



Provinciaal Inpassingsplan RegioExpres

Toelichting bijlage 53

**Zienswijzennota Memo Reikwijdte en
Detailniveau en Participatieplan (2022)**



Zienswijzennota Notitie Reikwijdte en Detailniveau en Participatieplan RegioExpres

Datum: 1 oktober 2022

Inhoudsopgave

1	Procedure	3
2	Algemeen beeld	4
3	Zienswijzen	6
3.1	Zienswijze 1	6
3.2	Zienswijze 2	7
3.3	Zienswijze 3	8
3.4	Zienswijze 4	10
3.5	Zienswijze 5	11
3.6	Zienswijze 6	14
3.7	Zienswijze 7	15
3.8	Zienswijze 8	16
3.9	Zienswijze 9	17
3.10	Zienswijze 10	19
3.11	Zienswijze 11	20
3.12	Zienswijze 12	25
3.13	Zienswijze 13	27
3.14	Zienswijze 14	28
3.15	Zienswijze 15	29
3.16	Zienswijze 16	30
3.17	Zienswijze 17	32
3.18	Zienswijze 18	33
3.19	Zienswijze 19	35
3.20	Zienswijze 20	38
3.21	Zienswijze 21	38
3.22	Zienswijze 22	39
3.23	Zienswijze 23	40
3.24	Zienswijze 24	40
4	Adviezen	41
4.1	Advies 1: GasUnie	41
4.2	Advies 2: Gemeente Zevenaar	41
4.3	Advies 3: Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden	42
4.4	Advies 4: Waterschap Rijn en IJssel	42
4.5	Advies 5: Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland	43

1 Procedure

Van 28 april 2022 tot en met 8 juni 2022 hebben de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna: NRD) en het participatieplan voor de RegioExpres ter inzage gelegen. De documenten zijn:

- Gepubliceerd op de [website van de RegioExpres](#);
- Fysiek ter inzage gelegd bij de gemeente Doetinchem, gemeente Montferland en provincie Gelderland;

Op 16 mei 2022 heeft in Didam een informatiebijeenkomst plaatsgevonden. Op deze avond zijn ongeveer 115 mensen langsgekomen. Men kon in gesprek met specialisten van ProRail, gemeenten en provincie. Verreweg de meeste vragen zijn direct beantwoord. Sommige vragen konden niet beantwoord worden, bijvoorbeeld omdat de noodzakelijke onderzoeken nog uitgevoerd moeten worden.

Op deze avond was het ook mogelijk direct een zienswijze in te dienen, deze is opgeschreven door projectmedewerkers van de provincie. Tot slot bestond er nog de mogelijkheid tot het indienen van een inspraakreactie. In de evaluatie is gebleken dat het onderscheid tussen beide type reacties niet voldoende duidelijk was gedurende de informatiebijeenkomst. Er is daarom gekozen om alle reacties (8 stuks) te beschouwen als een zienswijze.

In totaal zijn er 24 zienswijzen ingediend.

2 Algemeen beeld

Zienswijzen

Vanaf pagina 6 worden de zienswijzen op volgorde van binnenkomst beantwoord. Een korte toelichting vooraf:

- De meeste vragen hebben betrekking op het project/ het vastgestelde voorkeursalternatief. De inspraakperiode richt zich alleen op de NRD en het participatieplan. Alle vragen worden in de zienswijzennota wel beantwoord, echter alleen de NRD wordt als gevolg van sommige reacties aangepast. Een wijziging van bijvoorbeeld het voorkeursalternatief is dus niet aan de orde;
- Een aantal suggesties voor maatregelen vallen (ver) buiten het projectgebied van de RegioExpres, deze suggesties worden niet meegenomen omdat deze losstaan van de RegioExpres en de aanpassingen aan het spoor;
- De procedure voor het project volgt de huidige wetgeving (Wet ruimtelijke ordening en Wet Milieubeheer). Vanaf januari 2023 wordt (mogelijk) de Omgevingswet ingevoerd. Deze wet vervangt de hiervoor genoemde wetten. Welke invloed dat heeft op de RegioExpres zullen wij rondom de invoering communiceren;
- Soms komt het voor dat (min of meer) dezelfde vraag gesteld wordt door verschillende indieners. In dit geval wordt terugverwezen naar een eerder gegeven antwoord. Dit wordt dan uiteraard duidelijk aangegeven. Enige uitzondering is wanneer er een toezegging aan Indiërs wordt gedaan voor concrete vervolgesprekken. Dit geldt voor de:
 - inrichting van de zone tussen het te realiseren tweede spoor en het Hof van Edinburgh in Doetinchem (zienswijzen 3, 5, 9, 12, 13, 14 en 16);
 - toelichting op de ruimtelijke inpassing van het tweede spoor (inclusief de bouwwegen en werkterreinen) op de percelen van Indiërs wanneer deze definitief bekend is (zienswijzen 10, 17, 18 en 19).
- Alle zienswijzen van particulieren zijn geanonimiseerd en daarnaast zijn sommige passages samengevat. De exacte teksten kunnen daarom afwijken van de ingediende zienswijzen. Daarnaast zijn alle zienswijzen in dezelfde stijl/opmaak omgezet voor de beantwoording.
- Eén zienswijze is in eerste instantie ingediend zonder bijlage. Er is actief contact gezocht met de indiener. Deze zienswijze is later toegestuurd en wel in deze zienswijzennota opgenomen;
- In veel zienswijzen is aandacht gevraagd voor het thema geluid. In de vorige fase heeft een geluidsonderzoek plaatsgevonden. Dit onderzoek is uitgevoerd met de toen bekende uitgangspunten en geeft een reëel beeld van de maatregelen die nodig zijn voor het rijden van RegioExpres en de realisatie van de benodigde infrastructuur. Maar, dit zijn dus niet de definitieve maatregelen. In de MER-procedure vindt een nieuw geluidsonderzoek plaats, zoals ook is aangegeven in de NRD. Hierin wordt het definitieve ontwerp als uitgangspunt genomen en worden de maatregelen bepaald. Het is dus op dit moment niet mogelijk om hier nu al een definitief antwoord op te geven. De verwachting is wel dat het aangepaste ontwerp niet veel invloed heeft op de eerder bepaalde maatregelen, omdat de verschillen in de uitgangspunten zeer beperkt zijn;
- Een tweede thema waar veel aandacht voor wordt gevraagd is trillingen. Hier heeft in de vorige fase nog geen onderzoek naar plaatsgevonden. In de MER-procedure vindt dit onderzoek plaats. Ook hier is het dus niet mogelijk om nu al een antwoord te geven op de vaak concrete vragen.

Een overzicht van de zienswijzen, op volgorde van binnenkomst:

- Zienswijze 1, particuliere indiener;
- Zienswijze 2, Brunet Advocaten namens een Maatschap;
- Zienswijze 3, particuliere indiener;
- Zienswijze 4, particuliere indiener;
- Zienswijze 5, particuliere indiener;
- Zienswijze 6, particuliere indiener;
- Zienswijze 7, particuliere indiener;
- Zienswijze 8, particuliere indiener;
- Zienswijze 9, particuliere indiener;
- Zienswijze 10, particuliere indiener;
- Zienswijze 11, particuliere indiener;
- Zienswijze 12, particuliere indiener;
- Zienswijze 13, particuliere indiener;
- Zienswijze 14, particuliere indiener;
- Zienswijze 15, Witte Rentmeesters en Makelaars namens Landgoed BV 't Jagershuis;
- Zienswijze 16, particuliere indiener;
- Zienswijze 17, particuliere indiener;
- Zienswijze 18, particuliere indiener;
- Zienswijze 19, particuliere indiener;
- Zienswijze 20, particuliere indiener;
- Zienswijze 21, particuliere indiener;
- Zienswijze 22, particuliere indiener;
- Zienswijze 23, particuliere indiener;
- Zienswijze 24, particuliere indiener.

Advies

Naast de inspraakperiode is ook advies gevraagd aan zogenoemde vooroverleg partners. Er is advies gevraagd aan: gemeente Arnhem, Westervoort, Duiven, Zevenaar, Montferland, Doetinchem, Oude IJsselstreek, Aalten, Winterswijk, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport, Waterschap Rijn en IJssel, Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden, Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland, ProRail, Vitens, Liander, Gasunie, Tennet, Arriva, Connexxion, Nederlandse Spoorwegen (NS), Verkehrsverbund Rhein Ruhr.

Van de volgende partners is een advies ontvangen (op volgorde van binnenkomst):

- Advies 1: GasUnie;
- Advies 2: Gemeente Zevenaar;
- Advies 3: Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden;
- Advies 4: Waterschap Rijn en IJssel;
- Advies 5: Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland.

3 Zienswijzen

3.1 Zienswijze 1

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 4.8 (natuur) Een natuurbrug over het dubbelspoor kan ecologische hoofdstructuur tussen Montferland en Veluwe versterken	In het onderzoek naar het Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone wordt onderzoek gedaan op welke wijze de samenhang, oppervlakte en kwaliteit niet wordt aangetast en/of kan worden versterkt. Daarbij zal specifieke aandacht zijn voor ecologische verbindingzones.	Geen.
Paragraaf 4.8 (natuur) Mogelijk kan provincie Gelderland ook het ter discussie gestelde voormalige camping aan Koningsweg, tussen snelweg en bos opkopen en deel doen opmaken van eerder genoemde Natuurnetwerk en Ontwikkelzone.	Voor dit project is helder waarom we grond aankopen: om de verdubbeling van het spoor te realiseren. Wij doen wel onderzoek naar het effect van de verdubbeling op dit Natuurnetwerk. Wellicht komen daar wel kansen uit, die passen bij de suggestie van Indiener.	Geen.
Paragraaf 4.8 (natuur) Onder de A18 ter hoogte van Didamse Leigraaf en Stillewald ligt al een dassentunnel, deze zou eventueel wat vergroot kunnen worden en uit kunnen komen op lege gronden voormalige camping, dat dan nieuwe natuur wordt (ecologische stapsteen) om zo bij de natuurbrug over dubbelspoor te komen.	Ook deze maatregel volgt mogelijk uit het ecologisch onderzoek. Bij een volgende stap is hier meer duidelijkheid over. Aanpassingen aan de dassentunnel onder de A18 nemen wij niet mee in het ecologisch vervolgonderzoek. Dit valt buiten het project.	Geen.
Paragraaf 4.8 (natuur) Andere opties zijn bijvoorbeeld (groot & klein) wildtunnels onder de A18 en onder het nieuwe dubbelspoor.	De suggestie van Indiener voor extra wildtunnels onder de A18 nemen wij niet mee, dit valt buiten het projectgebied.	Geen.

3.2 Zienswijze 2, Brunet advocaten

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Namens de maatschap Van Ochten-Klop, alsmede haar maten, de heer G.J. van Ochten en de heer R.B.J. Klop. (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 van cliënte ligt op een afstand van ca. 25 meter van het (nu bestaande) spoor. 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 trillinghinder dient te allen tijde voorkomen te worden. Door de spoorverbreding zal het treinverkeer nog dichterbij 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 Cambridge in kaart te brengen en passende maatregelen voor te stellen voor het voorkomen van hinder.	We begrijpen de zorgen van de client. De milieueffecten, zoals geluid, trillingen en luchtkwaliteit worden – zoals indiener zelf ook aangeeft – onderzocht en worden gebundeld in het Milieueffectrapport. Waar nodig treffen we mitigerende en/of compenserende maatregelen. Er is een geluidsonderzoek uitgevoerd voor het rijden van de RegioExpres (1x per uur). Daaruit volgt dat er ter hoogte van het perceel van client raildempers worden voorzien op het te realiseren tweede spoor. Het geluidsonderzoek wordt echter nogmaals gedaan op basis van het definitieve ontwerp van het spoor. Op dat moment wordt duidelijk of de eerdere conclusie standhoudt. Vanzelfsprekend moet er voldaan worden aan de wet- en regelgeving van het betreffende milieu aspect. De milieueffecten worden betrokken bij de afweging over de ruimtelijke aanvaardbaarheid. Deze afweging wordt te zijner tijd bij het besluit van het ruimtelijk plan gewogen.	Geen.

3.3 Zienswijze 3

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.4.1 (overwegveiligheid, Jan Willinkstraat) In een eerder verkennend rapport is gesteld dat het om een 50km/u zone gaat. Dit is onjuist, het betreft een overweg in een 30km/u zone. In de ochtendspits en rondom sluiting van de basisschool is er veel verkeer tussen de wijken De Huet en Dichteren. Daar zitten veel fietsers met kleine kinderen bij. Overal zijn er gelijkwaardige kruispunten, op het kruisende fietspad parallel aan het spoor na.	Indiener heeft gelijk. De overweg Jan Willinkstraat ligt in een 30km per uur zone. Dit staat onjuist in de eerdere rapportage. In de verkenning is uiteraard wel rekening gehouden met de juiste snelheid. Ook bij het opstellen van de aanpassingen aan Jan Willinkstraat is 30km per uur het uitgangspunt. Wij zullen dit punt in de NRD toevoegen.	In Tabel 2-1 wordt toegevoegd dat het uitgangspunt voor de maatregelen de huidige snelheid op de Jan Willinkstraat is, 30km per uur.
Paragraaf 2.3.4.1 (overwegveiligheid, Jan Willinkstraat) Indiener mist in de NRD een concreet voorstel ter verbetering bij de komst van een tweede spoor. In Tabel 2-1 (Jan Willinkstraat) staat bij toelichting dat “nieuw perron aan zuidzijde” de wijze van optimaliseren in zal houden.	Indiener heeft gelijk. Tabel 2-1 is onvolledig. De aanpassing op de overweg Jan Willinkstraat is (zoals ook aangegeven in de Nota Voorkeursalternatief): - Scheiding van de verkeersstromen. Fietsers krijgen een “apart/ vrijliggend fietspad” aan de oostzijde van de overweg en maken in de nieuwe situatie dus geen gebruik van de rijbaan; - De overweg wordt ook het overpad voor treinreizigers tussen het bestaande perron en het nieuwe perron aan de zuidzijde; - De wegstructuur in de directe omgeving wordt aangepast. Ook hier worden verkeersstromen gescheiden, zodat het voor fietsers en voetgangers veiliger wordt. Zo ontstaat er een vrijliggend fietspad tussen De Huet en Dichteren.	In Tabel 2-1 wordt bij de Jan Willinkstraat onder toelichting de huidige tekst vervangen door: - Scheiding van de verkeersstromen (vrijliggend fietspad); - Toevoeging overpad (vrijliggend); - Aanpassing wegstructuur.
Paragraaf 2.3.4.1 (overwegveiligheid, Jan Willinkstraat) Indiener geeft aan dat samen met de gemeente Doetinchem gekeken moet worden naar een andere verbinding tussen de wijken De Huet en Dichteren voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor kan de overweg in het stationsgebied enkel geschikt gemaakt worden voor voetgangers en fietsers.	Wij delen uw standpunt ten aanzien van de scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers en voetgangers, vandaar dat wij de aanpassingen op en rond de overweg Jan Willinkstraat uitwerken zoals toegelicht in het vorige antwoord. Een nieuwe verbinding ten westen van station Doetinchem De Huet (Plattenburgstraat <> Wehlseweg) nemen we niet mee als oplossingsrichting. De door Indiener geschetste verbinding kruist het spoor. Dit vereist een nieuwe overweg, maar dit wordt door ProRail en de Inspectie Leefomgeving en Transport niet toegestaan. Een spoorkruising door middel van een viaduct is vanuit het project financieel onhaalbaar. Wij hebben dus hetzelfde doel als Indiener, maar kiezen er voor dit te bereiken door een aanpassing van de bestaande infrastructuur.	Wij verwijzen u naar het antwoord op de voorgaande opmerking.

