



Provinciaal Inpassingsplan RegioExpres

Toelichting bijlage 63

**Zienswijzennota inclusief
geanonimiseerde zienswijzen**



Zienswijzennota ontwerp- inpassingsplan RegioExpres



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Onderwerpen die in zienswijzen vaker terugkomen	4
3	Zienswijzen	7
4	Advies Commissie voor de milieueffectrapportage	46
5	Overzicht wijzigingen ontwerp inpassingsplan en milieueffectrapport naar aanleiding van zienswijzen en advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage	49
6	Bijlagen	51

1 Inleiding

Aanleiding

De RegioExpres is een extra sneltrein tussen Arnhem en Doetinchem, die vervolgens verder gaat als stoptrein tussen Doetinchem en Winterswijk. Het verbeteren van de spoorlijn zorgt voor een snelle, duurzame en robuuste verbinding tussen de Randstad en de Gelderse regio's en voor een aantrekkelijkere woon-, werk- en leefomgeving. Daarnaast is reizen met de trein een duurzaam alternatief voor de drukke A12 en A18.

In de gemeenten Zevenaar, Doetinchem en Montferland worden meerdere spoormaatregelen gerealiseerd zoals een tweede spoor en aanpassingen aan overwegen. Hiervoor zijn planologische aanpassingen nodig. Ook zijn hier tijdelijke planologische aanpassingen nodig ten behoeve van bouwwegen en werkterreinen. In de gemeente Zevenaar wordt alleen een technische aanpassing aan het spoor verricht, dit betreft het toevoegen van een extra wissel. Hiervoor zijn geen definitieve planologische aanpassingen nodig. Er is wel een tijdelijke planologische aanpassing nodig ten behoeve van bouwwegen en werkterreinen.

Ter inzagelegging ontwerp-inpassingsplan RegioExpres

Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben op 12 december 2023 het ontwerp-inpassingsplan RegioExpres vastgesteld. Het ontwerp-inpassingsplan en bijhorende stukken, waaronder het milieueffectrapport (MER), hebben van donderdag 21 december 2023 tot en met woensdag 31 januari 2024 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn heeft iedereen een zienswijze in kunnen dienen.

Beantwoording van zienswijzen en adviezen

Alle reacties (zienswijzen) zijn samengevat en beantwoord in deze zienswijzennota. Wanneer een zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het inpassingsplan, het milieueffectrapport of de onderliggende onderzoeken is dat aangegeven. Het is uiteindelijk aan Provinciale Staten om het inpassingsplan, al dan niet gewijzigd, vast te stellen.

Zienswijzen geanonimiseerd

Zienswijzen van of namens privépersonen zijn om redenen van privacy geanonimiseerd. Alle zienswijzen zijn genummerd. Aan de betrokkenen – in deze zienswijzennota aangeduid als 'indiener(s)' – wordt hun eigen nummer kenbaar gemaakt, zodat zij de reactie op de eigen zienswijze uit deze nota kunnen herleiden.

Leeswijzer

Veel voorkomende onderwerpen zijn in hoofdstuk 2 beantwoord. In hoofdstuk 3 zijn alle zienswijzen samengevat en beantwoord. Als een zienswijze (deels) hetzelfde is als een eerder ingediende zienswijze verwijzen we naar de eerdere beantwoording in hoofdstuk 2 of 3. In hoofdstuk 4 is het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (commissie mer) opgenomen en van een reactie voorzien. In hoofdstuk 5 is een overzicht opgenomen van aanpassingen van het inpassingsplan, het MER een lijst van veel voorkomende afkortingen. In de bijlage staan de zienswijzen en het advies van de commissie mer.

2 Onderwerpen die in zienswijzen vaker terugkomen

1 Toelichting geluid

Geluid is het thema waar, zoals dit ook het geval is bij andere spoorprojecten, in de meeste zienswijzen op wordt ingegaan. Bij dit project is over het algemeen sprake van een positief effect op geluid. Hoewel veel indieners aangeven dat de geluidshinder zal toenemen, is in de praktijk juist sprake van een afname op vrijwel alle woningen. Dit komt door de aanleg van de raildempers. Deze bronmaatregel leidt tot een vermindering van geluid. De geluidshinder als gevolg van de extra treinen wordt vaak ruimschoots gecompenseerd doordat de raildempers ervoor zorgen dat alle treinen stiller worden (dus ook de treinen die nu al rijden). Bovendien rijdt de RegioExpres 's avonds en in het weekend niet. In deze periodes is er dus sowieso geen sprake van toename van geluid. Dit is ook de verklaring dat andere maatregelen, zoals geluidsschermen, niet nodig zijn. In de bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan zijn samenvattingen over geluid opgenomen.

2 Toelichting trillingen

Door de toename van de rijsnelheid van de RegioExpres rond stations en het dichterbij komen van de sporen door de spoorverdubbeling, nemen de trillingen met name rond stations toe als gevolg van het project. Hierdoor neemt het aantal gehinderden toe. Voor de woningen met een overschrijding van het beoordelingskader is onderzocht of er maatregelen genomen kunnen worden om de trillingen terug te brengen. Voor een aantal woningen in de omgeving Parallelweg - Oude Beekseweg in Didam is dit mogelijk. Hier blijkt een ondergronds trillingsscherm van EPS (piepschuim) van 0,5 m dikte en 2 m diepte op ca. 5 m uit het hart van het spoor doelmatig en effectief. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat hier de spooruitbreiding aan de noordkant plaatsvindt en kabels en leidingen toch al vanwege het project omgelegd moeten worden. Het is daardoor relatief goedkoop om hier een ondergronds trillingsscherm te bouwen. Voor de overige locaties met een overschrijding van het beoordelingskader zijn geen doelmatige maatregelen te treffen omdat de mogelijke maatregelen niet inpasbaar, te kostbaar of onvoldoende effectief zijn. In de bijlage van de toelichting op het inpassingsplan is een samenvatting over trillingen opgenomen.

3 Toelichting bouwwegen en werkterreinen

Wanneer spoorinfrastructuur gerealiseerd wordt is er altijd sprake van een tijdelijke situatie waarin er meer ruimte nodig is dan in de definitieve situatie waarbij hinder kan optreden. Het werk moet namelijk gerealiseerd worden. De bouwwegen en werkterreinen zijn zorgvuldig afgewogen. Het uitgangspunt is dat het werk gerealiseerd moet kunnen worden, maar ook dat bewoners ontzien worden en de verkeersveiligheid niet in het geding komt. Dit heeft geleid tot het voorstel zoals dit is opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan. Op basis van de zienswijzen wordt het inpassingsplan op een aantal locaties gewijzigd. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de zienswijze van een aantal indieners. Werkterreinen komen hierdoor verder van woningen te liggen of op percelen van grondeigenaren die hier positiever tegenover staan. Dit betekent niet dat alles volgens de wensen van indieners wordt gerealiseerd. Soms kan dit simpelweg niet in de uitvoering. Tot slot is het belangrijk te beseffen van ook het nieuwe voorstel nadrukkelijk een voorstel is. Binnen de kaders is de aannemer namelijk vrij om hiervan af te wijken.

In de notitie werkterreinen en bouwwegen (bijlage 51 bij PIP) is een toelichting opgenomen over de ligging van de bouwwegen en werkterreinen. Basisgedachte achter het memo is het tijdelijk realiseren van een werkweg aan de buitenzijde van het nieuw te realiseren tweede spoor. Deze werkweg heeft een breedte van 3 meter en wordt gebruikt voor aan- en afvoer van materiaal voor de aanleg van het tweede spoor en het benodigde grondwerk hiervoor. Door de breedte van 3 meter kan de werkweg maar in één richting gebruikt worden; passeren is niet mogelijk bij deze breedte.

De werkweg dient bereikbaar te zijn vanaf de openbare weg voor de aan- en afvoer van materiaal en materieel. Bij overwegen worden daarom toegangen gecreëerd. Echter is niet elke openbare weg (bij een overweg) geschikt voor vrachtverkeer. In overleg met de gemeenten is daarom afgestemd welke openbare wegen wel en welke niet gebruikt kunnen en mogen worden en welke voorwaarden er gesteld worden aan het gebruik (denk bijvoorbeeld aan gebruik in één richting en wegen binnen de bebouwde kom zo min mogelijk gebruiken).

Om van en naar de werkweg te kunnen rijden via het onderliggende wegennet is een plan opgesteld welke routes er gereden kunnen worden (rekening houdend met het feit dat er maar in één richting over de werkweg gereden kan worden). Het meeste werkverkeer zal vanaf de snelweg A18 komen. Om het onderliggende wegennet (en de bebouwde kom) tussen de bestaande op- en afritten en de werklocatie niet te veel te belasten is ervoor gekozen om bij de verzorgingsplaats Geulecamp een tijdelijke doorsteek naar de Frieslandweg te realiseren (alleen te gebruiken voor werkverkeer).

Om het gebruik van de werkweg (één richtingsverkeer) te beperken worden bij overwegen (toegang werkweg vanaf de openbare weg) werkterreinen gerealiseerd. Deze werkterreinen worden gebruikt voor tijdelijke opslag van materiaal en materieel. Vrachtverkeer ten behoeve van de aanvoer van materiaal hoeft daardoor niet de werkweg af te rijden om het materiaal te lossen. Vanaf het werkterrein wordt materiaal op het moment dat het nodig is vervoerd naar de locatie waar het verwerkt moet worden.

Op een aantal locaties eindigt de werkweg doodlopend. Op deze locaties is een werkterrein voorzien wat gebruikt wordt als draaicirkel voor het werkverkeer. Bij objecten, zoals aan te passen duikers, de grondwal in Didam en het uit te breiden station De Huet (tweede spoor, perron en voorplein) is een ruimer werkterrein gepland om werkruimte te creëren voor de werkzaamheden aan deze objecten. Dat geldt ook de parkeerplaatsen aan de Parallelweg in Didam. Deze worden als gevolg van de spooruitbreiding heringericht. Tijdens deze herinrichting en de werkzaamheden aan het tweede spoor zullen deze parkeerplaatsen niet beschikbaar zijn. De duur van deze periode zal zo kort mogelijk worden gehouden.

De realisatie van het project zal ca. 1,5-2 jaar in beslag nemen. Echter zal niet continu gedurende deze periode gebruik worden gemaakt van de bouwwegen en toeleidende openbare wegen. Een deel van de grondwerkzaamheden ten behoeve van het nieuwe spoor zal tijdens treinvrije perioden (TVP's) plaatsvinden. In deze perioden zal het werkverkeer intensief zijn. Daarbuiten zal het vrachtverkeer veel minder intensief zijn en zullen er mogelijk perioden zijn waarin er geen werkverkeer plaatsvindt. Op dit moment zijn 3 tot 4 TVP's van maximaal 2,5 week per periode voorzien. Opgemerkt moet worden dat de aannemer te zijner tijd de nodige vrijheid heeft om zijn eigen uitvoeringsplan te maken binnen de kaders die aan hem worden meegegeven.

4 Toelichting grondverwerving

Van een aantal indieners van zienswijzen is grond nodig om de aanpassingen aan de spoorinfrastructuur te realiseren. De meest kritische gronddossiers zijn vooruitlopend op het ontwerp-inpassingsplan al opgestart. Dit zijn de zogenoemde fase I gronddossiers. Alle overige dossiers in fase II zijn na de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan opgestart. Dit verklaart waarom in een aantal gevallen al met de indiener van een zienswijze is gesproken, terwijl in andere gevallen wordt aangegeven dat het gesprek met indiener nog moet worden opgestart.

ProRail verwerft de gronden op basis van volledige schadeloosstelling conform de vereisten vanuit de Omgevingswet (voorheen Onteigeningswet). Dit houdt in dat de vermogens- en inkomenspositie voor en na de grondverwerving voor het project gelijkwaardig moeten zijn.

5 Toelichting (plan)schade

Wanneer een indiener van mening is dat door de vaststelling van het inpassingsplan sprake is van waardedaling van de woning, kan hiervoor binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een planschade-verzoek worden ingediend. Daarvan kan bijvoorbeeld sprake zijn doordat door de spoorverdubbeling het spoor dichterbij de woning komt te liggen, waardoor het woongenot vermindert en de waarde van de woning daalt. Een planschade-verzoek, overigens sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet is er sprake van nadeelcompensatie, kan worden ingediend bij de provincie. Zie voor verdere informatie: <https://www.gelderland.nl/themas/organisatie/klacht-en-bezwaar/nadeelcompensatie>.

ProRail bereidt grote bouwprojecten aan het spoor of aan stations zorgvuldig voor. Toch kan niet altijd worden voorkomen dat mensen schade ondervinden. Bijvoorbeeld omdat schade ontstaat tijdens de bouw. Voor die situaties kent ProRail een regeling van schadeloosstelling. ProRail heeft hier een loket voor ingericht die te raadplegen is op <https://www.prorail.nl/wonen/schade>. Op deze website is meer informatie te vinden over soorten schade en de wijze van melden.

6 Stikstof

Bij het ontwerp-inpassingsplan was nog niet duidelijk hoe de extra stikstof-depositie als gevolg van de RegioExpres aangepakt ging worden. Er is aangegeven dat zowel naar de mogelijkheden van HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, een biodiesel) als extern salderen gekeken werd. Op 16 oktober 2024 heeft Gedeputeerde Staten, bij gunning van de nieuwe concessie Achterhoek-Rivierenland, gekozen om alle treinen vanaf de start van de concessie op HVO te laten rijden. Uit stikstofberekeningen met de inzet van HVO blijkt dat er is géén sprake is van een toename in depositie op Natura 2000 gebieden in de aanlegfase. In de gebruiksfase is er een zeer beperkte toename op Rijntakken. Uit de voortoets blijkt dat significante gevolgen op voorhand zijn uitgesloten, waarmee er geen verplichting is om een omgevingsvergunning Natura 2000-activiteit aan te vragen.

3 Zienswijzen

Zienswijze	Indiener	Zienswijze	Indiener
1.	Bewoner Didam	27.	Stichting Achmea Rechtsbijstand
2.	zienswijze is ingetrokken	28.	Stichting Achmea Rechtsbijstand
3.	Bewoner Doetinchem	29.	Bewoner Doetinchem
4.	zienswijze is ingetrokken	30.	Bewoner Doetinchem
5.	Bewoner Didam	31.	Bewoner Wehl
6.	Bewoner Didam	32.	Bewoner Doetinchem
7.	Gasunie	33.	zienswijze is ingetrokken
8.	Staatbosbeheer	34.	Berghstaete vastgoed
9.	Bewoner Doetinchem	35.	zienswijze is ingetrokken
10.	Bewoner Wehl	36.	Bewoner Doetinchem
11.	Bewoner Didam	37.	Bewoners Didam
12.	Bewoners Doetinchem	38.	Berghstaete vastgoed
13.	Bewoner Doetinchem	39.	Bewoner Doetinchem
14.	Bewoners Doetinchem	40.	Bewoners Doetinchem
15.	Bewoner Doetinchem	41.	Bewoners Doetinchem
16.	Maatschap van Ochten Klop	42.	TenneT
17.	Bewoners Doetinchem	43.	Bewoner Didam
18.	Bewoners Didam	44.	Bewoner Wehl
19.	Bewoner Doetinchem	45.	Bewoner Doetinchem
20.	Bewoners Didam	46.	Bewoner Wehl
21.	Bewoner Doetinchem	47.	Gemeente Montferland
22.	zienswijze is ingetrokken	48.	Bewoners Didam
23.	Bewoner Doetinchem	49.	Hooglander Advocaten
24.	Bewoner Doetinchem	50.	Bewoners Didam
25.	Bewoners Didam	51.	PSP 92
26.	Bewoners Doetinchem	52.	Bewoners Didam

1 Zienswijze 1 (bewoner Didam)

Zienswijze	Reactie
Dienstregeling 1.1 Indiener is voorstander van de komst van het dubbelspoor, maar doet een voorstel voor een andere dienstregeling. 4x per uur tussen Winterswijk en Arnhem van 7.00 tot 21.00 uur.	De voorgestelde dienstregeling van indiener is niet mogelijk met alleen dubbelspoor tussen Didam en Doetinchem-De Huet. Hiervoor zijn ook tussen Doetinchem en Winterswijk extra stukken dubbelspoor nodig. Dit is geen onderdeel van het project. De voorgestelde dienstregeling van indiener achten wij ook op termijn niet realistisch, omdat er te weinig reizigers zijn om tussen Doetinchem en Winterswijk een kwartierdienst te kunnen aanbieden.
1.2 Indiener geeft aan dat er maximaal 10 minuten reistijdswinst mogelijk is.	Wij delen van de mening van indiener niet. De reistijdswinst op het traject Arnhem- Doetinchem (en verder) is maximaal 13 minuten. Voor overstappende reizigers is de reistijdswinst, afhankelijk van de bestemming, nog groter. Hiervoor hebben wij gebruik gemaakt van de meest actuele gegevens van ProRail, NS en de regionale vervoerders.
1.3 Indiener is van mening dat er beter gekozen kan worden voor een goede ontsluiting van de regio en niet voor de RegioExpres.	De RegioExpres leidt juist tot de door indiener gewenste betere ontsluiting van de regio. Voor de regio Achterhoek neemt de reistijd af, voor reizigers in de Liemers komen er meer zitplaatsen beschikbaar.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

2 Zienswijze 2 (Witte Rentmeesters en Makelaars, namens ondernemer en bewoner Wehl)

Deze zienswijze is ingetrokken.

3 Zienswijze 3 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Inpassing 3.1 Indiener geeft aan dat de wissel eerder gesitueerd was ter hoogte van het grasveld achter de woning, maar dat deze op de laatste tekeningen naast de woning ligt. Indiener verwacht daardoor enige hinder en minder woongenot.	De suggestie van indiener is niet mogelijk. De ontwerpvoorschriften van ProRail staan niet toe dat wissels op zogenoemde kunstwerken liggen. Een duiker (zoals over de Wijnbergse Loopgraaf) is een kunstwerk, vandaar dat de wissel hiervoor is gesitueerd.
Indiener doet de suggestie om de duiker in de Wijnbergse loopgraaf breder te maken of er één naast waardoor de wissel verder richting Doetinchem komt.	Wij hebben persoonlijk contact gehad met indiener, omdat de wissel sinds de verkenning al op deze plek is voorzien. In dit gesprek heeft indiener een aanvullende vraag gesteld met betrekking tot geluid van het omklappen van de wissel. Hieronder is op deze vraag ingegaan.
Geluid 3.2 Indiener vraagt naar de mogelijkheden van geluidreducerende maatregelen (vooral voor het omklappen van de wissel).	Naar aanleiding van deze vraag heeft ProRail geluidmetingen laten verrichten aan eenzelfde type wissel als de wissel dat ten behoeve van de RegioExpres wordt aangelegd. Het resultaat van die metingen is gebruikt om het geluid van de wissel op de gevel op de woning van indiener te berekenen. Uit de berekening blijkt dat het geluidniveau van het omklappen van de wissel op de gevel van de woning laag zal zijn. Ten hoogste 47 dB(A), waarbij een hoogste geluidbelasting van 60 dB(A) aanvaardbaar wordt geacht. Het is daardoor niet waarschijnlijk dat indieners hinder van het omklappen van de wissel zullen ondervinden.

Conclusie: naar aanleiding van deze zienswijze is aanvullend akoestisch onderzoek gedaan naar het omklappen van de wissel. Dit onderzoek is verwerkt in bijlage 6 van de toelichting van het inpassingsplan.

4 Zienswijze 4 (bewoner Didam)

Deze zienswijze is ingetrokken.

5 Zienswijze 5 (bewoner Didam)

Zienswijze	Reactie
Generiek 5.1 Indiener is niet blij met de komst van het tweede spoor, zoals ook aangegeven in persoonlijke gesprekken. Door het extra spoor zal er overlast gaan komen tijdens de bouw en als het gereed is door lawaai, geluid, trillingen, het niet kunnen gebruiken van de spoorwegovergang, mindere uitzicht en waardevermindering van ons eigendom.	De door indiener genoemde milieueffecten zijn onderzocht. Daarbij is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu ter plaatse van de woning van indiener. De overweg zal gedurende de bouwtijd zeer beperkt afgesloten zijn. Voornamelijk tijdens de uitbreiding/ aanpassing van de overweg gedurende circa 3 dagen.
Grondverwerving 5.2 Indiener geeft aan als gevolg van het verlies aan grond extra gronden te moeten aankopen voor het vee, de koeien en schapen.	Voor de komst van het tweede spoor is grond van indiener nodig. ProRail, verantwoordelijk voor de grondverwerving, is hierover in gesprek met indiener. ProRail verwerft gronden op basis van volledige schadeloosstelling. De rentmeester zal in zijn of haar taxatie beoordelen of aankoop van vervangende grond in de rede ligt. Zo ja, zal deze post meegenomen worden in de waardering. Zie verder hoofdstuk 2, onderdeel 4.
Bouwwegen en werkterreinen 5.3 Indiener is geschrokken dat naast de hele strook grond langs de spoorbaan voor de aanleg van het dubbelspoor, nu ook een groot deel van het weiland (voor het keukenraam) ingetekend is als werkterrein. Indiener geeft aan dit ook met de omgevingsmanager besproken te hebben.	Wij begrijpen de zorg van indiener. Wij hebben nogmaals kritisch gekeken naar de noodzaak van dit specifieke werkterrein. Hoewel het werkterrein wenselijk is, zijn er voor de aannemer ook alternatieven mogelijk. In overleg met ProRail is daarom besloten het werkterrein ter hoogte van het perceel van indiener te schrappen. Het tijdelijke ruimtebeslag zal beperkt blijven tot de bouwweg parallel langs het spoor. Zie verder hoofdstuk 2, onderdeel 3.
Nut en noodzaak 5.4 Indiener vraagt zich of er wel goed gekeken is naar de nut en noodzaak van het tweede spoor gelet op het lage aantal reizigers in de treinen.	Nut en noodzaak van het project is meerdere malen onderzocht. Voor een onderbouwing van nut en noodzaak verwijzen wij naar de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (hierna: MKBA) die bijgevoegd is bij het inpassingsplan.
Aanvullende zienswijze Op 11 juni 2024 is een (aanvullende) zienswijze ingediend door Bergstaete Vastgoed.	De zienswijzenperiode liep tot en met 31 januari 2024. De aanvullende zienswijze is te laat ingediend. Hiervoor zijn geen verschoonbare redenen aangevoerd. De aanvullende zienswijze is daarmee niet-ontvankelijk.

Conclusie: De verbeelding van het inpassingsplan wordt aangepast waarbij het werkterrein ter hoogte van het perceel van indiener wordt geschrapt. De aanvullende zienswijze van 11 juni 2024 is niet-ontvankelijk.

6 Zienswijze 6 (bewoner Didam)

Zienswijze	Reactie
Grondverwerving 6.1 Indiener geeft aan in juli 2021 een gesprek te hebben gehad met de provincie en de gemeente. Daarin werden de plannen voor verdubbeling van het spoor toegelicht en gevraagd of zij bereid waren om een strook grond in het verlengde van de spoorlijn te verkopen. Indiener heeft toen aangegeven bereid te zijn om in gesprek te gaan met de grondverwerver, maar er is daarna geen persoonlijk contact meer geweest.	Voor de realisatie van de spoorverdubbeling is grond van indiener nodig. ProRail, verantwoordelijk voor de grondverwerving, is hierover in gesprek met indiener. ProRail verwerft de gronden op basis van volledige schadeloosstelling conform de vereisten vanuit de Omgevingswet (voorheen Ontheffingswet). Dit houdt in dat de vermogens- en inkomenspositie voor en na de grondverwerving voor het project gelijkwaardig moeten zijn. Zie verder hoofdstuk 2 onderwerp 4.
Bouwwegen en werkterreinen 6.2 Indiener is verrast dat een groot deel van ons weiland wordt aangeduid met een voorlopige bestemming 'Verkeers-railverkeer voorlopig' voor max. 5 jaar, vermoedelijk bedoeld als werkterrein met een bouwweg. Indiener is hierin niet gekend en kan deze werkwijze niet waarderen. De gronden zijn verhuurd en daarom niet beschikbaar.	Wij hebben deze afweging gemaakt op basis van verkeerde informatie. Wij betreuren dat dit niet goed is gegaan en bieden hiervoor onze excuses aan. Wij hebben nogmaals gekeken naar mogelijke locaties voor de bouwweg en het werkterrein, hieruit volgt de voorgestelde bouwweg en het werkterrein worden verplaatst. Wel blijft een strook langs het spoor noodzakelijk en is deze dus opgenomen in het inpassingsplan. Zie verder hoofdstuk 2, onderdeel 3.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan worden de ligging van de bouwweg en het werkterrein aangepast.

7 Zienswijze 7 (Gasunie)

Zienswijze	Reactie
Kabels en leidingen – verbeelding 7.1 In het plangebied liggen vier locaties waarin totaal zes aardgastransportleidingen het plangebied kruisen. Gasunie stelt vast dat de ligging van twee leidingen (A-523 en N-566-03) niet correct is weergegeven op de verbeelding. Gasunie verzoekt dit in het definitieve inpassingsplan te corrigeren en de ligging correct weer te geven inclusief de belemmeringenstrook.	Wij betreuren dat de ligging van de aardgastransport-leidingen in het ontwerp-inpassingsplan niet goed zijn opgenomen. Aan de hand van de toegezonden digitale bestanden is de ligging van de leidingen aangepast.
Kabels en leidingen – planregels 7.2 Wij verzoeken u het artikel 'Leiding - Gas' op de volgende punten aan te passen: Het toevoegen van Specifieke gebruiksregels: x.x Specifieke gebruiksregels Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend: - het opslaan van goederen, met uitzondering het opslaan van goederen t.b.v. van inspectie en onderhoud van de gastransport/leiding; - het wijzigen van het gebruik van bestaande gebouwen, indien daardoor een kwetsbaar object wordt toegelaten. Het artikel 9.3.a. sub 7 kan dan vervallen	Zie onderstaande beantwoording.
7.3 Wij verzoeken u om artikel 9.3 lid d op het volgende punt aan te passen: - het woord 'onevenredig' te schrappen; - met het volgende toetsingskader: dat de veiligheid van de gasleiding mag niet worden geschaad. Het huidige artikel 9.3 sub d biedt een beoordelingsvrijheid die niet door artikel 14 derde lid Bevb wordt geboden. Hierin is bepaald dat de veiligheid van de in de belemmeringenstrook gelegen buisleiding niet mag worden geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten.	Zie onderstaande beantwoording.

Zienswijze	Reactie
7.4 Gasunie heeft een tekstvoorstel opgesteld voor het artikel 'Leiding – Gas'. Gasunie geeft aan dat het gebruik van dit voorstel haar voorkeur heeft.	Het tekstvoorstel van de Gasunie voor artikel 9 Leiding – Gas is zoveel mogelijk overgenomen.
Proces 7.5 Gasunie verzoekt voor vaststelling van het inpassingsplan nogmaals in contact te treden om de wijzingen af te stemmen. Ook wordt gevraagd voor aanvang van de werkzaamheden contact op te nemen.	De aanpassingen op het ontwerp-inpassingsplan hebben wij aan de Gasunie voorgelegd. Gasunie heeft haar schriftelijke akkoord hierop gegeven op 9 juli 2024. Het gesprek met de Gasunie is een doorlopend proces, dus ook voor aanvang van de werkzaamheden.

Conclusie: op de verbeelding wordt de ligging van de aardgastransportleidingen aangepast conform het voorstel van de Gasunie. Ook de regels van de dubbelbestemming Leiding - Gas worden aangepast conform het voorstel van de Gasunie.

8 Zienswijze 8 (Staatbosbeheer)

Zienswijze	Reactie
Grondverwerving 8.1 Staatsbosbeheer is in het verleden geïnformeerd over de komst van de RegioExpres, maar er zijn nog geen concrete afspraken gemaakt over de exacte inhoud van het plan en de uitvoering. Staatsbosbeheer heeft nog geen toestemming gegeven voor de inrichting en gebruik van de benodigde gronden voor de RegioExpres en treedt graag in overleg.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 6, opmerking 1.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

9 Zienswijze 9 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Geluid 9.1 Indiener geeft aan, zo is op een inloopbijeenkomst toegelicht, dat het geluidsniveau in de woning te hoog is. Indiener heeft zelf in de woning met een geluidsmeter metingen verricht (62 db). Indiener doet het voorstel voor een geluidsabsorberende wand van 1 meter tot 1,5 meter hoog en het uitvoeren van aanpassingen in de woning. De overweg geeft ook te veel geluid zowel door verkeer als trein.	Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de gevel van de woning zonder maatregelen toeneemt van 54 naar 58 dB. Met de voorgestelde maatregelen (raildempers) neemt de geluidbelasting af naar 56 dB. Om de geluidbelasting verder terug te brengen naar de voorkeurswaarde van 55 dB is aanvullend een geluidscherm nodig met een hoogte van 1m. Vanwege de kleine overschrijding ten opzichte van de voorkeurswaarde en het beperkte aantal woningen dat van een dergelijk scherm profiteert zijn de kosten voor het scherm te hoog in verhouding tot het effect dat met het scherm behaald moet worden. Om die reden wordt er aanvullend niet ook nog een geluidscherm geplaatst. Als gevolg van het inpassingsplan worden de geluid-productieplafonds gewijzigd. Als dat besluit onherroepelijk is, vindt er in overleg met de indiener van deze zienswijze een onderzoek plaats naar het geluidsniveau in de woning. Als dat niet voldoet aan de wettelijke eisen krijgt indiener een voorstel voor maatregelen om het geluidsniveau in de woning alsnog te laten voldoen.
Overwegveiligheid 9.2 Indiener wijst op de gevolgen van de RegioExpres voor overwegveiligheid, zoals een langere aanrijtijd voor hulpdiensten en een verkeersinfarct in Doetinchem.	Wij delen de mening van indiener niet. De RegioExpres leidt tot twee extra sluitingen per uur (ongeveer 1 minuut per sluiting) op de overwegen vanaf station Arnhem Centraal tot station Doetinchem. Dit leidt niet tot een verkeersinfarct of een slechte bereikbaarheid voor hulpdiensten. Wij benadrukken daarnaast dat de overwegveiligheid is goedgekeurd door het bevoegd gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Zienswijze	Reactie
Nut en noodzaak 9.3 Indiener vraagt of er onderzoek is gedaan naar de reizigers aantallen, aangezien deze in de ogen van indiener buiten de spits beperkt zijn.	Door de gehele dag te rijden profiteren meer reizigers en is er één consequente dienstregeling. Het aantal reizigers buiten de spits is weliswaar lager, maar de RegioExpres is dan ook korter, waardoor kosten en uitstoot bespaard worden. In de MKBA is een zogenaamde 'gevoeligheidsanalyse' uitgevoerd naar het scenario waarin de RegioExpres alleen in de brede spits rijdt. In dit scenario daalt de MKBA-score van 0,73 naar 0,53. Dit is een bevestiging van bovenstaande.
Natuur – stikstof 9.4 Indiener wijst op de toename van stikstof, zeker gelet op de treinen die in de ochtend stilstaan op station Doetinchem.	Er staan 's morgens nabij station Doetinchem treinen op het opstelspoor enige tijd warm te draaien alvorens zij aan de dienstregeling beginnen. Dit betreffen echter uitsluitend stoptreinen. In de toekomst zal deze situatie niet wijzigen: er zullen daar niet meer stoptreinen warmdraaien dan nu het geval is. De toekomstige sneltreinen maken geen gebruik van dit opstelspoor. De emissie die een trein veroorzaakt wanneer deze stilstaat met de motor aan, is niet meegenomen in de berekening, omdat de treinen minder dan 5% van de tijd stilstaan. De emissie die hierbij veroorzaakt wordt is niet in betekenende mate en zodoende niet significant voor dit onderzoek. Zie verder hoofdstuk 2 onderdeel 6.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

10 Zienswijze 10 (bewoner Wehl)

Zienswijze	Reactie
Geluid 10.1 Indiener geeft aan dat er geen rekening is gehouden met elkaar passerende treinen in de geluidsberekeningen, zo is bevestigd tijdens de infoavond. Naar oordeel van indiener zal dit leiden tot extra geluidsoverlast op het erf. Hiertegen moeten maatregelen worden getroffen.	Wij delen het standpunt van indiener niet. Berekend is het langtijdgemiddeld geluidniveau Lden. Dit geluidniveau is een jaargemiddeld geluidniveau van de dag, de avond en de nacht. In dit geluidniveau is ieder afzonderlijk treindeel dat in een jaar passeert opgenomen. Het is niet mogelijk om rekening te houden met elkaar passerende treinen. Dat komt omdat nooit exact te voorspellen is op welk punt de twee treinen elkaar zullen passeren. Een afwijking van enkele seconden van de dienstregeling zal er al voor zorgen dat de treinen elkaar op een ander punt zullen passeren. Daarnaast zal het geluid van twee elkaar passerende treinen niet leiden tot een hoger langtijdgemiddeld geluidniveau omdat het eventuele extra geluid dat twee elkaar passerende treinen produceren, waarbij de ene trein de andere trein (gedeeltelijk) afschermt, ruimschoots wordt gecompenseerd door de langere periode waarin er geen trein passeert.

Zienswijze	Reactie
Bouwwegen en werkterreinen 10.2 Indiener geeft aan dat door de spoorverbetering in 2019 er trillingsschade is ontstaan aan een gebouw op het erf als gevolg van een nabijgelegen werkterrein. Ook zijn op dit werkterrein grote hoeveelheden ballaststenen verwerkt. Dit heeft tot veel stofoverlast geleid, waarvan later bleek dat dit een gevaar is voor de volksgezondheid. Indiener vraagt daarom expliciet in het inpassingsplan uit te sluiten dat er werkterreinen mogen worden ingericht in bewoond gebied/nabij woningen.	Wij hebben bij het bepalen van de locatie voor bouwwegen en werkterreinen rekening gehouden met de nabijheid van woningen. In sommige gevallen is daarom gekozen voor een andere locatie, die bijvoorbeeld vanuit kosten minder voor de hand ligt. Tegelijkertijd zijn werkterreinen bij woningen in een aantal gevallen niet te voorkomen. De infrastructuur moet gebouwd worden. Dit maakt dat wij de suggestie van indiener niet kunnen overnemen. Zie verder hoofdstuk 2, onderdeel 3. De stenen die worden verwerkt tot ballast, bevatten meestal kwarts. Dat is een veelvoorkomend mineraal in de aardkorst. Kwarts is op zich niet schadelijk voor de gezondheid, maar wanneer met kwartshoudende materialen gewerkt wordt, is het belangrijk om stofbeperkende maatregelen te nemen. Om de gezondheidsrisico's voor spoorwerkers bij ballastwerkzaamheden te minimaliseren wordt voorgeschreven om ballast nat te houden en persoonlijke beschermingsmiddelen zoals stofmaskers te dragen. ProRail heeft onderzoek laten uitvoeren naar de risico's van respirabel kwartsstof bij ballastwerkzaamheden voor reizigers, omwonenden en omstanders. Uit dit onderzoek blijkt dat er voor deze groepen geen gezondheidsrisico is. Eventuele tijdelijke opslag van ballast vindt plaats zover mogelijk van woningen. Meer informatie en antwoord op vragen over kwartshoudende ballast zijn te vinden op de website van ProRail.
Elektrificatie 10.3 Het inpassingsplan maakt het mogelijk om in de toekomst de spoorverbinding Doetinchem-Zevenaar te voorzien van een bovenleiding. Indiener vindt dat een bovenleiding leidt tot horizonvervuiling, deze doorsnijden het zicht op het landschap. Indiener vraagt elektrificatie nu uit te sluiten en in te zetten op alternatieven.	Het toevoegen van een bovenleiding is op basis van het inpassingsplan niet mogelijk. Wanneer dit aan de orde is, zal een nieuwe ruimtelijke procedure moeten worden doorlopen. Wel is het zo dat de zijde van het nieuwe spoor wordt voorbereid op een eventuele bovenleiding. Er wordt hiervoor ruimte gereserveerd, maar dat is tegenwoordig standaard in de OntwerpVoorSchriften (OVS) van ProRail. Bij de start was dit niet zo, maar de OVS zijn op dit punt aangescherpt. Als gevolg hiervan zal – wanneer elektrificatie aan de orde is – de hinder voor omwonenden beperkter zijn. Wij sluiten elektrificatie niet uit, omdat dit voor ons één van de opties is om op de lange termijn de spoorlijn te verduurzamen. De treinen gaan vanaf de start van de nieuwe concessie Achterhoek – Rivierenland (december 2025) rijden op HVO (biodiesel).

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

11 Zienswijze 11 (bewoner Didam)

Zienswijze	Reactie
Planschade 11.1 Indiener maakt zich grote zorgen over de toekomst op het huidige woonadres. Deze zorgen zijn door indiener meermaals kenbaar gemaakt (schriftelijk en in persoonlijke gesprekken) aan de omgevingsmanager. Door de komst van de RegioExpres zal het woongenot drastisch achteruitgaan, de waarde van de woning neemt af en deze wordt onverkoopbaar.	De zorgen van indiener zijn inderdaad bij ons bekend. Er hebben, zoals indiener ook aangeeft, meerdere gesprekken plaatsgevonden waaronder specifiek over geluid en trillingen. Verder verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 4.

Zienswijze	Reactie
Trillingen 11.2 Indiener vindt het vreemd dat er geen trillingenonderzoek in de woning heeft plaatsgevonden, terwijl indiener daar wel om gevraagd heeft.	Wij zullen kort ingaan op de gekozen werkwijze. Voor het trillingenonderzoek is het niet mogelijk om in alle woningen te meten, dit is uiteindelijk in 13 woningen gebeurd. Er is een selectie gemaakt van representatieve woningen om te meten, op basis van de (met het rekenmodel) verwachte toename van de trillingen en de eigenschappen (ligging, type, bouwstijl) van de woningen. In uw omgeving is dit de Oude Beekseweg 47 geweest. Voor andere woningen, waaronder die van indiener, zijn de trillingen met een rekenmodel bepaald. Dit model is gekalibreerd met de werkelijk gemeten resultaten in de woningen waar is gemeten. Voor woningen waar niet is gemeten, is conservatief (worst-case) gerekend, zodat we niet onterecht woningen over het hoofd zien bij het bepalen of een maatregel wel of niet nodig is.
Geluid 11.3 Indiener heeft te horen gekregen dat er geen aanvullende maatregelen worden genomen aan de woning (zoals gevelisolatie en geluidwerend glas).	Woningen komen in aanmerking voor onderzoek naar het geluidniveau in de woning en eventueel gevelmaatregelen als de geluidbelasting op de woning toeneemt. Voor de woning van indiener geldt dat het nieuwe spoor op grotere afstand van de woning komt te liggen dan het huidige spoor. Hierdoor rijdt de helft van het treinverkeer verder van de woning af en is er ondanks de komst van de RegioExpres geen sprake van een toename van de geluidbelasting. Door de toepassing van raildempers op beide sporen neemt de geluidbelasting op de woning van indiener af ten opzichte van de huidige situatie. Daarom is er geen aanleiding voor een onderzoek naar het geluidniveau in de woning en het treffen van aanvullende gevelmaatregelen.
Proces 11.4 Indiener vraagt de suggesties serieus in overweging te nemen. Het zijn relatief goedkope maatregelen gelet op de vele miljoenen die het project kost.	Wij danken indiener voor de suggesties, maar zoals in onze vorige antwoorden reeds toegelicht is er geen reden om over te gaan tot bovenwettelijke maatregelen zoals indiener vraagt.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

12 Zienswijze 12 (bewoners Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Geluid 12.1 Indieneners willen niet dat de geluidbelasting op de woningen als gevolg van de extra treinen toeneemt. Een geluidsscherm als maatregel willen indieneners niet.	Aan deze zienswijze komen wij in het ontwerp-inpassingsplan tegemoet. Ter hoogte van het Gentiaanveld worden op één spoor raildempers geplaatst. Hierdoor neemt de geluidbelasting in dat gebied niet toe.
Trillingen 12.2 Indieneners zijn van mening dat ze geconfronteerd worden met een toename van de overlast als gevolg van trillingen.	Wij delen het standpunt van indiener niet. Het tweede spoor wordt aan de zuidzijde van het bestaande spoor gelegd en komt dus verder van het Gentiaanveld af te liggen. Van een toename van trillingshinder zal daardoor geen sprake zijn.
Luchtkwaliteit 12.3 Indieneners zijn van mening dat ze geconfronteerd worden met een toename van de overlast als gevolg van uitlaatgassen en fijnstof.	Wij delen het standpunt van indiener niet. Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de RegioExpres niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Van overlast zal geen sprake zijn.
Planschade 12.4 Indieneners zijn van mening dat ze geconfronteerd worden met planschade als gevolg van een waardevermindering van de woningen en verminderd uitzicht.	Wanneer indiener van mening is dat door de vaststelling van het inpassingsplan sprake is van waardedaling van de woning, kan hiervoor binnen vijf jaar na onherroepelijk worden van het inpassingsplan een planschadeverzoek worden ingediend. Zie verder hoofdstuk 2 onderwerp 5.
Dienstregeling 12.5 Indieneners geven aan bang te zijn dat het aantal sneltreinen in de toekomst verder verhoogd gaat worden.	Wij hebben de ambitie om de RegioExpres in de toekomst 2x per uur te laten rijden. Maar, deze ambitie is nu niet aan de orde en wordt ook niet mogelijk gemaakt met dit inpassingsplan. Om de RegioExpres vaker te kunnen rijden is –los van de extra benodigde infrastructuur in Arnhem – een nieuwe ruimtelijke procedure nodig.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

13 Zienswijze 13 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Geluid 13.1 Indiener vraagt aandacht voor de binnenwaarde, ook wanneer geen overschrijding van de geluidproductie-plafonds (hierna: GPP) gaat plaatsvinden. Indiener geeft aan dat hier sprake is van een bijzondere situatie. Meermaals is aangegeven dat de wijzigingen in de infrastructuur om het rijden van de RegioExpres mogelijk te maken een effect heeft op de bestaande spoor situatie. Net zo vaak heeft indiener het antwoord gekregen dat de geluidssituatie rondom de halterende treinen niet onderzocht hoeft te worden, omdat deze al bekend is. Indiener is het hiermee oneens, omdat: • er rijden dagelijks vele stoptreinen. Deze halteren bij het station tegenover de woning; • stoptreinen halteren dichtbij de woningen. De bron verplaatst; • de gebouwen in de omgeving weerkaatsen het geluid ('verstrooiing'). De bron is vanuit meerdere kanten hoorbaar; • de ergste bron is de dieselgenerator en de uitlaat; • het inpassingsplan houdt onvoldoende rekening met de Omgevingswet; • de EU-richtlijn omgevingslawaai vraagt om actie op de bekende knelpunten (document is aangeleverd door indiener).	Naar aanleiding van een reactie op de notitie reikwijdte en detailniveau heeft er een onderzoek plaatsgevonden naar laagfrequent geluid in de omgeving van de halte Doetinchem De Huet omdat daar niet uitgesloten kon worden dat er vanwege de spoorverdubbeling een toename van laagfrequent geluid door halterende treinen zou ontstaan. Dit onderzoek is opgenomen als Bijlage 3 bij de Toelichting van het ontwerp-inpassingsplan. Uit het onderzoek blijkt dat de spoorverdubbeling voor een kleine toename van laagfrequent geluid zorgt. Deze kleine toename wordt alleen veroorzaakt door de stoppende treinen in de richting van Doetinchem omdat het spoor waarop deze halteren ongeveer 4,5 m dicht bij de woningen komt te liggen. De kleinste afstand tot het spoor wordt daarmee verkleind van ca 45 m naar ca 40 m. Vanwege de toename van Laag frequent geluid is onderzocht of er maatregelen getroffen kunnen worden om in ieder geval de toename van Laag frequent geluid te mitigeren. Uit het onderzoek blijkt dat dit helaas niet mogelijk is. Ondanks dat de toename niet of vrijwel niet waarneembaar zal zijn en de toename zich maar tweemaal per uur gedurende korte tijd voor zal doen, wordt het effect van de RegioExpres op Laagfrequent geluid als licht negatief beoordeeld. Voor wat betreft het toepassen van de Omgevingswet. De Omgevingswet heeft niet geleid tot strengere geluid-normering. De voorkeurswaarde voor de geluidbelasting op woningen was volgens artikel 11.2 van de Wet milieubeheer 55 dB. Deze waarde bedraagt volgens de Omgevingswet (standaardwaarde volgens artikel 3.34 Besluit kwaliteit leefomgeving) nog altijd 55 dB. Voor wat betreft de EU Richtlijn omgevingslawaai. Deze richtlijn is geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en onderliggende regelgeving. Deze regels zijn toegepast. De actieplannen voor geluid hebben geen directe relatie met spoorwegprojecten. Het meest actuele actieplan is het actieplan 'druk bereden spoorwegen 2018-2023'.

Zienswijze	Reactie
Bouwwegen en werkterreinen 13.2 Indiener vindt de aanwijzing tijdelijke bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig ter hoogte van het Hof van Edinburgh verwerpelijk. Indiener is het hier mee oneens, vooral de wijze waarop dit is gegaan, en draagt de volgende argumenten aan: • participatie van de buurt op dit onderwerp ontbreekt; • indiener geeft aan over het algemeen goed op de hoogte gehouden te zijn. Maar, over de tijdelijke werkterreinen is met geen buurtbewoner gesproken; • afwegingen voor locaties 'railverkeer voorlopig' is niet inzichtelijk; • indiener kan op geen enkel punt terugvinden met welke eisen en criteria de locaties onderzocht en bepaald zijn en hoe eventuele andere locaties scoren ten opzichte van deze locatie. Indiener vraagt transparantie. Indiener heeft bezwaar tegen het – tot maximaal 5 jaar – aankijken tegen een bouwterrein.; • er is niet bekend over de (maximale) geluidproductie, gebruik van groot materieel etc. Indiener wil weten wat er verwacht kan worden ten aanzien van het gebruik van het werkterrein. Indiener heeft vragen over het type materieel, gebruik van aggregaten, de verkeersafwikkeling en het bouwgeluid.	De noodzaak en omvang van de werkterreinen zijn ingegeven door de aard van de werkzaamheden aan de spoorbaan en het station aan de zuidzijde. De participatie is inderdaad vooral gericht geweest op de inrichting van de strook die na aanleg resteert tussen het spoor en het Hof van Edinburgh. Daarbij is juist steeds aangegeven dat dit de uiteindelijke situatie betreft, omdat er in de tijdelijke situatie extra werkruimte noodzakelijk is. Voor de bouwwegen en werkterreinen geldt als randvoorwaarde dat de infrastructuur gerealiseerd moet kunnen worden. Dit betekent dat beiden sowieso ter hoogte van het Hof van Edinburgh nodig zijn. Het werkterrein omvat in het ontwerp-inpassingsplan het volledige zoekgebied van het te realiseren fietspad. Wij zien dat dit leidt tot onduidelijkheid en weerstand. Dit willen we wegnemen. Het werkterrein wordt daarom aangepast conform de grens van het te realiseren fietspad. Deze grens is mede bepaald op basis van de participatie, want het behoud van bomen is hierin leidend. Het bouwverkeer wordt niet geleid via het Hof van Edinburgh, maar via het fietspad, vandaar dat hier een voorlopige bestemming geldt. De aanrijdroute verloopt via de Oude Wehlseweg. Het zware materieel zal vooral gebruikt worden in de treinvrije periodes, dit bedraagt naar verwachting enkele weken. Dit alles betekent wel dat in de bouwperiode fietsers via het Hof van Edinburgh moeten rijden. Een combinatie van bouwverkeer en fietsers op een fietspad vinden wij vanuit verkeersveiligheid onwenselijk. Zie verder ook hoofdstuk 2 onderdeel 3.
Planschade 13.3 Indiener geeft aan dat de woning in de bouwperiode minder goed verkoopbaar is. De keuze is zacht gezegd verwerpelijk.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 4.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan wordt de tijdelijke bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig aangepast conform de grens van het te realiseren fietspad.

14 Zienswijze 14 (bewoners Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Dienstregeling 14.1 Indieners geven aan dat tijdens de bouw van de woningen er sprake was een halfuursdienst. 4x per uur wordt straks 10x per uur. Indiener geeft daarnaast aan dat het dubbele spoor de mogelijkheid biedt dit aantal in de verdere toekomst aanzienlijk uit te breiden zonder de een ruimtelijke procedure waarop inspraak mogelijk is. De door indieners zo gewenste en bestaande rust heeft hierdoor ernstig te leiden.	Sinds de bouw van de woningen is de mobiliteit sterk toegenomen. Mensen reizen vaker en dit zien we terug in de sterk gestegen reizigersaantallen. Het directe gevolg is dat het aantal treinen op de spoorlijn is Arnhem – Winterswijk is inderdaad toegenomen. Wij zijn blij met deze ontwikkeling en maken deze ook graag mogelijk. De bereikbaarheid is beter en de trein is duurzamer dan de auto. Wij kunnen de zorg van indiener voor een verdere verhoging van het aantal treinen zonder ruimtelijke procedure wegnemen en verwijzen voor de toelichting hierop naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 5.

Zienswijze	Reactie
Nut en noodzaak 14.2 Indieneners vragen zich of het algemeen belang voldoende groot is om indieneners met de voorgenomen inpassing op te zadelen. Het nut van een nauwelijks kortere reistijd uit de Achterhoek naar Arnhem is te verwaarlozen. Zeker in het licht van de onverantwoord hoge investering die is vereist en die in geen verhouding staat tot het zeer geringe aantal reizigers (vooral buiten de spits).	Wij delen de mening van indieneners niet. De reistijdwinsten, voor bepaalde groepen reizigers oplopend tot ruim een half uur per dag, zijn groot. De investering is de in de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) afgezet tegen de baten (wat levert het op). Hieruit volgt een voor OV-projecten positief beeld. Dit komt ook doordat de baten breder zijn dan alleen reistijdwinst, er komt ook meer capaciteit in de treinen de treindienst wordt betrouwbaarder. Nut en noodzaak is hiermee voor ons aangetoond, waarbij wij opmerken dat dit ook een politieke afweging is.
Dienstregeling 14.3 Indieneners geven aan niet van de RegioExpres te kunnen profiteren, omdat deze niet stopt op station Doetinchem De Huet.	De RegioExpres zal inderdaad niet stoppen op station Doetinchem De Huet. Extra stops tussen station Arnhem Centraal en Doetinchem zijn niet mogelijk in de dienstregeling. Dit is door ProRail bepaald. Het past niet op de infrastructuur, ook niet wanneer het dubbelspoor wordt toegevoegd en leidt daarnaast tot slechtere overstappen op Intercity treinen. Daarnaast zijn extra stops ook onwenselijk vanuit het oogpunt van reizigers verdeling. Vervoerders moeten hierdoor met meer en langere treinen gaan rijden, terwijl het doel van de RegioExpres juist is om het bestaande materieel efficiënter in te zetten.
Doortrekken A15 14.4 Indieneners vinden dat verbetering van de A12, doortrekking A15 en uitbreiding van de N18 zinvoller zijn voor de bereikbaarheid van de Achterhoek.	Wij nemen kennis van het standpunt van indieneners en merken daarbij op dat voor alle genoemde suggesties momenteel plannen worden/zijn ontwikkeld.
Generiek 14.5 Indieneners hebben daarnaast een gezamenlijke zienswijze ingediend. Deze zienswijze is gelijk aan zienswijze 12.	Wij verwijzen u naar de antwoorden op zienswijze 12.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

15 Zienswijze 15 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Geluid 15.1 Indienenr vindt dat de conclusie dat het laagfrequent geluid maar marginaal slechter wordt en zeer lokaal is en dus geen belemmering vormt voor de wijziging voor de omwonenden om nader onderzoek vraagt. Dit gaat volstrekt voorbij aan het belang van deze omwonenden.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 13, opmerking 1.
Bouwwegen en werkterreinen 15.2 Indienenr vindt dat in het inpassingsplan zeer beperkt wordt ingegaan welke overlast de omwonenden hebben bij de aanleg en doorlooptijd van het plan. Er staat dat 'gronden waarop tijdelijke bouwwegen en terreinen gelegen zijn. Dit ruimtebeslag is deels in strijd met de geldende bestemmingsplannen en wordt met dit inpassingsplan planologisch mogelijk gemaakt'. Het is onvoldoende toegelicht waar, hoe lang en waarom deze planologisch mogelijk gemaakt worden. Het valt indienenr op dat er enorm veel onderzoek is gedaan naar de effecten voor de flora en fauna, echter nergens is een rapport wat de effecten zijn voor de direct omwonenden en de verkeersveiligheid. Indienenr dringt dan ook ten eerste aan dat omwonenden ook worden meegewogen in de omvangrijke effectrapportages.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 13, opmerking 2.
Planschade 15.3 Indienenr is van mening dat indien men als gevolg van welke omstandigheid dan ook de woning moet verkopen tijdens de realisatiefase de prijs bijzonder negatief beïnvloed wordt.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 4.

Zienswijze	Reactie
Verkeersveiligheid 15.4 Indiener vindt dat de aanname dat verkeersveiligheid verbeterd, omdat verkeerstromen gescheiden worden onvoldoende is onderbouwd. Er zijn voldoende onderzoeken waaruit blijkt dat 'auto te gast' oplossingen de verkeersveiligheid positiever beïnvloeden dan het scheiden van alle gebruikers.	Er spelen twee aparte zaken: 1 Scheiding van verkeersstromen op de Jan Willinkstraat; 2 Oplossing bij het Hof van Edinburgh. Met betrekking tot de Jan Willinkstraat en de overweg, heeft ProRail de eis gesteld dat op de overweg en 27 meter ten noorden en ten zuiden van de overweg, de verkeerssoorten auto en fiets gescheiden moeten zijn voor een veilige overwegsituatie. Hierop heeft de verantwoordelijke wegbeheerder (gemeente Doetinchem) aangegeven om voor de eenduidigheid van de verkeerssituatie op het gehele wegdeel Willinkstraat, de scheiding door te zetten en aan te sluiten op de bestaande fietsroutes Bosstraat (Dichteren) en Plattenburgstraat (De Huet). De eenduidigheid draagt op deze plaats bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Wij merken op dat de Inspectie Leefomgeving en Transport eveneens heeft geoordeeld dat het voorgestelde ontwerp voor de overweg Jan Willinkstraat een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Met betrekking tot de Hof van Edinburgh blijft de huidige situatie bestaan. De fietser heeft de keuze tussen een vrije fietsroute of via de Hof van Edinburgh. Tijdens de gesprekken met de bewoners is de inrichting tot fietsstraat (auto te gast) wel aan de orde geweest, maar is dit door gemeente Doetinchem afgewezen op basis van de richtlijnen die gelden voor een veilige toepassing. De verhouding tussen aantal auto's en fietsers is te ongunstig; het aandeel fietsers is te laag om een veilige fietsstraat in te richten. Het resultaat van de participatie is dus dat hiervoor niet gekozen is.
Proces 15.5 Indiener geeft aan het project doorgaat, ongeacht de tijd die indiener en omwonenden hieraan besteden. Indiener noemt de behandeling van het inpassingsplan in de gemeenteraad van Doetinchem als voorbeeld.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan wordt de tijdelijke bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig aangepast conform de grens van het te realiseren fietspad (zie zienswijze 13).

16 Zienswijze 16 (Maatschap van Ochten Klop, Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Geluid 16.1 Het Maatschap vindt dat het geluid wel degelijk toeneemt. Er gaan eenvoudigweg meer treinen rijden. Deze treinen razen langs ons pand. De bewoners en het gezondheidscentrum hebben dus vaker 'last' van de treinen. De redenatie dat dit past binnen geluidsnormen zijn voor het Maatschap niet acceptabel en niet waar. Het Maatschap draagt de volgende argumenten aan: - De te plaatsen raildempers zijn niet voldoende, omdat het geluid van de trein al veel eerder ontstaat. Er is geen onderzoek gedaan naar de effecten hiervan. Plus er wordt gewerkt met inschattingen; - Er is gesproken over elektrische treinen die stiller zouden zijn. Tot onze grote schrik is hier de komende jaren geen sprake van. Het Maatschap is van mening dat er geen goede maatregelen zijn aangeboden, dat er onvoldoende onderzoek is geweest naar de effecten van geluid. Het Maatschap vraagt aanvullend onderzoek en aanvullende maatregelen.	Wij delen het standpunt van het Maatschap niet. De komst van de RegioExpres betekent dat overdag op werkdagen er vaker een trein langs zal komen. De toepassing van raildempers, zoals in het plan aangegeven, zorgt ervoor dat de geluidbelasting op geen enkele woning in de Hof van Cambridge boven de voorkeurswaarde zal toenemen. Op enkele woningen neemt de geluidbelasting zelfs af. Voor het verlengen van de geplande raildempers is vanwege het plan geen aanleiding. Dit geldt eveneens voor aanvullend onderzoek (en aanvullende maatregelen). Wij merken op dat door de gemeente Doetinchem bij de opzet van de wijk Dichteren dubbelspoor en elektrificatie als gegeven is meegenomen. Dit was dus ook bekend bij het realiseren van onderhavig complex. Elektrificatie is in de communicatie met het Maatschap aan de orde geweest, maar hierbij is aangegeven dat vooralsnog met hetzelfde materieel gereden wordt.
Trillingen 16.2 Het Maatschap deelt de conclusies uit het trillingenonderzoek niet. Het Maatschap is van mening dat er wel een kleine kans op schade en trillinghinder is. Er is onvoldoende onderzoek geweest en er zijn geen goede maatregelen aangeboden. Daarnaast: - Er worden aannames gedaan: 'is aangenomen dat gebouwen in de categorie met de meest strenge grenswaarden vallen'. Het Maatschap gaat dit niet zomaar aannemen en wil een toelichting; - Oplevertoets: Dit komt op Het Maatschap over 'als het kalf verdrongen is dempt men de put'. Dit gedeelte zal echt strakker geformuleerd dienen te worden: wat gaat u exact doen wanneer er na indienstelling problemen ontstaan? Wat zijn de criteria waarop wordt beoordeeld? Deze dienen voor ons van tevoren vast te staan. Het Maatschap vraagt concreet om aanvullend onderzoek, met duidelijke criteria vooraf en achteraf, meer maatregelen en zekerheid over de realisatie van deze maatregelen.	In het onderzoek naar het mogelijk ontstaan naar schade door trillingen is uitgegaan van de strengste grenswaarden uit de Richtlijn SBR A. Uitgaan van de strengste grenswaarden betekent niet dat is uitgegaan van de grenswaarde van een solide gebouw zoals de Hof van Cambridge, maar van de grenswaarde voor een bouwvallig pand dat bij een relatief laag trillingsniveau een reële kans op schade heeft. Hiermee is een veiligheidsmarge ingebouwd. Als de kans op schade voor een bouwvallig pand nihil is zoals uit het rapport blijkt, dan is de kans op schade voor een solide gebouw, zoals het pand van indieners, helemaal verwaarloosbaar. Uit de uitgevoerde metingen blijkt bovendien dat de trillingen veel lager zijn dan de grenswaarde uit de SBR A-richtlijn. Concreet betekent dit voor de Hof van Cambridge dat de normale gebruikstrillingen in het gebouw (lopen, dichtslaan van deuren) hoger of vergelijkbaar zijn aan de trillingen van de treinen. De trillingen van het treinverkeer zijn zodanig laag dat de kans op schade door deze trillingen verwaarloosbaar is. Het gevraagde aanvullend onderzoek is hiermee al uitgevoerd. De opleveringstoets wordt uitgevoerd overeenkomstig artikel 8 van de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts). Als uit de opleveringstoets blijkt dat er op grond van de daarbij vastgestelde trillingssterkte aanleiding zou zijn geweest voor het treffen van maatregelen indien die trillingssterkte was meegenomen in de plansituatie dan worden alsnog maatregelen getroffen als die doelmatig zijn.
Natuur – stikstof 16.3 Het Maatschap leest dat er dieseltreinen blijven rijden. Het Maatschap constateert dat er meer en snellere dieseltreinen gaan rijden. Dit betekent een enorme impact op de ecologische omstandigheden en stikstofdepositie. Het Maatschap heeft hier onvoldoende over gelezen. Behalve dat er gekeken gaat worden naar extern salderen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn in de woonomgeving van het Hof van Cambridge. Er wordt in het geheel niet duidelijk gemaakt wat er gaat gebeuren in onze omgeving. Het Maatschap is het niet eens met vervolgonderzoek. Er dient van tevoren onderzoek en duidelijkheid te komen.	Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de RegioExpres niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Van overlast zal geen sprake zijn. Voor beantwoording van de vraag over stikstof verwijzen wij u naar hoofdstuk 2 onderdeel 6.

