

Wij hebben besloten alternatief 2 in de tweede fase van de alternatievenstudie uit te werken. Dit biedt grote voordelen voor de reiziger, sluit aan bij onze ambitie voor de spoorlijn, past binnen de gebiedsopgave Achterhoek en kan rekenen op een breed draagvlak van ProRail, vervoerders én regio. Het uitwerken van de spoorverdubbeling tussen Didam en Doetinchem De Huet heeft als voordeel dat we dan ook weten wat de beperkte verdubbeling tussen Wehl en Doetinchem De Huet vraagt (alternatief 1).

Na de tweede fase van de alternatievenstudie is de noodzakelijke informatie beschikbaar, zodat het voorkeursalternatief gekozen kan worden. Mocht de RegioExpres (financieel) niet haalbaar blijken, dan is alternatief 1 een terugvalscenario dat zonder tijdverlies gerealiseerd kan worden. Alternatief 3 beschouwen wij als het eindbeeld voor de spoorlijn. Hier willen wij stapsgewijs met uw Staten naar toe werken, ook vanuit onze gezamenlijke ambities voor verduurzaming van het regionaal spoor, ICE en IJssellijn.

2 Aanleiding

De spoorlijn Arnhem – Winterswijk is de ruggengraat van het openbaar vervoer van de Liemers en de Achterhoek. Ongeveer 21.000 reizigers maken dagelijks gebruik van deze spoorlijn. Het is hiermee één van de drukste regionale spoorlijnen van Nederland en vormt een belangrijke verbinding waarmee reizigers iedere dag van huis naar school, werk en studie gaan. In de Liemers en Achterhoek zelf én vaak ook verder doorreizen naar de Randstad en Nijmegen

Op 13 februari 2018 hebben wij uw Staten geïnformeerd (PS2018-104) over de verbreding van het onderzoek naar de verdere verbetering van deze spoorlijn. De eerste fase van de alternatievenstudie naar dubbelspoor Didam – Doetinchem is afgerond. Er zijn drie alternatieven opgesteld.

In de verbreding is een RegioExpres als aanvulling op de kwartierdienst meegenomen. Dit is kansrijk en zorgt voor een grote verbetering voor de reiziger en bereikbaarheid van de Achterhoek. Wel zijn de investeringskosten aanzienlijk hoger. Graag bespreken we met uw Staten onze afweging om deze snelle trein en lange spoorverdubbeling in de volgende fase verder uit te werken.

3 Bestaand beleid c.q. kader

De spoorverbetering sluit aan op de Omgevingsvisie Gelderland en de Kadernota Gaaf Gelderland. Eén van de beleidsdoelen is de optimalisering van het openbaar vervoer in de Liemers en Achterhoek. Een goede spoorverbinding Arnhem – Winterswijk is één van de speerpunten van ons College en opgenomen in ons coalitieakkoord. Ook past het binnen de gebiedsopgave Achterhoek.

We bereiden nu de aanleg van de spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam voor, waaraan ook het Ministerie bijdraagt. Deze zal het derde kwartaal van 2019 klaar zijn. De kwaliteit van de spoorverbinding is inmiddels goed. Ongeveer 95% van de treinen rijdt op tijd (dit was 62% in 2007 en 80% in 2012), en zal de komende jaren met de nu voorziene projecten nog verbeteren.

4 Argumenten/afwegingen/risico's

4.1 Zonder maatregelen: langere reistijden tussen Achterhoek en Randstad / Nijmegen

Na de spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam zijn reizigers 2 minuten sneller in Arnhem en Achterhoek. De verbinding wordt sneller. Met de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (hierna: PHS) zal de overstap naar de Randstad en Nijmegen 2x per uur naar verwachting ongeveer 5 minuten langer zijn: 11 minuten (Utrecht) en 14 minuten (Nijmegen). Dit geldt voor 2.000 – 3.000 reizigers per dag. Het versnellen van deze overstap is onderzocht in de studie.

4.2 Alternatief 1: verbeteren kwartierdienst

De huidige kwartierdienst is de basis voor het succes van de spoorlijn en heeft geleid tot grote reizigersgroei. ProRail, regio, vervoerders en wij vinden unaniem dat de hoge frequentie (4x per uur) tussen Arnhem en Doetinchem gehandhaafd moet blijven op alle stations. Het schuiven van treintijden om de overstap te herstellen is onderzocht, maar niet haalbaar als gevolg van de beperkte capaciteit van het spoor en landelijke dienstregeling.

Een verbetering is, met huidige frequenties, alleen nog mogelijk in de exploitatie. Door 1 minuut rijtijdwinst tussen Arnhem en Doetinchem ontstaat ruimte om de materieelinzet te optimaliseren op station Doetinchem. Treinen staan hier dan langer stil, waardoor materieel gesplitst of gecombineerd kan worden wanneer nodig. Dit is gunstig voor de exploitatie van de treindienst, omdat niet meer onnodig met lange treinen naar Winterswijk doorgereden moet worden. De benodigde rijtijdwinst kan behaald worden door het spoor te verdubbelen tussen Wehl en Doetinchem De Huet.