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 4.4.3 en paragraaf 4.4.4 (geluid en trillingen) Indiener geeft aan dat in onderzoeken onderdelen zijn vergeten. Er is in het geluidsonderzoek niet gekeken naar het geluid dat wordt geproduceerd bij het stilstaan en optrekken van de treinen, die laagfrequent geluid produceren. Geluid is een gevolg van trilling. De trilling vindt plaats in de trein (de motor) en straalt af op de omgeving via direct contact (bodem trilling) en omgeving (geluid trilling). De consequentie van een extra perron en dus verplaatsing van de bron (1,5 – 2 meter naar de zuidzijde) geeft een ander akoestisch beeld. Een akoestisch onderzoek moet zich daarom zeker richten op het laagfrequent geluid en de reflectie van de omringende gebouwen. Lage geluidsgolven reiken verder en zijn indringender dan de hoge geluidsgolven. Indiener merkt op dat de gebouwen rondom het station grotendeels drie of vier hoog zijn en een ronde gevel hebben. Dit maakt geluidsgolven nog langer.	Een onderzoek naar laagfrequent geluid is inderdaad niet opgenomen in de NRD. Vanwege de verschuiving van het spoor naar de woningen bij station Doetinchem De Huet ligt het in de rede om op die locatie te onderzoeken of er een toename ontstaat van laag frequent geluid en of deze toename met maatregelen kan worden gemitigeerd. Wij zullen dit in de NRD aanpassen. Bij het bepalen van geluidsbelasting op woningen wordt rekening gehouden van weerkaatsing van het geluid op andere gebouwen.	In het beoordelingskader wordt onder geluid (Tabel 4-1) laagfrequent geluid als vijfde aspect toegevoegd.
Paragraaf 4.4.8 (natuur) Indiener is benieuwd hoe natuurcompensatie mogelijk is. Er worden aan de zuidzijde van station De Huet veel bomen gekapt. Deze natuur is juist hard nodig om overmatige regenval te absorberen, hittestress te voorkomen en geluid te dempen. Het gehele plan van station de Huet heeft een behoorlijk negatief effect op de natuur en de kwaliteit van de omgeving. Alleen al de misschien wel 100 mussen en mogelijk ook beschermde heggenmussen in de heg aan de zuidzijde van het spoor. Het verdwijnen van schaduw, de stikstof en CO₂ opname van de bomen is onvervangbaar.	Wij onderzoeken welke bomen er gekapt moeten worden. We kijken ook op welke wijze dit gecompenseerd wordt. In de volgende stap van het project zal daar meer duidelijkheid over zijn. Dit geldt ook voor het onderzoek naar beschermde diersoorten en de wijze waarop we daar een oplossing voor vinden. In het ontwerp voor de stationsomgeving van Doetinchem De Huet is het behoud van groen een belangrijk uitgangspunt. Waar mogelijk proberen wij groen toe te voegen. Specifiek voor het gedeelte van het tweede spoor langs het Hof van Edinburgh treden wij met Indiener in overleg in de volgende fase.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.1 (keuze tot of en tot en met De Huet en extra perron) Indiener doet de suggestie om station Doetinchem De Huet 400 meter naar het westen te verplaatsen.	Deze suggestie nemen wij niet mee, omdat deze niet in lijn is met het vastgestelde voorkeursalternatief. De huidige plek van het station is het beste, omdat zoals Indiener zelf ook aangeeft, dit een centrale locatie is tussen De Huet en Dichteren. De locatie van het station heeft bovendien in belangrijke mate de omgeving bepaald. Verschuiven van het station vergt dan ook aanpassingen in alle andere infrastructuur. Dat is niet aan de orde.	Geen.
Paragraaf 4.4.10 (landschap) De fysieke ingrepen die nu gekozen worden moeten toekomstbestendig zijn. Indiener vraagt aandacht voor de enorme milieueffecten die het project heeft op de directe omgeving. Indiener merkt een tegenstelling met rapporten en inzichten die gaan over klimaatverandering, hittestress, waterafvoer en verkeersveiligheid. Recentelijk zijn er mede door participatie vanuit de wijken de Huet en Dichteren plannen opgesteld om deze effecten tegen te gaan.	In het Milieueffectrapport worden de genoemde thema's onderzocht: welk effect heeft de RegioExpres en de daarbij behorende ruimtelijke wijzigingen op bijvoorbeeld water en veiligheid. Deze effecten neemt de provincie mee in haar afweging op welke wijze de spoorwijziging wordt aangelegd. De plannen die door Indiener worden genoemd, zijn bedoeld om in de toekomst de wijken leefbaar te houden. De RegioExpres is daar vanuit gemeente Doetinchem genoemd als ontwikkeling. Wij zien de door Indiener genoemde tegenstelling niet. De aanpassingen in de stationsomgeving van Doetinchem De Huet zien wij juist als een kans om dit gebied toekomstbestendiger te maken.	Geen.

3.4 Zienswijze 4

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.4.1 (keuzes gemaakt fase 3, overwegveiligheid) Indiener merkt op dat de overweg Doetinchemseweg (Wehl) niet voor komt in het stuk. Deze overweg kent aan één kant een bocht en is daarom minder overzichtelijk. Daarnaast komen over de weg dagelijks zeer veel (kleine) kinderen. De huidige nieuwbouwwijken liggen aan de andere kant van het spoor ten opzichte van de basisschool. De komende jaren wordt de nieuwbouwwijk verder uitgebreid.	Klopt, de overweg Doetinchemseweg is geen onderdeel van het maatregelenpakket zoals dat is opgesteld door provincie, ProRail en gemeente Doetinchem. Dit is ook goedgekeurd door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Er is gekozen om maatregelen te nemen op overwegen waar het veiligheidsrisico als gevolg van de RegioExpres het meeste toeneemt. Dit zijn overwegen waar: - Een tweede spoor wordt toegevoegd; - De RegioExpres op veel hogere snelheid doorrijdt in vergelijking met de huidige stoptreinen. Op de overweg Doetinchemseweg is dit niet het geval. De huidige situatie verandert hier als gevolg van de RegioExpres nauwelijks. Er komen alleen doordeweeks twee extra passages per uur bij.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.1 (keuzes gemaakt fase 3, overwegveiligheid) Indiener geeft aan dat een aantal jaren geleden is gezegd dat er een fietstunnel zou komen voor de overweg, maar dit niet terug te zien in het plan.	Klopt. Vanuit de gemeente is wel eens gekeken naar de mogelijkheid van een fietstunnel. Maar, dit is geen onderdeel van het project.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.1 (keuzes gemaakt fase 3, overwegveiligheid) Indiener geeft aan dat de huidige situatie nu al onveilig is, ook gezien het feit dat kinderen toch oversteken terwijl de slagbomen dalen. Hier is vanuit school al aandacht voor. Maar, indien er een harde trein rijdt, wordt het vele malen onveiliger.	De snelheid in de boog bij Wehl bedraagt maximaal 60km per uur. Het spoor wordt hier niet aangepast, dus de RegioExpres rijdt hier nauwelijks harder dan de huidige stoptreinen. Het beperkte verschil is te verklaren, doordat de RegioExpres niet stopt in Wehl en de huidige stoptreinen wel. ProRail streeft ernaar om na introductie van de RegioExpres een lesprogramma beschikbaar te stellen voor scholen die daar interesse in hebben.	Geen.

3.5 Zienswijze 5

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Elektrificatie is geen onderdeel van het project. Verderop staat dat dit in 2042 mogelijk wel aan de orde is. Kan nu zonder inspraak alsnog overgegaan worden naar elektrificatie?	Nee, dat is niet mogelijk.	Geen.
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Indiener vindt dat op dit moment onderzocht moeten worden welke effecten elektrificatie heeft op de nabijgelegen woningen. Wat wordt bedoeld met het worst-case scenario? Vanuit wiens perspectief is dit bekeken? Het perspectief van de Indiener is dat een dieseltrein de voorkeur heeft boven een set bovenleidingen. Het is de opdracht van een onafhankelijk adviesbureau alle perspectieven mee te wegen. Het op voorhand gebruiken van de kwalificatie “worst” is eenzijdig.	Elektrificatie is geen onderdeel van het project. Dit wordt dus niet onderzocht. Wel wordt aan de zijde van het nieuwe spoor een ruimtereservering meegenomen in het ontwerp. Worst-case scenario is bezien van het perspectief van de uitstoot. Met andere woorden: in de MER wordt gerekend met de maximale uitstoot. De afweging op welke wijze vergroening gaat plaatsvinden en wanneer is een politieke afweging en is nu nog niet bekend. Uiteraard is dit een bredere afweging dan alleen de uitstoot	Op pagina 8 wordt achter “worst-case benadering” toegevoegd: voor wat betreft de uitstoot.
Paragraaf 2.3.3 (analytische fase) Indiener geeft aan dat in de analytische fase niet gesproken is over het toevoegen van een extra perron bij station Doetinchem de Huet. In fase 3 wordt dit pas beschreven.	In de analytische fase van de verkenning was nog geen keuze gemaakt tussen een spoorverdubbeling tot of tot en met station Doetinchem De Huet. Dit is toegelicht in paragraaf 7.8 van de “Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen”. In paragraaf 7.9 is vervolgens toegelicht dat in geval van een spoorverdubbeling tot en met station Doetinchem De Huet een perron aan de zuidzijde gerealiseerd moet worden.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.1 (keuze tot of en tot en met De Huet en extra perron) Indiener geeft aan niet goed te begrijpen waarom een extra perron gerealiseerd wordt voor een trein die niet stopt op station Doetinchem De Huet. De vraag is of er ten westen van station Doetinchem De Huet geen wachtplek gecreëerd kan worden.	Als gevolg van het tweede spoor zullen alle treinen richting station Wehl op het huidige spoor rijden en alle treinen richting station Doetinchem op het nieuwe spoor. Het extra perron is dus voor alle treinen richting Doetinchem en Winterswijk. Wanneer dit perron niet gerealiseerd wordt, dan kunnen reizigers op station Doetinchem De Huet in één richting niet meer in- en uitstappen. Het realiseren van een wachtplek ten westen van het bestaande station is geen optie. Deze afweging is toegelicht in de Notitie Opgave Verkenning RegioExpres, paragraaf 3.8.	Geen.

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
- Paragraaf 2.3.4.1 (keuze tot of en tot en met De Huet en extra perron) Indiener geeft aan dat de keuze voor dubbelspoor tot en met Doetinchem De Huet onvoldoende onderbouwd is, omdat: - In het afwegingskader inpassingsvraagstukken geen hoofdstuk is gewijd aan het extra perron op Doetinchem de Huet. Het verzoek is deze alsnog te maken, zodat de afweging op dezelfde wijze transparant gemaakt wordt. - Uit de Nota van Antwoord vraag 2.8 blijkt ook dat er onvoldoende uitleg wordt gegeven over de nut en noodzaak van een extra perron en het doortrekken van het dubbelspoor. Er wordt door omwonenden gevraagd wat de noodzaak is. En hier wordt het halteren genoemd. Echter, er staat hier dat gemeente Montferland betrokken is terwijl De Huet in Doetinchem is. Het antwoord spitst zich toe op de Oude Beekseweg terwijl de vraag over de Huet en Dichteren gaat, de hof van Edinburgh. Het verzoek is een duidelijk antwoord te geven op vraag 2.8 en op zijn minst de situatie rondom de Huet te beschrijven. Daarnaast is het verzoek de zienswijzen aangaande deze specifieke situatie mee te nemen in deze afweging.	In het Afwegingskader Inpassingsvraagstukken zijn alleen de keuzes uitgewerkt tussen de vorige inspraakperiode en nu. De keuze voor dubbelspoor tot en met station Doetinchem De Huet en daarmee het extra perron is al eerder gemaakt. Het eerste deel van de afweging staat in de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen, paragraaf 7.8 en 7.9. De complete afweging is terug te lezen in de Notitie Opgave Verkenning RegioExpres, paragraaf 3.8 en 3.9. In de Nota van Antwoord zijn reacties gebundeld. Het antwoord is daardoor mogelijk verwarrend geworden. Een verduidelijking: - De afweging voor het dubbelspoor (en de inpassing hiervan) is hierboven toegelicht; - De noodzaak van het extra perron is in het vorige antwoord toegelicht; De tweede alinea heeft alleen betrekking op de situatie bij de Oude Beekseweg (Didam), dat onderscheid is helaas niet duidelijk aangegeven. Uiteraard is de inpassing ter hoogte van het Hof van Edinburgh met de gemeente Doetinchem bepaald.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.1 (overwegveiligheid – Jan Willinkstraat) In Tabel 2.1 wordt bij de Jan Willinkstraat de term optimaliseren genoemd. Indiener geeft aan zowel de toelichting als de voorgestelde maatregelen zeer summier en onduidelijk te vinden. Indiener wil graag benadrukken dat dit een zeer drukke overweg is. Het is de enige doorgang tussen De Huet en Dichteren. Aan weerszijde van het spoor bevinden zich voorzieningen (basisschool, apotheek en het winkelcentrum), waardoor er veel en divers verkeer is dat het spoor oversteekt. Het tweede spoor maakt de oversteek dubbel zo lang en verslechtert de verkeersveiligheid ten eerste.	Indiener heeft gelijk. Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 3, opmerking 2.	Wij verwijzen u naar de wijziging bij zienswijze 3, opmerking 2.
- Paragraaf 2.3.4.1 (keuze tot of tot en met De Huet en overwegveiligheid – Jan Willinkstraat) Indiener geeft aan dat samen met de gemeente Doetinchem en buurtbewoners gekeken moet worden naar vier opties om de verkeersveiligheid te verbeteren: - Een andere verbinding tussen de wijken De Huet en Dichteren voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor kan de overweg in het stationsgebied enkel geschikt gemaakt worden voor voetgangers en fietsers; - Ingrepen rondom de overweg die de verkeersveiligheid verbeteren; - De beste opties zijn af te zien van de variant tot en met station de Huet of; - De optie tot “halteren” in westelijke richting te implementeren.	Wij delen het standpunt van de Indiener dat de verkeersveiligheid verbeterd moet worden. Samen met de gemeente Doetinchem hebben wij al wel gekozen voor optie 2. Voor een reactie op optie 1 verwijzen wij naar zienswijze 3, opmerking 3. Wij kiezen niet voor optie 3, het vastgestelde voorkeursalternatief gaat uit van een spoorverdubbeling tot en met station Doetinchem De Huet. Deze afweging is toegelicht in paragraaf 2.3.4.1 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau RegioExpres. Wij kiezen niet voor optie 4, omdat dit niet in lijn is met het vastgestelde voorkeursalternatief. Voor de toelichting verwijzen wij naar zienswijze 3, opmerking 6.	Wij verwijzen u naar de wijziging bij zienswijze 3, opmerking 2.

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 4.4.8 (natuur) Indiener benadrukt het belang van de groen (natuur) voor de wijk Dichteren. De groene zone die in dit project wordt gereduceerd tot een groenstrookje is belangrijk. Het is hard nodig voor absorberen van overmatige regenval, voorkomen van hittestress en het dempen van geluid. Er zullen bomen omgehakt moeten worden. In de heggen naast het spoor en de bossages zijn veel ringmussen, heggenmussen en gewone mussen. De populatie van de gewone mussen in Nederland staat onder druk. Het verwijderen van een natuurlijke habitat van een dergelijke omvang is daarom niet wenselijk. Daarnaast wordt de groene zone veelvuldig gebruikt voor een “rondje wijk” door de hondenbezitters in de achtergelegen wijk. Omdat deze groene zone nu een redelijke omvang heeft kunnen de vele uitwerpselen nog enigszins geabsorbeerd worden. Indien deze groene zone gereduceerd wordt tot een strookje leidt dit tot stankoverlast. Het gehele plan van station De Huet heeft een behoorlijk negatief effect op de natuur en de algehele kwaliteit van de omgeving. Deze natuur is op deze wijze niet te vervangen, op alle andere plekken staan huizen. Indiener vraagt om een duidelijk plan voor de vervanging van natuur en hondenuitlaatplekken.	Wij begrijpen het belang van groen en het gebruik van deze gronden. In het Milieueffectrapport onderzoeken we onder andere het effect op bomen en beschermde dieren, zoals de mus. Daarbij kijken we ook op welke wijze we dit kunnen voorkomen of compenseren. In de volgende stap van het project zal daar meer duidelijkheid over zijn. In het ontwerp voor de stationsomgeving van Doetinchem De Huet is het behoud van groen een belangrijk uitgangspunt. Waar mogelijk proberen wij groen toe te voegen. Specifiek voor het gedeelte van het tweede spoor langs het Hof van Edinburgh treden wij met Indiener in overleg in de volgende fase. Hierin zal ook aandacht gegeven worden aan de door Indiener genoemde zaken als de hondenuitlaatplek en het behoud van natuurlijk habitat.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.1 (keuze tot of en tot en met De Huet en extra perron) Indiener doet de suggestie om station Doetinchem De Huet naar het westen te verplaatsen.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 3, opmerking 5.	Geen.
Paragraaf 4.4.10 (landschap) De fysieke ingrepen die nu gekozen worden moeten toekomstbestendig zijn. Indiener vraagt aandacht voor de enorme milieueffecten die het project heeft op de directe omgeving. Indiener merkt een tegenstelling met rapporten en inzichten die gaan over klimaatverandering, hittestress, waterafvoer en verkeersveiligheid.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 3, opmerking 7.	Geen.