Zienswijze	Reactie
Inpassing – definitief 16.4 Het Maatschap geeft aan de gemeente Doetinchem gevraagd te hebben om in gesprek te gaan over de bestemming en inrichting van het perceel tussen dubbelspoor en ons pand. De strook is momenteel een zootje.	De betreffende strook is ingericht als groengebied en wordt ook extensief onderhouden. Dit betekent meer ruimte voor biodiversiteit. De gemeente is zeker bereid het gesprek hierover aan te gaan, dit is ook al met het Maatschap gecommuniceerd. Overigens wordt het werkterrein beperkt tot de noodzakelijke breedte voor de bouwweg met een keerlus aan de westzijde. Zie hiervoor ook hoofdstuk 2 onderdeel 3.
Dienstregeling 16.5 Het Maatschap vraagt om harde toezeggingen ten aanzien van de toekomstige dienstregeling (aantal treinen, goederenvervoer en type treinen).	Voor een toename van het aantal treinen verwijzen wij naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 5. Voor toekomstige elektrificatie verwijzen wij naar ons antwoord op zienswijze 10, opmerking 3. Op de spoorlijn vindt geen goederenvervoer plaats in de huidige situatie en er is ook geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat dit gaat veranderen.
Planschade 16.6 Het Maatschap stelt voor dat er duidelijke afspraken komen over een compensatieregeling wanneer de spoorverdubbeling leidt tot meer leegstand. Ook wil het Maatschap een zienswijze hoe wordt omgegaan wanneer de spoorverdubbeling in de toekomst leidt tot inkomstenderving (door gemiste verhuurinkomsten). Het Maatschap is eveneens van mening dat dubbelspoor de waarde van het pand gaat verminderen. Het voorstel is om de taxatie te doen in de huidige situatie en wanneer het spoor gerealiseerd is. Wanneer sprake is van een waardevermindering dan wordt gepleit voor een compensatieregeling. Het Maatschap ontvangt graag een voorstel.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 4.
Ervaringsgeluid 16.7 Het Maatschap mist onderzoeken naar ervaringsgeluid (zoals het geval is bij windmolens).	Wij delen het standpunt van het Maatschap niet. De wettelijke normering van het geluid van railverkeer is mede gebaseerd op onderzoeken naar de ondervonden hinder.
Nulmeting (bewijslast) 16.8 Het Maatschap stelt voor een nulmeting uit te voeren.	Ten behoeve van het inpassingsplan (PIP) is onderzocht of er werkzaamheden worden uitgevoerd die schade kunnen veroorzaken aan de omliggende bebouwing. Uit paragraaf 2.4.1 van het trillingsonderzoek (bijlage 5 bij de toelichting op het ontwerp PIP) blijkt dat dit niet het geval is. Voor een o-opname is op dit moment dan ook geen aanleiding. Mocht een aannemer toch werkzaamheden uitvoeren waarbij er een kans op schade door trillingen is dan is hij vanuit zijn aansprakelijkheidsverzekering verplicht om een dergelijke opname uit te voeren. Vanzelfsprekend kunnen bewoners op eigen kosten een bouwkundige o-opname laten uitvoeren.
Proces 16.9 Het Maatschap begrijpt het doel van het project. Maar, wil dat er ook recht gedaan wordt aan het belang van het Maatschap. Er wordt gevraagd, hoewel dit eerder al is toegezegd en helaas is misgegaan, om persoonlijk geïnformeerd te worden wanneer er stappen gezet worden en ingesproken kan worden.	Onze omgevingsmanager heeft op 22 december 2023 persoonlijk contact gehad met het Maatschap. Wij herkennen ons dus niet in de opmerking ten aanzien van de persoonlijke communicatie.
MER – paragraaf 3.4.3.1 16.10 Het Maatschap concludeert dat het voorkeursalternatief enorme invloed gaat hebben op hun pand. Denk daarbij aan de hoge snelheid, een nieuwe overgang, de capaciteit van het spoor en het vervoer over het spoor. Daarbij heeft Het Maatschap vragen over hoeveel treinen gaan er rijden, wanneer rijden ze en wordt transport van gevaarlijke stoffen uitgesloten?	De effecten van het voorkeursalternatief op het pand van indieners zijn onderzocht. Dit hebben wij in de beantwoording van deze zienswijze toegelicht. Voor wat betreft de treinfrequenties verwijzen wij naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 5. Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is geregeld in het Basisnet. Het traject is niet opgenomen in de Regeling basisnetvervoer van gevaarlijke stoffen en dat wordt ook niet mogelijk gemaakt met dit inpassingsplan.

Zienswijze	Reactie
MER – paragraaf 3.4.3.4 16.12 Het Maatschap voelt zich niet gekend en beschouwt het traject als onzorgvuldig.	Wij delen het standpunt van het Maatschap niet. Participatie is op vele manieren mogelijk geweest gedurende het traject en er hebben diverse persoonlijke gesprekken plaatsgevonden.
MER – paragraaf 4.3.2 16.11 Wat zijn de effecten voor het pand van de Maatschap en welke (mitigerende) maatregelen worden genomen? Waarom is hier geen apart studiegebied van gemaakt? Het Maatschap zou graag effecten voor geluid, trillingen, natuur en bijbehorende mitigerende maatregelen en/of aanpassingen bekijken.	Paragraaf 4.3.2 geeft het studiegebied weer. Binnen het studiegebied zijn alle panden afzonderlijk onderzocht. Ook het pand van indieners aan het Hof van Cambridge en alle adressen daarbinnen. Voor het MER wordt voor het aspect geluid getoetst aan het aantal gehinderden en het aantal slaapverstoorden. Voor het aantal gehinderden zijn de geluidbelastingen ingedeeld in geluidklassen vanaf 55 dB overeenkomstig bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer (Bgm). In de referentiesituatie uit het MER zijn er 5 woningen binnen het pand van indieners met een geluidbelasting die hoger is dan 55 dB. In de plansituatie zijn dat nog 2 woningen. Gedetailleerde informatie over de geluidbelastingen per adres zijn opgenomen in bijlage 7 van het akoestisch onderzoek. Voor het MER is ook een beoordeling gedaan voor de kans op slaapverstoring. Uit bijlage 9 van het akoestisch onderzoek blijkt dat de 50 dB-contour ter hoogte van het Hof van Cambridge in de plansituatie dichterbij het spoor ligt dan in de referentiesituatie. De raildempers die voor de RegioExpres worden gerealiseerd zorgen dus voor een kleinere kans op slaapverstoring. Het maximale trillingsniveau Vmax is kleiner dan 0,05. Trillingen vanwege het treinverkeer zijn in het pand niet meetbaar. Dit zal in de toekomst niet wijzigen. Voor trillingen blijft de situatie dus gelijk. Mitigerende maatregelen t.a.v. natuur spelen niet op deze locatie.
MER – paragraaf 4.5 16.13 Het Maatschap vindt dat het pand geen schade mag leiden door trillingen en eist garanties vooraf. Voorgesteld wordt foto's te maken als nulmeting.	Wij delen het standpunt van het Maatschap, maar wij zien voor een nulmeting geen aanleiding. Uit het onderzoek blijkt namelijk dat er geen reële kans bestaat op schade door trillingen in zowel de aanlegfase als in de gebruiksfase. Voor de o-opname verwijzen wij u naar ons antwoord op opmerking 8 van deze zienswijze.
MER – paragraaf 4.6 16.14 Het pand mag geen last hebben van wateroverlast.	Wij delen het standpunt van het Maatschap. Wij zien geen aanleiding om wateroverlast te verwachten.
MER – paragraaf 4.7 16.15 Op dit moment is er sprake van een grasveld tussen spoor en het pand. Het zou enorm veel uitmaken dat er een plan komt voor het stukje grasland. Het Maatschap zou daar een plan voor willen maken.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op opmerking 4 van deze zienswijze.
MER – paragraaf 4.11 16.16 Wat gaat u doen aan de luchtkwaliteit in de omgeving van het pand? Lopen bewoners een extra risico?	Uit het luchtkwaliteitsrapport dat als bijlage 33 bij de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is gevoegd blijkt dat als gevolg het project RegioExpres geen relevante grenswaarden, zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer, zullen worden overschreden. Ook de WHO-advieswaarden zoals opgenomen in het Schone Lucht Akkoord zullen niet worden overschreden. Verder is de bijdrage van het project aan concentratiewaarden dusdanig klein dat deze in de categorie 'Niet in betekende mate' valt. De bewoners lopen geen extra risico.
MER – paragraaf 4.13 16.17 Er is geen studie gedaan naar de effecten op volksgezondheid ter hoogte van het pand.	In het MER is algemeen aandacht besteed aan de gezondheidseffecten als gevolg van het project. Dit is niet op woningniveau gebeurd.

Zienswijze	Reactie
MER – Paragraaf 5 16.18 Het Maatschap eist dat elke bouwactiviteit ruim van tevoren wordt gecommuniceerd zodat de bewoners hier rekening mee kunnen houden en de activiteiten van het gezondheidscentrum geen last van de bouw hebben.	Wij hechten waarde aan een goede relatie met de directe omgeving waar het werk gerealiseerd wordt. Communicatie speelt hierin een belangrijke rol. Duidelijkheid over en respect voor elkaars belangen is daarbij het vertrekpunt. Wij vinden het belangrijk dat de communicatie over de uitvoering van het werk eenduidig, helder en tijdig plaatsvindt. Doel is altijd de hinder van de bouwactiviteiten voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken. Dit zullen wij dus aan de toekomstige aannemer die het werk gaat uitvoeren meegeven.
MER – paragraaf 6.2 16.19 Er is nauwelijks moeite gedaan om de situatie rond het pand te bestuderen.	Wij delen het standpunt van het Maatschap niet, zoals ook blijkt uit de beantwoording van deze zienswijze.
Deelrapport Natuur 16.20 Er wordt geen aandacht besteed aan het specifieke gebied rondom het pand. Voorgesteld wordt om een uitwerking te maken voor de omgeving van het pand en voor de wijk De Huet.	Wij verwijzen u naar voorgaande antwoorden. Voor de uitwerking van de omgeving van het pand is daarnaast specifiek een toezegging gedaan, zo is te lezen in het antwoord op opmerking 4 van deze zienswijze.
Generiek 16.21 Er is te weinig studie gemaakt naar het pand van de Maatschap, de omgeving en de effecten van de RegioExpres op het dagelijks leven en leefomgeving van de bewoners en het gezondheidscentrum.	Wij delen het standpunt van het Maatschap niet. Er heeft wel degelijk onderzoek plaatsgevonden naar de effecten van de RegioExpres op het pand van indieners. Uit deze onderzoeken blijkt dat de RegioExpres geen effecten hebben op het dagelijks leven en leefomgeving van de bewoners en bezoekers van het gezondheidscentrum.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan wordt het werkterrein bij Hof van Cambridge beperkt tot de noodzakelijke breedte voor de bouwweg met een keerlus aan de westzijde.

17 Zienswijze 17 (bewoners Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Indieners hebben een gelijke zienswijze ingediend als zienswijze 12.	Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze antwoorden op zienswijze 12.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

18 Zienswijze 18 (bewoners Didam)

Zienswijze	Reactie
Grondverwerving 18.1 Indiener is benaderd voor verwerving van een deel van zijn perceel. Aan de andere kant van datzelfde perceel heeft indiener eerder bij de gemeente geïnformeerd naar de mogelijkheid tot het bouwen van een duurzame en levensbestendige seniorenwoning. Bovendien zoekt indiener woonruimte voor familie. Omwonenden en de provincie hebben aangegeven geen bezwaar te hebben tegen een seniorenwoning op het betreffende perceel. De gemeente wil geen medewerking verlenen. Indiener vindt het onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat op zijn perceel wel een spoorlijn kan worden aangelegd, maar geen seniorenwoning zou mogen worden gebouwd. Indiener is bereid om de benodigde grond te verkopen onder voorwaarde dat de gemeente medewerking verleent aan een seniorenwoning en het herstel van de groenstrook. Indiener vraagt aan de provincie om de gemeente te overtuigen wél actief mee te werken aan het afgeven van de voor de bouw van een seniorenwoning noodzakelijke vergunning(en).	Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Montferland heeft op 3 september 2024 een positieve grondhouding aangenomen op het verzoek voor een pre-mantelzorgwoning op deze locatie. Bewoners kunnen nu een aanvraag omgevingsvergunning bij de gemeente indienen die met een ja-mits benadering zal worden beoordeeld. Aan de eventuele toestemming zullen in de omgevingsvergunning eventueel nadere voorwaarden worden verbonden. De provincie laat de beoordeling van dit verzoek over aan de gemeente. Verder verwijzen wij u naar ons antwoord op zienswijze 6, opmerking 1.
Archeologisch onderzoek 18.2 Op grond van de indiener heeft een boring voor archeologisch onderzoek plaatsgevonden zonder dat daar toestemming voor was verleend.	Wij betreuren dat dit is misgegaan en hebben via onze omgevingsmanager excuses aangeboden.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

19 Zienswijze 19 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Geluid 19.1 Indiener stelt twee vragen met betrekking tot geluid. Allereerst vraagt indiener inzicht in de wijze waarop laagfrequent geluid is onderzocht, ook in relatie tot verschillende locaties in de woningen. Indiener vraagt daarnaast de binnenwaarde te onderzoeken.	Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van representatieve meetgegevens aan het materieeltype dat halteert op Doetinchem de Huet. Met behulp van een akoestisch model is de toename laagfrequent geluid berekend. Vanwege de uitbreiding van het spoor in de richting van de Hof van Edinburgh is er onderzoek gedaan naar laagfrequent geluid. Uit het onderzoek blijkt dat er een toename wordt voorzien van maximaal 1,1 dB. De positie van de geluidbronnen komt haaks op het spoor maximaal 4,5m dicht bij de woningen te liggen. Dit leidt tot een hogere geluidbelasting. De hoek waarin de geluidbronnen zich ten opzichte van de woningen bevindt zal vrijwel niet wijzigen. Van een wijziging van reflecties van geluid zal daardoor geen sprake zijn. Voor het antwoord op de vraag over de binnenwaarde verwijzen wij naar ons antwoord op zienswijze 13, opmerking 1.
Trillingen 19.2 Indiener vraagt ten aanzien van trillingen het volgende: Welke garantie er is dat de gehanteerde richtlijnen en kaders voor trillingen goed zijn?	De richtlijn die voor trillingen wordt gehanteerd (de Bts) is afgeleid van de SBR B-richtlijn, die al ruim 30 jaar wordt gebruikt in Nederland en ook volgens recent onderzoek van het RIVM goed aansluit bij de hinderbeleving. Wanneer de trillingen voldoen aan de streefwaarden, is de kans op hinder klein.

Zienswijze	Reactie
19.3 Als de woningen schade (zoals scheuren in de muren, verzakking fundering, e.d.) ondervinden als gevolg van de dichterbij huis voorbijrijdende treinen wordt die schade dan kosteloos hersteld?	Voor trillingschade is de SBR A-richtlijn gebruikt. Deze is, ten opzichte van veel internationale richtlijnen, erg conservatief (worst-case). Uit de duizenden ervaringen die de afgelopen tientallen jaren met de richtlijn zijn opgebouwd, blijkt dat bij trillingen onder de grenswaarden nooit sprake is van schade door trillingen die direct te relateren zijn aan de trillingsbron. De richtlijn is in de praktijk dus voldoende conservatief. ProRail bereidt grote bouwprojecten aan het spoor of aan stations zorgvuldig voor. Toch kan niet altijd worden voorkomen dat mensen schade ondervinden. Bijvoorbeeld omdat schade ontstaat tijdens de bouw. Voor die situaties kent ProRail een regeling van schadeloosstelling. Zie verder hoofdstuk 2 onderwerp 5.
19.4 In hoeverre is onderzocht of de werking van elektrische en/of hybride auto's schade zouden kunnen ondervinden?	Dit is niet specifiek voor dit project onderzocht, maar er zijn meer spoortrajecten waarlangs het trillingsniveau vergelijkbaar is met het traject van de RegioExpres. Van schade aan auto's door spoorwegtrillingen is nooit iets gebleken. Bovendien zijn de trillingsniveaus die de auto's vanwege het treinverkeer ondervinden verwaarloosbaar ten opzichte van de trillingsniveaus die ontstaan als gevolg van het rijden met de auto. Van schade die direct verband houdt met spoortrillingen kan daarom geen sprake zijn.
19.5 Is de betrouwbaarheid van de uitkomsten van de metingen als gevolg van trillingen en alle modelberekeningen gecontroleerd door een extra onafhankelijke partij?	De rapportages zijn uitgevoerd door een onafhankelijk bureau. Vervolgens zijn ze gecontroleerd door medewerkers van ProRail en de Omgevingsdienst. Alle rapporten liggen ter inzage zodat belanghebbenden de mogelijkheid hebben om de rapporten ook door een andere onafhankelijke partij te laten controleren. Wij merken hierbij op dat het gebruikte rekenmodel al meer dan 10 jaar wordt gebruikt in tientallen projecten en uitvoerig is gevalideerd (zie hiervoor bijlage I van het trillingsonderzoek). Voor extra validatie wordt na oplevering van het project bovendien nog een Opleveringstoets voorzien, als extra waarborg.
Planschade 19.6 Indiener vraagt of de eventuele waardedaling van woningen gecompenseerd wordt?	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 4.
Nulmeting 19.7 Indiener vraagt of op kosten van de aannemer een woningschouw door een neutrale partij uitgevoerd voordat er gebouwd gaat worden aan het spoor?	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 16, opmerking 13.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan wordt de begrenzing aangepast conform de grens van het te realiseren fietspad (zie zienswijze 13).

20 Zienswijze 20 (bewoners Didam)

Zienswijze	Reactie
Bouwwegen en werkterreinen 20.1 Indiener maakt bezwaar tegen geplande werkzaamheden en verwachtte bouwverkeer. Naast overlast verwacht indiener dat het klinkerpad veel schade zal ondervinden. Over grond van indiener wordt een bouwweg aangelegd waardoor dit gedeelte van het land niet gebruikt kan worden. Indiener verwacht dat de klinkerweg naderhand vernieuwd zal worden, het land hersteld en dat indiener gecompenseerd wordt voor de overlast en verlies van inkomsten.	Om het nieuwe spoor te kunnen realiseren moet een bouwweg naast het nieuwe spoor worden gelegd ten behoeve van aan- en afvoer van materiaal en materieel. Deze moet bereikbaar zijn vanaf de openbare weg. Door de bebouwing bij de Toppegaiweg is op die locatie een bouwweg moeilijk inpasbaar. Daarom is ten oosten van deze bebouwing een tijdelijke bouwweg voorzien tussen de Frieslandweg en de tijdelijke toegang vanaf de verzorgingsplaats Geulecamp aan de A18. De tijdelijke toegang is voorzien om het werkverkeer op smalle onderliggende wegnnet te beperken. In het ontwerp inpassingsplan was per abuis de klinkerweg bestemd als Verkeer met een breedte van 6 meter. De breedte van de weg behoudt echter de huidige breedte. Hierdoor wordt bouwverkeer in eenrichting mogelijk. De vigerende bestemming hoeft hiervoor niet te worden aangepast. Voor de aansluiting van de bouwweg met het spoor wordt een tijdelijke bouwweg aangelegd. Hiervoor wordt de tijdelijke bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig opgenomen. De bouwweg zal er ongeveer 2 jaar liggen, maar niet continu gebruikt worden. Van intensief gebruik is sprake gedurende de treinvrije periodes. Daarbuiten is alleen sprake van incidenteel gebruik, voornamelijk door vrachtwagens. Zie verder hoofdstuk 2, onderdeel 3. De klinkerweg wordt na afronding van de werkzaamheden hersteld of vernieuwd wanneer dit nodig is. Het land wordt vanzelfsprekend hersteld.
Grondverwerving 20.2 Indiener verwacht een compensatie naar waarde van gronden die verkocht moeten worden voor realisatie van het tweede spoor.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 6, opmerking 1.

Conclusie: de bestemming Verkeer voor de tijdelijke bouwweg over de Frieslandweg komt te vervallen. Voor de aansluiting van de bouwweg met het spoor wordt de bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig opgenomen.

21 Zienswijze 21 (bewoners Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Natuur – ecologie 21.1 Indieners geven aan dat het opvallend is dat de ecologische verbindingzone ter hoogte van de Hof van Edinburgh/Wehlseweg helemaal niet terug te zien is. Terwijl hier altijd wel sprake van was als indieners in het verleden bij de gemeente aanklopten om de Hof van Edinburgh als secundaire weg in te zetten en het hoofdverkeer via de Wehlseweg te leiden. Is deze ecologische zone door de komst van de RegioExpres ineens verdwenen?	Er is bij de Hof van Edinburgh geen sprake van een ecologische verbindingzone in planologische zin. Daarvan is hier ook nooit sprake geweest. Het gebied is wel onderdeel van de grotere groenstructuur in Doetinchem, maar kent geen speciale ecologische waarde. Wij benadrukken dat het merendeel van de bestaande groene kwaliteiten, zoals bomen en hagen, worden gehandhaafd en versterkt. Waar dat niet kan, worden ze in de directe omgeving gecompenseerd.
21.2 Indieners stellen voor om deze ecologische zone intact te houden en doen de suggestie het tweede spoor aan de noordzijde te realiseren worden direct na het station Doetinchem De Huet.	Wij nemen deze suggestie niet over. De uitbreiding van het spoor aan de zuidzijde is het meest logisch. In het streekplan van de jaren tachtig stond steeds de ruimtereservering voor dubbelspoor en elektrificatie genoemd. Dit is door de gemeente Doetinchem destijds bij de opzet van de wijk Dichteren aan de zuidzijde van het spoor als gegeven meegenomen. Aan de noordzijde is deze ruimtereservering nooit gedaan en dus ook niet aanwezig om een spoor aan te kunnen leggen. Deze optie is daarom qua spoorontwerp ook niet meer inpasbaar, vanwege de aanwezige bestaande spoorboog.

Zienswijze	Reactie
Bouwwegen en werkterreinen 21.3 Ter hoogte van de Hof van Edinburgh heeft het openbaar groen de tijdelijke functie van ‘Verkeer-Railverkeer Voorlopig’ gekregen. Indieners zijn hierop tegen. Zij zijn als bewoners hierover nooit geïnformeerd. Ook is niet duidelijk naar welke maatstaven en criteria de locaties bepaald zijn. Is er überhaupt gekeken naar andere mogelijkheden waardoor de ecologische zone niet aangetast wordt? En wat moeten wij verwachten? Wat vindt er allemaal plaats in het openbaar groen, denk aan geluidsoverlast van grote machines en/of aggregaten? Daarnaast komen nog de zorgen voor het wandel- en fietsverkeer, die nu nog grotendeels plaatsvindt via de Wehlseweg. Er kunnen gevaren ontstaan voor deze verkeergebruikers.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 13, opmerking 2.
Planschade 21.4. Indieners denken dat de woning in de periode van bouwverkeer slechter te verkopen is zeker voor de maximale duur van bouwen van 5 jaar.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 4.
Geluid 21.5 Er rijden straks 10 treinen in een uur. Deze zullen allemaal over de wissels gaan rijden, wat meer geluid produceert en de treinen zullen ook dicht bij de woning rijden, wat ongetwijfeld meer geluid geeft dan de huidige situatie. Hierop kan nu nog niet getest worden. Indieners vinden dat een nieuw secuur en gedegen onderzoek volgens de nieuwe Omgevingswet passend is. Het is ook van groot belang dat deze punten worden voorkomen, want voorkomen is beter dan genezen.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 13, opmerking 1.
Trillingen 21.6 In de stukken wordt gesproken over trillingen. Hierin staan eigenlijk alleen maar positieve bevindingen, maar in het verleden hebben indieners wel degelijk last gehad van scheuren in de woning. Nu is er ook hierbij alleen maar gemeten in de huidige situatie. Maar wat het in de nieuwe situatie gaat doen, is volgens indieners zogenaamd ‘koffiedik kijken’. Indieners willen vragen om hier zeker meer aandacht aan te besteden en ook maatregelen te treffen. Ook hier leidt het voor ons weer tot de conclusie: beter voorkomen dan genezen.	De trillingen in de woningen van indieners blijven ruim lager dan de streefwaarde. Dit betekent dat deze als algemeen aanvaardbaar worden gezien (weinig hinder). Zie verder beantwoording bij zienswijze 19, opmerking 3.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan zal de tijdelijke bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig worden aangepast conform de grens van het te realiseren fietspad (zie zienswijze 13).

22 Zienswijze 22 (bewoners Didam)

Deze zienswijze is ingetrokken.

23 Zienswijze 23 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Geluid 23.1 De aanpassing aan het spoor (lees dubbelspoor) heeft als consequentie dat het spoor dichterbij de woningen komt. De stoptreinen die het station langzaam naderen en hier ook weer langzaam vertrekken, geven in de huidige situatie al een doordringend geluid en trillingen binnen de woning en in de omgeving. In de nieuwe situatie zal de weerkaatsing van het geluid verergeren en zal het laagfrequent geluid toenemen. Het geluid zal nog meer circuleren rondom de woningen. Een gedegen onderzoek, volgens de regels van de Omgevingswet, is hier dan ook zeer op zijn plaats. Aannames zijn hier niet van toepassing.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 13, opmerking 1.
Bouwwegen en werkterreinen 23.2 De bewoners van het Hof van Edinburgh is gevraagd om mee te denken over de inrichting van de groenvoorziening aan de overzijde van de straat, grenzend aan het spoor. Van enig overleg of communicatie met betrekking tot de tijdelijke werkterreinen is tot op heden, tot onze verbazing, totaal geen sprake. Wat kunnen we verwachten met betrekking tot het te gebruiken materieel, geluidsoverlast, tijdsbestek en andere gevolgen en met name voor de toch al drukke verkeerssituatie in onze straat? Dit is een kwalijke zaak en indiener verwacht dan ook dat hier meer duidelijkheid over komt, inclusief een uitleg over eisen en criteria en gevolgen voor de omwonenden van deze locaties.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 13, opmerking 2.
Planschade 23.3 Een jarenlange bouwterreinachtige situatie heeft bovendien grote gevolgen voor de mogelijke verkoop c.q. waarde van onze woning, gedurende deze bouwperiode en daarna. Hoe gaat dit gecompenseerd worden?	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 4.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan zal de tijdelijke bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig worden aangepast conform de grens van het te realiseren fietspad (zie zienswijze 13).

24 Zienswijze 24 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Indieners hebben een gelijke zienswijze ingediend als zienswijze 13.	Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze antwoorden op zienswijze 13.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan zal de tijdelijke bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig worden aangepast conform de grens van het te realiseren fietspad (zie zienswijze 13).

25 Zienswijze 25 (bewoners Didam)

Zienswijze	Reactie
Geluid 25.1 Indieners voorzien een flinke overschrijding van de GPP's. Indieners voorzien een toename van de geluidsoverlast, omdat er geen maatregelen worden genomen.	Wij delen het standpunt van indieners niet. Door de toepassing van raildempers neemt de geluidbelasting op de woning af van 61 dB in de huidige situatie naar 59 dB in de toekomstige situatie.

Zienswijze	Reactie
Trillingen 25.2 Indieners vinden het trillingenonderzoek door de stakingen niet representatief.	Wij delen het standpunt van indieners niet. In paragraaf VII.8.1 van het trillingenonderzoek zijn de meetresultaten voor de woning weergegeven. Tijdens de meetperiode zijn er 601 reizigerstreinen gemeten. Uit tabel 51, die in dezelfde paragraaf is opgenomen, blijkt dat de R-waarde voor deze woning 2 bedraagt. Uit de hoogte van de R-waarde is af te leiden dat deze 601 treinen een representatief beeld hebben gegeven van het optredende trillingsniveau. De staking heeft hier dus geen invloed op gehad.
25.3 Indieners vrezen een verdere toename van scheuren en andere schade, omdat er geen maatregelen worden genomen (ondanks de berekende toename).	Wij delen het standpunt van indieners niet. Het trillingsniveau neemt inderdaad iets toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt doordat het spoor dichterbij de woning komt te liggen. In paragraaf IX.3.7 van bijlage IX van het trillingenonderzoek is het onderzoek naar maatregelen voor de woning van indieners opgenomen. Uit dit onderzoek blijkt dat het technisch mogelijk is om een maatregel te treffen, maar dat de kosten van de maatregel hoger zijn dan het beschikbare budget. De maatregel is daardoor niet doelmatig. In paragraaf 4.1.1.1 van het trillingenonderzoek is de toets naar de kans op schade vanwege trillingen opgenomen. Getoetst is aan de meest strenge grenswaarde. Uit de toets blijkt dat de kans op het optreden van schade bijna een factor 4 onder deze grenswaarde blijft. De kans op schade door het treinverkeer is daarmee verwaarloosbaar.
Grondverwerving 25.4 Indieners geven aan dat het huidige voorstel voor de benodigde grond voor het tweede spoor te laag is (en niet in verhouding staat tot het waardeverlies). Indieners merken op dat de woning omringd wordt door bomen en struiken welke het geluid en zeker de privacy waarborgen. De momenteel hiervoor gereserveerde vergoeding is niet toereikend.	Voor de komst van het tweede spoor is grond van indieneer nodig. ProRail, verantwoordelijk voor de grondverwerving, is hierover in gesprek met indieneer. ProRail verwerft gronden op basis van volledige schadeloosstelling. De rentmeester zal in zijn of haar taxatie beoordelen of herplant van bomen en struiken in de rede ligt. Zo ja, zal deze post meegenomen worden in de waardering. Zie verder hoofdstuk 2 onderdeel 4.
Gezondheid 25.5 Indieners vragen meer aandacht voor de gezondheid en psychische gevolgen voor aanwonenden. Deze worden nu onderschat.	In het onderzoek naar de gezondheidseffecten van het plan zijn de resultaten van het onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit meegenomen. De beoordeling heeft plaatsgevonden door middel van een Milieugezondheidsrisico (MGR) Analyse. Uit de effectbeoordeling is voor het aspect gezondheid gebleken dat het effect van het project ten opzichte van de referentiesituatie neutraal is.
Omgevingsmanagement 25.6 Indieners zien graag na de aanleg een aanspreekpunt om onvoorziene schade bespreekbaar te maken en bewoners te kunnen bijstaan bij eventuele juridische problemen als gevolg van de aanleg van het spoor.	Zie hiervoor hoofdstuk 2 onderdeel 5.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

26 Zienswijze 26 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Indieners hebben een gelijke zienswijze ingediend als zienswijze 13.	Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze antwoorden op zienswijze 13.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan zal de tijdelijke bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig worden aangepast conform de grens van het te realiseren fietspad (zie zienswijze 13).

27 Zienswijze 27 Stichting Achmea Rechtsbijstand (namens bewoners Didam)

Zienswijze	Reactie
Geluid 27.1 Indiener maakt zich zorgen over de verwachte toename van geluid door extra treinen en een hogere snelheid van de treinen. Indiener vindt dat tenminste aan raildempers en de aanleg van geluidswerende voorzieningen gedacht moet worden en merkt op dat elders wel aanpassingen gedaan worden.	Wij delen de zorgen van indiener niet. Ter hoogte van de woning van indiener worden raildempers aangelegd. Hierdoor neemt de geluidbelasting af van 56 dB in de huidige situatie naar 55 dB in de toekomstige situatie (met RegioExpres). Geluidswerende voorzieningen, zoals een geluidswal zijn daarom ook niet aan de orde.
Trillingen 27.2 Indiener is van mening dat het trillingenonderzoek tekort schiet. De berekeningen stroken niet met de werkelijke waarnemingen in de woning. Aan de overkant van het spoor wordt een TROC aangebracht. Indiener vraagt of het inpassingsplan kan worden vastgesteld wanneer sprake is van tenminste 7 overschrijdingen in cluster 2?	Wij delen het standpunt van indiener niet. Uit het trillingenonderzoek blijkt dat het trillingsniveau in de toekomstige situatie blijft voldoen aan de streefwaarde uit de Beleidsregel trillingshinder spoor. Om die reden wordt er niet voorzien in een trillingsreducerende maatregel voor de woning van de indiener.
Luchtkwaliteit 27.3 Indieners willen de onderzoeken naar luchtkwaliteit laten toetsen.	Het staat indiener vrij om de onderzoeken te laten toetsen.
Inpassingsplan – verbeelding 27.4 De grens van de bestemming Verkeer-Railverkeer komt 19 meter dichterbij de woning. In het vooroverleg heeft de gemeente Montferland hier ook aandacht voor gevraagd. In de beantwoording van vooroverlegreacties is aangegeven dat deze gronden inderdaad niet nodig zijn voor het realiseren van de RegioExpres. Waarom is dit niet gewijzigd?	Ten onrechte is de bestemming 'Verkeer-Railverkeer' op een gedeelte van de verbeelding blijven staan. Dit is niet correct en had de bestemming 'Groen-1' moeten zijn. Wij zullen dit corrigeren. De bestemming Groen-1 zal aan de regels worden toegevoegd. Ook zal bij bestemming 'Verkeer-Railverkeer Voorlopig' de aanduiding 'specifieke vorm van Groen-1' worden opgenomen.
Communicatie 27.5 Indieners was eerder verteld dat ze konden meedenken over de invulling van de nieuwe (groen) omgeving rondom het spoor. Dat is niet gebeurd en nu ligt er een ontwerp, waarin aan geen van de wensen van indieners tegemoet is gekomen. Indieners stellen daarom nogmaals hun alternatief voor. Dit alternatief is om het fiets/voetpad dat naast hun perceel ligt op beperkte lengte te verschuiven naar de spoorkant. Zodat dus de volgorde is: eerst de spoorlijn, dan het voet-/fietspad en dan de geluidswal.	Na een belangenafweging (tussen direct aanwonenden, overige buurtbewoners en ander gebruikers) heeft de gemeente besloten om het voet-/fietspad, met aansluiting op de Wilhelminastraat, daar te behouden. Uit een verkeerstelling en andere signalen vanuit de buurt, bleek er behoefte aan zoveel mogelijk behoud van het pad. Afsluiting zou bovendien betekenen dat fietsers om zouden moeten rijden via de Eg en het Karrewiel, waarbij die laatste ook nog tweemaal gekruist zou moeten worden. Dat is ingeschat als ongewenste situatie indien dat permanent zou zijn. Het argument van betreffende bewoners dat er overlast door hondenpoep wordt ervaren is ruimtelijk niet relevant en zou op een andere adequate manier opgelost moeten worden. Het verschuiven van de geluidswal is niet wenselijk omdat dan de aansluitingen vanuit de wijk op het fietspad vervallen. Het maken van doorsteken in de wal voor die fietspadaansluitingen, zou ten koste gaan van de geluidswerende functie.
Planschade 27.6 Naar verwachting zorgt dit inpassingsplan voor aanzienlijke planschade. Daar hoort u rekening mee te houden en er kan getwijfeld worden aan de economische en financiële haalbaarheid van het inpassingsplan.	In hoofdstuk 6 van de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan is ingegaan op de financiële uitvoerbaarheid. In paragraaf 6.3 van de toelichting wordt specifiek ingegaan op planschade. In paragraaf 6.6 wordt geconcludeerd dat het plan zowel financieel als procedureel uitvoerbaar is. Zie verder de beantwoording bij zienswijze 12 opmerking 4.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan krijgt de grondwal de bestemming 'Groen-1' in plaats van 'Verkeer-Railverkeer'. De bestemming Groen-1 zal aan de regels worden toegevoegd. Bij bestemming 'Verkeer-Railverkeer Voorlopig' wordt de aanduiding 'specifieke vorm van Groen-1' opgenomen.

28 Zienswijze 28 Stichting Achmea Rechtsbijstand (namens bewoner Didam)

Zienswijze	Reactie
Geluid 28.1 Indiener maakt zich zorgen over de verwachte toename van geluid door extra treinen en een hogere snelheid van de treinen. Indiener vindt dat tenminste aan raildempers en de aanleg van geluidswerende voorzieningen gedacht moet worden en merken op dat elders wel aanpassingen gedaan worden.	Wij delen de zorgen van indiener niet. Ter hoogte van de woning van indiener worden raildempers aangelegd. Hierdoor neemt de geluidbelasting af van 57 dB in de huidige situatie naar 55 dB in de toekomstige situatie (met RegioExpres). Geluidswerende voorzieningen, zoals een geluidswal, zijn daarom ook niet aan de orde.
Trillingen 28.2 Indiener is van mening dat het trillingenonderzoek tekort schiet. De berekeningen stroken niet met de werkelijke waarnemingen in de woning. Aan de overkant van het spoor wordt een TROC aangebracht. Indiener vraagt of het inpassingsplan kan worden vastgesteld wanneer sprake is van tenminste 7 overschrijdingen in cluster 2?	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 27, opmerking 2.
Inpassingsplan – verbeelding 28.3 De grens van de bestemming Verkeer-Railverkeer komt 10 meter dichterbij de woning. In het vooroverleg heeft de gemeente Montferland hier ook aandacht voor gevraagd. In de beantwoording van vooroverlegreacties is aangegeven dat deze gronden inderdaad niet nodig zijn voor het realiseren van de RegioExpres. Waarom is dit niet gewijzigd?	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 27, opmerking 4.
Luchtkwaliteit 28.4 Indiener geeft aan dat dieselmotoren toxische gassen produceren en deeltjes die ernstige gezondheidsrisico's en wettelijke aansprakelijkheid kunnen veroorzaken. Indiener geeft aan dat beschermende maatregelen moeten worden genomen, dat wordt niet altijd gedaan.	Uit het luchtkwaliteitsrapport dat als bijlage 33 bij de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is gevoegd blijkt dat als gevolg het project RegioExpres geen relevante grenswaarden, zoals vastgelegd in de Wet milieubeheer, zullen worden overschreden. Ook de WHO-advieswaarden zoals opgenomen in het Schone Lucht Akkoord zullen niet worden overschreden. Verder is de bijdrage van het project aan concentratiewaarden dusdanig klein dat deze in de categorie 'Niet in betekenende mate' valt. Wij delen het standpunt van indiener dus niet. Voor dit onderzoek is uitgegaan van het huidige dieselmaterieel.
Planschade 28.5 Naar verwachting zorgt dit inpassingsplan voor aanzienlijke planschade. Daar hoort u rekening mee te houden en er kan getwijfeld worden aan de economische en financiële haalbaarheid van het inpassingsplan.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 27, opmerking 6.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan krijgt de grondwal de bestemming 'Groen-1' in plaats van 'Verkeer-Railverkeer'. De bestemming Groen-1 zal aan de regels worden toegevoegd. Bij bestemming 'Verkeer-Railverkeer Voorlopig' wordt de aanduiding 'specifieke vorm van Groen-1' opgenomen.

29 Zienswijze 29 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Indieneners hebben een gelijke zienswijze ingediend als zienswijze 13.	Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze antwoorden op zienswijze 13.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan zal de tijdelijke bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig worden aangepast conform de grens van het te realiseren fietspad (zie zienswijze 13).

30 Zienswijze 30 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Indieners hebben een gelijke zienswijze ingediend als zienswijze 13.	Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze antwoorden op zienswijze 13.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan zal de tijdelijke bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig worden aangepast conform de grens van het te realiseren fietspad (zie zienswijze 13).

31 Zienswijze 31 (bewoners Wehl)

Zienswijze	Reactie
Verkeersveiligheid 31.1 Met de aanleg van dubbelspoor komt de verkeersveiligheid in gevaar vooral voor schoolgaande kinderen die vanaf nieuwe woonwijken die gelegen zijn in het gebied de Plantage. Die kinderen moeten dan oversteken waar een dubbelspoor komt, meer treinen met hoge snelheid passeren en dus meer gevaar voor schoolgaande kinderen en het overig verkeer.	Bij de planning van de nieuwe wijk Heideslag aan de zuidzijde van het spoor is rekening gehouden met een spoorverdubbeling. De verbinding van de wijk met het dorp verloopt via twee overwegen: Beekseweg en (in hoofdzaak) Doetinchemseweg. De Beekseweg wordt in het kader van de RegioExpres aangepast en daarmee afgestemd op de spoorverdubbeling. De overweg van de Doetinchemseweg is al enige jaren terug tweesporig geworden en daarop aangepast. De gemeente Doetinchem werkt op dit moment met ProRail samen aan een verdere verbetering van de veiligheid voor fietsers op de Doetinchemseweg en de daarbij behorende overweg. Daarnaast wordt gekeken of er rond de periode van realisatie en ingebruikname van het tweede spoor, een lespakket voor de basisschool beschikbaar gesteld kan worden (zoals in Didam gedaan is tijdens de eerdere spoorverdubbeling). Tot slot zal in de beginperiode bij de overwegen extra aandacht gevestigd worden op de nieuwe situatie middels tijdelijke bebording.
Trillingen 31.2 De trillingen door het spoor zullen erg toenemen, waardoor indieners meer hinder zullen ondervinden.	Voor zowel de woning aan de Schopperdeseweg als de woning aan de Prins Mauritsstraat geldt dat in de toekomstige situatie voldaan wordt aan de streefwaarde van 0,2 voor het maximale trillingniveau Vmax uit de Beleidsregel trillinghinder spoor.
Luchtkwaliteit 31.3 Door meerdere treinen die nu gebruik gaan maken van dubbelspoor zal de luchtkwaliteit er niet beter op worden.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 28, opmerking 8.
Geluid 31.4 Indieners geven aan veel geluidhinder te gaan ondervinden. Het geluid komt binnen en buiten boven het toegestane geluidsniveau uit.	De woning van indiener aan de Schopperdenseweg ligt op ruim 100m afstand van het spoor en voldoet zowel in de huidige als in de toekomstige situatie ruimschoots aan de voorkeurswaarde van 55 dB. Voor de woning van indiener aan de Prins Mauritsstraat geldt dat het tweede spoor verder van de woning komt te liggen dan het huidige spoor. Dit heeft een gunstig effect op de geluidbelasting waardoor er geen toename van de geluidbelasting zal zijn boven de voorkeurswaarde van 55 dB.
Planschade 31.5 Het woongenot wordt aangetast en ontstaat er een waardevermindering van de woning waarvoor de provincie aansprakelijk is.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 4.
Nut en noodzaak 31.6 Het is volstrekt onnodig om een dubbelspoor aan te leggen. Indieners zien de treinen veel voorbijrijden waarbij opvalt dat overdag de treinen weinig bezet zijn alleen in de spitsuren zijn deze redelijk bezet. Het zou beter zijn om in de spitsuren de trein te verlengen met meerdere wagons, dan is het probleem opgelost en is geen dubbelspoor nodig,	Het verlengen van de treinen is niet mogelijk, dit past niet langs de perrons. De perrons zijn daarnaast in 2011-2012 verlengd. Een verdere verlenging is met huidige treinmaterieel niet mogelijk en daarnaast vanuit de exploitatie niet realistisch. Dit vereist extra personeel en het betekent dat nog langere treinen worden ingezet op delen van het traject waar dat niet nodig is. Voor de verdere beantwoording verwijzen wij u naar ons antwoord op zienswijze 5, opmerking 4.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

32 Zienswijze 32 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Geluid 32.1 Indiener geeft aan dat de streefwaarden voor geluidbelasting niet worden gehaald. Bij het bestaande spoor wordt over 50 meter raildempers geplaatst. Indiener vraagt waarom dit niet wordt gedaan op het nieuwe tweede spoor.	Het budget voor geluidmaatregelen wordt bepaald door de hoogte van de geluidbelasting en het aantal woningen dat voor maatregelen in aanmerking komt. Bij de woning van indiener kunnen binnen het beschikbare budget op één spoor raildempers worden gelegd. Voor het andere spoor is geen budget beschikbaar. Deze raildempers komen op het bestaande spoor omdat de maatregel daarop het meest effectief is.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

33 Zienswijze 33 Berghstaete Vastgoed (namens bewoner Didam)

Deze zienswijze is ingetrokken.

34 Zienswijze 34 Berghstaete Vastgoed (namens bewoners Didam)

Zienswijze	Reactie
Geluid 34.1 ProRail wil een strook grond van indieners verwerven. Daardoor komt het spoor en de weg dichtbij de woning. De voortuin en de parkeerplaats gaan daardoor grotendeels verloren. Indieners vrezen een toename van geluid. Er is niet voorzien in reducerende maatregelen.	Wij delen het standpunt van indiener niet. Ter hoogte van de woning van indiener worden namelijk raildempers aangelegd. Hierdoor neemt de geluidbelasting af van 62 dB in de huidige situatie naar 60 dB in de toekomstige situatie (met RegioExpres). De geluidbelasting op de woning neemt juist af.
Trillingen 34.2 Indieners vrezen een toename van trillingen, terwijl geen maatregelen zijn voorzien.	Het trillingsniveau neemt als gevolg van de RegioExpres licht toe. De toename is kleiner dan 30% en zal daardoor niet voelbaar zijn.
Bereikbaarheid 34.3 Daarnaast ontstaan er problemen met de bereikbaarheid van het perceel, de parkeergelegenheid, de bouwkundige staat en het niet kunnen realiseren van een gelijke mate van woongenot.	Voor de reconstructie van de parkeergelegenheid wordt een vergoeding geboden. Uitgangspunt is dat het perceel bereikbaar blijft tijdens de realisatiefase. Voor de beantwoording met betrekking tot schadeloosstelling wordt verwezen naar de beantwoording bij onderdeel 9 van deze zienswijze.
Voorzienbaarheid 34.4 Indiener kon niet voorzien dat spoorverdubbeling zou worden nagestreefd. Tevens wordt de snelheid omhoog gebracht naar 130 km/uur. Ook wordt al rekening gehouden met elektrificatie. Deze vooruitzichten leiden bij indiener tot stagnatie van investeringen en groter onderhoud in en aan de woning. Eerder is ook gesproken over het verplaatsen van de woning.	De spoorverdubbeling was in ieder geval vanaf 2017 voorzienbaar. Provinciale Staten van Gelderland hebben op 24 mei 2017 besloten om €25 – €30 miljoen te reserveren voor een verdubbeling van het spoor tussen Didam en Doetinchem. Daarna is een verkenning gestart. Dat heeft er in geresulteerd dat Gedeputeerde Staten van Gelderland (GS) in januari 2022 de Nota voorkeursalternatief hebben vastgesteld. Met de kennisgeving in mei 2022 hebben wij formeel het startsein gegeven van de m.e.r.-procedure door de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De maximale snelheid op het traject blijft ongewijzigd. Wel zijn de treinen die als RegioExpres rijden sneller in de nabijheid van stations, omdat ze niet hoeven te stoppen. Wij sluiten elektrificatie niet uit, omdat dit voor ons één van de opties is om op termijn de spoorlijn te verduurzamen.

Zienswijze	Reactie
Stikstof 34.5 Uit de stukken blijkt niet of de compenserende maatregelen voor de bouw- en gebruiksfase voldoende zeker zijn gesteld. Indiener vraagt welke garantie er is dat het dieselgebruik wordt teruggedrongen en is het alternatief HVO in de praktijk inderdaad beter (ook bij meer en langere treinen en eventueel meer stops)? Indiener vraagt naar het realiteitsgehalte van HVO (gelet op de hogere kosten) en de handhaving.	Vanaf eind 2025 gaan alle treinen van de concessie Achterhoek-Rivierenland op HVO rijden. Zie verder de beantwoording in hoofdstuk 2 onderdeel 6.
Gezondheid 34.6 Indiener vreest voor een verstoorde dag- en nachtrust tijdens de uitvoering van het werk. Het aan te brengen ballastpakket levert gezondheidsrisico's op.	De uitvoering van de werkzaamheden vindt overwegend in de dagperiode plaats en kan tijdelijk tot verstoring leiden. Er zijn daarnaast 3-4 treinvrije perioden van maximaal 2,5 week per periode waarin ook 's avonds en 's nachts kan worden gewerkt en mogelijk sprake is van overlast. Voor de vraag over ballast wordt verwezen naar onze reactie bij zienswijze 10 onderdeel 2.
Grondverwerving 34.7 Indiener wil zijn woongenot terug door de woning en de parkeergelegenheid achter op het perceel te herbouwen. Indiener vraagt daarvoor een passend bouwvlak op te nemen. Omdat indiener daartoe is aangewezen op medewerking van de gemeente is aangewezen voor planologische medewerking en op ProRail voor schadeloosstelling bepleit indiener een gezamenlijk optrekken. De provincie wordt verzocht om deze insteek te steunen en te bevorderen. Door de cumulatie van effecten is de situatie ontstaan dat verplaatsing van de woning de voor de hand liggende optie is.	Indien herbouw van de woning in strijd is met het omgevingsplan dan kan hiervoor door bewoners een formeel principeverzoek worden ingediend bij de gemeente Montferland zodat duidelijk wordt wat de aard en omvang van het concrete verzoek is. Na beoordeling hiervan kan er dan door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Montferland een grondhouding over worden ingenomen. De gemeente heeft aangegeven dat medewerking aan afwijking van het omgevingsplan in dit geval bij voorbaat niet ondenkbaar is, maar dat medewerking afhangt van de inhoud van het verzoek en verdere uitwerking daarvan. De provincie laat de beoordeling van dit verzoek over aan de gemeente.
Woongenot 34.8 Het woongenot van indiener wordt fors aangetast. Nu ProRail niet door uitkoop wil schadeloosstellen moet indiener een onevenredig groot offer brengen ten opzichte van het algemeen belang. Het algemeen belang van de bewoners van Didam wordt niet of nauwelijks gediend aangezien de RegioExpres niet in Didam stopt.	Voor de beantwoording met betrekking tot schadeloosstelling wordt verwezen naar de beantwoording bij onderdeel 9 van deze zienswijze. Het klopt dat RegioExpres niet stopt op tussengelegen stations. Reizigers uit de Liemers profiteren echter van meer zitplaatsen in de stoptreinen, doordat de reizigers zich verdelen tussen de RegioExpres en de stoptreinen.
Schadeloosstelling 34.9 ProRail heeft de plicht tot volledige schadeloosstelling. Indiener dient daarbij ook in staat gesteld te worden zich een vergelijkbare mate van woongenot te verschaffen.	Hierover heeft indiener reeds gesprekken lopen met de rentmeester van ProRail. Als door de ontneming van een woning de rechthebbende moet verhuizen dan wordt in de begroting van de schadeloosstelling ervan uitgegaan dat hij of zij een woning met een 'vergelijkbaar woongenot' moet kunnen terugkopen. Het 'vergelijkbaar woongenot' gaat alleen in dat geval op. Indiener wordt volledig schadeloosgesteld indien hij/zij zich aan de nieuwe situatie moet aanpassen. Denk hierbij aan een vergoeding voor het bijvoorbeeld aanpassen van de tuin, het plaatsen een nieuw hekwerk etc. Er kan daarnaast nog wel sprake zijn van waardevermindering omdat bijvoorbeeld de ligging verslechtert etc. De eventuele waardevermindering komt ook voor vergoeding in aanmerking. Zie verder hoofdstuk 2 onderdeel 4.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

35 Zienswijze 35 Berghstaete Vastgoed (namens bewoners Didam)

Deze zienswijze is ingetrokken.

36 Zienswijze 36 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Geluid 36.1 De inbreng van indieners is gelijk aan die van zienswijze 13, opmerking 1.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 13, opmerking 1.
Bouwwegen en werkterreinen 36.2 De inbreng van indieners is gelijk aan die van zienswijze 13, opmerking 2.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 13, opmerking 2.
Planschade 36.3 De inbreng van indieners is gelijk aan die van zienswijze 13, opmerking 3.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 13, opmerking 3.
Verkeersveiligheid 36.4 De inbreng van indieners is gelijk aan die van zienswijze 15, opmerking 4.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 15, opmerking 4.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan zal de tijdelijke bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig worden aangepast conform de grens van het te realiseren fietspad (zie zienswijze 13).

37 Zienswijze 37 (bewoners Didam)

Zienswijze	Reactie
Planschade 37.1 De aanleg van het extra tweede spoor zal direct gevolgen hebben voor de woonsituatie en leefomgeving van indiener, met name wat betreft de waardevermindering van het huis, de toegenomen geluidsoverlast, de nodige trillingen en mogelijk andere hinderlijke effecten, zoals onder andere scheuren in de muren in de woning. Verzocht wordt om een passende compensatie voor de waardevermindering van het huis, zodat indiener in staat is eventuele aanpassingen aan de woning uit te voeren om overlast te beperken.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 4.
Milieueffectrapport 37.2 Indiener verzoekt om een grondige evaluatie uit te voeren van de potentiële impact van de voorgestelde spooruitbreiding op de woonsituatie, leefomgeving en de waarde van de woning.	In het milieueffectrapport is de impact van de spoorverdubbeling op omliggende woningen onderzocht. Zie verder ons antwoord op onderdeel 5 van deze zienswijze.
Geluid 37.3 Indiener verzoekt om transparantie te bieden over de genomen maatregelen om geluidsoverlast te beperken.	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de gevel van de woning van indiener door het toepassen van raildempers gelijk blijft op 57 dB.
Trillingen 37.4 Indiener verzoekt om transparantie te bieden over de genomen maatregelen trillingen te beperken.	Uit het trillingsonderzoek blijkt dat de trillingen wel toenemen maar het treffen van trillingsreducerende maatregelen niet doelmatig is.
Planschade 37.5 Indiener vraagt om informatie te verstrekken over mogelijke compensatiemaatregelen voor de waardevermindering van ons huis.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 4.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

38 Zienswijze 38 Berghstaete Vastgoed (namens bewoners Didam)

Zienswijze	Reactie
Geluid 38.1 ProRail wil een strook grond van indieners verwerven. Daardoor komt het spoor, op bestaande spoorhoogte, dichterbij de woning. Bovendien wenst ProRail tijdens de uitvoering van de bouw een brede strook extra te gebruiken als werkterrein. Indieners vrezen een toename van geluid. Er is niet voorzien in reducerende maatregelen.	Ter hoogte van de woning van indiener worden raildempers aangelegd. Hierdoor blijft de geluidbelasting in de huidige situatie en in de toekomstige situatie met RegioExpres gelijk (57 dB). De uitvoering van de werkzaamheden vindt overwegend in de dagperiode plaats en kan tijdelijk tot verstoring leiden. Er zijn daarnaast 3-4 treinvrije perioden van maximaal 2,5 week per periode waarin ook 's avonds en 's nachts kan worden gewerkt en mogelijk sprake is van overlast.
Trillingen 38.2 Indieners vrezen een toename van trillingen, terwijl geen maatregelen zijn voorzien.	Het maximaal optredende trillingsniveau (Vmax) zal toenemen van 0,2 naar 0,3. Er is onderzocht of maatregelen getroffen kunnen worden om deze toename ongedaan te maken. Het is mogelijk om maatregelen te treffen. Vanwege de hoge kosten worden deze echter niet getroffen.
Onzekerheid 38.3 Het is onzeker wanneer het extra spoor wordt aangelegd. Zo volgen jaren van onzekerheid en een langdurige forse aanslag op het woongenot.	De werkzaamheden voor de spoorverdubbeling zijn voorzien in 2027 en 2028.
Voorzienbaarheid 38.4 Indiener heeft niet kunnen voorzien dat spoorverdubbeling zou worden nagestreefd. Indiener zou het perceel niet hebben gekocht als dit bij hem bekend zou zijn geweest. Bij de grondverwerving wordt al rekening gehouden met toekomstige elektrificatie. Dit betekent op termijn weer een aanpassing van het spoor met bijbehorende overlast en mogelijk schade.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 34, opmerking 4.
Stikstof 38.5 Uit de stukken blijkt dat er extra stikstofuitstoot is tijdens de bouwfase en de gebruiksfase. Het blijkt niet of daarvoor compenserende maatregelen voldoende zeker zijn gesteld. Welke garantie is er dat het dieselgebruik wordt teruggedrongen en is het alternatief HVO in de praktijk inderdaad beter (ook bij meer en langere treinen en eventueel meer stops)? Hoe zit het met het realiteitsgehalte en met de handhaving?	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 34, opmerking 5.
Woongenot 38.6 Het woongenot wordt aangetast. Het genot van het tuingericht wonen wordt minder en het houden van dieren (zoals schapen) is niet meer goed mogelijk.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 34, opmerking 8.
Gezondheid 38.7 Indiener vreest voor een verstoorde dag- en nachtrust tijdens de uitvoering van het werk. Het aan te brengen ballastpakket levert gezondheidsrisico's op.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 34, opmerking 6.

Zienswijze	Reactie
Grondverwerving 38.8 Indiener wil zijn woongenot terug door te herbouwen. Indiener vraagt daarvoor een passend bouwvlak op te nemen. Daartoe is hij op medewerking van de gemeente aangewezen. De gemeente heeft ter plaatse ook een belang bij de door ProRail te verleggen weg, welke gedeeltelijk ook op het eigendom van indiener ligt. Indiener bepleit een kleine herverkaveling met de gemeente. De provincie wordt verzocht om deze insteek te steunen en te bevorderen.	Uit de zienswijze blijkt onvoldoende welke planologische aanpassingen precies gewenst zijn op het perceel. Om hier duidelijkheid over te krijgen wordt indiener geadviseerd een verzoek tot vooroverleg in te dienen bij de gemeente. Daaruit volgt dan een grondhouding over al dan niet medewerking. De gemeente heeft al wel aangegeven dat medewerking aan toevoeging van een extra woning op deze locatie, in strijd met het huidige beleid daarvoor, niet voor de hand ligt. De provincie laat de beoordeling van dit verzoek over aan de gemeente. Indien er nadere afspraken gemaakt kunnen worden over de overdracht van het eigendom onder de openbare weg dan wordt dat toegejuicht. Dit staat echter los van het voorliggende inpassingsplan.
Schadeloosstelling 38.9 ProRail heeft de plicht tot volledige schadeloosstelling. Indiener dient daarbij ook in staat gesteld te worden zich een vergelijkbare mate van woongenot te verschaffen.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 34, opmerking 9.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

39 Zienswijze 39 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Geluid 39.1 Het ontwerpplan voorziet in de plaatsing van een wissel ter hoogte van de Uijlenbroeklaan. Indiener geeft aan dat hiermee de geluidsoverlast zal toenemen, specifiek het piepen en snerpen van wiel-flensen langs de bochtstukken van de wissel. Dit wordt, zover indiener kan nagaan, niet meegenomen in het gebruikte rekenmodel. In het deelrapport geluid wordt hier immers geen melding van gemaakt, wel in het deelrapport trillingen.	Het klopt dat het snerpen van een trein die door een krappe wissel rijdt niet is opgenomen in het rekenmodel. Dit geluid doet zich echter alleen voor bij wissels met een hoekverhouding die kleiner of gelijk is aan 1:12. Het wissel in de nabijheid van de Uijlenbroeklaan krijgt een hoekverhouding van 1:29. Bij een dergelijke hoekverhouding treedt het snerpen niet op.
39.2 Indiener licht toe dat het onmogelijk is om in de tuin een gesprek te voeren als een trein passeert. Het feitelijk door indiener waargenomen geluidsniveau van een passerende trein is veel hoger dan de grenswaarde van 55 db, want anders had indiener in de tuin rustig kunnen doorpraten. Als het ontwerpbesluit wordt uitgevoerd zoals het nu voorligt, zullen daar wisselgeluiden bovenop komen en kan het niet anders dan dat er forse geluidsoverlast ontstaat voor indiener.	De voorkeurswaarde van 55 dB is een langtijdgemiddeld geluidsniveau dat geldt voor de gevel van de woning en niet voor de tuin. In dit gemiddelde zijn alle treinpasseages in een jaar opgenomen. Het is dus niet het passagegeluid van één enkele trein maar het gemiddelde geluidsniveau over een jaar. Een enkele treinpasseage heeft dus een hoger geluidsniveau dan 55 dB en kan er dus voor zorgen dat het gesprek in de tuin even gestaakt moet worden.
Inpassing 39.3 Indiener vindt het veel logischer om de wissel direct ten oosten van het station Doetinchem de Huet te plaatsen. Ter plekke is immers geen directe bebouwing aan de noord- en zuidzijde van het spoor, maar een voetbalveldje aan de noordzijde en een akker aan de zuidzijde.	Wij hebben deze locatie in de verkenning overwogen. Hiervoor geldt dat deze locatie, net als het voorstel gedaan door de indiener van zienswijze 3, door de Ontwerp Voorschriften (OVS) van ProRail niet wordt toegestaan. Het spoor ligt hier namelijk in een lichte boog en dat betekent dat hier geen wissel mag worden aangelegd.
39.4 Indiener doet de suggestie het dubbelspoor te laten doorlopen tot station Doetinchem waar al wissels aanwezig zijn.	Wij hebben een volledig dubbelspoor tot station Doetinchem overwogen. In de verkenning is deze optie afgefallen, omdat: • het is niet nodig voor het uitvoeren van de dienstregeling; • deze oplossing te duur is (zo moet de brug over de Oude IJssel worden verdubbeld).
39.5 Indiener geeft aan voorstander te zijn van het verbeteren van het openbaar vervoer in Gelderland, inclusief de komst van de RegioExpres. Wel wil indiener graag dat de wissel op een plaats wordt aangelegd waar deze minder overlast veroorzaakt voor direct omwonenden.	Wij zijn blij dat u het belang van de RegioExpres deelt. Wij kunnen de wissel niet op een andere locatie opnemen in de plannen. Enerzijds sluiten de OVS van ProRail iedere locatie tussen station Doetinchem De Huet en de Wehlse Leigraaf uit. Anderzijds is een verdere verdubbeling van het spoor naar station Doetinchem om bovengenoemde redenen niet aan de orde.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

40 Zienswijze 40 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Geluid 40.1 Doordat het spoor wordt aangepast met een dubbelspoor, komt het spoor te dichtbij de woningen. De stoptreinen die het station langzaam naderen en vertrekken geven al een doordringend geluid en veroorzaakt ook trillingen in de woning en omgeving. Ook door dit te verplaatsen kan er een heel ander (akoestisch geluid) optreden, wat totaal nog niet nader onderzocht is. Ook zal in de nieuwe situatie het geluid meer gaan weerkaatsen. De gebouwen in de omgeving verstrooien het geluid zo, dat het vanuit meerdere kanten hoorbaar is. Achter het huis hoor je het geluid vaak nog sterker dan aan de voorzijde. Ook door de komst van een nieuw perron, vindt er meer versterking plaats, waardoor het geluid volgens indiener nog meer gaat weerkaatsen. Indiener vindt dat dit nader onderzocht moet worden en er geen aannames mogen worden gedaan.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 13, opmerking 1.
40.2 Indiener geeft aan dat de sneltreinen meer geluidsoverlast gaan veroorzaken. Wat indiener niet begrijpt is dat hier jaren geleden ook een proef mee is gedaan en dat dit totaal niet rendabel was. Indiener merkt op dat ook de klachten van ernstige geluidsoverlast niet gering waren.	Wij herkennen het geschetste beeld van indiener niet. Ook hebben wij navraag gedaan bij ProRail, maar er zijn geen resultaten van een proef bekend.
Bouwwegen en werkterreinen 40.3 De bewoners van het Hof van Edinburgh is gevraagd om mee te denken over de inrichting van de groenvoorziening aan de overzijde van de straat, grenzend aan het spoor. Tot verbazing en teleurstelling van inspreker is dat er totaal geen sprake van enig overleg of communicatie met betrekking tot de tijdelijke werkterreinen is tot op heden. Wat kunnen we verwachten met betrekking tot het te gebruiken materieel, geluidsoverlast, tijdsbestek en andere gevolgen en met name voor de toch al drukke verkeerssituatie in onze straat? Dit is een kwalijke zaak en ik verwacht dan ook dat hier meer duidelijkheid over komt, inclusief een uitleg over eisen en criteria en gevolgen voor de omwonenden van deze locaties..	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 13, opmerking 2.
Planschade 40.4 Hoe gaat een jarenlange bouwterreinachtige situatie gecompenseerd worden met eventuele verkoop en/of waarde van de woning?	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 4.
Verkeersveiligheid 40.5 De inbreng van indieners is gelijk aan die van zienswijze 15, opmerking 4.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 15, opmerking 4.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan zal de tijdelijke bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig worden aangepast conform de grens van het te realiseren fietspad (zie zienswijze 13).

