. reeds in uitvoering zijn bij het van kracht worden van het plan;
- b. verband houden met de aanleg, aanpassing of onderhoud van de betreffende hoogspanningsverbinding en de daarbij horende voorzieningen;
- c. het onderhoud en beheer hetgeen krachtens de onderliggende bestemming is toegestaan.

Voorwaarden vergunningverlening

Tot het verlenen van een omgevingsvergunning wordt eerst overgegaan, indien uit het verkregen positief schriftelijk advies van de netbeheerder is gebleken dat hierdoor de veiligheid en leveringszekerheid niet blijvend onevenredig kan worden geschaad.

Aan de hand daarvan kan het bevoegd gezag desgewenst voorwaarden verbinden aan de vergunning, ter bescherming van bedoelde verbinding.

Afwegingskader

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien:

- a. hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig, betrouwbaar en duurzaam functioneren van de betreffende hoogspanningsleiding.
- b. vooraf schriftelijk advies is verkregen van de betreffende netbeheerder.

Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in ieder geval gerekend:

- a. een gebruik dat geen rekening houdt met een ongestoorde werking van de bovengrondse hoogspanningsleiding en de risico's die ermee verbonden zijn;

Artikel Leiding-Hoogspanning (dubbelbestemming)

Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding-Hoogspanning' bestemde gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de aanleg, het beheer en instandhouding van een hoogspanningsleiding; met de daarbij behorende:

- a. Belemmerde strook;
- b. Voorzieningen

In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

Bouwregels bouwwerken

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op of in de in dit artikel bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken en/of gebouwen ten behoeve van de hoogspanningsverbinding worden gebouwd;
- b. Op of in de in dit artikel bedoelde gronden zijn geen gebouwen en bouwwerken toegestaan, met uitzondering van bestaande (vergunde) gebouwen en bouwwerken;
- c. indien bestaande gebouwen en/of bouwwerken worden vervangen, vernieuwd of veranderd is dit toegestaan indien de oppervlakte en hoogte niet worden vergroot en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

Afwijken van de bouwregels

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid in die zin dat de in de basisbestemming(en) genoemde gebouwen of andere-bouwwerken worden gebouwd, mits:

- a. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig, betrouwbaar en duurzaam functioneren van de betreffende hoogspanningsleiding;
- b. vooraf schriftelijk advies is verkregen van de betreffende netbeheerder.

Afwegingskader

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig, betrouwbaar en duurzaam functioneren van de betreffende hoogspanningsverbinding.

Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden de volgende activiteiten uit te voeren, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:
 - a. het aanbrengen en/of rooien van diepwortelende beplanting en bomen;
 - b. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning of ophoging of andere graafwerkzaamheden;
 - c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
 - d. het aanleggen en/of verwijderen van kabels en leidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur, anders dan ten dienste van de in lid omschreven bestemming;
 - e. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diep ploegen, egaliseren en aanleggen van drainage;

- f. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) watergangen, alsmede het verhogen of verlagen van het waterpeil;
- g. het opslaan van goederen, (brandbare)stoffen en/of materialen;
- h. het aanleggen van wegen, paden en parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere niet opneembare oppervlakteverhardingen;
- i. het aanbrengen en/of slopen van ondergrondse constructies, straatmeubilair, installaties, opstallen of apparatuur anders dan ten dienste van deze in lid omschreven bestemming;
- j. het aanleggen van zonnepanelen;

Uitzondering van de vergunningplicht

Het in lid 1. vervatte verbod is niet van toepassing op een werk, geen bouwwerk zijnde en/of werkzaamheden:

- a. die reeds in uitvoering zijn bij het van kracht worden van het plan;
- b. die verband houden met de aanleg, aanpassing of onderhoud van de betreffende hoogspanningsverbinding en de daarbij behorende voorzieningen;
- c. die vallen onder de Wet Informatie-uitwisseling Boven- en Ondergrondse Netten

Voorwaarden vergunningverlening

Tot het verlenen van een omgevingsvergunning wordt eerst overgegaan, indien uit het verkregen positief schriftelijk advies van de netbeheerder is gebleken dat hierdoor de veiligheid en leveringszekerheid niet blijvend onevenredig worden geschaad.