3.6 Zienswijze 6

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 4.4.3 (geluid) In het verleden is er een periode geweest dat de trein ook 2x per uur door reed. Indiener geeft aan dan te moeten stoppen met praten in de tuin door het geluid van de trein. Ook in de woning had indiener daar last van. Indiener verwacht dat een geluidsmuur een oplossing kan zijn, net zoals de plannen bij de Salemate en de Uijlenbroeklaan. Alleen dempers is volgens indiener geen oplossing omdat ze bijna naast het spoor wonen. Indiener gaat ervanuit dat provincie begrijpt dat indiener geen probleem heeft met het dubbel spoor. Al denkt indiener dat extra wagons ook veel kan oplossen.	Er is een geluidsonderzoek uitgevoerd voor het rijden van de RegioExpres (1x per uur). Daaruit volgt dat er ter hoogte van het perceel van Indiener geen maatregelen nodig zijn. Het geluidsonderzoek wordt echter nogmaals gedaan op basis van het definitieve ontwerp van het spoor. Op dat moment wordt duidelijk of de eerdere conclusie standhoudt. Overigens gaan wij op dit moment niet uit van een geluidsscherm bij de Salemate en Uijlenbroeklaan. Dat zou alleen gebeuren als er 2x per uur een RegioExpres rijdt. Dat zit nu niet in het project.	Geen.
Indieners zorg is de geluidsoverlast en het effect voor de WOZ waarde en de concrete verkoopwaarde van indieners woning. Indiener verwacht dat de woning veel minder waard wordt als er niet gepraat kan worden in de tuin en de ratel en rammel geluiden in de keuken en woonkamer. Indiener denkt dat daar een oplossing voor moet komen.	Het effect van de extra treinen op geluid wordt in de komende fase verder onderzocht. De huidige inzichten zijn openbaar en op onze website gepubliceerd. Als indiener van mening is dat hij schade leidt door de uitvoering en/of het gebruik dat mogelijk wordt gemaakt door dit project, dan biedt de wet de mogelijkheid om een verzoek in te dienen voor een tegemoetkoming voor deze schade. Dit verzoek kan worden ingediend als het plan onherroepelijk is. Het besluit is onherroepelijk als er geen beroep bij de rechter wordt ingediend. Als dit wel gebeurt, dan is het besluit onherroepelijk na goedkeuring van de rechter (Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State).	Geen.

3.7 Zienswijze 7

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Voor het geluid, het milieu enzovoort is het veel beter dat de regio geen dieseltrein is. Dieseltreinen zijn voor de inzittenden vanwege het getril, het lawaai veel vermoeiender dan elektrische treinen. Ze moeten veel meer gekoeld worden, dat kost ook energie. Een dieseltrein die in de directe omgeving langs de 380 KV hoogspanningslijnen bij Wehl is een aanfluiting voor het milieu. Diesel belast de omgeving. Ook voor de wachtenden is veel meer milieuoverlast. Het perron Doetinchem is een onaangenaam overstapperron vanwege de wachtende dieseltreinen. Kies gelijk voor waterstoftreinen. Of, als dat nog niet, elektrificeer ook Zevenaar-Doetinchem	Ons beleid voor het openbaar vervoer is vastgesteld in de Nota van Uitgangspunten uit 2019. Hierin is opgenomen dat op het moment dat treinen zijn afgeschreven het een logisch moment is om over te gaan op vergroening van het materieel. Dit is in 2042. Buiten dit project onderzoeken we de mogelijkheden om dit een aantal jaar eerder te laten plaatsvinden. We gaan in het project uit van de huidige dieseltreinen.	Geen.
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Indiener vindt voor de bevordering van het internationale verkeer een stop in Zevenaar zeer gewenst, omdat anders veel Achterhoekers het traject Zevenaar-Arnhem dubbel heen en weer treinen. De Duitse Spoorwegen zijn onbetrouwbaar volgens indiener, met veel vertragingen en geplande en ongeplande bouwwerkzaamheden. De (vaak vertraagde) ICE en goederentrein gaat op dat moment voor de lokale trein. Een extra stop in Zevenaar helpt om de vertragingstijd te verkleinen. Dit helpt alle reizigers, maar vooral de onervaren reiziger. Indiener vraagt in elk geval de sneltrein 's avonds in Zevenaar te laten stoppen.	Een extra stop van de RegioExpres in Zevenaar kost ongeveer 2 minuten en is volgens ProRail niet inpasbaar in de dienstregeling, omdat: - De tijdligging van de RegioExpres verschuift, waardoor ter hoogte van de spoorkruising Arnhem-Oost, hier splitsen de sporen van Arnhem naar Zevenaar en Zutphen, de RegioExpres en een Intercity trein gelijktijdig gebruik willen maken van hetzelfde spoor. Om dit op lossen is de realisatie van een vrije kruising Arnhem-Oost noodzakelijk; - De snelle overstap op station Arnhem Centraal tussen de RegioExpres en de Intercity treinen van en naar de Randstad wordt verbroken. Deze daalt van 4 naar 2 minuten en is daarmee voor (nagenoeg) iedereen niet langer haalbaar. Deze groep reizigers is veel groter dan het aantal reizigers van de Achterhoek naar Duitsland (en andersom). Vandaar dat prioriteit wordt gegeven aan de eerste groep. Wij merken op dat in Zevenaar wel de RE19 (Arnhem – Düsseldorf stopt). Reizigers vanuit de Achterhoek kunnen via de stoptreinen overstappen in Zevenaar op deze trein naar Duitsland.	Geen.
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Indiener adviseert om uit te gaan van veel ICE's uit Duitsland met (zeer) flinke vertraging. Als dat het uitgangspunt is, maakt een extra stop in Zevenaar de lijn Arnhem-Doetinchem robuust. Hierdoor kan namelijk flexibeler worden bijgestuurd door de dag heen.	ProRail houdt in het plannen van de dienstregeling geen rekening met vertraging, dat is landelijk beleid. Voor de stop in Zevenaar verwijzen wij u naar het vorige antwoord.	Geen.

3.8 Zienswijze 8

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.4.1 (keuze tot of en tot en met De Huet en extra perron) Als het dubbelspoor wordt doorgetrokken voorbij station Doetinchem de Huet komt de wissel volgens het huidige ontwerp voor het huis van de indiener te liggen. Indiener verwacht daarom vragen over het woongenot van ons met betrekking tot lawaai, trilling, vervuiling, waardevermindering van de woning.	Het woongenot van Indiener hebben wij meegewogen in de keuze voor het type wissel. Wij hebben gekozen voor een zogenaamde 1:29 wissel, waardoor treinen niet hoeven af te remmen en op te trekken wanneer ze gebruik maken van de wissel. Hiermee worden de milieueffecten voor de omgeving beperkt. Een uitgebreide toelichting is opgenomen in het Afwegingskader Inpassingsvraagstukken (pagina 7). De effecten worden ook in de komende fase nog verder onderzocht.	Geen.
Paragraaf 4.4.3 (geluid) Er zijn/worden metingen gehouden. Indiener neemt aan dat deze ook tegen de gevel gemeten worden. In dat geval wil indiener graag betrokken worden als deze metingen worden verricht. Wat gaat de provincie en de andere belanghebbenden partijen er aan doen om de overlast voor ons tot een minimum te beperken. Komen er financiële middelen ter beschikking voor bv. extra isolatie, denk bv aan triple ramen en dat soort zaken.	Er is een geluidsonderzoek uitgevoerd voor het rijden van de RegioExpres (1x per uur). Daaruit volgt dat er ter hoogte van het perceel van Indiener raildempers nodig zijn. Het geluidsonderzoek wordt echter nogmaals gedaan op basis van het definitieve ontwerp van het spoor. Op dat moment wordt duidelijk of de eerdere conclusie standhoudt. Het geluid wordt berekend met behulp van een in de wet vastgelegde rekenmethode. - Hierbij wordt eerst getoetst aan de geluidproductieplafonds; - Bij overschrijding hiervan wordt de toename van het geluid op de gevel van de woning berekend; - Als er een toename van het geluid op de woning is en de geluidbelasting hoger is dan 55 dB dan wordt onderzocht of er maatregelen kunnen worden genomen om de toename weg te nemen (zoals raildempers); - Als het niet mogelijk is om de geluidbelasting met doelmatige maatregelen voldoende terug te brengen dan wordt na toestemming van de eigenaar/bewoner onderzocht of het geluidniveau in de woning laag genoeg is; - Als dat niet het geval is dan krijgt de eigenaar/bewoner een aanbod om de geluidwering van de gevel te verbeteren. Als de eigenaar/bewoner met deze maatregelen akkoord gaat dan zullen deze maatregelen getroffen worden.	Geen.

3.9 Zienswijze 9

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.2 (startfase) De spoorlijn zal niet worden geëlektrificeerd, maar dit wordt wel verwacht in 2042. Indiener vraagt of er onderzocht is wat dit voor effecten heeft op de nabijgelegen woningen?	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 2.	Geen.
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Indiener geeft aan dat reizigers van de wijken de Huet en Dichteren geen baat en zeker geen tijdwinst hebben bij de komst van de RegioExpres, omdat deze niet stopt op station Doetinchem de Huet.	Wij delen uw standpunt niet. De RegioExpres leidt tot meer zitplaatsen in de stoptreinen voor reizigers van/ naar station Doetinchem De Huet. De reistijd tussen Doetinchem De Huet en Arnhem Centraal wordt 1 minuut korter. Tot slot rijden treinen ook vaker op tijd, door de spoorverdubbeling kunnen treinen elkaar passeren en dit verhoogt de robuustheid.	Geen.
Paragraaf 2.3.3 (analytische fase) Indiener vraagt een duidelijk en verklarend antwoord over de noodzaak van een extra perron bij station Doetinchem De Huet.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 4.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.1 (overwegveiligheid – Jan Willinkstraat) De overweg bij de Jan Willinkstraat is nu een 30 km zone en dat is niet voor niets. Deze overweg is zeer druk en wordt gepasseerd door veel verkeer, fietsers en wandelaars. Winkels, huisartsenposten en scholen in zowel wijk De Huet en als in de wijk Dichteren zijn via deze overweg bereikbaar. Als gevolg van deze intensieve overweg, doen zich er regelmatig incidenten voor. Een duidelijke veiligere verbetering is niet duidelijk uitgewerkt in het plan. Indiener vindt dat er naar opties gekeken moeten worden om de situatie op en rond de overweg Jan Willinkstraat veiliger te maken.	Wij delen het standpunt van de Indiener. Daarom nemen wij maatregelen om de overweg veiliger te maken. Dit is niet goed in de NRD terecht gekomen en wij zullen dit corrigeren, zoals toegelicht onder zienswijze 3, opmerking 2.	Wij verwijzen u naar de wijziging bij zienswijze 3, opmerking 2.
Paragraaf 2.3.4.1 (keuze tot of en tot en met De Huet en extra perron) Indiener benoemt de optie om af te zien van dubbelspoor tot en met station de Huet en dit westelijker (voor station de Huet) te beëindigen.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 5.	Geen.
Paragraaf 4.3, paragraaf 4.4.3 en paragraaf 4.4.4 (geluid en trillingen) Indiener vraagt of er daadwerkelijk is gekeken naar de snelheidsverhogingen die plaats gaan vinden als de RegioExpres met veel hogere snelheden voorbij raast? Wat doet dit met de trillingen? De spoorlijn zal ook nog eens dichterbij de woningen komen wat de overlast (bijvoorbeeld scheuren in muren) zal versterken.	Ja, in het onderzoek naar trillingen wordt rekening gehouden met de toekomstige snelheid van de RegioExpres en de toename van de snelheid ten opzichte van de treinen die nu van het baanvak gebruik maken. Ook wordt rekening gehouden met het dichterbij komen van het spoor en met eventuele wissels die toegevoegd worden. Onderzocht wordt of de toekomstige trillingsniveaus zorgen voor een voelbare toename van hinder en een grotere kans op schade.	

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 4.4.8 (natuur) Indiener benadrukt dat het gehele plan van een tweede perron op station De Huet grote gevolgen heeft voor de natuur en dat deze gevolgen zeer worden onderschat. De huidige bomen, groenvoorzieningen en de afstand tot het spoor dempen momenteel het geluid en de trillingen. Deze groenvoorzieningen zullen in het huidige plan gekapt worden, met alle gevolgen van dien. Bovendien heeft het een negatief effect op de absorptie van overmatige regenval, hitte en stikstof en CO₂. In de groenvoorzieningen bevinden zich momenteel veel vogels en andere flora en fauna. Hondenbezitters maken ook gebruik van deze groenvoorzieningen. Langs de Wehlseweg wordt bovendien veel gewandeld. Vervanging van deze natuur elders in Doetinchem is geen optie voor de wijk Dichteren.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 8. In het ontwerp voor de stationsomgeving van Doetinchem De Huet is het behoud van groen een belangrijk uitgangspunt. Waar mogelijk proberen wij groen toe te voegen. Specifiek voor het gedeelte van het tweede spoor langs het Hof van Edinburgh treden wij met Indiener in overleg in de volgende fase.	Geen.
Paragraaf 2.1 (probleemanalyse) Indiener geeft aan dat er ook de mogelijkheid is dat minder reizigers gebruik zullen maken van RegioExpres dan verwacht. Waarop zijn de reizigersaantallen gebaseerd en wat gebeurt er met het spoor om het traject rendabel te houden?	De reizigersaantallen dateren van voor COVID-19. Natuurlijk zijn er minder reizigers als gevolg van de COVID-19-pandemie, maar het breed gedragen beeld is dat dit zich weer volledig zal herstellen dat het weer zal groeien. Er is nog wel discussie over wanneer de reizigersaantallen weer op het niveau zijn van 2019, waarbij de landelijke overheid positiever is dan vervoerders. Daarnaast zijn er nog grote woningbouwopgaves in de gemeente Arnhem, De Liemers die tot extra treinreizigers gaan leiden. Ook in de regio Achterhoek zijn nog duizenden woningen nodig, waarbij Doetinchem nog verder wil groeien. Het regionaal OV is niet rendabel, daar moet altijd subsidie bij van de provincies. Deze subsidie is natuurlijk begrensd en de vervoerders worden geprikkeld om het aanbod efficiënt te organiseren. Daar past de RegioExpres goed binnen, omdat het materieel efficiënter wordt ingezet dan nu het geval is. Zo hoeven bijvoorbeeld te lange treinen niet onnodig door te rijden naar Winterswijk.	Geen.
Paragraaf 2.3 (doorlopen ontwerp- en keuzeprocess) Indiener vraagt of er overwogen wordt om de spoorlijn ook voor goederenvervoer in te zetten?	Nee.	Geen.