41 Zienswijze 41 (bewoners Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Indieners hebben een gelijke zienswijze ingediend als zienswijze 12.	Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze antwoorden op zienswijze 12.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

42 Zienswijze 42 TenneT

Zienswijze	Reactie
Aanvullende informatie 42.1 TenneT kan op dit moment niet instemmen met dit inpassingsplan, omdat in overleg is afgesproken aanvullende informatie te verstrekken over het graven van proefsleuven aan de Mussenhorstweg in Wehl. Tot op heden is hier geen verdere informatie over ontvangen en kan dus niet met zekerheid gezegd worden dat het plan doorgang kan vinden zonder de veiligheid en leveringszekerheid van de hoogspanningsverbinding in gevaar te brengen. Daarom verzoeken wij u om de initiatiefnemer contact op te laten nemen en de ontbrekende informatie te versturen.	Wij hebben met TenneT contact opgenomen. Op 7 februari 2024 heeft een gesprek plaatsgevonden waarbij vertegenwoordigers van Movares, ProRail en TenneT aanwezig waren. Na dit gesprek zijn zettingsgegevens en proefsleufgegevens met TenneT gedeeld en zijn er afspraken gemaakt over vervolgonderzoek ter plaatse van de door TenneT genoemde kabels. Tevens is door ProRail benadrukt dat de veiligheid en leveringszekerheid van de hoogspanningsverbindingen in géén geval in gevaar zullen komen. Gezien de gemaakte vervolgafspraken met TenneT gaan wij er vanuit de belangen van TenneT voldoende te hebben geborgd.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

43 Zienswijze 43 (bewoner Didam)

Zienswijze	Reactie
Behoud van de groenstrook 43.1 Indiener onderschrijft de zienswijze van de gemeente Montferland ten aanzien van behoud van de groenstrook langs het fietspad tussen Bascule en Zandweg in Didam.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 27, opmerking 4.
Inpassingsplan 43.2 Tussen de rooilijn in het bestemmingsplan en het spoor mag niet worden gebouwd. Het inpassingsplan voldoet niet aan de eisen van het bestemmingsplan. Alle huizen die tegenwoordig nieuw worden gebouwd dicht bij een spoor moeten constructief en bouwtechnisch, denk aan geluid en trillingen, voldoen aan veel hogere eisen dan woningen die niet bij het spoor komen. Hoe kan het dat dit niet geldt als het spoor dichterbij komt?	In het (tijdelijk) omgevingsplan is geen algemeen voorschrift met een minimale afstand van de woningen tot het spoor opgenomen. Wanneer een spoorlijn dichterbij bestaande woningen komt dan kan dat alleen als er onderzoek is gedaan naar de omgevingseffecten zoals geluid en trillingen. Indien er normen worden overschreden dan vindt er een maatregelen afweging plaats. De normen gelden dus ook wanneer het spoor dichterbij bestaande woningen komt.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan krijgt de grondwal de bestemming 'Groen-1' in plaats van 'Verkeer-Railverkeer'. De bestemming Groen-1 zal aan de regels worden toegevoegd. Bij bestemming 'Verkeer-Railverkeer Voorlopig' wordt de aanduiding 'specifieke vorm van Groen-1' opgenomen.

44 Zienswijze 44 (bewoner Wehl)

Zienswijze	Reactie
Nut en noodzaak 44.1 Indiener valt op dat tijdens de spitsuren voor forensen in de ochtend en einde van de middag er zeker een grote drukte heerst. De treinen zijn dan niet al te lang en erg vol. Buiten deze momenten is de trein zeer weinig bezet. Op basis van eigen observaties van indiener is dan geen extra trein nodig.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 9, opmerking 3.
Dienstregeling 44.2 Indiener wijst op de ambitie om het aantal treinen verder uit te breiden naar 2x per uur een RegioExpres per richting. Daarnaast heeft indiener zorgen of het bij deze ambitie blijft. Wanneer het spoor er eenmaal ligt, is het niet ondenkbaar dat hier nog meer gebruik van gemaakt gaat worden. In de berekening is deze verhoging in het aantal treinen niet meegenomen.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 5.

Zienswijze	Reactie
Milieuhinder 44.3 In de uitbreidingsplannen wordt niet genoemd op welke 'brandstof' de extra treinen zullen gaan rijden en of er wordt geïnvesteerd in andere voortdrijvende middelen. Daarom gaat indiener er van uit dat de RegioExpres ook zal bestaan uit dieseltreinen. Dit is dus een duidelijke vergroting van uitlaatgassen en de bijbehorende geluidshinder door de dieselmotoren.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 28, opmerking 4.
Geluid 44.4 Op dit moment ondervindt indiener, uiteraard, een zekere mate van geluidshinder door het huidige spoor. De voorgenomen uitbreiding betekent dat het spoor korter op de woning komt en daarmee ook de bron van het geluid. Naast de afstand wordt de intensiteit van het geluid verhoogd door een toename in aantal treinen. Er zijn vele mogelijkheden om de geluidshinder te verkleinen. Deze zullen, naar onze mening, moeten worden toegepast bij uitbreiding van het spoor en het aantal treinen.	De RegioExpres veroorzaakt op de gevel van de woning van indiener geen toename van de geluidbelasting boven de voorkeurswaarde van 55 dB. Om die reden worden er voor deze woning geen geluidsreducerende maatregelen getroffen.
Trillingen 44.5 Doordat het spoor dichterbij komt en ook een groter aantal treinen gaat rijden, is het aannemelijk dat de trillingen ook zullen toenemen. Op dit moment is het in huis zeker merkbaar wanneer er een trein passeert. Wanneer dit vaker en dichterbij zal gebeuren, zullen deze trillingen meer en vaker voorkomen. Er is geen onderzoek op deze locatie gedaan. Dit onderzoek dient alsnog uitgevoerd te worden. Daarnaast zijn er, om trillingshinder te verminderen, vele mogelijkheden om toe te passen en lijkt het indiener niet meer dan normaal dit toe te passen om overlast te voorkomen.	De woning van indiener is meegenomen in het onderzoek naar trillingen. Het maximale trillingsniveau (Vmax) in de huidige situatie en in de plansituatie (met RegioExpres) is lager dan de streefwaarde uit de Beleidsregel trillingshinder spoor (Bts). Om die reden worden er geen trillingsreducerende maatregelen getroffen.
Overlast van werkzaamheden 44.6 In het plan wordt genoemd dat er een voorgenomen opslagplaats voor materiaal en/of keten aan de Mussenhorstweg komt. Hierin staat niet vermeld waar dit exact zal zijn en hoe dit eruit komt te zien. Verder wordt de opslag genoemd, maar niet de bijbehorende verkeersbewegingen van (zwaar) vervoer. Dit zal voor indiener zeker een grote invloed hebben op geluids- en trillingshinder. Door de gemeente Doetinchem is de Mussenhorstweg bedoeld voor aanwonenden en belanghebbend landbouwverkeer. Hier is ook de breedte van de weg naar en is niet geschikt om veelvuldig met zwaarder vervoer overheen te gaan. De kwaliteit van het asfalt is al slecht en zal door deze toename ook verder verslechteren. Ook zijn de bermen slecht en gevaarlijk bij passeren. Hier is in het plan geen aandacht voor.	Over de Mussenhorstweg zal inderdaad werkverkeer plaatsvinden, maar vooral tijdens de treinvrije periodes waarin het grondwerk zal plaatsvinden. Er zijn vooralsnog 3-4 treinvrije periodes voorzien van maximaal 2,5 week per periode. Daarbuiten zal het bouwverkeer een stuk minder frequent rijden. De eventuele schade die de Mussenhorstweg hierdoor zal oplopen zal aan het eind van het werk worden hersteld. Overigens heeft Tennet tijdens de bouw van de hoogspanningsmasten ook van deze weg gebruik gemaakt. De locatie van de werkweg langs het spoor alsmede de ligging en omvang van het werkterrein aan de Mussenhorstweg staan weergegeven in de memo 'Werkterreinen en bouwwegen'. Het werkterrein is in westelijke richting verschoven ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan. In het inpassingsplan is hiervoor een tijdelijke bestemming opgenomen. Het is de vrijheid van de aannemer om te bepalen of en in welke mate hij van dit werkterrein gebruik gaat maken. Zie verder hoofdstuk 2, onderdeel 3.
Planschade 44.7 Doordat het spoor dichterbij onze woning komt en ook het aantal treinen daarmee toe zal nemen, zal de waarde van onze woning afnemen. Het is op dit moment uiteraard moeilijk vast te stellen wat deze afname is, maar dat deze zal dalen is duidelijk. Dit is voor ons niet acceptabel en wordt onvoldoende uitgelicht in het inpassingsplan.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 4.

Conclusie: Het werkterrein aan de Mussenhorstweg is in westelijke richting verschoven.

45 Zienswijze 45 (bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Indieners hebben dezelfde zienswijze ingediend als zienswijze 15.	Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze antwoorden op zienswijze 15.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan wordt de tijdelijke bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig aangepast conform de grens van het te realiseren fietspad (zie zienswijze 13).

46 Zienswijze 46 (bewoner Wehl)

Zienswijze	Reactie
Geluid 46.1 Indiener vraagt om een geluidwal als gevolg van de komst van het tweede spoor.	Ter hoogte van de woning van indiener wordt het spoor aan de zuidzijde van het bestaande spoor uitgebreid. De helft van het treinverkeer rijdt zodoende op grotere afstand van de woning. Hierdoor neemt de geluidbelasting niet toe boven de voorkeurswaarde van 55 dB. Geluidsreducerende maatregelen, zoals een geluidwal, worden om die reden ten behoeve van deze woning niet getroffen.
Planschade 46.2 Indiener wijst op een daling van de waarde van de woning.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 4.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

47 Zienswijze 47 (gemeente Montferland)

Zienswijze	Reactie
Grondverwerving 47.1 Door de spoorverdubbeling wordt een aantal inwoners van Didam onevenredig benadeeld, omdat ze gronden die behoren bij hun woonhuis zullen moeten afstaan. Vooralsnog is er met de eigenaren van deze acht woonpercelen geen overeenstemming bereikt. De gemeente vindt het van groot belang dat de provincie en ProRail zo spoedig mogelijk tot een adequate, ruimhartige oplossing voor deze betrokkenen komen. Hiermee hoopt de gemeente te voorkomen dat inwoners in langlopende procedures belanden.	ProRail verwerft de grond op basis van volledige schadeloosstelling conform de uitgangspunten van de Omgevingswet voorheen Ontheeningswet. Deze wet is er om grondeigenaren te beschermen en te compenseren. Dit houdt in dat de vermogens- en inkomenspositie voor de grondverwerving voor het project gelijkwaardig moeten zijn. Daarmee is voldaan aan het principe van volledige schadeloosstelling hetgeen een in Nederland gebruikelijke adequate oplossing vormt. Inmiddels is met een deel van eigenaren overeenstemming bereikt. ProRail heeft aangegeven het begrijpelijk te vinden dat de gemeente een ruimhartige oplossing wenst en heeft aan de gemeente meermaals verzocht om daarin een bijdrage te leveren. Tot op heden is hier nog geen resultaat uitgekomen. ProRail vergoedt deskundigenkosten op basis van de dubbele redelijkheidtoets met inachtneming van de beleidsregel Regeling vergoeding deskundigenkosten Rijkswaterstaat (zie https://wetten.overheid.nl/BWBR0047555/2022-12-03).
Juridische bijstand 47.2 De gemeente geeft de provincie in overweging om ook daadwerkelijke alle juridische bijstand inzake de grondverwerving voor deze betrokkenen naar redelijkheid en billijkheid te vergoeden.	ProRail vergoedt deskundigenkosten op basis van de dubbele redelijkheidtoets met inachtneming van de beleidsregel Regeling vergoeding deskundigenkosten Rijkswaterstaat (zie https://wetten.overheid.nl/BWBR0047555/2022-12-03).
Grondwal Bascule 47.3 De grondwal en naastgelegen groenvoorziening met voet/fietspad hebben in het ontwerp-inpassingsplan nog steeds de bestemming Verkeer-Railverkeer. Gevraagd wordt om dit voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan alsnog te corrigeren.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 27, opmerking 4.

Zienswijze	Reactie
Cumulatief geluid 47.4 De gemeente is van mening dat cumulatie van geluid voor de beoogde spoorverdubbeling bij situaties als de spoorovergangen aan de Bievankweg en de Spoorstraat in Didam in het kader van een goede ruimtelijke ordening nader beoordeeld zou moeten worden. Juist omdat de RegioExpres daar met hogere snelheid passeert en dat naar verwachting zal leiden tot een hogere geluidbelasting.	De gecumuleerde geluidbelasting is berekend op die locaties waar de gecumuleerde geluidbelasting door de toename van de geluidbelasting van één van de gezoneerde bronnen als gevolg van de RegioExpres toeneemt. Daar waar er geen toename is van de geluidbelasting van één van de gezoneerde bronnen wijzigt logischerwijze ook de gecumuleerde geluidbelasting niet. Een berekening van de gecumuleerde geluidbelasting in het kader van het project is in die gevallen niet zinvol. Het project heeft dan immers geen gevolgen voor de gecumuleerde geluidbelasting. De gemeente kan vanzelfsprekend buiten het project om, daar waar gewenst, de gecumuleerde geluidbelasting berekenen om de aanvaardbaarheid van het huidige akoestische klimaat te bepalen. ProRail heeft dit een persoonlijk gesprek met de gemeente toegelicht.

Conclusie: op de verbeelding van het inpassingsplan krijgt de grondwal de bestemming 'Groen-1' in plaats van 'Verkeer-Railverkeer'. De bestemming Groen-1 zal aan de regels worden toegevoegd. Bij bestemming 'Verkeer-Railverkeer Voorlopig' wordt de aanduiding 'specifieke vorm van Groen-1' opgenomen.

48 Zienswijze 48 (bewoners Didam)

Zienswijze	Reactie
Geluid 48.1 Waarom zijn schermen zonder bronmaatregelen niet doorgerekend? Bestaande raildempers worden niet genoemd. Waarom wordt er geen laag geluidscherm geplaatst?	Ter hoogte van de woning van indiener worden raildempers aangelegd. Hierdoor neemt de geluidbelasting af van 57 dB in de huidige situatie naar 55 dB in de toekomstige situatie (met RegioExpres). Door het toepassen van bronmaatregelen neemt de geluidbelasting aan beide zijden en op iedere verdieping van iedere woning in de omgeving van de raildempers af. Een laag geluidscherm werkt alleen voor de onderste verdieping van de woning achter het scherm. Op een hogere verdieping is het effect beperkt en aan de andere zijde van het spoor werkt het scherm niet. Om die reden heeft het treffen van een bronmaatregel de voorkeur.
Trillingen 48.2 Waarom worden de TROC's niet verder doorgetrokken richting de woningen van indianers? Tijdens de publieksvoorlichting in Wehl en Didam waren de TROC's wel verder ingetekend.	Maatregelen om trillingen te reduceren zijn kostbaar en worden alleen toegepast als de kosten kunnen worden verdeeld over voldoende woningen die voor een maatregel in aanmerking komen. Voor de woning van indiener is een trillingsreducerende maatregel niet noodzakelijk omdat deze ruimschoots voldoet aan de streefwaarde voor het maximale trillingsniveau (Vmax) van 0,2 uit de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts). Het doortrekken van de TROC zal voor deze woning niet leiden tot een voelbare afname van het trillingsniveau.
Natuur: Quickscan bouwterreinen 48.3 De huismussen in de struiken aan de zijde van de Oude Beekseweg en de vliegbeweging van diverse vleermuizen worden niet genoemd. Hoe wordt hiermee omgegaan als de struiken en hagen worden verwijderd? In het bosje hoek Oude Beekseweg-Bievanckweg zitten van voorjaar tot eind zomer diverse nesten van roeken. Dit wordt ook niet genoemd.	Een deel van de struiken aan de zijde van de Oude Beekseweg is al onderzocht i.h.k.v. het huismusonderzoek. Binnen het lopende nader onderzoek wordt de volledige locatie onderzocht. Wat vleermuizen betreft zijn alleen essentiële functies beschermd. Voor deze locatie kunnen essentiële foerageergebieden en vliegroutes uitsluiten, omdat er alternatieven aanwezig zijn in de omgeving (zie rapport Quickscan bouwterreinen). Onderzoek is dus niet nodig. Wel dient verlichting van opgaand groen zo veel mogelijk te worden voorkomen. De locatie met roeken zullen worden meegenomen in het nader onderzoek dit jaar. We gaan er echter vanuit dat de nesten op grotere afstand tot het spoor zitten. Dat is de reden waarom er in de reeds uitgevoerde onderzoeken geen nesten zijn waargenomen.

Zienswijze	Reactie
Water 48.4 Volgens het rapport bevindt zich het grondwater ter hoogte van de woningen van indianers zeer hoog. Wanneer de TROC's in de grond zitten is het bezinkingsgedeelte aangetast en de kans op waterstuwung op deze plaats groot. Hoe wordt er voor gezorgd dat het regenwater op een goede manier kan afzinken in de bodem?	Er worden drainages, greppels en grondverbetering toegepast zodat water overal goed lokaal kan blijven infiltreren. Ook is drainage aanwezig aan de (spoorzijde van de TROC). De TROC's worden ingegraven tot 2 m beneden maaiveld. De CHG wordt verwacht op ca. 1,5 a 2 m beneden maaiveld. Dat betekent dat de TROC's minder dan 0,5 m in het grondwater staat. Dit gecombineerd met de aanwezigheid van drains voor afvoer van hemelwater maakt dat de kans op wateroverlast vanwege de aanwezigheid van trillingsschermen verwaarloosbaar is.
Landschapsplan 48.5 Indianers zien graag een duidelijke tekening met wat en waar wordt gekapt. Waarom wordt het groen aan de zijde van de Oude Beekseweg niet gecompenseerd? Indianers zouden graag willen overleggen over de invulling ter hoogte van de Oude Beekseweg.	De te kappen bomen zijn opgenomen in de memo Houtopstanden Wnb (bijlage 19 bij het ontwerp PIP). In het landschapsplan is opgenomen waar en op welke wijze de te kappen bomen worden gecompenseerd. Compensatie van bomen op eigendommen van derden is alleen mogelijk als daar een overeenkomst over wordt afgesloten. Na realisatie van het dubbelspoor zal in samenspraak met omwonenden worden bepaald hoe de gemeente de openbare ruimte daar het beste kan inrichten.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

49 Zienswijze 49 (Hooglander Advocaten namens bewoner Doetinchem)

Zienswijze	Reactie
Goede ruimtelijke ordening 49.1 Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het plan ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Op grond van het zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel. U hebt in het ontwerp-bestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van cliënt onvoldoende onderkend en meegewogen.	In het inpassingsplan is een ruimtelijke onderbouwing opgenomen. Ook is er een milieueffectrapport (MER) opgesteld waarin de milieueffecten zijn onderzocht. Waar nodig worden mitigerende maatregelen genomen. Daarmee is de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het project aangetoond. Daarbij heeft ook een belangenafweging, het algemeen belang tegenover het individuele belang van omwonenden, plaatsgevonden. In enkele gevallen worden woningen aangekocht. In de overige gevallen is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.

Zienswijze	Reactie
Voorgenomen bestemming in relatie tot de huidige bestemming 49.2 Aan beide zijden van het bestemmingsvlak vindt er een verbreding plaats. Indiener heeft zijn woning 35 jaar geleden gekocht. Toen was er ook sprake van een spoorlijn, maar was het gebruik beperkt tot af en toe een trein. Nu is het zo dat er elke 10 minuten een trein passeert. In de voorgenomen situatie wordt het mogelijk gemaakt om treinen met een hogere snelheid te laten rijden waardoor er elke 7,5 minuten een trein passeert. Indiener geeft aan dat het steeds intensievere gebruik van de spoorlijn, het woon- en leefklimaat aanzienlijk heeft aangetast. In een eerder stadium is vanuit de gemeente toegezegd dat er een geluidsscherm zou komen maar daar is nooit uitvoering aan gegeven. Bij de beoordeling van de gevolgen van het inpassingsplan op het woon- en leefklimaat van de omwonenden, dient u uit te gaan van de maximale mogelijkheden van het inpassingsplan. Bij de planvoorbereiding is daar geen rekening mee gehouden. In het deelrapport geluid staat in paragraaf 3.5.1 vermeld: 'Voor de plansituatie is op de trajectdelen binnen het studiegebied, waar fysieke wijzigingen aan het spoor worden doorgevoerd, uitgegaan van het ontwerp van de RegioExpres. Daarnaast is binnen het studiegebied uitgegaan van de huidige spoorligging. Buiten het studiegebied is gebruik gemaakt van de spoorligging uit het geluidregister d.d. september 2023.' Daaruit leidt indiener af dat is uitgegaan van een ontwerp-invulling van het plangebied en van de huidige spoorwegligging terwijl uitgegaan moet worden van de maximale mogelijkheden die het plan biedt.	De bestemming Verkeer-Railverkeer wordt inderdaad aan beide zijden van het spoor uitgebreid. De spoorverdubbeling zal echter aan de zuidkant van het bestaande spoor plaatsvinden, waardoor het spoor niet dichterbij de woning van indiener komt. Aan de noordzijde wordt de spoorzone alleen breder ten opzichte van de bestaande situatie, omdat er een spoorloot nodig is voor de afwatering. Dit gaat ten koste van de huidige bestemming groen. Wij realiseren ons dat de intensivering van het gebruik van het spoor gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat. In het milieueffectrapport zijn de milieueffecten onderzocht. Bij opmerking 3 van de beantwoording van deze zienswijze is ingegaan op het aspect geluid. Er zijn eerder geen toezeggingen door de gemeente of de provincie voor een geluidsscherm gedaan. Volgens ProRail zijn er ook geen aanvullende maatregelen nodig. Bij de beoordeling van de gevolgen voor de omgeving is uitgegaan van de spoorverdubbeling die nodig is om de aangepaste dienstregeling inclusief de RegioExpres te kunnen laten rijden. Het ontwerp-inpassingsplan is erop gericht om dit mogelijk te maken.
Geluid 49.3 Met het voorgenomen plan, is berekend dat de geluidbelasting met 4 dB zal toenemen op de gevel van de woning van client. Uit de rapportage maakt indiener op dat het plaatsen van geluidsschermen niet binnen het budget past en derhalve niet zal worden toegepast. Er is alleen gerekend aan de gevel van de woning terwijl voor de beoordeling van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ook naar de geluidbelasting in de tuin gekeken dient te worden. Dit is bij de planvoorbereiding niet beoordeeld. In dat kader moet ook het plaatsen van een geluidsscherm, dat al eerder door de toenmalige wethouder Peter Drenth aan mijn cliënt is toegezegd, opnieuw worden beoordeeld. Het simpelweg aanhouden van een te laag budget en vervolgens concluderen dat het realiseren van een scherm niet past binnen dat budget, getuigt niet van een zorgvuldige voorbereiding.	De woning van indiener ondervindt in de plansituatie een geluidbelasting van 54 dB. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 55 dB (Wm artikel 11.2 lid 1). Bij een geluidbelasting die lager is dan de voorkeurswaarde vindt er geen onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen plaats en is een toets aan een budget voor geluidsreducerende maatregelen niet aan de orde. Overeenkomstig artikel 5.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is de geluidbelasting van een geluidsgevoelig object vanwege de betrokken weg of spoorweg de geluidbelasting van de hoogst belaste gevel van dat object en niet de grens van de tuin. Zie verder de beantwoording bij onderdeel 2 van deze zienswijze.
Trillingen 49.5 Cliënt verwacht ook trillingshinder te ondervinden. In ieder geval zal er een beoordeling van de huidige staat van de woning (nulmeting) plaats moeten vinden om achteraf vast te kunnen stellen of met de uit te voeren werkzaamheden en het intensievere gebruik van de spoorlijn, schade wordt veroorzaakt. Ook voor trillingshinder geldt dat het eventueel voldoen aan de norm, niet automatisch betekent dat er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gegarandeerd.	Uit het trillingsonderzoek blijkt dat het trillingsniveau in zowel de huidige situatie als in de situatie wanneer het project gerealiseerd is laag is. In beide situaties wordt ruimschoots voldaan aan de streefwaarde voor het maximale trillingniveau (Vmax) uit de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts). Een toename van de hinder door trillingen is daardoor niet waarschijnlijk. Behalve onderzoek naar de hinder door trillingen is ook onderzocht of er een reële kans op schade ontstaat door het toekomstige treinverkeer. Uit het onderzoek blijkt dat de kans op schade voor de woning van indiener verwaarloosbaar is. Voor een bouwkundige o-opname is er dan ook geen aanleiding. Wij zijn van mening dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Zienswijze	Reactie
Veiligheid 49.6 Er moet rekening worden gehouden met de maximale mogelijkheden die het plan biedt. De veiligheidsrisico's, met name ook vanwege de voorgenomen wissel, zullen inzichtelijk gemaakt moeten worden. Daarbij zullen ook alternatieven tegen elkaar afgewogen moeten worden. Zo is duidelijk dat het realiseren van de wissel meer richting Doetinchem, tot een veiligere situatie leidt omdat er daar sprake is van een open plek. Het is bekend dat de meeste ongelukken gebeuren ter hoogte van een wissel.	De locatie van de wissel brengt is zorgvuldig gekozen. Juist veiligheid heeft hierin een belangrijke rol gespeeld. De wissel ligt, zoals vereist is volgens de OntwerpVoorSchriften (OVS) van ProRail, daarom in een rechte baan. Wij delen uw standpunt niet. Verder verwijzen wij naar ons antwoord op zienswijze 39 opmerking 3.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

50 Zienswijze 50 (bewoners Didam)

Zienswijze	Reactie
Gevolgen voor woonsituatie en leefomgeving 50.1 Indieners zijn bezorgd over de mogelijke negatieve gevolgen voor hun woning en leefomgeving. De aanleg van het tweede spoor zal leiden tot aanzienlijke geluidsoverlast, trillingen en mogelijk andere hinderlijke effecten. Indieners vragen om een grondige evaluatie uit te voeren van de potentiële impact van de voorgesteld spooruitbreiding op de woonsituatie, leefomgeving en waarde van de woningen.	Uit het geluidonderzoek blijkt dat er zonder maatregelen geen toename van de geluidbelasting ontstaat boven de voorkeurswaarde van 55 dB. Daarnaast profiteert de woning van indieners van de raildempers die voor andere woningen worden geplaatst. Uit het onderzoek naar trillingen blijkt dat de trillingen zullen toenemen, maar dat ook als de RegioExpres in dienst is, voldaan zal worden aan de streefwaarde voor het maximale trillingsniveau uit het toetsingskader, de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts). Voor de gevraagde evaluatie verwijzen wij u naar ons antwoord op zienswijze 37, opmerking 2.
Planschade 50.2 Dit kan leiden tot waardevermindering van de woning en aantasting van het woongenot. Verzocht wordt om een passende compensatie van de waardevermindering van de woning. Daarnaast wordt gevraagd om een compensatie voor aanpassingen aan de woning om de verwachte geluidsoverlast te beperken.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 12, opmerking 4.
Aankoop perceel 50.3 Indieners zijn geïnteresseerd om het perceel tegenover hun perceel op termijn aan te kopen. Indieners ontvangen graag informatie over de procedure en mogelijkheden tot aankoop van dit perceel.	Indien ProRail overgaat tot aankoop van het betreffende perceel, zal ProRail pas op een later moment bekijken wat zij hier, na de realisatie van het project, mee gaat doen. Indien ProRail wenst over te gaan tot verkoop van het geheel, zal zij dit hoogstwaarschijnlijk via een lokale makelaar aan de markt te koop aanbieden. Het is nu niet voorzien dat de percelen gesplitst van elkaar verkocht gaan worden. U kunt u zich dan vanzelfsprekend kenbaar maken bij de betreffende makelaar.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

51 Zienswijze 51 (PSP'92)

Zienswijze	Reactie
Ontvankelijkheid 51.1 Deze zienswijze is op 28 februari afgegeven en op 29 februari 2024 geregistreerd.	De zienswijzenperiode liep tot en met 31 januari 2024. Deze zienswijze is te laat ingediend. Hiervoor zijn geen verschoonbare redenen aangevoerd. Deze zienswijze is daarmee niet-ontvankelijk. Desondanks zal nog wel inhoudelijk op deze zienswijze worden ingegaan.
Positieve zienswijze 51.2 De PSP'92 vindt dat elke regio telt en ook de Achterhoek beter verbonden moet worden met de andere regio's. Dit inpassingsplan gaat hieraan bijdragen. De PSP dient dan ook een positieve zienswijze in.	Bedankt voor uw positieve zienswijze.

Zienswijze	Reactie
Wissels 51.3 De PSP vraagt aandacht voor het kunnen wisselen van spoorbaan, wat nodig kan zijn bij calamiteiten.	Hier houden wij rekening mee. In Zevenaar wordt om deze reden een wissel toegevoegd. Daarnaast wordt voor de bijsturing (in geval van calamiteiten of werkzaamheden) de keervoorziening ten oosten van de Europaweg gerealiseerd.
Voorzieningen 51.4 Op de stations moeten goede voorzieningen aanwezig zijn.	Wij delen uw standpunt. Op station Doetinchem De Huet worden voorzieningen toegevoegd.

Conclusie: deze zienswijze is niet-ontvankelijk.

52 Zienswijze 52 (bewoners Didam)

Zienswijze	Reactie
Ontvankelijkheid 52.1 Deze zienswijze is op 29 februari ingediend en op 1 maart 2024 geregistreerd.	De zienswijzenperiode liep tot en met 31 januari 2024. Deze zienswijze is te laat ingediend. Hiervoor zijn geen verschoonbare redenen aangevoerd. Deze zienswijze is daarmee niet-ontvankelijk. Desondanks zal nog wel inhoudelijk op deze zienswijze worden ingegaan.
Geluid 52.3 Het spoor en dus de treinen komen een stuk dichterbij, wat voor meer geluidsoverlast gaat zorgen.	Door het toepassen van raildempers op beide sporen neemt de geluidbelasting op de woning van indiener juist af en niet toe. De geluidbelasting bedraagt in de huidige situatie ten hoogste 56 dB. Door het toepassen van raildempers op beide sporen bedraagt de toekomstige geluidbelasting (als de RegioExpres in dienst is) ten hoogste 54 dB.
Houtwal 52.3 Uit het inpassingsplan blijkt dat de houtwal gaat verdwijnen. Hierdoor raakt indiener een groot stuk grond kwijt en ook de bomen en planten die hierop staan. Dit heeft niet alleen gevolgen voor indiener, maar ook voor het landschap en de dieren die hier volop gebruik van maken. De bomen en struiken beperken op dit moment het zicht op de treinen en dempen ook het lawaai wat door de aanwezigheid van het spoor wordt veroorzaakt. Dit heeft een positief effect op het woongenot.	Ter hoogte van de woning van de indiener zal inderdaad een deel van de bestaande begroeiing moeten worden verwijderd. In het landschapsplan is er rekening mee gehouden dat er op deze locatie een nieuwe begroeiing moet worden aangelegd in de vorm van een houtwal bestaande uit bijvoorbeeld meidoorn, krenteboompjes, wilde roos en walnoot. Het terugbrengen van deze begroeiing heeft ook positieve gevolgen voor de biodiversiteit.
Waarde van de woning 52.4 Door het verbreden van het spoor zal de waarde van de woning zeker gaan dalen. Indiener wil gecompenseerd worden: • voor de grond die wordt onteigend; • voor de volwassen bomen en struiken die verwijderd worden en dus herplanten op formaat hiervan; • voor de waardevermindering van onze woning, en; • voor de overlast die ondervonden gaat worden door de werkzaamheden die nodig zijn om het verbreden van het spoor te realiseren en visuele overlast.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 6, opmerking 1.

Conclusie: deze zienswijze is niet-ontvankelijk.

4 Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

Onderwerp	Beschrijving
Handhaven dieseltrein en toekomstige elektrificatie De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met: • een toelichting vanuit milieuoogpunt op de reden waarom alleen in scenario 3 elektrificeren noodzakelijk is; • een toelichting op de rol van het milieubelang bij de keuze voor dieselmotoren en voor geen elektrificatie van de spoorlijn; • een uitwerking van mogelijke milieuvriendelijkere varianten op scenario 2, waaronder de hieronder beschreven voorbeelden. Geef aan hoe realistisch deze varianten zijn; • een doorkijk naar wat het betekent als in de toekomst de spoorlijn alsnog wordt geëlektrificeerd. Ga hierbij in op de (cumulatieve) milieugevolgen die hierdoor optreden ten opzichte van het meteen elektrificeren van de spoorlijn. Ga ook in op de termijn waarop elektrificatie wordt verwacht. Mogelijk voorbeelden van milieuvriendelijkere varianten op de dieseltrein: • elektrificatie op de middellange termijn waarbij een deel van het huidige materiaal eerder is afgeschreven. Dit wordt ook in de MKBA gesuggereerd; • de inzet van batterij-elektrische treinen; • gedeeltelijke elektrificatie met hybride treinen (polyvalent), waarbij op de baanvlakken nabij woningen elektrisch wordt gereden en op de overige baanvlakken met (bio)diesel.	Wij hebben een notitie over de afweging van elektrificatie van de RegioExpres opgesteld (bijlage 50 bij PIP). Hierin is aangegeven waarom de keuze is gemaakt voor scenario 2 (RegioExpres 1x per uur) en waarom alleen in scenario 3 (RegioExpres 2x per uur) elektrificering nodig is. Scenario 3 is wel als uiteindelijk eindbeeld vastgesteld. Vooruitlopend hierop is besloten om de nieuwe stukken spoor toekomstvast, dat wil zeggen voorbereid op elektrificatie, aan te leggen. Ook is gekeken naar de mogelijkheden om de spoorlijn te verduurzamen. Daarbij is de keuze gemaakt om te treinen op HVO (Hydrothreated Vegetable Oil) in plaats van reguliere diesel te laten rijden.
Gevolgen voor beschermde natuurgebieden De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met een uitvoerbaar alternatief binnen de kaders van de natuurwetgeving. Ga daarbij naast bronbeperkende maatregelen om stikstofuitstoot zoveel mogelijk te voorkomen, eventueel ook in op externe saldering.	Op 16 oktober 2024 heeft Gedeputeerde Staten, bij gunning van de nieuwe concessie Achterhoek-Rivierenland, gekozen om alle treinen vanaf de start van de concessie op HVO te laten rijden. Uit stikstofberekeningen met de inzet van HVO blijkt dat er is géén sprake is van een toename in depositie op Natura 2000 gebieden in de aanlegfase. In de gebruiksfase is er een zeer beperkte toename op Rijntakken. Uit de voortoets blijkt dat significante gevolgen op voorhand zijn uitgesloten, waarmee er geen verplichting is om een omgevingsvergunning Natura 2000-activiteit aan te vragen.
Geluid, laagfrequent geluid en trillingen De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met meer informatie over de bestaande raildempers en de manier waarop deze raildempers zijn meegenomen in de geluidsberekeningen. Onderbouw de effectiviteit van de mitigerende maatregelen op de plaatsen waar nu al raildempers zijn aangebracht.	Als bestaande raildempers in de plansituatie kunnen blijven liggen is voor de berekening van de geluidbelasting in de plansituatie rekening gehouden met de bestaande raildempers. Als de raildempers in de plansituatie geheel of gedeeltelijk verwijderd moeten worden (vanwege een wijziging van de spoorligging of het inbrengen van een wissel) dan is voor de berekening van de geluidbelasting in de plansituatie geen rekening- of slechts gedeeltelijk rekening gehouden met de bestaande raildempers. Op welke manier er rekening is gehouden met de bestaande raildempers is op te maken uit Bijlage 6 Maatregelenonderzoek en Bijlage 7 Rekenresultaten per adres van het MER Deelrapport Geluid Doorgaand spoor (bijlage 2 bij PIP). Zie verder notitie raildempers (bijlage 8 bij PIP).

Onderwerp	Beschrijving
De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met een nadere toelichting van de beoogde brugmaatregelen. Ga daarbij in op de effectiviteit van deze maatregelen.	In de notitie brugmaatregelen (bijlage 7 PIP) is een aantal mogelijke sets geluidmaatregelen beschouwd op haalbaarheid, effectiviteit, risico's en kosten. Hieruit is gebleken dat een set maatregelen bestaande uit raildempers, zachtere beddingplaatjes en sandwichdemping uitvoerbaar is en zal resulteren in de benodigde geluidreductie van 5 dB(A).
In het MER wordt het plaatsen van geluidsschermen niet als voorgenomen mitigerende maatregel beschouwd. Er zijn ook geen berekeningen gemaakt met geluidsschermen. In plaats daarvan wordt ingezet op geluiddempers op het spoor. De Commissie kan zich vinden in de toepassing van deze mitigerende maatregel. Wel plaatst zij een kanttekening bij de in het MER gemaakte opmerking dat geluidsschermen nu op 5 meter van het spoor worden geplaatst. De rekenvoorschriften gaan namelijk uit van een standaard afstand van 4,5 en 4,75 meter van het spoor. Een grotere afstand van het spoor maakt de geluidsschermen minder effectief. De Commissie beveelt aan om hiermee rekening te houden als de plaatsing van geluidsschermen in de toekomst in beeld komt.	Geluidsschermen worden in het huidige ontwerp niet voorzien. In een eventuele toekomstige situatie (2x RegioExpres per uur) zijn geluidsschermen mogelijk wel noodzakelijk. De spoorse situatie ter plaatse bepaalt dan de afstand van het geluidsscherm tot het spoor. Zaken als de ligging van kabelkokers, een eventueel toekomstig bovenleidingportaal e.d. zijn hierin maatgevend. Soms kan het scherm daardoor inderdaad op de gewenste (dichtste) afstand tot het spoor worden geplaatst, maar soms ook niet.
Trillingen De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met een beschrijving van de effectiviteit van het trillingsscherm per frequentieband. Betrek laagfrequent contactgeluid als gevolg van trillingen in de berekeningen. Ga daarbij in op de additionele effecten in de tweedelijnsbebouwing.	Er is nieuw onderzoek gedaan naar laagfrequent contactgeluid door de treinen op woningen langs het tracé van de RegioExpres. Uit het onderzoek blijkt dat de hindercontouren voor laagfrequent geluid doorgaans dichtbij het spoor liggen (meestal binnen 10 meter), waardoor er vrijwel nergens gebouwen met een gevoelige functie (woningen) binnen deze contouren liggen. Alleen bij de Oude Beekseweg zijn enkele woningen die zo dichtbij het spoor liggen dat er sprake kan zijn van overschrijdingen van het beoordelingskader voor laagfrequent geluid, en waar het laagfrequent geluid als gevolg van het project toeneemt. Het gaat om 4 woningen. Voor 3 van deze woningen wordt in het kader van het project een maatregel gerealiseerd in de vorm van een trillingsscherm van EPS (piepschuim), wat deze toename van het laagfrequent geluidniveau wegneemt. Alleen bij Oude Beekseweg 45 wordt geen maatregel getroffen en is sprake van een overschrijding van de laagfrequent geluidniveaus in de 125 Hz octaafband met 5 dB. Ten opzichte van de nulsituatie in 2014 neemt het laagfrequent geluid in die octaafband toe met 10 dB. Het betreft hier echter een woning die reeds door ProRail is opgekocht. Zie verder notitie laagfrequent geluid (bijlage 14 PIP).
Voor de berekeningen van de trillingen door de bodem zijn geen berekeningen gemaakt voor de laagfrequent contactgeluidafstraling in de woning. Gezien de bodemsamenstelling met veel zand benadrukt de Commissie dat dit aspect van belang kan zijn. De Commissie beveelt aan daarmee rekening te houden in de verdere uitwerking van mitigerende maatregelen.	Zie beantwoording van de vorige vraag.

Onderwerp	Beschrijving
Laagfrequent geluid Door de RegioExpres zal de geluidshinder nog iets toenemen bij meerdere woningen langs de gehele spoorlijn. De Commissie verwacht dat de hinder door laagfrequent geluid nog wat hoger gekwalificeerd zal worden indien ook het geluid door interferentie-effecten bij meerdere gekoppelde treinen wordt beschouwd. De drie dieselmotoren van de RegioExpres produceren samen bijvoorbeeld meer laagfrequent geluid dan de optelsom van drie losse dieselmotoren. Ook kan er meer hinder zijn indien ook het geluid van een accelererende trein beschouwd wordt. De hinder zal daarentegen lager gekwalificeerd worden als ook een tijdsduurcorrectie voor het aanwezig zijn van de geluidsbron bij de betreffende gehinderde beschouwd wordt. De Commissie beveelt aan om in de toekomst mitigerende maatregelen te onderzoeken voor de geluidshinder door laagfrequent geluid van de dieselmotoren, bijvoorbeeld door het tijdelijk uitschakelen van de motoren tijdens het halteren.	Uit navraag door de Provincie bij de vervoerders blijkt dat het niet mogelijk is om de motor van de dieselloc tijdens het halteren tijdelijk uit te zetten. Bij begin- en eindhalte is dit wel mogelijk. Het interfereren van het laagfrequent geluid van de motoren valt niet uit te sluiten. Echter, dit effect is slechts zeer kortdurend (namelijk maximaal de duur van een haltering) en niet te vermijden (want de motoren worden tijdens een haltering niet stopgezet).
Archeologische waarden De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met de resultaten van het aangekondigde proefsleuvenonderzoek en (boor) onderzoek. Beschrijf ook de procedure die wordt gevolgd als daadwerkelijk archeologische resten worden gevonden.	Het advies van de Commissie om het MER aan te vullen met de resultaten van het aangekondigde proefsleuvenonderzoek en onderzoek voor natuurcompensatie is zeker gerechtvaardigd. Op dit moment blijft de impact van het plan op archeologische resten onduidelijk, aangezien het proefsleuvenonderzoek nog niet heeft plaatsgevonden. Het is echter belangrijk op te merken dat het volledige onderzoeksgebied nog niet toegankelijk is, wat kan resulteren in gefragmenteerde resultaten bij de uitvoering van het onderzoek. Zodra het terrein volledig toegankelijk is wordt het proefsleuvenonderzoek zo snel mogelijk uitgevoerd om inzichtelijk te krijgen welke behoudenswaardige archeologische resten in het plangebied aanwezig zijn. De verplichting tot het uitvoeren van archeologisch vervolgonderzoek wordt ook als voorwaarde aan de omgevingsvergunning verbonden waardoor voldoende verzekerd is dat het onderzoek wordt uitgevoerd voordat wordt gestart met de realisatie van het plan. Als behoudenswaardige archeologische resten aanwezig zijn dan wordt bekeken welk type onderzoek het meest geschikt is. Dit definitieve onderzoek kan bestaan uit een volledige opgraving, al dan niet een archeologische begeleiding van de werkzaamheden of behoud in de grond (in situ) zijn. Voor dit definitieve onderzoek moet separaat een Programma van Eisen met gespecificeerde onderzoeksvragen worden opgesteld. Het is belangrijk om te benadrukken dat de aanwezigheid van een waardevolle archeologische vindplaats kan leiden tot vertragingen in het werk en aanzienlijke extra kosten in tijd en geld met zich mee kan brengen.

5 Overzicht wijzigingen ontwerp inpassingsplan en milieu-effectrapport naar aanleiding van zienswijzen en advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

5.1 Ontwerp inpassingsplan

Onderwerp	Zienswijzenummer	Beschrijving
Bijlagen bij toelichting (nieuwe nummering)		
Bijlage 6	3	Opnemen notitie omklappen wissel
Bijlage 7	Cie mer	Opnemen notitie brugmaatregelen
Bijlage 8	Cie mer	Opnemen notitie raildempers
Bijlage 14	Cie mer	Opnemen notitie laagfrequent geluid
Bijlage 50	Cie mer	Opnemen notitie elektrificatie t.b.v. MER
Regels (nieuwe nummering)		
Artikel 4	27, 28, 43 en 47	De bestemming "Groen-1" opnemen.
Artikel 9	27, 28, 43 en 47	Bij bestemming 'Verkeer-Railverkeer Voorlopig' aanduiding 'specifieke vorm van groen-1' aanpassen.
Artikel 10	7	De regels van de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' worden aangepast conform het voorstel van de Gasunie.
Verbeelding		
Verbeelding	5	Het werkterrein ter hoogte van Frieslandweg 1 wordt geschrapt.
Verbeelding	6	Bouwweg en werkterrein Oude Beekseweg worden verplaatst, met uitzondering van een strook langs het spoor.
Verbeelding	7	Op de verbeelding wordt de ligging van de aardgastransportleidingen aangepast conform het voorstel van de Gasunie.
Verbeelding	13, 15, 19, 21, 23, 24, 26, 29, 30, 36, 40 en 45	De begrenzing van het werkterrein bij Hof van Edinburgh wordt aangepast conform de grens van het te realiseren fietspad.
Verbeelding	16	Het werkterrein bij Hof van Cambridge wordt beperkt tot de noodzakelijke breedte voor de bouwweg met een keerlus aan de westzijde.
Verbeelding	20	De bestemming Verkeer voor de tijdelijke bouwweg over de Frieslandweg komt te vervallen. Voor de aansluiting van de bouwweg met het spoor wordt de bestemming Verkeer-Railverkeer Voorlopig opgenomen.
Verbeelding	27, 28, 43 en 47	De grondwal langs het spoor bij Didam krijgt de bestemming "Groen-1" in plaats van "Verkeer-Railverkeer Voorlopig".
Verbeelding	27, 28, 43 en 47	Bij de bestemming 'Verkeer-Railverkeer Voorlopig' ter hoogte van de grondwal langs het spoor bij Didam wordt aanduiding 'specifieke vorm van groen-1' opgenomen.
Verbeelding	44	Het werkterrein bij de Mussenhorstweg is in westelijke richting verschoven.

Naast de aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen en het advies van de commissie mer, hebben er ook ambtshalve aanpassingen plaatsgevonden. Voor een overzicht van alle aanpassing zie de nota van wijzigingen (bijlage 61 van de toelichting van het inpassingsplan).

5.2 Milieueffectrapport

Voor een overzicht van wijzigingen van het MER-rapport wordt verwezen naar de nota van wijzigingen (bijlage 61 bij de toelichting van het inpassingsplan).

5.3 Afkortingen

Bts	Beleidsregel trillinghinder spoor
GPP	GeluidProductiePlafond(s)
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
MER	Milieueffectrapport (boekje)
mer	Milieueffectrapportage (procedure)
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
NS	Nederlandse Spoorwegen
OVS	OntwerpVoorSchriften

6 Bijlagen

6.1 Zienswijzen

Geanonimiseerde zienswijzen (zie bijlage 1).

6.2 Advies Commissie voor de milieueffect-rapportage

Advies van de commissie mer (zie bijlage 2).

Bijlage 1 geanonimiseerde zienswijzen RegioExpres

Zienswijze	Indiener	Zienswijze	Indiener
1.	Bewoner Didam	27.	Stichting Achmea Rechtsbijstand
2.	zienswijze is ingetrokken	28.	Stichting Achmea Rechtsbijstand
3.	Bewoner Doetinchem	29.	Bewoner Doetinchem
4.	zienswijze is ingetrokken	30.	Bewoner Doetinchem
5.	Bewoner Didam	31.	Bewoner Wehl
6.	Bewoner Didam	32.	Bewoner Doetinchem
7.	Casunie	33.	zienswijze is ingetrokken
8.	Staatbosbeheer	34.	Berghstaete vastgoed
9.	Bewoner Doetinchem	35.	zienswijze is ingetrokken
10.	Bewoner Wehl	36.	Bewoner Doetinchem
11.	Bewoner Didam	37.	Bewoners Didam
12.	Bewoners Doetinchem	38.	Berghstaete vastgoed
13.	Bewoner Doetinchem	39.	Bewoner Doetinchem
14.	Bewoners Doetinchem	40.	Bewoners Doetinchem
15.	Bewoner Doetinchem	41.	Bewoners Doetinchem
16.	Maatschap van Ochten Klop	42.	TenneT
17.	Bewoners Doetinchem	43.	Bewoner Didam
18.	Bewoners Didam	44.	Bewoner Wehl
19.	Bewoner Doetinchem	45.	Bewoner Doetinchem
20.	Bewoners Didam	46.	Bewoner Wehl
21.	Bewoner Doetinchem	47.	Gemeente Montferland
22.	zienswijze is ingetrokken	48.	Bewoners Didam
23.	Bewoner Doetinchem	49.	Hooglander Advocaten
24.	Bewoner Doetinchem	50.	Bewoners Didam
25.	Bewoners Didam	51.	PSP 92
26.	Bewoners Doetinchem	52.	Bewoners Didam

Zienswijze 1

Van: [REDACTED]@hotmail.com>
Verzonden: woensdag 3 januari 2024 10:52
Aan: ProvincieGelderland
Onderwerp: Fwd: Zaaknummer 2023-014908

U ontvangt niet vaak e-mail van [REDACTED]@hotmail.com. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Outlook voor Android downloaden

Van: [REDACTED]@hotmail.com>
Verstuurd: woensdag, december 20, 2023 7:33:09 p.m.
Aan: post@gelderland.nl <post@gelderland.nl>
Onderwerp: Zaaknummer 2023-014908

Geachte Gedeputeerde,

Al een paar jaar is er gepraat over de Regio Expres.

Het staat buiten kijf dat er voor de ontsluiting van de Achterhoek een dubbelspoor nodig is van Arnhem tot Doetinchem. Hiervoor is een inpassing van de aanleg van het spoor noodzakelijk.

Alleen de argumentatie dat dit nodig is voor een goede ontsluiting van Doetinchem om sneller in Arnhem te zijn is ver gezocht. Als die trein vlot door kan rijden dan is er maximaal 10 minuten winst mogelijk. Ondertussen laat die trein veel mensen op 7 stations staan, terwijl daarvandaan de meeste mensen naar Arnhem willen.

Waarom niet standaard kiezen voor vier treinen per uur vanuit Winterswijk naar Arnhem tussen 7 en 21 uur. Zo kunnen veel meer reizigers tijdig in Arnhem komen of weer thuis. Kies voor een goede ontsluiting van de regio en niet voor zo'n sneltreintje die alleen maar voor de show gecreëerd is. Denk eens praktisch. Een sneltrein rijdt tussen steden want dan zijn er genoeg reizigers om er voordeel van te hebben. Op het platteland is het belangrijker dat er een goede verbinding tussen de gemeenten is.

Leg dat spoor aan maar kies voor een ander gebruik.

Met vriendelijke groet,

Outlook voor Android downloaden

Zienswijze 2 is ingetrokken

Zienswijze 3

Van: [REDACTED]@upcmail.nl>
Verzonden: vrijdag 5 januari 2024 16:15
Aan: ProvincieGelderland
Onderwerp: zienswijze zaaknummer 2023-014908

1 U ontvangt niet vaak e-mail van [REDACTED]@upcmail.nl. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#).

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
0314 [REDACTED]

06 [REDACTED]

Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres

Goedendag,

Wij constateren een verschil in de plek waar de wissel komt, waar het dubbele spoor overgaat in het enkel spoor tussen Doetinchem De Huet en Doetinchem centraal.

In eerdere tekeningen/ schetsen was de wissel gesitueerd thv het gemeente grasveld dat achter ons perceel ligt.

Nu op de laatste tekening/schets ligt de wissel naast onze woning.

Wij verwachten hierdoor enige hinder/ minder woongenot.

Dit zou opgelost kunnen worden door de duiker in de Wijnbergse loopgraaf hiervoor bijv breder te maken of er een naast leggen waardoor de wissel verder richting Doetinchem kan komen te liggen zoals op eerdere tekeningen/schetsen te zien was.

Zienswijze 4 is ingetrokken

Zienswijze 5

Van: [redacted].jg@gmail.com>
Verzonden: donderdag 11 januari 2024 14:49
Aan: [redacted]
Onderwerp: Re: vermelding---> Regio expres

1 U ontvangt niet vaak e-mail van [redacted]@gmail.com. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#).

Geachte [redacted],

Hierbij mijn gegevens voor het indienen van uw zienswijze.

Het adres: [redacted]
Zaaknummer zegt me niet zo veel, sorry!
Zienswijzen 2023-014908 en het onderwerp 'zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres'.

Groetend

[redacted]
06 [redacted]

From: [redacted]@gelderland.nl>
Sent: Thursday, January 11, 2024 8:35:44 AM
To: [redacted]@gmail.com>
Subject: RE: vermelding---> Regio expres

Geachte [redacted],

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Misschien wilt u de ontbrekende gegevens nog doorgegeven: uw adres, het zaaknummer voor het indienen van zienswijzen 2023-014908 en het onderwerp 'zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres'. Deze gegevens hebben wij nodig om uw zienswijze in behandeling te kunnen nemen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Juridisch planoloog

026 35- [redacted] sms of whatsapp 06 [redacted] [gelderland.nl](#) | [www.gelderland.nl](#)
werkdagen: maandag | dinsdag | woensdag | donderdag

F.C.W. De
Gelderland

Van: [redacted]@gmail.com>
Verzonden: woensdag 10 januari 2024 14:19
Aan: ProvincieGelderland <POST@gelderland.nl>
CC: [redacted]@gmail.com>
Onderwerp: Re: vermelding---> Regio expres

1 U ontvangt niet vaak e-mail van [redacted]@gmail.com. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#).

Geacht provinciehuis,

Op 2 januari 2024, van u een schrijven mogen ontvangen met ref: zaaknummer:2022-008310 betreffende uw voornemen om een dubbelspoor bij ons aan te leggen.

Hierop mocht gereageerd worden en willen we bij deze ook doen.

We zijn er nog steeds NIET blij mee, zoals ook reeds aangegeven op 13 dec 2020.

Het begint al steeds meer vormen aan te nemen dat dit spoor er in de toekomst zou kunnen komen.

Waardoor we nog meer overlast zullen gaan krijgen tijdens de bouw en als het gereed is door lawaai, geluid, trillingen, de spoorwegovergang niet kunnen gebruiken (dit mede omdat de kinderen in Loil naar school gaan en zodadelijk 4 km moeten omrijden), ons uitzicht en waardevermindering van ons erfgoed.

We zouden al een hele strook grond kwijt raken langs de spoorbaan voor de aanleg van het dubbelspoor maar nu is op de recent aangeleverde plattegrond ook al een groot deel van het weiland (voor ons keukenraam) ingetekend als zijnde opslag voor de nieuwe aan te leggen Regio Express. Hierover al op 21-12-2023 met [REDACTED] gesproken. Wat zodadelijk misschien inhoudt dat we een jaar tegen de rommel van opslag aan moeten kijken en weer een stuk grond kwijt zijn. Hier worden we ook niet echt blij van!

Tevens is onze schoonzoon die de weilanden nu in gebruik heeft en netjes op orde heeft voor het vee, de koeien en schapen, die komt zodadelijk grond te kort voor het vee! Moet waarschijnlijk weer grond (te duur) aangekocht worden.

Al met al geen pluspunten voor ons.

PS, Vandaag een beetje in de gaten gehouden wat er zoal in de bestaande trein zit (ook in de spits) maar dit valt tegen zeg. Is 't echt wel goed in kaart gebracht en rendabel z'n 2e spoor?

Dit willen we jullie toch even mee geven.

Groeten [REDACTED] aan [REDACTED].

Op zo 13 dec 2020 om 19:46 schreef jas gerritsen <[REDACTED]@gmail.com>:

Geacht provinciehuis,

Graag wil ik bij deze mijn onvrede wel uitspreken over het NIET functioneren van de beeldverbinding betreffende de Regio expres op: 16-11-2020

We hebben de stream op een later tijdstip kunnen terug gezien, maar worden niet happy van u voornemen van een extra spoorlijn aan de zuidzijde.

Mvgr. [REDACTED]

 www.virusvrij.nl

Zienswijze 6

[REDACTED]

Van: [REDACTED]@lijbrandt.nl>
Verzonden: maandag 15 januari 2024 15:01
Aan: ProvincieGelderland
Onderwerp: Zaaknummer 2023-014908, zienswijze

[U ontvangt vaak geen e-mail van [REDACTED]@lijbrandt.nl. Informatie over waarom dit belangrijk is op <https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification>]

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij onze zienswijze.

Wij hebben het ontwerp-inpassingsplan bekeken via ruimtelijkeplannen en daarbij is ons het volgende opgevallen.

In juli 2021 hebben wij een gesprek gehad met een medewerker van de provincie en de gemeente. Daarin werden de plannen voor verdubbeling van het spoor toegelicht en gevraagd of wij bereid waren om een strook grond in het verlengde van de spoorlijn te verkopen. Het betreft ons perceel tegenover de woning van [REDACTED] aan de [REDACTED]. Wij hebben toen aangegeven bereid te zijn om in gesprek te gaan met de grondverwerver. Daarna is er geen persoonlijk contact meer geweest.

Wij zien nu tot onze verbazing dat er in het ontwerp-inpassingsplan niet alleen, zoals besproken, een strook van onze grond is opgenomen voor “verkeer railverkeer”, maar dat er ook een groot deel van ons weiland wordt aangeduid met een voorlopige bestemming “verkeer railverkeer voorlopig” voor max. 5 jaar, vermoedelijk bedoeld als opslagterrein met een toegangsweg.

Daarover is niet met ons gesproken en wij kunnen een dergelijke werkwijze dan ook niet waarderen.

Bovendien is het perceel momenteel verhuurd en lopen in dat weiland al jaren enkele paarden.

Wij zijn er dan ook in principe op tegen dat er plannen zijn om een groot deel van ons weiland daarvoor te gaan gebruiken.

Hoogachtend,

[REDACTED]
Contactpersoon namens [REDACTED]

Mail: [REDACTED]@lijbrandt.nl

Tel.: 06 [REDACTED]

Correspondentieadres:

[REDACTED]
[REDACTED]

Verstuurd vanaf mijn iPad

Zienswijze 7



Aantekenen

Aan het college van gedeputeerde Staten van
Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Gasunie Transport Services B.V.

Postbus 181
9700 AD Groningen
Concourslaan 17
T (050) 521 22 55
a.schilder@gasunie.nl
Handelsregister Groningen 02084889
www.gasunie.nl/transportservices.com

Datum
18-1-2024

Doorkiesnummer
06-1100 5248

Ons kenmerk
00Z 24.0125

Uw kenmerk
2023-014908

Onderwerp
Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres

Geachte leden van het college,

Uit een publicatie in het Provinciaal blad van Gelderland, nummer 14801, blijkt dat het bovengenoemd ontwerp-inpassingsplan door u ter inzage is gelegd. Dit ontwerp geeft ons aanleiding tot het indienen van de volgende zienswijze.