Reistijd en betrouwbaarheid veranderen in dit alternatief nauwelijks. De reiziger merkt van dit alternatief nagenoeg niets. Dit alternatief kan wel als enige binnen de gereserveerde middelen gerealiseerd worden. De verdubbeling van ongeveer 2km maakt het dat de spoorverdubbeling naar verwachting binnen 5 jaar gerealiseerd is, door een kortere planologische procedure. Wij zien, gelet op de geringe effecten, dit alternatief als een terugvalscenario.

4.3 Alternatief 2: RegioExpres 1x per uur en verbeteren kwartierdienst

De snelheid van de spoorverbinding Arnhem – Winterswijk is niet hoog in vergelijking tot andere spoorverbindingen. Dit is vooral het gevolg van de vele stations en het ontbreken van een snelle trein. Reizigers tussen Arnhem en Winterswijk zijn in de huidige situatie sneller via Zutphen (met overstap).

Er is gekeken naar de mogelijkheden van snelle treinen als aanvulling op de huidige kwartierdienst. Wij zien, net als ProRail, regio, vervoerders, Expres treinen als een kansrijk model. Deze rijden als stoptrein op trajecten waar geen andere trein rijdt en als sneltrein op trajecten waar wel andere treinen rijden. Dit model komt veel voor in Duitsland en met de RE19 Arnhem – Düsseldorf bestaat ook een Gelders voorbeeld. Voor Arnhem – Winterswijk betekent dit Arnhem – Doetinchem (non-stop) en daarna als stoptrein door naar Winterswijk. In eerste instantie wordt gedacht aan het rijden van deze RegioExpres in de (brede) spitsen.

ProRail en vervoerders hebben gekeken naar de infrastructuur die nodig is om een RegioExpres in de dienstregeling in te passen. Gegeven de gelijkvloerse kruising Arnhem-Oost is er tussen Arnhem en Zevenaar nog maar ruimte voor 1 trein per uur (beide richtingen). Tussen Didam en Doetinchem is het niet mogelijk de RegioExpres te rijden zonder extra infrastructuur. Spoorverdubbeling tussen Didam tot en met Doetinchem De Huet is noodzakelijk. De investeringskosten zijn daarom aanzienlijk hoger. Ingenieursbureau Movares heeft deze geraamd op tussen de €63 – €80 miljoen (prijspeil 2015).

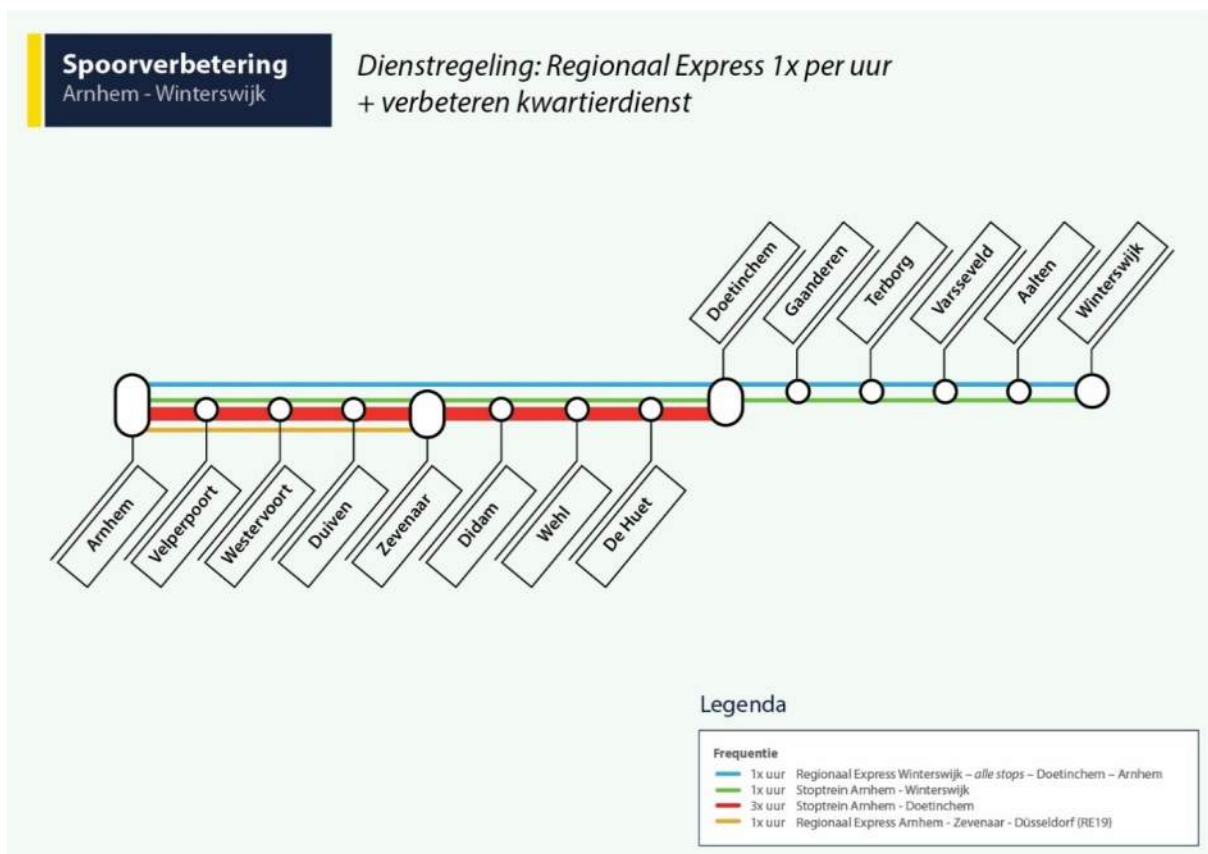
Tegelijkertijd is sprake van een grote verbetering voor de reiziger. Reistijden dalen en de overstap wordt voor een groot deel van de reizigers hersteld. In onderstaande schema is de verwachte reistijdwinst met de RegioExpres weergegeven. Winterswijk – Arnhem komt ruim binnen het uur, Doetinchem – Arnhem wordt iets meer dan 20 minuten en Doetinchem – Utrecht daalt naar minder dan een uur. Ook de reizigers die gebruikmaken van de kwartierdienst profiteren van een betere verbinding, de flexibiliteit in dienstregeling is groter, betrouwbaarheid en robuustheid stijgen.

