



Nota van Antwoord

Verkenning RegioExpres
8 december 2021



1 Inleiding

Voor u ligt de Nota van Antwoord van de verkenningsfase van het project RegioExpres. De RegioExpres is een snelle trein tussen de Achterhoek en Arnhem. Voor het laten rijden van de RegioExpres is dubbelspoor nodig tussen Didam en Doetinchem De Huet. In de verkenning is gekeken naar de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de RegioExpres. De uitkomsten van deze verkenning leest u in de Nota Voorkeursalternatief.

1.1 Inspraakreacties en PraatMee webomgeving

In de verkenning (2020-2021) heeft de provincie Gelderland op twee momenten de omgeving actief benaderd om zorgen en aandachtspunten met betrekking tot het plan RegioExpres te delen.

- 1 Inspraak op het voornemen en het participatieplan. Van 5 november 2020 tot en met 16 december 2020 lagen de 'Notitie Opgave verkenning RegioExpres' en het 'Participatieplan RegioExpres' ter inzage. Iedereen kon in deze periode een inspraakreactie indienen. In totaal zijn er 46 inspraakreacties ontvangen.
- 2 Via de PraatMee webomgeving. Van 8 maart 2021 tot en met 31 maart 2021 stond de PraatMee webomgeving open voor reactie. Iedereen kon in deze digitale omgeving een stip op de kaart zetten met daarin zijn of haar opmerking of vraag bij deze locatie. In totaal zijn er 206 stippen gezet, door ongeveer 90 mensen/huishoudens.

Een deel van de betrokkenen reageerde zowel via een inspraakreactie als met een reactie in de PraatMee webomgeving.

De tabel geeft het aantal reacties per thema weer. Een persoon kan daarbij op meerdere thema's reageren. Veruit de meeste reacties hebben betrekking op het thema geluid. Gevolgd door trillingen, hinder, natuur en landschap.

Thema	aantal reacties
Geluid	47
Trillingen	37
Hinder	33
Natuur en landschap	28
Ligging 2 ^e spoor	23
Planschade/waardedaling	23
Overwegkwaliteit	22
Dienstregeling	17
Luchtkwaliteit	12
Overig	12
Nut en noodzaak	11
Lengte dubbelspoor	7
Elektrificatie	4
Proces/procedure	4
Kruising Arnhem-Oost	2



1.2 Beantwoording reacties

Dit document geeft antwoord op de gestelde vragen en een reactie op geuite zorgen en aandachtspunten. Het is bedoeld om betrokkenen te informeren. De opgehaalde reacties zijn verzameld en op hoofdlijnen samengevat en voorzien van een antwoord. De Nota van Antwoord is een vervolg op het 'Overzicht inspraakreacties en voorlopige antwoorden' van februari 2021. De reacties zijn geordend per thema en locatie en vervolgens beantwoord. Hoofdstuk 2 gaat in op de thema's. Hoofdstuk 3 behandelt verschillende locaties langs het traject Zevenaar - Doetinchem.

Voor een groot aantal thema's zijn de antwoorden van februari 2021 actueel. De verdere opbrengst van de verkenning geeft geen nadere duiding of invulling aan de gestelde vragen en antwoorden. Dit komt doordat veel vragen en zorgen die het afgelopen jaar zijn opgehaald algemeen van aard zijn of juist betrekking hebben op specifieke locaties, percelen en woningen. Een sluitend antwoord op deze vragen is pas te geven zodra het gedetailleerde vervolgonderzoek in de planuitwerkingsfase is uitgevoerd.

Veel reacties hebben betrekking op geluid. Een eerste geluids-onderzoek is uitgevoerd. Dit maakt het mogelijk om voor vragen over geluid al een eerste indruk te geven van de benodigde geluidsmaatregelen. Ook hier geldt dat het een eerste onderzoek betreft en de uitkomsten kunnen en zullen wijzigen op basis van het nader uit te werken ontwerp en daarmee samenhangende uitgangspunten.