In het plangebied liggen zes aardgastransportleidingen A-512, N-566-02, N-566-11, N-566-01, A-523 en N-566-03 waarvan ons bedrijf de beheerder is.

Verbeelding

In het plangebied liggen vier locaties waar in het totaal zes aardgastransportleidingen het plangebied kruisen.

De ligging van twee leidingen in het plangebied (A-523 en N-566-03) is niet correct weergegeven op de verbeelding (zie de bijlagen 1 (blauwe pijlen), 2 en 3). Wij verzoeken u om de ligging correct weer te geven inclusief de belemmeringenstrook.

De digitale leidinggegevens hiervoor zijn verzonden aan: post@gelderland.nl onder vermelding van het zaaknummer 2023-014908.



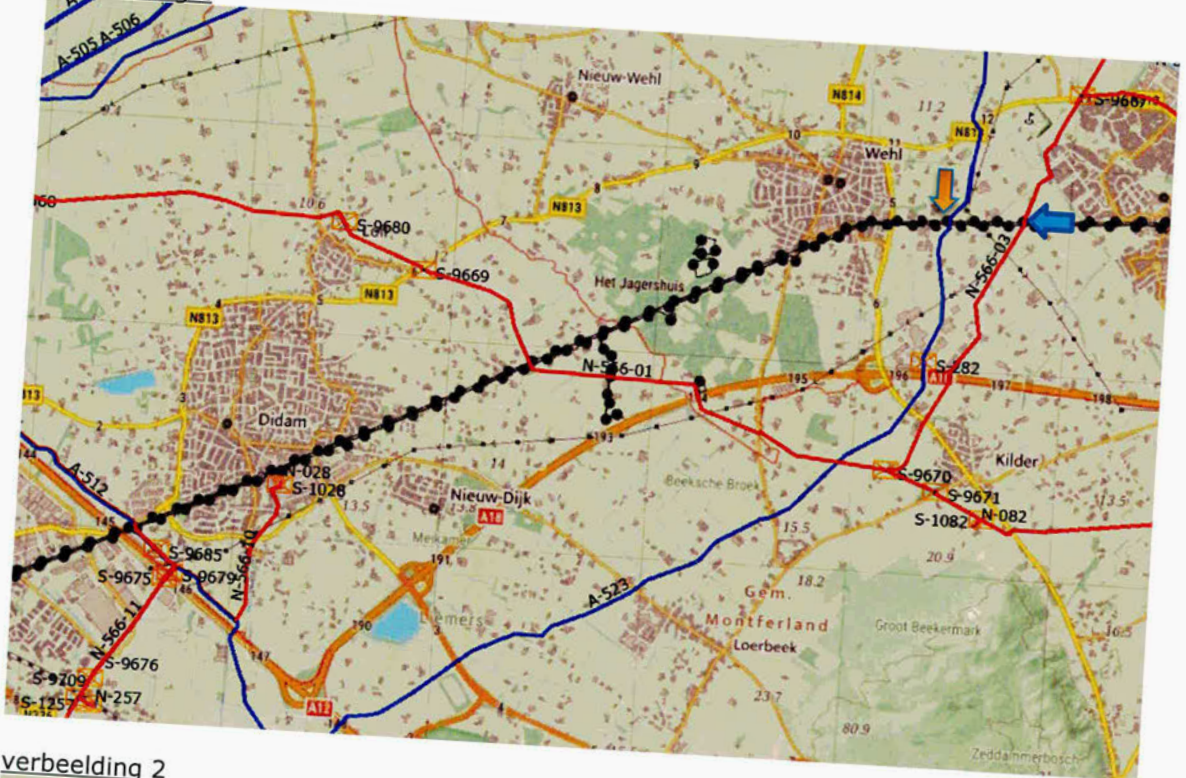
Gasunie Transport Services B.V.

Datum: 18-1-2024

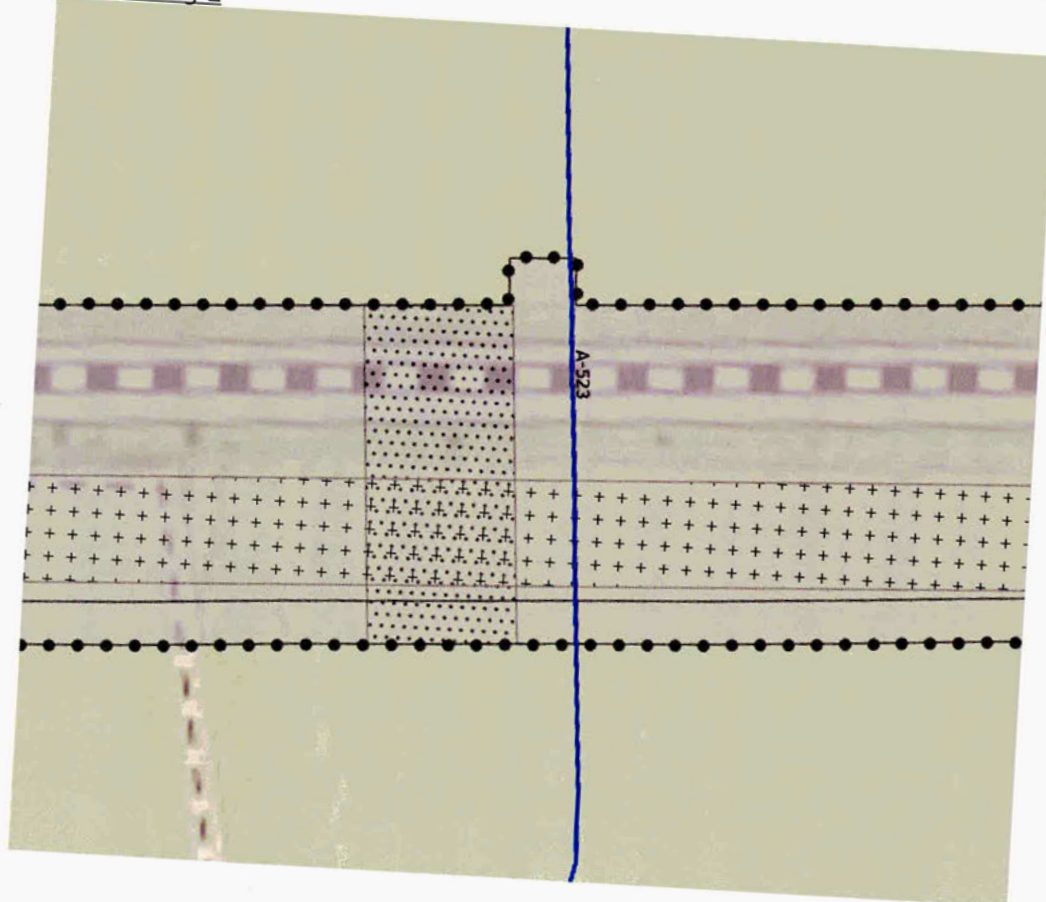
Ons kenmerk: OOO 24.0125

Onderwerp: Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres

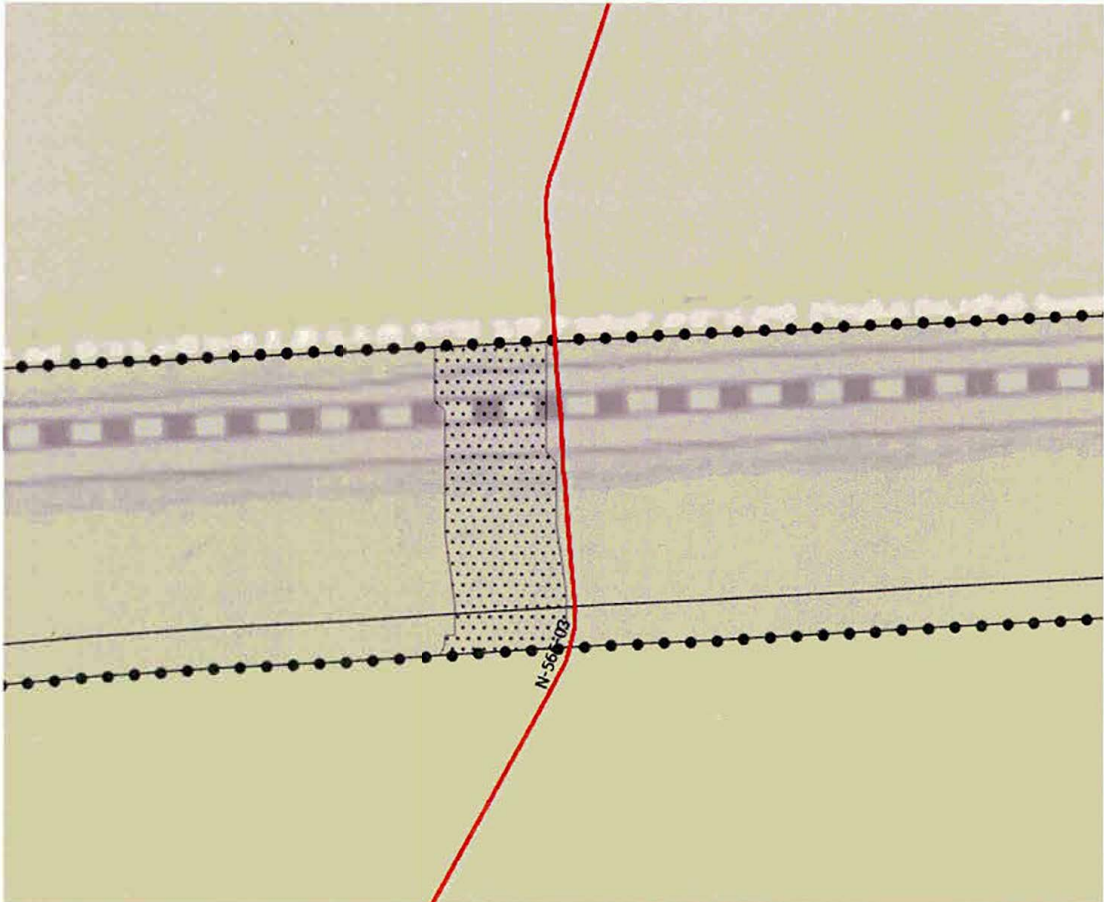
verbeelding 1



verbeelding 2



verbeelding 3



Plan regels

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (of Bevb) is bepaald dat een bestemmingsplan de ligging van de aardgastransportleidingen en de daarbij behorende belemmeringenstrook weergeeft. Een adequaat artikel 'Leiding-Gas' maakt hier onderdeel van uit. Wij verzoeken u het artikel 'Leiding - Gas' op de volgende punten aan te passen:

- Het toevoegen van Specifieke gebruiksregels:

x.x Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- *het opslaan van goederen, met uitzondering het opslaan van goederen t.b.v. van inspectie en onderhoud van de gastransportleiding.*
- *het wijzigen van het gebruik van bestaande gebouwen, indien daardoor een kwetsbaar object wordt toegelaten.*

Het artikel 9.3.a. sub 7 kan dan vervallen.

Gasunie Transport Services B.V.

Datum: 18-1-2024

Ons kenmerk: 002 **24.0125**

Onderwerp: zienswijze ontwerp-Inpassingsplan RegioExpres

- Wij verzoeken u om artikel 9.3 lid d op het volgende punt aan te passen:
 - het woord 'onevenredig' te schrappen;
 - met het volgende toetsingskader:
 - dat de veiligheid van de gasleiding mag niet worden geschaad.

Het huidige artikel 9.3 sub d biedt een beoordelingsvrijheid¹ die niet door artikel 14 derde lid Bevb wordt geboden. Hierin is bepaald dat de veiligheid van de in de belemmeringenstrook gelegen buisleiding niet mag worden geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten.

Overig

In bijlage 1 staat een tekstvoorstel voor het artikel Leiding-Gas. Het gebruik van dit tekstvoorstel heeft wat ons betreft de voorkeur.

Er is weliswaar al meerdere keren contact geweest over dit plan maar voordat een aanvang wordt gemaakt met de werkzaamheden, v-rzoeken wï u om contact op te nemen met onze **tracébeheerder** @gasunie.nl of tel. 06
-). Er kunn gemaa tover et uitvoeren van werkzaamheden
"n"ablj en boven de gastransportleiding.

Voordat wordt overgegaan tot vaststelling van het onderhavige plan, verzoeken wij u ons de beoogde wijzigingen voor te leggen.

Hoogachtend,


Adviseur Omgevingsmanagement Juridische Zaken

¹ Zie uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (zaaknummer 201200554/1/R4) van 20 Juni 2012, rechtsoverweging 2.5.3.

Bijlage 1

Tekstvoorstel

Artikel XX Dubbelbestemming 'Leiding-Gas'

x.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding als zodanig aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van ondergrondse hoge druk gastransportleidingen (inclusief voorzieningen) met de daarbij behorende belemmeringenstroken.

x.2 Voorrangsbepaling

De regels van deze dubbelbestemming gelden primair ten opzichte van de regels van iedere andere bestemming, waarmee deze dubbelbestemming samenvalt.

x.3 Bouwregels

In afwijking van hetgeen elders in deze regels is bepaald, geldt dat op of in de in x.1. bedoelde gronden uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de leiding(en) mogen worden gebouwd. Overige gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn niet toegestaan uit oogpunt van externe veiligheid en energieleveringszekerheid.

x.4 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

x.5 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- het opslaan van goederen, met uitzondering het opslaan van goederen t.b.v. van inspectie en onderhoud van de gastransportleiding.
- het wijzigen van het gebruik van bestaande gebouwen, indien daardoor een kwetsbaar object wordt toegelaten.

x.6 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

- x.6.1 Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Leiding - Gas zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of de volgende werkzaamheden uit te voeren:
- a. het aanbrengen en rooien van diepwortelende beplantingen en bomen;
 - b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
 - c. het indrijven van voorwerpen in de bodem, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;

- d het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
 - e het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.
- x.6.2 Het verbod is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:
 - a die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
 - b die het normale beheer en onderhoud ten aanzien van de leiding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;
 - c zijnde graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken;
 - d die mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.
- x.6.3 Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden kan worden verleend indien de betreffende werken en/of werkzaamheden de belangen van de leiding niet schaden.
- x.6.4 Alvorens te beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning, als bedoeld in x.6.1, wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen van de leiding niet worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden om eventuele schade te voorkomen.

gasunie

IV19124

N.V. Nederlandse Gasunie
Ganzenweg 10 5356NG NEERLOON The Netherlands

Frankering betaald



R Aangetekend

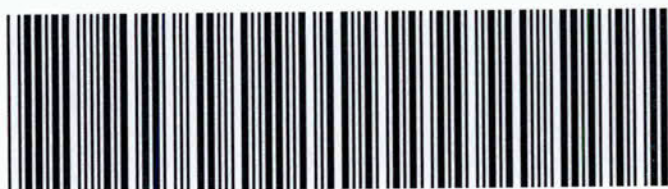
D-A-1

3SCZVR6881608

Recommandé

NL

College van
gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800GX ARNHEM



3SCZVR6881608

P2202

Zienswijze 8

College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem
Per mail naar: post@gelderland.nl

Datum 22 januari 2024
Onderwerp Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres
Behandeld door [REDACTED]
Ons kenmerk Z24-38S / D24-1892
Uw kenmerk Zaaknummer 2023-014908
Bijlagen •

Geacht College,

Staatsbosbeheer heeft kennis genomen van het ontwerp-inpassingsplan RegioExpres, dat op 20 december 2023 door u ter inzage is gelegd. Een deel van het plan betreft eigendom van Staatsbosbeheer, te weten delen van de percelen kadastraal bekend als WEHoo sectie K nummers 375, 382, 399 en 460. Staatsbosbeheer is in het verleden geïnformeerd over deze ontwikkeling, maar er zijn nog geen concrete afspraken gemaakt over de exacte inhoud van dit plan en de uitvoering. De uitvoering van het plan maakt het huidige gebruik en functie van de betreffende gronden onmogelijk. Staatsbosbeheer heeft dan ook nog geen toestemming gegeven voor de inrichting en het gebruik van de grond van Staatsbosbeheer voor deze ontwikkeling. Ik stel het op prijs indien daarover contact met Staatsbosbeheer wordt opgenomen.

Als u nog vragen hebt dan kunt u contact opnemen met 1 [REDACTED] via 06-[REDACTED] of [REDACTED] [REDACTED] staatsbosbeheer.nl.

Met vriendelijke groet,
de directeur Staatsbosbeheer, namens deze,



hoofd Staatsbosbeheer Gelderland

Zienswijze 9

Van: [REDACTED]@kpnmail.nl>
Verzonden: maandag 22 januari 2024 20:42
Aan: ProvincieGelderland
Onderwerp: zaaknummer 2023-014908

1 U ontvangt niet vaak e-mail van [REDACTED]@kpnmail.nl. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#).

Zienswijze 2023-014908

[REDACTED]
[REDACTED]
Tel.0 [REDACTED]

Ik heb twee avonden de inloopbijeenkomst gevolgd. Daar is mij gezegd dat het geluid voor mijn appartement te hoog is. Zelf heb ik binnen met geluidsmeter metingen verricht die geeft rond de 62 db aan. Oorzaak wissel die hier ligt, voorstel een geluidabsorberende wand plaatsen van 1 meter tot 1,5 meter hoog, binnen in de woning aanpassingen uitvoeren. De overweg geeft ook teveel geluid zowel door verkeer als trein.

De hulpdiensten zullen een langere aanrijtijd nodig hebben, overwegen zijn vaker gesloten dit geeft ook verkeersinfarct in Doetinchem.

In het ontwerp RegioExpres staat de huidige treinen minder belast worden, is er onderzoek gedaan naar reizigers aantal, in de spits is het best druk verder niet.

De stikstofuitstoot zal ook toenemen, nu draaien s'morgens twee treinen warm (komt voor 40 min) RegioExpres erbij neemt uitstoot over de hele dag toe.

Ik hoop dat dit een bijdrage is die het verloop van de RegioExpres goede resultaten geeft voor de omgeving.

Hoogachtend,

[REDACTED] [REDACTED]

Zienswijze 10

Van: [REDACTED]@hotmail.com >
Verzonden: donderdag 25 januari 2024 13:42
Aan: ProvincieGelderland
Onderwerp: Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres (zaaknr. 2023-014908)

1 U ontvangt niet vaak e-mail van [REDACTED]@hotmail.com. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Onderwerp: zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres (zaaknr. 2023-014908)

Geacht college,

Hierbij dienen wij onze zienswijze in, met betrekking tot het ontwerp-inpassingsplan RegioExpres (zaaknr. 2023-014908).

Geluid:

Paragraaf 4.2

Tijdens een infoavond over geluid hebben wij de vraag gesteld of er in de geluidsberekeningen rekening wordt gehouden met elkaar passerende treinen. Het antwoord was dat daar in de berekeningen geen rekening mee wordt gehouden.

Naar ons oordeel leveren elkaar passerende treinen wel degelijk meer overlast aan geluid op als 2 treinen elkaar op snelheid passeren. Je krijgt verschillende luchtstromen en het geluid kan niet weg waardoor dit zal leiden tot extra geluidsoverlast op ons erf.

De beleving zal sterk veranderen en het woongenot afnemen. Wij zijn van mening dat maatregelen moeten worden getroffen om deze overlast weg te nemen.

Trilling:

Paragraaf 4.3

Trillingsschade bouwphase.

Bij de spoorverbetering tussen Didam en Wehl in 2019 waarbij er een werkterrein was ten zuiden van het spoor en ten westen van de Beekseweg in Wehl, is er trillingsschade ontstaan aan een gebouw op ons erf. Hiervan is ook melding gemaakt bij Prorail.

Daarom uitsluiten dat er werkterreinen mogen worden ingericht in bewoond gebied.

Bovenleiding:

Het inpassingsplan maakt het mogelijk om in de toekomst de spoorverbinding Doetinchem - Zevenaar te voorzien van een bovenleiding.

Het voorzien van het spoor van een bovenleiding leidt tot horizonvervuiling door de benodigde vele masten en draden; deze doorsnijden daardoor het zicht op het landschap.

Daarom deze toekomstige mogelijkheid nu uitsluiten en inzetten op een duurzame andere energiebron zoals accu, waterstof of andere toekomstige ontwikkelingen.

Werkterrein:

paragraaf 2.5 Bouwterreinen en -wegen

Bij de spoorverbetering tussen Didam en Wehl in 2019 is er een bouwterrein gebruikt in Wehl ten westen van de Beekseweg en ten zuiden van het spoor.

Op dit werkterrein zijn grote hoeveelheden ballaststenen verwerkt (nieuw en oud). Dit heeft tot veel stofoverlast geleid waarvan later bleek dat dit een gevaar is voor de volksgezondheid.

In het inpassingsplan geeft u aan dat het de aannemer vrij is waar hij werkterreinen inricht, in overeenstemming met grondeigenaren.

U zou hier een aanvulling moeten maken dat werkterreinen welke de aannemer nog wil inrichten voor de bouw niet in de nabijheid van bewoning mogen plaatsvinden, om deze overlast tijdens de bouw te voorkomen.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

Verzonden vanuit [Outlook](#)

Zienswijze 11

Van: [redacted]@telfort.nl
Verzonden: donderdag 25 januari 2024 16:28
Aan: ProvincieGelderland
Onderwerp: Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres,Zaaknummer 2023-014908

1 You don't often get email from [redacted]@telfort.nl. [Learn why this is important](#)

Goedemiddag,

Zoals ik in de mail van 9-10-2023 aan [redacted] al heb aangegeven, maak ik me grote zorgen over mijn toekomst aan [redacted] in Didam. Door de komst van de RegioExpres zal het woongenot drastisch achteruit gaan, de waarde van de woning neemt af en word onverkoopbaar. Ik woon op hele korte afstand van het bestaande spoor en geluid en trillingen zijn nu al goed merkbaar. Ik vond het vreemd dat ik niet geselecteerd werd voor het trillingsonderzoek terwijl ik daar wel om heb gevraagd. Ook met betrekking tot geluidshinder kreeg ik te horen tijdens het persoonlijk gesprek aan huis op 24-10-2023 met [redacted] dat de provincie geen aanvullende maatregelen gaat nemen om mij te helpen met geluidsisolatie zowel op het gebied van glas en gevelisolatie. Ik voel me aan mijn lot overgelaten. Er worden miljoenen uitgegeven aan dit project maar voor iemand zoals mij die heel dicht bij het spoor woont en op dit gebied echt recht van spreken heeft word nog geen euro extra uitgegeven.

Bovenstaande is mijn zienswijze en ik vertrouw erop dat u dit alles serieus in overweging neemt. Alle reacties uit het verleden met betrekking tot dit onderwerp zijn verstuurd met dit mailadres aan [redacted] mocht u die willen raadplegen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

Zaaknummer 2023-014908

Zienswijze 12

Bewoners



College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem
7-a lmr'.2023-014908

Retreft: zrenswijze ontwerp-inpas5ingsplan NLIMRO.9925.RegioE.xpres-onll

Doet[ndl_em, 14 januan 2024

Mijne heren,

Blj deze dienen wij onze zlenwijs op het ontwerp-lnuass1ngplan
NLIMRO.9925.Reg10Expres--ontl ln.

De \lerdubbelfng van de spoorHjn Arnhem - 0-0etinchem, benodigd om 1 extra sneltrein per
uur ln beide richtingen mogelijk te mnken, leidt voor ons, bewonerr; aan het Gentiaanveld te
Doetinchem tot toename van overlast/ongerief en tot plansch:ade. Hieronder zullen wij dit
puntsgewijs specificeren.

Door het met hoge snelheid passeren van onze woningen van 2 extra sneltreinen per uur
worden we geconfronteêrd met

- Toename van overlast door geluid. **lpv** 8 trelnen passeren 10 tre1nen onze woning,
wc1ardoor de geluldsb la t1ng op de woning toe.neemt. Graag zouden we zien dat de
totale gelwdbe.last1ng op **de** woning niet toeneemt. Een geluidsscherf willen we
echter niet.
- Toename **van** overlast door trtll1ngen
- Toename van overlast door uitlaatgassen en fijnstof
- Planschade door waardêve.rmlndêring van onze woning
- Planschade door vermindêrd Uitzicht

Verder ?ij" we bang dat ln de toekom l het aantal s.neltrelnen per uur verder verhoogd1a1
worde_n, waardoor de overlast voor ons 11erder zal toenemen.

Om bovenstaande redenen hE:bben wj bezwaar tegen dit ontwerp-mpassingsplan
NUMRO.99.IS.RegloE.lcpres-onU en verzoeken w1lu het plan niet ten uitvoer te brengen.

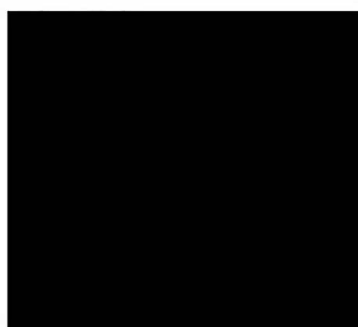
We zien uw reactie graag tegemoet,

Met vriendelijke groeten,

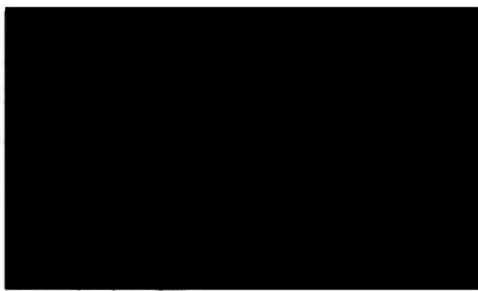
Bewoners Gent, aanveld/Atsemsve.lid
(hieronder nader gespecificeerd)



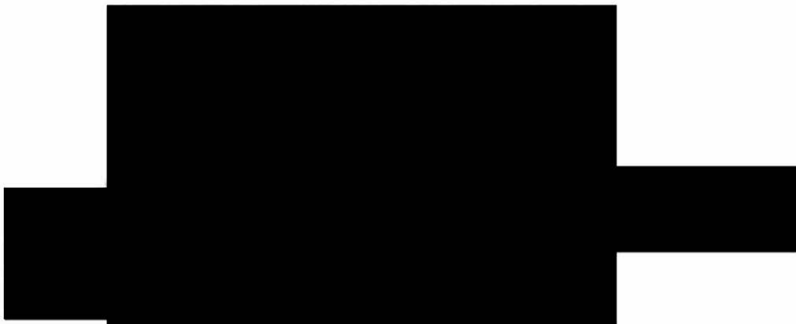
Handtekening



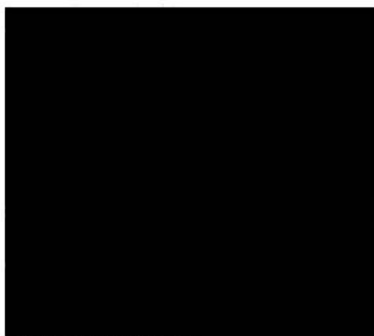
Handtekening



Handtekening



Handtekening



Handtekening



Handtekening

Zienswijze 13

Doetinchem, 26 januari 2024

Betreft: zienswijze NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1

Verzonden per email aan: post@gelderland.nl op 26 januari 2024

Geachte lezer,

Middels deze brief dien ik een zienswijze in. Mijn zienswijze gaat over het “provinciaal inpassingsplan ontwerp” (2023-12-12) bekend onder nr. **NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1**

Over de behandeling van deze zienswijze zal ik graag nader geïnformeerd willen worden. Ik benadruk hierbij nog eens dat ik direct belanghebbende ben en ik actieve communicatie verwacht op de vervolgstappen.

Aangezien de zienswijze binnen een termijn van 6 weken ingediend moet worden gaat mijn zienswijze nu op 2 zaken in. Het is niet uitgesloten dat ik in een later stadium – al dan niet collectief – verder stappen onderneem om de nadelige effecten van de regio-expres aan te kaarten. Op sommige onderwerpen oriënteer ik me nog verder en vraagt dat uitzoekwerk.

De 2 punten in deze zienswijze:

1. **De binnenwaarde van het geluid moet goed onderzocht worden**
2. **Aanwijzing tijdelijke bestemming “railverkeer voorlopig” is verwerpelijk**

1. De binnenwaarde van het geluid moet goed onderzocht worden.

In het rapport “deelrapport geluid” staat in de bijlage onder B1.7 het onderwerp binnenwaarde toegelicht. Hier wil ik graag aandacht voor vragen - ook als daar geen GPP overschrijding plaats heeft gevonden. We hebben het hier namelijk over een bijzondere situatie. Het plan gaat over het laten rijden van de regio-expres. Daar is van begin af aan vanuit de provincie de focus op geweest. Meermaals heb ik aangegeven dat de wijzigingen in de infrastructuur om het rijden van de regio-expres mogelijk te maken een effect heeft op de bestaande spoor situatie. Net zo vaak heb ik antwoord gekregen dat de geluidssituatie rondom de halterende treinen niet onderzocht hoeft te worden, omdat die geluidssituatie al bekend is. Daar ben ik het vanaf het begin al niet mee eens. In het onderzoek naar geluid is wel gekeken naar de GPP en de maatregelen, maar dat is heel formeel en theoretisch bekeken. Hieronder leest u waarom ik vind dat er bijvoorbeeld naar de binnenwaarde gekeken moet worden, bijvoorbeeld naar akoestiek en geluidvolume.

- **Er rijden dagelijks vele stoptreinen. Deze halteren bij het station tegenover de woning.**
Rijdend geven de treinen spoorgeluid (wielen op rails). Er rijden ongeveer 3 treinen op volle snelheid langs per etmaal. Zo rond 6 uur in de ochtend, 21.15 in de avond en zo rond middernacht. Deze treinen zijn altijd leeg en ‘zoeven’ voorbij. Ze zijn hoorbaar, dat zeker, maar niet zo belastend als de halterende treinen. Dit is voor mijn gevoel zoals ik de regio-expres ook zal ervaren.
- **In de toekomst zullen stoptreinen dichterbij de woningen halteren; De bron verplaatst.**
De helft van de treinen komen in de toekomst dichterbij de woningen te staan tijdens het halteren. Het geluid tijdens het halteren is belastend en doordringend aanwezig op alle

- plaatsen in de woning. Zowel in de woonkamer, in de keuken, in de slaapkamer etc. De verplaatsing van de bron kan een totaal nieuw akoestisch beeld geven op de omgeving.
- ***De gebouwen in de omgeving weerkaatsen het geluid ('verstrooiing').***
De gebouwen in de omgeving (de eigenschappen, zoals ronde gevel) verstrooien het geluid zo, dat de bron vanuit meerdere kanten hoorbaar is. De bron is soms achter het huis beter te horen dan aan de voorzijde (spoorzijde) van het huis.
 - ***De ergste bron is de dieselgenerator en de uitlaat.***
Het toerental van de motor ligt tijdens halteren (stationair) op een zeer laag niveau. Dat veroorzaakt laag frequent geluid.
 - ***Het provinciaal inpassingsplan houdt onvoldoende rekening met de omgevingswet.***
De nieuwe omgevingswet heeft andere regels rondom geluid. Omdat de uitvoering van dit plan niet van tijdelijke aard is zal ik een gedegen onderzoek volgens de regels van de nieuwe omgevingswet passend vinden.
 - ***De EU richtlijn omgevingslawaaï (bron) vraagt om actie op de bekende knelpunten.***
Er staat in een document die gemeente Utrecht geschreven heeft: "Geluidknelpunten kunnen erg hardnekkig zijn. Het is van het grootste belang om nieuwe knelpunten te voorkómen omdat achteraf oplossen vaak erg moeilijk is." Bron: [beleidsnota geluid en trillingen](#) . Een nieuw actieplan zal voor 18 juli 2024 vastgesteld moeten zijn.

2. Aanwijzing tijdelijke bestemming "railverkeer voorlopig" is verwerpelijk

In het provinciaal inpassingsplan staat de bestemming van de verschillende functies in de kaart opgenomen. Op de kaart is te zien dat de functie van openbaar groen ten hoogte van de Hof van Edinburgh te Doetinchem een tijdelijke functie heeft gekregen. Deze tijdelijke functie wordt beschreven als "railverkeer voorlopig".

Hieronder zet ik mijn zienswijze uiteen middels argumenten waarom ik hier tegen ben. Ik vind het overigens meer dan verwerpelijk hoe dit is gegaan.

- ***Participatie van de buurt op dit onderwerp ontbreekt.***
We zijn over het algemeen goed op de hoogte gehouden van de stappen en middels brieven over de procedures die lopen. Er is bijvoorbeeld gevraagd of er meegedacht kan worden over de inrichting van het openbaar groen aan de overzijde van de straat. Als het gaat om de tijdelijke werkterreinen die noodzakelijk zijn is met geen buurtbewoner gesproken.
- ***Afwegingen voor de locaties van "railverkeer voorlopig" is niet inzichtelijk***
Ik kan op geen enkel punt terugvinden met welke eisen en criteria de locaties bepaald zijn en hoe de eventuele andere locaties scoren ten opzichte van deze locatie. Welke andere locaties zijn eventueel geschikt en onderzocht? Ik verwacht dat dit onderzoek – uiteraard transparant – plaatsvindt. Ik heb ernstige bezwaren om – tot maximaal 5 jaar – tegen een bouwterrein aan te kijken. Het maakt de woning in deze periode minder goed verkoopbaar. De keuze is zacht gezegd verwerpelijk.
- ***Er is niets bekend over (maximale) geluidproductie, gebruik van groot materieel etc***
Naast dat het verwerpelijk is heb ik op geen enkele manier inzicht in wat er te verwachten valt. Staat er groot materieel? Wordt er gebruik gemaakt van aggregaten? Hoe verloopt de verkeersafwikkeling van de omliggende wegen en de fietsers die dan op de weg moeten fietsen? Vanaf welk moment mag er bouwgeluid geproduceerd worden en hoeveel?

Ik verwacht dat ik middels deze zienswijze helder uiteengezet heb. Wellicht zijn er gaandeweg nog andere aspecten die nu nog niet (volledig) voorzien zijn. Ik verwacht in elk geval dat de genoemde opmerkingen meegenomen worden in de behandeling. Ik zal graag een bevestiging van ontvangst en een reactie wensen te ontvangen op deze zienswijze. Uiteraard mag deze zienswijze opgenomen worden in de openbare stukken volgens de wet open overheid.

Ik heb geen bezwaar bij het weergeven van ondertekening (naam en achternaam).

Met vriendelijke groeten,



Zienswijze 14

Bewoners

[REDACTED]
[REDACTED]

Aan het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Tevens per mail : post@gelderland.nl
Zaakno. 2023-014908

Doetinchem, 28 januari 2024

Geacht College,

Mede namens de bewoners van Gentiaanveld 19 en 21 dien ik hierbij onze
zienswijze in op het ontwerp-inpassingsplan NLIMRO.9925.RegioExpres-
ont1

Naast de argumenten, zoals verwoord in de zienswijze van onze burens, die ik aan deze brief hecht en waarvan ik de inhoud als hier ingelast beschouw, geldt voor ons dat wij nog de eerste bewoners zijn .

Toen wij onze huizen lieten bouwen was er sprake van een half- uursdienst op het tegenoverliggend spoor. 4 treinen per uur worden er na de voorgenomen inpassing 10.

Bovendien opent het dubbele spoor de mogelijkheid dit aantal in de verdere toekomst verder aanzienlijk uit te breiden zonder de waarborgen voor de betrokken bewoners van de goedkeuring vereist voor een nieuw inpassingsplan De door ons zo gewenste en toen bestaande rust heeft hierdoor ernstig te leiden.

De vraag die zich opdringt is of het zgnmd. algemeen belang voldoende groot is om ons met de voorgenomen inpassing op te zadelen.

Wij bestrijden dat. Het nut van een nauwelijks kortere reistijd uit de Achthoek naar Arnhem is te verwaarlozen. Zeker in het licht van de onverantwoord hoge investering die is vereist en die in geen verhouding staat tot het zeer geringe aantal reizigers dat (met name buiten de spits) van het betreffende treinvak gebruik maakt.

Voor ons geldt dan ook nog eens dat wij zelf niet in aanmerking komen om gebruik te maken van de beoogde snellere verbinding.

Vanaf station de Huet zouden we immers eerst terug moeten naar het station Doetinchem om daar dan op de sneltrein te stappen.

Als u werkelijk iets zinvols voor de bereikbaarheid van(uit) de Achterhoek zou willen doen investeer dan eindelijk eens in de verbetering van de A12, de al eeuwen voorziene doortrekking van de A15 en de uitbreiding van de N18 naar 4 banen richting Twente.

Wij hebben derhalve bezwaren tegen voornoemd ontwerp-inpassingsplan en wij verzoeken U dit plan niet ten uitvoer te brengen.

Hoogachtend,

[Redacted signature block]

[Redacted signature block]

[Redacted signature block]

Zienswijze 15

Betreft indiening zienswijze op ontwerp-inpassingsplan RegioExpress plan
NL.IMRO.9925.I zaaknummer 2023-014908

Zienswijze ingediend per email op 28 januari 2024 post@gelderland.nl

Indiener: [REDACTED]

Geachte lezer,

Middels deze brief dien ik een zienswijze in. Mijn zienswijze gaat over het "provinciaal inpassingsplan ontwerp" (2023-12-12) bekend onder nr. NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1. Over de behandeling van deze zienswijze zal ik graag nader geïnformeerd willen worden. Ik direct belanghebbende ben en ik verwacht actieve communicatie verwacht op de vervolgstappen.

Aangezien de zienswijze binnen een termijn van 6 weken ingediend moet worden gaat mijn zienswijze nu op 4 zaken in. Het is niet uitgesloten dat ik in een later stadium – al dan niet collectief – verder stappen onderneem om de nadelige effecten van de regio-expres aan te kaarten. Op sommige onderwerpen oriënteer ik me nog verder en vraagt dat uitzoekwerk.

Allereerst merk ik op dat het voor de gemiddelde verstandige burger waar ik mij toe reken bijna niet te doen is. De links binnen de diverse websites werken niet als gevolg van de nieuwe omgevingswet werken niet. Na lang zoeken is duidelijk welk document voorligt ter inspraak.

Ik beperk mij tot onderstaande punten in deze zienswijze:

1. De conclusie dat het laagfrequent geluid maar marginaal slechter en zeer lokaal wordt en dus geen belemmering vormt voor de wijziging voor de omwonenden en vraagt om nader onderzoek en gaat volstrekt voorbij aan het belang van deze omwonenden.
2. Het zeer beperkt toelichten van de effecten op de omwonenden in realisatiefase die in de kantlijn van dit project er ook doorheen geduwd wordt.
3. De verkeersveiligheid verbetert niet door het scheiden van stromen maar verslechterd.
4. Het traject gaat hoe dan ook door ongeacht de tijd en energie die wij er insteken.

1. De conclusie dat het laagfrequent geluid maar marginaal slechter en zeer lokaal wordt en dus geen belemmering vormt voor de wijziging voor de omwonenden vraagt om nader onderzoek en gaat volstrekt voorbij aan het belang van deze omwonenden:

Op basis van de onderstaande punten zal er nader onderzoek moeten plaatsvinden en dient de huidige situatie meer betrokken worden

- ***In de toekomst zullen stoptreinen dichterbij de woningen halteren; het geluid komt dichterbij.***
De helft van de treinen komen in de toekomst dichterbij de woningen te staan tijdens het halteren. Het geluid tijdens het halteren is belastend en doordringend aanwezig op alle plaatsen in de woning. Zowel in de woonkamer, in de keuken, in de slaapkamer etc. De verplaatsing van de bron kan een totaal nieuw akoestisch beeld geven op de omgeving.
- ***De versteende omgeving weerkaatst het geluid***
De gebouwen in de omgeving (de eigenschappen, zoals ronde gevel)

verstrooien het geluid zo, dat de bron vanuit meerdere kanten hoorbaar is. De bron is soms achter het huis beter te horen dan aan de voorzijde (spoorzijde) van het huis. De omgeving versteend meer door de realisatie van dit project aan de zuidzijde van het spoor, o.a. door het spoor zelf, een extra stationsplein en een perron waardoor er meer weerkaatsing kan plaatsvinden dan in de huidige situatie.

Dit verdient nadere uitwerking en onderzoek.

2. Het zeer beperkt toelichten van de realisatiefase.

In het ruimtelijk plan wordt zeer beperkt ingegaan welke overlast de omwonenden hebben bij de aanleg en doorlooptijd van het plan. Er staat dat "gronden waarop tijdelijke bouwwegen en terreinen gelegen zijn. Dit ruimtebeslag is deels in strijd met de geldende bestemmingsplannen en wordt met dit Inpassingsplan planologisch mogelijk gemaakt". Het is onvoldoende toegelicht waar hoe lang en waarom deze planologisch mogelijk gemaakt worden. Het valt mij op dat er enorm veel onderzoek is gedaan naar de effecten voor de flora en fauna, echter ik zie nergens een rapport wat de effecten zijn voor de direct omwonenden en de verkeersveiligheid. Ik dring dan ook ten eerste aan op een Omwonenden ook wordt meegewogen in de omvangrijke effectrapportages.

Het moge duidelijk zijn dat als wij onze huizen om wat voor omstandigheid dan ook moeten verkopen tijdens de realisatiefase de prijs bijzonder negatief beïnvloedt wordt.

3. De verkeersveiligheid verbetert niet door het scheiden van stromen maar verslechterd.

De aanname dat verkeersveiligheid verbeterd omdat verkeerstromen gescheiden worden is onvoldoende onderbouwd. Er zijn voldoende onderzoeken waaruit blijkt dat "auto te gast" oplossingen de verkeersveiligheid positiever beïnvloeden dan het scheiden van alle gebruikers waarbij de alertheid en het rekening houden met elkaar afneemt.

Ik zie in de bijlagen geen enkel rapport dat onderbouwt dat het scheiden van de verkeerstromen de verkeersveiligheid verbeterd.

4. Het traject gaat hoe dan ook door ongeacht de tijd en energie die wij als omwonenden insteken.

Hierbij refereer ik aan de mail die aan de gemeente Doetinchem is gestuurd op 4 januari 2024 16:43 en die geagendeerd is bij de 57 vergaderstukken van de gemeenteraad d.d. 25 januari 2024. De cirkelredenering is hiermee voldoende aangetoond.

Ten slotte

Ik hoop dat ik door middel van deze zienswijze helder uiteengezet heb wat naar mijn idee onvoldoende meegenomen is in het ontwerp en inpassingsplan. Wellicht zijn er gaandeweg nog andere aspecten die nu nog niet (volledig) voorzien zijn. Ik ben daarom zeer waarschijnlijk niet volledig geweest. Ik verwacht dat de genoemde opmerkingen meegenomen worden in de verdere behandeling. Ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van mijn zienswijze. Uiteraard mag deze zienswijze opgenomen worden in de openbare stukken volgens de wet open overheid of de voorgaande Wet openbaarheid van bestuur wanneer daartoe verzoek wordt gedaan. Ik zou het op prijs stellen als u uitsluitend mijn initialen gebruikt.

Vriendelijke groeten, [REDACTED]

Zienswijze 16

Aan:

Het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland

Postbus 9090

6800 GX Arnhem

Onderwerp: Zienswijze Maatschap van Ochten Klop

Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan RegioExpress

Zaaknummer: 2023-014908

Geacht College,

Wij willen u op de hoogte brengen van onze 'zienswijze' inzake het 'Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan RegioExpress'.

Wie zijn de ondertekenaars?

De Maatschap van Ochten Klop is eigenaar van het pand Hof van Cambridge te Doetinchem. Voor meer informatie over dit pand kunt u terecht op onze site www.hofvancambridge.nl.

Eigenaren van de Maatschap zijn [REDACTED] en [REDACTED].

Het pand waarover wij het hebben

Het pand bevat op de begane grond een gezondheidscentrum (huisartsen, apotheek, afdeling Slingeland ziekenhuis en Cesartherapie), op de drie verdiepingen daarboven appartementen.

Het pand bevindt zich op zeer korte afstand van het spoor Arnhem – Winterswijk. We denken zelf dat ons pand op de kortste afstand het spoor staat van het gehele tracé.

Onze zorgen

Wij maken ons grote zorgen over de impact die de uitbreiding (verdubbeling spoor) op het onroerend goed Hof van Cambridge kan hebben. Vandaar dat wij besloten hebben om een zienswijze in te dienen. Deze wordt hieronder uitgewerkt.

Inleiding

Wij hebben het volgende gedaan om ons op de hoogte te stellen van de Provinciale plannen:

- Lezen van het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Regio Express, toelichting met nummer NL.IMRO.9925.IPRegioExpress-ont1.
- Gesprek met [REDACTED] (omgevingsmanager provincie Gelderland) en [REDACTED] op 29 april 2021.

Op dat moment verkeerde het project in de verkenningsfase. Wij hebben de procedure besproken die voor burgers voor kan liggen, met daarbij de opmerking dat het voor burgers

‘lastig’ is om dit soort plannen van alle kanten te bekijken en te beoordelen op mogelijke schadelijke effecten die het project kan hebben voor omwonenden en pandeigenaren.

Wij hebben aangegeven dat:

- wij geen voorstander zijn van een dubbelspoor omdat de afstand tussen spoor en ons pand verkleind gaat worden;
 - wij willen meedenken over een geluidscherm;
 - wij op de hoogte gehouden willen worden over de ontwikkelingen van dit project.
- De nieuwsbrief via <https://regioexpres.gelderland.nl>
- Wij hebben een jurist ingeschakeld: [REDACTED] van Brunet advocaten te Nijmegen. Hij heeft voor ons een zienswijze ingediend op 12 mei 2022. Wij hebben enkel een ontvangstbevestiging mogen ontvangen. De zienswijze zullen we bijvoegen bij onderliggende zienswijze, als onlosmakelijk aan deze brief verbonden.
 - In deze zienswijze hebben wij onze grote zorgen uitgesproken:
 - Over de gevolgen van het woon- en leefklimaat ter plaatse Hof van Cambridge. Met name over de onderwerpen: toenemende geluidsoverlast, trillinghinder, verslechterde luchtkwaliteit.
 - Het extra spoor komt aan de zuidzijde van het huidige spoor, dus erg dicht bij ons woon-zorgcomplex.
 - We spreken over onze bewoners: (relatief kwetsbare) senioren.
 - De gevolgen voor de huisartsen en apotheek: extra hinder bij bijv. gesprekken met patiënten.
 - Ook spreken we van diverse oplossingen om geluidshinder en trillinghinder te voorkomen.
- Er is inmiddels onderzoek uitgevoerd. Wij hebben van [REDACTED] de ‘resultaten onderzoek Geluid en Trillingen Hof van Cambridge’ mogen ontvangen n.a.v. een gesprek op 14-12-2023. Ook hebben we op 14 december 2023 de resultaten besproken. Het gespreksverslag hebben we bijgevoegd.

Zienswijze ‘Dubbel Spoor’

Wij snappen uit het gesprek van 14-12-203 dat de genoemde resultaten van de onderzoeken binnen bepaalde normen uitkomen. Dat zegt ons als leek/burger niet zoveel. Wij moeten maar vertrouwen op dit soort cijfers. Eigenlijk wordt ertussen neus en lippen door gezegd: u hoeft zich geen zorgen te maken.

Helaas doen we dat wel. We maken ons grote zorgen. We zullen proberen om in onderstaande tekst dat duidelijk te maken.

1. Onderzoek Geluid en Trillingen

Het ‘Resultaat onderzoek Geluid en Trillingen Hof van Cambridge’ is in samenvatting aan ons gepresenteerd. De vele achterliggende cijfers zijn voor leken niet of moeilijk te begrijpen.

We citeren: ‘Uit het onderzoek blijkt dat na het treffen van maatregelen er geen toename is van de geluidbelastingen ten opzichte van de geluidbelasting die hoort bij het geluidproductieplafond’. De tabel die daarbij hoort is, voor ons, volstrekt onduidelijk.

De maatregelen waarover men het heeft: ‘maatregelen in de vorm van raildempers’.

We zijn het niet eens met de conclusies. De redenen:

- Het geluid neemt wel degelijk toe. Dat komt eenvoudig weg omdat er meer treinen gaan rijden. Deze treinen gaan de snelheid niet minderen en razen langs ons pand (sneltrain)(stopt pas op station Doetinchem). De bewoners en het gezondheidscentrum hebben dus vaker ‘last’ van de treinen. De redenering dat dit past binnen geluidsnormen zijn voor ons niet acceptabel en ook niet waar.
- De raildempers worden alleen geplaatst zoals aangegeven op tekening in de ‘Resultaat onderzoek’. Dit is zeker niet voldoende omdat het geluid van de trein al veel eerder ontstaat. Er is geen onderzoek gedaan naar de effecten hiervan. Plus er wordt gewerkt met inschattingen.
- Er is gesproken over elektrische treinen die stiller zouden zijn. Tot onze grote schrik is hier de komende jaren geen sprake van. Het blijven diesel treinen met veel geluid.
- **Conclusie: wij zijn van mening dat er geen goede maatregelen zijn aangeboden, dat er onvoldoende onderzoek is geweest naar de effecten van geluid.**
 - **Wij vragen aanvullend onderzoek**
 - **Wij vragen aanvullende maatregelen, zoals:**
 - **snelheidsvermindering ingaande ruim voor ons pand (afremmen geeft ook herrie);**
 - **een geluidswal;**
 - **een groter traject met raildempers**
 - **Misschien zijn er meer maatregelen te bedenken. Wij ontvangen graag suggesties van u. Tenslotte bent u deskundig op dit terrein.**

2. Trillingen

In uw samenvatting staat: ‘Onderstaande tabel 0,1. Zowel in de huidige situatie als in de plansituatie worden die waarden niet benaderd zodat de kans die iemand hinder door trillingen ondervindt zeer klein is. Volgens het rapport: ‘Uitgaande van de gehanteerde grenswaarde en het

optredende trillingsniveau kan gesteld worden dat de kans op schade voor het Hof van Cambridge verwaarloosbaar is.'

Wij delen de conclusie niet:

- Wij lezen dat er een kans is, hoewel klein.
- Er worden aannames gedaan: 'is aangenomen dat gebouwen in de categorie met de meest strenge grenswaarden vallen'. Wij gaan dit niet zomaar aannemen en willen een toelichting.
- Oplevertoets: 'Binnen een jaar na indienststelling genomen'. Dit komt op ons over 'als het kalf verdronken is dempt men de put'. Dit gedeelte zal echt strakker geformuleerd dienen te worden: wat gaat u exact doen wanneer er na indienststelling problemen ontstaan? Wat zijn de criteria waarop we gaan beoordelen. Deze dienen voor ons van tevoren vast te staan, zodat we geen soort van 'Schipholverhaal krijgen'.
- **Conclusie: wij zijn van mening dat er geen goede maatregelen zijn aangeboden, dat er onvoldoende onderzoek is geweest naar de effecten van trillingen.**
- **Wij vragen aanvullend onderzoek**
- **Wij vragen duidelijk criteria vooraf en achteraf.**
- **Wij vragen meer maatregelen dan door u genoemd.**
- **Wij vragen maatregelen die ook daadwerkelijk vastgesteld worden en waar niet van afgeweken kan worden.**
- **Zie verder: het nemen van foto's.**

3. Ecologische aspecten

Helaas hebben we moeten lezen dat er dieseltreinen blijven rijden. We constateren dat er meer dieseltreinen gaan rijden die ook nog eens sneller rijden. Dit betekent dus een enorme impact op de ecologische omstandigheden en stikstofdepositie. Wij hebben hier onvoldoende in uw Ontwerp over gelezen. Behalve dat er gekeken gaat worden naar 'extern salderen'.. Dat kan toch niet de bedoeling zijn in de woonomgeving van het Hof van Cambridge. Er wordt in het geheel niet duidelijk gemaakt wat u gaat doen in onze omgeving.

Daar komt bij dat u spreekt over 'vervolgonderzoek'. Wij zijn het hier niet mee eens. Er dient van tevoren onderzoek en duidelijkheid te komen.

Ons pand wordt niet genoemd met naam en toenaam. Volstrekt onaanvaardbaar. Waarom is dit zo en wij eisen meer duidelijk.

Overigens hebben wij de gemeente Doetinchem gevraagd om met ons in gesprek te gaan over de bestemming en inrichting perceel tussen dubbel spoor en ons pand.

Conclusie: het ontwerp voldoet niet aan concrete maatregelen. Het ontwerp gaat over ecologie niet in op de lokale situatie van het Hof van Cambridge. Waarom is dit zo en wat gaat eraan gebeuren?

4. Garanties toekomst

Wij vragen ons af wat er in de toekomst gaat gebeuren. Er wordt nu gesproken over een bepaald aantal treinen dat extra gaat rijden.

- Wie zegt ons dat dit er in de toekomst niet (veel) meer gaan worden?
- Komt er misschien goederenvervoer?
- Dieseltreinen of elektrische treinen? En wanneer komen er stillere elektrische treinen? Graag harde toezeggingen.

5. Aanvullende zorgen die wij hebben

Wij willen graag de volgende zaken aan u voorleggen:

- **Opzeggen huur**
Het gehele project kan ervoor zorgen dat er bewoners zijn die de huur gaan opzeggen. En dit ondanks het feit dat u beweert dat de normen van diverse onderzoeken binnen het wettelijk vereiste blijven. Het gaat hier om woongenot, woonplezier, emoties. Die worden niet omschreven en uitgewerkt.
Op dit moment is het zo dat wij nauwelijks (aantoonbaar) leegstand hebben. Soms een maand i.v.m. een nieuwe huurder. De cijfers kunnen wij u overleggen. Wij beschouwen dit als 'nulmeting'.
Stel de impact van een verdubbeling van het spoor is meer leegstand. Wie gaat ons compenseren? Wij stellen voor dat u hier duidelijke uitspraken over gaat doen en dat u ons een compensatieregeling gaat aanbieden.
- **Moeilijker te verhuren**
Het is moeilijk in te schatten of de verbreding van het spoor impact heeft op de verhuur in de toekomst. Nu is het zo dat we een behoorlijke wachtlijst hebben (aantoonbaar). Het gehele project moet geen impact hebben om de verhuur in de toekomst. We willen graag van u een zienswijze ontvangen hoe we met dit punt omgaan.
- **Ervaringsgeluid**
Wij noemen ervaringsgeluid. Dat is iets anders dan het 'geluidsverhaal' waar u over spreekt. Vergelijk de windmolens. Die kunnen aan de normen voldoen maar toch geluidshinder veroorzaken. Simpelweg omdat het geluid er voorheen niet was. We missen enig onderzoek hiernaar. Bijvoorbeeld bij bewoners of andere bekende onderzoeken.
- **Bewijslast**
Om discussie te voorkomen stellen we voor om van het gehele pand door u foto's te laten nemen en met ons vast te leggen. We stellen dan vast hoe het pand er nu bij staat, inclusief bijvoorbeeld scheuren in de muur. Wanneer er tijdens de bouw calamiteiten optreden of na aanleg van het dubbelspoor dan kunnen we een oorzakelijk gevolg aantonen. Ook op dit punt stellen we voor om de dan te nemen maatregelen vast te leggen.
- **Omgeving**
Op dit moment is het perceel tussen spoor en ons pand een zootje. Ons is altijd gezegd dat hier iets mee gedaan zou worden nadat er een tweede spoor gerealiseerd zou zijn. Wat zijn de concrete plannen? Kunnen we hierover meedenken? Is de gemeente Doetinchem hieraan zet?
- **Waardevermindering pand**
Wij zijn van mening dat een dubbelspoor de waarde van ons pand niet vergroot. We denken dat de waarde gaat verminderen. We zijn in bezit van taxaties. Ons voorstel is om de taxatie te doen zonder dat er een verbreding van het spoor is (huidige situatie). Vervolgens maken we een taxatie wanneer het spoor gerealiseerd is. Wanneer er sprake is van

waardevermindering dan willen we pleiten voor een compensatieregeling. Graag ontvangen we van u een voorstel.

- **Overige zaken**

Zoals gezegd is het voor ons zeer moeilijk om de impact van dit project op ons pand en bewoners goed te doordenken. We hebben een aantal zaken benoemd.

We willen graag dat de volgende punten (naast bovenstaande) op de agenda blijven van de bezwaarprocedure en onze mogelijkheden daarbij:

- **MER**
- **Natuur**
- **Mitigerende maatregelen breed**
- **Bodemaspecten**
- **Veiligheid**

- **Bezwaar tegen verdubbeling van het spoor**

We begrijpen het doel van dit project. We willen dat onze belangen, zie bovenstaande, goed behandeld zien en dat er compenserende maatregelen komen die recht doen aan ons pand Hof van Cambridge.

Wij stellen een inhoudelijke behandeling van bovenstaande zeer op prijs.

Kunnen wij ook inspreken voor het College?

Kunt u aangeven wanneer u met een schriftelijke reactie op bovenstaande gaat komen?

Wij zouden het bijzonder op prijs stellen dat we geïnformeerd worden wanneer er weer procedurele stappen nodig zijn (dit is ons toegezegd!). Helaas ging er bij de informatieronden op dit punt iets mis. Met andere woorden: graag worden wij persoonlijk uitgenodigd en niet via brieven in de omgeving. Wij wonen namelijk niet in de buurt.

Wij vertrouwen erop dat u onze zienswijze meeneemt in het proces van verdere behandeling en besluitvorming met betrekking tot dit Ontwerp.

Mede namens [REDACTED],

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Aan:

Het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland

Postbus 9090

6800 GX Arnhem

Onderwerp: Zienswijze [REDACTED]

Aanvulling op onze zienswijze 1, ingediend 28-1-2024

Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan RegioExpress

Zaaknummer: 2023-014908

Geacht College,

Wij willen u op de hoogte brengen van onze 'zienswijze' inzake het 'Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan RegioExpress'.

In dit geval betreft het om een aanvulling op onze Zienswijze die wij op 28-1-2024 ingeleverd hebben en het een reactie is op de mail van [REDACTED] d.d. 31-1-2024:

Geachte heer Van Ochten,

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. In uw zienswijze geeft u aan dat: "...de volgende punten op de agenda blijven van de bezwaarprocedure en onze mogelijkheden daarbij:

- MER
- Natuur
- Mitigerende maatregelen breed
- Bodemaspecten
- Veiligheid".

Hierbij wil ik u aangeven dat u de gronden van uw zienswijze tot uiterlijk 2 weken na verzending van dit bericht nog kunt aanvullen. Uw aanvullende zienswijze dient dus uiterlijk op 13 februari 2024 bij de provincie te zijn ingediend. Daarna zal uw aanvullende zienswijze niet meer in behandeling worden genomen.

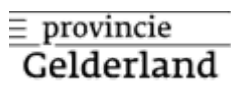
Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Juridisch planoloog

[REDACTED] www.gelderland.nl

werkdagen: maandag | dinsdag | woensdag | donderdag

 provincie
Gelderland

1. Aanvullingen

Wij willen d.m.v. dit schrijven graag de volgende aanvullingen indienen:

- MER, zie punt 2
- Natuur, zie punt 3
- Mitigerende maatregelen breed, zie punt 4

Op de volgende aspecten gaan we geen aanvullingen indienen:

- Bodemaspecten
- Veiligheid

Wij wijzen u erop dat we het erg vervelend hebben gevonden dat we ‘bij toeval’ moesten horen dat deze procedure op gang was gekomen. De afspraak die met ons gemaakt was: ‘U wordt op de hoogte gehouden van procedures die gaan lopen’. Wij via de bewoners van ons pand moeten vernemen dat we een Zienswijze konden indienen. De Maatschap heeft een adres dat niet in het verspreidingsgebied ligt van uw mailingen.

Het gevolg is geweest dat we zeer weinig tijd hadden om alle stukken en documenten te bestuderen.

Verzoek: wilt u in het vervolg ook post sturen naar het volgende adres:

[Redacted address information]

2. MER

Het gaat hier om bijlage 1 van het Rapport RegioExpress Milieueffectrapport van bureau Movares

Wij hebben kennisgenomen van de doelen van het project en het voorkeurstraject.

Wij focussen ons op het gedeelte van het traject dat invloeden heeft op het pand Hof van Cambridge.

- 3.4.3.1. Afweging voorkeursalternatief

Wij concluderen dat dit voorkeursalternatief een enorme impact gaat hebben op ons pand.

Denk daarbij aan:

- Hoge snelheid ter hoogte van Station de Huet. De sneltrein stopt daar immers niet. We begrijpen dat er een nieuwe overgang moet komen omdat het dubbele spoor doorgetrokken gaat worden naar Station Doetinchem.
- Capaciteit van het spoor. Voor ons zijn er vragen over het aantal treinen, wanneer rijden ze, enz.? Komen er ‘harde garanties’?
- Wat gaat er over het spoor? Worden bijv. het transport van gevaarlijke stoffen uitgesloten?

- 3.4.3.4. Participatie

Wij hebben slecht 3 gesprekken gehad. Waarvan eentje achteraf was. We werden geconfronteerd met cijfers en we hadden geen tijd om deze cijfers zorgvuldig te bestuderen. De eerste gesprekken waren informatief.

We constateren dat in de gehele MER geen enkele verwijzing is naar ons pand. Wat zijn de exacte effecten waar we rekening mee dienen te houden en welke (mitigerende) maatregelen worden er genomen, concreet verwoord richting ons pand. We zijn minimaal geïnformeerd en we hebben niet de kans gehad om uitvoerig maatregelen door te nemen. Het onderzoeksbureau dat de MER heeft geschreven hebben we niet gezien of gehoord.

