

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

Betreft: Verkenning Regio Expres, zaaknummer 2020-012979

Putten, 9 december 2020

Geacht college,

Rover Gelderland juicht het toe dat u een verkenning start naar de realisatie van de Regio Expres tussen Winterswijk en Arnhem. Graag maken wij gebruik van de gelegenheid onze zienswijze te geven.

Halfuurdienst

Waren de spoorlijnen in de Achterhoek vijftientig jaar geleden bijna opgeheven, bijna nergens is in de laatste decennia zo'n sterke reizigersgroei te zien als juist op de lijn Winterswijk – Arnhem. Rover heeft de voorkeur voor een Regio Expres die twee keer per uur rijdt. Wij onderschrijven dat hiervoor verdergaande maatregelen nodig zijn zoals een vrije kruising bij Arnhem-Oost, versnellen van de stoptrein tussen Doetinchem en Arnhem bijvoorbeeld door elektrificatie van de lijn en spoorverdubbeling tussen Terborg en Gaanderen. Wij hopen dat u in het kader van Toekomstbeeld OV 2040 samen met het Rijk snel tot het besluit komt om de genoemde vrije kruising te realiseren en dat u vervolgens bereid zult zijn de andere maatregelen te nemen om de halfuurdienst mogelijk te maken.

Mobiliteitsketen

Wij merken op dat zowel de Notitie opgave verkenning Regio Expres als de Nota Kansrijke Oplossingen Regio Expres vooral ingaan op de dienstregeling en de daarvoor benodigde infrastructuur. Wij verzoeken u bij de verdere uitwerking van dit project naar de hele mobiliteitsketen te kijken. Welke mogelijkheden zijn er bijvoorbeeld voor het stimuleren van de groei van het aantal reizigers door uitbreiding van P&R voorzieningen en fietsparkeren of verbetering van de kwaliteit daarvan? En welke verbeteringen zijn mogelijk in het op de Regio Expres en de stoptreinen aansluitende bus netwerk ook tussen Doetinchem en Winterswijk? Ook vragen wij aandacht voor de aangeboden tarieven en abonnementen. Het dubbel opstaptarief, bijvoorbeeld bij overstappen op NS, moet in onze ogen snel tot het verleden behoren.

Elektrificatie

Landelijk is afgesproken dat ook voor de regionale spoorlijnen wordt gestreefd naar zero-emissie. Wij juichen het toe dat u naast het nieuwe spoor ruimte wilt reserveren voor elektrificatie. Dieseltractie raakt om zowel exploitatieve als maatschappelijke

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

redenen obsolete. De provincie Overijssel heeft al veel van haar dieseltreinen vervangen door elektrische. Uit een rapport aan de provincie Gelderland uit 2013 blijkt dat gehele of gedeeltelijke elektrificatie de voorkeur verdient. Rover begrijpt dat daar op korte termijn geen budget voor beschikbaar is. Wel adviseren wij om zowel bij de grondverwerving als bij het grondwerk (kabels e.d.) alvast rekening te houden met het plaatsen van bovenleidingsmasten en van onderstations.

Wij pleiten ervoor om te onderzoeken of de elektrificatie van het traject Zevenaar-Doetinchem niet alleen kan worden voorbereid maar ook gelijktijdig kan worden gerealiseerd. Het traject Arnhem Centraal – Zevenaar is immers al geëlektrificeerd. Elektrificatie van Zevenaar-Doetinchem maakt de hele corridor robuuster en duurzamer. Deze maatregel is bovendien no-regret want noodzakelijk om de Regio Expres 2x per uur te laten rijden. Tenslotte beperkt dit de overlast voor de reizigers omdat dan alle infra-aanpassingen tussen Zevenaar en Doetinchem in één keer worden gerealiseerd. Treinen hebben een levensduur van 30 tot 40 jaar. Het is niet ongebruikelijk halverwege die jaren de motoren te vervangen. Bij de aanstaande mid-term revisie van de treinen in de Achterhoek kan in de motorwagen zowel een vorm van elektrische tractie als een toilet ingebouwd worden.

Wij adviseren om de werkzaamheden aan de spoorlijn niet gelijktijdig te laten plaatsvinden met de reconstructie van autosnelweg A 12 tussen de knooppunten Oud Dijk en Velperbroek.

Eén concessie

Op station Doetinchem zullen de stoptreinen (treinseries 30700 en 30900) kort op elkaar moeten gaan keren om de Regio Expres mogelijk te maken. Zolang de Regio Expres slechts 1x per uur rijdt zal één keer per uur een stoptrein op zichzelf moeten keren op dit station en daarmee 20 minuten het spoor bezet houden (treinserie 30700). Wij merken op dat de constructie met kort op elkaar keren alleen mogelijk is als beide treinseries én de Regio Expres door dezelfde vervoerder worden aangeboden. Wij gaan er daarom vanuit dat dit uw uitgangspunt is. Indien het twee verschillende vervoerders blijven, bieden de huidige twee perronsporen namelijk onvoldoende capaciteit.