De Nota Voorkeursalternatief bevat ook enkele keuzes voor specifieke locaties en bijvoorbeeld de benodigde aanpassingen voor de overwegen. Reacties en vragen hierover worden zo goed mogelijk beantwoord in deze Nota van Antwoord.



2 Thema's

2.1 Proces

Insprekers vragen op welke termijn er duidelijkheid komt over de hoeveelheid grond die men kwijt raakt. Insprekers vragen in hoeverre omwonenden zelf in actie moeten komen als blijkt dat geluidnormen worden overschreden. Worden onderzoeken openbaar gemaakt?

Verder zijn er vragen over wie de kosten betaald voor de maatregelen en eventuele schade door trillingen.

Antwoord

Het nu gepresenteerde voorkeursalternatief brengt een voorlopig ruimtebeslag in beeld. In de planuitwerkingsfase worden diverse thema's nader uitgewerkt en in detail onderzocht. De uitkomsten van deze onderzoeken zijn mede bepalend voor het exacte ruimtegebruik. Tijdens de planuitwerkingsfase worden de betreffende grondeigenaren opnieuw actief benaderd. Tijdens deze gesprekken worden details verder besproken en uitgewerkt.

In de verkenning is een eerste geluidsonderzoek uitgevoerd. Uitgangspunten en maatregelen zijn nog niet definitief. In de volgende fase komt een gedetailleerder ontwerp. Dat ontwerp vormt de input voor het actualiseren van het geluidsonderzoek. Het geluidsonderzoek maakt onderdeel uit van de m.e.r.-procedure en is nodig voor de planologische bestemmingswijziging. Het MER en de achterliggende onderzoeken zijn openbaar zodra het ontwerp besluit ter inzage ligt.

Als er schade wordt ondervonden waarvan vermoed wordt dat die veroorzaakt wordt door treinen die van het spoor gebruik maken dan kan een schadeclaim bij ProRail worden ingediend. ProRail zal onderzoeken of er een reële kans is dat die schade inderdaad is veroorzaakt door treinen en als dat het geval is de schade vergoeden. Voor de RegioExpres zal trillingsonderzoek plaatsvinden waarbij ook onderzocht wordt of de hinder zal toenemen.

2.2 Nut en Noodzaak

Insprekers vragen zich af wat de invloed van COVID-19 en de daarmee samenhangende veranderende reisbehoefte en werkomstandigheden zijn op de aantoonbare noodzaak voor een tweede spoor. Er wordt aangegeven dat de huidige vorm prima is met weinig tot geen uitval.

Inspreker acht een snelle trein overbodig als de aansluitingen niet soepel verlopen en de reizigers op tussengelegen stations worden genegeerd. Er worden vragen gesteld over de hoge kosten in relatie tot de opbrengst in reistijdwinst, het aantal mensen wat er van profiteert en degene die nadeel ondervinden van de spoorverdubbeling. Is deze trein nuttig gezien de vergrijzing in de regio?



Antwoord

Het tweede spoor is noodzakelijk voor de introductie van de RegioExpres, treinen moeten elkaar tussen Didam en Doetinchem kunnen passeren. Op dit moment is het aantal reizigers lager als voor COVID-19, maar het aantal reizigers stijgt alweer snel. Naar verwachting is de RegioExpres nodig om de reizigersgroei te kunnen opvangen (de RegioExpres zelf zorgt ook voor extra reizigers). Tot slot is het goed op te merken dat de RegioExpres meerdere doelen dient; het toevoegen van capaciteit, versnelling van de verbinding en betrouwbaarheid van de verbinding. Ook wordt de RegioExpres hiermee een duurzaam alternatief voor de files op de A12 en A18.