Met andere woorden: we voelen ons niet gekend en beschouwen het traject (m.b.t. ons pand) als onzorgvuldig.

- 3.4.3.6. Conclusie

Er wordt gesproken over 'de (beperkte) effecten (na het nemen van passende mitigerende en/of compenserende maatregelen). Wij delen deze conclusie m.b.t. ons pand zeker niet. Zie ook onze opmerkingen voorgestelde maatregelen.

- 4. Milieueffecten

Ook hier constateren we dat de omgeving van ons pand niet concreet benoemd wordt. Met andere woorden: we moeten proberen iets te concluderen op basis van algemeenheden. Daar maken we ernstig bezwaar tegen.

- 4.3.2. Studiegebied

Ons pand is zeer dicht gesitueerd langs het te realiseren spoor. Waarom is hier geen apart studiegebied van gemaakt? Wij kunnen op deze manier geen conclusies trekken zoals u dit doet. Graag ontvangen we een MER die gebaseerd is op de omgeving van ons pand.

We begrijpen dat we niet alle aspecten hoeven te bekijken. We treden graag in overleg hierover.

Punten die we nader zouden kunnen bekijken zijn: geluid, trillingen, natuur, en de bijbehorende mitigerende maatregelen en/of aanpassingen.

- 4.4.4.2. Aantal slaapverstoorden

Ook deze passage is zo algemeen dat we deze niet kunnen transporteren op ons pand. Wat is de impact van de toename van het aantal treinen, de snelheid op het dagelijks leven van onze bewoners. Wordt hun slaapkwaliteit aangetast? Onduidelijk in deze MER.

Wij vragen ons ook af of de maatregelen die voorgesteld worden wel voldoende zijn. Dit wordt slecht uitgewerkt. Denk daarbij aan de raildempers die op een zeer klein traject worden voorgesteld. We weten allemaal dat je een trein al van verre hoort aankomen. Daar wordt totaal geen rekening mee gehouden. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in de conclusies van paragraaf 4.4.4.6.

- 4.4.5.2. Ons pand wordt wederom niet genoemd en wij concluderen dat het dus niet goed is bekeken.

- 4.4.5.3 In het enige voorgesprek dat we hadden is wel degelijk gesproken over geluidsschermen. U concludeert dat een lang en hoog scherm niet realistisch is. Wij concluderen dat dit wel een goede oplossing zou kunnen zijn. Hoezo niet realistisch?

- 4.5 Trillingen

Wij zijn overdonderd door allerlei tabellen en grafieken. Onze mening is vrij simpel. Ons pand mag geen schade leiden op korte en lange termijn van de verdubbeling van het spoor. Wij eisen dan ook garanties vooraf en niet achteraf. U concludeert zelf ook dat de trillingen gaan toenemen. En dat is ook logisch: meer treinen en hogere snelheden.

U spreekt over overschrijdingen en bijbehorende kansen op schade. U kunt ons niet geruststellen.

Wij stellen dan ook voor om uitvoerig foto's van ons pand te maken, zowel binnen als van de buitengevel. Graag door deskundigen. Deze foto's dienen als zogenaamde 'nulmeting'. We kunnen dan monitoren of na verloop van tijd er schade door trillingen gaat ontstaan en we kunnen dit dan objectief vaststellen. We merken daarbij op dat ons pand al meer dan 10 jaar bestaat en dus bouwkundig is 'uitgewerkt'.

Tevens willen we van tevoren vaststellen wat de consequentie is van schade achteraf. Waar kunnen we op rekenen?

- 4.6 Water

Daar kunnen we kort over zijn. Ons pand mag geen last hebben van wateroverlast, in welke vorm dan ook, door dit project.

- 4.7 Natuur

Op dit moment is er sprake van een grasveld tussen spoor en ons pand.

We gaan ervan uit dat u voldoende rekening houdt met zaken als stikstofdepositie enz., langs het gehele traject.

Het zou enorm veel uitmaken dat er een plan komt voor het stukje grasland. Wij zijn zeer bereid om daar een plan voor te maken (misschien moet dit met de gemeente Doetinchem?). Wanneer hier aandacht komt voor natuurontwikkeling helpt dit enorm bij de beleving en acceptatie van een dubbelspoor. Wij vinden dit van groot belang voor onze bewoners in de flat en voor de bewoners van de wijk De Huet.

Overigens past dit ook zeer goed in het beleid van de gemeente Doetinchem om de stad aantrekkelijk te maken door o.a. 'vergroenen' van de stad.

Ook hier merken we op dat het gebied naast ons pand niet met name genoemd wordt. Waarom is dit niet gebeurd?

- 4.11 Luchtkwaliteit

Wij constateren dat er blijft gereden worden met diesel treinen en niet met elektrische toestellen. We kunnen niet anders concluderen dat dan de luchtkwaliteit gaat verminderen.

Wat gaat u hieraan doen in de omgeving van ons pand? Lopen onze bewoners een extra risico. Wij zien dit niet concreet terug in uw plannen.

- 4.13 Gezondheid

U heeft gekeken naar de effecten van de RegioExpress op de volksgezondheid en een gezonde leefomgeving. U trekt de conclusie dat de situatie verbetert. Wij delen deze conclusie niet omdat u geen studie gedaan heeft naar de effecten op de hoogte van ons pand. Wij eisen dat hier nader onderzoek naar gedaan gaat worden. Het kan niet zo zijn dat bewoners in gezondheidstoestand achteruitgaan. Zeker omdat in ons pand senioren en kwetsbare ouderen wonen. U heeft hier geen aandacht voor in de MER.

- 5 Hinder tijdens de bouw

In de MER wordt gesproken in zeer algemene termen. Natuurlijk begrijpen we dat er 'last' kan zijn van een bouw dubbelspoor.

Wij eisen dat elke bouwactiviteit ruim van tevoren wordt gecommuniceerd zodat de bewoners van ons pand hier rekening mee kunnen houden en dat de activiteiten van het gezondheidscentrum geen last van de bouw hebben. Het kan ook zijn dat u passende maatregelen treft. We treden graag in overleg hierover.

- 6.2 Leemtes in kennis

Wij concluderen dat er nauwelijks moeite is gedaan om de situatie rondom ons pand te bestuderen en vast te leggen in deze MER. Je kunt niet spreken van gebrek aan kennis als je geen poging doet om zaken in kaart te brengen.

3. Natuur

In de bespreking van de MER hebben we hier al de nodige aandacht aan besteed.

In uw Rapport RegioExpress Deelrapport Natuur, van het onderzoeksbureau [REDACTED], wordt geen aandacht besteed aan het specifieke gebied rondom ons plan.

Ook bij ons kunnen compenserende maatregelen bedacht worden die een enorme bijdrage (lokaal) kunnen leveren aan een verbeterde leefomgeving en een positief effect op de natuur.

In de rapportage ontbreekt hier een visie. Wij stellen voor dat u een uitwerking maakt van dit rapport specifiek geschreven voor de omgeving van ons pand en voor de wijk De Huet.

4. Mitigerende maatregelen breed en conclusie

Onze conclusie die we trekken na lezen van de diverse rapportages is dat er te weinig studie gemaakt is van ons pand, haar omgeving en de effecten van de RegioExpress op het dagelijks leven en leefomgeving van onze bewoners en Gezondheidscentrum.

Wij lezen nauwelijks mitigerende maatregelen die voldoende voor ons pand zijn uitgewerkt. Wij verwachten aanpassingen in uw rapportages op dit punt.

Natuurlijk zijn we bereid om mee te denken en voorstellen te bespreken. Waar we bang voor zijn dat we achteraf met zaken geconfronteerd worden waarin niet is in voorzien.

In onze Zienswijze en in deze aanvulling is er voldoende aangegeven waar we het over willen hebben.

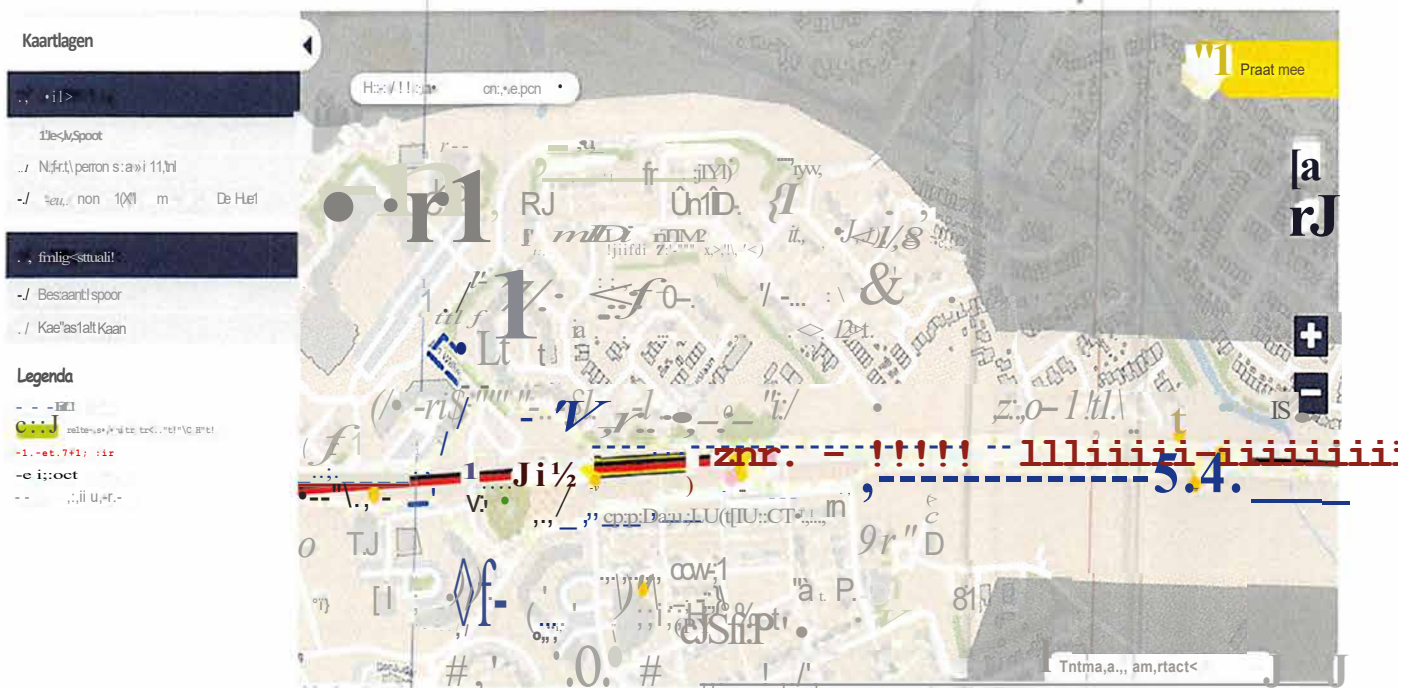
Graag uw reactie.

[REDACTED]

Wij vertrouwen erop dat u onze zienswijze meeneemt in het proces van verdere behandeling en besluitvorming met betrekking tot dit Ontwerp.

Mede namens [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]



Beste bewoners van de omgeving station de Huet en Hof van Edinburgh,

Het is jullie misschien ontgaan, maar bovenstaand ontwerp is het plan voor de spoorverdubbeling van de regio-express in Doetinchem.

Dit heeft vele gevolgen voor onze woningen (geluidsoverlast, trillingen, waardevermindering, uitzichtbeperkingen door mogelijke geluidsschermen, kappen van bomen, etc.)

Een aantal bewoners van onze straat Hof van Edinburgh, heeft inmiddels al bezwaren ingediend op de site provinciegelderland.praatmee.nl

Het is belangrijk om **voor 31 maart** je bezwaren kenbaar te maken op de site van provincie Gelderland!

Er is inmiddels ook een Whatsapp Groep Verdubbeling spoor DeHuet om elkaar op de hoogte te houden en mogelijke acties gezamenlijk te ondernemen.

U kunt zich **aanmelden** voor deelname aan deze groep door het sturen van een mail naar [redacted] of [redacted]

Gespreksverslag met [REDACTED] d.d. 14 december 2023.

Aanwezig: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Na een prettige ontvangst en een korte kennismaking is het project RegioExpres (de RegioExpres is een trein die tussen Winterswijk en Doetinchem overal stopt, om vervolgens non-stop door te rijden naar Arnhem Centraal) inhoudelijk besproken.

De RegioExpres is een extra trein tussen Arnhem en Doetinchem. Tussen Doetinchem en Winterswijk verandert de frequentie niet. Om deze trein te laten rijden is dubbelspoor nodig tussen Didam en Doetinchem De Huet.

Procedureel ziet het er als volgt uit:

Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben op 12 december het ontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) en de milieueffectrapportage (MER) vastgesteld.

Het ontwerp-inpassingsplan en bijhorende stukken, waaronder het milieueffectrapport, liggen van donderdag 21 december 2023 tot en met woensdag 31 januari 2024 voor een ieder ter inzage. U kunt het ontwerp-inpassingsplan digitaal inzien op de website www.ruimtelijkeplannen.nl onder het nummer NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1 U kunt ook een papieren exemplaar bekijken bij de gemeente Doetinchem, Gemeentewinkel, Raadhuisstraat 2 in Doetinchem of bij de Provincie Gelderland, Markt 11 in Arnhem. Informeer bij de betreffende overheden naar de actuele openingstijden.

Op maandag 15 januari 2024 van 19.00 tot 21.00 uur organiseren we een inloopavond in het Koningin Beatrixcentrum, Koningin Wilhelminastraat 12, 7031 AC in Wehl. Tijdens deze inloopavond kunt u vragen stellen over het ontwerp-inpassingsplan. U kunt dan gewoon binnenlopen. Vooraf aanmelden is niet nodig.

Iedereen kan van donderdag 21 december 2023 tot en met woensdag 31 januari 2024 reageren. In formele termen heet dat 'een zienswijze indienen'. Dit kan op één van de volgende manieren:

- Per e-mail naar: post@gelderland.nl, onder vermelding van het zaaknummer 2023-014908;
- Per brief aan: het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland, postbus 9090, 6800 GX Arnhem, onder vermelding van het zaaknummer 2023-014908;
- Mondeling: hiervoor kunt u op werkdagen tussen 8:30 uur en 16:30 uur een afspraak maken via het Provincieloket, telefoon 026 359 9999. Van een mondelinge zienswijze wordt een verslag gemaakt. Onze voorkeur gaat uit naar een schriftelijke reactie.

Let op: vermeld altijd uw naam, adres, het zaaknummer 2023-014908 en het onderwerp 'zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres' op uw zienswijze. Gewenst is ook een e-mailadres en telefoonnummer.

Wat gebeurt er met uw zienswijze?

Alle reacties (zienswijzen) verwerken we in een zienswijzennota. Een zienswijze kan aanleiding geven tot aanpassing of verduidelijking van het plan of besluit. Provinciale Staten besluiten waarschijnlijk vóór de zomer van 2024 over de vaststelling van het inpassingsplan.

Na het vaststellen van het inpassingsplan wordt het inpassingsplan opnieuw zes weken ter inzage gelegd. Wanneer u een reactie (zienswijze) heeft ingediend, wordt u hiervan op de hoogte gesteld. In deze periode kunt u beroep instellen bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Meer informatie over het instellen van beroep volgt in de bekendmaking van het definitieve inpassingsplan.

■■■■■■■■■■ heeft het trilling-/geluidsonderzoek met bijbehorende resultaten besproken. Uit beide onderzoeken blijkt dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn. Er worden wel raildempers aan het spoor aangebracht om het geluid te reduceren. In het bijgevoegde document heeft ■■■■■■■■■■ een samenvatting uit het geluid- en trillingsonderzoek voor de Hof van Cambridge geschreven en tijdens het gesprek besproken. ■■■■■■■■■■ is bezorgd dat er toch (na realisatie) trillingsproblemen in de appartementen ontstaan waardoor de huurders sneller hun huur zullen opzeggen. Tevens wil ■■■■■■■■■■ voorafgaand aan de realisatie van het spoor foto's maken van het gebouw.

■■■■■■■■■■ vragen de gemeente Doetinchem om na realisatie van het dubbelspoor mee te mogen denken aan de invulling van de overige grond (van de gemeente Doetinchem) tussen het spoor en hun appartementencomplex. Zij zouden hier graag een parkeervoorziening voor de praktijk willen. ■■■■■■■■■■ geeft aan dat ■■■■■■■■■■ dit via een schriftelijk verzoek bij de gemeente Doetinchem kunnen indienen. Dan zullen de mogelijkheden bekeken worden.

■■■■■■■■■■ is medegedeeld dat men zich kan aanmelden voor de nieuwsbrief op onze website <https://regioexpres.gelderland.nl/>

Contactgegevens:

■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■

■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■

Resultaat onderzoek Geluid en Trillingen Hof van Cambridge

Geluid

Onderstaande figuur komt uit bijlage 6 pagina 17 van het akoestisch onderzoek. Het bovenste plaatje geeft door middel van de gele punten de woningen weer waarop de geluidbelasting boven 55 dB, zonder maatregelen toeneemt als gevolg van de spoorverdubbeling en de RegioExpres. Het onderste plaatje geeft de situatie weer na het treffen van maatregelen in de vorm van raildempers. In deze situatie zijn er geen woningen meer met een geluidbelasting die hoger is dan 55 dB waarop de geluidbelasting toeneemt.



Onderstaande tabel is afkomstig uit bijlage 7 van het akoestisch onderzoek. De huidige geluidbelastingen (geluidbelastingen die horen bij het actuele geluidproductieplafond) staan in de

kolom 'Geluidbelasting bij huidig GPP'. De geluidbelastingen in de plansituatie zonder maatregelen staan in de kolom 'Toekomst zonder nieuwe maatregelen'. De geluidbelastingen in de plansituatie (bij dubbelspoor en de RegioExpres) staan in de kolom 'Toekomst met geadviseerde maatregel(en)'.

Uit het onderzoek blijkt dat na het treffen van maatregelen er geen toename is van de geluidbelastingen ten opzichte van de geluidbelasting die hoort bij het geluidproductieplafond.

Gemeente Doetinchem														
Adres en postcode		ID Rekenmodel	Waarmeethoogte [m]	Bestemming	Geluidbelasting bij huidig GPP [dB]	Toekomst zonder nieuwe maatregelen [dB]	Sanering (A/B/C)	Toets- of streefwaarde [dB]	Effect van project [dB]	Benodigde reductie [dB]	Geluidbelasting standaard akoestische kwaliteit [dB]	Geluidreductie door geadviseerde maatregel(en) [dB]	Toekomst met geadviseerde maatregel(en) [dB]	Overschrijding toets of streefwaarde (X-Y), (ong vak-nr)
Het Eiland 109	7005CV	0222100000685592 [6]	11.00	1	51	56		55	0.99	0.50	56	-4.74	51	
Het Eiland 111	7005CV	0222100000685592 [5]	11.00	1	51	56		55	0.98	0.49	56	-4.79	51	
Het Eiland 113	7005CV	0222100000685592 [6]	14.00	1	51	56		55	0.77	0.28	56	-4.68	51	
Het Eiland 115	7005CV	0222100000685592 [5]	14.00	1	52	56		55	1.19	0.70	56	-4.77	51	
Het Eiland 117	7005CV	0222100000685592 [6]	17.00	1	52	56		55	1.10	0.61	56	-4.66	51	
Het Eiland 119	7005CV	0222100000685592 [5]	17.00	1	52	56		55	1.16	0.67	56	-4.74	51	
Het Eiland 121	7005CV	0222100000685592 [6]	20.00	1	52	56		55	1.10	0.70	56	-4.70	51	
Hof van Cambridge 12	7007GN	0222100000606418 [10]	5.00	1	48	49		55	-5.78	-	49	-1.56	48	
Hof van Cambridge 14	7007GN	0222100000606418 [11]	5.00	1	48	50		55	-4.94	-	50	-1.62	48	
Hof van Cambridge 16	7007GN	0222100000606418 [12]	5.00	1	49	51		55	-4.00	-	51	-1.76	49	
Hof van Cambridge 18	7007GN	0222100000606418 [14]	5.00	1	55	57		55	1.77	1.37	57	-2.34	55	
Hof van Cambridge 20	7007GN	0222100000606418 [6]	5.00	1	48	50		55	-4.52	-	50	-1.29	49	
Hof van Cambridge 22	7007GN	0222100000606418 [16]	5.00	1	55	57		55	1.75	1.26	57	-2.29	54	
Hof van Cambridge 24	7007GN	0222100000606418 [10]	8.00	1	48	50		55	-5.20	-	50	-1.62	48	
Hof van Cambridge 26	7007GN	0222100000606418 [11]	8.00	1	49	51		55	-4.32	-	51	-1.71	49	
Hof van Cambridge 28	7007GN	0222100000606418 [12]	8.00	1	50	52		55	-3.34	-	52	-1.82	50	
Hof van Cambridge 30	7007GN	0222100000606418 [14]	8.00	1	55	57		55	1.72	1.32	57	-2.30	55	
Hof van Cambridge 32	7007GN	0222100000606418 [6]	8.00	1	49	51		55	-4.41	-	51	-1.25	49	
Hof van Cambridge 34	7007GN	0222100000606418 [16]	8.00	1	55	57		55	1.70	1.21	57	-2.26	54	
Hof van Cambridge 36	7007GN	0222100000606418 [10]	11.00	1	48	50		55	-5.14	-	50	-1.61	48	
Hof van Cambridge 38	7007GN	0222100000606418 [11]	11.00	1	49	51		55	-4.36	-	51	-1.70	49	
Hof van Cambridge 40	7007GN	0222100000606418 [12]	11.00	1	50	52		55	-3.43	-	52	-1.82	50	
Hof van Cambridge 42	7007GN	0222100000606418 [14]	11.00	1	55	57		55	1.66	1.17	57	-2.29	54	
Hof van Cambridge 44	7007GN	0222100000606418 [6]	11.00	1	49	51		55	-4.37	-	51	-1.23	49	
Hof van Cambridge 46	7007GN	0222100000606418 [16]	11.00	1	55	57		55	1.55	1.06	57	-2.23	54	

Trillingen

Hinder

Onderstaande tabel is afkomstig van pagina 25 uit het trillingsonderzoek. Voor trillingen geldt een streefwaarde voor de trillingssterkte V_{max} (dat is het maximaal optredende trillingsniveau) van 0,2. Voor V_{per} (dat is het gemiddelde trillingsniveau) geldt een grenswaarde van 0,1. Zowel in de huidige situatie als in de plansituatie worden die waarden niet benaderd zodat de kans die iemand hinder door trillingen ondervindt zeer klein is.

Meetlocatie	Trillingssterkte V_{max}				Gemiddelde trillingssterkte V_{per}		
	Ref	Huidig	Plan	Q	Ref	Huidig	Plan
Toppegaiweg 4, Didam	0.23	0.28	0.32	1.4	0.02	0.03	0.04
Beekseweg 39, Wehl	0.23	0.27	0.25	1.1	0.02	0.03	0.03
Hof v Cambridge 42, Doetinchem	<0.05	<0.05	<0.05	n.v.t.	<0.01	<0.01	<0.01
Hof v Edinburgh 59, Doetinchem	0.07	0.07	0.13	1.7	0.01	0.01	0.01
Hof v Edinburgh 15, Doetinchem	<0.05	<0.05	<0.05	n.v.t.	<0.01	<0.01	<0.01
Uijlenbroeklaan 61, Doetinchem	0.08	0.08	0.09	1.1	<0.01	<0.01	<0.01

Kans op schade

Onderstaande uitsnede is afkomstig van pagina 23 uit het trillingsonderzoek en heeft betrekking op het risico van schade als gevolg van trillingen door het treinverkeer.

Hinder vanwege trillingen wordt beoordeeld op een plek in het gebouw waar zich mensen bevinden. De wijze waarop dit moet gebeuren is vastgelegd een richtlijn van de Stichting bouwresearch (SBR).

De kans op schade door trillingen wordt beoordeeld aan de hand van metingen aan de fundering van gebouwen. Hiervoor geldt Richtlijn SBR A.

Voor schade door trillingen is voor alle woningen in het onderzoek getoetst aan de strengste waarde. Dat is de grenswaarde voor de bouwkundig meest gevoelige gebouwen. Als die grenswaarde wordt bereikt dan is er een kans van 1% dat aan een gevoelig gebouw schade ontstaat door trillingen van het treinverkeer.

De Hof van Cambridge is geen bouwkundig gevoelig gebouw. Hiervoor had daarom ook uitgegaan kunnen worden van een hogere grenswaarde dan de grenswaarde die in de tabel hieronder is opgenomen.

Uitgaande van de gehanteerde grenswaarde en het optredende trillingsniveau kan gesteld worden dat de kans op schade voor de Hof van Cambridge verwaarloosbaar is.

4.1.1.1 Trillingschade

Tijdens de bouwphase vinden geen activiteiten plaats die zorgen voor significant hogere trillingniveaus, omdat er geen funderingswerkzaamheden plaatsvinden. De kans op trillingschade aan omliggende panden tijdens de bouwphase is daarom nihil.

Om de trillingen van het treinverkeer in de exploitatiefase te toetsen is gebruik gemaakt van metingen in een aantal qua trillingen maatgevende gebouwen, aangevuld met modelberekeningen voor de niet gemeten locaties. De trillingen in de plansituatie en de grenswaarde uit de SBR A-richtlijn zijn weergegeven in Tabel 9. Hierbij is voor alle gebouwen streng getoetst: omdat er geen bouwkundige informatie van de woningen bekend is, is aangenomen dat gebouwen in de categorie met de meest strenge grenswaarden vallen.

Tabel 9: Verwachte trillingsnelheden (V_d) en grenswaarden (V_r) aan fundering gebouwen in de plansituatie, op basis van metingen in de huidige situatie

Meetlocatie	V_d [mm/s]	V_r [mm/s]	Beoordeling
Hengelder 2, Zevenaar	0.52	1.96	Voldoet ($V_d < V_r$)
Turnstraat 7, Didam	0.21	1.96	Voldoet ($V_d < V_r$)
Parallelweg 21, Didam	0.77	1.96	Voldoet ($V_d < V_r$)
Wilhelminastraat 118, Didam	1.03	1.96	Voldoet ($V_d < V_r$)
Oude Beekseweg 47, Didam	0.39	1.96	Voldoet ($V_d < V_r$)
Zandweg 11, Didam	0.32	1.96	Voldoet ($V_d < V_r$)
Lange Klauwenhof 13, Didam	0.39	1.96	Voldoet ($V_d < V_r$)
Toppegaiweg 4, Didam	0.5	1.96	Voldoet ($V_d < V_r$)
Beekseweg 39, Wehl	0.7	1.96	Voldoet ($V_d < V_r$)
Hof van Cambridge 42, Doetinchem	0.2	1.96	Voldoet ($V_d < V_r$)
Hof van Edinburgh 59, Doetinchem	0.6	1.96	Voldoet ($V_d < V_r$)

Opleveringstoets

Binnen een jaar na indienststelling van de RegioExpres vinden er opnieuw metingen plaats. Als uit die metingen blijkt dat niet wordt voldaan aan de toegepaste normstelling dan wordt onderzocht of er maatregelen kunnen worden genomen.

Provincie Gelderland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 9090
6800 G X ARNHEM

Datum : 12 mei 2022
Inzake : Maatschap van Ochten Klop /advies
Kenmerk : D220216
Uw ref. : **2022-006095**
Doorkiesnr. :
E-mail

Betreft: Zienswijze NRD RegioExpres, zaaknummer 2022-006095

Geacht college,

Namens de maatschap Van Ochten-Klop, alsmede haar maten, [REDACTED] en [REDACTED] (hierna gezamenlijk in vrouwelijk enkelvoud aan te duiden als: "cliënte") vraag ik graag uw aandacht voor het volgende.

Cliënte is eigenaar/verhuurder van het complex Hof van Cambridge te Doetinchem. Het appartementencomplex biedt een veilige woonomgeving voor zelfstandig wonende senioren. In het pand bevindt zich eveneens een gezondheidscentrum met ondersteunende voorzieningen. Wonen en zorg worden op deze plaats dus onder één dak gecombineerd.

Het appartementencomplex ligt aan de zuidzijde van het spoor nabij het station Doetinchem De Huet en ligt bij gevolg binnen het plangebied van de RegioExpres. Meer in het bijzonder bestaat het voornemen om langs het appartementencomplex tot aan station Doetinchem De Huet het spoor te verdubbelen.

Op onderstaande luchtfoto is de ligging van het appartementencomplex van cliënte ten opzicht van het spoor te zien:

Bezoekadres
Oranjesingel 53 - 55
6511 NP Nijmegen

Postadres
Postbus 1106
6501 EC Nijmegen

T: (024) 381 09 90
F: (024) 323 22 66
E: info@brunet.nl

KvK-nummer: 09191908
BTW-nummer: 0051.94.957.8.01
www.brunet.nl



Het appartementencomplex van cliënte ligt thans op een afstand van ca. 25 meter van het (nu bestaande) spoor.

Cliënte heeft kennis genomen van (onder meer) de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Participatieplan Planuitwerking RegioExpres. Cliënte maakt graag van de mogelijkheid gebruik haar zienswijze naar voren te brengen.

Cliënte maakt zich zorgen over de voorgenomen verbreding van het spoor en de gevolgen die dat zal hebben op het woon- en leefklimaat ter plaatse van het appartementencomplex Hof van Cambridge. Daarbij vreest cliënte met name - doch niet uitsluitend - voor toenemende geluidsoverlast, trillinghinder en een verslechterde luchtkwaliteit als gevolg van het gebruik dat van het (alsdan verbrede) spoor zal worden gemaakt. Doordat het dubbele spoor aan de zuidzijde van het huidige spoor is bedacht, komt dit nog dichterbij de appartementen dan nu al het geval is.

Dit is een zorgelijke ontwikkeling, juist ook gelet op de doelgroep die van het appartementencomplex gebruik maakt. Het gaat hier om (relatief kwetsbare) senioren. Het nog dichterbij komende spoor kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat ter

plaatse, maar ook valt niet uit te sluiten dat (bijvoorbeeld als gevolg van trillingen) schade aan het gebouw van cliënte zal ontstaan.

Voorts vreest cliënte nadelige gevolgen van de spoorverbreding ten aanzien van de in het complex gevestigde huisartsenpraktijk. Ook voor wat betreft de praktijkvoering kan geluid ernstige hinder opleveren bij het uitvoeren van onderzoeken en het voeren van gesprekken met patiënten.

Cliënte spreekt daarom hierbij haar zorg uit over de voorgenomen spoorverbreding en vraagt uitdrukkelijk aandacht voor de nadelige gevolgen van dit plan. Geluid- en trillingshinder dient te allen tijde voorkomen te worden. Door de spoorverbreding zal het treinverkeer nog dichter bij de in het complex gelegen woningen komen te liggen. Het risico op een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse en/of schade aan het gebouw is om die reden niet zuiver denkbeeldig.

Cliënte meent dat op zijn minst de aanleg van raildempers en de aanleg van geluidswerende voorzieningen (zoals een geluidsscherm) aangewezen zijn. Een en ander volgt ook uit de samenvatting van het geluidsonderzoek van 8 december 2021 (figuur 15 en figuur 25). Mogelijk is ook de aanleg van andere hinderbeperkende maatregelen noodzakelijk.

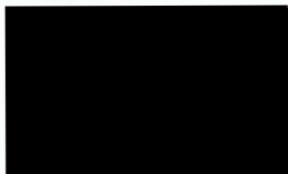
De te verwachten milieugevolgen zullen uiteraard onderwerp zijn van de uit te voeren m.e.r. Cliënte vraagt langs deze weg uitdrukkelijk de gevolgen voor het appartementencomplex Hof van Cambrigde in kaart te brengen en passende maatregelen voor te stellen voor het voorkomen van hinder.

Graag word ik door u op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen met betrekking de RegioExpres en de wijze waarop de belangen van cliënte daarin zullen worden meegewogen.

Omdat het appartementencomplex van cliënte binnen de gemeente Doetinchem is gelegen, stuur ik een afschrift van deze brief aan het college van B en W van Doetinchem.

Uw berichten zie ik dan ook graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Brunet Advocaten



Gespreksverslag met [REDACTED] van maatschap Van Ochten Klop d.d. 29 april 2021

Aanwezig: [REDACTED] (gemeente Doetinchem), [REDACTED]
(provincie Gelderland). [REDACTED] was helaas verhinderd.

Na een prettige ontvangst en een korte kennismaking is het project RegioExpres inhoudelijk (de RegioExpres is een trein die tussen Winterswijk en Doetinchem overal stopt, om vervolgens non-stop door te rijden naar Arnhem Centraal. Het is een extra trein tussen Arnhem en Doetinchem. Tussen Doetinchem en Winterswijk verandert de frequentie niet. Om deze trein te laten rijden is dubbelspoor nodig tussen Didam en Doetinchem De Huet) en procedureel besproken.

Er is duidelijk aangegeven dat het project momenteel in een verkenningsfase zit. Dit is een informele fase waarin geen bezwaar kan worden ingediend. In het kader van de omgevingswet wordt er in dit stadium informatie gedeeld maar vooral ook informatie opgehaald. Deze informatie wordt meegenomen bij het verwerken van het voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief zal uiteindelijk worden voorgelegd aan Provinciale Staten van Gelderland. Indien Provinciale Staten van Gelderland goedkeuring verlenen dan is er een project RegioExpres en zullen alle onderzoeken plaatsvinden en zal het project in detail worden uitgewerkt. Dit is dan de formele procedure waarin men bezwaar kan indienen.

Tevens medegedeeld dat er binnenkort een geluidsonderzoek zal worden gedaan. Het rapport zal ongeveer in juli/augustus 2021 openbaar zijn en zal op de website geplaatst worden.

Ook zal in deze fase een Stikstofonderzoek plaatsvinden. Ook dit rapport wordt op de provinciale website geplaatst.

[REDACTED] geeft aan dat hij geen voorstander is voor de aanleg van het dubbelspoor gezien de afstand van het gebouw naar het spoor verkleint zal worden.

Tevens wil [REDACTED] dat er een trillingenonderzoek wordt verricht gezien de afstand tot het spoor.

[REDACTED] wil meedenken indien er een geluidscherm komt om deze te betrekken in de groenvoorziening voor zijn gebouw.

Ook wil [REDACTED] op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen van het project.

[REDACTED] is verteld dat hij zich kan aanmelden voor de nieuwsbrief op onze website

<https://regioexpres.gelderland.nl/>

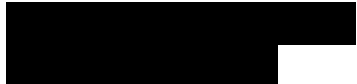
Contactgegevens:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Zienswijze 17

Bewoners



College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem
Zaaknr: 2023-014908

Betreft: zienswijze ontwerp-inpassingsplan NL.IMRO.9925.RegioExpres-ont1

Doetinchem, 24 januari 2024

Mijne heren,

Bij deze dienen wij onze zienswijze op het ontwerp-inpassingplan NL.IMRO.9925.RegioExpres-ont1 in.

De verdubbeling van de spoorlijn Arnhem – Doetinchem, benodigd om 1 extra sneltrein per uur in beide richtingen mogelijk te maken, leidt voor ons, bewoners aan het Alsemveld te Doetinchem tot toename van overlast/ongerief en tot planschade. Hieronder zullen wij dit puntsgewijs specificeren.

Door het met hoge snelheid passeren van onze woningen van 2 extra sneltreinen per uur worden we geconfronteerd met

- Toename van overlast door geluid. Ipv 8 treinen passeren 10 treinen onze woning, waardoor de geluidsbelasting op de woning toeneemt. Graag zouden we zien dat de totale geluidbelasting op de woning niet toeneemt. Een geluidsscherm willen we echter niet.
- Toename van overlast door trillingen
- Toename van overlast door uitlaatgassen en fijnstof
- Planschade door waardevermindering van onze woning
- Planschade door verminderd uitzicht

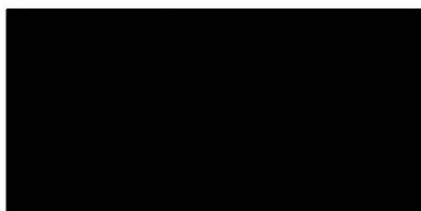
Verder zijn we bang dat in de toekomst het aantal sneltreinen per uur verder verhoogd zal worden, waardoor de overlast voor ons verder zal toenemen.

Om bovenstaande redenen hebben wij bezwaar tegen dit ontwerp-inpassingsplan NL.IMRO.9925.RegioExpres-ont1 en verzoeken wij u het plan niet ten uitvoer te brengen.

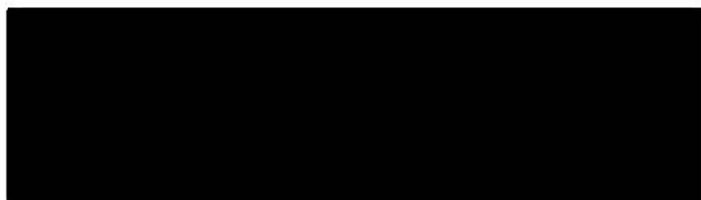
We zien uw reactie gaarne tegemoet.

Met vriendelijke groeten,

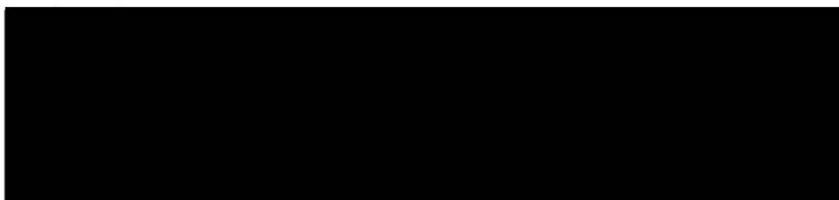
Bewoners Alsemsveld
(hieronder nader gespecificeerd)



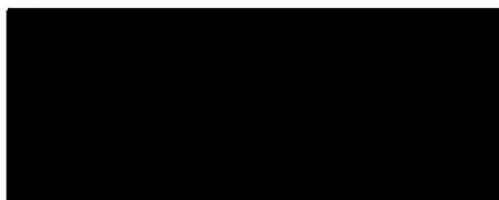
Handtekening



Handtekening



Handtekening



Handtekening



Zienswijze 18

Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres, zaaknummer 2023-014908.

VAN:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Didam 28-01-2024

AAN:

Het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800GX Arnhem

BETREFT: Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres, zaaknummer 2023-014908.

Verzonden per post en per e-mail

LS.,

Enige tijd geleden werden wij benaderd door het Project RegioExpres inzake de verwerving van een deel van ons perceel 2351 aan de Lange Klauwenhof (ca 1,1 ha) waarop de verdubbeling van de spoorlijn zou moeten plaatsvinden.

Met betrekking tot datzelfde perceel, 2351, hadden wij al eerder bij de gemeente geïnformeerd naar de mogelijkheid tot het bouwen van een duurzame en levensbestendige seniorenwoning aan de andere kant (de zuidkant) van datzelfde perceel 2351, tussen de huisnummers 2 en 4 in.

De redenen waarom wij een duurzame levensbestendige seniorenwoning op dat perceel willen plaatsen zijn als volgt:

- 1) onze huidige woning aan [REDACTED] wordt voor ons, gezien onze leeftijd (74), na ruim 40 jaar eigenlijk te groot en bewerkelijk en is niet levensloopbestendig;
- 2) de woningnood die onze oudste dochter en haar man aantreffen na hun recente terugkomst in Nederland na jaren in het buitenland te hebben gewerkt en gewoond. Zij wonen nu feitelijk noodgedwongen tijdelijk bij de ouders van haar echtgenoot.

Op het moment dat wij in een duurzame seniorenwoning op perceel 2351 kunnen wonen, gaat onze huidige woning (huisnummer 4 op het naastgelegen perceel 2107) naar onze oudste dochter [REDACTED] en haar echtgenoot [REDACTED].

De nabijheid van dochter [REDACTED] en schoonzoon [REDACTED] is met het oog op ons ouder worden, én de hulpbehoefte van onze andere dochter [REDACTED], die in de buurt bij zorginstelling Elver woont, erg gewenst en uiteindelijk ook noodzakelijk als wij de zorg voor [REDACTED] niet (alleen) meer kunnen dragen.

[REDACTED] en haar echtgenoot hebben zich ook bereid verklaard voor mijn echtgenote en mij te mantel zorgen op het moment dat dit nodig zou zijn in de toekomst.

Bovendien, is er zo ook een woningprobleem minder: wij een woning, onze dochter en haar man een woning.

De omwonenden van de Lange Klauwenhof én de provincie Gelderland hebben reeds aangegeven uitdrukkelijk géén bezwaar te hebben tegen een seniorenwoning op perceel 2351.

Echter, binnen het huidige gemeentelijke beleid is het hiervoor geschetst scenario niet mogelijk, omdat de gemeente geen medewerking verleend; het bestemmingsplan van perceel 2351 willen zij niet wijzigen noch er van af wijken. Er is enkel een flexwoning van 50 m² voor de duur van slechts max 10 jaar mogelijk, en uitsluitend op perceel 2107 waar ons huidige huis staat, en niet zoals wij wensen op perceel 2351.

Volledig onduidelijk bleef het of het komende nieuwe omgevingsplan, dat momenteel door de gemeente wordt opgesteld, de gewenste mogelijkheid wél geeft.

Tot nu toe is er vanuit de gemeente geen medewerking geweest tot het verlenen van een vergunning voor het bouwen van een duurzame levensbestendige seniorenwoning op perceel 2351.

Het is voor ons volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er op ons perceel wél een spoorlijn kan worden aangelegd maar dat er géén seniorenwoning zou mogen worden gebouwd.

Onze vraag aan u, de GS van de Provincie Gelderland, is of u de gemeente kunt overtuigen wél actief mee te werken aan het afgeven van de voor de bouw van een seniorenwoning noodzakelijke vergunning(en) op mijn perceel 2351.

Er was door ons in verband met het bovenstaande namelijk expliciet géén toestemming voor dit onderzoek op mijn grond gegeven.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 19

Doetinchem, 30 januari 2024

Betreft: zienswijze NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1 **zaaknummer: 2023-014908**

Verzonden per email aan: post@gelderland.nl op 30 januari 2024

Geachte lezer,

Met deze brief dien ik mijn zienswijze over het “provinciaal inpassingsplan ontwerp” (2023-12-12) in. Bij u bekend onder nr. **NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1**

Over de behandeling van deze zienswijze wil ik graag nader geïnformeerd worden. Ik benadruk hierbij nog eens dat ik direct belanghebbende ben en ik actieve communicatie verwacht op de vervolgstappen.

Als gevolg van de maximaal 6 weken termijn waarop een zienswijze ingediend moet worden, gaat mijn zienswijze nu op 2 punten in. Het is niet uitgesloten dat ik in een later stadium – al dan niet collectief – verder stappen onderneem om de nadelige effecten van de regio-expres aan te kaarten. Op sommige onderwerpen oriënteer ik me nog verder en dat vraagt uitzoekwerk.

De 2 punten in deze zienswijze:

1. **De waarde komende uit de metingen van het geluid moet beter onderzocht worden**
2. **Mogelijk planschade als gevolg van bouwwerkzaamheden en trillingen**

1. De waarde komende uit de metingen van het geluid moet beter onderzocht worden

In het document: “plan van RegioExpres” staat op pag. 41 een conclusie waar ik het niet mee eens ben. Op welke manier is onderzocht dat slechts een klein percentage van de bewoners het laagfrequent geluid hoort of hier hinder door ervaart? In het onderzoek naar geluid is wel gekeken naar de GPP en de maatregelen, maar dat is zeer formeel en theoretisch bekeken. Hieronder leest u waarom ik vind dat er o.a. naar de binnenwaarde gekeken moet worden, bijvoorbeeld naar akoestiek e.d..

Er rijden dagelijks veel stoptreinen. Deze halteren bij het station schuin tegenover onze woning. Rijdend geven de treinen spoorgeluid (wielen op rails). Er rijden ongeveer 3 treinen op volle snelheid langs per etmaal. Ongeveer 6 uur in de ochtend, rond 21.00 's avonds en rond middernacht. Die treinen zijn buiten dienst en dus waarschijnlijk leeg en ‘razen’ voorbij. Ze zijn minder hoorbaar dan de halterende treinen. Door halterende treinen die in de toekomst dichterbij de huizen staan zal de geluidsoverlast dus zeker toenemen. Dit is voor mijn gevoel zoals ik de regio-expres in de toekomst zal ervaren, temeer doordat de helft van de treinen stoptreinen dichterbij de woningen langs de zuidzijde van het station de Huet

zullen halteren en niet bekend is hoe akoestische en/of weerkaatsende geluiden door de nieuwe bebouwing en inrichting van het gebied zal veranderen. Daarbij krijgen we in de toekomst te maken met treinen die dichterbij onze woningen na het halteren snelheid gaan maken. Dat veroorzaakt dus ook meer geluidsoverlast. Soms is het geluid achter het huis beter te horen dan aan de voorzijde (spoorzijde) van het huis.

In hoeverre zijn al deze geluiden doordringender aanwezig in alle ruimtes in de woningen? Verplaatsing van de geluidsbron kan een totaal nieuw beeld geven op de omgeving.

Conclusie uit het document “plan van RegioExpres” pag. 41

De onderzoeksresultaten zijn gebaseerd op een worst case situatie. De toename van maximaal 1,1 dB treedt enkel op bij haltering op het zuidelijk spoor. Over het algemeen halteert slechts de helft van het aantal stoptreinen (richting Doetinchem) op het zuidelijk spoor. Bij haltering op het noordelijk spoor (over het algemeen de stoptrein richting Zevenaar) is er geen sprake van een toename. Daarnaast is de halterende trein buiten de spitsperiode minder lang dan het maximumaantal van drie treinstellen, waar in deze berekeningen van is uitgegaan. Dat betekent dat het effect voor de oostelijke woningen binnen het onderzoeksgebied buiten de spitsperiode lager is. Tevens treedt het laagfrequent geluid slechts kortstondig op (namelijk enkel tijdens een haltering). Er is dus geen sprake van continue hoorbaarheid van of hinder door laagfrequent geluid. Tot slot wordt opgemerkt dat slechts een klein percentage van de bewoners het laagfrequent geluid hoort of hier hinder door ervaart.

2. Mogelijke planschade als gevolg van bouwwerkzaamheden en trillingen

Er zijn verschillende soorten trillingen die zijn onderzocht. Omdat er geen wettelijke kaders zijn voor de mogelijk schadelijke gevolgen die de trillingen zoals beschreven zijn in het plan RegioExpres bestaan, zijn richtlijnen en kaders bedacht waar binnen trillingschade en -hinder moet vallen. Welke garantie hebben wij als bewoners dat deze richtlijnen en kaders goed zijn? Als de woningen schade (zoals scheuren in de muren, verzakking fundering, e.d.) ondervinden als gevolg van de dichterbij huis voorbij rijdende treinen wordt die schade kosteloos hersteld? Als de waarde van de woningen daalt wordt dat gecompenseerd? Wordt er op kosten van de aannemer een woningschouw door een neutrale partij uitgevoerd voordat er gebouwd gaat worden aan het spoor?

Schade aan gevoelige apparatuur door trillingen: in hoeverre is onderzocht of de werking van elektrische en/of hybride auto's schade zouden kunnen ondervinden? Daarnaast moeten wij er als omwonenden maar op vertrouwen dat de uitkomsten van de uitgevoerde metingen kloppen want wij als burgers hebben hier verder geen verstand van en zijn er niet bij geweest. Is de betrouwbaarheid van de uitkomsten van de metingen als gevolg van trillingen en alle modelberekeningen gecontroleerd door een extra onafhankelijke partij?

Wettelijk kader

In dit onderzoek worden de optredende trillingen van treinverkeer op drie aspecten beoordeeld: schade aan gebouwen, hinder voor personen en verstoringen van gevoelige apparatuur. Voor de beoordeling van deze drie aspecten is geen wetgeving beschikbaar. Daarom is het volgende gehanteerd:

- Voor trillingschade is de SBR A-richtlijn (schade aan gebouwen) gehanteerd.*
- Voor trillinghinder heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat beleid geformuleerd over hoe trillingen te beoordelen bij Tracéwetprocedures. Dit beleid is opgenomen in de Beleidsregel trillinghinder spoor (hierna: Bts) en vormt het kader voor dit onderzoek.*
- Voor verstoring van apparatuur wordt de SBR C-richtlijn (verstoring van gevoelige apparatuur) gehanteerd.*

Er zijn geen verschillen in regelgeving tussen nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Tijdens de bouwfase vinden geen activiteiten plaats die zorgen voor significant hogere trillingniveaus, omdat er geen funderingswerkzaamheden plaatsvinden. De kans op trillingschade aan omliggende panden tijdens de bouwfase is daarom nihil.

Om de trillingen van het treinverkeer in de exploitatiefase te toetsen is gebruik gemaakt van metingen in een aantal qua trillingen maatgevende gebouwen, aangevuld met modelberekeningen voor de niet gemeten locaties. Hierbij is voor alle gebouwen streng getoetst: omdat er geen bouwkundige informatie van de woningen bekend is, is aangenomen dat gebouwen in de categorie met de meest strenge grenswaarden vallen. Uit de metingen en berekeningen blijkt dat de trillingsnelheid die schade aan gebouwen kan veroorzaken aanzienlijk lager is dan de grenswaarde voor trillingschade uit de SBR A-richtlijn. Uit de modelberekeningen blijkt dat dit voor alle gebouwen in het studiegebied geldt. Er zijn dan ook geen maatregelen nodig.

Ik ga ervan uit dat ik met deze zienswijzemijn vragen helder uiteengezet heb. Wellicht zijn er in de toekomst nog andere aspecten die nu nog niet (volledig) voorzien zijn. Ik verwacht in elk geval dat de genoemde opmerkingen meegenomen worden in de behandeling. Ik ontvang graag een bevestiging van ontvangst en een reactie op deze zienswijze. Uiteraard mag deze zienswijze opgenomen worden in de openbare stukken volgens de wet open overheid. Ik wil u vragen dan mijn initialen te gebruiken i.p.v. mijn volledige naam.

Met vriendelijke groeten,

[Redacted signature line]

[Redacted signature line]

[Redacted signature line]

[Redacted signature line]

Zienswijze 20

College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Didam, 28 januari 2024

Betreft: Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres, zaaknummer 2023-014908

Geachte College van Gedeputeerde Staten van Gelderland,

Wij wonen aan [REDACTED] te Didam en willen bezwaar maken tegen de geplande werkzaamheden en verwachte bouwverkeer welke plaats gaan vinden voor het aanleggen van het tweede spoor van de RegioExpres.

In de plannen wordt er bij de benzinepomp op de A18 een afrit voor het bouwverkeer gerealiseerd die aangesloten zal worden op onze straat. Naast de overlast die wij zullen ondervinden van het bouwverkeer, betreft het een klinkerpad waarvan wij verwachten dat deze schade zal ondervinden door het vele bouwverkeer wat zich hierover zal gaan verplaatsen. Vervolgens zal er over ons land een aanvoer voor dit bouwverkeer aangelegd worden, om bij het spoor te kunnen komen. Hierdoor kunnen wij dat gedeelte van ons land geruime tijd niet bewerken, gewas verbouwen en oogsten, wat een verliespost met zich zal meebrengen.

Mochten de plannen doorgaan zoals deze gepresenteerd zijn, verwachtten wij dat de klinkerweg naderhand vernieuwd zal worden, ons land hersteld en we gecompenseerd worden voor de overlast en het verlies van inkomsten door het niet kunnen bewerken en oogsten van het gewas van de grond.

Voor de grond die wij moeten verkopen voor het realiseren van het tweede spoor verwachten wij een compensatie naar waarde.

Wij zien jullie reactie met vertrouwen tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Zienswijze 21

Aan:
post@gelderland.nl

Doetinchem, 29 januari 2024
Betreft: zienswijze NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1

Geachte lezer,

Graag maken we van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het “provinciaal inpassingsplan ontwerp” 2023-12-12, bekend onder nr. NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1. Aangezien de sluitingstermijn van 1 februari a.s. zullen wij alleen reageren op voor ons, zover voor ons nu bekend, nadelige gevolgen van de RegioExpres.

Wij willen graag aandacht voor de volgende 4 punten:

- a) De ecologische verbindingszone (EVZ) ter hoogte van de Hof van Edinburgh te Doetinchem
- b) Aanwijzing tijdelijke bestemming “railverkeer voorlopig”
- c) Nader uitzoeken van de binnenwaarde van het geluid.
- d) Trillingen met als gevolg schade aan woningen.

a) De ecologische verbindingszone ter hoogte van de Hof van Edinburgh te Doetinchem.

In het rapport wordt gesproken over ecologische verbindingszones. Wat ons hierbij opvalt is, dat de ecologische verbindingszone ter hoogte van de Hof van Edinburgh/Wehlseweg helemaal niet terug te zien is op het kaartje. Terwijl hier altijd wel sprake van geweest als, als wij in het verleden bij de gemeente aanklopten om de Hof van Edinburgh als secundaire weg in te zetten en het hoofdverkeer via de Wehlseweg te leiden. Is dan nu met de plannen voor de RegioExpres deze ecologische zone ineens verdwenen?

Wij stellen voor om deze ecologische zone intact te houden, misschien moet ter hoogte hiervan het tweede spoor ook wel aan de noordzijde geplaatst worden direct na het station de Huet. Dit zal zeker bijdragen aan het milieu en de ecologische zone.

b) Aanwijzing tijdelijke bestemming “railverkeer voorlopig”.

Ter hoogte van de Hof van Edinburgh heeft het openbaar groen de tijdelijke functie van “railverkeer voorlopig” gekregen. Mede het hierboven genoemde punt en nog een aantal argumenten zijn wij hierop tegen.

Wij zijn als bewoners hierover nooit geïnformeerd. Ook is niet duidelijk naar welke maatstaven en criteria de locaties bepaald zijn. Is er überhaupt gekeken naar andere mogelijkheden waardoor de ecologische zone niet aangetast wordt? En wat moeten wij verwachten? Wat vindt er allemaal plaats in het openbaar groen/“railverkeer voorlopig”, denk aan geluidsoverlast van grote machines en/of aggregaten. Wij denken dat de woning in de periode van bouwverkeer slechter te verkopen is zeker voor de maximale duur van bouwen van 5 jaar. Daarnaast komen nog de zorgen voor het wandel- en fietsverkeer, die nu nog grotendeels plaatsvindt via de Wehlseweg. Ook hierover denken wij dat door de keuze van de plek “railverkeer voorlopig” gevaren ontstaan voor deze verkeergebruikers.

c) Nader uitzoeken van de binnenwaarde van het geluid.

Hier willen wij toch nog jullie aandacht op vestigen, ook als daar geen GPP overschrijding plaatsgevonden heeft. Er rijden straks 10 treinen in een uur. Deze zullen allemaal over de wissels gaan rijden, wat meer geluid produceert en de treinen zullen ook dichterbij de woning rijden, wat ongetwijfeld meer geluid geeft dan de huidige situatie. Hierop kan nu nog niet getest worden, maar willen wij zeker onder jullie aandacht brengen en vinden wij een nieuw secuur en gedegen onderzoek volgens de nieuwe omgevingswet passend. Het is ook van groot belang dat deze punten worden voorkomen, want voorkomen is beter dan genezen.

d) Trillingen met als gevolg schade aan woningen.

In de stukken wordt gesproken over trillingen. Hierin staan eigenlijk alleen maar positieve bevindingen, maar in het verleden hebben wij wel degelijk last gehad van scheuren in de woning. Nu is er ook hierbij alleen maar gemeten in de huidige situatie. Maar wat het in de nieuwe situatie gaat doen, is volgens ons zogenaamd “koffiedik kijken”. Wij willen vragen om hier zeker meer aandacht aan te besteden en ook maatregelen te treffen. Ook hier leidt het voor ons weer tot de conclusie: beter voorkomen dan genezen.

Wij verwachten dat bovenstaande opmerkingen in ieder geval meegenomen worden in de behandeling van het “provinciaal inpassingsplan ontwerp” 2023-12-12, bekend onder nr. NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1. Wij gaan ervan uit dat wij onze zienswijze hierbij duidelijk gemaakt hebben. Graag ontvangen wij een bewijs van ontvangst.

Met vriendelijk groeten,

[Redacted signature block]

[Redacted signature block]

Bijlage: machtiging van [Redacted]

Zienswijze 22 is ingetrokken

Zienswijze 23

Van: [REDACTED]@gmail.com>
Verzonden: maandag 29 januari 2024 22:56
Aan: ProvincieGelderland
Onderwerp: zaaknummer 2023-014908 zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpress

1 U ontvangt niet vaak e-mail van [REDACTED]@gmail.com. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Doetinchem, 29 januari 2024

Betreft: **zienswijze NL.IMR0.9925.IPRegioExpres-ontl**

Geachte lezer,

Met betrekking tot "provinciaal inpassingsplan ontwerp" (2023-12-12) bekend onder nr.

NL.IMR0.9925.IPRegioExpres-ontl dien ik hierbij mijn zienswijze in.

Ik ben direct belanghebbende en ik wil graag nader geïnformeerd worden over de vervolgstappen en de behandeling van deze zienswijze.

In een later stadium, al dan niet collectief, is het niet uitgesloten dat ik verdere stappen zal ondernemen om de nadelige effecten van de regio-expres naar voren te brengen.

Geluidswaarden in en om de woning:

De aanpassing aan het spoor (lees dubbelspoor) heeft als consequentie dat het spoor dichterbij de woningen komt. De **stoptreinen** die het station langzaam naderen en hier ook weer langzaam vertrekken, geven in de huidige situatie al een doordringend geluid en trillingen binnen de woning en in de omgeving. In de nieuwe situatie zal de weerkaatsing van het geluid verergeren en zal het laagfrequent geluid toenemen. Het geluid zal nog meer circuleren rondom de woningen. Een gedegen onderzoek, volgens de regels van de omgevingswet, is hier dan ook zeer op zijn plaats. Aannames zijn hier niet van toepassing.

Werkterreinen:

De bewoners van het Hof van Edinburgh is gevraagd om mee te denken over de inrichting van de groenvoorziening aan de overzijde van de straat, grenzend aan het spoor.

Van enig overleg of communicatie met betrekking tot de tijdelijke werkterreinen is tot op heden, tot onze verbazing, totaal geen sprake. Wat kunnen we verwachten met betrekking tot het te gebruiken materieel, geluidsoverlast, tijdsbestek en andere gevolgen en met name voor de toch al drukke verkeerssituatie in onze straat? Dit is een kwalijke zaak en ik verwacht dan ook dat hier meer duidelijkheid over komt, inclusief een uitleg over eisen en criteria en gevolgen voor de omwonenden van deze locaties.

Een jarenlange bouwterreinachtige situatie heeft bovendien grote gevolgen voor de mogelijke verkoop c.q. waarde van onze woning, gedurende deze bouwperiode en daarna. Hoe gaat dit gecompenseerd worden?

Ik verwacht dat de genoemde opmerkingen meegenomen worden in de behandeling en ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van mijn zienswijze en de reacties daarop. Deze zienswijze mag opgenomen worden in de openbare stukken volgens de wet open overheid.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows

Verzonden per email aan: post@gelderland.nl op 29 januari 2024

Zienswijze 24

Doetinchem, 29 januari 2024

Betreft: zienswijze NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1

Verzonden per email aan: post@gelderland.nl op 29 januari 2024

Geachte lezer,

Middels deze brief dien ik een zienswijze in. Mijn zienswijze gaat over het “provinciaal inpassingsplan ontwerp” (2023-12-12) bekend onder nr. **NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1**

Over de behandeling van deze zienswijze zal ik graag nader geïnformeerd willen worden. Ik benadruk hierbij nog eens dat ik direct belanghebbende ben en ik actieve communicatie verwacht op de vervolgstappen. Aangezien de zienswijze binnen een termijn van 6 weken ingediend moet worden gaat mijn zienswijze nu op 2 zaken in. Het is niet uitgesloten dat ik in een later stadium – al dan niet collectief – verder stappen onderneem om de nadelige effecten van de regio-expres aan te kaarten. Op sommige onderwerpen oriënteer ik me nog verder en vraagt dat uitzoekwerk.

De 2 punten in deze zienswijze:

1. **De binnenwaarde van het geluid moet goed onderzocht worden**
2. **Aanwijzing tijdelijke bestemming “railverkeer voorlopig” is verwerpelijk**

1. De binnenwaarde van het geluid moet goed onderzocht worden.

In het rapport “deelrapport geluid” staat in de bijlage onder B1.7 het onderwerp binnenwaarde toegelicht. Hier wil ik graag aandacht voor vragen - ook als daar geen GPP overschrijding plaats heeft gevonden. We hebben het hier namelijk over een bijzondere situatie. Het plan gaat over het laten rijden van de regio-expres. Daar is van begin af aan vanuit de provincie de focus op geweest. Meermaals heb ik aangegeven dat de wijzigingen in de infrastructuur om het rijden van de regio-expres mogelijk te maken een effect heeft op de bestaande spoor situatie. Net zo vaak heb ik antwoord gekregen dat de geluidssituatie rondom de halterende treinen niet onderzocht hoeft te worden, omdat die geluidssituatie al bekend is. Daar ben ik het vanaf het begin al niet mee eens. In het onderzoek naar geluid is wel gekeken naar de GPP en de maatregelen, maar dat is heel formeel en theoretisch bekeken. Hieronder leest u waarom ik vind dat er bijvoorbeeld naar de binnenwaarde gekeken moet worden, bijvoorbeeld naar akoestiek en geluidvolume.