Van ↓	Naar →	Arnhem	Nijmegen	Utrecht
Doetinchem – Gaanderen – Terborg – Varsseveld – Aalten – Winterswijk		13-15 minuten sneller	15-20 minuten sneller	15-20 minuten sneller

Extra stops van de RegioExpres zijn onwenselijk, zowel vanuit reizigersaantallen (verdeling reizigers tussen Expres en stoptreinen) en reistijd (overstap wordt dan niet hersteld). Dit alternatief is ook een robuuste en toekomstvaste keuze. De treindienst wordt flexibeler en is niet langer gevoelig voor iedere

wijziging in de treintijden van de Intercity's. Ook het doorrijden naar andere eindbestemmingen zoals Nijmegen is op termijn mogelijk. Wanneer de RegioExpres een succes is, kan deze zonder probleem ieder uur worden uitgebreid.

Op moment dat de RegioExpres rijdt, worden niet alle stations rechtstreeks verbonden. Reizigers tussen bijvoorbeeld Aalten en Didam moeten dan overstappen op Doetinchem. Dit gaat om een beperkte groep reizigers en de reistijd blijft nagenoeg gelijk ten opzichte van de huidige situatie.



Dienstregeling in alternatief 2. De ICE en treinen naar Zutphen zijn niet in de afbeelding opgenomen.

Wij hebben, gelet op de verbetering voor de bereikbaarheid van de Achterhoek, besloten dit alternatief in de volgende fase uit te werken. De investeringskosten zijn hoog, maar er zijn grote voordelen en het past binnen onze ambitie in het Coalitieakkoord en de gebiedsopgave Achterhoek. De nadere uitwerking bestaat uit:

- Een definitieve capaciteitsanalyse van ProRail naar de inpassing van de RegioExpres;
- Het opstellen van een businesscase door vervoerders;
- Een meer nauwkeurige raming van de investeringskosten;
- Een gedetailleerde studie naar de reizigers aantallen;

Realisatie van dit alternatief lijkt mogelijk binnen 5 – 7 jaar.

4.4 Alternatief 3: RegioExpres 2x per uur en verbeteren kwartierdienst

De RegioExpres is een aantrekkelijk treinproduct. Om deze 2x per uur te laten rijden is een vrije kruising Arnhem-Oost noodzakelijk. Waar het met 1x per uur nog net mogelijk is de dienstregeling te optimaliseren, kan dit met 2x per uur niet. Ook een spoorverdubbeling tussen Gaanderen en Terborg en elektrificatie zijn naar verwachting nodig, net als het vergroten van de perroncapaciteit op station Zevenaar. De investeringskosten van deze extra maatregelen zijn naar verwachting meer dan €150 miljoen.