Aan de hand daarvan kan het bevoegd gezag desgewenst voorwaarden verbinden aan de vergunning, ter bescherming van bedoelde verbinding.

Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in ieder geval gerekend:

- a. een gebruik dat geen rekening houdt met een ongestoorde werking van de ondergrondse hoogspanningsleiding en de risico's die ermee verbonden zijn;

Van: [REDACTED]
Aan: [Provincie Gelderland](#)
Cc: [REDACTED]
Onderwerp: zaaknummer 2022-008310
Datum: maandag 16 oktober 2023 15:45:33
Bijlagen: [image001.png](#)
[Reviewdocument NS.pdf](#)

Goedemiddag provincie Gelderland,

Op woensdag 20 september heeft NS het verzoek gekregen om het concept provinciaal inpassingsplan RegioExpres (PIP) met het bijbehorende milieueffectrapport (MER) te reviewen voor woensdag 18 oktober 2023.

Bijgaand vindt u ons reviewcommentaar. Vanuit NS Stations en NSR'ers is er gekeken naar de stukken en is er reviewcommentaar geschreven.

Uiteraard gaan we met u (of andere stakeholders) in gesprek wanneer u dat nodig acht.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
manager Public Affairs
06 [REDACTED]



NS | Regiodirectie NoordOost
Koggelaan 19, 8017 JN Zwolle
Postbus 255, 8000 GA Zwolle
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

[Informatie vennootschap](#)

#	Organisatie	Document	Paginanr.	Opmerking
1.	NS Stations	Inpassingsplan	-	Hoe gaat de nieuwe vervoerder het in- en uitchecken organiseren?
2.	NS Stations	Werkterreinen tekening	-	Grondaankoop proces door ProRail gaat dit via Landelijke tafel?
3.	NS Stations	23BROBO014	1	Doetinchem de Huet: Wat wordt de gehele inrichting van het nieuwe perron inclusief toegangsroutes en voorzieningen (fietsparkeren, autoparkeren halen/brengen.) Integraal herontwerp noodzakelijk.
4.	NS Stations	Milieu effectrapport	4	Wehl. krijgt extra perron? Verder komt dit nergens naar voren. Wat is/wordt de uitwerking hiervan? Integraal herontwerp noodzakelijk
5	NSR	Milieu effectenrapport	3	De PHS(-structuur) is op de corridor Arnhem-Utrecht reeds ingevoerd.
6.	NSR	Milieu effectenrapport	5	Gegeven ontwikkelingen in de dienstregeling kan NS niet garanderen dat er in de ((nabije toekomst) in Arnhem een (cross-platform)overstap tussen RegioExpres en IC mogelijk is NS herkent zich derhalve niet in de uitspraak dat reizen richting Utrecht door de komst van de RegioExpres aantrekkelijker wordt
7.	NSR	Milieu effectenrapport	5	Betrouwbaarheid. NS snapt dat de betrouwbaarheid tussen Zevenaar en Winterswijk toeneemt door de infra-verbeteringen. Gegeven ontwikkelingen in de dienstregeling zet NS vraagtekens bij de betrouwbaarheid in de regio Arnhem.
8	NSR	Milieu effectenrapport	5	NS heeft eerder vraagtekens gezet bij de gunstige kosten-baten Voor de inpassing van de RegioExpres moeten treinen op het HRN worden uitgebogen Daarnaast is het onzeker of de (cross-platform)overstap tussen RegioExpres en IC (in de toekomst) geboden kan worden Dergelijke negatieve zaken zijn niet meegenomen in de MKBA terwijl die daar volgens NS wel thuishoren.
10.	NSR	Milieu effectenrapport	15	De PHS-dienstregeling op de A12-corrridor is aan de Utrecht-zijde gebaseerd op een 10-minutendienstregeling. Aan de Arnhem-zijde is deze gebaseerd op een 15-minutendienstregeling In deze paragraaf wordt de indruk gewekt dat aan de Arnhem-zijde dit gaat wijzigen. Dat is onjuist. Er is in het recente verleden in gezamenlijkheid met de regio besloten voor een PHS-model met een 15-structuur aan de Arnhemse zijde.
11.	NSR	Milieu effectenrapport	19	Zie opmerking bij pagina 15