- **Er rijden dagelijks vele stoptreinen. Deze halteren bij het station tegenover de woning.**
Rijdend geven de treinen spoorgeluid (wielen op rails). Er rijden ongeveer 3 treinen op volle snelheid langs per etmaal. Zo rond 6 uur in de ochtend, 21.15 in de avond en zo rond middernacht. Deze treinen zijn altijd leeg en ‘zoeven’ voorbij. Ze zijn hoorbaar, dat zeker, maar niet zo belastend als de halterende treinen. Dit is voor mijn gevoel zoals ik de regio-expres ook zal ervaren.
- **In de toekomst zullen stoptreinen dichterbij de woningen halteren; De bron verplaatst.**
De helft van de treinen komen in de toekomst dicht bij de woningen te staan tijdens het halteren. Het geluid tijdens het halteren is belastend en doordringend aanwezig op alle

- plaatsen in de woning. Zowel in de woonkamer, in de keuken, in de slaapkamer etc. De verplaatsing van de bron kan een totaal nieuw akoestisch beeld geven op de omgeving.
- ***De gebouwen in de omgeving weerkaatsen het geluid ('verstrooiing').***
De gebouwen in de omgeving (de eigenschappen, zoals ronde gevel) verstrooien het geluid zo, dat de bron vanuit meerdere kanten hoorbaar is. De bron is soms achter het huis beter te horen dan aan de voorzijde (spoorzijde) van het huis.
 - ***De ergste bron is de dieselgenerator en de uitlaat.***
Het toerental van de motor ligt tijdens halteren (stationair) op een zeer laag niveau. Dat veroorzaakt laag frequent geluid.
 - ***Het provinciaal inpassingsplan houdt onvoldoende rekening met de omgevingswet.***
De nieuwe omgevingswet heeft andere regels rondom geluid. Omdat de uitvoering van dit plan niet van tijdelijke aard is zal ik een gedegen onderzoek volgens de regels van de nieuwe omgevingswet passend vinden.
 - ***De EU richtlijn omgevingslawaaï (bron) vraagt om actie op de bekende knelpunten.***
Er staat in een document die gemeente Utrecht geschreven heeft: "Geluidknelpunten kunnen erg hardnekkig zijn. Het is van het grootste belang om nieuwe knelpunten te voorkómen omdat achteraf oplossen vaak erg moeilijk is." Bron: [beleidsnota geluid en trillingen](#) . Een nieuw actieplan zal voor 18 juli 2024 vastgesteld moeten zijn.

2. Aanwijzing tijdelijke bestemming "railverkeer voorlopig" is verwerpelijk

In het provinciaal inpassingsplan staat de bestemming van de verschillende functies in de kaart opgenomen. Op de kaart is te zien dat de functie van openbaar groen ten hoogte van de Hof van Edinburgh te Doetinchem een tijdelijke functie heeft gekregen. Deze tijdelijke functie wordt beschreven als "railverkeer voorlopig".

Hieronder zet ik mijn zienswijze uiteen middels argumenten waarom ik hier tegen ben. Ik vind het overigens meer dan verwerpelijk hoe dit is gegaan.

- ***Participatie van de buurt op dit onderwerp ontbreekt.***
We zijn over het algemeen goed op de hoogte gehouden van de stappen en middels brieven over de procedures die lopen. Er is bijvoorbeeld gevraagd of er meegedacht kan worden over de inrichting van het openbaar groen aan de overzijde van de straat. Als het gaat om de tijdelijke werkterreinen die noodzakelijk zijn is met geen buurtbewoner gesproken.
- ***Afwegingen voor de locaties van "railverkeer voorlopig" is niet inzichtelijk***
Ik kan op geen enkel punt terugvinden met welke eisen en criteria de locaties bepaald zijn en hoe de eventuele andere locaties scoren ten opzichte van deze locatie. Welke andere locaties zijn eventueel geschikt en onderzocht? Ik verwacht dat dit onderzoek – uiteraard transparant – plaatsvindt. Ik heb ernstige bezwaren om – tot maximaal 5 jaar – tegen een bouwterrein aan te kijken. Het maakt de woning in deze periode minder goed verkoopbaar. De keuze is zacht gezegd verwerpelijk.
- ***Er is niets bekend over (maximale) geluidproductie, gebruik van groot materieel etc***
Naast dat het verwerpelijk is heb ik op geen enkele manier inzicht in wat er te verwachten valt. Staat er groot materieel? Wordt er gebruik gemaakt van aggregaten? Hoe verloopt de verkeersafwikkeling van de omliggende wegen en de fietsers die dan op de weg moeten fietsen? Vanaf welk moment mag er bouwgeluid geproduceerd worden en hoeveel?

Ik verwacht dat ik middels deze zienswijze helder uiteengezet heb. Wellicht zijn er gaandeweg nog andere aspecten die nu nog niet (volledig) voorzien zijn. Ik verwacht in elk geval dat de genoemde opmerkingen meegenomen worden in de behandeling. Ik zal graag een bevestiging van ontvangst en een reactie wensen te ontvangen op deze zienswijze.

Met vriendelijke groeten,

[Redacted signature line]

[Redacted line]

[Redacted line]

Zienswijze 25

Aan: College gedeputeerde staten van Gelderland

Onderwerp: Ontwerp-Inpassingsplan RegioExpres, zaaknummer 2023-014908

Datum: 31 januari 2024

Geacht College,

Hierbij onze zienswijze met betrekking het Ontwerp-Inpassingsplan RegioExpres.

Wij zijn woonachtig aan de Toppegaiweg vier te Didam, het gedeelte waar het tweede spoor zal worden aangelegd en waar de hoogste snelheid zal worden gereden. Onze woning ligt nu ongeveer vijftwintig meter van het huidige spoor. De afstand van spoor tot gevel woonhuis zal in de nieuwe situatie ongeveer 15 meter worden. Dit betekent dat de overlast van het spoor alleen maar zal gaan toenemen en dat we veel gaan inleveren op ons woonplezier.

In 2019 is er een nieuw spoor aangelegd en dat heeft gezorgd voor meer geluidsproblemen (waarbij het geluidproductieplafond ons inziens werd/wordt overschreden). Dat impliceerde dat er van een normale nachtrust geen sprake meer is, dat alle ramen gedurende het hele jaar gesloten moeten blijven en het in de tuin zitten geen sprake meer kan zijn.

Er is geen enkele instantie die zich hierom bekommerde. Het geluidsprobleem en trillingen zullen in de nieuwe situatie gaan toenemen en u zult begrijpen dat wij ons hier grote zorgen over maken.

Hogere snelheid van treinen

Wij voorzien een flinke (ondanks de berekeningen) overschrijding van het geluidproductieplafond. Er is in december 2023 een trillingsonderzoek uitgevoerd op onze locatie wat ons inziens niet representatief was. Vanwege actuele stakingen reden er geen/minder en kortere treinen.

Door de hogere snelheid en afstand spoor/woning zullen de trillingen en geluidsoverlast nog meer gaan toenemen. Wij vrezen dan ook een verdere toename van scheuren en andere schade aan de woning. Ondanks de berekende overschrijding van trillingen en geluid worden er geen maatregelen genomen.

Omdat ons huis niet in een cluster ligt zijn de kosten te hoog ten opzichte van de huishoudens die er profijt van hebben.

Met andere woorden zoek het zelf maar uit!

Verlies van grond en waardevermindering woning

Een groot deel van ons kavel ligt direct aan het spoor (ca. 75 meter). Dit impliceert dat wij ongeveer 18% aan tuingrond moeten gaan inleveren, en een aanzienlijke waardevermindering van het eigendom tot gevolg is. Het voorstel wat nu is gedaan is ons inziens te laag om dit te compenseren.

Tevens is ons huis omringd door bomen en struiken welke het geluid en zeker de privacy van ons waarborgen. Daar is een vergoeding voor gereserveerd in de lopende onderhandeling wat zeker niet toereikend is.

Gezondheidsaspecten en psychische gevolgen zijn groot

De plannen raken ons als bewoners aan het spoor hard. Met name de gezondheidsaspecten en psychische gevolgen welke nu al naar voren zijn gekomen mogen zeker niet worden onderschat en zou wat ons betreft veel meer aandacht moeten krijgen.

Wij zien graag na de aanleg een aanspreekpunt om onvoorziene schade bespreekbaar te maken en bewoners te kunnen bijstaan bij eventuele juridische problemen als gevolg van de aanleg van het spoor.

U zult begrijpen dat zijn wij tegen de aanleg zijn van de RegioExpres, vanwege de zeer negatieve gevolgen welke wij hiervan gaan ondervinden.

Met vriendelijke groet

[Redacted signature]

[Redacted address]

Zienswijze 26

Doetinchem, 30 januari 2024

Betreft: zienswijze NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ontl

Verzonden per email aan: post@gelderland.nl op 26 januari 2024

Geachte lezer,

Middels deze brief dien ik een zienswijze in. Mijn zienswijze gaat over het "provinciaal inQassingsplan ontweri:>" (2023-12-12) bekend onder nr. **NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ontl**

Over de behandeling van deze zienswijze zal ik graag nader geïnformeerd willen worden.

Ik benadruk hierbij nog eens dat ik direct belanghebbende ben en ik actieve communicatie verwacht op de vervolgstappen. Heb ondertussen mijn rechtsbijstandsverzekering ingeschakeld, u zult begrijpen dat wij niet akkoord gaan met de huidige werkwijze, U heeft het over een termijn van 6 weken waarin mijn zienswijze waarop deze bij u moet worden ingediend. Zoals al geschreven heb ik mijn rechtsbijstandsverzekering ingeschakeld om de juiste juridische stappen te kunnen ondernemen.

Zal in een later stadium - al dan niet collectief - verder stappen onderneem om de nadelige effecten van de regio-expres aan te kaarten.

De punten in deze zienswijze:

De binnenwaarde van het geluid moet goed onderzocht worden

Aanwijzing tijdelijke bestemming "railverkeer voorlopig" is belachelijk.

Waardevermindering van onze woningen.

Scheuren in de muren en vloeren welk jaren geleden al zijn gemeld.

E.a. veroorzaakt door de wielen van de trienen, zoals een oud machinist roept, vierkante wielen.

Verkeersveiligheid, nu er schijnbaar grote machines en aggregaten geplaatst moeten worden.

En dit over een lange periode van vijf jaar zal gaan, ons woongenot volledig zal verdwijnen en onze woningen sterk in waarde zullen dalen.

Het veel te hard rijden over het Hof, meermaals gemeld bij de desbetreffende wethouder, totaal geen reactie.

De binnenwaarde van het geluid moet goed onderzocht worden.

In het rapport "deelrapport geluid" staat in de bijlage onder 81. 7 het onderwerp binnenwaarde toegelicht. Hier wil ik graag aandacht voor vragen - ook als daar geen GPP overschrijding plaats heeft gevonden. We hebben het hier namelijk over een bijzondere situatie. Het plan gaat over het laten rijden van de regio-expres. Daar is van begin af aan vanuit de provincie de focus op geweest. Meermaals heb ik aangegeven dat de wijzigingen in de infrastructuur om het rijden van de regio-expres mogelijk te maken een effect heeft op de bestaande

spoor situatie. Net zo vaak heb ik antwoord gekregen dat de geluidssituatie rondom de halterende treinen niet onderzocht hoeft te worden, omdat die geluidssituatie al bekend is. Daar ben ik het vanaf het begin al niet mee eens. In het onderzoek naar geluid is wel gekeken naar de GPP en de maatregelen, maar dat is heel formeel en theoretisch bekeken. Hieronder leest u waarom ik vind dat er bijvoorbeeld naar de binnenwaarde gekeken moet worden, bijvoorbeeld naar akoestiek en geluidvolume.

- ***Er rijden dagelijks vele stoptreinen. Deze halteren bij het station tegenover de woning.*** Rijdend geven de treinen spoor geluid (wielen op rails). Er rijden ongeveer 3 treinen op volle snelheid langs per etmaal. Zo rond 6 uur in de ochtend, 21.15 in de avond en zo rond middernacht. Deze treinen zijn altijd leeg en 'zoeven' voorbij. Ze zijn hoorbaar, dat zeker, maar niet zo belastend als de halterende treinen. Dit is voor mijn gevoel zoals ik de regio-expres ook zal ervaren.
- ***In de toekomst zullen stoptreinen dichterbij de woningen halteren; De bron verplaatst.***
De helft van de treinen komen in de toekomst dicht bij de woningen te staan tijdens het halteren. Het geluid tijdens het halteren is belastend en doordringend aanwezig op alle plaatsen in de woning. Zowel in de woonkamer, in de keuken, in de slaapkamer etc. De verplaatsing van de bron kan een totaal nieuw akoestisch beeld geven op de omgeving.
- ***De gebouwen in de omgeving weerkaatsen het geluid ('verstrooiing').***
De gebouwen in de omgeving (de eigenschappen, zoals ronde gevel) verstrooien het geluid zo, dat de bron vanuit meerdere kanten hoorbaar is. De bron is soms achter het huis beter te horen dan aan de voorzijde (spoorzijde) van het huis.
- ***De ergste bron is de dieselgenerator en de uitlaat.***
Het toerental van de motor ligt tijdens halteren (stationair) op een zeer laag niveau. Dat veroorzaakt laag frequent geluid.
- ***Het provinciaal inpassingsplan houdt onvoldoende rekening met de omgevingswet.***
De nieuwe omgevingswet heeft andere regels rondom geluid. Omdat de uitvoering van dit plan niet van tijdelijke aard is zal ik een gedegen onderzoek volgens de regels van de nieuwe omgevingswet passend vinden.
- ***De EU richtlijn omgevingslawaai ([bron](#)) vraagt om actie op de bekende knelpunten.***
Er staat in een document die gemeente Utrecht geschreven heeft: "Geluidknelpunten kunnen erg hardnekkig zijn. Het is van het grootste belang om nieuwe knelpunten te voorkómen omdat achteraf oplossen vaak erg moeilijk is." Bron: [beleidsnota geluid en trillingen](#) . Een nieuw actieplan zal voor 18 juli 2024 vastgesteld moeten zijn.

1. Aanwijzing tijdelijke bestemming "railverkeer voorlopig" is verwerpelijk

In het provinciaal inpassingsplan staat de bestemming van de verschillende functies in de kaart opgenomen. Op de kaart is te zien dat de functie van openbaar groen

ten hoogte van de Hof van Edinburgh te Doetinchem een tijdelijke functie heeft gekregen. Deze tijdelijke functie wordt beschreven als “railverkeer voorlopig”. Hieronder zet ik mijn zienswijze uiteen middels argumenten waarom ik hier tegen ben. Ik vind het overigens meer dan verwerpelijk hoe dit is gegaan.

- ***Participatie van de buurt op dit onderwerp ontbreekt.***

We zijn over het algemeen goed op de hoogte gehouden van de stappen en middels brieven over de procedures die lopen. Er is bijvoorbeeld gevraagd of er meegedacht kan worden over de inrichting van het openbaar groen aan de overzijde van de straat. Als het gaat om de tijdelijke werkterreinen die noodzakelijk zijn is met geen buurtbewoner gesproken.

- ***Afwegingen voor de locaties van “railverkeer voorlopig” is niet inzichtelijk***

Ik kan op geen enkel punt terugvinden met welke eisen en criteria de locaties bepaald zijn en hoe de eventuele andere locaties scoren ten opzichte van deze locatie. Welke andere locaties zijn eventueel geschikt en onderzocht? Ik verwacht dat dit onderzoek – uiteraard transparant – plaatsvindt. Ik heb ernstige bezwaren om – tot maximaal 5 jaar – tegen een bouwterrein aan te kijken. Het maakt de woning in deze periode minder goed verkoopbaar. De keuze is zacht gezegd verwerpelijk.

- ***Er is niets bekend over (maximale) geluidproductie, gebruik van groot materieel etc***

Naast dat het verwerpelijk is heb ik op geen enkele manier inzicht in wat er te verwachten valt. Staat er groot materieel? Wordt er gebruik gemaakt van aggregaten? Hoe verloopt de verkeersafwikkeling van de omliggende wegen en de fietsers die dan op de weg moeten fietsen? Vanaf welk moment mag er bouwgeluid geproduceerd worden en hoeveel?

Ik verwacht dat ik middels deze zienswijze helder uiteengezet heb. Wellicht zijn er gaandeweg nog andere aspecten die nu nog niet (volledig) voorzien zijn. Ik verwacht in elk geval dat de genoemde opmerkingen meegenomen worden in de behandeling. Ik zal graag een bevestiging van ontvangst en een reactie wensen te ontvangen op deze zienswijze. Uiteraard mag deze zienswijze opgenomen worden in de openbare stukken volgens de wet open overheid. Ik heb geen bezwaar bij het weergeven van ondertekening (naam en achternaam).

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

Met vriendelijke groet, kind regards

[Redacted signature block]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Zienswijze 27

stichting achmea rechtsbijstand

AANTEKENEN R222460519

Provincie Gelderland
gedeputeerde staten
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Laan van Malkenschoten 20
Apeldoorn

Telefoon 088 462 3700
Fax 088 462 2799
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
www.achmearechtsbijstand.nl

Datum

30 januari 2024

Ons zaaknummer

R222460519

Behandeld door

Onderwerp

Zienswijze ontwerpInpassingsplan RegioExpres

Uw kenmerk

2023-014908

06 -

Rechtstreeks: 013 -

Geachte heer, mevrouw,

Tot en met 31 januari ligt ter inzage het ontwerpInpassingsplan Regioexpres. Namens onze cliënten,
[REDACTED] in DIDAM, dien ik hierbij een zienswijze in.

Zienswijze

Het plangebied komt veel dichterbij de woning van cliënten dan mogelijk is in het bestemmingsplan Woonwijken Didam. De bestemming Verkeer-Railverkeer komt 19 meter dichterbij de woning van cliënten, van 29 naar 10 meter.

Cliënten maken zich zorgen over de verwachte toename van geluid door extra treinen en een hogere snelheid van de treinen. Het is bekend dat langdurige geluidsoverlast voor gezondheidsklachten zorgt. Het is ook vanzelfsprekend dat het spoor op zo'n korte afstand geluidsoverlast veroorzaakt. Cliënten vinden dat op tenminste aan raildempers en de aanleg van geluidswerende voorzieningen (zoals een geluidswal) gedacht moet worden. Dit geldt te meer omdat bij de burens van cliënten (Eg 10) na aanpassingen het geluid net binnen de gestelde waarden valt, terwijl de woning van cliënten op dezelfde afstand staat en daar geen aanpassingen nodig zijn.

Cliënten zijn van mening dat het trillingsonderzoek te kort schiet. Wat er voor hun woning is berekend strookt niet met de werkelijke waarnemingen in hun woning. Het is dan ook opmerkelijk te noemen dat juist ter hoogte van hun woning geen TRillingsreducerende Ondergrondse Constructie wordt toegepast. Waarom is dat? Aan de overkant van het spoor wordt wel zo'n TROC aangebracht. Cliënten vragen zich af hoe u het Inpassingsplan kunt vaststellen terwijl er sprake blijft van tenminste 7 overschrijdingen in Cluster 2?

Rekeningnummer (IBAN) NL 11 RABO 0101 0506 74
Kvk 41 038 571 Apeldoorn

Vervolg op de brief van
30 januari 2024

Bestemd voor

Bladnummer
2

Van trillingen is bekend dat die gezondheidsschade kunnen opleveren. maar dat geldt ook voor de verontreiniging door de dieseltreinen. Cliënt wil de in uw opdracht uitgevoerde onderzoeken naar luchtkwaliteit laten toetsen.

Betreffende de begrenzing van het bestemmingsplan is al opgemerkt dat de grens van de verkeersbestemming 19 meter dicht bij de woning komt. In het vooroverleg heeft de gemeente Montferland hier aandacht voor gevraagd:

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.

Daarop hebt u geantwoord: "deze gronden zijn inderdaad niet nodig voor het realiseren van de RegioExpres. Deze gronden vallen buiten het plangebied en behouden de huidige bestemming". Hoe is dat te rijmen met het feit dat de verkeersbestemming tóch 19 meter dicht bij de woning aan de Bascule komt?

Communicatie en alternatieve oplossing

Cliënten hebben bij aanvang van het project, jaren geleden, gesprekken gehad met - [REDACTED] respectievelijk projectleider en omgevingsmanager. Tijdens deze gesprekken werd cliënten verteld dat zij konden meedenken over de invulling van de nieuwe (groen) omgeving rondom het spoor, om direct gedupeerden op een enigszins positieve manier tegemoet te komen. Dit zouden ze meenemen in het plan, bekijken en er op terug komen. Dat is echter niet gebeurd en nu ligt er een ontwerp waarin aan geen van de wensen van cliënten is tegemoet gekomen.

Cliënten stellen daarom nogmaals hun alternatief voor. Dit alternatief is om het fiets/voetpad dat naast hun perceel ligt op beperkte lengte te verschuiven naar de spoorkant. Zodat dus de volgorde is: eerst de spoorlijn, dan het voet/fietspad en dan de geluidswal. In plaats van spoorlijn, geluidswal en dan voet/fietspad zoals in het nieuwe plan staat. Dit alternatief zou voor cliënten gunstiger zijn in verband met hun privacy ten opzichte van wandelaars/ fietsers die dan niet direct langs hun perceel komen.

Vervolg op de brieven
30 januari 2024

Bestemd voor

Bladnummer
3

Clënten willen nog m aals benadrukken dat er van de beloofde communicatie in het voortraject weinig terecht is gekomen. De betrokkenen zijn in de huiskamergesprekken verteld dat zij hun wensen konden doorgeven en dat u daar dan zoveel mogelijk rekening mee zou houden. Daar is weinig tot niets van terecht geko_m en en cliënten hebben toch wel sterk de indruk dat dit alleen maar is gebeurd om in het plan te schrijven dat er is overlegd m et de direct betrokkenen.

Planschade

Naar verwachting zorgt dit inpassingsplan voor aanzienlijke planschade. Daar hoort u rekening mee te houden en er kan getwijfeld worden aan de econo_m ische en financiële haalbaarheid van het inpassingsplan.

Mogelijke aanvulling van de zienswijze

Clënten behouden zich het recht voor om nog aanvullende argumenten in te sturen.

Verzoek

Ik vraag u na_m ens cliënten om af te zien van dit Inpassingsplan, danwel meer en betere maatregelen te nemen om geluids- en trillingsoverlast te ver_m inderen danwel te voorko_m en.

Met vriendelijke groet,



- stichting **ach mea rechtsbijstand** < iJ712 {g a m

Postbus 4116 - 7320 AC APELDOORN



ENC5-01-2301

ZS2DC - #X880XDX#DD#DDDD#

310124Batch050 !11111111!11

Zienswijze 28

stichting achmea rechtsbijstand

Provincie Gelderland
Gedeputeerde Staten
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Laan van Malkenschoten 20
Apeldoorn

Telefoon 088 462 3700
Fax 088 462 2799
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
www.achmearechtsbijstand.nl

Datum
30 januari 2024
Onderwerp
Zienswijze Inpassingsplan RegioExpres

Ons zaaknummer
R222592503
Uw kenmerk
2023-014908

Behandeld door
[REDACTED]
06 -
Rechtstreeks: 01

Geachte heer, mevrouw,

Op 29 januari diende ik een zienswijze in op het ontwerp-inpassingsplan Regioexpres namens onze cliënte [REDACTED] in DIDAM.

Met deze brief, nog binnen de termijn, stuur ik u een kleine correctie en aanvulling op de zienswijze.

1. Waar in de zienswijze "geluidsscherm" staat, vraag ik u "geluidswal" te lezen.
2. Ik vul de zienswijze aan met het volgende argument. De dieseltreinen rijden op hoge snelheid dicht langs de woning van cliënte. Dat is te merken aan de uitstoot van dieselrook, waarvan bekend is dat dit zeer ongezond is. De dieselmotoren produceren toxische gassen en deeltjes die ernstige gezondheidsrisico's en wettelijke aansprakelijkheid kunnen veroorzaken. Hoewel het algemeen bekend is dat deze dieselrook toxisch is en dat beschermende maatregelen moeten worden genomen, wordt dat niet altijd gedaan.

Namens cliënte vraag ik u bovenstaande 2 punten toe te voegen aan de zienswijze van 29 januari.

Met vriendelijke groet, [REDACTED]

Rekeningnummer (IBAN) NL 11 RABO 0101 0506 74
Kvk 41 038 571 Apeldoorn



Vervolg op de brief van
26 januari 2024

Bestemd voor

Bladnummer

2

jurist

stichting achmea rechtsbijstand

Postbus 4116 - 7320 AC APELDOORN

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



PostNL

050224Batch072

Z10CC - #X880X0X#00#0000#



050224Batch072

Ook aangetekend verzonden

Provincie Gelderland
Gedeputeerde Staten
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Laan van Malkenschoten 20
Apeldoorn

Telefoon 088 462 3700
Fax 088 462 2799
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
www.achmearechtsbijstand.nl

Datum

29 januari 2024

Ons zaaknummer

R222592503

Behandeld door

Onderwerp

Zienswijze Inpassingsplan RegioExpres

Uw kenmerk

2023-014908

06 -

Rechtstreeks: 013 -

Geachte heer, mevrouw,

Tot en met 31 januari ligt ter inzage het ontwerpInpassingsplan Regioexpres. Namens onze cliënte [REDACTED] in DIDAM, dien ik hierbij een zienswijze in.

Zienswijze

Het plangebied komt dichterbij de woning van cliënte dan mogelijk is in het bestemmingsplan Woonwijken Didam. De bestemming Verkeer-Railverkeer komt 10 meter dichterbij de woning van cliënte, van 25 naar 15 meter.

Cliënte maakt zich zorgen over de verwachte toename van geluid door extra treinen en een hogere snelheid van de treinen. Het is bekend dat langdurige geluidsoverlast voor gezondheidsklachten zorgt. Het is ook vanzelfsprekend dat het spoor op zo'n korte afstand geluidsoverlast veroorzaakt. Cliënte vindt dat op tenminste aan raldempers en de aanleg van geluidswerende voorzieningen (zoals een geluidsscherm) gedacht moet worden.

Cliënte is van mening dat het trillingsonderzoek te kort schiet. Wat er voor haar woning is berekend strookt niet met de werkelijke waarnemingen in haar woning. Het is dan ook opmerkelijk te noemen dat juist ter hoogte van haar woning geen TRillingsreducerende Ondergrondse Constructie wordt toegepast. Waarom is dat? Aan de overkant van het spoor wordt wel zo'n TROC aangebracht. Cliënte vraagt zich af hoe u het Inpassingsplan kunt vaststellen terwijl er sprake blijft van tenminste 7 overschrijdingen in Cluster 2?

Rekeningnummer (IBAN) NL 11 RABO 0101 0506 74
Kvk 41 038 571 Apeldoorn

Vervolg op de brief van
26 januari 2024

Bestemd voor

Bladnummer
2

Betreffende de begrenzing van het bestemmingsplan is al opgemerkt dat de grens van de verkeersbestemming 10 meter dichterbij de woning komt. In het vooroverleg heeft de gemeente Montferland hier aandacht voor gevraagd:

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.

Daarop hebt u geantwoord: "deze gronden zijn inderdaad niet nodig voor het realiseren van de RegioExpres. Deze gronden vallen buiten het plangebied en behouden de huidige bestemming". Hoe is dat te rijmen met het feit dat de verkeersbestemming toch 10 meter dichterbij de woning aan de Bascule komt?

Planschade

Naar verwachting zorgt dit inpassingsplan voor aanzienlijke planschade. Daar hoort u rekening mee te houden en er kan getwijfeld worden aan de economische en financiële haalbaarheid van het inpassingsplan.

Mogelijke aanvulling van de zienswijze

Clïente behoudt zich het recht voor om nog aanvullende argumenten in te sturen.

Verzoek

Ik vraag u namens cliënte om af te zien van dit Inpassingsplan, danwel meer en betere maatregelen te nemen om geluids- en trillingsoverlast te verminderen danwel te voorkomen.

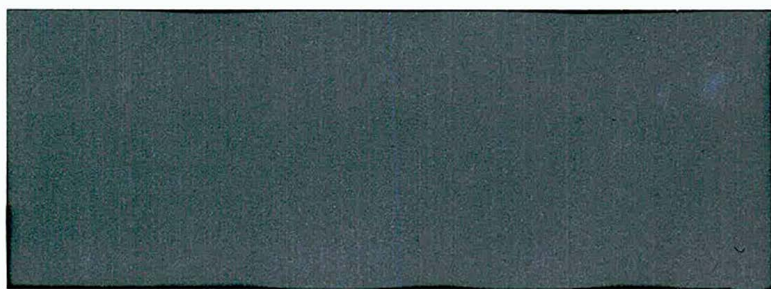
Met vriendelijke groet,



stichting **achmea rechtsbijstand**

Postbus 4116 - 7320 AC APELDOORN

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



ENC5-01-2301

300124Batch046

Z 11C:Ç - #X8BÛ.\OX#00#0000#



Zienswijze 29

Doetinchem, 30 januari 2024

Betreft: zienswijze **NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1**

Geachte lezer,

Middels dit schrijven dien ik een zienswijze in. Mijn zienswijze gaat over het “provinciaal inpassingsplan ontwerp” (2023-12-12) bekend onder nr. NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1

Over de behandeling van deze zienswijze wil ik graag nader geïnformeerd worden. Ik benadruk hierbij dat ik, als aanwonende, direct belanghebbende ben en ik actieve communicatie verwacht op de vervolgstappen.

Het is niet uitgesloten dat ik in een later stadium – mogelijk collectief – verder stappen onderneem om de nadelige effecten van de regio-expres aan te kaarten. Op sommige onderwerpen oriënteer ik me nog verder en vraag dat uitzoekwerk.

De 2 punten in deze zienswijze:

1. **De binnenwaarde van het geluid moet goed onderzocht worden**
2. **Aanwijzing tijdelijke bestemming “railverkeer voorlopig” is verwerpelijk**

1. De binnenwaarde van het geluid moet goed onderzocht worden.

In het rapport “deelrapport geluid” staat in de bijlage onder B1.7 het onderwerp binnenwaarde toegelicht. Hier wil ik graag aandacht voor vragen - ook als daar geen GPP overschrijding plaats heeft gevonden. We hebben het hier namelijk over een bijzondere situatie. Het plan gaat over het laten rijden van de regio-expres. Daar is van begin af aan vanuit de provincie de focus op geweest. Meermaals heb ik aangegeven dat de wijzigingen in de infrastructuur om het rijden van de regio-expres mogelijk te maken een effect heeft op de bestaande spoorsituatie. Net zo vaak heb ik antwoord gekregen dat de geluidssituatie rondom de halterende treinen niet onderzocht hoeft te worden, omdat die geluidssituatie al bekend is. Daar ben ik het vanaf het begin al niet mee eens. In het onderzoek naar geluid is wel gekeken naar de GPP en de maatregelen, maar dat is heel formeel en theoretisch bekeken. Hieronder leest u waarom ik vind dat er bijvoorbeeld naar de binnenwaarde gekeken moet worden, bijvoorbeeld naar akoestiek en geluidvolume.

- **Er rijden dagelijks vele stoptreinen. Deze halteren bij het station tegenover de woning.**
Rijdend geven de treinen spoorgeluid (wielen op rails). Er rijden ongeveer 3 treinen op volle snelheid langs per etmaal. Zo rond 6 uur in de ochtend, 21.15 in de avond en zo rond middernacht. Deze treinen zijn altijd leeg en ‘zoeven’ voorbij. Ze zijn hoorbaar, dat zeker, maar niet zo belastend als de halterende treinen. Dit is voor mijn gevoel zoals ik de regio-expres ook zal ervaren.
- **In de toekomst zullen stoptreinen dichterbij de woningen halteren; De bron verplaatst.**
De helft van de treinen komen in de toekomst dichterbij de woningen te staan tijdens het halteren. Het geluid tijdens het halteren is belastend en doordringend aanwezig op alle

- plaatsen in de woning. Zowel in de woonkamer, in de keuken, in de slaapkamer etc. De verplaatsing van de bron kan een totaal nieuw akoestisch beeld geven op de omgeving.
- ***De gebouwen in de omgeving weerkaatsen het geluid ('verstrooiing').***
De gebouwen in de omgeving (de eigenschappen, zoals ronde gevel) verstrooien het geluid zo, dat de bron vanuit meerdere kanten hoorbaar is. De bron is soms achter het huis beter te horen dan aan de voorzijde (spoorzijde) van het huis.
 - ***De ergste bron is de dieselmotor en de uitlaat.***
Het toerental van de motor ligt tijdens halteren (stationair) op een zeer laag niveau. Dat veroorzaakt laag frequent geluid. Bij het optrekken vanuit halteren is het trillingsniveau het hoogst en dit komt nu dichterbij de woning.
 - ***Het provinciaal inpassingsplan houdt onvoldoende rekening met de omgevingswet.***
De nieuwe omgevingswet heeft andere regels rondom geluid. Omdat de uitvoering van dit plan niet van tijdelijke aard is zal ik een gedegen onderzoek volgens de regels van de nieuwe omgevingswet passend vinden.
 - ***De EU richtlijn omgevingslawaaï (bron) vraagt om actie op de bekende knelpunten.***
Er staat in een document die gemeente Utrecht geschreven heeft: "Geluidknelpunten kunnen erg hardnekkig zijn. Het is van het grootste belang om nieuwe knelpunten te voorkómen omdat achteraf oplossen vaak erg moeilijk is." Bron: [beleidsnota geluid en trillingen](#) . Een nieuw actieplan zal voor 18 juli 2024 vastgesteld moeten zijn.

2. Aanwijzing tijdelijke bestemming "railverkeer voorlopig" is verwerpelijk

In het provinciaal inpassingsplan staat de bestemming van de verschillende functies in de kaart opgenomen. Op de kaart is te zien dat de functie van openbaar groen ten hoogte van de Hof van Edinburgh te Doetinchem een tijdelijke functie heeft gekregen. Deze tijdelijke functie wordt beschreven als "railverkeer voorlopig".

Hieronder zet ik mijn zienswijze uiteen middels argumenten waarom ik hier tegen ben. Ik vind het overigens meer dan verwerpelijk hoe dit is gegaan.

- ***Participatie van de buurt op dit onderwerp ontbreekt.***
We zijn over het algemeen goed op de hoogte gehouden van de stappen en middels brieven over de procedures die lopen. Er is bijvoorbeeld gevraagd of er meegedacht kan worden over de inrichting van het openbaar groen aan de overzijde van de straat. Als het gaat om de tijdelijke werkterreinen die noodzakelijk zijn is, bij mijn weten, met geen enkele buurtbewoner gesproken.
- ***Afwegingen voor de locaties van "railverkeer voorlopig" is niet inzichtelijk***
Ik kan op geen enkel punt terugvinden met welke eisen en criteria de locaties bepaald zijn en hoe de eventuele andere locaties scoren ten opzichte van deze locatie. Welke andere locaties zijn eventueel geschikt en onderzocht? Ik verwacht dat dit onderzoek – uiteraard transparant – plaatsvindt. Ik heb ernstige bezwaren om – tot maximaal 1 jaar – tegen een bouwterrein aan te kijken. Het maakt de woning in deze periode minder goed verkoopbaar. De keuze is zacht gezegd verwerpelijk.
- ***Er is niets bekend over (maximale) geluidproductie, gebruik van groot materieel etc.***
Naast dat het verwerpelijk is heb ik op geen enkele manier inzicht in wat er te verwachten valt. Staat er groot materieel? Wordt er gebruik gemaakt van aggregaten? Hoe verloopt de verkeersafwikkeling van de omliggende wegen en de fietsers die dan op de weg moeten

fietsen? Vanaf welk moment mag er bouwgeluid geproduceerd worden en hoeveel? Komt er een afsluiting – geheel of gedeeltelijk?

Ik verwacht dat ik middels deze zienswijze helder uiteengezet heb waar mijn bezwaren liggen. Wellicht zijn er gaandeweg nog andere aspecten die nu nog niet (volledig) voorzien zijn. Ik verwacht in elk geval dat de genoemde opmerkingen meegenomen worden in de behandeling. Ik zal graag een bevestiging van ontvangst en een reactie wensen te ontvangen op deze zienswijze. Uiteraard mag deze zienswijze opgenomen worden in de openbare stukken volgens de wet open overheid.

Ik heb geen bezwaar tegen het opnemen van mijn gegevens in het dossier.

Hartelijke groet,

[Redacted signature]

[Redacted address line 1]

[Redacted address line 2]

Zienswijze 30

Doetinchem, 30 januari 2024

Betreft L zienwijze NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1

Geachte lezer,

Middels deze brief dien ik een zienwijze in. Mijn zienwijze gaat over het “provinciaal inpassingsplan ontwerp” (2023-12-12) bekend onder nr. **NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1**

Over de behandeling van deze zienwijze zal ik graag nader geïnformeerd willen worden. Ik benadruk hierbij nog eens dat ik direct belanghebbende ben en ik actieve communicatie verwacht op de vervolgstappen.

Aangezien de zienwijze binnen een termijn van 6 weken ingediend moet worden gaat mijn zienwijze nu op 2 zaken in. Het is niet uitgesloten dat ik in een later stadium – al dan niet collectief – verder stappen onderneem om de nadelige effecten van de regio-expres aan te kaarten. Op sommige onderwerpen oriënteer ik me nog verder en vraagt dat onderzoekwerk.

De 2 punten in deze zienwijze:

1. **De binnenwaarde van het geluid moet goed onderzocht worden**
2. **Aanwijzing tijdelijke bestemming “railverkeer voorlopig” is verwerpelijk**

1. De binnenwaarde van het geluid moet goed onderzocht worden.

In het rapport “deelrapport geluid” staat in de bijlage onder B1.7 het onderwerp binnenwaarde toegelicht. Hier wil ik graag aandacht voor vragen - ook als daar geen GPP overschrijding plaats heeft gevonden. We hebben het hier namelijk over een bijzondere situatie. Het plan gaat over het laten rijden van de regio-expres. Daar is van begin af aan vanuit de provincie de focus op geweest. Meermaals heb ik aangegeven dat de wijzigingen in de infrastructuur om het rijden van de regio-expres mogelijk te maken een effect heeft op de bestaande spoorsituatie. Net zo vaak heb ik antwoord gekregen dat de geluidssituatie rondom de halterende treinen niet onderzocht hoeft te worden, omdat die geluidssituatie al bekend is. Daar ben ik het vanaf het begin al niet mee eens. In het onderzoek naar geluid is wel gekeken naar de GPP en de maatregelen, maar dat is heel formeel en theoretisch bekeken. Hieronder leest u waarom ik vind dat er bijvoorbeeld naar de binnenwaarde gekeken moet worden, bijvoorbeeld naar akoestiek en geluidvolume.

- **Er rijden dagelijks vele stoptreinen. Deze halteren bij het station tegenover de woning.**
Rijdend geven de treinen spoorgeluid (wielen op rails). Er rijden ongeveer 3 treinen op volle snelheid langs per etmaal. Zo rond 6 uur in de ochtend, 21.15 in de avond en zo rond middernacht. Deze treinen zijn altijd leeg en ‘zoeven’ voorbij. Ze zijn hoorbaar, dat zeker, maar niet zo belastend als de halterende treinen. Dit is voor mijn gevoel zoals ik de regio-expres ook zal ervaren.
- **In de toekomst zullen stoptreinen dichterbij de woningen halteren; De bron verplaatst.**
De helft van de treinen komen in de toekomst dichterbij de woningen te staan tijdens het halteren. Het geluid tijdens het halteren is belastend en doordringend aanwezig op alle plaatsen in de woning. Zowel in de woonkamer, in de keuken, in de slaapkamer etc. De verplaatsing van de bron kan een totaal nieuw akoestisch beeld geven op de omgeving.

- **De gebouwen in de omgeving weerkaatsen het geluid ('verstrooiing').**
De gebouwen in de omgeving (de eigenschappen, zoals ronde gevel) verstrooien het geluid zo, dat de bron vanuit meerdere kanten hoorbaar is. De bron is soms achter het huis beter te horen dan aan de voorzijde (spoorzijde) van het huis.
- **De ergste bron is de dieselgenerator en de uitlaat.**
Het toerental van de motor ligt tijdens halteren (stationair) op een zeer laag niveau. Dat veroorzaakt laag frequent geluid.
- **Het provinciaal inpassingsplan houdt onvoldoende rekening met de omgevingswet.**
De nieuwe omgevingswet heeft andere regels rondom geluid. Omdat de uitvoering van dit plan niet van tijdelijke aard is zal ik een gedegen onderzoek volgens de regels van de nieuwe omgevingswet passend vinden.
- **De EU richtlijn omgevingslawaaï (bron) vraagt om actie op de bekende knelpunten.**
Er staat in een document die gemeente Utrecht geschreven heeft: "Geluidknelpunten kunnen erg hardnekkig zijn. Het is van het grootste belang om nieuwe knelpunten te voorkómen omdat achteraf oplossen vaak erg moeilijk is." Bron: [beleidsnota geluid en trillingen](#) . Een nieuw actieplan zal voor 18 juli 2024 vastgesteld moeten zijn.

2. Aanwijzing tijdelijke bestemming "railverkeer voorlopig" is verwerpelijk

In het provinciaal inpassingsplan staat de bestemming van de verschillende functies in de kaart opgenomen. Op de kaart is te zien dat de functie van openbaar groen ten hoogte van de Hof van Edinburgh te Doetinchem een tijdelijke functie heeft gekregen. Deze tijdelijke functie wordt beschreven als "railverkeer voorlopig".

Hieronder zet ik mijn zienswijze uiteen middels argumenten waarom ik hier tegen ben. Ik vind het overigens meer dan verwerpelijk hoe dit is gegaan.

- **Participatie van de buurt op dit onderwerp ontbreekt.**
We zijn over het algemeen goed op de hoogte gehouden van de stappen en middels brieven over de procedures die lopen. Er is bijvoorbeeld gevraagd of er meegedacht kan worden over de inrichting van het openbaar groen aan de overzijde van de straat. Als het gaat om de tijdelijke werkterreinen die noodzakelijk zijn is met geen buurtbewoner gesproken.
- **Afwegingen voor de locaties van "railverkeer voorlopig" is niet inzichtelijk**
Ik kan op geen enkel punt terugvinden met welke eisen en criteria de locaties bepaald zijn en hoe de eventuele andere locaties scoren ten opzichte van deze locatie. Welke andere locaties zijn eventueel geschikt en onderzocht? Ik verwacht dat dit onderzoek – uiteraard transparant – plaatsvindt. Ik heb ernstige bezwaren om – tot maximaal 5 jaar – tegen een bouwterrein aan te kijken. Het maakt de woning in deze periode minder goed verkoopbaar. De keuze is zacht gezegd verwerpelijk.
- **Er is niets bekend over (maximale) geluidproductie, gebruik van groot materieel etc**
Naast dat het verwerpelijk is heb ik op geen enkele manier inzicht in wat er te verwachten valt. Staat er groot materieel? Wordt er gebruik gemaakt van aggregaten? Hoe verloopt de verkeersafwikkeling van de omliggende wegen en de fietsers die dan op de weg moeten fietsen? Vanaf welk moment mag er bouwgeluid geproduceerd worden en hoeveel?

Ik verwacht dat ik middels deze zienswijze helder uiteengezet heb. Wellicht zijn er gaandeweg nog andere aspecten die nu nog niet (volledig) voorzien zijn. Ik verwacht in elk geval dat de genoemde

opmerkingen meegenomen worden in de behandeling. Ik zal graag een bevestiging van ontvangst en een reactie wensen te ontvangen op deze zienswijze. Uiteraard mag deze zienswijze opgenomen worden in de openbare stukken volgens de wet open overheid.

Ik heb geen bezwaar bij het weergeven van ondertekening (naam en achternaam).

Met vriendelijke groeten,

[Redacted signature block]

Zienswijze 31

Aan het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Wehl 29-01-2024

Uw referentie

Ter inzagelegging ontwerp inpassingsplan Regio Express Zaaknummer 2023-014908.

Geachte Leden van het College van Gedeputeerde Staten.

Hierbij dienen wij zienswijze in op het ontwerp inpassingsplan dubbelspoor.

Wij vrezen voor de gevolgen van dit initiatief ter inzage liggen inpassingsplan Regio Express.

Met de aanleg van dubbel spoor komt de verkeersveiligheid in gevaar, mede door dat alles sneller moet om enkele minuten meer tijdwinst te maken, vooral voor schoolgaande kinderen die vanaf nieuwe woonwijken die gelegen zijn in het gebied de Plantage. Die kinderen moeten dan oversteken waar een dubbelspoor komt, en meer treinen met hoge snelheid passeren, en dus meer gevaar door de onregelmatigheid en snelheden voor schoolgaande kinderen en het overig verkeer.

De trillingen op spoor zullen erg toenemen, waardoor wij meer hinder van zullen ondervinden.

Door meerdere treinen die nu gebruik gaan maken van dubbel spoor zal de luchtkwaliteit er niet beter op worden. Daardoor worden stukken bos en agrarische gronden vernietigd waar door de insecten en zoogdieren het veld moeten ruimen de natuur wordt hier erg door aangetast.

Er wordt gesteld dat onderdeel geluid geen belemmering vormt, naar ons oordeel en informatie, gaan we daar wel veel hinder van onder vinden, en komt het geluid binnen en buiten boven de toegestane Db uit.

Door het dubbelspoor en het rijden van meerder trein, zullen wij veel hinder ondervinden zoals geluid, trillingen, hinder geluid spoorweg overgang bellen enz.

Daardoor wordt het woongenot aangetast, en ontstaat er een waardevermindering van onze woning waar U aansprakelijk voor bent.

Alles samenvattend vinden wij het volstrekt onnodig om een dubbelspoor aan te leggen, wij zien de treinen veel voorbij rijden dan valt ons op dat overdag de treinen weinig bezet zijn alleen in de spitsuren is hij redelijk bezet.

Het zou beter zijn om in de spitsuren de trein te verlengen met meerdere wagons , dan is volgens ons het probleem opgelost en geen dubbel spoornodig, dan blijft de natuur en de rest, en vele miljoenen bespaart .

Gelet op het geen in deze zienswijze is gesteld vinden wij dat het plan van dubbelspoor niet moet doorgaan.



Zienswijze 32

Van: [redacted]@hotmail.com>

Verzonden: dinsdag 30 januari 2024 15:59

Aan: ProvincieGelderland

Onderwerp: zaaknummer 2023-014908 Zienswijze ontwerp - inpassingsplan RegioExpres L.S.

Gisteren de stukken op het Gemeentehuis kunnen inzien waaruit blijkt dat de streefwaarden voor wat betreft geluidbelasting niet worden gehaald bij [redacted] te Doetinchem.

Bij [redacted] (daar waar ik woon) worden in het bestaande spoor over 50 meter raildempers geplaatst.

Ik vraag mij af waarom dit niet wordt gedaan op het nieuw aan te leggen spoor. Dat gebeurt wel bij

[redacted].

Kunt u mij uitleggen waarom dit het geval is.

Hoop snel iets van u te horen, met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Zaaknummer 2023-014908 Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres

Zienswijze 33 is ingetrokken

Zienswijze 34

Aantekenen

Aan het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Tevens per e-mail: post@gelderland.nl

Betreft: Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpress [REDACTED]
Zaaknummer 2023-014908

Didam, 30 januari 2024

Geacht college,

Hierdoor dient ondergetekende, als gemachtigde van [REDACTED]

[REDACTED] ieder afzonderlijk zowel als samen hierna ook wel genoemd [REDACTED]
[REDACTED] hun zienswijze in betreffende het ontwerp-inpassingsplan RegioExpress:

Bestaande eigendoms- c.q. woonsituatie

[REDACTED] is meerdere generaties eigenaar/gebruiker van het perceel_
[REDACTED] [REDACTED] bewoont als eigenaresse het achterste
gedeelte van de woning, [REDACTED] het voorste
gedeelte. Dicht langs de openbare weg Lange Klauwenhof bevindt zich de woning alsmede
de garage en de parkeerstrook van waaruit [REDACTED] zijn eenmanszaak (in- en
verkoop van motoren, scooters, auto's en onderdelen, tevens import) uitoefent. Het achter de
woning en de garage gelegen perceeldeel is ingericht als tuin.

Toekomstige situatie

Prorail wil van hun eigendom een strook van ongeveer 79 m² verwerven om de Lange
Klauwenhof te kunnen verleggen. Daardoor wordt de aanleg van het extra spoor mogelijk
gemaakt. Het spoor komt ongeveer 7,5 meter dichterbij de woning, niet zomaar dichterbij,
maar op bestaande spoorhoogte dichterbij. De weg komt ongeveer 4 meter dichterbij, vlak
langs de woning en pal langs de garage. Uit tekeningen blijkt dat de openbare weg en het
nieuwe spoor als het ware "tussen de woning en het bestaande spoor worden gewurmd".
De voortuin en de parkeerplaats gaat daardoor goeddeels teloor.
De vrees voor toename van geluid en trillingen is evident, in reducerende maatregelen ter
plaatse van het spoortracé en/of aan de woning en de garage is niet voorzien. Daarnaast
ontstaan er problemen met de bereikbaarheid van hun perceel, problemen met de
parkeergelegenheid, problemen met de bouwkundige staat waaronder de fundering (op
staal), en problemen met het niet kunnen realiseren van een gelijke mate van woongenot.



Van den Berghweg 5 • 6942 ZL Didam • Tel. 0316 225654 • Mobiel 06 20429003
info@berghstaete.nl • www.berghstaete.nl • KvK 09177667
BTW-ID NL0018.67.959.B94 • Rabobank rekeningnummer NL69 RABO 0141084634
Op onze dienstverlening is de 'Regeling van Rentmeesters 2020' van toepassing

Voorzienbaarheid /elektrificatie /stagnatie

-o n niet voorzien dat kort na de renovatie van het bestaande spoor, enkele jaren geleden, alsnog een spoorverdubbeling zou worden nagestreefd. terwijl ook de snelheid omhoog wordt gebracht van in het verleden ongeveer 40 km per uur naar nu zelfs 130 km per uur. Het extra spoor blijkt enkel geschikt voor dieseltreinen, terwijl uit tekeningen blijkt dat bij de grondverwerving al wel rekening wordt gehouden met toekomstige elektrificatie. Dit betekent op termijn wederom een aanpassing aan het spoor met bijbehorende overlast (en schade?). Het spoor houdt-zo voortdurend in zijn greep door deze gefaseerde investeringen, en geeft voortdurend zorg. Zorg over consequenties die, als alle uitvoering in één keer zou hebben plaatsgevonden, tot een heel andere afdoening (schadebenadering) zou hebben geleid. Het geeft het gevoel te worden 'afgepeld' zonder dat sprake is van een over het totaal genomen afdoende 'totaalschadeloosstelling'. Bovendien leiden de huidige vooruitzichten bij-ot stagnatie van investeringen en het aanhouden van groter onderhoud in en aan de woning. Daaronder ook verduurzaming met o.m. zonnepanelen. Deze stagnatie is ook ingegeven doordat in de begincontacten met de provincie het verplaatsen van de woning als vanzelfsprekende optie werd gepresenteerd. -heeft uit oogpunt van schadebeperking vanaf dat moment alle plannen stopgezet, met onder meer hoge energiekosten en een koud huis als gevolg, hetgeen bovenal_ treft.

Stikstof / dieseltreinen

Uit de stukken blijkt van extra stikstofuitstoot tijdens de bouwfase, en van extra stikstof-neerslag tijdens de gebruiksfase. Niet blijkt dat daarvoor compenserende maatregelen voldoende zijn verzekerd. Al om die reden behoort dit plan de eindstreep niet te halen. Vraag is of het wel reëel is om in deze tijd nog een niet-geëlektrificeerd spoor te realiseren. Het lijkt er haast op dat eerst op dit spoor de laatste dieseltreinen in den lande hun afschrijvingstermijn moeten volmaken alvorens er geïnvesteerd wordt in elektrificatie. Uit de stukken blijkt dat door TNO het verschil tussen het gebruik van diesel en HVO (hydrotreated vegetable oil) is onderzocht, dit zou positief uitpakken. Het is echter een eerste onderzoekservaring onder geconditioneerde omstandigheden die kennelijk nog niet is bevestigd met reële praktijkervaring op het spoor. Oftewel: Welke garantie is er dat het dieselgebruik wordt teruggedrongen, en is het alternatief (HVO) in de praktijk inderdaad beter, ook bij langere treinen en eventueel meer stops? Hoe zit het met het realiteitsgehalte (HVO kost nu bijna 50 cent per liter meer dan diesel en het gebruik ligt hoger) en met de handhaving?

Gezondheidsaspecten

Het aan te brengen ballastpakket levert gezondheidsrisico's op, zeker tijdens de langdurige uitvoering van het werk, waarbij kennelijk kankerverwekkende (kwarts-)stof zal vrijkomen. Althans is niet verzekerd dat materiaal wordt toegepast dat dergelijke risico's niet kent.

Gelegenheidsplanologie /nieuw bouwvlak

Het inpassingsplan voorziet enkel in de mogelijkheid om een spoorverdubbeling te realiseren. Dit getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening, immers wordt hetgeen daardoor wordt aangericht op belendende percelen onvoldoende gecompenseerd door een optimale ruimtelijke inpassing. Te denken valt aan het planologisch herschikken van bouw mogelijkheden op woonpercelen.

Hierbij is bijna letterlijk sprake van een kasje-muur situatie: Wil-daar-mee verder, dan is het niet de provincie, maar de gemeente die aanspreekpunt is, terwijl Prorail de partij is waarmee de schade moet worden afgewikkeld.

-wil het woongenot en de parkeergelegenheid terug door de woning achter op haar perceel te herbouwen, en vraagt daartoe een passend bouwvlak in te tekenen.

Uit de te ontvangen schadeloosstelling hoopt zij dan een nieuwe woning te kunnen bouwen, met minder last van de woongenotbeperkingen, waaronder trillingen en geluid. Ook kan de ontsluiting en de parkeergelegenheid van de eenmanszaak dan eenvoudig op de huidige plek langs de openbare weg worden aangepast. Dat een eigen bijdrage wegens 'nieuw voor oud' zal worden verlangd is duidelijk.

Omdat aartoe op medewerking van de gemeente is aangewezen voor de planologische medewerking en op Prorail voor de schadeloosstelling in geld bepleit zij een gezamenlijk optrekken met gemeente, Prorail en haar als partij, waarbinnen de intekening van het bouwvlak en de bekostiging van de herbouw geformaliseerd kan worden. In dat verband verzoekt zij u om vanuit de provincie deze insteek te steunen en te bevorderen.

Prorail hanteert verkeerde grondslag

Door de cumulatie van effecten is de situatie ontstaan die maakt dat verplaatsing c.q. reconstructie van de woning de voor de hand liggende oplossing is. Dit is-tot voor kort ook voorgehouden als reële optie. Enkele voorbeelden:

Bouwkundige aspecten:

De op staal gefundeerde sinds mensenheugenis bestaande woning is in het geheel niet gebouwd met als aandachtspunt een intensieve spoorverbinding op geringe afstand. Bijvoorbeeld verdraagt het aangebrachte stucwerk de trillingen niet en is het pand aan barsten/scheuren onderhevig;

Cumulatie:

Prorail baseert zich enkel op separate uitgangspunten qua te verdragen geluid- en trillingaspecten, en erkent onvoldoende dat die afzonderlijke aspecten met elkaar cumuleren. En bovendien cumuleren met aspecten als vrijkomende roet- en stofdeeltjes, parkeer- en bereikbaarheidsproblemen, vermindering van het woongenot en waardevermindering, nog daargelaten de toekomstige realisatie van de elektrificatie;

Parkeren en woongenot:

Prorail neemt onverwacht als uitgangspunt voor de schadeloosstelling het reconstrueren van de langs de weg gelegen parkeerruimte achter de schuur, in de tuin bij de woning. Hierdoor wordt ook nog het woongenot aan de zij- en achterzijde van de woning ondergraven. Het is beslist geen optie om, naast nagenoemde praktische bezwaren, daarvoor de tuin (waar het wonen op gericht is) deels op te offeren. Niet alleen aan de spoorzijde is het dan gedaan met het woongenot, ook achter de woning wordt zo flink ingeleverd. Het is uit oogpunt van privacy en afsluitbaarheid volstrekt onacceptabel om parkerende klanten achter de schuur in de huidige tuin bij de woning toe te laten. Overigens: het kan niet eens: de bocht kan vanwege de situering van de schuur niet met de 9 meter lange aanhanger genomen worden en de route ernaar toe is te krap c.q. ligt op het eigendom van de burens;

Parkeren en formaliteiten:

Er moet wel een oplossing voor de bereikbaarheid en voor het parkeren komen. Immers wil de gebruiker uit oogpunt van bereikbaarheid en presentatie de parkeerplaatsen voor op het perceel hebben.

In de berm parkeren is voor de voertuigen zonder kenteken geen legale optie, ware het al zo dat nog sprake zou zijn van een berm. Te dicht op de weg en nabij het spoor parkeren levert bovendien steenslagproblemen op, de verzekering stelt op dat punt haar eisen.

Prorail wringt zich zo bijna letterlijk in onmogelijke bochten om aan reconstructie van de woning meer achter op het perceel te ontkomen.

Onzekerheid en woongenot / onevenredig to.v. algemeen belang

Het zal na eventuele vaststelling van het inpassingsplan nog jaren duren eer het extra spoor zal kunnen worden aangelegd. Zo volgen jaren van onzekerheid en een langdurige forse aanslag op het woongenot zowel door de werkzaamheden als daarna.

Dat het woongenot van-fors wordt aangetast is evident. Nu blijkt dat Prorail niet door middel van uitkoop wil schadeloosstellen wordt des te duidelijker dat zij een onevenredig groot offer brengt ten opzichte van het daardoor te dienen algemeen belang. Het algemeen belang wordt sowieso voor de inwoners van Didam, waaronder niet of nauwelijks gediend. De RegioExpress stopt immers niet in Didam, elektrificatie is (nog) niet aan de orde, de spoorbomen zullen nog vaker gesloten zijn, geluid en trillingen nemen toe, enz. Daarom het volgende:

Plicht tot volledige schadeloosstelling / vergelijkbare mate van woongenot

Prorail heeft de plicht tot volledige schadeloosstelling. -wil Prorail daaraan houden en wenst niet op onderdelen in de sfeer van plan- of nadeelschade te worden gebracht, waardoor aftrek van een percentage 'normaal maatschappelijk risico' zou dreigen.

Zo bestaat op grond van de onteigeningsregelgeving en -jurisprudentie het recht op een volledige vergoeding voor vermogensschade, inkomstenschade en noodzakelijk te maken kosten, maar ook geldt dat in staat dient te worden gesteld zich een vergelijkbare mate van woongenot te verschaffen (zie o.a. ECLI:NL:HR:2003:AF7872).

Op grond van de jurisprudentie dient bij dat woongenot rekening gehouden te worden met de levensstijl van de bewoners en de eigenschappen van het object. Vooralsnog blijkt uit de reacties van Prorail geen enkel hoopvol aanknopingspunt.

Redenen dat ondergetekende uw college voor en namens __, onderzoekt:

- Primair: om het inpassingsplan niet vast te stellen;
- Subsidiair: om bij eventuele vaststelling van het inpassingsplan rekening te houden met deze zienswijze;
- Om binnen de verhouding - gemeente - Prorail -- op constructieve wijze het belang van-te bepleiten.

-verzoekt u in de gelegenheid te worden gesteld om een mondelinge toelichting te geven op deze zienswijze.

Hoogachtend



Zienswijze 35 is ingetrokken

Zienswijze 36

Doetinchem, 30 januari 2024

Betreft: zienswijze NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1

Zaaknummer 2023-014908

Verzonden per email aan: post@gelderland.nl op 30 januari 2024

Geachte lezer,

Middels deze brief dien ik een zienswijze in. Mijn zienswijze gaat over het “provinciaal inpassingsplan ontwerp” (2023-12-12) bekend onder nr. **NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1**

Over de behandeling van deze zienswijze zal ik graag nader geïnformeerd willen worden. Ik benadruk hierbij nog eens dat ik direct belanghebbende ben en ik actieve communicatie verwacht op de vervolgstappen.

Aangezien de zienswijze binnen een termijn van 6 weken ingediend moet worden gaat mijn zienswijze nu op 3 zaken in. Het is niet uitgesloten dat ik in een later stadium – al dan niet collectief – verder stappen onderneem om de nadelige effecten van de regio-expres aan te kaarten. Op sommige onderwerpen oriënteer ik me nog verder en vraagt dat onderzoekwerk.