2.3 Scope

Rover geeft aan een voorkeur te hebben voor een 2x per uur RegioExpres inclusief de benodigde infrastructuur die daarvoor nodig is; een vrije kruising Arnhem-Oost en een extra wissel ten westen van Zevenaar. Er is geopperd om de spoorverdubbeling door te trekken naar Winterswijk en het traject toepasbaar te maken voor zowel goederen- als personenvervoer. Dit in plaats van een dure Noordtak. Ook wordt er gepleit voor een ondertunneling van de Europaweg voor een verbetering van de veiligheid en doorstroming. Er wordt gesteld dat de communicatie over de lengte van de verdubbeling: tot of tot en met De Huet onduidelijk is.

Antwoord

De provincie Gelderland heeft 2x per uur een RegioExpres benoemd als eindbeeld voor de lijn. Het laten rijden van een 2x per uur RegioExpres is op dit moment niet haalbaar en in de nabije toekomst niet voorzien. Om een 2x per uur RegioExpres mogelijk te maken zijn aanvullende maatregelen nodig, waaronder een vrije kruising Arnhem-Oost en aanvullende geluidsmaatregelen. Het voorkeursalternatief bevat de keuze voor 1x per uur RegioExpres, deze keuze is onderbouwd in de Nota Voorkeursalternatief. Aanpassingen die nodig zijn voor een 2x per uur RegioExpres vallen buiten de scope van het project. Met uitzondering van een ruimtereservering voor bovenleidingportalen aan de zijde van het nieuwe spoor. Overigens deelt de provincie Gelderland de ambitie voor een vrije kruising Arnhem-Oost.

Er rijden geen goederentreinen op het spoor tussen Zevenaar en Winterswijk en er is ook geen ambitie om dit te doen. Deze situatie blijft hetzelfde, dus ook na realisatie van dubbelspoor rijden er geen goederentreinen.

Ondertunneling van de Europaweg is geen onderdeel van het maatregelenpakket voor overwegveiligheid. Er is gekozen voor een andere aanpak die juist uitgaat van gerichte maatregelen op overwegen waar dubbelspoor wordt gerealiseerd. Dit is op de Europaweg niet het geval. Een tunnel in de Europaweg is wel een gezamenlijke ambitie van alle partijen op de langere termijn, maar valt buiten het project.

Voor het voorkeursalternatief zijn twee alternatieven uitgezocht; 1) tot en met De Huet 2) tot De Huet. Zie voor een toelichting op dit proces de Nota Voorkeursalternatief.



2.4 Geluid

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

Antwoord

Het afgelopen jaar is een eerste geluidsonderzoek uitgevoerd op basis van het eerste ontwerp voor het dubbelspoor. In dit onderzoek is ook een eerste beeld verkregen van de verwachte toenames van geluid en de eventuele maatregelen die daarbij horen. Let op maatregelen kunnen nog wijzigen, het zijn geen definitieve maatregelen! De uitgangspunten zoals het definitieve ontwerp zijn namelijk nog niet bekend. Waar voornog maatregelen als raildempers en geluidsschermen voorzien zijn vind u in het rapport 'Publieksversie geluidonderzoek RegioExpres'. Hoe een geluidsonderzoek eruit ziet en of er bijvoorbeeld metingen plaatsvinden is eerder beschreven in het 'Overzicht inspraakreacties en voorlopige antwoorden' (paragraaf 3.1).

Bij het bepalen van geluidsbelasting op woningen wordt rekening gehouden van weerkaatsing van het geluid op andere gebouwen.

Bij hele krappe wissels kan de hoekverhouding zodanig zijn dat er booggeluid kan optreden (booggeluid is het piepen van de treinwielen in een scherpe bocht). Het wissel in de overgang van dubbelspoor naar enkelspoor krijgt een zodanige hoekverhouding dat booggeluid normaliter niet zal optreden.