3.10 Zienswijze 10

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Indieners geven aan dichtbij het spoor te wonen en straks nog dichterbij. Dit betekent voor hen dat de huidige overlast van het spoor alleen maar zal gaan toenemen en dat er van enig woonplezier niets meer overblijft.	Wij begrijpen de zorgen van Indieners en deze zijn bij ons bekend. De belangen van Indieners worden meegewogen bij het opstellen van de ontwerpen. De gesprekken die reeds hebben plaatsgevonden helpen ons, omdat zo duidelijker is wat Indieners willen	Geen.
Voorgeschiedenis, paragraaf 4.4.3 en paragraaf 4.4.4 (geluid en trillingen) In december 2012 zijn er op het traject langere treinen gaan rijden. Dat heeft de nodige consequenties gehad in de vorm van trillingen, geluidsoverlast en materiële schade aan de woning. Door de toename van lengte en het aantal treinen in de dienstregeling zijn er flinke scheuren in de gevels rondom de woning ontstaan. Ook de burens hebben last van scheurvorming door trillingen. Indieners kregen hierover geen respons van ProRail. In 2019 is er een nieuw spoor aangelegd en dat heeft gezorgd voor nog meer geluidsproblemen. Indieners ervaren geen normale nachtrust meer. Zij sluiten alle ramen gedurende het hele jaar. Indieners verwachten dat de Geluidproductieplafonds zijn overschreden, maar hier is door geen enkele instantie iets aangedaan. Er is over het project RegioExpres twee keer een gesprek gevoerd met de provincie. Indieners zien echter niets terug van de besproken onderwerpen in de NRD: geluid en trillingen ter hoogte van de woning van indieners.	Als indiener schade en overlast heeft van de huidige situatie kan contact opgenomen worden met ProRail. Er wordt dan een schadeprotocol gevolgd die is opgesteld door onderzoeksorganisatie TNO. Meer informatie is te vinden op www.prorail.nl/wonen/trillingen. De NRD is het plan van aanpak voor het milieu onderzoek voor het nieuwe, toekomstige spoor. Op pagina 21 en 22 van de NRD is opgenomen dat er onderzoek gedaan zal worden naar geluid en trillingen. In zoverre hebben deze thema's wel de aandacht gekregen in de NRD. Wij delen het standpunt van Indiener hierover dus niet. Er is al een geluidsonderzoek uitgevoerd voor het rijden van de RegioExpres (1x per uur). Daaruit volgt dat er ter hoogte van het perceel van Indiener geen maatregelen nodig zijn. Het geluidsonderzoek wordt echter nogmaals gedaan op basis van het definitieve ontwerp van het spoor. Op dat moment wordt duidelijk of de eerdere conclusie standhoudt. Voor een toelichting op het geluidsonderzoek verwijzen wij u naar zienswijze 8, opmerking 2. Naast het onderzoek naar geluid wordt ook een onderzoek naar trillingen uitgevoerd. Hierbij wordt onderzocht of de wijzigingen in snelheid samen met de wijzigingen aan het spoor een toename van hinder tot gevolg kunnen hebben. Naast de toename van hinder wordt ook onderzocht of de kans op schade toe zal nemen.	Geen.
Paragraaf 4.4.3 en paragraaf 4.4.4 (geluid en trillingen) Indieners verwachten een flinke overschrijding van het geluidproductieplafond vanwege de hogere snelheid en de kortere afstand tot het spoor. Dat geldt ook voor trillingen. Zij vrezen verder toename van scheuren en andere schade. Tot nu toe zijn er geen daadwerkelijke metingen op locatie gedaan.	Wij verwijzen u naar ons vorige antwoord en het antwoord op zienswijze 9, opmerking 6.	Geen.
Verlies van grond en waardevermindering woning Indieners verwachten veel eigendom/grond te verliezen voor dit project. Ze verwachten ook waardevermindering van (gebruik van) grond en woning.	Voor de bouw van het tweede spoor zijn van vele grondeigenaren stukken grond nodig. Een eerste beeld is beschikbaar, maar de precieze impact wordt de komende maanden duidelijker. Dit wordt dan meegenomen in de gesprekken met omwonenden. Op het moment dat het traject over grondverweving start, zullen ook taxaties worden uitgevoerd.	Geen.
Gezondheidsaspecten en psychische gevolgen zijn groot Indieners ervaren psychische en gezondheidsgevolgen door het project en vragen hier aandacht voor. Zij zijn, mede hierom tegen de aanleg van de RegioExpres.	Wij begrijpen de impact van dit project voor u en wat dit met u doet. We hopen u duidelijkheid te kunnen bieden en het gesprek met Indiener te blijven voeren wat hiervoor nodig is.	Geen.

3.11 Zienswijze 11

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 1.1 (achtergrond) Indiener betreurt de drang naar ongebreidelde groei, ook door de RegioExpres Achterhoek. Hij vraagt aandacht voor de aarde en de natuur en dat deze groei daar funest voor is. De RegioExpres helpt ons niet, maar komt voort uit onwetendheid, eigen behoud, verdeel en heers en hobbyïsme.	Wij nemen kennis van het standpunt van de indiener.	Geen.
Paragraaf 1.5 (participatie) Indiener beschrijft de wijze van inspraak, het samenvatten en het polderen. Hij herkent vervolgens niets meer en geeft aan dat de provincie en het rijk belastinggeld gebruiken voor hun eigen gemak en pluche. De natuur verdient beter, geeft indiener aan.	We begrijpen dat u het niet eens bent met de wijze waarop we omgaan met inspraakreacties. Wij proberen bij het samenvatten zo dicht mogelijk bij de tekst te blijven en baseren ons antwoord altijd op de volledige zienswijze.	Geen.
Paragraaf 2.2 (doelstelling RegioExpres) Indiener herhaalt kort het doorlopen proces, maar vraagt zich af voor wat of wie het voorkeursalternatief is. Hij geeft aan dat er argumenten voor de RegioExpres gebruikt worden die er bij het ontstaan van het idee nog niet waren. Indiener doelt op het knelpunt van de verstedelijkingsopgave. Indiener vraagt om bij Achterhoekers na te gaan of zij zitten te wachten op deze verstedelijking.	De verstedelijkingsopgave bevindt zich in Arnhem en de Liemers, de woningen die in de Achterhoek gebouwd worden zijn hier geen onderdeel van. Wij zullen dit verduidelijken in de NRD. De verstedelijkingsopgave was bij de start van het project nog niet zo duidelijk in beeld, maar is een nieuw inzicht dat is meegenomen vanaf de derde fase van de verkenning. Wij vinden het belangrijk dat er voldoende capaciteit is in de treinen, zodat reizigers niet achterblijven op de perrons. Om dit goed te kunnen bepalen is het noodzakelijk om de extra reizigers als gevolg van al deze nieuwe woningen mee te nemen. Wij benadrukken dat er overigens meerdere argumenten voor de RegioExpres zijn.	De tweede alinea op pagina 6 van de NRD wordt aangepast: Naast de autonome groei in reizigers staan Arnhem en de Liemers voor een verstedelijkingsopgave. Als gevolg van de extra woningen wordt een grotere reizigersgroei verwacht. Deze groei wordt versterkt door de te bouwen woningen in de Achterhoek, maar deze zijn geen onderdeel van de verstedelijkingsopgave.
Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (paragraaf 7.4.1) Indiener ziet dat simpele oplossingen niet verder onderzocht worden of ongemotiveerd worden afgewezen. Specifiek vraagt hij waarom een knelpunt in de verkenning REA-fase 2 van 4 december 2019, art. 4.7.1 niet verder onderzocht is. Het betrof een tekort van 10 cm om een probleem te tackelen. Indiener is heel verbaasd waarom dit verder dan niet terugkomt.	Wij gaan er vanuit dat u doelt op paragraaf 7.4.1 (locatie Oude Beekseweg) en ons antwoord is hierop gebaseerd. Het door Indiener genoemde knelpunt is opgelost in derde fase van de verkenning. In het Afwegingskader Inpassingsvraagstukken is op pagina 3 aangegeven dat de Oude Beekseweg gehandhaafd kan blijven. Wij merken wel op dat het exacte dwarsprofiel ter hoogte van de Oude Beekseweg nog niet is bepaald. Wij kijken hier samen met ProRail en de gemeente Montferland naar diverse optimalisaties gelet op de beperkte ruimte. Wij zullen bij de Nota Voorkeursvariant, aan het einde van deze fase, het definitieve dwarsprofiel presenteren. Wij zullen duidelijk toelichten hoe de keuzes tot stand zijn gekomen.	Geen.

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 1.1 (achtergrond) Indiener vraagt zich af waarom we niet 6x een stoptrein laten rijden tussen Doetinchem-Arnhem als we een betere aansluiting willen op de sneltrein Arnhem-Utrecht die binnenkort 6x gaat rijden. Dan profiteren veel meer mensen.	De RegioExpres dient meerdere doelen. Eén daarvan is het versnellen van de verbinding tussen de Achterhoek en Arnhem. Met het voorstel van de Indiener wordt dit doel niet gehaald, omdat de reistijd gelijk blijft.	Geen.
Paragraaf 1.1 (achtergrond) Indiener heeft al meerdere keren gevraagd naar de reizigersaantallen om te kunnen verifiëren of het aantal van '21 duizend treinreizigers per dag' ook klopt. Er is gezegd dat dit bedrijfsgeheim is. Graag hoort indiener hoe hij wel aan deze informatie kan komen om te weten wie er nu baat hebben bij de RegioExpres en wie niet.	De uitsplitsing van de 21.000 reizigers tot op ritniveau is inderdaad bedrijfsgevoelige informatie die wij niet zullen verstrekken. Om te bepalen wie profiteren van de RegioExpres is een studie naar de reizigersaantallen aan Indiener verstrekt.	Geen.
Paragraaf 4.4.8 (natuur) Indiener constateert op basis van paragraaf 4.4.8 dat de sneltrein extra neerslag van stikstof veroorzaakt en dat dit gecompenseerd moet worden. Dit geldt ook voor bomen. Indiener vraagt om een overzicht van te kappen bomen. En vraagt hoe wordt omgegaan met beschermde soorten zoals de Ransuil. Die vliegt nu vaak tussen de huizen over het spoor. Wat gebeurt er als de snelheid van ca. 45 naar 130 gaat.	Op dit moment kunnen wij dat overzicht nog niet geven, omdat dit onderzoek nog loopt / gedaan moet worden. Bij de volgende stap in het project is er wel zicht op deze informatie en zal dit ook gepubliceerd worden.	Geen.
Maatschappelijke kosten-batenanalyse (hierna: MKBA) In de MBKA van 20 december 2021 worden onder art. 2.2.5 de emissies behandeld. Hierbij wordt er gegooid met cijfers. De extra dieseltrein veroorzaakt een uitstoot CO₂ van 716 ton per jaar. Ongefundeerd wordt verondersteld dat mensen die de auto laten staan en de trein nemen een besparing opleveren van 124 ton per jaar. Per saldo een verslechtering van 592 ton. Een verzwaring van de lasten die omgerekend driehonderdduizend euro waarde vertegenwoordigen. Maar het is een last! Deze post wordt opgevoerd bij de opbrengsten. Indiener vraagt opheldering. In Tabel 2.3 wordt onderaan een batenposten genoemd en boven aan Post(kosten).	Ten behoeve van de overzichtelijkheid en vanwege het feit dat de monetaire waardes relatief beperkt zijn ten opzichte van het totaal, is gekozen om in de MKBA-tabel het netto-effect van de emissies op te nemen. Omdat het netto-effect positief is (meer baten dan kosten), is de post onder de batenposten opgenomen. Het emissie-effect CO₂ als gevolg van extra treinverkeer is € -0,5 mln. (Netto Contante Waarde over gehele periode. Uitgangspunt is dat per 2035 zero-emissie gereden wordt (als gevolg van elektrificatie). De extra dieseltreinen zorgen daardoor alleen tussen 2026-2035 voor extra uitstoot). Het emissie-effect CO₂ als gevolg van minder autoverkeer is € 0,8 mln. (Netto Contante Waarde over gehele periode). Per saldo is de post CO₂ dus €0,3 mln. Wij merken op dat het onderdeel emissies nog wordt uitgediept tijdens de m.e.r.-procedure.	Geen.

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
• MKBA In de bijlage b 1.2.2. van de MKBA wordt verondersteld dat er 420 autoverplaatsingen per dag minder zullen plaatsvinden als de RegioExpres er is. Dit bespaart 2.500 kilometers per werkdag. Gedeeld door elkaar is dat (2.500 kilometer gedeeld door 420 bewegingen) een kleine 6 kilometer per beweging. Nu is een enkele afstand Doetinchem -Arnhem met de auto bijna 40 km. Indiener vraagt opheldering: dit moeten de reizigers zijn die de auto laten staan? Misschien nog een paar reizigers die verder richting Winterswijk wonen maar verder niemand want meer zijn er niet die er direct van profiteren. Indiener verwacht een antwoord dat er mogelijk een 'nul' is vergeten. Dus dat het 25.000 km moet zijn. Indiener wijst dan op een grote misser en vreest voor meerdere grote misers in de MKBA.	In de MKBA is een berekening van adviesbureau MuConsult gebruikt als basis voor de uitstoot van en besparing op emissies. Hier is, zoals Indiener terecht opmerkt, een zeer voorzichtige inschatting gemaakt van de vermindering van het aantal kilometers. Het standpunt dat de huidige berekening een misser is, delen wij niet.	Geen.
• MKBA In bijlage b 1.2.2 is geteld met 254 werkdagen per jaar. Daarbij is uitgegaan van 52 weken keer 5 dagen minus 6 feestdagen. Indiener geeft aan dat er enorm veel deeltijdwerkers zijn. En er bovendien ook nog vakantieweken en ziekteperioden zijn. Indiener komt zonder ziekteperioden al op 180 werkdagen uit. Indiener vraagt een toelichting op de keuze voor 254 dagen die in zijn ogen ver van de werkelijkheid af staat.	254 werkdagen per jaar is een kengetal en daarmee een aanname. Uiteraard zal het effect niet op alle werkdagen gelijk zijn, omdat ook andere factoren (zoals files) de keuze tussen trein en auto bepalen. Wij merken op dat het effect van de door Indiener voorgestelde wijziging beperkt is: indien er met het genoemde (fictieve) aantal van 180 werkdagen gerekend wordt, heeft dit geen significante invloed op de uitkomst van de MKBA.	Geen.
• MKBA In 2.2.6. van het MKBA staat dat het aantal autobewegingen met 420 per dag zal afnemen. Indiener vraagt zich af of we hiervoor 153 miljoen willen investeren. Indiener ontvangt graag gedetailleerdere begrotingen, maar tot op heden is het antwoord telkens nee. Hij vraagt zich af of je journalist moet zijn om een beroep te doen op de WOB.	In de MKBA worden de maatschappelijke kosten en baten zoveel mogelijk in geld uitgedrukt. De baten van de RegioExpres zijn breder dan het door Indiener genoemde effect, zoals ook is terug te zien op pagina 18. De gedetailleerde kostenramingen zijn eigendom van ProRail en gelet op de toekomstige aanbidding vertrouwelijk. Wij hebben, net als Indiener, geen inzicht hierin.	Geen.