De 2 punten in deze zienswijze:

1. **De binnenwaarde van het geluid moet goed onderzocht worden**
2. **Aanwijzing tijdelijke bestemming “railverkeer voorlopig” is verwerpelijk**
3. **Verkeersveiligheid verbetert niet door het scheiden van stromen maar verslechterd**

1. De binnenwaarde van het geluid moet goed onderzocht worden.

In het rapport “deelrapport geluid” staat in de bijlage onder B1.7 het onderwerp binnenwaarde toegelicht. Hier wil ik graag aandacht voor vragen - ook als daar geen GPP overschrijding plaats heeft gevonden. We hebben het hier namelijk over een bijzondere situatie. Het plan gaat over het laten rijden van de regio-expres. Daar is van begin af aan vanuit de provincie de focus op geweest. Meermaals heb ik aangegeven dat de wijzigingen in de infrastructuur om het rijden van de regio-expres mogelijk te maken een effect heeft op de bestaande spoorsituatie. Net zo vaak heb ik antwoord gekregen dat de geluidssituatie rondom de halterende treinen niet onderzocht hoeft te worden, omdat die geluidssituatie al bekend is. Daar ben ik het vanaf het begin al niet mee eens. In het onderzoek naar geluid is wel gekeken naar de GPP en de maatregelen, maar dat is heel formeel en theoretisch bekeken. Hieronder leest u waarom ik vind dat er bijvoorbeeld naar de binnenwaarde gekeken moet worden, bijvoorbeeld naar akoestiek en geluidvolume.

- **Er rijden dagelijks vele stoptreinen. Deze halteren bij het station tegenover de woning.**
Rijdend geven de treinen spoorgeluid (wielen op rails). Er rijden ongeveer 3 treinen op volle snelheid langs per etmaal. Zo rond 6 uur in de ochtend, 21.15 in de avond en zo rond middernacht. Deze treinen zijn altijd qua geluid erg aanwezig, maar omdat het “maar 3x per dag is” doen we het er maar mee. Als het geluidsniveau van de regio-expres ook zo is, dan

baart ons dat grote zorgen. Met daarnaast de geluidsbelasting van de halterende treinen wordt dat een hele nare geluidservaring. Dit heeft dus meer onderzoek en duiding.

- ***In de toekomst zullen stoptreinen dichterbij de woningen halteren; De bron verplaatst.***
De helft van de treinen komen in de toekomst dichterbij de woningen te staan tijdens het halteren. Het geluid tijdens het halteren is belastend en doordringend aanwezig op alle plaatsen in de woning. Zowel in de woonkamer, in de keuken, in de slaapkamer etc. De verplaatsing van de bron kan een totaal nieuw akoestisch beeld geven op de omgeving.
- ***De gebouwen in de omgeving weerkaatsen het geluid ('verstrooiing').***
De gebouwen in de omgeving (de eigenschappen, zoals ronde gevel) verstrooien het geluid zo, dat de bron vanuit meerdere kanten hoorbaar is. De bron is soms achter het huis beter te horen dan aan de voorzijde (spoorzijde) van het huis.
- ***De ergste bron is de dieselgenerator en de uitlaat.***
Het toerental van de motor ligt tijdens halteren (stationair) op een zeer laag niveau. Dat veroorzaakt laag frequent geluid. Daarnaast veel fijnstof.
- ***Het provinciaal inpassingsplan houdt onvoldoende rekening met de omgevingswet.***
De nieuwe omgevingswet heeft andere regels rondom geluid. Omdat de uitvoering van dit plan niet van tijdelijke aard is zal ik een gedegen onderzoek volgens de regels van de nieuwe omgevingswet passend vinden.
- ***De EU richtlijn omgevingslawaaï (bron) vraagt om actie op de bekende knelpunten.***
Er staat in een document die gemeente Utrecht geschreven heeft: "Geluidknelpunten kunnen erg hardnekkig zijn. Het is van het grootste belang om nieuwe knelpunten te voorkómen omdat achteraf oplossen vaak erg moeilijk is." Bron: [beleidsnota geluid en trillingen](#) . Een nieuw actieplan zal voor 18 juli 2024 vastgesteld moeten zijn.

2. Aanwijzing tijdelijke bestemming "railverkeer voorlopig" is verwerpelijk

In het provinciaal inpassingsplan staat de bestemming van de verschillende functies in de kaart opgenomen. Op de kaart is te zien dat de functie van openbaar groen ten hoogte van de Hof van Edinburgh te Doetinchem een tijdelijke functie heeft gekregen. Deze tijdelijke functie wordt beschreven als "railverkeer voorlopig".

Hieronder zet ik mijn zienswijze uiteen middels argumenten waarom ik hier tegen ben. Ik vind het overigens meer dan verwerpelijk hoe dit is gegaan.

- ***Participatie van de buurt op dit onderwerp ontbreekt.***
We zijn over het algemeen goed op de hoogte gehouden van de stappen en middels brieven over de procedures die lopen. Er is bijvoorbeeld gevraagd of er meegedacht kan worden over de inrichting van het openbaar groen aan de overzijde van de straat. Als het gaat om de tijdelijke werkterreinen die noodzakelijk zijn is met geen buurtbewoner gesproken.
- ***Afwegingen voor de locaties van "railverkeer voorlopig" is niet inzichtelijk***
Ik kan op geen enkel punt terugvinden met welke eisen en criteria de locaties bepaald zijn en hoe de eventuele andere locaties scoren ten opzichte van deze locatie. Welke andere locaties zijn eventueel geschikt en onderzocht? Ik verwacht dat dit onderzoek – uiteraard transparant – plaatsvindt. Ik heb ernstige bezwaren om – tot maximaal 5 jaar – tegen een bouwterrein aan te kijken. Het maakt de woning in deze periode minder goed verkoopbaar. De keuze is zacht gezegd verwerpelijk.
- ***Er is niets bekend over (maximale) geluidproductie, gebruik van groot materieel etc.***

Zienswijze 37

Onderwerp: Zienswijze betreffende waardevermindering woning [REDACTED], geluidsoverlast en trillingen

Zaaknummer: 2023-014908

Geachte College van Gedeputeerde Staten van Gelderland,

Via deze weg willen wij, bewoners van [REDACTED], middels deze zienswijze onze bezorgdheid uiten ten aanzien van de voorgenomen aanleg van een tweede spoor tussen Didam en Doetinchem de Huet, waarover ieder uur tweemaal een sneltrein zal gaan rijden, naast het bestaande spoor waar al 8 keer per uur een stoptrein rijdt.

U zult begrijpen dat met de aanleg van dit extra tweede spoor, dit direct gevolgen zal hebben voor onze huidige woonsituatie en leefomgeving, met name wat betreft de waardevermindering van ons huis, de toegenomen geluidsoverlast die zal komen en de nodige trillingen die we hierbij kunnen verwachten.

Wij realiseren ons dat ontwikkelingen in de infrastructuur van belang zijn, echter vrezen wij voor de mogelijke negatieve gevolgen voor onze eigen woning en leefomgeving. De aanleg van dit tweede spoor zal leiden tot aanzienlijke geluidsoverlast, de nodige trillingen en mogelijke andere hinderlijke effecten, te denken aan onder andere scheuringen in de muren in onze woning. Sinds de renovatie aan het spoor ervaren wij als bewoners nu al aanzienlijke overlast van het bestaande spoornetwerk en een toevoeging van een tweede spoor dichterbij ons huis zal de problemen alleen nog maar verergeren. Dit kan leiden tot waardevermindering van onze woning en vermindering van ons woongenot.

Wij verzoeken dan ook om een passende compensatie voor deze waardevermindering van ons huis, zodat wij in staat zijn eventuele aanpassingen aan onze woning uit te voeren om de overlast te beperken. Denk hierbij onder andere aan extra isolatie huis-muren- glas-deuren, versterkte wanden of andere geluidswerende maatregelen en maatregelen om scheuringen van ons huis tegen te gaan.

In het kader van de besluitvorming over dit vraagstuk verzoeken wij U om:

- een grondige evaluatie uit te voeren van de potentiële impact van de voorgestelde spooruitbreiding op onze woonsituatie, leefomgeving en de waarde van onze woning.
- Transparantie te bieden over de genomen maatregelen om geluidsoverlast, trillingen en andere hinder te beperken en om informatie te verstrekken over mogelijke compensatiemaatregelen voor de waardevermindering van ons huis.

Wij vertrouwen erop dat U onze zienswijze zorgvuldig zult overwegen en mee zal nemen in de besluitvorming rondom de aanleg van het tweede spoor.
Mocht er nog aanvullende informatie nodig zijn en/of vragen hebben dan horen wij dat graag.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

Zienswijze 38

Aantekenen

Aan het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland

Postbus 9090

6800 GX Arnhem

Tevens per e-mail: post@gelderland.nl

Betreft: **Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpress -**
Zaaknummer 2023-014908

Didam, 30 januari 2024

Geacht college,

Hierdoor *dient* ondergetekende, handelend als gemachtigde van [REDACTED]
[REDACTED] wonende te [REDACTED] hun zienswijze in
betreffende het ontwerp-inpassingsplan RegioExpress:

Bestaande eigendoms- c.q. woonsituatie

Taşan is sinds maart 2019 eigenaar van het perceel [REDACTED] te Didam.
Afkomstig uit Leiden kochten zij het perceel ter grootte van 5.770m², met daarop een half-vrijstaande woning en schuur- en stalruimte. Zij zochten de rust van het buitenaf wonen, vrij in het buitengebied op een huisperceel waar dieren kunnen worden gehouden. De woning hebben zij sindsdien in pandig geheel naar de eisen des tijds verbouwd.

Toekomstige situatie

Nu blijkt dat Prorail van hun eigendom een strook ter grootte van 1.150m² wenst te verwerven, en bovendien tijdens de uitvoering van de bouw ongeveer 427m² extra wenst te gebruiken als werkterrein. Het spoor komt 10 à 12 meter dichterbij de woning. Niet zomaar dichterbij, maar op bestaande spoorhoogte dichterbij.

De vrees voor toename van geluid en trillingen is evident. In reducerende maatregelen ter plaatse van het spoortracé of op hun perceel c.q. aan hun woning is niet voorzien.

Onzekerheid en tijdelijk gebruik

Het is onzeker wanneer het extra spoor zal kunnen worden aangelegd, dat zal na eventuele vaststelling van het inpassingsplan nog jaren duren. Bovendien kan...zijn perceel ook dan nog lang niet herinrichten omdat Prorail ook een strook van zijn eigendom tijdelijk in gebruik neemt als werkstrook tijdens de uitvoering van het werk. Zo volgen jaren van onzekerheid en een langdurige forse aanslag op hun woongenot zowel door de werkzaamheden als daarna, letterlijk in hun achtertuin.

Van den Berghweg 5 • 6942 ZL Didam • Tel. 0316 225654 • Mobiel 06 20429003
info@berghstaete.nl • www.berghstaete.nl • KvK 09177667
BTW-IDNL0018.67.959.894 • Rabobank rekeningnummer NL69 RABO 0141084634
Op onze dienstverlening is de 'Regeling van Rentmeesters 2020' van toepassing

Rentm1ter 1:2 NVR

T: 1D

Voorzienbaarheid / elektrificatie

-kocht het perceel terwijl hij niet kon voorzien dat kort daarna een spoorverdubbeling zou worden nagestreefd. Sterker nog: het bestaande enkelspoor tussen Didam en Doetinchem was juist helemaal gerenoveerd. Hij zou het perceel nimmer hebben gekocht als de spoorverdubbeling hem bekend zou zijn geweest. Daar komt bij dat het extra spoor enkel geschikt is voor dieseltreinen. Dit terwijl uit dwarsdoorsnede-tekeningen blijkt dat bij de grondverwerving al wel rekening wordt gehouden met toekomstige elektrificatie. Dit betekent op termijn wederom een aanpassing aan het spoor met bijbehorende overlast (en schade?). Het spoor houdt de familie zo nogal in zijn greep.

Stikstof/ dieseltreinen

Uit de stukken blijkt van extra stikstofuitstoot tijdens de bouwfase, en van extra stikstof-neerslag tijdens de gebruiksfase. Niet blijkt dat daarvoor compenserende maatregelen voldoende zijn zeker gesteld. Al om die reden behoort dit plan de eindstreep niet te halen. Afgevraagd kan worden of het wel reëel is om in deze tijd nog een on-geëlektrificeerd spoor te realiseren. Het lijkt er haast op dat eerst op dit spoor de laatste dieseltreinen in den lande hun afschrijvingstermijn moeten volmaken alvorens er geïnvesteerd wordt in elektrificatie. Uit de stukken blijkt dat door TNO het verschil tussen het gebruik van diesel en HVO (hydrotreated vegetable oil) is onderzocht, dit zou positief uitpakken. Maar: het is een eerste onderzoekservaring onder geconditioneerde omstandigheden die kennelijk nog niet is bevestigd met reële praktijkervaringen op het spoor. Oftewel: Welke garantie is er dat het dieselgebruik wordt teruggedrongen, en is het alternatief (HVO) in de praktijk inderdaad beter (ook bij langere treinen en eventueel meer stops)? Hoe zit het met het realiteitsgehalte (HVO kost nu bijna 50 cent per liter meer dan diesel en het gebruik ligt hoger) en met de handhaving?

Woongenot en dieren houden / individueel belang versus algemeen belang

Dat het woongenot van-stevig wordt aangetast is evident, het genot van het tuingericht wonen krijgt een flinke tik. Bovendien wordt er een zodanige oppervlakte ontnomen dat het houden van grotere dieren (zoals schapen waarvoor stalruimte aanwezig is) ter plaatse geen optie meer is.

Nu blijkt dat ProRail-niet door middel van uitkoop wil schadeloosstellen wordt des te duidelijker dat hij een onevenredig groot offer brengt ten opzichte van het daardoor te dienen algemeen belang. Het algemeen belang wordt sowieso voor de inwoners van Didam. waaronde-niet gediend. De RegioExpress stopt immers niet in Didam, elektrificatie is (nog) niet aan de orde, de spoorbomen zullen nog vaker gesloten zijn, geluid en trillingen nemen toe, enz.. Daarom het volgende:

Gelegenheidsplanologie /voorzien in een bouwvlak

Het inpassingsplan voorziet enkel in de mogelijkheid om een spoorverdubbeling te realiseren. Dit getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening, immers wordt hetgeen daardoor wordt aangericht op belendende percelen onvoldoende ondervangen met een optimale ruimtelijke inpassing. Te denken valt aan het planologisch herschikken van bouwmogelijkheden op woonpercelen. Hierbij is bijna letterlijk sprake van een kasje-muur situatie: Wil -daarmee aan de gang, dan is het niet de provincie, maar de gemeente die aanspreekpunt is, terwijl ProRail de partij is waarmee de schade moet worden afgewikkeld.

Zo wil-zijn woongenot terug door de woning te herbouwen, en vraagt hij daartoe een bouwvlak in te tekenen aan de Lange Klauwenhof. Uit de opbrengst van de te verkopen (in waarde gedaalde) bestaande woning hoopt hij dan een nieuwe woning te kunnen bouwen, met minder last van woongenotbeperkingen waaronder trillingen en geluid.

Nu is hij daartoe op de gemeente aangewezen. De gemeente heeft ter plaatse ook belangen: zo heeft de gemeente iets verderop een belang bij de door Prorail te verleggen Lange Klauwenhof, welke weg gedeeltelijk ook op het eigendom van- ligt.!!!!>epleit daarom een kleine herverkaveling met gemeente, Prorail en hem als partijen, waarbinnen dO intekening het bouwvlak gerealiseerd kan worden. Hij verzoekt u deze insteek te steunen en te willen bevorderen.

Nacht- en dagrust / Leefstijl / gezondheidsrisico's

Bij voormelde insteek speelt zowel de vrees voor een verstoorde nachtrust als de vrees voor een verstoorde 'dagrust'. Immers bestaat vanwege het draaien van onregelmatige diensten de vrees voor het overdag niet meer goed kunnen slapen.

Het aan te brengen ballastpakket levert gezondheidsrisico's op, zeker tijdens de langdurige uitvoering van het werk, waarbij zal kankerverwekkende (kwarts-)stof zal vrijkomen. Niet is zeker-gesteld dat geen materiaal wordt toegepast dat dergelijke gezondheidsrisico's kent.

Plicht tot volledige schadeloosstelling / vergelijkbare mate van woongenot

Prorail heeft de plicht tot volledige schadeloosstelling. !!!!!!N! Prorail daaraan houden en wenst niet op onderdelen in de sfeer van plan- of nadeelschade te worden gebracht, waardoor aftrek van een percentage 'normaal maatschappelijk risico' zou dreigen.

Zo bestaat op grond van de onteigeningsregelgeving en -jurisprudentie het recht op een volledige vergoeding voor vermogensschade, inkomstenschade en noodzakelijk te maken kosten, maar ook geldt dat-in staat dient te worden gesteld zich een vergelijkbare mate van woongenot te verschaffen (zie o.a. ECLI:NL:HR:2003:AF7872).

Op grond van de jurisprudentie dient bij dat woongenot rekening gehouden te worden met de levensstijl van de bewoners en de eigenschappen van het object. Vooralsnog blijkt daartoe uit de reacties van Prorail van geen enkel hoopvol aanknopingspunt.

Resumé

Redenen dat ondergetekende uw college voor en namens!!!!!!erzoekt:

- Primair: om het inpassingsplan niet vast te stellen;
- Subsidiair: om bij eventuele vaststelling van het inpassingsplan zoveel mogelijk rekening te houden met deze zienswijze;
- Om binnen de verhouding tussen provincie - gemeente - Prorail -- o p constructieve wijze het belang van [REDACTED] te !bepleiten.

Graag is ondergetekende c.q. Taçan bereid u een mondelinge toelichting te geven.

Hoogachtend [REDACTED]

Zienswijze 39

Aan: het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland per e-mail via:
post@gelderland.nl

Betreft: Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres, zaaknummer 2023-014908.

Geachte leden van de Gedeputeerde Staten van Gelderland,

Hierbij dien ik onze zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan RegioExpres. Het ontwerpplan voorziet in de plaatsing van een wissel ter hoogte van de Uijlenbroeklaan, gemeente Doetinchem. Hiermee zal de geluidsoverlast voor de betrokken bewoners toenemen, specifiek het piepen en snerpen van wiel-flensen langs de bochtstukken van de wissel. Dit wordt, zover wij kunnen nagaan, niet meegenomen in het gebruikte rekenmodel. In het deelrapport geluid wordt hier immers geen melding van gemaakt, wel in het deelrapport trillingen. Bovendien is er geen reden om deze wissel zo dicht bij de bebouwing te plaatsen. Het is veel logischer om de wissel direct ten oosten van het station Doetinchem-de Huet te plaatsen, rond treinkilometer 36,65 in plaats van bij 35,5 - 35,4. Ter plekke is immers geen directe bebouwing aan de noord- en zuidzijde van het spoor, maar een voetbalveldje aan de noordzijde en een akker aan de zuidzijde. Alternatief kan men overwegen het dubbelspoor te laten doorlopen tot het station Doetinchem waar al wissels aanwezig zijn.

Ten aanzien van de geluidsberekeningen in het gehanteerde rekenmodel willen wij u graag verduidelijken wat deze betekenen voor ons in de huidige situatie. In onze achtertuin, dus aan de spoorzijde, is het onmogelijk een gesprek te voeren als er een trein passeert. Wij hebben het ons aangeleerd te wachten tot de trein gepasseerd is en daarna weer het gesprek te hervatten. Dit betekent dus dat het feitelijk door de bewoners waargenomen geluidsniveau van een passerende trein veel hoger is dan de grenswaarde van 55 db, want anders hadden wij rustig kunnen doorpraten. Als het ontwerpbesluit wordt uitgevoerd zoals het nu voorligt, zullen daar wisselgeluiden bovenop komen (zoals terecht wordt opgemerkt in het deelrapport trillingen). De helft van alle passerende treinen (de treinen in oostwaartse richting) zullen hierbij extra geluidsoverlast veroorzaken. Aangezien het klaarblijkelijk het plan is dat deze wissel met 80-100 km/uur genomen zal gaan worden (blijkens de rijsnelheden op dit trajectdeel genoemd in het deelrapport trillingen, figuur 11), kan het niet anders dan dat er forse geluidsoverlast ontstaat voor de bewoners. Deze aanvullende geluidsoverlast ten gevolge van de wisselgeluiden is volledig vermijdbaar, als het college besluit de wissel of direct na het station Doetinchem-de Huet aan te leggen of het dubbelspoor door te trekken naar station Doetinchem.

Als laatste merken wij op dat wij voorstander zijn van het verbeteren van het openbaar vervoer in Gelderland, inclusief de komst van de Regio-Expres, wel willen wij graag zien dat de wissel op een plaats wordt aangelegd waar deze minder overlast veroorzaakt voor directe omwonenden.

Wij hopen dat onze zienswijze bijdraagt aan een beter besluit.

Hoogachtend,

[Redacted signature]

[Redacted signature]
[Redacted signature]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Zienswijze 40

Doetinchem, 30 januari 2024

Betreft: **zienswijze NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1**

Geachte lezer,

Met betrekking tot “provinciaal inpassingsplan ontwerp” (2023-12-12) bekend onder nr. **NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1** dienen wij hierbij onze zienswijze in.

Wij wonen aan [REDACTED] en zijn direct belanghebbende.

Wij willen graag verder geïnformeerd worden over de vervolgstappen en de behandeling van deze zienswijze.

Het is niet uitgesloten dat wij in een later stadium, al dan niet collectief, wij verdere stappen zullen ondernemen om de nadelige effecten van de regio-expres naar voren te brengen. Daar de zienswijze binnen een termijn van 6 weken ingediend moet worden, kunnen wij niet alle zaken goed onderzoeken en zullen wij dit in een later stadium doen.

Geluidswaarden in en om de woning:

Doordat het spoor wordt aangepast met een dubbelspoor, komt het spoor te dichtbij de woningen. De stoptreinen die het station langzaam naderen en vertrekken geven al een doordringend geluid en veroorzaakt ook trillingen in de woning en omgeving. Ook door dit te verplaatsen kan er een heel ander (akoestisch geluid) optreden, wat totaal nog niet nader onderzocht is.

Ook zal in de nieuwe situatie het geluid meer gaan weerkaatsen. De gebouwen in de omgeving verstrooien het geluid zo, dat het vanuit meerdere kanten hoorbaar is. Achter het huis hoor je het geluid vaak nog sterker dan aan de voorzijde. Ook door de komst van een nieuw perron, meer spoor vindt er meer versterking plaats, waardoor het geluid naar onze mening nog meer gaat weerkaatsen. Wij vinden dat dit nader onderzocht moet worden en mogen er geen aannames worden gedaan.

En ook de sneltreinen gaan meer geluidsoverlast veroorzaken. Wat wij niet snappen is dat jullie jaren geleden hier ook een proef mee hebben gedaan en dat dit totaal niet rendabel was en ook de klachten voor ernstige geluidsoverlast hierdoor waren niet gering.

Werkterreinen:

Ons, de bewoners van het Hof van Edinburgh, is gevraagd om mee te denken over de inrichting van de groenvoorziening aan de overzijde van de straat, grenzend aan het spoor.

Tot onze verbazing en teleurstelling is er totaal geen sprake van enig overleg of communicatie met betrekking tot de tijdelijke werkterreinen is tot op heden. Wat kunnen we verwachten met betrekking tot het te gebruiken materieel, geluidsoverlast, tijdsbestek en andere gevolgen en met name voor de toch al drukke verkeerssituatie in onze straat? Dit is een kwalijke zaak en ik verwacht dan ook dat hier meer duidelijkheid over komt, inclusief een uitleg over eisen en criteria en gevolgen voor de omwonenden van deze locaties. Het is

opmerkelijk dat er veel onderzoek is gedaan naar de effecten van de flora en fauna, maar heel weinig naar de effecten voor de bewoners en de verkeersveiligheid.

Dat de verkeerstromen gescheiden worden is onvoldoende onderzocht. Er zijn dan voldoende onderzoeken waaruit blijkt dat de “auto te gast” de oplossingen voor de verkeersveiligheid positiever beïnvloeden dan dat er rekening wordt gehouden met het scheiden van alle gebruikers waarbij het rekening houden met en de alertheid afneemt.

En hoe gaat een jarenlange bouwterreinachtige situatie gecompenseerd worden met evt verkoopt en/of waarde van onze woning? Dit heeft namelijk grote gevolgen hiervoor.

Ik verwacht dat de genoemde opmerkingen meegenomen worden in de behandeling en Ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van mijn zienswijze en de reacties daarop. Deze zienswijze mag opgenomen worden in de openbare stukken volgens de wet open overheid.

Met vriendelijke groeten,

[Redacted signature line]

[Redacted line]

[Redacted line]

[Redacted line]

[Redacted line]

Zienswijze 41

Doetinchem

DE WERKEN
(Hieronder nader gespecificeerd)

Belieft zacht : 2023-01-08



Duurzaam
bezorgd



College van Gedeputeerde Staten
van Gelderland

Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

NS100 - #X880X0X#00#0000#

310124Batch050

310124Batch050

Zienswijze 42

Postbus 718, 6800 AS Arnhem, Nederland

Aangetekend

Provincie Gelderland

T.a.v. de het college van Gedeputeerde Staten van
Gelderland

Postbus 9090

6800 GX Arnhem

Nederland

CLASSIFICATIE

DATUM

ONZE REFERENTIE

SEHANOELO DOOR

TELEFOON DIRECT

E-MAIL

C1 - Publieke Informatie

30 januari 2024

GfO-N-RE 24-0152

[REDACTED]

026 [REDACTED]

ruimtelijkeplannen@tennet.eu

BETREFT Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres

Geachte heer/mevrouw,

Onlangs is bekend gemaakt dat bovengenoemd plan ter inzage ligt. Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen maakt TenneT TSO B.V. (hierna: TenneT) bij deze graag gebruik.

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

- de bovengrondse 380 kV-hoogspanningsverbinding Doetichem-Niederrhein
- de ondergrondse 150 kV-hoogspanningsverbinding Nijmegen-Langerak
- de ondergrondse 150 kV-hoogspanningsverbinding Zevenaar-Langerak
- de ondergrondse 150 kV-hoogspanningsverbinding Nijmegen-Zevenaar

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-

TenneT TSO B.V. Bezoekadres Utrechtseweg 310, Arnhem Postadres Postbus 718, 6800 AS Arnhem
Factuuradres Postbus 428, 6800 AK Arnhem Handelsregister Arnhem 09155985
Telefoon 0800 83 66 38 8 Fax 026 373 11 12 InterteftftftMt tch 51
Q

/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.

Afstemming met TenneT

TenneT kan op dit moment niet instemmen met dit inpassingsplan, omdat in overleg met ProRail en Movares is afgesproken aanvullende informatie te verstrekken over het graven van proefsleuven aan de Mussenhorstweg in Wehl. Tot op heden hebben wij hier geen verdere informatie over ontvangen en kunnen wij dus niet met zekerheid zeggen dat het plan doorgang kan vinden zonder de veiligheid en leveringszekerheid van de hoogspanningsverbinding in gevaar te brengen. Daarom verzoeken wij u om de initiatiefnemer contact op te laten nemen met mijn collega  een e-mail te sturen naar  en de ontbrekende informatie te versturen.

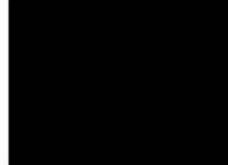
Heeft u nog vragen?

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

Uw reactie, graag onder vermelding van ons kenmerk, zie ik met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

TenneT TSO B.V.



Relatiebeheerder Ruimtelijke Plannen

Tennet TSO - 24 uur
Utrechtseweg 310 Gebouw M01 6812AR Arnhem The Netherlands:

Frankering betaald



R Aangetekend

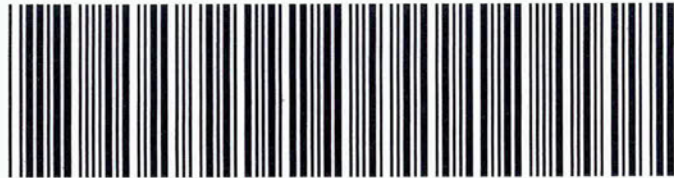
D-A-1

Provincie Gelderland
T.a.v. Het college van gedeputeerde
Postbus 9090
6800GX ARNHEM

3SFXVZ3196324

Recommandé

NL

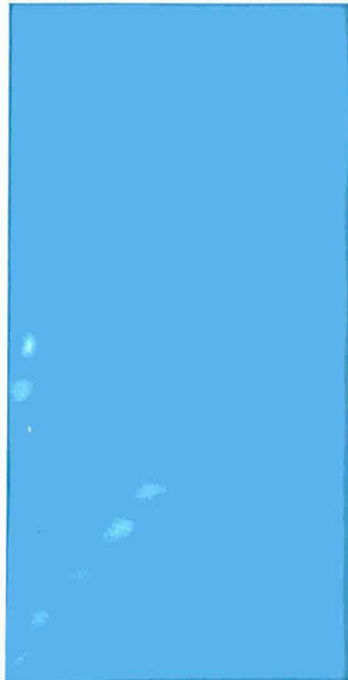


3SFXVZ3196324

P2202



Postbus 718, 6800 AS Arnhem



310124Batch051

Zienswijze 43

Zienswijze zaaknummer 2023-014908

ontwerp-inpassingsplan RegioExpres.

Iedereen mag een zienswijze hebben. Uiteindelijk, denkt men, worden besluiten genomen op basis van de meest gedragen zienswijze. Het is dus verstandig wanneer je als overheid iets wilt, te zorgen dat de meeste mensen je zelfbedachte plannen een goed idee vinden.

Dit kun je bijvoorbeeld realiseren door alleen voordelen te benoemen en uit te vergroten en de nadelen te verzwijgen of te verkleinen. Ook is het zaak niet te veel ruchtbaarheid te geven aan de bezwaarmakers en/of gedupeerden. Verder moet je als overheid zorgen dat je alle gerenommeerde adviesorganisaties, die overigens voor 80 procent financieel afhankelijk zijn van diezelfde overheid, inschakelt en die zorgen voor een lawine aan rapporten (alleen de Milieu Effecten Rapportage (MER) kent meer dan 50 rapporten en bijlages) waardoor de kleine minderheid, die een andere zienswijze heeft, volledig wordt ondergesneeuwd. Het algemeen belang gaat boven het persoonlijke belang. Het algemeen belang is echter bepaald door een kleine groep mensen, in dit geval werkend bij de overheid, met allemaal hun eigen persoonlijke belangen en voldoende middelen om hiervan een algemeen belang te maken. Dit is een situatie die gegroeid is in de laatste decennia en welke verstikkend werkt en uiteindelijk heeft geleid tot een steeds grotere afstand tussen burger en die overheid.

Ik heb een persoonlijk belang dat mijn, tot op dit moment zeer prettige leefomgeving, gehandhaafd blijft. NIMAT geldt ook voor mij. Maar Mijn Achter Tuin (MAT) loopt verder dan mijn perceelsgrenzen en ver door tot in de Achterhoek en Liemers. In het verleden heb ik regelmatig mijn en de zienswijze van de burens op de tussentijdse plannen ingebracht. Tot nu toe heeft dat geleid tot zegge en schrijve nul aanpassingen. Ook het opvragen van passagiersstromen bij de huidige vervoersmaatschappijen heeft geen succes gehad waardoor het kunnen aantonen dat de plannen op drijfzand zijn gebaseerd onmogelijk werd. Het niet verstrekken van de passagiersstromen wordt gemotiveerd met een onduidelijk bedrijfsbelang. Ook een vorm van eigenbelang?

Dat de inzet van extra treinen in de spits het probleem van even moeten staan in de trein ook kan oplossen en dat de geplande sneltreinen dat ongetwijfeld ook zullen gaan doen is een feit, echter dat tussen 9 uur in de ochtend en pakweg 4 uur in de middag de stoptreinen en ook dadelijk de sneltreinen zwaar onderbezet blijven, ook.

In een patatzaak kent men ook spitstijden. Ik schat zo tussen half vijf en half zeven in de avond. I.p.v. 1 medewerker voor en na die spits staan er dan 3 of vier mensen patatten te bakken. Extra inzet als het nodig is. De diesel sneltreinen blijven straks echter de hele dag toeren, het milieu belasten en het geld van de burger over de spoorbielzen gooien.

Ik verwacht dat de huidige vervoerders binnen een paar jaar na realisatie van de RegioExpres stoppen met de dure en zwaar onderbezette sneltreinen.

Inmiddels zijn er zoals gezegd legio onderzoeken geweest en afgerond, participatieplannen, voorlichtingsavonden en gesprekken met direct betrokkenen gevoerd. En nu mogen we als burger weer een zienswijze indienen en pak ik de link [NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1](#) erbij die moet leiden naar de te beoordelen stukken. Echter krijg ik een bericht dat je sinds begin 2024 naar het omgevingsloket moet voor de plannen omdat die mogelijk gewijzigd

kunnen zijn! Betekent dit dat je als burger dagelijks alle stukken continue moet blijven bewaken op niet gecommuniceerde wijzigingen?

Bij het omgevingsloket aangekomen zie je niets meer en raak je in verwarring.

Automatisering en overheid zijn twee werelden die maar moeilijk bij elkaar komen. Ook hier zorgen verouderde systemen dat de overheid niet bij machte is sturing te geven aan een moderne democratie. Met behulp van een vriendin vind ik de rapporten ook op de site van de gemeente Montferland bij de raadsvergadering van 18 januari agenda punt 9.5.

HET MER- Rapport was 27 november 2023 klaar maar wordt op 21 december, meer dan drie weken, later aan het publiek voorgelegd; Een regelmatig beproefde methode om net voor vakantieperiodes te publiceren zodat er zo min mogelijk commentaar komt?

In het rapport staat o.a. dat er sprake was van een gunstige kosten- batenanalyse. Dit geeft een verkeerd beeld omdat het saldo negatief is maar door, zo redeneert men, door het nut voor het algemeen belang omslaat naar positief. Rekenkunstenars zijn het.

Hoe wil je met 1 extra sneltrein per uur alle zelfbedachte problemen en knelpunten oplossen.

Verder een kleine bloemlezing uit de MER-rapportage:

Op 230 plekken zijn er geluidsovertredingen en 17 woningen moeten nader onderzocht worden voor oplossingen m.b.t. geluid. 499 mensen krijgen te maken met extra geluidsoverlast. De impact voor natura 2000 m.b.t. Stikstof is groot maar er zijn nog geen oplossingen. Er moeten 119 bomen en bijna 5000m² houtopstanden worden gekapt. De totaalscore is gemiddeld sterk negatief. Effect op bekende en verwachte archeologische waarden is sterk negatief.

Op basis van de beschikbare bodeminformatie is de globale inschatting dat ongeveer 2.000 m² tot 2.500 m² sterk verontreinigde grond wordt gesaneerd: hoelang was dit al bekend?

Samenvatting: van de 23 beoordeelde aspecten zijn er slechts 2 positief, 8 neutraal, 9 negatief en 4 zwaar negatief.

Mijn zienswijze is dan ook: zie af van het gehele plan zolang het nog kan.

Even terug naar mijn eigenbelang.

Als direct betrokkene kon ik nergens vinden wat er nu langs ons huis gaat gebeuren. Komt het fietspad tussen Bascule en Zandweg in Didam 3,4,5 of meer meter richting ons huis? Dit zou je toch uit de plannen moeten kunnen herleiden. De gemeente Montferland heeft inmiddels deze vraag doorgespeeld aan de verantwoordelijken en deze aan mij verstrekt. Hierdoor heb ik een gedetailleerd beeld wat er in concept gaat gebeuren lang ons huis.

De gemeente heeft m.b.t. de groenstrook langs genoemd fietspad inmiddels een zienswijze ingediend die ervoor moet zorgen dat de huidige groenstrook ook na aanpassing van het spoor een groenstrook blijft en niet voor trein- of spoorvoorzieningen mag worden gebruikt. Dit was afgesproken, maar was niet als zodanig in de plannen verwerkt. Ik onderschrijf deze zienswijze en ben verbaasd hoe dergelijke fouten op essentiële onderdelen gemaakt kunnen worden. Maar zoals u begrijpt zie ik liever dat er geen enkele aanpassing plaats vindt. Gelukkig komt de gemeente Montferland inmiddels ook op voor haar burgers die grond moeten inleveren en niet of nauwelijks netjes hiervoor worden gecompenseerd.

In de periode, rond 1990, toen we onze kavel dicht bij het spoor kochten is ons duidelijk gemaakt dat binnen de rooilijn in het bestemmingsplan, die aangeeft de uiterste grens tussen spoor en bewoning, niet gebouwd mag worden. Alle huizen langs het fietspad liggen netjes langs deze rooilijn. Mijn zienswijze is dat het dan ook niet zo mag zijn dat door verbreding van het spoor de gemaakte afspraak van tafel is. Het inpassingsplan voldoet niet aan de eisen

van het bestemmingsplan. Alle huizen die tegenwoordig nieuw worden gebouwd dicht bij een spoor moeten constructief en bouwtechnisch, denk aan geluid en trillingen, voldoen aan veel hoger eisen dan woningen die niet bij het spoor komen. Hoe kan het dat dit niet geldt als het spoor dichterbij komt? Hoe denkt de Raad van State hierover?

Mijn zienswijze is dan ook dat er onvoldoende, uitsluitend op basis van theoretische modellen met voor de leek, lees burger, onbegrijpelijke uitgangspunten, rapporten en adviezen worden opgesteld die voorbijgaan aan het persoonlijke maar ook het algemene belang.

Tenslotte.

In het “Montferland Journaal” van 23 januari 2024 wordt gewag gemaakt van een sneltrein tussen Arnhem-Doetinchem-Winterwijk. Een kleine verschrijving want de sneltrein loop slechts tot Doetinchem. Maar wat maakt het uit dat duizenden lezers, die niet een direct belang hebben, verkeerd worden geïnformeerd? Ook leuk in dat artikel is dat de wethouder uit Doetinchem nogmaals wijst op het belang van de sneltrein voor de bereikbaarheid van de regio. Welke regio? Na Doetinchem, komend vanaf Arnhem, loopt er weer een gewone stoptrein naar Winterswijk.

Alle plaatsen tussen Doetinchem en Arnhem worden ook niet beter bereikbaar en hebben alleen de last van vervuiling, trillingen, afname van de broodnodige

Biodiversiteit, lawaai en langere wachttijden bij de overgangen veroorzaakt door de extra sneltrein die straks met 120 km per uur door de dorpen dendert.

Met regio bedoelt de wethouder uitsluitend Doetinchem. Spijtig dit te moeten constateren.

Soms gaat het eigen belang van een gemeente, het eigenbelang van een kleine club provinciale of ProRail ambtenaren boven het eigen en algemeen belang van de bewoners langs de spoorlijn die straks alleen mogen kijken naar hoe de Race-Express met hoge snelheid het leef- en woongenot om zeep helpt om een luttele 10 minuten tijdwinst te realiseren voor een kleine groep mensen uit Doetinchem. Ook het argument van betere aansluitingen met de Randstad en Nijmegen door de RegioExpres is kul omdat er voldoende aansluitmogelijkheden zijn. Overigens zijn de plannen van extra sneltreinen van Arnhem naar Utrecht en vice versa inmiddels in de koelkast gezet vanwege te weinig materieel en personeel. Ook ontbreekt geld voor noodzakelijk onderhoud aan spoor, bruggen en viaducten.

Ik denk dat het tijd wordt dat de overheid weer zorgt voor een beter aansluiting bij de burger en de tering naar de nering moet zetten.

[Redacted signature block]

Zienswijze 44

College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Betreft: Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RegioExpres; zaaknummer 2023-014908.

Geachte heer/ mevrouw,

Naar aanleiding van het gepubliceerde ontwerp-inpassingsplan voor de RegioExpres, stuur ik u deze brief om onze zienswijze met u te delen.

Op basis van het ontwerp-inpassingsplan hebben wij gegronde bezwaren, als zijnde direct aanwonenden van het spoor, op het ingediende ontwerp voor de realisatie van de RegioExpres. Hieronder geef ik een overzicht van de bezwaren weer.

Noodzaak van uitbreiding

Als direct aanwonenden van het huidige spoor hebben wij zicht op de bezetting van de treinen. Na aankondiging van de voorgenomen uitbreiding van de dienstregeling hebben wij hier meer op gelet. Wat opvalt is dat de bezetting tijdens de spitsuren voor forensen in de ochtend en einde van de middag zeker een grote drukte heerst. De treinen zijn dan niet al te lang en erg vol.

Buiten deze momenten is de trein zeer weinig bezet. Soms slechts door het benodigde personeel en één of twee reizigers.

In het plan van de RegioExpres zijn tijden opgenomen waarop de extra trein per uur zal gaan rijden. Op basis van onze eigen observaties is op een groot deel van die momenten geen extra trein nodig. Daarom is het moeilijk te geloven dat de verhoging van onderstaande hinders daarmee te verantwoorden zijn. De financiële middelen welke hiermee gemoeid zijn laten we voor het gemak maar even buiten beschouwing.

Toename van aantal treinen

Het aantal treinen wat op dit moment onze woning passeert is 8 stuks per uur (4 treinen per richting). Dit zijn allen stoptreinen. Door de RegioExpres zullen hier 2 treinen per uur aan toegevoegd worden (2 treinen per richting). Echter staat reeds in de stukken vermeld dat er een ambitie heerst deze intentie verder uit te breiden naar 2 sneltreinen per richting is 4 treinen per uur welke onze woning passeren. Of deze ambitie wordt waargemaakt, is niet te stellen. Maar wat vooral niet vast te stellen is, is of het bij die ambitie blijft. Wanneer het spoor er eenmaal licht, is het niet ondenkbaar dat hier nog meer gebruik van gemaakt gaat worden.

Dit geeft zorgen over de toekomst. Er is geen garantie dat het bij de huidig voorgenomen aantallen blijft. Het risico is dat de ambitie wordt waargemaakt en misschien wel overschreden. De vraag is in onze ogen daarin niet of, maar wanneer.

Ongeacht het antwoord op deze vraag, is in de berekeningen (in hoeverre door ons in te zien) deze verhoging in het aantal treinen niet meegenomen. Er is niet gekeken wat de invloed op trillingen, geluid en milieu zijn wanneer niet 4+1, maar 4+2(of meer) treinen over zit spoor gaan rijden.

Milieuhinder

Op dit moment wordt het spoor gebruikt door een 4-tal treinen per richting per uur. Dit zijn dieseltreinen en veroorzaken daarmee een zekere uitstoot van uitlaatgassen. In de uitbreidingsplannen wordt niet genoemd op welke 'brandstof' de extra treinen zullen gaan rijden en of er wordt geïnvesteerd in andere voortdrijvende middelen. Daarom gaan we er van uit dat de RegioExpres ook zal bestaan uit dieseltreinen. Dit is dus een duidelijke vergroting van uitlaatgassen en de bijbehorende geluidshinder door de dieselmotoren.

Geluidshinder

Op dit moment ondervinden wij, uiteraard, een zekere mate van geluidshinder door het huidige spoor. De voorgenomen uitbreiding betekent dat het spoor korter op onze woning komt en daarmee ook de bron van het geluid. Naast de afstand wordt de intensiteit van het geluid verhoogd door een toename in aantal treinen.

Deze toename van geluidshinder heeft invloed op de onze (nacht)rust, genot van leven in het buitengebied en veroorzaakt ook een sterke geluidsoverlast in onze tuin. Met opgroeiende kinderen is dit een niet-wenselijke situatie. Daarnaast zijn er vele onderzoeken dat geluidsoverlast voor vele andere gezondheidsproblemen kan zorgen.

Naar onze mening zijn er vele mogelijkheden om het geluidshinder te verkleinen. Deze zullen, naar onze mening, moeten worden toegepast bij uitbreiding van het spoor en het aantal treinen.

Trillingshinder

Doordat het spoor dichterbij komt en ook een groter aantal treinen gaat rijden, is het aannemelijk dat de trillingen ook zullen toenemen. Op dit moment is het in huis zeker merkbaar wanneer er een trein passeert. Wanneer dit vaker en dichterbij zal gebeuren, zullen deze trillingen meer en vaker voorkomen.

Of dit invloed heeft op onze woning, kunnen wij zelf niet beoordelen. Wel maken wij ons hier zeker zorgen om. Wij hebben onze woning in de afgelopen jaren volledig naar onze zin gemaakt als een energie-neutrale en toekomstbestendige woning. Dit mag uiteraard niet in gevaar komen door de voorgenomen werkzaamheden.

Naast de invloed van de trillingen op het pand, zullen de trillingen ook invloed hebben op ons. Als jong gezin zullen wij, door toename van trillingen, een vermindering van woongenot ervaren en mogelijk ook gerelateerde medische klachten gaan ondervinden.

Tot onze verbazing komt ons adres, en ook de andere woningen in onze straat, niet voor in het trillingsonderzoek wat bij het plan behoort als bijlage VIII. Dit houdt in dat er geen onderzoek op locatie is gedaan, maar ook niet is meegenomen in de uitgevoerde modelberekeningen. Gezien wij zeker last hiervan zullen ervaren, dient dit onderzoek alsnog uitgevoerd te worden.

Daarnaast zijn er, om trillingshinder te verminderen, vele mogelijkheden om toe te passen en lijkt het ons niet meer dan normaal dit toe te passen om overlast te voorkomen.

Overlast van werkzaamheden

In het plan is vooral aandacht voor het voorgenomen eindresultaat. De uitvoering van de werkzaamheden worden slechts in beperkte mate omschreven. Juist ook in deze periode verwachten wij grote overlast.

In het plan wordt genoemd dat er een voorgenomen opslagplaats voor materiaal en/of keten aan de Mussenhorstweg komt. Hierin staat niet vermeld waar dit exact zal zijn en hoe dit er uit komt te zien. Verder wordt de opslag genoemd, maar niet de bijbehorende verkeersbewegingen van (zwaar)vervoer. Dit zal voor ons zeker een grote invloed hebben op geluids- en trillingshinder.

Door de gemeente Doetinchem is de Mussenhorstweg bedoeld voor aanwonenden en belanghebbend landbouwverkeer. Hier is ook de breedte van de weg naar en is niet geschikt om

veelvuldig met zwaarder vervoer overheen te gaan. De kwaliteit van het asfalt is al slecht en zal door deze toename ook verder verslechteren. Ook zijn de bermen slecht en gevaarlijk bij passeren. Hier is in het plan geen aandacht voor.

Deze verkeersbewegingen zullen, afhankelijk van positie van de opslag, dus ook hinder voor ons verzorgen. De bewegingen zullen veelvuldig zijn en daarmee trillingen aan het huis veroorzaken. Hierbij dezelfde (of wellicht grotere) gevolgen voor de woning en onszelf hebben, dan na realisatie van de werkzaamheden.

Naast trillingen verzorgt dit ook een grote mate van geluidsoverlast door het verkeer, de gebruikers van de opslag en de werkzaamheden zelf. In het plan is hier geen aandacht voor en wordt ook onvoldoende vermeld of de werkzaamheden gedurende de dag, de nacht of beide zullen worden uitgevoerd. Hierbij hebben wij grote zorgen over onze (nacht)rust en andere gevolgen waar geluidshinder voor kan zorgen.

Vermindering woningwaarde

Doordat het spoor dichtter op onze woning komt en ook het aantal treinen daarmee toe zal nemen, zal de waarde van onze woning afnemen. Het is op dit moment uiteraard moeilijk vast te stellen wat deze afname is, maar dat deze zal dalen is duidelijk. Dit is voor ons niet acceptabel en wordt onvoldoende uitgelicht in het inpassingsplan.

Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

Zienswijze 45

Betreft indiening zienswijze op ontwerp-inpassingsplan RegioExpress plan NL.IMRO.9925.I zaaknummer 2023-014908

Zienswijze ingediend per email op 31 januari 2024 post@gelderland.nl

Indiener: [REDACTED]

Geachte lezer,

Middels deze brief dien ik een zienswijze in. Mijn zienswijze gaat over het "provinciaal inpassingsplan ontwerp" (2023-12-12) bekend onder nr. NL.IMRO.9925.IPRegioExpres-ont1. Over de behandeling van deze zienswijze zal ik graag nader geïnformeerd willen worden. Ik direct belanghebbende ben en ik verwacht actieve communicatie verwacht op de vervolgstappen.

Aangezien de zienswijze binnen een termijn van 6 weken ingediend moet worden gaat mijn zienswijze nu op 4 zaken in. Het is niet uitgesloten dat er in een later stadium – al dan niet collectief – verder stappen worden ondernomen om de nadelige effecten van de regio-express aan te kaarten. Op sommige onderwerpen oriënteer ik me nog verder en vraagt dat uitzoekwerk.

Allereerst merk ik op dat het voor de gemiddelde verstandige burger waar ik mij toe reken bijna niet te doen is. De links binnen de diverse websites werken niet als gevolg van de nieuwe omgevingswet werken niet. Na lang zoeken is duidelijk welk document voorligt ter inspraak.

Ik beperk mij tot onderstaande punten in deze zienswijze:

1. De conclusie dat het laagfrequent geluid maar marginaal slechter en zeer lokaal wordt en dus geen belemmering vormt voor de wijziging voor de omwonenden en vraagt om nader onderzoek en gaat volstrekt voorbij aan het belang van deze omwonenden.
2. Het zeer beperkt toelichten van de effecten op de omwonenden in realisatiefase die in de kantlijn van dit project er ook doorheen geduwd wordt.
3. De verkeersveiligheid verbetert niet door het scheiden van stromen maar verslechterd.
4. Het traject gaat hoe dan ook door ongeacht de tijd en energie die wij er insteken.

1. **De conclusie dat het laagfrequent geluid maar marginaal slechter en zeer lokaal wordt en dus geen belemmering vormt voor de wijziging voor de omwonenden vraagt om nader onderzoek en gaat volstrekt voorbij aan het belang van deze omwonenden:**

Op basis van de onderstaande punten zal er nader onderzoek moeten plaatsvinden en dient de huidige situatie meer betrokken worden

In de toekomst zullen stoptreinen dichterbij de woningen halteren; het geluid komt dichterbij. De helft van de treinen komen in de toekomst dichterbij de woningen te staan tijdens het halteren. Het geluid tijdens het halteren is belastend en doordringend aanwezig op alle plaatsen in de woning. Zowel in de woonkamer, in de keuken, in de slaapkamer etc. De verplaatsing van de bron kan een totaal nieuw akoestisch beeld geven op de omgeving.

De versteende omgeving weerkaatst het geluid De gebouwen in de omgeving (de eigenschappen, zoals ronde gevel)

van de bron is soms achter het huis beter te horen dan aan de voorzijde (spoorzijde) van het huis. De omgeving versteend meer door de realisatie van dit project aan de zuidzijde van het spoor, o.a. door het spoor zelf, een extra stationsplein en een perron waardoor er meer weerkaatsing kan plaatsvinden dan in de huidige situatie.

Dit verdient nadere uitwerking en onderzoek.

1. Het zeer beperkt toelichten van de realisatiefase.

In het ruimtelijk plan wordt zeer beperkt ingegaan welke overlast de omwonenden hebben bij de aanleg en doorlooptijd van het plan. Er staat dat "gronden waarop tijdelijke bouwwegen en terreinen gelegen zijn. Dit ruimtebeslag is deels in strijd met de geldende bestemmingsplannen en wordt met dit Inpassingsplan planologisch mogelijk gemaakt". Het is onvoldoende toegelicht waar hoe lang en waarom deze planologisch mogelijk gemaakt worden. Het valt mij op dat er enorm veel onderzoek is gedaan naar de effecten voor de flora en fauna, echter ik zie nergens een rapport wat de effecten zijn voor de direct omwonenden en de verkeersveiligheid. Ik dring dan ook ten eerste aan op een Omwonenden ook wordt meegewogen in de omvangrijke effectrapportages. Het moge duidelijk zijn dat als wij onze huizen om wat voor omstandigheid dan ook moeten verkopen tijdens de realisatiefase de prijs bijzonder negatief beïnvloedt wordt.

1. De verkeersveiligheid verbetert niet door het scheiden van stromen maar verslechterd.

De aanname dat verkeersveiligheid verbeterd omdat verkeerstromen gescheiden worden is onvoldoende onderbouwd. Er zijn voldoende onderzoeken waaruit blijkt dat "auto te gast" oplossingen de verkeersveiligheid positiever beïnvloeden dan het scheiden van alle gebruikers waarbij de alertheid en het rekening houden met elkaar afneemt. Ik zie in de bijlagen geen enkel rapport dat onderbouwt dat het scheiden van de verkeerstromen de verkeersveiligheid verbeterd.

1. Het traject gaat hoe dan ook door ongeacht de tijd en energie die wij als omwonenden insteken.

Hierbij refereer ik aan de mail die aan de gemeente Doetinchem is gestuurd op 4 januari 2024 16:43 en die geagendeerd is bij de 57 vergaderstukken van de gemeenteraad d.d. 25 januari 2024. De cirkelredenering is hiermee voldoende aangetoond.

Ten slotte

Ik hoop dat ik door middel van deze zienswijze helder uiteengezet heb wat naar mijn idee onvoldoende meegenomen is in het ontwerp en inpassingsplan. Wellicht zijn er gaandeweg nog andere aspecten die nu nog niet (volledig) voorzien zijn. Ik ben daarom zeer waarschijnlijk niet volledig geweest. Ik verwacht dat de genoemde opmerkingen meegenomen worden in de verdere behandeling. Ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van mijn zienswijze. Uiteraard mag deze zienswijze opgenomen worden in de openbare stukken volgens de wet open overheid of de voorgaande Wet openbaarheid van bestuur wanneer daartoe verzoek wordt gedaan. Ik zou het op prijs stellen als u uitsluitend mijn initialen gebruikt.

De tekst van deze zienswijze komt nagenoeg overeen met de zienswijzen die zijn ingestuurd vanuit onze wijk. Een krampachtige manier om deze te wijzingen lijkt mij zinloos. De items zijn duidelijk.

Met vriendelijke groet, [REDACTED]

Zienswijze 46

Geachte Heer Mevrouw,

Gezien de intense uitbreiding van het spoorgebruik, maak ik bezwaar.
De vele informatie heb ik geprobeerd na te lezen is zeer ingewikkeld.

Wij wonen behoorlijk kort bij het spoor dus ik vraag om een geluidswal
l.v.m. waarden vermindering van het onroerend goed!

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

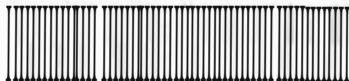
Zaaknummer 2023-014908, onderwerp: zienswijzeontwerp-inpassingsplan Regio-Expres

Vriendelijke groet,

[Redacted]

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows

Zienswijze 47



Provincie Gelderland
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Gameontohuis | Bergvredestraal 10
6942 GK Didam
T (0316) 291 391
I w,ww.monterland.info
E gemeenle@monterland.info

Behandeld door: [REDACTED]
Ons kenmerk: 24uit00429
Uw kenmerk: 2023-014908
Bijlage(n):

Telefoonnummer: 0316-291391
Behorend bij: 23ink14628
Datum: 30 januari 2024
Uw brief van: 20 december 2023

Onderwerp: zienswijze ontwerp provinciaal inpassingsplan RegioExpres

Geacht college,

Vanaf 21 december 2023 ligt het ontwerp provinciaal inpassingsplan (O-PIP) RegioExpres ter inzage. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Montferland maakt, namens de gemeenteraad, gebruik van de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze.

Zoals reeds aangegeven in onze vooroverlegreactie kunnen wij met het overgrote deel van het voorliggende O-PIP instemmen. Bij nadere bestudering van het O-PIP moeten we echter vaststellen dat zowel onze vooroverlegreactie als uw beantwoording daarvan niet geheel naar onze tevredenheid is verwerkt in de stukken zoals die op dit moment ter inzage liggen. Daarnaast willen we graag twee aanvullende onderwerpen inzake het O-PIP bij u onder de aandacht brengen. Graag lichten we dit nader toe.

1. Grondverwerving

We willen hierbij nogmaals benadrukken dat door de aanstaande spoorverdubbeling ons inziens een aantal van onze inwoners in Didam onevenredig benadeeld worden, nu zij gronden die behoren bij hun woonhuis zullen moeten afstaan ten behoeve van deze ontwikkeling. Deze mensen wonen hier vaak al decennia lang. Vooral nog is er met de eigenaren van deze acht woonpercelen geen overeenstemming bereikt. Wij vinden het van groot belang dat u en ProRail zo spoedig mogelijk tot een adequate, ruimhartige oplossing voor deze betrokkenen komen. Hiermee hopen wij te voorkomen dat onze inwoners in langlopende procedures belanden.

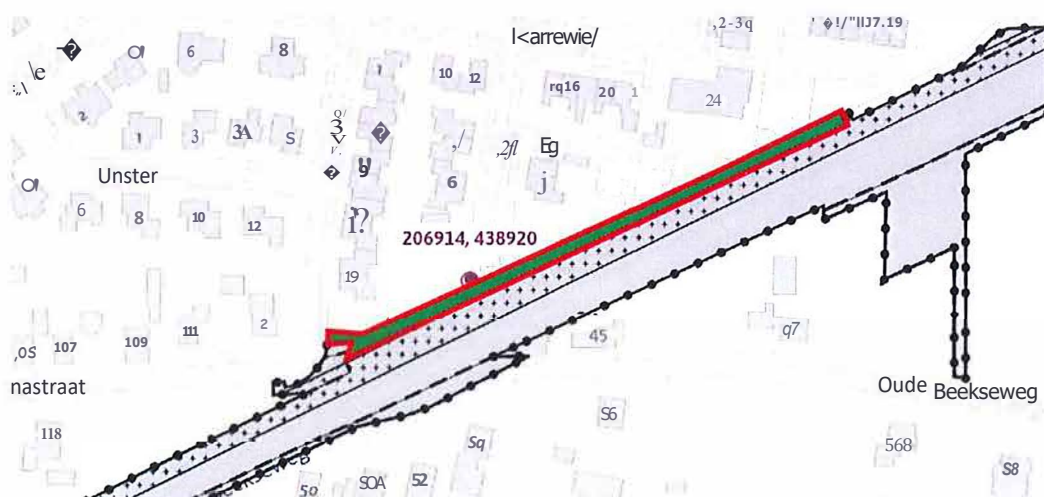
2. Juridische bijstand

Enkele van onze inwoners worden geconfronteerd met verkennende grondverwervingsgesprekken waarvoor specialistische kennis nodig is. Hiervoor is onafhankelijke externe advisering noodzakelijk. Uit gesprekken met betrokkenen blijkt

dat niet alle juridische bijstand die zij in alle redelijkheid nodig achten door u wordt vergoed. We geven u daarom in overweging mee om ook daadwerkelijk alle juridische bijstand inzake de grondverwerving voor deze betrokkenen naar redelijkheid en billijkheid te vergoeden.

3. Grondwal Bascule

In uw reactie op onze vooroverlegreactie met betrekking tot de bestemming van de grondwal nabij de Bascule bevestigt u dat de betreffende gronden buiten het plangebied vallen en de huidige bestemming houden. Wij hebben echter moeten vaststellen dat de grondwal en naastgelegen groenvoorziening met voet/fietspad in het O-PIP nog steeds door u voorzien worden binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'. Hierdoor worden op deze locatie ontwikkelingen mogelijk gemaakt, zoals spoorvoorzieningen, die in theorie onnodig nadelig kunnen uitpakken voor omwonenden. Dat vinden wij echt onwenselijk en is ons inziens niet noodzakelijk. Wij gaan er dan ook vanuit dat u het nodige zult doen om dit voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan alsnog te corrigeren. Het betreft hier de rood omkaderde groenstrook in onderstaande afbeelding.



4. Cumulatief geluid

De Wet ruimtelijke ordening gaat in veel gevallen verder dan de Wet Geluidhinder wat betreft cumulatie van geluid. Het waarborgen van een goed woon- en leefklimaat kan nader onderzoek vergen naar geluidhinder in situaties waarin de Wet geluidhinder niet voorziet. Een bekend voorbeeld daarvan is akoestisch onderzoek bij woningbouwprojecten waarbij sprake is van een 30km/u-zone met een hogere verkeersintensiteit. We zijn van mening dat cumulatie van geluid voor de beoogde spoorverdubbeling bij situaties als de spoorwegovergangen aan de Bievankweg en de Spoorstraat in Didam ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening nader beoordeeld zou moeten worden. Juist ook omdat de RegioExpres daar met hogere snelheid passeert en dat naar verwachting zal leiden tot een hogere geluidsbelasting. Wij vragen u daarom nader toe lichten welke afweging het provinciaal bestuur gemaakt heeft om de beoordeling van cumulatie van geluid in het kader van een goede ruimtelijke ordening voor voorliggend O-PIP achterwege te laten.

5. Overige opmerkingen

Andere kleinere ambtshalve opmerkingen ten aanzien van de toelichting op het O-PIP, zoals het ten onrechte buiten beschouwing gelaten gezoneerde bedrijventerrein in Didam en tekstuele opmerkingen met betrekking tot biodiversiteit en landschap, zijn separaat per mail toegestuurd.