2.5 Trillingen

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

Antwoord

Voor de RegioExpres worden zowel de trillingen door het rijden van treinen als de trillingen door bouwwerkzaamheden onderzocht. Een wissel kan voor extra trillingen zorgen. In het ongunstigste geval is dit voelbaar binnen een straal van 40m vanaf het wissel. Voor de planvorming van de RegioExpres wordt trillingsonderzoek gedaan. Daarin worden de wissels meegenomen.

Een toelichting op de manier waarop trillingsonderzoek plaats vindt, leest u in het 'Overzicht inspraakreacties en voorlopige antwoorden' (paragraaf 3.2).



2.6 Natuur en Landschap

Er wordt aandacht gevraagd voor het Wehlse bos. Er zijn zorgen omtrent verstoring en de extra barrière die het tweede spoor vormt voor dieren. Er wordt gevraagd naar aanleg van fauna-passages. Verder zijn er algemene zorgen om de kap van diverse bomen langs het traject. Verder wordt melding gedaan van de aanwezigheid van de Ransuil, Ijsvogel, Das en divers wild. Insprekers vragen aandacht voor de landschappelijke inpassing van geluidmaatregelen, hierbij zijn verschillende wensen van omwonenden.

Antwoord

Uit de eerste verkennende ecologische onderzoeken zijn geen specifiek beschermde soorten naar voren gekomen. In de vervolgfase voeren we een jaarrond veldonderzoek uit naar de aanwezige flora en fauna. Verstoring van de natuur rondom het Wehlse bos wordt meegenomen in de planuitwerkingsfase. Het Wehlse bos maakt deel uit van de Gelders natuurnetwerk en Gelderse Ontwikkelzone (GNN en GO). Voor dit gebied zal een ‘nee tenzij toets’ worden doorlopen. Daaruit kunnen mogelijke compenserende maatregelen volgen.

Uit het eerste geluidsonderzoek blijkt dat er op sommige delen van het traject geluidsmaatregelen noodzakelijk en doelmatig zijn. Zie hiervoor figuur 11 van ‘Publieksversie geluidsonderzoek RegioExpres’. Voor de plaatsing van een scherm toetst de provincie of er een stedenbouwkundige of landschappelijk vastgestelde visie is die ingaat op geluidsschermen. Als deze er niet is of het plaatsen past binnen de visie, dan is er geen aanleiding om het benodigde scherm niet te plaatsen. De vormgeving en inpassing van de benodigde geluidmaatregelen volgt in de planuitwerkingsfase.

2.7 Elektrificatie

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

2.8 Inpassing tweede spoor

Insprekers reageren dat het spoor veel te dicht langs hun woningen komt te liggen onder andere bij de bewoners langs het spoor in Dichter en in Didam. Insprekers zien graag het dubbel spoor eindigen voor station Doetinchem De Huet en vragen zich af wat de noodzaak is voor een dubbel spoor tot en met De Huet en de functie van het extra perron.

Antwoord

In het plan Rail21 (van de Nederlandse Spoorwegen) is dubbelspoor tussen Zevenaar en Doetinchem voor de eerste keer genoemd. In deze fase van de verkenning is zowel een spoorverdubbeling tot als tot en met Doetinchem De Huet onderzocht. Het voorkeursalternatief is dubbelspoor tot en met Doetinchem De Huet, zoals toegelicht in de Nota Voorkeursalternatief. Het tweede perron voor station De Huet is nodig voor het halteren van de stoptreinen richting Doetinchem en Winterswijk.

De keuze voor de ligging van het spoor is tot stand gekomen door inbreng van provincie Gelderland, gemeente Montferland en ProRail. Het uitgangspunt is dat het bestaande spoor zoveel mogelijk gehandhaafd moet worden. Ook de resultaten van de participatie zijn meegewogen in deze afweging. Tevens zorgt de keuze voor deze ligging dat het spoor niet dichterbij de meeste woningen komt te liggen waardoor de effecten inzake geluidshinder voor de meeste inwoners het geringst zal zijn. Deze ligging zorgt ervoor dat de ontsluiting van de woningen aan de Oude Beekseweg onveranderd blijft. Ook is het mogelijk het fiets- en voetpad aan de noordzijde te handhaven.