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 1.1 (achtergrond) en paragraaf 4.4.1 (doelbereik) Indiener snapt dat de RegioExpres de reistijd met 10 minuten inkort, omdat het in de hele Liemers niet stop. Bij zes treinen per uur heeft iedereen profijt en kan de aansluiting met de IC ook goed geregeld worden. Ook zijn er dan meer zitplaatsen. Graag uitleg waarom hier niet voor gekozen is. Ook hoort indiener graag hoe 1 sneltrein per uur het knelpunt van te weinig zitplaatsen in de spits gaat oplossen. Indiener hoort graag hoeveel mensen er in die sneltrein plaats kunnen nemen.	Wij verwijzen u naar het antwoord op uw vijfde opmerking. Het aantal zitplaatsen in de RegioExpres varieert, dit is afhankelijk van de materieelinzet, tussen de 108 en 322.	Geen.
Paragraaf 2.2 (doelstelling RegioExpres) Indiener leest dat de RegioExpres zorgt voor hogere robuustheid. Hij vraagt zich af waarop dit is gebaseerd en waarom dit nodig is. Immers: het spoor van Doetinchem naar Arnhem is de laatste jaren al verbeterd (door de investering van ettelijke honderden miljoenen) en kent niet bovengemiddeld veel storingen. De mate van betrouwbaarheid is op orde en de kans dat een sneltrein dit beeld verbetert is eerder kleiner dan groter.	De RegioExpres dient meerdere doelen, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Achterhoek. Een ander doel is het verhogen van de betrouwbaarheid (robuustheid). Het toekomstige dubbelspoor zorgt voor meer passeermogelijkheden, minder kans op verstoringen en een sneller herstel van de dienstregeling (na verstoringen). Wij delen het standpunt van de Indiener dat de betrouwbaarheid op orde is, maar dat neemt niet weg dat de RegioExpres en het benodigde dubbelspoor positief bijdragen aan een verdere verhoging van deze betrouwbaarheid.	Geen.
Paragraaf 4.4.3 (geluid) Indiener merkt over § 4.4.2. geluidproductieplafonds op dat vrij recent geprobeerd is om dit te verhogen. Indiener vraagt zich af of dit te maken heeft met de angst dat er te veel geïnvesteerd moet worden in geluidsvoorzieningen als de GPS overschreden wordt. Indiener constateert dat bij het project Zevenaar Didam niets werd gedaan omdat er niet meer treinen gingen rijden. Nu is begonnen met de RegioExpres en dus wel met extra treinbewegingen. Indiener vindt het noodzakelijk dat alle woningen langs het traject een objectieve meting krijgen.	Wij delen de constatering van Indiener niet. Voor Zevenaar-Didam zijn op diverse locaties raildempers geplaatst. Daarnaast is over het hele traject het oude spoor vervangen door nieuw stiller spoor. Hiermee is op geen enkele locatie nabij een woning het geluidproductieplafond verhoogd. En op de meeste plaatsen zelfs verlaagd. Voor het geluidonderzoek voor de RegioExpres zijn de op dat moment geldende geluidproductieplafonds het uitgangspunt.	Geen.
Paragraaf 4.4.4 (trillingen) In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat dat er al nu trillingsklachten zijn waarvan de oorzaak niet duidelijk is. Indiener vraagt of de overheid zich hiermee indekt. Indiener is ook verbaast. Er kan technisch veel, zo bouwen we kwantumcomputers. Maar we kunnen dit niet traceren. Indiener vraagt om zorgvuldige aandacht voor trilling, zeker die schade veroorzaken.	Langs het traject van de RegioExpres heeft nog niet eerder een onderzoek naar trillingen plaatsgevonden. Ten behoeve van de RegioExpres gaat dat wel gebeuren. Wij verwachten dat hiermee meer bekend wordt over de oorzaak van de klachten vanwege trillingen op specifiek dit traject.	Geen.

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 4.4.4 (luchtkwaliteit) Indiener merkt op dat Co2 ontbreekt. Waarom? Indiener vraagt onderzoek naar de verschillen tussen 2 extra stoptreinen en 1 sneltrein.	In het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt getoetst aan de grenswaarden voor lokaal verontreinigende stoffen zoals vastgelegd in de Wet milieubeheer. Voor CO2 zijn in de Wet milieubeheer geen normen opgenomen waaraan getoetst kan worden. Het scenario met 2 extra stoptreinen nemen wij niet mee, zoals is toegelicht in ons antwoord op opmerking 5 van deze zienswijze.	Geen.
MKBA De RegioExpres moet gaan rijden tijdens de brede spits. Dit houdt in van 's morgens zeven tot 's avonds zeven. Als je nu naar de stoptreinen kijkt tussen negen uur 's morgens en vier uur 's middags zitten de treinen gemiddeld voor nog geen 30 % vol. Indiener vraagt waarom dan in die periode een RegioExpres rijdt.	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.	Geen.
Paragraaf 4.4.10 (landschap) en planschade Indiener constateert dat de RegioExpres effect heeft op de gebruikswaarde, belevingswaarde en de toekomstwaarde van de omgeving langs het spoor. Indiener geeft aan dat dit in sommige gevallen duidelijk zal leiden tot waardevermindering van de woning. Indiener vraagt daarom in de begroting voldoende ruimte te creëren voor planschades.	Wij houden in de begroting rekening met eventuele planschades en nadeelcompensaties.	Geen.
Paragraaf 4.9 (monitoring) Indiener geeft aan dat monitoring alleen zin heeft als vooraf, dus vanaf heden gemonitord wordt en niet pas tijdens en na de realisatie. Om de effecten van de RegioExpres goed te kunnen beoordelen moet er vooraf een eenduidige en volledige monitoring van de bestaande situatie gemaakt worden.	Monitoring wordt ingezet om te toetsen of de milieueffecten als gevolg van een project ook overeenkomen met de effecten zoals omschreven in het MER. Het gaat niet om een vergelijking van de bestaande situatie met de projectsituatie.	Geen.
MKBA De resultaten van de MKBA laten een zwaar negatief beeld zien. Toch is geconcludeerd dat men door wil gaan, omdat een positieve baten-kosten verhouding uitzonderlijk is bij OV projecten en niet alle voordelen zijn omgerekend als geldelijke baten. Indiener vraagt om hier nogmaals goed naar te kijken, zonder vooringenomenheid, of de RegioExpres echt waarde toevoegt.	Wij delen het standpunt van Indiener niet. Een baten-kosten verhouding van 0,73 is voor een OV-project hoog. De afweging om wel of niet te investeren is uiteindelijk een politieke keuze. Goed te vermelden is dat de MKBA geen scherperechter is, maar een hulpmiddel dat bijdraagt aan de besluitvorming. Hierbij moet altijd met aannames gewerkt worden. Tot nu toe is er brede steun voor de RegioExpres. Uiterlijk eerste helft van 2023 is er duidelijkheid over de financiering en daarmee duidelijkheid over of het project er komt.	Geen.

3.12 Zienswijze 12

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Indiener verwacht dat in 2042 de spoorlijn zal worden geëlektrificeerd. Is er onderzocht wat dit voor effecten heeft op de nabijgelegen woningen?	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 2.	Geen.
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Indiener geeft aan dat reizigers van de wijken de Huet en Dichteren geen baat en zeker geen tijdwinst hebben bij de komst van de RegioExpres, omdat deze niet stopt op station Doetinchem de Huet.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 9, opmerking 2.	Geen.
Paragraaf 2.3.3 (analytische fase) Indiener vraagt een duidelijke uitleg en toelichting over de noodzaak van een extra perron bij station Doetinchem De Huet.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 4.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.1 (overwegveiligheid – Jan Willinkstraat) De overweg bij de Jan Willinkstraat is nu een 30 km zone en dat is niet voor niets. Deze overweg is zeer druk en wordt gepasseerd door veel verkeer, fietsers en wandelaars. Winkels, huisartsenposten, de apotheek en scholen in zowel wijk De Huet en als in de wijk Dichteren zijn via deze overweg bereikbaar. Als gevolg van deze intensieve overweg, doen zich er regelmatig incidenten voor. Een duidelijke veiligere verbetering is niet duidelijk uitgewerkt in het plan. Indiener vindt dat er naar opties gekeken moeten worden om de situatie op en rond de overweg Jan Willinkstraat veiliger te maken.	Wij delen het standpunt van de Indiener. Daarom nemen wij maatregelen om de overweg veiliger te maken. Dit is niet goed in de NRD terecht gekomen en wij zullen dit corrigeren, zoals toegelicht onder zienswijze 3, opmerking 2.	Wij verwijzen u naar de wijziging bij zienswijze 3, opmerking 2.
Paragraaf 2.3.4.1 (keuze tot of en tot en met De Huet en extra perron) Indiener vindt het een passende optie om af te zien van dubbelspoor tot en met station de Huet en dit westelijker (voor station de Huet) te beëindigen.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 5.	Geen.
Paragraaf 4.4.3 en paragraaf 4.4.4 (geluid en trillingen) Indiener vraagt of er daadwerkelijk is gekeken naar de snelheidsverhogingen die plaats gaan vinden als de RegioExpres met veel hogere snelheden voorbij raast? Wat doet dit met de trillingen? De spoorlijn zal ook nog eens dichterbij de woningen komen wat de overlast (bijvoorbeeld scheuren in muren) zal versterken.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 9, opmerking 6.	Geen.
Paragraaf 4.4.8 (natuur) Indiener benadrukt dat het gehele plan van een tweede perron op station De Huet grote gevolgen heeft voor de natuur en dat deze gevolgen sterk worden onderschat. De huidige volwassen bomen, groenvoorzieningen en de afstand tot het spoor dempen momenteel het geluid en de trillingen. Deze groenvoorzieningen zullen in het huidige plan gekapt worden, met alle gevolgen van dien. Het vervangen van bomen naar elders heeft tot gevolg dat het jaren duurt voordat daar mooie grote bomen voor teruggekomen zijn en weer evenveel bij kunnen dragen aan CO₂ vermindering en het mooie zicht. Kortom het heeft een negatief effect op de O₂, CO₂ en stikstof, de absorptie van groter wordende overmatige regenval en hitte. In de groenvoorzieningen bevinden zich veel vogels en andere flora en fauna. De schapenhouder en hondenbezitters maken ook gebruik van deze groenvoorzieningen. Langs de Wehlseweg wordt bovendien veel gefietst en gewandeld. Vervanging van deze natuur elders in Doetinchem is geen optie voor de wijk Dichteren. Indiener geeft mee dat de groenvoorziening die aan het spoor ligt (mogelijk) de status van beschermd natuurgebied heeft	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 8. In het ontwerp voor de stationsomgeving van Doetinchem De Huet is het behoud van groen een belangrijk uitgangspunt. Waar mogelijk proberen wij groen toe te voegen. Specifiek voor het gedeelte van het tweede spoor langs het Hof van Edinburgh treden wij met Indiener in overleg in de volgende fase. De groenvoorziening langs het spoor heeft niet de status van beschermd natuurgebied.	Geen.

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 4.7 (natuur) Indiener spreekt zijn verbazing uit over het feit dat bewoners in de toekomst mogelijk tuintegeltaks moeten betalen terwijl ProRail en/of gemeenten langs het spoor gezonde groenvoorzieningen weghalen en gezonde volwassen bomen kappen. In hoeverre sluit dit aan bij toekomstige ontwikkelingen en de flora en faunawet?	Voor de aanleg van spoor kan het noodzakelijk zijn dat er bomen of groen langs het spoor moet worden verwijderd. Uitgangspunt is dat alles wat moet worden verwijderd elders wordt gecompenseerd. Hierbij wordt rekening gehouden met de Wet natuurbescherming.	Geen.
Paragraaf 2.1 (probleemanalyse) Indiener geeft aan dat er ook de mogelijkheid is dat minder reizigers gebruik zullen maken van RegioExpres dan verwacht. Waarop zijn de reizigersaantallen gebaseerd en wat gebeurt er met het spoor om het traject rendabel te houden?	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 9, opmerking 8.	Geen.
Paragraaf 2.3 (doorlopen ontwerp- en keuzeprocess) Indiener vraagt of er overwogen wordt om de spoorlijn ook voor goederenvervoer in te zetten?	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 9, opmerking 9.	Geen.
Paragraaf 5.1 (te doorlopen procedurestappen) Indiener merkt op dat het te investeren geld nog niet beschikbaar is. Er wordt misschien ergens aan begonnen, waarvoor de financiering nog niet eens duidelijk rond is. Kan dit leiden tot vertraging in uitvoering?	De politieke afweging is gemaakt om door te gaan ondanks dat de financiering niet rond is. Het beeld daarbij is dat de financiering wel rond gaat komen en dat daar niet op gewacht hoeft te worden. Ontwerpen en onderzoeken zijn dan ook gestart om tijd te winnen. Wel is het zo dat eind dit jaar wel duidelijkheid moet zijn over de financiering om verder te kunnen. Er kan geen aanbesteding voor realisatie starten of grond worden aangekocht als er onvoldoende budget is.	Geen.

3.13 Zienswijze 13

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.2 (startfase) De spoorlijn zal niet worden geëlektrificeerd, maar dit wordt wel verwacht in 2042. Indiener vraagt of er onderzocht is wat dit voor effecten heeft op de nabijgelegen woningen?	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 2.	Geen.
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Indiener geeft aan dat reizigers van de wijken de Huet en Dichteren geen baat en zeker geen tijdwinst hebben bij de komst van de RegioExpres, omdat deze niet stopt op station Doetinchem de Huet.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 9, opmerking 2.	Geen.
Paragraaf 2.3.3 (analytische fase) Indiener vraagt een duidelijke uitleg en toelichting over de noodzaak van een extra perron bij station Doetinchem De Huet.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 4.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.1 (overwegveiligheid – Jan Willinkstraat) De overweg bij de Jan Willinkstraat is nu een 30 km zone en dat is niet voor niets. Deze overweg is zeer druk en wordt gepasseerd door veel verkeer, fietsers en wandelaars. Winkels, huisartsenposten, de apotheek en scholen in zowel wijk De Huet en als in de wijk Dichteren zijn via deze overweg bereikbaar. Als gevolg van deze intensieve overweg, doen zich er regelmatig incidenten voor. Een duidelijke veiligere verbetering is niet duidelijk uitgewerkt in het plan. Indiener vindt dat er naar opties gekeken moeten worden om de situatie op en rond de overweg Jan Willinkstraat veiliger te maken.	Wij delen het standpunt van de Indiener. Daarom nemen wij maatregelen om de overweg veiliger te maken. Dit is niet goed in de NRD terecht gekomen en wij zullen dit corrigeren, zoals toegelicht onder zienswijze 3, opmerking 2.	Wij verwijzen u naar de wijziging bij zienswijze 3, opmerking 2.
Paragraaf 2.3.4.1 (keuze tot of en tot en met De Huet en extra perron) Indiener suggereert de optie om af te zien van dubbelspoor tot en met station de Huet en dit westelijker (voor station de Huet) te beëindigen.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 5.	Geen.
Paragraaf 4.4.3 en paragraaf 4.4.4 (geluid en trillingen) Indiener vraagt of er daadwerkelijk is gekeken naar de snelheidsverhogingen die plaats gaan vinden als de RegioExpres met veel hogere snelheden voorbij raast? Wat doet dit met de trillingen? De spoorlijn zal ook nog eens dichterbij de woningen komen wat de overlast (bijvoorbeeld scheuren in muren) zal versterken.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 9, opmerking 6.	
Paragraaf 4.4.8 (natuur) Indiener benadrukt dat het gehele plan van een tweede perron op station De Huet grote gevolgen heeft voor de natuur en dat deze gevolgen zeer worden onderschat. De groenstrook en ook de afstand tot het spoor dempen momenteel het geluid en de trillingen. Deze groenvoorzieningen zullen in het huidige plan gekapt worden, met alle gevolgen van dien. Bovendien heeft het een negatief effect op de absorptie van overmatige regenval, hitte en stikstof en CO₂. In de groenvoorzieningen bevinden zich momenteel veel vogels en andere flora en fauna. Hondenbezitters maken ook gebruik van deze groenvoorzieningen. Langs de Wehlseweg wordt bovendien veel gewandeld. Vervanging van deze natuur elders in Doetinchem is geen optie voor de wijk Dichteren.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 8. In het ontwerp voor de stationsomgeving van Doetinchem De Huet is het behoud van groen een belangrijk uitgangspunt. Waar mogelijk proberen wij groen toe te voegen. Specifiek voor het gedeelte van het tweede spoor langs het Hof van Edinburgh treden wij met Indiener in overleg in de volgende fase.	
Paragraaf 2.1 (probleemanalyse) Indiener geeft aan dat er ook de mogelijkheid is dat minder reizigers gebruik zullen maken van RegioExpres dan verwacht. Waarop zijn de reizigersaantallen gebaseerd en wat gebeurt er met het spoor om het traject rendabel te houden?	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 9, opmerking 8.	Geen.
Paragraaf 2.3 (doorlopen ontwerp- en keuzeprocess) Indiener vraagt of er overwogen wordt om de spoorlijn ook voor goederenvervoer in te zetten?	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 9, opmerking 9.	Geen.