Wij hebben, gelet op de hoge investeringskosten, besloten dit alternatief nu niet uit te werken. Dit alternatief zien wij als het eindbeeld voor de spoorlijn. Het product RegioExpres kan zich 1x per uur bewijzen, voordat overgegaan wordt op de realisatie van de extra infrastructuur. Tegelijkertijd is een groot deel van de infrastructuur zeer gewenst vanuit onze ambitie voor andere treindiensten (vrije kruising Arnhem-Oost voor IJssellijn en ICE) en vanuit duurzaamheid (elektrificatie).

4.5 Overwegveiligheid, tunnel Europaweg

Spoorverdubbeling en mogelijk de RegioExpres leiden tot een hoger veiligheidsrisico op overwegen. Er geldt een wettelijke verplichting om dit risico (op het traject) te beheersen. Daarom doen wij, samen met gemeente Doetinchem en ProRail, onderzoek om de overweg Europaweg te vervangen door een onderdoorgang. De Europaweg is de drukste Gelderse overweg en de westelijke ontsluiting van Doetinchem. Tevens is het de doorgaande verbinding van de Westelijke Achterhoek naar Duitsland. De overweg is opgenomen in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, hierdoor bestaan er kansen voor cofinanciering (maximaal 50%) vanuit het Rijk. Dat geldt ook voor de gemeente Doetinchem en Regio Achterhoek. De investeringskosten van een tunnel bedragen tussen de €20 - €30 miljoen. Dit is dus een extra investering bovenop de kosten voor de spoorverdubbeling. Een mogelijk goedkopere optie is het sluiten van meerdere overwegen of het afsluiten van overwegen voor gemotoriseerd verkeer. Eind dit jaar verwachten wij hierover duidelijkheid te kunnen geven.

Klimaat

In de afweging van de alternatieven wordt ook duurzaamheid meegenomen. De aanleg van extra infrastructuur kost energie. Daarentegen is het zo, dat onze inzet is gericht op een betrouwbaarder spoor, zodat reizigers de trein blijven of gaan gebruiken in plaats van de auto. Dit is gunstig voor het klimaat. In de ontwerpen voor dubbelspoor wordt ruimte gereserveerd voor de portalen voor de bovenleiding voor een toekomstige elektrificatie.

Risico's

Op dit moment is alleen de eerste fase van de alternatievenstudie uitgevoerd. In de tweede fase van de alternatievenstudie, worden de kosten en baten van alternatief 2 nader uitgewerkt. Ook werken wij samen met de partners aan een overzicht van de risico's in infrastructuur en exploitatie, waarbij beheersmaatregelen worden benoemd. De kostenramingen kennen nu nog een grote bandbreedte. In de volgende fasen worden deze kostenramingen nauwkeuriger, maar het zal altijd veel meer blijven dan de bijdrage die nu gereserveerd is.

5 Financiële consequenties

De alternatievenstudie financieren we binnen de beschikbare middelen voor planstudies spoor. De tweede fase van de alternatievenstudie is noodzakelijk om de exacte financiële consequenties van de RegioExpres en spoorverdubbeling in beeld te brengen:

- *Investeringskosten:* we hebben op dit moment een indicatie van de investeringskosten. In de Meerjaren Investeringsagenda is €25-30 miljoen gereserveerd. De kosten voor de RegioExpres zijn aanzienlijk hoger. Naar verwachting €63 – €80 miljoen. De kosten voor overwegveiligheid komen hier nog bij;
- *Exploitatiekosten:* het lijkt erop dat de dienstregeling met de RegioExpres mogelijk is met de bestaande treinen³. Wel zijn er extra ritten, maar daar staan extra reizigersopbrengsten tegenover. De exacte gevolgen op de jaarlijkse exploitatiekosten zijn naar verwachting beperkt. We werken samen met vervoerders een businesscase uit;
- *Financieringsverdeling:* we gaan in gesprek met het Ministerie, regio Achterhoek en gemeente Doetinchem om financieel bij te dragen aan extra dubbelspoor en de tunnel in de Europaweg.

³ Bij het bepalen van de inzet van het materieel is, conform de Nota van Uitgangspunten voor de OV-concessies (PS2018-132), uitgegaan van één vervoerder op de spoorlijn Arnhem – Doetinchem – Winterswijk.

6 Proces en evaluatie

In de volgende fase van de alternatievenstudie wordt de RegioExpres en benodigde spoorverdubbeling verder uitgewerkt. Deze resultaten worden, samen met de MKBA Arnhem-Oost en haalbaarheidsstudie naar de tunnel in de Europaweg, begin 2019 aan uw Staten aangeboden. Dan is ook de benodigde informatie beschikbaar om het voorkeursalternatief ter besluitvorming aan uw Staten voor te leggen. Daarna volgt de planuitwerking door ProRail.

Arnhem, 22 mei 2018 - zaaknummer 2018-000845
Gedeputeerde Staten van Gelderland
C.G.A. Cornielje - Commissaris van de Koning
P.G.G. Hilhorst - secretaris