2.9 Dienstregeling

Insprekers vragen om de inzet van langere treinen en perrons in plaats van dubbelspoor en extra treinen. Er wordt gevraagd om een extra stop van de RegioExpres in Zevenaar en Didam. Rover pleit voor een 2x per uur RegioExpres. Internationaal treinverkeer (Amsterdam - Ruhrgebied - Berlijn) mag geen nadeel ondervinden van het rijden van een RegioExpres, juist de oproep om hier met de RegioExpres een positieve bijdrage aan te leveren.

Antwoord

Het inzetten van langere treinen is niet mogelijk. De maximale lengte van een trein (drie gekoppelde treinstellen) wordt nu in de spits al gereden. Het nog verder verlengen van de treinen (vier gekoppelde treinstellen) kan technisch niet als reizigers-trein gereden worden en past qua treinlengte dan ook niet meer langs de perrons. Twee extra stops van de RegioExpres heeft diverse nadelen:

- 1 ze passen niet bij de doelstelling van een snelle verbinding;
- 2 zijn niet inpasbaar in de dienstregeling met vier stoptreinen per uur;
- 3 ook zorgen extra stops voor een latere aankomst in Arnhem en ontstaan er langere overstaptijden in Arnhem Centraal en;
- 4 bij 2x per uur een RegioExpres worden de keertijden in Arnhem te krap en niet gehaald. Overigens is onduidelijk waarom de wens is om juist op Didam en Zevenaar extra te stoppen. De vervoerwaarde van Didam is bijvoorbeeld beperkt en heeft met de stoptrein al 4x per uur een trein.

De RegioExpres en de bijbehorende infrastructuur hebben een positief effect op het internationale treinverkeer. Dankzij het dubbelspoor rijden de treinen nog vaker op tijd en hinderen ze elkaar minder snel.

2.10 Kabels en leidingen

TenneT en Gasunie hebben beiden gereageerd op het voornemen en aandachtspunten meegegeven onder andere de benodigde procedures voor het verleggen van kabels en leidingen rondom het tracé. De input is opgenomen in het klant eisen systeem en de aandachtspunten worden meegenomen in de vervolgfase.

2.11 Leefomgeving

Insprekers uiten zorgen over het effect op de leefomgeving van de extra treinen en de hogere snelheid van de treinen. De meest genoemde zorgen hebben betrekking op de verwachte toename van geluid, trillingen en een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Inspreker vraagt of er wordt uitgegaan van minimale eisen uit wet- en regelgeving of dat er ook ambities zijn om de leefbaarheid te verbeteren.

Antwoord

In de volgende fase maakt een milieueffectrapport onderdeel uit van de procedure. In dat rapport worden de effecten op de leefomgeving (onder andere geluid, trillingen, luchtkwaliteit, natuur, water) specifiek onderzocht en in beeld gebracht. De bijdrage van de RegioExpres op de luchtkwaliteit is relatief klein en zal naar verwachting niet leiden tot een overschrijding van de normen.



De maximaal toegestane snelheid op het spoor verandert niet ten opzichte van de maximale snelheid die op dit moment toegestaan is. In tegenstelling tot de treinen die moeten stoppen op de stations Zevenaar, Didam, Wehl en Doetinchem De Huet passeert de RegioExpres deze stations op baanvaksnelheid. Met deze hogere snelheid wordt in de onderzoeken naar geluid en trillingen rekening gehouden. Het project moet minimaal voldoen aan de gestelde normen. Doel van de provincie is het doelmatig uitvoeren van de benodigde maatregelen. Hierbij is zeker aandacht voor leefomgeving en het zo optimaal mogelijk inpassen van de benodigde maatregelen.