3.14 Zienswijze 14

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.2 (startfase) De spoorlijn zal niet worden geëlektrificeerd, maar dit wordt wel verwacht in 2042. Indiener vraagt of er onderzocht is wat dit voor effecten heeft op de nabijgelegen woningen?	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 2.	Geen.
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Indiener geeft aan dat reizigers van de wijken de Huet en Dichteren geen baat en zeker geen tijdwinst hebben bij de komst van de RegioExpres, omdat deze niet stopt op station Doetinchem de Huet.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 9, opmerking 2.	Geen.
Paragraaf 2.3.3 (analytische fase) Indiener vraagt een duidelijke uitleg en toelichting over de noodzaak van een extra perron bij station Doetinchem De Huet.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 4.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.1 (overwegveiligheid – Jan Willinkstraat) De overweg bij de Jan Willinkstraat is nu een 30 km zone en dat is niet voor niets. Deze overweg is zeer druk en wordt gepasseerd door veel verkeer, fietsers en wandelaars. Winkels, huisartsenposten en scholen in zowel wijk De Huet en als in de wijk Dichteren zijn via deze overweg bereikbaar. Als gevolg van deze intensieve overweg, doen zich er regelmatig incidenten voor. Een duidelijke veiligere verbetering is niet duidelijk uitgewerkt in het plan. Indiener vindt dat er naar opties gekeken moeten worden om de situatie op en rond de overweg Jan Willinkstraat veiliger te maken.	Wij delen het standpunt van de Indiener. Daarom nemen wij maatregelen om de overweg veiliger te maken. Dit is niet goed in de NRD terecht gekomen en wij zullen dit corrigeren, zoals toegelicht onder zienswijze 3, opmerking 2.	Wij verwijzen u naar de wijziging bij zienswijze 3, opmerking 2.
Paragraaf 2.3.4.1 (keuze tot of en tot en met De Huet en extra perron) Indiener suggereert de optie om af te zien van dubbelspoor tot en met station de Huet en dit westelijker (voor station de Huet) te beëindigen.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 5.	Geen.
Paragraaf 4.4.3 en paragraaf 4.4.4 (geluid en trillingen) Indiener vraagt of er daadwerkelijk is gekeken naar de snelheidsverhogingen die plaats gaan vinden als de RegioExpres met veel hogere snelheden voorbij raast? Wat doet dit met de trillingen? De spoorlijn zal ook nog eens dichterbij de woningen komen wat de overlast (bijvoorbeeld scheuren in muren) zal versterken.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 9, opmerking 6.	
Paragraaf 4.4.8 (natuur) Indiener benadrukt dat het gehele plan van een tweede perron op station De Huet grote gevolgen heeft voor de natuur en dat deze gevolgen zeer worden onderschat. De huidige bomen, groenstrook en ook de afstand tot het spoor dempen momenteel het geluid en de trillingen. Deze groenvoorzieningen zullen in het huidige plan gekapt worden, met alle gevolgen van dien. Bovendien heeft het een negatief effect op de absorptie van overmatige regenval, hitte en stikstof en CO₂. In de groenvoorzieningen bevinden zich momenteel veel vogels en andere flora en fauna. Hondenbezitters maken ook gebruik van deze groenvoorzieningen. Langs de Wehlseweg wordt bovendien veel gewandeld. Vervanging van deze natuur elders in Doetinchem is geen optie voor de wijk Dichteren.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 5, opmerking 8. In het ontwerp voor de stationsomgeving van Doetinchem De Huet is het behoud van groen een belangrijk uitgangspunt. Waar mogelijk proberen wij groen toe te voegen. Specifiek voor het gedeelte van het tweede spoor langs het Hof van Edinburgh treden wij met Indiener in overleg in de volgende fase.	
Paragraaf 2.1 (probleemanalyse) Indiener geeft aan dat er ook de mogelijkheid is dat minder reizigers gebruik zullen maken van RegioExpres dan verwacht. Waarop zijn de reizigersaantallen gebaseerd en wat gebeurt er met het spoor om het traject rendabel te houden?	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 9, opmerking 8.	
Paragraaf 2.3.4.1 (keuze tot of en tot en met De Huet en extra perron) Indiener suggereert de optie om af te zien van dubbelspoor tot en met station de Huet en dit westelijker (voor station de Huet) te beëindigen.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 9, opmerking 9.	Geen.

3.15 Zienswijze 15

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Indiener dient namens B.V. Landgoed Het Jagershuis (hierna: het landgoed) een zienswijze in. Het landgoed is een complex bestaande uit een (monumentale) kern met landhuis, zagerij en gemeenschapsruimte, en circa 140 hectare omliggende bos- en landbouwgronden. Het landgoed grenst aan de zuidzijde aan de bestaande spoorweg. Een deel van hun grond is nodig voor de verdubbeling. Er is al overleg gevoerd met provincie en ProRail.		
• Paragraaf 4.4.8 (natuur) De spoorweg doorkruist de ecologische verbindingszone Klimaatcorridor Montferland-Veluwe. Een ontwikkeling van deze verbindingszone heeft tot heden onvoldoende aandacht gehad bij waterschap, gemeente en provincie. Indiener vraagt in de planvorming gevolg te geven aan de realisatie van deze verbindingszone, zodat er uiteindelijk een positief effect zal zijn op de flora en fauna in deze omgeving. In het MER wordt onderzocht welke invloed het dubbelspoor heeft op N2000-gebieden op het gebied van stikstofdepositie. Hoewel het landgoed (en daarbij het Wehlse Bos) geen N2000-gebied is, is er wel sprake van stikstofgevoelige natuur. Indiener vraagt om verder te kijken dan de gevolgen van stikstof op N2000-gebieden, maar ook te onderzoeken welke gevolgen er zijn van de toename van stikstofdepositie in het Wehlse Bos.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 1. Het Wehlse Bos is een onderdeel van het Gelders Natuurnetwerk. Het onderzoek moet daarom duidelijk maken wat de effecten zijn van het project op de (kern)kwaliteiten. Hiervoor wordt geen stikstofberekening gemaakt. Als blijkt dat de samenhang, het oppervlakte en/of kwaliteit worden aangetast, moet mogelijk ook aanvullend onderzoek worden gedaan naar compensatie.	Geen
• Paragraaf 4.4.9 (water) De grondwaterstanden in het Wehlse Bos staan al sinds midden vorige eeuw onder druk. Verstedelijking, de ruilverkaveling Bevermeer en de uitbreiding van bedrijventerreinen hebben ertoe geleid dat de kweldruk op het landgoed nagenoeg is weggefallen. Dit heeft gevolgen gehad voor de waterbeschikbaarheid en waterkwaliteit in het bos. Indiener vraagt om via het project RegioExpres een positieve bijdrage te leveren aan het herstel van een gezond watersysteem. De wetering Didamse Leigraaf is de bepalende factor in een herstelplan. Verbeteringen aan deze wetering kunnen een fors positief effect geven aan de volledige omgeving. Tot op heden heeft het waterschap nog geen prioriteit gegeven aan een herstelplan	In het Milieueffectrapport en in de waterparagraaf beschrijven we straks de effecten van de RegioExpres op het thema water. In het vooroverleg met het Waterschap zullen we dit aan bod laten komen en bekijken of hier een combinatie gemaakt kan worden. Het initiatief en financiële verantwoordelijkheid ligt echter wel bij het waterschap om dit actief op te pakken. Wij kunnen hier dan aan meewerken.	Geen.
• Paragraaf 4.4.12 (ruimtegebruik) Indiener geeft aan dat het Landgoed op de beoogde locatie van het dubbelspoor van plan is om het perceel om te vormen naar natuur. Indiener vraagt hier rekening mee te houden en waarschuwt voor het mogelijke conflict tussen infrastructuur, landbouw en natuur. Mocht de provincie deze grond willen verwerven ten behoeve van het dubbelspoor, dan wil ik vragen dat u passende compensatiegrond aangrenzend aan het landgoed aanbiedt.	Wij gaan graag het gesprek aan met het Landgoed om dit te bespreken. Dan horen wij ook graag waar u het conflict precies ziet. Voor de duidelijkheid merken wij op dat de grondverwerving door ProRail wordt uitgevoerd.	Geen.
• Paragraaf 2.3.4.1 (overwegveiligheid – Dassenboomse Allee) Indiener deelt het standpunt mee ten aanzien van de overweg Dassenboomse Allee. In de Nota Voorkeursalternatief van december 2021 is vermeld dat deze spoorwegovergang open dient te blijven voor bestemmingsverkeer, fietsers en wandelaars. Indiener wil dit belang benadrukken en vraagt om hieraan vast te houden. De overgang is nodig voor agrariërs en eigenaren om hun gronden te bereiken aan beide zijden van de spoorweg.	Wij zijn blij dat ons standpunt door Indiener gedeeld wordt.	Geen.

3.16 Zienswijze 16

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.4.1 (overwegveiligheid – Jan Willinkstraat) In een eerder verkennend rapport is gesteld dat het om een 50km/u zone gaat. Dit is onjuist, het betreft een overweg in een 30km/u zone.	Indiener heeft gelijk, wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 3, opmerking 1.	Wij verwijzen u naar de wijziging bij zienswijze 3, opmerking 1.
Paragraaf 2.3.4.1 (overwegveiligheid, Jan Willinkstraat) Indiener mist in de NRD een concreet voorstel ter verbetering bij de komst van een 2de spoor. In Tabel 2-1 (Jan Willinkstraat) staat bij toelichting dat “nieuw perron aan zuidzijde” de wijze van optimaliseren in zal houden.	Indiener heeft gelijk, wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 3, opmerking 2.	Wij verwijzen u naar de wijziging bij zienswijze 3, opmerking 2.
Paragraaf 2.3.4.1 (overwegveiligheid – Jan Willinkstraat) Indiener geeft aan dat samen met de gemeente Doetinchem gekeken moet worden naar een goede veilige verbinding tussen de wijken De Huet en Dichteren voor gemotoriseerd en fietsverkeer.	Wij delen uw standpunt, vandaar dat wij aanpassingen op en rond de overweg Jan Willinkstraat uitwerken zoals toegelicht in het antwoord op zienswijze 3, opmerking 2.	Wij verwijzen u naar de wijziging bij zienswijze 3, opmerking 2.
Paragraaf 4.3 en paragraaf 4.4.4 (geluid en trillingen) Indiener geeft aan dat in onderzoeken onderdelen zijn vergeten. Er is in het geluidsonderzoek niet gekeken naar het geluid dat wordt geproduceerd bij het stilstaan en optrekken van de treinen, die laagfrequent geluid produceren. Geluid is een gevolg van trilling. De trilling vindt plaats in de trein (de motor) en straalt af op de omgeving via direct contact (bodem trilling) en omgeving (geluid trilling). De consequentie van een extra perron en dus verplaatsing van de bron (1,5 – 2 meter naar de zuidzijde) geeft een ander akoestisch beeld. Een akoestisch onderzoek moet zich daarom zeker richten op het laagfrequent geluid en de reflectie van de omringende gebouwen. Lage geluidsgolven reiken verder en zijn indringender dan de hoge geluidsgolven. Indiener merkt op dat de gebouwen rondom het station grotendeels drie of vier hoog zijn en een ronde gevel hebben. Dit maakt geluidsgolven nog langer.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 3, opmerking 4.	Geen.
Paragraaf 4.3 en paragraaf 4.4.4 (geluid en trillingen) Indiener vraagt rekening te houden met de gevolgen voor de omliggende gebouwen voor wat betreft geluid en trillingen en daaruit voortvloeiende schade zowel aan de woningen als aan de overlast voor bewoners.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 9, opmerking 6.	Geen.
Paragraaf 4.4.8 (natuur) Indiener is benieuwd hoe natuurcompensatie mogelijk is. Er worden aan de zuidzijde van station De Huet veel bomen gekapt. Deze natuur is juist hard nodig om overmatige regenval te absorberen, hittestress te voorkomen en geluid te dempen. Het gehele plan van station de Huet heeft een behoorlijk negatief effect op de natuur en de kwaliteit van de omgeving. Alleen al de misschien wel 100 mussen en mogelijk ook beschermde heggemussen in de heg aan de zuidzijde van het spoor. Het verdwijnen van schaduw, de stikstof en CO₂ opname van de bomen is onvervangbaar.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 3, opmerking 5. In het ontwerp voor de stationsomgeving van Doetinchem De Huet is het behoud van groen een belangrijk uitgangspunt. Waar mogelijk proberen wij groen toe te voegen. Specifiek voor het gedeelte van het tweede spoor langs het Hof van Edinburgh treden wij met Indiener in overleg in de volgende fase.	Geen.

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.4.1 (keuze tot of en tot en met De Huet en extra perron) Indiener doet de suggestie om station Doetinchem De Huet 400 meter naar het westen te verplaatsen.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 3, opmerking 6.	Geen.
Paragraaf 4.4.10 (landschap) De fysieke ingrepen die nu gekozen worden moeten toekomstbestendig zijn. Indiener vraagt aandacht voor de enorme milieueffecten die het project heeft op de directe omgeving. Indiener merkt een tegenstelling met rapporten en inzichten die gaan over klimaatverandering, hittestress, waterafvoer en verkeersveiligheid. Recentelijk zijn er mede door participatie vanuit de wijken de Huet en Dichteren plannen opgesteld om deze effecten tegen te gaan.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 3, opmerking 7.	Geen.

3.17 Zienswijze 17

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
• Hoofdstuk 5 (te volgen procedure en planning) Indieners wonen direct langs de spoorlijn Arnhem-Winterswijk. Indieners beschrijven het proces van meerdere gesprekken met de gemeente, ProRail en provincie. In het begin werd heel positief gedaan over vergoedingen, de niet leefbare situatie en verplaatsing/aankoop van de woning. Echter, bij elk volgend gesprek werd dit minder positief en ook steeds onduidelijker. Onduidelijkheid over geluid, trillingen, woningwaarde, wat wel en niet mag. Inwoners krijgen een onplezierig en onbehaaglijk gevoel. Het voelt alsof ze de dupe worden van een Beter Bereikbaar Achterhoek. Op deze wijze gesprekken voeren begint voor de indieners erg frustrerend te worden en dit is niet goed voor hun gezondheid. Indieners stellen voor dat zij en ook de burens, bewoners die nu al meer dan 50 tot 80 jaar met veel plezier op deze plek wonen, ruim voldoende gecompenseerd moeten worden. Indieners willen weten wat er gaat gebeuren met hun huis en woongenot. Indieners vragen op de juiste manier de regelgeving toe te passen en dat indieners (en hun burens) geheel schadevrij worden gesteld en dat zij serieus worden genomen. Indieners benadrukken tot slot dat het hier niet alleen gaat om huizen, maar dat het ook om mensen gaat die daar hun hele leven al wonen. En dat zij op een normale schappelijke manier schadeloos gesteld moeten worden. Indieners willen hun zienswijze graag nog mondeling toelichten.	Wij begrijpen de zorgen van Indieners en deze zijn bij ons bekend. De belangen van Indieners worden meegewogen bij het opstellen van de ontwerpen. De gesprekken die reeds hebben plaatsgevonden helpen ons, omdat zo duidelijker is wat Indieners willen. Op dit moment ontbreken er twee punten die het niet mogelijk maken om nu al te praten over (mogelijke) compensatie. • Het exacte ruimtebeslag ter hoogte van de percelen van Indieners is nog niet bekend. We weten dus niet precies hoeveel grond er nodig is. We verwachten dat dit in het najaar 2022 bekend is; • Er is nog geen besluit genomen over de financiering van de RegioExpres. We verwachten dat dit besluit in de eerste helft van 2023 wordt genomen. Wanneer aan beide voorwaarden is voldaan zullen wij ProRail de opdracht geven om de procedure voor grondverwerving te starten. Er heeft een afspraak plaatsgevonden waarin Indieners hun zienswijze hebben toegelicht. Ook hebben wij Indieners meer duidelijkheid gegeven over het proces.	Geen.