Robuustheidstoets

Sowieso vragen wij u ook in de situatie dat de Regio Expres eerst 1x per uur gaat rijden een robuustheidstoets voor het hele project te doen gezien de hoge mate van spoorbenutting waar u van uitgaat. Wij zijn van mening dat de betrouwbaarheid van de verbindingen op de corridor tenminste op het huidige niveau moet blijven maar bij voorkeur dient te verbeteren. De nadere uitwerking zal hier inzicht in moeten bieden.

Maximumsnelheid

U stelt voor de snelheid in de boog bij Wehl niet te verhogen naar 80, 100 of 130 km/uur maar op 60 km/uur te laten en om de snelheid tussen Wehl en Doetinchem de Huet niet te verhogen naar 130 km/uur maar op 100 km/uur te laten. Snelheidsverhoging zou namelijk niet tot kortere reistijden leiden.

Wij onderschrijven dat snelheidsverhoging op het traject slechts beperkte meerwaarde heeft. Het draagt vooral bij aan de robuustheid van de verbinding bij verstoringen. De meerwaarde van snelheidsverhoging is beperkt omdat de stoptreinen hiervan nauwelijks profiteren en de nieuwe Regio Expres klem zit tussen de stoptreinen. Wij merken echter op dat dit beeld mogelijk anders is als

elektrificatie integraal onderdeel is van het plan. Wij vragen u daarom verhoging van de maximum snelheid in combinatie met elektrificatie nader te onderzoeken. Dit is in onze ogen nodig omdat latere realisatie van de snelheidsverhoging mogelijk duurder is dan het nu meenemen in het project Regio Expres.

Zevenaar

Wanneer in tweede termijn sprake is van een halfuurdienst volgen de Regio Expres en de RE19 naar Emmerich kort achter elkaar. Wij vragen u te onderzoeken of daarom bij een halfuurdienst een extra overloopwissel nodig is ten westen van station Zevenaar zodat de Regio Expres een vrij pad kan volgen via spoor 902 dan wel realisatie van een extra perron op station Zevenaar langs spoor 904 ten behoeve van RE19 nodig is.

Doetinchem de Huet

Wij onderschrijven de keuze om het dubbelspoor in ieder geval door te trekken tot en met station Doetinchem de Huet. Treinen kunnen elkaar op dit station dan passeren en dit maakt de dienstregeling robuuster. Om dit mogelijk te maken is op het station een extra perron nodig aan de zuidzijde. U stelt voor de overweg Jan Willinkstraat ook de functie van stationsoverpad te geven en zo het nieuwe zuidelijke perron van station Doetinchem de Huet toegankelijk te maken. U kiest voor deze oplossing en niet voor een traverse over of een tunnel onder het spoor.

Wij kunnen uw afwegingen bij deze keuze volgen. Wel vragen wij u het nieuwe zuidelijke perron zo dicht mogelijk bij de spoorwegovergang te bouwen. Daarmee wordt de loopafstand voor reizigers naar dit perron zoveel mogelijk beperkt, zonder aan de dienstregeling concessies te moeten doen. Wij hebben daarbij begrip wanneer u deze aanpassing niet doorvoert bij het bestaande noordelijke perron vanwege kosten (verplaatsing van elektrakasten) en/of logistieke redenen (voorkomen doorglijden treinen op de overweg).

Mocht de inspectie niet akkoord gaan met het gebruik van de overweg voor de toegang tot de perrons dan ligt in onze ogen de keuze voor een traverse voor de hand, mits daarbij ook liften worden gerealiseerd.

Doetinchem-Winterswijk

Om de Regio Expres te kunnen rijden is het nodig dat deze trein later uit Doetinchem kan vertrekken richting Winterswijk dan de huidige stoptrein. Tegelijk moet de Regio Expres wel blijven kruisen op station Terborg. Wij hebben de indruk dat dit wordt opgelost door de Regio Expres tussen Doetinchem en Terborg in een scheve halfuursdienst te leggen met de stoptrein (langere stop in Terborg voor de stoptrein). Een scheve halfuursdienst is in onze ogen nadelig voor de busaansluitingen in Terborg en Doetinchem, en voelt minder natuurlijk aan voor reizigers.

Als de Regio Expres 2x/u gaat rijden zal de kruising tussen Gaanderen en Terborg gaan plaatsvinden. In dat geval is daar spoorverdubbeling nodig. Deze spoorverdubbeling direct al meenemen is in onze ogen een no regret maatregel, welke de scheve halfuursdienst bij een 1x/u rijdende Regio Expres voorkomt.



Afronding

Rover vindt dat de spoorverdubbeling sowieso moet doorgaan, ook als elektrificatie niet gelijk wordt meegenomen.

Rover blijft de komende tijd graag betrokken bij de uitwerking van de plannen en hoopt op een spoedig positief besluit van u over de realisatie van dit plan.

Met vriendelijke groet,

René Coveen

Namens de gezamenlijke Rover afdelingen in Gelderland

e-mail: Gelderland@rover.nl

telefoon: 0341 358505