12.	NSR	Milieu effectenrapport	22	NS herkent zicht niet in de eenzijdige conclusie over de RegioExpres irt TBOV Het klopt dat de RegioExpres in TBOV zit. Tegelijkertijd hebben we in TBOV ook gezamenlijk de ambitie de IJssellijn te verbeteren. Er is vastgesteld dat dit niet samen gaat zonder grootschalige infra-verbeteringen. Op welke wijze en door wie is integraal afgewogen dat de (door)ontwikkeling van de RegioExpres prio krijgt 'boven' (door)ontwikkeling van de IJssellijn?
13.	NSR	Milieu effectenrapport	31	"Doetinchem – Utrecht daalt naar minder dan een uur" => uitgaande van een (cross-platform)overstap RegioExpes – IC in Arnhem. Gegeven ontwikkelingen in de dienstregeling kan NS niet garanderen dat deze overstap (in de (nabije) toekomst) geboden kan worden.
14.	NSR	Milieu effectenrapport	31-32	Principe-keuze: er is – blijkbaar – ook de principe-keuze gemaakt dat de RegioExpres prio krijgt boven HRN-treinen die uitgebogen moeten worden
15.	NSR	Milieu effectenrapport	33	"De overstap richting de Randstad wordt met 8 minuten verkort, die op de intercity naar Nijmegen met 7 minuten" => NS kan dit niet garanderen Dit veronderstelt een dienstregeling die 'in beton gegoten is' Dat is de dienstregeling niet. Gegeven ontwikkelingen is de verwachting dat de tijdligging van de IC's tussen Nijmegen en Arnhem iets gaat schuiven Het is nu te optimistisch om te veronderstellen dat er in de toekomst een (cross-platform)overstap RegioExpres – IC mogelijk is in Arnhem NS herkent zich dan ook niet in de uitspraak "Zo loopt de totale reistijdwinst voor deze reizigers op tot 20 à 21 minuten"
16.	NSR	Milieu effectenrapport	33	NS herkent zich niet in de MKBA-uitkomsten die eerder zijn uitgerekend. "Deze relatief hoge baten zijn toe te schrijven aan de combinatie van forse reistijdverbetering en de verbeterde overstap in Arnhem op de treinen richting Randstad en Nijmegen" => NS kan namelijk niet garanderen dat dit goed gaat De MKBA gaat uit van een 'ideaalplaatje' die allerm minst zeker is. NS mist een gevoeligheid van wanneer het tegenvalt Hoe ziet die MKBA-score eruit? Ook missen in de MKBA negatieve baten als bv het uitbuigen van HRN-treinen.
17.			Algemeen	Graag gaan we het gesprek aan over de bovenstaande punten met belangrijke stakeholders zoals de provincies Gelderland en Overijssel, de gemeente Arnhem, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Dit zou bijvoorbeeld kunnen via de OV en Spoortafel Oost-Nederland

Van: [REDACTED]
Aan: [ProvincieGelderland](#)
Cc: [REDACTED]
Onderwerp: reactie vooroverleg zaaknummer 2022-008310
Datum: woensdag 18 oktober 2023 14:45:07
Bijlagen: [image001.png](#)

Beste heer, mevrouw,

LTO Noord Regio Oost kent grote waarde toe aan de bereikbaarheid van de Gelderse kernen. Goed openbaar vervoer is onderdeel van de leefbaarheid. Evenzo is de voedselproductie een belangrijke waarde. Daar waar het PIP Regioexpress ten koste gaat van landbouwgrond vinden wij dat dit slechts kan geschieden na een zeer zorgvuldige afweging. Wij zijn dan ook van mening dat een landbouw effectrapportage onderdeel zou moeten uitmaken van de MER-procedure.

Op voorhand zijn wij tegen het opofferen van landbouwgrond als niet eerst uit zorgvuldig onderzoek blijkt dat er geen andere alternatieven beschikbaar zijn.

Namens,

[REDACTED]
LTO Noord Regiobestuurder Regio Oost

[REDACTED]@ltonoord.nl

Met vriendelijke groet,

Gea Lenselink

Regioassistent Regio Oost

Werkdagen: ma, di, do en vr

t: 088-8886666
m: 06-[REDACTED]
w: www.ltonoord.nl



**Achter de boer en tuinder.
Voor ons allemaal.**