3.18 Zienswijze 18

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Indiener geeft aan dat op basis van de tekst in het betreffende hoofdstuk men zou kunnen concluderen dat er op het gebied van geluid en ruimtelijke impact geen onderscheid is. Indiëners zien hier juist wel degelijk onderscheid, aangezien het om een aantal grondonteigeningen gaat bij alternatief 1. In de afweging wordt echter alleen een tegenstelling gemaakt tussen de impact op een fiets- en voetpad aan de noordzijde en de Oude Beekseweg 45 aan de zuidzijde. Dat is in optiek van indiëners onterecht. Er is ook forse impact op Oude Beekseweg 47 en 49.	In de NRD is ten aanzien van deze afweging een korte tekst opgenomen. De uitgebreide afweging is toegelicht in: - Nota Voorkeursalternatief (pagina 24); - Afwegingskader Inpassingsvraagstukken (pagina 3). Hierin zijn ook de thema's geluid, ruimtelijk impact en investeringskosten opgenomen. Wij zullen deze verwijzingen toevoegen in de NRD. Uiteindelijk is er gekozen voor het alternatief dat het beste inpasbaar is. Dit sluit niet uit dat individuele percelen, zoals voor de Oude Beekseweg 47 en 49, juist nadeel ondervinden van deze keuze. De belangen van Indiener zijn dus wel meegenomen, maar er is een andere afweging gemaakt.	In paragraaf 2.3.4.2 zullen wij achter de laatste zin toevoegen. "De uitgebreide afweging is toegelicht in de Nota Voorkeursalternatief (pagina 24) en het Afwegingskader Inpassingsvraagstukken (pagina 3)".
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Indiëners lezen dat 'zo veel mogelijk ontziet' in de afweging. Indiëners vragen wat hier concreet mee bedoeld wordt. Zij ontvangen graag een toelichting op de impact voor alternatief 2 versus het gekozen alternatief 1.	'Zo veel mogelijk ontziet' betekent concreet dat de uitbreiding van het spoor aan de andere zijde wordt gerealiseerd en dat de gevolgen beperkt blijven tot de extra trein die van het spoor gebruik maakt (en de milieueffecten hiervan). In alternatief 1 geldt dit voor de noordzijde, in alternatief 2 voor de zuidzijde. Voor de gevraagde toelichting verwijzen wij naar ons vorige antwoord.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Er wordt gesproken over 'specifiek Oude Beekseweg 45'. Dat is begrijpelijk omdat de impact daar enorm is. Indiëners vragen echter ook aandacht voor Oude Beekseweg 47 en 49 aangezien daar de impact ook behoorlijk is. Het gaat immers ten koste van een stuk land/eigendom en raakt bovendien aan andere voorzieningen. Dat is niet tot nauwelijks het geval bij alternatief 2.	De impact op andere percelen is meegewogen, maar gelet op de grotere afstand tot het spoor van deze woonhuizen is dit geen apart criterium zoals dat wel het geval is voor de Oude Beekseweg 45. Voor de volledige afweging verwijzen wij u naar ons antwoord op uw eerste opmerking.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Indiëners vragen naar de kostenramingen voor alternatief 1 en 2. Dit heeft normaliter grote invloed op dit soort keuzes.	Er is geen kostenraming gemaakt, wel zijn de kosten voor beide alternatieven ingeschat. Voor de volledige afweging verwijzen wij u naar ons antwoord op uw eerste opmerking.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Het lijkt indiëners evident wanneer het aantal bewoners tegen elkaar wordt afgezet dat de voorkeur voor 1 is. Er wonen immers minder mensen aan de Zuidzijde dan aan de Noordzijde. Enkel op basis van dit argument wordt alternatief 1 in de planfase uitgewerkt en komt alternatief 2 niet meer voor in deze fase en wordt nu al volledig terzijde geschoven zo lijkt het. Daar zijn we het niet zonder meer mee eens. Graag zouden we een betere argumentatie willen ontvangen met betrekking tot de keuze voor alternatief 1, of anders ook graag alternatief 2 mee te laten nemen in de planfase.	Het aantal bewoners is één van de criteria die is meegewogen, maar niet het enige. Voor de volledige afweging verwijzen wij u naar ons antwoord op uw eerste opmerking. Voor een toelichting op het knelpunt verwijzen u naar de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen, paragraaf 7.4.1. (pagina 22-24).	Geen.

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
- Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) De genoemde randvoorwaarde zou ook moeten gelden voor de woningen aan nummers 47 en 49, wanneer alternatief 1 van kracht zou blijven. In het verkenningsgesprek hebben we daarover al verschillende punten voor aangedragen, waarbij de belangrijkste zijn: - Vermindering van eigendom (grond) - Extra geluidhinder, specifiek ook van de spoorwegovergang - Verdere inbreuk privacy - De ingangsmogelijkheid vanaf de Zandweg (waarvoor een vergunning is verleend) wordt geraakt. Er kan niet meer met groter materieel gereden worden.	Wij delen het standpunt van Indiener niet. Zoals in ons antwoord op uw derde opmerking toegelicht vinden wij de situatie van de Oude Beekseweg 45 van een andere orde (de afstand tussen het tweede spoor en woonhuis is hier kleiner), waardoor dit perceel wel een randvoorwaarde is. Dat neemt niet weg dat we graag in gesprek blijven om alternatief 1 in te passen op de percelen van nummer 47 en 49.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Eerder is door de gemeente aangegeven dat de Oude Beekseweg niet geraakt mocht worden door de spooruitbreiding. Dat zou pleiten voor alternatief 2 voor dit deeltraject II. Klopt het dat dit is losgelaten vanwege het draagvlakargument? Waarom is dit eerder dan wel geëist door de gemeente?	Gemeente Montferland heeft geëist dat de Oude Beekseweg gehandhaafd blijft, zodat de aan deze weg gelegen woningen ook na realisatie van het tweede spoor bereikbaar zijn. Om dit te kunnen realiseren is gekozen om in deeltraject I het spoor naar het noorden te verplaatsen. Voor deeltraject II is de keuze tussen alternatief 1 en 2 niet van invloed op het handhaven van de Oude Beekseweg. De door Indiener aangegeven redenatie klopt dus niet.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Indiener vinden de argumenten voor alternatief 1 te mager en het is bovendien duurder. Zij vraagt om juist alternatief 2 verder uit te werken. Of in ieder geval beiden uit te werken.	Wij nemen de suggestie van Indiener niet over. Alternatief 1 is het voorkeursalternatief. Tegelijkertijd is het exacte ruimtebeslag ter hoogte van de percelen van nummer 47 en 49 nog niet bepaald. Samen met ProRail en de gemeente Montferland kijken wij naar optimalisaties van het ruimtebeslag. Wij zullen in de Nota Voorkeursvariant, aan het einde van deze fase, het definitieve ruimtebeslag presenteren. Dit verwerken wij vervolgens in het ruimtelijke besluit. Dit leggen we dan ter inzage en hier mag u op reageren (zienswijze indienen). In datzelfde ruimtelijke besluit zijn dan ook de bouwwegen en werkterreinen meegenomen. Wij zullen duidelijk toelichten hoe de keuzes tot stand zijn gekomen en dit persoonlijk met Indiener bespreken.	Geen.

3.19 Zienswijze 19

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Er wordt gemeld dat alternatief nummer 1 het meeste draagvlak in de omgeving heeft. Aan de noordzijde van het spoor staan meer woonhuizen dan aan de zuidzijde, dan ontstaat er al snel meer draagvlak, numeriek gezien. Dat argument lijkt indieners echter onvoldoende om tot de conclusie van ‘meer draagvlak’ te kunnen leiden. Indieners vragen daarom in de details omtrent dit ‘meeste draagvlak’-argument. Welke afwegingen zijn daarbij gemaakt ten aanzien van de woonpercelen 47 en 49?	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 18, opmerking 1, 5 en 6.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Indieners vinden de beschreven impact op het fiets- en voetpad aan de noordzijde enerzijds en enkel de impact op Oude Beekseweg 45 anderzijds te beperkt. Kennelijk zijn de gevolgen voor de woonpercelen nummer 47 en 49 er niet bij betrokken. Dat is volgens indieners niet correct. Beide percelen worden ook aanzienlijk geraakt door de keuze voor de zuidelijke variant.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 18, opmerking 3.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Volgens de tekening (figuur 2.4) blijft het fiets- en voetpad aan de noordzijde bij beide alternatieven bestaan. Op welke wijze wordt dat fiets- en voetpad dan ontzien bij aanleg aan de zuidzijde in plaats van aan de noordzijde?	Indiener heeft gelijk, figuur 2.4 laat inderdaad zien dat het fietspad- en voetpad aan de noordzijde in beide alternatieven behouden blijft. Dit is ook juist, alleen schuift het fietspad in alternatief 2 in noordelijke richting. Dit gaat over particuliere gronden. In figuur 2.4, de schematische weergave, is dit verkeerd weergegeven, waardoor het ten onrechte lijkt alsof de alternatieven niet onderscheidend zijn.	Wij zullen figuur 2.4 schrappen.
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) In zijn algemeenheid willen Indieners benoemen dat er bij een keuze voor de noordzijde voor het traject Wilhelminastraat tot aan de Oude Zandweg, naar hun mening, veel minder gevolgen zijn voor privé-eigendom van alle aanwonenden. Daarnaast is die keuze, volgens het rapport, ook nog eens goedkoper. Dat er desondanks toch is gekozen voor de zuidzijde vanwege ‘meer draagvlak’ vinden indieners dan erg kort door de bocht.	De gevolgen voor privé-eigendom zijn onderdeel geweest van de afweging. In alternatief 1 is verwerving van 6 particulieren nodig, in alternatief 2 zijn dit er 8. De aannahme van Indiener is niet correct, maar is mogelijk het gevolg van de fout in figuur 2.4, zie ook ons vorige antwoord. Voor de volledige afweging verwijzen wij naar het antwoord op zienswijze 18, opmerking 1.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Indiener geeft aan enkel Oude Beekseweg 45 benoemd is ten aanzien van een randvoorwaardelijk aanvullend onderzoek in het kader van de bewoonbaarheid. Er wordt niets vermeld over gevolgen voor de percelen Oude Beekseweg 47 en 49. Dit is volgens Indieners niet correct, omdat een eventuele keuze voor de zuidelijke variant voor beide woonpercelen grote gevolgen heeft.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 18, opmerking 6.	Geen.

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Specifiek voor nummer 47 willen indieners benoemen dat het op dit moment geenszins duidelijk is of het perceel op een normale, prettige, gezonde en leefbare wijze bewoonbaar blijft. Nummer 47 heeft altijd al te maken met de negatieve gevolgen van het spoor. Zo is er de geluidshinder, doordat er tot 8 keer per uur op korte afstand een trein passeert. De directe ligging van het spoor tegen de achtertuin en de korte afstand van het spoor tot de schuur en het woonhuis zorgen ook altijd al voor behoorlijke beperking van de privacy. Daarnaast hebben de schuur en het woonhuis te lijden onder de passerende treinen, waardoor af en toe onderhoud en herstelwerk nodig is. De komst van een tweede spoor aan de zuidzijde maakt de afstand van de trein tot de schuur, het woonhuis en de achtertuin uiteraard veel kleiner. Met negatieve gevolgen voor geluidshinder, privacy en mogelijke schade aan schuur en woonhuis. Deze gevolgen dienen volgens indieners te worden meegenomen in de afweging bij de keuze voor aanleg aan de zuidzijde of noordzijde. Hieromtrent wordt er in de notitie niets vermeld.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 18, opmerking 1 en 6, en ons antwoord op opmerking 4 van deze zienswijze.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Doordat het spoor veel dichterbij de schuur en het woonhuis komt te liggen zal de huidige groene afscheiding (bomen, struiken), welke door (schoon) vader op eigen grond is aangeplant, moeten verdwijnen. Ruimte voor het aanleggen van een vergelijkbare groene afscheiding is er dan niet meer voldoende. Dit betekent dat de trein - die dus al dichterbij het huis gaat rijden - ook nog eens meer zichtbaar, hoorbaar en voelbaar wordt. In het rapport wordt niets geschreven over het voorkomen van die gevolgen. Maatregelen ter voorkoming van deze hinder zijn naar onze mening noodzakelijk om er op een aanvaardbare wijze te kunnen blijven wonen. Dit geldt zeker ter hoogte van het perceel Oude Beekseweg 47, maar ook ter hoogte van nummer 49. Wij zien graag een goede oplossing tegen het geluid, bijvoorbeeld een smal, hoog scherm. Een oplossing die er tevens voor zorgt dat reizigers niet in staat zijn op het perceel en in het woonhuis te kijken, waardoor de privacy niet verder wordt beperkt. Mogelijk is zo 'n scherm zelfs passend voor het gehele traject vanaf de Wilhelminastraat tot de Lange Klauwenhof.	Het exacte ruimtebeslag is nog niet duidelijk. Wij begrijpen de zorgen van Indiener en zeggen toe in gesprek te blijven over de inpassing van alternatief 1 op het perceel van Indiener. In dit gesprek worden de bouwwegen en werkterreinen meegenomen. Ook wordt, indien daar vanuit de onderzoeken aanleiding voor is, gekeken naar maatregelen om de hinder te verminderen.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Indieners benadrukken het belang om te weten hoeveel grond er verloren gaat bij een eventuele aanleg van het tweede spoor aan de zuidzijde. De informatie die indieners daar tot nu toe over hebben ontvangen is nog niet concreet, maar het heeft er alle schijn van dat het nieuwe spoor dicht of erg dicht bij de schuur zal komen te liggen met mogelijk negatieve gevolgen voor het gebruik van de schuur.	Wij verwijzen u naar ons antwoord op zienswijze 18, opmerking 8.	Geen.

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Er is vorig jaar een gesprek op locatie geweest met een vertegenwoordiger van de gemeente en een vertegenwoordiger van de provincie. Daar werden geen concrete antwoorden gegeven omtrent de specifieke gevolgen voor het perceel, de schuur en het woonhuis als gevolg van een eventuele keuze voor aanleg aan de zuidzijde. Het gesprek was daar ook niet voor bestemd, maar tot nu hebben indieners geen verdere informatie ontvangen, ook niet ten aanzien van de op- en aanmerkingen die in dat gesprek zijn benoemd en die zijn vastgelegd in het gespreksverslag. Zij vragen hier alsnog een reactie op.	Voor het ruimtebeslag verwijzen wij u naar ons antwoord op zienswijze 18, opmerking 8. Indiener heeft gelijk, wij hebben inmiddels contact gehad met Indiener en de openstaande punten zijn beantwoord.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.2 (Deeltraject Wilhelminastraat 118 – Oude Zandweg) Indieners vinden het nog behoorlijk onduidelijk en hebben ook veel vragen. Zij verzoeken om alternatieven 1 én 2 gedetailleerd uit te werken zodat een volwaardige keuze kan worden gemaakt tussen beide alternatieven, waarbij alle belangen worden meegenomen.	Wij nemen de suggestie van Indiener niet over. Alternatief 1 is het voorkeursalternatief. Tegelijkertijd is het exacte ruimtebeslag ter hoogte van de percelen van nummer 47 en 49 nog niet bepaald. Samen met ProRail en de gemeente Montferland kijken wij naar optimalisaties van het ruimtebeslag. Wij zullen in de Nota Voorkeursvariant, aan het einde van deze fase, het definitieve ruimtebeslag presenteren. Dit verwerken wij vervolgens in het ruimtelijke besluit. Dit leggen wij dan ter inzage en hier mag u op reageren (zienswijze indienen). In datzelfde ruimtelijke besluit zijn dan ook de bouwwegen en werkterreinen meegenomen. Wij zullen duidelijk toelichten hoe de keuzes tot stand zijn gekomen en dit persoonlijk met Indiener bespreken.	Geen.