3 Locaties

3.1 Montferland

Insprekers willen graag weten of het bestaande fiets- en wandelpad tussen de Wilhelminastraat en de Oude Zandweg blijft bestaan? En de daar gelegen geluidswal. Wat gaat daar mee gebeuren? Aan de andere kant van het spoor (Oude Beekseweg) zijn er eveneens zorgen over het nodige ruimtebeslag van de spoorverdubbeling en de verwachte toename van geluid en trillingen.

Antwoord

Het fiets- en voetpad blijft gehandhaafd. In het huidige ontwerp wordt het pad iets verschoven en plaatselijk iets versmald. In het huidig ontwerp en de geluidsonderzoeken is rekening gehouden met de bestaande geluidwal. Deze zal, weliswaar in aangepaste vorm, in stand blijven. Waar het spoor direct langs de Oude Beekseweg ligt is nu geen extra ruimteclaim voorzien. Uitgangspunt is het beperken van het ruimtebeslag en inpassing van het nieuwe spoor binnen het bestaande hekwerk. Met aandacht voor geluid, trillingen en de kwaliteit van de leefomgeving.

3.2 Doetinchem

Bewoners van de wijk Dichteren vragen naar de bestemming van de groenzone langs de Oude Wehlseweg. Insprekers veronderstellen dat deze strook beschermd ecologisch gebied is door de gemeente.

Insprekers uiten zorgen over de effecten op de leefomgeving van het nieuwe wissel bij Doetinchem De Huet, met name extra geluid en trillingshinder.

Inspreker vraagt aandacht voor de levendbarende hagedis bij de Bielheimerbeek tussen Doetinchem en Gaanderen.

Antwoord

In het recent vastgestelde bestemmingsplan Stedelijk Gebied 2021 heeft het betreffende gebied tussen het spoor en de Wehlseweg de bestemming 'groen', vanaf de Oude Wehlseweg is de bestemming 'agrarisch'. Beide locaties kennen eveneens de aanduiding archeologische verwachtingswaarde. Dit bestemmingsplan rept niet over een aanvullende ecologische zone. Voor een tweede spoor is uiteraard een bestemmingsaanpassing noodzakelijk en onderdeel daarvan is een uitgebreid flora en fauna-onderzoek. Indien uitkomsten vragen om mitigerende maatregelen, zullen deze zeker genomen worden.

In de uit te voeren onderzoeken naar de geluid en trillingen worden aanwezige en geplande wissels meegenomen.

De benodigde wijzingen van de infrastructuur vinden plaats tussen Zevenaar en Doetinchem. De Bielheimerbeek valt daarmee buiten de scope van het project.



3.3 Stationsomgeving Wehl

Inspreker vraagt aandacht voor het parkeerprobleem bij station Wehl. Bij het plaatsen een extra perron aan de noordzijde moeten er waarschijnlijk parkeerplekken verdwijnen. Inspreker vraagt of het mogelijk is om extra capaciteit aan de fietsenstalling toe te voegen. Verder zijn diverse ideeën ter verbetering van de voorzieningen op station Wehl binnen gekomen.

Antwoord

Voor een extra perron bij station Wehl verdwijnen er geen parkeerplekken. De verkenning is gericht op het onderzoek naar de haalbaarheid en maakbaarheid van een dubbelspoor voor het laten rijden van de RegioExpres. Er liggen nu geen keuzes voor die betrekking hebben op het aanpassen van de inrichting en het meubilair van de stations. ProRail is verantwoordelijk voor de inrichting van de stations. Het nieuwe perron wordt sober en doelmatig ingericht volgens de richtlijnen van ProRail.

3.4 Stationsomgeving Doetinchem De Huet

Inspreker maakt zich zorgen om toenemende verkeersdruk rondom station De Huet. Inspreker vraagt aandacht voor de openbaar vervoerverbinding tussen De Huet en Doetinchem Centraal zodat de inwoners van de wijken De Huet en Dichteren gebruik kunnen maken van de RegioExpres.