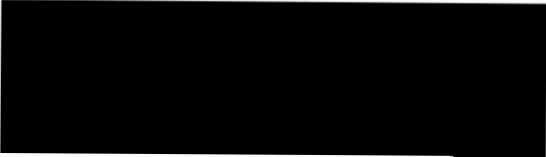
Gemeenteraad akkoord

De gemeenteraad van Montferland heeft in haar vergadering van 25 januari 2024, onder voorbehoud van enkele doorgevoerde aanpassingen, ingestemd met deze zienswijze van het college van burgemeester en wethouders.

Vertrouwende op een blijvende prettige samenwerking, verblijven wij,

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Montferland
De secretaris,

De burgemeester,



B.F.M. Bootink



H.H. de Vries

Zienswijze 48

Goedendag

Bij deze wil ik graag een aantal zienswijze indienen.

Tevens wil ik een verzoek neer leggen dat we als buurt van de oude Beekseweg te Didam graag mee willen praten over de definitie Inpassing thv van de huisnummers 48,50,52,54,57.

1 [Bijlage 2 Geluid deelrapport Doorgaand spoor](#)

Laagfrequent geluid

Bijlage 6 – Maatregelenonderzoek

Gemeente Montferland

Cluster Eg

Opgemerkt wordt dat schermen zonder raildempers niet passen binnen het beschikbare budget. Daarom zijn schermen zonder bronmaatregelen niet doorgerekend;

Waarom wordt dit niet doorgerekend mogen we als bewoners van [REDACTED] blijven zitten met een hoog geluids plafond.

De geluidsbelasting in ons huis is nu ook al groot.

Bestaande rail dempers worden niet benoemd terwijl die nu al wel aanwezig zijn thv van de oude Beekseweg 52.

Waarom niet een laag geluidscherm plaatsen om het geluid te reduceren.

2 [Bijlage 5 Trillingen Deelrapport](#)

IX.3.2 Cluster 2 – Parallelweg - Oude Beekseweg in Didam.

Waarom word de trocs niet verder doorgetrokken richting Doetinchem thv de woningen oude Beekseweg 52,54.

Op de tekeningen getoond tijdens de publieks voorlichting in Wehl 2024 en Didam 2023 waren de trocs wel verder ingetekend.

Graag hadden wij deze verlengd zien worden tot voorbij huisnummer 54 oude Beekseweg.

3 [Bijlage 16 Natuur Quickscan bouwterreinen](#)

Thv van km 44,580 tot 44,7 zitten veel husmussen in de aanwezige struiken aan de zijde van de oude Beekseweg zie in dit rapport hier niets over terug komen hoe er mee om wordt gegaan als de struiken worden verwijderd om het spoor aan te leggen.

Tevens bevinden thv van de oude Beekseweg 47 tot en met nummer 50 veel vlieg bewegingen van diverse vleermuizen.

Ook hier wordt in de Quickscan niets over benoemd.

Hoe wordt met de vlieg routes rekening gehouden als de aanwezige hagen bij de huisnummers 45 en 47 verwijderd worden tbv aanleg spoorbaan.
Wordt hier nog iets voor gecompenseerd door nieuw aan te leggen hagen rondom de oude Beekseweg.

Ook zit van het voorjaar tot eind zomer in het bosje thv km 44.9 hoek oude Beekseweg bievanckweg diverse nesten van roeken
Ook van dit kan ik niets terug vinden in de Quick scan.

4 [Bijlage 6 Water Deelrapport](#)

Wat wordt er gedaan aan het beheersen van het regen water volgens dit rapport bevindt de grond water stand thv van de oude Beekseweg 48,50,52 zeer hoog.
Als de trocs in de grond zitten is bezinkings gedeelte aangetast en is kans op water stuwing op deze plaats groot.

Worden er voor gezorgde dat het regenwater op een goede manier weer af kan zinken in de bodem.

Op dit moment blijft er ook veel water tijdens regenval staan en kan niet weg lopen en veroorzaakt gevaarlijke situatie voor fietsers en voetgangers.

En kan ook voor klappers gaan zorgen in het bestaande en nieuw aan te leggen spoor.

5 [Bijlage 25 Landschapsplan](#)

verder worden de te kappen Thuja orientalis (levensbomen, conifeer) langs de Oude Beekseweg vervangen door inheemse soorten op deze nieuwe locatie. Dit heeft een landschappelijke en ecologische meerwaarde.

Pagina 20 van deze bijlage is vrij summier met de tekening met de hierboven benoemde levvensbomen en conifeer waar deze nu staan.
Graag zie ik een duidelijke tekening met wat en waar gekapt wordt.

Waarom worden dit groen niet gecompenseerd aan de zijde van de oude Beekseweg

Graag zouden we ook mee willen overleggen over de invulling thv van de oude Beekseweg gezien vanaf de overweg bievanckweg in de richting van de oude Beekseweg 57 zodat we weer een fijne leefplek voor mens en dier hebben na het aanleggen van de regioexpress.

Voor vragen zijn we te bereiken op de onderstaande gegevens.

Hoogachten:

[Redacted signature block]

 [\[redacted\]@hetnet.nl](mailto:[redacted]@hetnet.nl)

Zienswijze 49

HOGLANDER

College van Gedeputeerde Staten van de provincie
Gelderland
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

AANGETEKEND

Helmond, 26 januari 2024

Onze ref. : 020240124 - / Provincie Gelderland (SAR)

Uw ref. : 2023-014908

Behandelaar : [REDACTED]

E-mail direct : hooglander-advocaten.nl

Geacht college,

Door [REDACTED] is met mij contact opgenomen vanwege het ontwerp-inpassingsplan RegioExpres. Namens mijn cliënt dien ik hierbij zienswijzen in tegen het ontwerp-inpassingsplan en op het MilieuEffectRapport.

Het ontwerp-inpassingsplan en MER liggen van donderdag 21 december 2023 tot en met woensdag 31 januari 2024 ter inzage. Deze zienswijze wordt derhalve tijdig ingediend.

Zienswijzen

Cliënt kan zich niet verenigen met het ontwerp-inpassingsplan. Cliënt licht dit hieronder nader toe.

- Inleiding

Cliënt is eigenaar van en wonende op het adres [REDACTED] in Doetinchem. Zijn locatie grenst aan het plangebied. U bent voornemen om met het inpassingsplan aanpassingen aan het spoor mogelijk te maken. Dit heeft gevolgen voor het woon- en leefklimaat van mijn cliënt. Dat is de reden waarom een zienswijze wordt ingediend.

1. Goede ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een

HOOGLANDER

deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

U hebt in het ontwerpbestemmingplan onvoldoende blijkt gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van cliënt onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

2. Voorgenomen bestemming in relatie tot de huidige bestemming

Mijn cliënt bewoont een tweeondereenkapwoning op het hiervoor genoemde adres. Volgens het vigerende bestemmingsplan geldt er een woonbestemming:



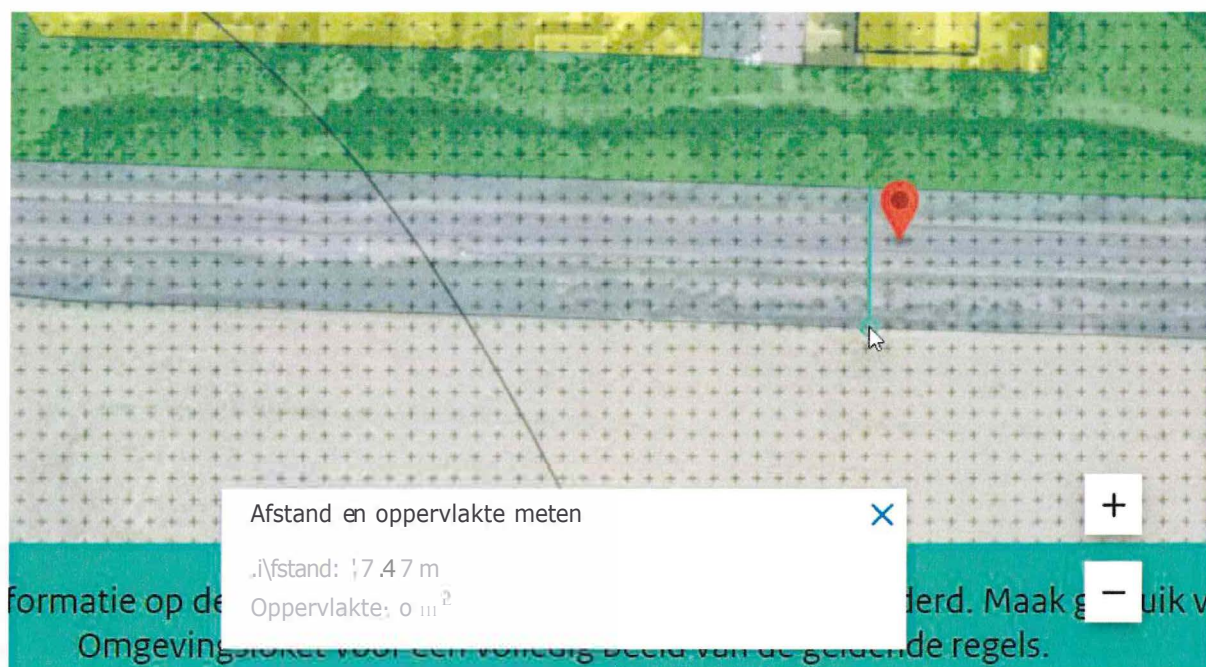
-  **Enkelbestemming**
Wonen
-  **Dubbelbestemming**
Waarde - Archeologische verwachting 5
-  **Bouwvlak**
-  **Bouwaanduiding**
twee-aaneen

Op korte afstand van de woning bevindt zich een spoorlijn. Hieronder treft u een uitsnede aan van de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan:

HOOGLANDER

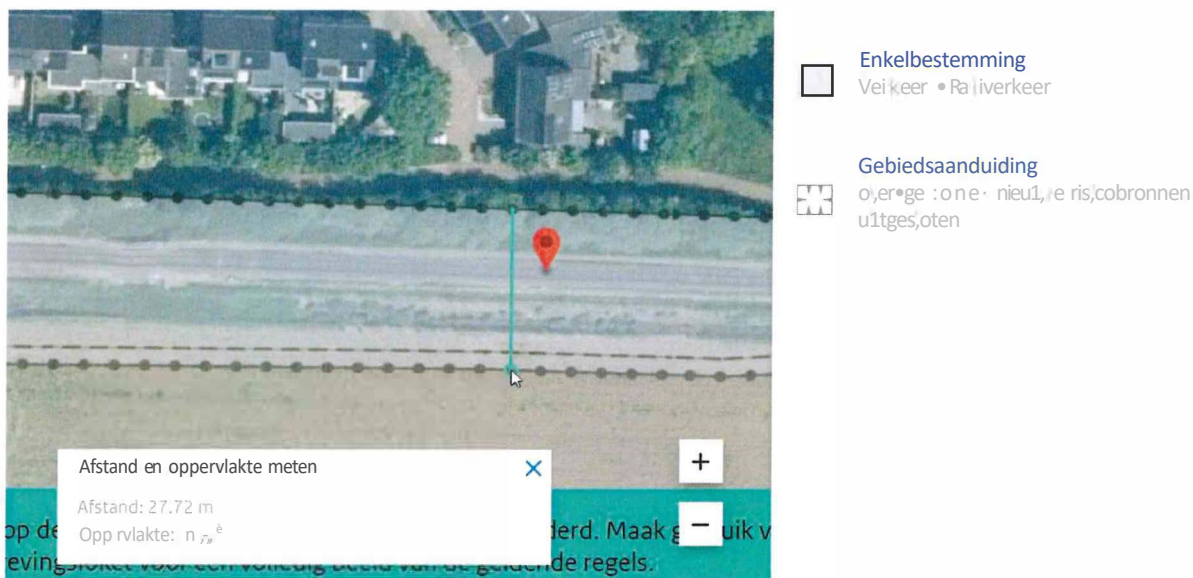


De breedte van het bestemmingsvlak is ongeveer 17.50 meter:



In het voorgenomen plan wordt het bestemmingsvlak beduidend breder:

HOOGLANDER



Aan beide zijden van het bestemmingsvlak vindt er een verbreding plaats.

Mijn cliënt heeft zijn woning 35 jaar geleden gekocht. Toen was er ook sprake van een spoorlijn maar was het gebruik beperkt tot af en toe een trein. Nu is het zo dat er elke 10 minuten een trein passeert. In de voorgenomen situatie wordt het mogelijk gemaakt om treinen met een hogere snelheid te laten rijden waardoor er elke 7,5 minuten een trein passeert. U zult begrijpen dat het steeds intensievere gebruik van de spoorlijn, het woon- en leefklimaat aanzienlijk heeft aangetast. In een eerder stadium is vanuit de gemeente toegezegd dat er een geluidsscherm zou komen maar daar is nooit uitvoering aan gegeven.

Bij de beoordeling van de gevolgen van het inpassingsplan op het woon- en leefklimaat van de omwonenden, dient u uit te gaan van de maximale mogelijkheden van het inpassingsplan.¹ Bij de planvoorbereiding is daar geen rekening mee gehouden.

In het deelrapport geluid staat in paragraaf 3.5.1. vermeld:

"Voor de plansituatie is op de trajectdelen binnen het studiegebied, waar fysieke wijzigingen aan het spoor worden doorgevoerd, uitgegaan van het ontwerp van de Regio Expres. Daarnaast is binnen het studiegebied uitgegaan van de huidige spoorligging. Buiten het studiegebied is gebruik gemaakt van de spoorligging uit het geluidregister d.d. september 2023."

Daaruit leid ik af dat is uitgegaan van een ontwerp-invulling van het plangebied en van de huidige spoorwegligging terwijl uitgegaan moet worden van de maximale mogelijkheden die het plan biedt.

¹ ABRvS 15 december 2021, ECLI:NL:RVS:2782

HOOGLANDER

3. Toename van de geluidbelasting

Met het voorgenomen plan, is berekend dat de geluidbelasting met 4 dB zal toenemen op de gevel van de woning van mijn cliënt.

Uijenbroeklaan 10	7006PN	0222100000609304 [8]	8.00	1	51	54	55	-1.22	-	54	-0.79	53	
Uijenbroeklaan 12	7006PN	0222100000605821 [8]	5.00	1	55	57	55	2.40	1.91	58	-1.10	56	X
Uijenbroeklaan 59	7006PM	0222100000598409 [1]	8.00	1	50	54	55	-1.44	-	54	-0.01	54	
Uijenbroeklaan 61	7006PM	0222100000603654 [6]	5.00	1	55	57	55	2.45	1.96	58	-0.40	57	X

Uit de rapportage maak ik ook op dat het plaatsen van geluidsschermen niet binnen het budget past en derhalve niet zal worden toegepast. De locatie van mijn cliënt ligt binnen Cluster Uijenbroeklaan 2. Hierover staat in de rapportage het volgende vermeld:

Doelmatige geluidmaatregel

De doelmatige maatregelen voor dit cluster zijn 50 meter raildempers verdeeld over beide sporen. Deze maatregelen zijn weergegeven op de kaart 'Eindvariant'.

Onderbouwing doelmatige geluidmaatregel

De doelmatigheidsafweging vindt over het algemeen in twee stappen plaats. Eerst worden bronmaatregelen afgewogen. Mochten er na bronmaatregelen nog knelpunten resteren of mocht blijken dat voor schermen minder punten nodig zijn dan voor raildempers, dan worden schermmaatregelen afgewogen. Hieronder is toegelicht waarom de hiervoor benoemde maatregelen de doelmatige maatregelen zijn. Dit is gedaan door de twee beschreven stappen te volgen. Ter onderbouwing zijn de resultaten van de berekeningen in tabelvorm weergegeven. Een toelichting op de 'standaard maatregelvarianten' uit deze tabel vindt u aan het begin van deze bijlage.

De resultaten bij de eindvariant kunnen overigens verschillen van de resultaten bij de standaardvariant. Dit komt in zo'n geval door de invloed van maatregelen ten behoeve van een nabijgelegen cluster.

Afweging bronmaatregelen

Voor de afweging van bronmaatregelen is het cluster uit de kaart 'Plansituatie voor maatregelen' gehanteerd. Het beschikbare budget voor het treffen van bronmaatregelen bedraagt 1.600 reductiepunten.

Uit de afweging van bronmaatregelen blijkt:

- Raildempers op beide sporen (maatregelvariant 5) passen binnen het beschikbare budget, maar lossen niet alle knelpunten op;
- Na het toepassen van deze doelmatige bronmaatregel resteert 1 knelpunt.

Naam maatregelvariant		Geluidreductie (dB)	Geluidreductie (%)	Maximale waarde geluidbelasting (Lden(dB))	Aantal objecten boven streefwaarde	Maximale geluidreductie op één object (dB)	Maximale overschrijding streefwaarde (dB)	Aantal maatregelpunten
Lden,project	3	1.0	33%	57.45	1	1	1.96	725
RD's alle sporen	5	1.0	33%	57.05	1	1	1.56	1.450
Eindvariant	21	1.0	33%	57.05	1	1	1.56	1.450

* De geluidreductie kan negatief zijn in situaties dat de bovenbouw in Lden,project luider is dan de bovenbouw in Lden,SAK.

** In de maatregelvarianten, behalve in de eindvariant, zijn de kosten voor raildempers volledig aan het cluster toebedeeld. In de eindvariant zijn de kosten over het algemeen 50/50 verdeeld over de tegenover elkaar gelegen clusters ter plaatse van de 'overlap'.

Afweging schermmaatregelen

Voor de afweging van schermen is het cluster gelijk aan het cluster voor de afweging van bronmaatregelen, zie kaart 'Plansituatie voor maatregelen'. Het budget voor het treffen van schermmaatregelen bedraagt 1.600 reductiepunten. Binnen het beschikbare aantal punten is een scherm over de gehele lengte van het cluster niet mogelijk. Schermen zijn daarom niet doelmatig. De doelmatige bronmaatregel is daarmee meteen de eindvariant, zie bovenstaande tabel.

HOGLANDER_

Ik begrijp dat er alleen is gerekend aan de gevel van de woning van cliënt terwijl voor de beoordeling van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ook naar de geluidbelasting in de tuin gekeken dient te worden.² Dit is bij de planvoorbereiding niet beoordeeld.

In dat kader moet ook het plaatsen van een geluidsscherm, dat al eerder door de toenmalige wethouder Peter Drenth aan mijn cliënt is toegezegd, opnieuw worden beoordeeld. Het simpelweg aanhouden van een te laag budget en vervolgens concluderen dat het realiseren van een scherm niet past binnen dat budget, getuigt niet van een zorgvuldige voorbereiding.

4. Trillinghinder

Naast de te verwachten geluidsoverlast, verwacht cliënt ook trillinghinder te ondervinden. In ieder geval zal er een beoordeling van de huidige staat van de woning (nulmeting) plaats moeten vinden om achteraf vast te kunnen stellen of met de uit te voeren werkzaamheden en het intensievere gebruik van de spoorlijn, schade wordt veroorzaakt. Ook voor trillinghinder geldt dat het eventueel voldoen aan de norm, niet automatisch betekent dat er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gegarandeerd.

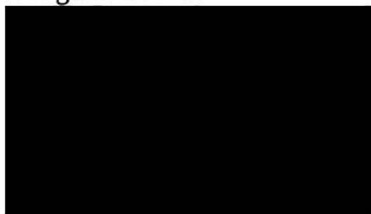
5. Veiligheid

Ook veiligheid is een aspect dat aandacht behoeft. Ook daarbij moet rekening worden gehouden met de maximale mogelijkheden die het plan biedt. De veiligheidsrisico's, met name ook vanwege de voorgenomen wissel, zullen inzichtelijk gemaakt moeten worden. Daarbij zullen ook de alternatieven tegen elkaar afgewogen moeten worden. Zo is duidelijk dat het realiseren van de wissel meer richting Doetinchem, tot een veiligere situatie leidt omdat er daar sprake is van een open plek. Het is bekend dat de meeste ongelukken gebeuren ter hoogte van een wissel.

Conclusie

Ik verzoek u bij het vaststellen van het definitieve bestemmingsplan rekening te houden met de zienswijze van cliënt. Cliënt verzoekt u dan ook om het plan niet vast te stellen, dan wel tegemoet te komen aan de ingediende zienswijze.

Met vriendelijke groet,
Hooglander B.V.



Advocaat

² ABRvS 9 december 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2934, r.o. 12

Zienswijze 50

Geachte College van Gedeputeerde Staten van Gelderland,

Namens [REDACTED], bewoners van [REDACTED], willen wij middels deze zienswijze onze bezorgdheid uiten over de voorgenomen aanleg van een tweede spoor tussen Didam en Doetinchem de Heut, waarover ieder uur tweemaal een sneltrein zal gaan rijden. Deze ontwikkeling heeft directe gevolgen voor onze woonsituatie en leefomgeving, met name wat betreft de waardevermindering van onze woning, de te verwachten geluidsoverlast en onze interesse in het aangrenzende stuk weidegrond ([REDACTED])

Wij zijn ons bewust van de noodzaak van infrastructuurontwikkelingen, maar zijn bezorgd over de mogelijke negatieve gevolgen voor onze woning en leefomgeving. De aanleg van het tweede spoor zal leiden tot aanzienlijke geluidsoverlast, trillingen en mogelijk andere hinderlijke effecten. Sinds de renovatie aan het spoor ervaren wij als bewoners nu al aanzienlijke overlast van het bestaande spoornetwerk en de toevoeging van een tweede spoor zal deze problematiek alleen maar verergeren. Dit kan leiden tot een waardevermindering van onze woning en aantasting van ons woongenot. Wij verzoeken dan ook om een passende compensatie voor de waardevermindering van onze woning. Daarnaast vragen wij om een compensatie waarmee wij aanpassingen aan onze woning kunnen uitvoeren om de verwachte geluidsoverlast te beperken. Deze aanpassingen kunnen bijvoorbeeld geluidsisolatie van ramen en deuren, versterkte wanden of andere geluidswerende maatregelen omvatten.

Tevens willen wij ons interesse kenbaar maken in het stuk weidegrond dat tegenover ons perceel ligt. Wij zijn geïnteresseerd in de mogelijkheid om dit perceel op termijn aan te kopen. Graag ontvangen wij informatie over de procedure en mogelijkheden tot aankoop van dit stuk grond, zodat wij hierover in gesprek kunnen gaan en onze plannen kunnen uitwerken.

In het kader van de besluitvorming over dit vraagstuk verzoeken wij u om:

1. Een grondige evaluatie uit te voeren van de potentiële impact van de voorgestelde spooruitbreiding op onze woonsituatie, leefomgeving en de waarde van onze woning.
2. Transparantie te bieden over de genomen maatregelen om geluidsoverlast, trillingen en andere hinder te beperken, en om informatie te verstrekken over mogelijke compensatiemaatregelen voor waardevermindering van onze woning.
3. Informatie te verstrekken over de mogelijkheid tot aankoop van het stuk weidegrond tegenover ons perceel, inclusief de procedure en voorwaarden hiervoor.

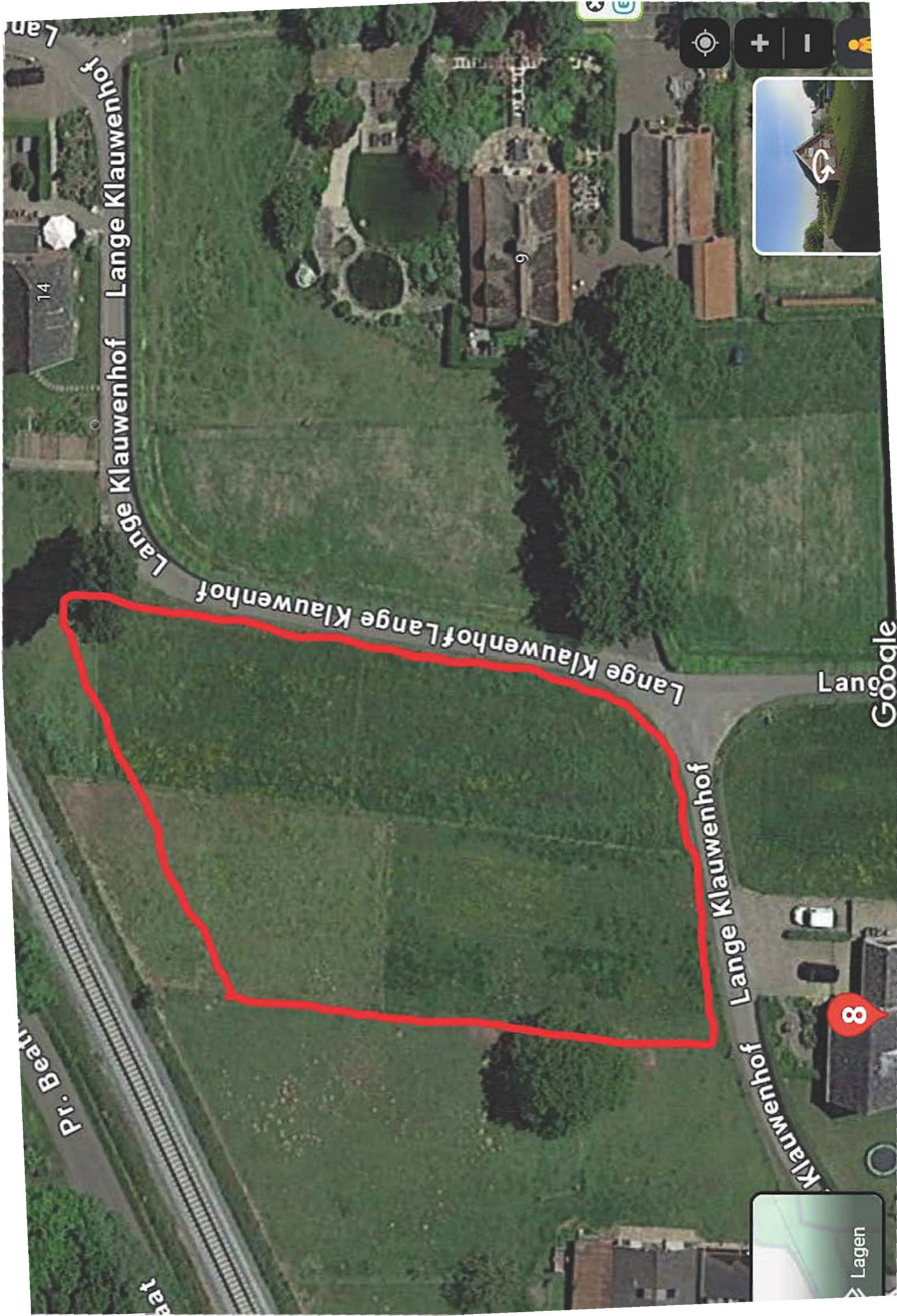
Wij vertrouwen erop dat u onze zienswijze zorgvuldig zult overwegen in het besluitvormingsproces rondom de aanleg van het tweede spoor. Mocht u behoefte hebben aan aanvullende informatie of toelichting, dan staan wij graag tot uw beschikking.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Zaaknummer: 2023-014908

Bijlage: afbeelding met betrekking tot het stuk weidegrond



Google

Lagen

8

+

-



9

14

Lange Klauwenhof

Lange Klauwenhof

Lange Klauwenhof

P.ri. Beath

Zienswijze 51



PSP'92
Mierlostraat 43
6844 DW ARNHEM
info@psp92.nl
KvK 40537675

Onderwerp:
**ZIENSWIJZE PIP
REGIOEXPRES**

Uw kenmerk:
2023-014908

Arnhem,

31 JAN 2024

Provincie Gelderland
t.a.v. College van Gedeputeerde Staten
d.t.v. Gemeente Doetinchem
Raadhuisstraat 2
7001 EW DOETINCHEM

Op 15 januari 2024 vond in Wehl een informatieavond plaats van het Ministerie van I&W, de provincie Gelderland, de gemeenten Montferland en Doetinchem, ProRail, Arriva en ConneXXion over het tot en met 31 januari 2024 ter inzage liggende ontwerp-inpassingsplan RegioExpres.

De PSP'92 vindt dat elke regio telt! Ook de Achterhoek telt en deze moet beter worden verbonden met de andere regio's. Dit inpassingsplan gaat hier aan bijdragen. Wij zijn dan ook positief over de plannen. Dit is dan ook een positieve zienswijze.

Tijdens de informatieavond heb ik mij laten informeren en zijn enkele vragen al beantwoord. Een enkel punt breng ik namens de PSP'92 hier in om deel uit te laten maken van het formele proces.

Op de kaart was op een aantal plekken zichtbaar dat zowel richting Arnhem als richting Winterswijk nieuw spoor aangelegd wordt. Uitleg van Movares wees uit dat het hier om een keer nieuw spoor en een keer vernieuwd spoor gaat. Dit mag helderder worden op de kaart.

Er verdwijnen wissels. Ik wil aandacht vragen voor het kunnen wisselen van spoorbaan. Dat kan nodig zijn bij calamiteiten.

Op stations moeten goede voorzieningen zijn. Fietsenrekken, een kiss-and-ride en een horeca-voorziening - al is het maar een koffie- en snoepautomaat - zijn prettig.

Wij verzoeken u om deze brief ook ter kennis te brengen van de Staatssecretaris, Provinciale Staten van Gelderland en de Achterhoek-raad.

Met vriendelijke groeten,
Pacifistisch-Socialistische Partij '92,

[Redacted signature]

Zienswijze 52

Hierbij wil ik van de gelegenheid gebruik maken om onze zienswijze kenbaar te maken op het Ontwerp - Inpassingsplan RegioExpres

Wij, [REDACTED], wonen op de [REDACTED] [REDACTED].

Het verbreden van het spoor heeft de nodige consequenties voor ons woongenot aldaar. Op verschillende punten wordt deze door alle aanpassingen en werkzaamheden behoorlijk aangetast.

Het spoor en dus de treinen komen een stuk dichterbij, wat voor meer geluid- en visuele overlast gaat zorgen.

Uit het inpassingsplan blijkt dat onze houtwal gaat verdwijnen t.b.v. het spoor. Hierdoor raken wij een groot stuk grond kwijt en niet alleen dat, ook de bomen en planten die hierop staan.

Dit heeft niet alleen gevolgen voor ons, maar ook voor het landschap en de dieren die hier volop gebruik van maken.

De bomen en struiken beperken op dit moment het zicht op de treinen en dempen ook het lawaai wat door de aanwezigheid van het spoor wordt veroorzaakt. Dit heeft een positief effect op ons woongenot en dat van onze dieren.

Door het verbreden van het spoor en de weg, het verhogen van het aantal treinen per uur wat passeert, het verwijderen van de houtwal en al de werkzaamheden die daarvoor nodig zijn, zal ons woongenot sterk afnemen! Daarnaast zal door het verbreden van het spoor de waarde van onze woning zeker gaan dalen.

Redenen genoeg voor ons om compensatie te vragen voor dit verlies.

Wij willen gecompenseerd worden:

- Voor de grond die wordt onteigend;
- Voor de volwassen bomen en struiken die verwijderd worden en dus de heraanplanting op formaat hiervan;
- Voor de waardevermindering van onze woning en
- Voor de overlast die ondervonden gaat worden door de werkzaamheden die nodig zijn om het verbreden van het spoor te realiseren.

Graag zien wij een reactie op onze zienswijze tegemoet

Met vriendelijke Groet,

[REDACTED]

Bijlage 2 Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

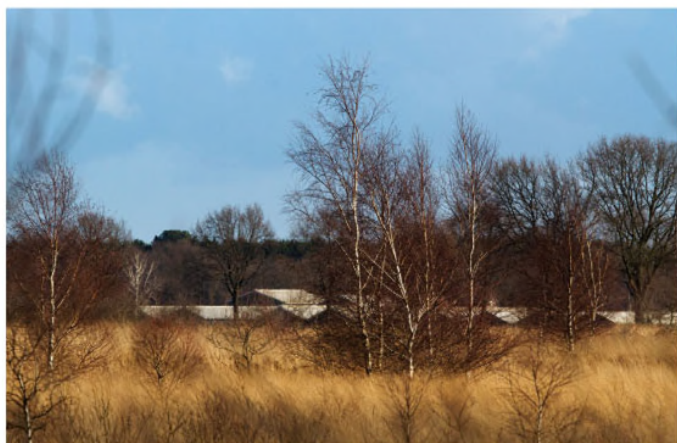


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Inpassingsplan RegioExpres, provincie Gelderland

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

10 april 2024 / projectnummer: 3786



1 Advies over het MER in het kort

De provincie Gelderland wil samen met andere betrokken partijen¹ op de spoorlijn Arnhem – Doetinchem – Winterswijk een extra sneltrein laten rijden. Deze trein, genaamd ‘de RegioExpres’ moet één keer per uur als sneltrein gaan rijden tussen Arnhem en Doetinchem. Tussen Doetinchem en Winterswijk rijdt de RegioExpres als stoptrein. Om de RegioExpres mogelijk te maken zijn meerdere aanpassingen aan het spoor nodig, waaronder dubbelspoor tussen de stations Didam en Doetinchem De Huet en nieuwe perrons op de stations Wehl en Doetinchem De Huet.

Om de RegioExpres mogelijk te maken stellen Gedeputeerde Staten van Gelderland een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) op. Hiervoor is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Provinciale Staten van Gelderland, zij besluiten over het PIP, heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: ‘de Commissie’) gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid hiervan.

Wat staat in het MER?

In het MER staat dat de RegioExpres een sterk negatief effect heeft op de (beschermde) natuur door oppervlakteverlies en uitstoot van stikstof. Archeologische waarden zullen aangetast worden door graafwerkzaamheden. Ook zijn er volgens het MER negatieve effecten door trillingen en laagfrequent geluid, en op het landschap, cultureel erfgoed en ruimtegebruik. De geluidshinder voor de omgeving neemt af door het aanbrengen van raildempers op een groot deel van het spoor en door maatregelen aan de stalen spoorburg over de Oude IJssel. Door het weghalen van sterk verontreinigde grond is er een positief effect op de bodem.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER bevat veel en gedetailleerde informatie en is desondanks overzichtelijk en goed leesbaar. Ook bevat het rapport duidelijk kaartmateriaal. Het onderzoek naar geluid, trillingen en naar de effecten op de natuur is op de meeste punten (zie verder) grondig uitgevoerd. Ook maakt het MER de keuze duidelijk van de provincie en andere betrokken partijen van de voorkeurslocatie van de aanpassingen langs/op het traject. Zo is helder onderbouwd tot waar het spoor wordt verdubbeld. Het onderzoek naar geluids- en trillingshinder heeft duidelijk bijgedragen aan de locatiekeuze van kruisingen, wissels en lassen². De Commissie waardeert daarnaast het participatieproces dat is doorlopen.

Desondanks signaleert de Commissie bij de toetsing van het MER dat nog belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de RegioExpres. Het gaat om de volgende punten:

- **Toelichting keuze voor dieseltreinen en doorkijk toekomstige elektrificatie:** De keuze voor het gebruik van dieseltreinen in plaats van een overgang naar elektrische is alleen

¹ Deze partijen zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, regio Achterhoek, ProRail, gemeenten Montferland en Doetinchem en vervoerders Arriva en Connexxion.

² Een las (elektrische scheidingslas) is een verbinding tussen aansluitende spoorstaven die deze spoorstaven elektrisch van elkaar isoleert. Hierdoor worden baanvlakken van het spoor van elkaar gescheiden. Dit is van belang voor het signaleren van een trein in een baanvlak. Voor meer informatie, zie de [website van Railpro](#).

onderbouwd vanuit financieel oogpunt en de doorlooptijd van de werkzaamheden. In hoeverre bij die afweging rekening is gehouden met de gevolgen voor de leefomgeving is niet beschreven. Er wordt wel rekening gehouden met elektrificatie van het spoor in de toekomst. Zo is daarvoor ruimte gereserveerd langs het spoor. De gevolgen van de uitstel van de elektrificatie zijn niet beschreven. Dit geldt voor de gevolgen voor de leefomgeving, maar ook voor de dan operationele RegioExpres. Ook is niet duidelijk wanneer elektrificatie dan wel gaat plaatsvinden en of er varianten op de dieseltrein mogelijk zijn tot die tijd.

- **Gevolgen voor beschermde natuur:** Negatieve effecten op de beschermde natuurgebieden de Veluwe en Rijntakken zijn niet uitgesloten in het MER. Daarmee is er nog geen alternatief beschreven dat uitvoerbaar is binnen de kaders van de natuurwetgeving.
- **Effectiviteit maatregelen geluids- en trillingshinder:** In het MER worden maatregelen besproken om geluids- en trillingshinder te verminderen. Deze maatregelen zijn niet altijd voldoende concreet beschreven (maatregelen bij brug Oude IJssel), de effectiviteit is niet altijd voldoende in beeld gebracht (trillingsschermen) en de keuze voor waar geen maatregelen komen is onvoldoende onderbouwd (trillingsschermen). Ook is onduidelijk hoe bestaande raildempers op het traject zijn meegenomen in de geluidsberekeningen.
- **Nog uit te voeren archeologisch onderzoek:** De effecten op de archeologische waarden zijn nog onzeker. Dit komt doordat nog niet al het aangekondigde archeologisch onderzoek is uitgevoerd.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het PIP voor de RegioExpres.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Figuur 1: Aanpassingen RegioExpres op traject Arnhem-Doetinchem (bron: MER).

Aanleiding MER

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Gelderland, de regio Achterhoek, ProRail, gemeenten (Montferland en Doetinchem) en vervoerders (Arriva en Connexxion) willen de spoorlijn Arnhem – Doetinchem – Winterswijk verbeteren. Met de RegioExpres willen deze partijen een sneltrein toevoegen (één keer per uur) aan de huidige dienstregeling (vier stoptreinen per uur). Hierdoor neemt de reistijd tussen Arnhem en Doetinchem af, is er meer capaciteit en verbetert de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Met de RegioExpres willen de betrokken partijen inspelen op de verwachte toename van treinreizigers op deze spoorlijn.

Om de RegioExpres mogelijk te maken moet de bestaande spoorlijn worden aangepast. Het gaat om de volgende aanpassingen: verdubbeling van het spoor tussen Didam en Doetinchem De Huet, de aanleg van een tweede perron op de stations in Wehl en Doetinchem De Huet, aanpassing van elf overwegen en de aanleg van twee wissels.

De provincie Gelderland stelt een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) op om de RegioExpres en de benodigde aanpassingen aan de spoorlijn mogelijk te maken. Voor de wijziging van een spoorweg over lange afstand (categorie C2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage) moet een MER opgesteld worden. Voor het PIP is een projectMER verplicht vanwege de afstand van de verdubbeling van het spoor (in totaal ongeveer 9 kilometer). De noodzaak tot het opstellen van een Passende beoordeling leidt tot het verplicht opstellen van een planMER. Daarom is een gecombineerd plan- en projectMER opgesteld.

Wetgeving van toepassing op dit plan

Voor dit plan en het MER is nog de wetgeving van toepassing zoals die gold vóór 1 januari 2024 (zoals de Wet milieubeheer), en niet de huidige wetgeving (de Omgevingswet). Dit omdat het PIP ter inzage is gelegd voordat de Omgevingswet op 1 januari van kracht werd.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval Provinciale Staten van Gelderland – besluit over het PIP over de RegioExpres.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer [3786](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar beoordeling toe. Aan deze beoordeling koppelt zij adviezen en aanbevelingen. Adviezen staan in een tekstkader. Het uitvoeren daarvan is essentieel voor het volwaardig meewegen van het belang van de leefomgeving bij het besluit over het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Aanbevelingen staan niet in een tekstkader. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming – nu en in de toekomst – te verbeteren.

2.1 Handhaven dieseltrein en toekomstige elektrificatie

Toelichting keuze dieseltrein

In hoofdstuk 3 van het MER staan de keuzes beschreven richting het voorkeursalternatief. In de startfase zijn drie scenario's ontwikkeld voor de spoorverbetering Arnhem – Doetinchem – Winterswijk. Het gaat om:

- Scenario 1: verbeteren van de bestaande kwartierdienst;
- Scenario 2: RegioExpres (één keer per uur) en verbeteren van de kwartierdienst;
- Scenario 3: RegioExpres (twee keer per uur) en verbeteren van de kwartierdienst.

Voor elk van de drie scenario's is in ieder geval spoorverdubbeling nodig. In Scenario 3 zou naast spoorverdubbeling ook elektrificatie van het spoor noodzakelijk zijn, aldus het MER.

In het MER staat vervolgens dat besloten is om scenario 2 uit te werken (en daarmee niet scenario 3 met elektrificeren van de spoorlijn).³ Dit is gemotiveerd vanuit de relatief beperkte (financiële) investering waarmee scenario 2 tot een grote verbetering van de bereikbaarheid van de Achterhoek leidt.⁴ In een mondeling toelichting⁵ liet de provincie weten dat de afschrijving van de huidige (diesel)treinstellen ook meewoog in dit besluit evenals de langere duur van de werkzaamheden, waardoor scenario 3 niet past bij de projectdoelstellingen.

De Commissie heeft begrip voor de hiervoor genoemde financiële en planningstechnische redenen om voor scenario 2 te kiezen. De Commissie constateert wel dat in het MER een toelichting ontbreekt van de wijze waarop het milieubelang een rol heeft gespeeld bij het bepalen dat elektrificatie alleen noodzakelijk is bij scenario 3 (en dus niet bij scenario 2). Ook ontbreekt een toelichting van de wijze waarop het milieubelang een rol heeft gespeeld bij het besluit om alleen scenario 2 uit te werken.

Milieuvriendelijke varianten

In het MER is niet toegelicht waarom alleen voor scenario 3 elektrificatie als noodzakelijk wordt gezien. Door te kiezen voor scenario 2 is niet in beeld gebracht wat de (mogelijke) positieve en negatieve effecten zijn van elektrificatie van de spoorlijn. De Commissie verwacht dat, vanuit milieuoogpunt, er meerdere positieve effecten te verwachten zijn ten opzichte van het gebruik van dieselmotoren, waaronder voor geluid, duurzaamheid en uitstoot naar de lucht, met mogelijke negatieve effecten op het (cultuur-)landschap. De effectbeoordeling in het MER laat zien dat de optelsom van de hinder in de huidige situatie met de toevoeging van scenario 2 zeer hoog is. Dit geldt bijvoorbeeld voor laagfrequent geluid (zie paragraaf 2.3 van dit advies).

Daarnaast is in het MER niet gekeken naar milieuvriendelijkere varianten op de dieseltrein. Mogelijke voorbeelden daarvan zijn:

- elektrificatie op de middellange termijn waarbij een deel van het huidige materiaal eerder is afgeschreven. Dit wordt ook in de MKBA gesuggereerd;

³ Op 22 mei 2018 is dit door Gedeputeerde Staten van Gelderland vastgesteld en aangeboden aan Provinciale Staten van Gelderland. Laatstgenoemde reageerde daar 'unaniem positief' op, aldus het MER.

⁴ In de statenbrief van 22 mei 2018, zie [Statenbrief dubbelspoor Achterhoek](#), staat dat de investeringskosten van (de uitwerking van) scenario 3 naar verwachting meer dan €150 miljoen is. Onderdeel van deze investeringskosten is ook een spoorverdubbeling tussen Gaanderen en Terborg en het vergroten van de perroncapaciteit op station Zevenaar.

⁵ Op woensdag 6 maart bracht de Commissie een bezoek aan het plangebied van de RegioExpres. Daar kreeg zij een toelichting op het project en het MER van de provincie Gelderland, de gemeente Montferland, de gemeente Doetinchem, ProRail en diens adviseurs.

- de inzet van batterij-elektrische treinen;
- gedeeltelijke elektrificatie met hybride treinen (polyvalent), waarbij op de baanvlakken nabij woningen elektrisch wordt gereden en op de overige baanvlakken met (bio)diesel.

In het MER is wel gekeken naar de toepassing van zogeheten ‘hydrated vegetable oil’ (HVO) als brandstof voor de dieseltreinen. Deze toepassing kan als mitigerende (bron)maatregel dienen om een toename van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige natuur te beperken of voorkomen (zie paragraaf 2.2 van dit advies). In de mondelinge reactie liet de provincie weten dat over de daadwerkelijke toepassing van HVO nog geen nadere afweging is gemaakt. Het politiek/bestuurlijk besluit hierover moet nog worden genomen.

Elektrificatie in de toekomst

Gezien de duurzaamheidsambities van de provincie⁶ en de gekozen uitgangspunten in de MKBA⁷ acht de Commissie het mogelijk dat in de (nabije) toekomst alsnog elektrificatie van de spoorlijn Arnhem – Doetinchem – Winterswijk zal plaatsvinden als blijkt dat daarmee belangrijke milieuwinst te behalen is. In het MER is in het trajectontwerp ook al rekening gehouden met toekomstige elektrificatie. Dit om te voorkomen dat in het PIP besluiten worden genomen waardoor elektrificatie in de toekomst niet meer mogelijk is. Langs het nieuwe deel van de spoorlijn is na oplevering voldoende ruimte aanwezig voor de plaatsing van bovenleidingenportalen en stroomkabels. In het MER is de toekomstwaarde van het gebied negatief beoordeeld door de invloed van bovenleidingsportalen en stroomkabels op het landschap. Tot slot wordt in meerdere zienswijzen aandacht gevraagd voor elektrificatie van de spoorlijn.

Het MER gaat niet in op de (mogelijke) cumulatieve milieugevolgen van het later elektrificeren van de spoorlijn. Het gaat ook niet in op de manier waarop later elektrificeren de dan operationele RegioExpres zal beïnvloeden. Te denken valt aan opnieuw langdurige werkzaamheden waarbij de bereikbaarheid van de Achterhoek verminderd. Ook is niet toegelicht hoe en wanneer de afweging voor elektrificatie in de toekomst gaat plaatsvinden en op welke manier dat invloed kan hebben op de planning en uitvoering van de RegioExpres.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met:

- een toelichting vanuit milieuoogpunt op de reden waarom alleen in scenario 3 elektrificeren noodzakelijk is;
- een toelichting op de rol van het milieubelang bij de keuze voor dieselmotoren en voor geen elektrificatie van de spoorlijn;
- een uitwerking van mogelijke milieuvriendelijkere varianten op scenario 2, waaronder de hierboven beschreven voorbeelden. Geef aan hoe realistisch deze varianten zijn;
- een doorkijk naar wat het betekent als in de toekomst de spoorlijn alsnog wordt geëlektrificeerd. Ga hierbij in op de (cumulatieve) milieugevolgen die hierdoor optreden ten opzichte van het meteen elektrificeren van de spoorlijn. Ga ook in op de termijn waarop elektrificatie wordt verwacht.

⁶ In de statenbrief van 22 mei 2018 staat dat Provinciale Staten van Gelderland scenario 3 ziet als het eindbeeld voor de spoorlijn en dat dit vanuit diens ambitie voor duurzaamheid zeer gewenst is.

⁷ MKBA staat voor maatschappelijke kosten-batenanalyse. Hierin worden de brede welvaartseffecten (kosten en baten voor de maatschappij) in beeld gebracht. Elektrificatie was één van de uitgangspunten van de MKBA.

2.2 Gevolgen voor beschermde natuurgebieden

In het MER staat dat de RegioExpres in de aanleg- én gebruiksfase zal leiden tot een toename van stikstofdepositie op twee Natura 2000-gebieden, namelijk de Veluwe en Rijntakken. Die toename vindt ook plaats op habitattypen en leefgebieden van soorten die nu al (naderend) overbelast zijn door stikstofdepositie. Het halen van de instandhoudingsdoelen voor deze habitattypen en leefgebieden kan daarmee (verder) buiten bereik komen. Terecht zijn daarom de mogelijkheden verkend om stikstofemissies te reduceren.

Inzet van HVO in plaats van diesel zou tot een reductie leiden waardoor toename van stikstofdepositie op de Veluwe wordt voorkomen en die op de Rijntakken wordt beperkt. Het MER maakt niet duidelijk of HVO daadwerkelijk zal worden ingezet. Als dat niet het geval is, dan zal externe saldering⁸ worden toegepast om per saldo een toename van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden te voorkomen, zo heeft de provincie Gelderland in de mondelinge toelichting laten weten. Deze aanpak is echter niet in het MER beschreven.

De Commissie stelt vast dat in het MER nog niet is verzekerd dat significant negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten. Er vindt immers een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden plaats, maar de onderzochte maatregelen kunnen die toename niet volledig voorkomen. Er is daarmee nog geen alternatief onderzocht dat uitvoerbaar is binnen wet- en regelgeving.

Het is nodig om het MER op dit punt aan te vullen voordat een besluit wordt genomen over het PIP. Als realistische bronmaatregelen waaronder inzet van HVO ontoereikend zijn om (mogelijke) significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden te voorkomen, dan kunnen de mogelijkheden voor externe saldering worden onderzocht. De Commissie wijst er wel op dat uit jurisprudentie volgt dat deze maatregel alleen voor dit project ingezet mag worden als die maatregel niet al nodig is voor het behoud of de verbetering van Natura 2000-gebieden.

Omdat significant negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden niet uitgesloten kunnen worden, moet er volgens de natuurwetgeving ook een Passende beoordeling worden opgesteld. Neem de Passende beoordeling op in de aanvulling, zodat alle milieu-informatie bij elkaar staat en tegelijkertijd wordt onderbouwd dat het project uitvoerbaar is binnen de kaders van de natuurwetgeving. In de mondelinge toelichting gaf de provincie Gelderland al aan dat zij wel van plan is om een Passende beoordeling op te stellen.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met een uitvoerbaar alternatief binnen de kaders van de natuurwetgeving. Ga daarbij naast bronbeperkende maatregelen om stikstofuitstoot zoveel mogelijk te voorkomen, eventueel ook in op externe saldering.

⁸ Extern salderen is de (gedeeltelijke) uitkoop van bestaande stikstof-uitstotende bedrijven.

2.3 Geluid, laagfrequent geluid en trillingen

Geluid

Tijdens het locatiebezoek zag de Commissie dat momenteel al raildempers zijn aangebracht langs het spoor, zoals bij de oude Beekseweg in Didam (zie figuur 2). Het is onduidelijk of deze bestaande raildempers zijn meegenomen in de referentiesituatie van de geluidsberekeningen. Mocht deze bestaande raildempers niet zijn meegenomen, dan kan de effectiviteit van deze mitigerende maatregel lager uitvallen.



Figuur 2: Bestaande raildempers bij de Oude Beekseweg in Didam. De raildempers zijn de zwarte/donkere blokjes in het lijf van de beide spoorstaven welke exact tussen/boven de betonnen dwarsliggers zijn aangebracht (foto van: de Commissie).

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met meer informatie over de bestaande raildempers en de manier waarop deze raildempers zijn meegenomen in de geluidsberekeningen. Onderbouw de effectiviteit van de mitigerende maatregelen op de plaatsen waar nu al raildempers zijn aangebracht.

In het MER staat dat een mitigerende geluidsmaatregel wordt toegepast voor de stalen spoorbrug over de Oude IJssel in Doetinchem. Hierbij gaat het om een 5dB brugmaatregel, waarbij de gemeten geluidsafstraling (van circa 13 dB) met 5dB wordt verlaagd. Deze 5dB brugmaatregel wordt verder niet toegelicht. Daarmee is de effectiviteit van deze maatregel niet te controleren. Daarnaast staat in het deelrapport voor geluid genaamd 'Doorgaand spoor' een 3 en 5 dB brugmaatregel voor deze brug. Op de 3dB brugmaatregel wordt vervolgens niet meer ingegaan.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met een nadere toelichting van de beoogde brugmaatregelen. Ga daarbij in op de effectiviteit van deze maatregelen.

In het MER wordt het plaatsen van geluidsschermen niet als voorgenomen mitigerende maatregel beschouwd. Er zijn ook geen berekeningen gemaakt met geluidsschermen. In plaats daarvan wordt ingezet op geluiddempers op het spoor. De Commissie kan zich vinden in de toepassing van deze mitigerende maatregel. Wel plaatst zij een kanttekening bij de in het MER gemaakte opmerking dat geluidsschermen nu op 5 meter van het spoor worden geplaatst. De rekenvoorschriften gaan namelijk uit van een standaard afstand van 4,5 en 4,75 meter van het spoor. Een grotere afstand van het spoor maakt de geluidsschermen minder

effectief. De Commissie beveelt aan om hiermee rekening te houden als de plaatsing van geluidsschermen in de toekomst in beeld komt.

Trillingen

Voor het aspect trillingen is een uitgebreide en grondige meetcampagne uitgevoerd. Om de trillingshinder (deels) te mitigeren, is vanuit de trillingsberekeningen geconcludeerd dat er een 520 meter lang trillingsschermbord nodig is nabij Didam. Dit scherm wordt tot op een diepte van 2 meter onder het maaiveld aangebracht. In het MER wordt de geprognoseerde effectiviteit van dit scherm niet per frequentieband beschreven in relatie tot de benodigde reductie. Daarmee is de effectiviteit van het scherm niet voldoende te controleren.

Daarnaast is de beoordeling van de clusters waar geen trillingsschermbord aangebracht onvoldoende onderbouwd. De argumenten met betrekking tot economische haalbaarheid en effectiviteit worden alleen genoemd. Deze argumenten zijn niet onderbouwd. De Commissie signaleert dat laagfrequent contactgeluid als gevolg van trillingen niet meegenomen is in de berekeningen. Een tweede aandachtspunt is dat in sommige clusters ook woningen in de tweedelijsbebouwing aanwezig zijn waar de bewoners mogelijk hinder ondervinden van trillingen. Ook deze bewoners zullen een positief effect ondervinden van het scherm. Gezien de zienswijzen acht de Commissie het goed om hier meer aandacht aan te besteden en te onderbouwen waarom bij andere clusters geen trillingsschermen worden aangebracht.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met een beschrijving van de effectiviteit van het trillingsschermbord per frequentieband. Betrek laagfrequent contactgeluid als gevolg van trillingen in de berekeningen. Ga daarbij in op de additionele effecten in de tweedelijsbebouwing.

Voor de berekeningen van de trillingen door de bodem zijn geen berekeningen gemaakt voor de laagfrequent contactgeluidafstraling in de woning. Gezien de bodemsamenstelling met veel zand signaleert de Commissie dat dit aspect van belang kan zijn. De Commissie beveelt aan daarmee rekening te houden in de verdere uitwerking van mitigerende maatregelen.

Laagfrequent geluid

In het deelrapport 'geluid: laagfrequent geluid' is de productie van laagfrequent geluid van de gebruikte dieselmotor onderzocht. Het gaat daarin vooral over de productie tijdens het halteren (het stoppen van een trein op een station). Dit is gedaan voor de locatie(s) waar het spoor dicht bij woningen zal liggen. Uit het onderzoek blijkt dat er een beperkte toename zal zijn van 1 dB. De Commissie constateert dat de effecten voor laagfrequent geluid daarmee voldoende in beeld zijn gebracht.

Wel merkt de Commissie op dat uit het onderzoek blijkt dat er in de huidige situatie al sprake is van aanzienlijke geluidshinder door de dieselmotoren. De beoordelingscurve voor waarneming (de NSG-curve) en de beoordelingscurve voor hinder (de Verdammen-curve) worden met respectievelijk circa 20 dB tot 10 dB overschreden in de referentiesituatie.⁹ Door de RegioExpres zal de geluidshinder nog iets toenemen bij meerdere woningen langs de gehele spoorlijn. De Commissie verwacht dat de hinder door laagfrequent geluid nog wat

⁹ De [Richtlijn laagfrequent geluid](#) van de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG) en de Verdammen-curve worden gebruikt om de effecten van laagfrequent geluid te beoordelen. Zo wordt met de Verdammen-curve gekeken of meer dan 3 tot 10 procent van de bevolking hinder ondervindt door de gevolgen van laagfrequent geluid.

hoger gekwalificeerd zal worden indien ook het geluid door interferentie-effecten bij meerdere gekoppelde treinen wordt beschouwd. De drie dieselmotoren van de RegioExpres produceren samen bijvoorbeeld meer laagfrequent geluid dan de optelsom van drie losse dieselmotoren. Ook kan er meer hinder zijn indien ook het geluid van een accelererende trein beschouwd wordt. De hinder zal daarentegen lager gekwalificeerd worden als ook een tijdsduurcorrectie voor het aanwezig zijn van de geluidsbron bij de betreffende gehinderde beschouwd wordt. De Commissie beveelt aan om in de toekomst mitigerende maatregelen te onderzoeken voor de geluidshinder door laagfrequent geluid van de dieselmotoren, bijvoorbeeld door het tijdelijk uitschakelen van de motoren tijdens het halteren.

2.4 Archeologische waarden

In het MER staat dat op meerdere plekken een hoge archeologische verwachtingswaarde is. Dit is mede op basis van verricht booronderzoek geconcludeerd. In het MER staat vervolgens dat nader onderzoek wordt uitgevoerd, namelijk:

- proefsleuvenonderzoek op de locaties waar graafwerkzaamheden zullen plaatsvinden¹⁰;
- (boor)onderzoek op de twee plaatsen op het grondgebied van landgoed Stillwald (Wehl) in het kader van (mogelijke) compensatie voor de aantasting van het Gelders Natuurnetwerk (GNN)¹¹. Dit is nodig omdat op basis van (boor)onderzoek in de omgeving wordt ingeschat dat mogelijk archeologische resten aanwezig zijn in de bouwvoor¹².

Het beoordeelde effect op archeologie is sterk negatief. De nog uit te voeren onderzoeken kunnen deze score nog beïnvloeden.

De Commissie kan zich vinden in de beoogde aanpak, maar constateert wel dat het daadwerkelijke effect op archeologie onzeker is omdat nog niet alle onderzoeken zijn uitgevoerd. Doordat het proefsleuvenonderzoek nog niet heeft plaatsgevonden, is nog niet zeker of bepaalde aanpassingen voor de RegioExpres op de voorgestelde locatie kunnen plaatsvinden vanuit het principe 'behoud in situ'¹³. De Commissie denkt daarbij niet zozeer aan de verdubbeling van het spoor, maar wel aan aanpassingen aan de openbare ruimte en aan overwegen. Ook voor het nog niet uitgevoerde (boor)onderzoek geldt dat de uitkomsten bepalend (kunnen) zijn voor de uitvoerbaarheid van de GNN-compensatie op de beoogde locaties op landgoed Stillwald.

¹⁰ Proefsleuvenonderzoek is een methode van archeologisch veldonderzoek om vindplaatsen op te sporen en gegevens te verzamelen voor het toetsen en aanvullen van verwachte archeologische vindplaatsen. Voor meer informatie, zie de [website van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed](#). Het gaat hier om het traject van de spoorverdubbeling tussen Didam en Doetinchem De Huet, het tweede (extra) perron op stations Wehl en Doetinchem De Huet, de aanpassingen aan de elf overwegen in de gemeenten Montferland en Doetinchem, rondom station Doetinchem De Huet waar aanpassingen worden gedaan aan de openbare ruimte, en de locatie van de bouw van een relaishuis en keurvoorziening ter hoogte van de Europaweg in Doetinchem.

¹¹ De spoorverdubbeling zal leiden tot onder andere oppervlakteverlies van het GNN. Een deel van dit oppervlakte bestaat uit bos. Om dit verlies te compenseren zijn meerdere (beoogde) gebieden aangewezen voor natuurcompensatie. Ook is een Landschapsplan opgesteld. Daarin zijn zeven locaties aangewezen in het plangebied waar landschappelijke maatregelen worden genomen. In het MER staat dat hierbij aansluiting is gezocht bij compensatie van te kappen bomen als gevolg van de natuurwetgeving. Twee van de beoogde plekken voor deze (bomen)compensatie is op het grondgebied van landgoed Stillwald in Wehl.

¹² Bouwvoor is de bovenste laag grond waarin de meeste wortelvorming plaatsvindt.

¹³ Conform de uitgangspunten van de Erfgoedwet (sinds 1 januari opgegaan in de Omgevingswet) heeft bewaren in situ de voorkeur boven opgraven.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met de resultaten van het aangekondigde proefsleuvenonderzoek en (boor)onderzoek. Beschrijf ook de procedure die wordt gevolgd als daadwerkelijk archeologische resten worden gevonden.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dr. Jan-Anne Annema

dr. ir. Nicholas Clarke

Hans J.A. van Leeuwen BSc

prof. dr. ir. Hans Mommaas (voorzitter)

dr. Patrick Patiwaal (secretaris)

ing. Rob Vogel

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Provinciaal Inpassingsplan.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Dit provinciaal inpassingsplan valt onder de regelgeving van voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2024). Voor deze procedure volgt daarom nog uit [onderdelen C en D van de bijlage bij het voormalige Besluit milieueffectrapportage](#) dat een MER vereist is. Het gaat voor dit plan in ieder geval om de activiteit "wijziging van een spoorlijn over lange afstand" (categorie C2). Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Provinciale Staten van Gelderland.

Initiatiefnemer besluit

Gedeputeerde Staten van Gelderland.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3786](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiener.nl
w commissiener.nl

Provincie Gelderland

Markt 11

6811 CG Arnhem

Postbus 9090

6800 CX Arnhem

026 359 99 99

provincieloket@gelderland.nl

www.gelderland.nl