3.20 Zienswijze 20

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Indiener vraagt waarom niet gekozen wordt voor elektrische treinen, aangezien Rijk en Provincie hierop in willen zetten in het algemeen.	De beleidslijn van de provincie is dat het einde van de levensduur een logisch moment is om over te gaan tot een vergroening van het materieel. Een trein wordt afgeschreven over 30 jaar. De treinstellen zijn eind 2012 gaan rijden, dus nog geen 10 jaar oud. Deze zijn eind 2042 afgeschreven. Wel wordt er verkend of een versnelling mogelijk is. Volledige elektrificatie vergt grote investeringen in infrastructuur en nieuw materieel en dat is simpelweg onbetaalbaar.	Geen.
Paragraaf 4.4.3 (geluid) Indiener vraagt zich af waarom er geen geluidsschermen komen ter hoogte van het Hoge Witteveld?	Er is een geluidsonderzoek uitgevoerd voor het rijden van de RegioExpres (1x per uur). Daaruit volgt dat er ter hoogte van het Hoge Witteveld maatregelen nodig zijn. Het huidige inzicht is dat dit gaat om een geluidsscherm van 1m hoog over een beperkte lengte en raildempers over de gehele lengte (op beide sporen) langs het Hoge Witteveld. Het geluidsonderzoek wordt echter nogmaals gedaan op basis van het definitieve ontwerp van het spoor. Op dat moment wordt duidelijk of de eerdere conclusie standhoudt.	Geen.

3.21 Zienswijze 21

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 4.4.8 (natuur) Indiener mist informatie over hoe er onderzoek wordt gedaan naar het effect op het aantal extra aanrijdingen met wild. En vooral de geluidsoverlast van de bijna aanrijdingen tijdens de schemering.	Ten behoeve van het MER wordt geen onderzoek gedaan naar het effect op het aantal extra aanrijdingen met wild en naar de geluidsoverlast van bijna aanrijdingen tijdens de schemering. Om aanrijdingen met wild te voorkomen worden langs het spoor hekwerken geplaatst.	Geen.

3.22 Zienswijze 22

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Indiener vraagt waarom er niet gekozen wordt voor elektrische treinen, omdat dit beter is vanwege de CO ₂ uitstoot.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 7, opmerking 1.	Geen.
MKBA Indiener vindt dat de tijdswinst niet in verhouding staat tot de kosten.	Er wordt een substantiële tijdswinst geboekt. Of dit in verhouding staat tot de kosten is uiteindelijk een politieke afweging.	Geen.
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Indiener geeft aan dat bewoners van De Huet en Dichteren geen voordeel hebben van de RegioExpres (en het dubbelspoor), omdat deze bewoners eerst naar station Doetinchem moeten reizen met de fiets of trein. Dit zorgt voor tijdverlies.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 9, opmerking 2.	Geen.
Paragraaf 4.4.4 (luchtkwaliteit) Indiener benoemt de zorgwekkende CO ₂ -uitstoot na de aanleg van het dubbelspoor.	Wij verwijzen naar het antwoord op zienswijze 11 opmerking 16.	Geen.
Paragraaf 2.2 (doelstelling RegioExpres) Indiener geeft aan dat de treinen niet vol zitten. Mocht dit op korte termijn wel zo worden, dan is de optie van een extra wagon beter.	Als er extra capaciteit nodig is, dan is verlengen van de trein een logische optie. Hierbij geldt wel dat de maximale lengte bij sommige ritten al wordt bereikt. Langer is niet mogelijk, onder andere vanwege de beschikbare lengte van perrons. In dit project gaat het ook om de tijdswinst van en naar de Achterhoek. Dat wordt niet bereikt met een extra wagon.	Geen.

3.23 Zienswijze 23

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.3 (analytische fase) Indiener geeft aan een ligging van het tweede spoor aan de noordzijde (Prinses Beatrixstraat) als voorkeursalternatief te hebben. Dit in plaats van het huidige voorkeursalternatief aan de kant van de Lange Klauwenhof.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 7, opmerking 1.	Geen.
Kwartsstof Indiener vraagt of er een kwartsstof onderzoek wordt uitgevoerd? Zo ja, wat zijn de gevolgen van de uitkomst? Wordt hier iets mee gedaan?	Het bestaande spoor bestaat al voor het grootste deel uit kwartshoudend ballast materiaal. Daarom wordt er nu geen onderzoek naar kwartsstof gedaan. Bij de uitvoering van de werkzaamheden houden we hier rekening mee. We treffen dan maatregelen om blootstelling aan kwartsstof te voorkomen.	Geen.

3.24 Zienswijze 24

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Planschade Indiener vraagt of er een schadefonds wordt/is opgericht ten behoeve van de eventuele schade door bouw of trillingen en eventuele waardevermindering van de huizen. Is er geld beschikbaar voor de bewoners om de o-metingen voor de huizen te laten doen? Dit voorkomt toestanden zoals in Groningen, waar bewoners na 5 jaar nog financieel in de problemen zitten	Wij houden in de begroting rekening met eventuele planschades en nadeelcompensaties.	Geen.
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Indiener vraagt zich af hoe het kan dat er een nieuw spoor aangelegd wordt met ouderwetse diesel aandrijving. Die zorgt onder andere voor uitstoot en luchtvervuiling. Indiener geeft aan dat op verschillende plekken in Nederland gewerkt wordt aan het omzetten naar elektrische treinen.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 7, opmerking 1.	Geen.
Paragraaf 4.4.8 (natuur) Indiener geeft aan dat bij station De Huet bomen gekapt moeten worden. De indruk van de indiener is dat dit groot verzet zal stuiten in verband met alle milieuproblematiek. Er verdwijnen bomen en er komen vervuilende dieseltreinen voor in de plaats.	Wij verwijzen u naar het antwoord op zienswijze 3, opmerking 5.	Geen.
MKBA Indiener ziet gedurende de dag bijna lege treinen voorbij komen. De indruk van de indiener is dat er in de eerste 10 jaar enorm veel geld bij zal komen. Wie krijgt hiervan de rekening? Krijgen wij bewoners de rekening gepresteerd, omdat gemeentelijke belastingen worden verhoogd?	Indien het project doorgaat komt de financiering van het rijk en provincie. Wel kan een gemeente worden gevraagd om een bijdrage voor de ontsluiting van lokale infrastructuur. Dat zal slechts een zeer klein deel zijn van het totale investeringsbedrag. De voorgestelde link met de gemeentelijke belastingen zien wij dan ook niet.	Geen.

4 Adviezen

4.1 Advies 1, GasUnie

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
De GasUnie constateert dat er meerdere hoofd aardgastransportleidingen in het plangebied liggen. Er is in 2020 en 2021 contact geweest met de GasUnie. De GasUnie vraagt om ook nu weer contact op te nemen zodat eisen en voorwaarden besproken kunnen worden.	Wij pakken dit overleg weer op.	Geen.

4.2 Advies 2, gemeente Zevenaar

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 4.4.3 en paragraaf 4.4.4 (geluid en trillingen) In de NRD wordt aangegeven m.b.t. de voorkeursalternatief RegioExpres: “Het tracédeel Arnhem – Zevenaar wordt niet aangepast, maar er is wel sprake van de toevoeging van een extra trein. Dit heeft invloed op het geluid”. Tevens wordt aangegeven: “Er zijn naar verwachting geen geluidsmaatregelen nodig, omdat er ruimte is binnen het geluidsproductieplafond en de bijdrage van de RegioExpres aan de geluidsproductie beperkt is”. De term “naar verwachting” is een ruim begrip. Zevenaar verwacht dat er daadwerkelijk onderzocht wordt wat de geluidseffecten zijn bij een RegioExpres die 1x én 2x per uur rijdt. Tevens wordt verzocht om de mogelijke geluidseffecten hiervoor op de woningbouwplannen langs het spoor m.b.t. geluid op de gevel inzichtelijk te maken en indien nodig de benodigde maatregelen om de effecten te beperken. Gemeente Zevenaar merkt hierbij op dat er enkele woonwijken dicht op het spoor liggen en dat er in het kader van woningbouwplannen ook nog plannen zijn voor uitbreiding van Enghuizen. Hetzelfde geldt voor mogelijk trillingen als gevolg van de RegioExpres.	Het effect van de RegioExpres op zowel geluid als trillingen wordt, zoals gemeente Zevenaar zelf al verwacht, in de komende fase nog verder onderzocht. Voor wat betreft het meten op de gevel verwijzen wij naar het antwoord op zienswijze 8, opmerking 2. Voor wat betreft trillingen verwijzen wij naar het antwoord op zienswijze 10, opmerking 2.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.1 (keuzes gemaakt fase 3, overwegveiligheid) Er wordt aangegeven dat de overwegen al zijn aangepast tijdens de realisatie van het dubbelspoor Zevenaar- Didam. Gemeente Zevenaar vraagt zich af hoe zich dit verhoudt m.b.t. de dichtligtijden en bereikbaarheid als de RegioExpres 1x en 2x per uur rijdt. Deze vraag geldt met name bij de drie overwegen die liggen nabij Zevenaar. Deze overgangen vormen een cruciale verbinding tussen delen van Zevenaar, waaronder het centrum met haar voorzieningen, de parkeerterreinen, bedrijventerreinen en woonwijken. Een acceptabele bereikbaarheid dient te allen tijde gewaarborgd te blijven.	Voor het rijden van 1x per uur een RegioExpres zijn geen maatregelen nodig op de overwegen in Zevenaar. De realisatie van 2x per uur een RegioExpres is geen onderdeel van het project. Hiervoor is, wanneer dit project gestart zou worden, een nieuwe risicoanalyse noodzakelijk.	Geen.

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Paragraaf 2.3.2 (startfase) De Provincie Gelderland heeft 2x per uur een RegioExpres benoemd als eindbeeld voor de lijn. Daarvoor zijn aanvullende maatregelen benodigd t.b.v. geluid etc. De wens is om te starten met 1x per uur een RegioExpres. Hoe wordt in het proces de aanvullende maatregelen die nodig zijn indien de RegioExpres 2x per uur gaat rijden onderzocht?	Er wordt in de komende fase geen onderzoek meer gedaan naar 2x per uur een RegioExpres. De benodigde infrastructuur wordt toekomstvast aangelegd, dit betekent dat deze ook geschikt is voor 2x per uur een RegioExpres. Ook wordt een ruimtereservering meegenomen voor geluidsschermen, zoals is aangegeven in de: - Nota Voorkeursalternatief, paragraaf 5.2; - Samenvatting geluidsonderzoek, pagina 20 en verder.	Geen.
Paragraaf 2.3.2 (startfase) Daarnaast zijn wij benieuwd of 1x of 2x per uur een RegioExpres gevolgen heeft voor de bestaande dienstregeling m.b.t. de stoptreinen op de lijn. Wij gaan er vanuit dat een RegioExpres geen effect heeft op de bestaande 4x per uur stoptrein.	De aanname van gemeente Zevenaar is juist.	Geen.
Hoofdstuk 5 (te volgen procedure en planning) Gemeente Zevenaar juicht de ontwikkeling van de RegioExpres toe, zowel voor de Regio Achterhoek, maar ook voor een verlichting van de druk op de nu al overvolle treinen in Zevenaar. De gemeente wil graag betrokken blijven bij de plannen van de RegioExpres.	Bedankt voor deze ondersteuning. Wij zullen de gemeente blijven betrekken zoals is vastgelegd in ons participatieplan.	Geen.

4.3 Advies 3, Veiligheids- en gezondheidsregio Gelderland-Midden

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
De Veiligheids- en gezondheidsregio Gelderland-Midden ziet geen aanleiding op te reageren omdat er maar een klein deel van het tracé in hun gebied ligt. Er vindt bovendien geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. En de extra trein past binnen het bestaande kader en de eventuele maatregelen niet of nauwelijks in hun verzorgingsgebied plaatsvinden.	Bedankt voor deze reactie. Mochten er toch meer of grotere maatregelen nodig zijn, dan nemen we contact op.	Geen.

4.4 Advies 4, Waterschap Rijn en IJssel

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
Waterschap Rijn en IJssel ziet ten aanzien van mogelijke effecten op de waterkwaliteit geen problemen. De afwatering van het traject gebeurt grotendeels via berm/zaksloten middels infiltratie. De locaties waar het spoor de watergangen kruist zijn daarop van zeer minimale invloed. De kwaliteit van grondwater is een item waar het waterschap geen bevoegd gezag is. Met betrekking tot beschermde wateren of kunstwerken worden er in de te verlenen watervergunning voorschriften gesteld. Hiermee worden effecten tot een minimum of nihil beperkt.	Bedankt voor deze reactie. We nemen contact op zodra het ontwerp een fase verder is.	Geen.

4.5 Advies 5, Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland

Opmerking	Antwoord	Wijziging in de NRD
De veiligheidsregio Noord en Oost Gelderland heeft beoordeeld op brandveiligheid. Hierbij is gekeken naar directe veiligheid op en om het spoor en de bereikbaarheid van dekingsgebied.	Bedankt voor het advies.	Geen.
De extra personentrein heeft tot gevolg dat er een grote kans ontstaat dat een hulpverleningsvoertuig bij een calamiteit te maken krijgt met een gesloten overweg. Echter is de kans hierop nog steeds erg klein.	Bedankt voor deze reactie.	Geen.
Er zullen aanpassingen plaatsvinden aan het spoor. De bereikbaarheid van deze locatie dient aandacht te krijgen. Hierover willen we graag meedenken.	We nemen contact op zodra het ontwerp een fase verder is.	Geen.
Paragraaf 2.3.4.3 (keuzes nog te maken in de planuitwerking – Lange Klauwenhof) Over de situatie aan de Lange Klauwenhof in Didam is ons door de gemeente Montferland om advies gevraagd. De gemeente heeft aangegeven dat zij een twee-zijdige ontsluiting wil behouden voor de Lange Klauwenhof. De gemeente heeft ons gevraagd naar ons standpunt over de ontsluiting van de Lange Klauwenhof. Hierop is als volgt gereageerd: <i>Voor ons zal de Lange Klauwenhof, net zoals elke andere straat, worden aangereden via de kortste route. Dit houdt in dat er om het centrum heen zal worden gereden en er via de Oldegoorweg richting de Lange Klauwenhof zal worden gegaan. Indien er gekozen zal worden voor een eenzijdige ontsluiting (eenrichtingsweg) dan heeft het voor ons de voorkeur om ook deze rijrichting te hanteren. Dit neemt niet weg dat er bij een calamiteit ook tegen de richting in kan/mag worden gereden. Het 2-zijdig ontsluiten van de Lange Klauwenhof is derhalve voor ons niet noodzakelijk. Omdat de weg niet erg breed is, kan het zelfs een voordeel zijn om te kiezen voor een 1-zijdige ontsluiting omdat er dan geen tegenliggers zijn. Wel vragen wij ons af of het 1-zijdig ontsluiten van de weg niet een grote belasting wordt voor de aanwonenden, aangezien zij altijd rond zullen moeten rijden om hun woning te bereiken.</i>	Voor de Lange Klauwenhof worden in de komende fase twee varianten verder uitgewerkt. Dit gebeurt in samenspraak met de Veiligheidsregio en aanwonenden. In beide varianten is sprake van een tweezijdige aansluiting. Een eenzijdige aansluitingen vinden wij onwenselijk en is niet in lijn met de door de gemeente Montferland ingebrachte eis (een tweezijdige ontsluiting).	Geen.

Provincie Gelderland

Markt 11

6811 CG Arnhem

Postbus 9090

6800 CX Arnhem

026 359 99 99

provincieloket@gelderland.nl

www.gelderland.nl