Verzoek om het perron aan de zuidzijde van Doetinchem De Huet zo dicht mogelijk bij de spoorwegovergang te plaatsen.

Antwoord

De RegioExpres stopt niet op Doetinchem De Huet. De verwachting is dan ook dat de verkeersdruk niet zal toenemen rondom station De Huet. Er zal eerder een verschuiving plaatsvinden richting station Doetinchem. In de planuitwerking is er aandacht voor de mogelijk veranderende verkeersstromen rondom de stations Doetinchem De Huet en Doetinchem. De afstand tot tussen Doetinchem De Huet en station Doetinchem is gering. De RegioExpres zorgt voor reistijdwinsten tot 20 minuten enkele reis richting de Randstad. Goed openbaar vervoer tussen beide stations is geregeld, de bestaande kwartierdienst blijft rijden.


3.5 Overwegen

Overweg Jan Willinkstraat

Omwonenden vragen aandacht voor de overwegveiligheid en verkeersveiligheid rondom de overweg Jan Willinkstraat. Het wordt nu al ervaren als een druk en onoverzichtelijk punt met een oversteekplek voor fietsers en voetgangers vlak voor en na de overweg en een dokterspost. Het staat nu al regelmatig vast.

Antwoord

De maatregelen voor overwegveiligheid zijn voorgelegd en goedgekeurd door de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT). In de volgende fase wordt de inpassing van de verschillende verkeersstromen rondom de Jan Willinkstraat opgepakt. In de Nota Voorkeursalternatief krijgt de Jan Willinkstraat ook de functie van een stationsoverpad. De belangrijkste redenen hiervoor zijn dat de overweg gelet op de verkeersstromen de meest logische route is om het spoor te kruisen. Er is geen sprake van een hoogteverschil en het is sociaal veilig.



Het veiliger maken van de overweg en haar omgeving is nuttiger dan de realisatie van een dure ongelijkvloerse kruising die uiteindelijk niet of nauwelijks gebruikt gaat worden. Ook profiteren hier automobilisten, fietsers en voetgangers van en niet alleen de OV gebruikers.

Overweg Stationsstraat Wehl

De nieuwbouwwijk Heideslag ligt aan de zuidzijde van het spoor. Deze wijk zal naar verwachting nog groeien in bewoners-aantal. Door een toenemend aantal treinen is het verzoek om de kruising ter plaatse van de Stationsstraat ongelijkvloers te maken in verband met de veiligheid voor schoolgaande kinderen. Het verzoek is om dit minimaal voor fiets- en voetgangers te maken. De overweg voelt nu onveilig. Spoorbomen zijn vrij lang dicht, met als gevolg dat er vaak verkeer tussen de slagbomen door gaat.

Antwoord

Er is door ProRail een risicoanalyse uitgevoerd naar de veiligheid op alle overwegen tussen Arnhem en Doetinchem. De conclusie is dat er op de overweg Stationsstraat geen maatregelen worden getroffen. Vanuit het project wordt gekozen voor maatregelen op de overwegen waar het project zorgt voor de grootste risico-toename. Dat zijn de overwegen waar sprake is van een uitbreiding van 1 naar 2 sporen. Dat is op de Stationsstraat niet het geval.

Enkele jaren geleden is het idee geopperd om een nieuw soort fietstunnel in te zetten. Uiteindelijk is dit niet uitgevoerd. Vanuit de gemeente is ook wel eens gekeken naar de mogelijkheid van een fietstunnel. Probleem is echter de beschikbare ruimte voor de toeritten naar de tunnelbak. Dit gaat ten kostte van ruimte die nodig is voor de wegen. De wens voor meer en aparte ruimte voor fietsers en voetgangers bij deze overweg is bekend.



Contactpersoon RegioExpres

Jan van de Wouw

Omgevingsmanager

06 52 80 22 39

j.vande.wouw@gelderland.nl

Provincie Gelderland

Markt 11

6811 CG Arnhem

www.gelderland.nl