

Ontwerp-bestemmingsplan

'Betuweroute gemeente Nijmegen'

Toelichting

Voorschriften

Gemeente Nijmegen

INHOUD	Pagina
TOELICHTING	1
1 INLEIDING	2
2 BESCHRIJVING PLANGEBIED	4
2.1 Ligging van het tracé en begrenzing plangebied	4
2.2 Vigerende bestemmingsplannen	5
3 DE BETUWEROUTE IN HET KORT	6
3.1 Algemeen	6
3.2 Algemene uitgangspunten	6
3.3 Algemene technische gegevens Betuweroute	7
3.4 Tracé Betuweroute	7
3.5 Procedure	9
4 DE BETUWEROUTE IN DE GEMEENTE NIJMEGEN	12
4.1 Nadere beschrijving van het tracé en de bijkomende werken	12
4.2 Aanleg van de spoorbaan	12
4.3 Kruising met de Ressenestraat (verbindingsboog Betuweroute-Nijmegen)	13
4.4 Infrastructurele maatregelen	13
4.5 Inpassing	14
5 MILIEUHYGIËNISCHE ASPECTEN	15
5.1 Geluidwerende maatregelen	15
5.2 Bodemsanering	17
6 FINANCIËLE ASPECTEN	18
6.1 financiële uitvoerbaarheid van het plan	18
6.2 Schade	18
7 JURIDISCHE VORMGEVING BESTEMMINGSPLAN	19
7.1 Algemeen	19
7.2 Artikelsgewijze toelichting	19
8 PROCEDURE BESTEMMINGSPLAN	21
8.1 Onderliggende plannen en besluiten	21
8.2 Inspraak en bestuurlijk overleg omtrent Tracébesluit Betuweroute	21
8.3 Vooroverleg over bestemmingsplan Betuweroute	21
8.4 Inspraak op het bestemmingsplan Betuweroute	26
VOORSCHRIFTEN	32
ARTIKEL 1 BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	32
ARTIKEL 2 WIJZE VAN METEN	33
ARTIKEL 3 SPOORWEGDOELEINDEN	33
ARTIKEL 4 VERKEERSDOELEINDEN	35
ARTIKEL 5 WERKTERREIN EN DEPOT (tijdelijke bestemming)	36
ARTIKEL 5A GASTRANSPORTLEIDING	37
ARTIKEL 6 TIJDELIJKE WERKEN BETUWEROUTE	38
ARTIKEL 7 ALGEMENE GEBRUIKSBEPALING	39
ARTIKEL 8 VRIJSTELLINGSBEPALINGEN	39
ARTIKEL 9 OVERGANGSBEPALINGEN	40

INHOUD (vervolg)**Pagina**

ARTIKEL 10	STRAFBAARSTELLINGSBEPALING	40
ARTIKEL 11	TITEL	40

COLOFON

41

PLANKAART

De plankaart bevindt zich los bij deze toelichting en voorschriften.

TOELICHTING

1

INLEIDING

Als gevolg van enkele grenscorrecties per 1 januari 1996, 1 januari 1997 en 1 januari 1998 is een deel van zuidelijke aftakking van de Betuweroute naar de bestaande spoorlijn Arnhem-Nijmegen binnen de gemeentegrens van Nijmegen komen te liggen.

Het bestemmingsplan 'Betuweroute' van de gemeente Nijmegen vormt, te zamen met dergelijke bestemmingsplannen in de andere gemeenten gelegen langs de Betuweroute, de noodzakelijke planologisch-juridische grondslag voor de aanleg van de railverkeersvoorziening van Rotterdam naar Duitsland. Het uitgangspunt voor de bestemmingsplannen is het door de minister van Verkeer en Waterstaat op 26 november 1996 vastgestelde Tracébesluit Betuweroute. Het Tracébesluit is op 3 december 1996 gepubliceerd in de Staatscourant en tevens in werking getreden.

Aan het Tracébesluit is een planologische procedure vooraf gegaan in de vorm van een Planologische Kembeslissing. Deze 'PKB' voor de Betuweroute werd goedgekeurd door de Eerste en Tweede Kamer. Op 31 januari 1997 heeft de afdeling Bestuursrechtspraak uitspraak over de PKB gedaan.

Vervolgens zijn er een Voorontwerp-Tracébesluit (VTB) en een Ontwerp-Tracébesluit opgesteld. Beide besluiten hebben ter inzage gelegen, respectievelijk in juni/juli 1994 en in maart/april 1996.

Deze terinzagelegging heeft geleid tot het indienen van diverse reacties van particulieren bij het Centraal Inspraakpunt Betuweroute in Den Haag. Ook werden reacties mondeling ingebracht op openbare hoorzittingen.

De reacties richten zich voornamelijk op aspecten geluid en schade. Ook zijn verschillende voorstellen gedaan om de barrièrewerking voor het verkeer te verminderen.

De gemeentebesturen van de gemeenten Valburg en Bemmelen hebben, als toenmalig bevoegd gezag, eveneens in verschillende overleggronden met NS en het ministerie van Verkeer en Waterstaat hun reacties kenbaar gemaakt op het voornemen de Betuweroute te realiseren. Dit gebeurde zowel schriftelijk als mondeling. Vooral is ingegaan op aspecten als horizontaal en verticaal tracé, barrièrewerking en infrastructuur, geluid, milieu en landschap en externe veiligheid.

Uitspraak afdeling Bestuursrechtspraak over de PKB

De Afdeling oordeelt dat het kabinet in redelijkheid heeft kunnen besluiten tot aanleg van de Betuweroute. Inhoudelijke en procedurele bezwaren tegen de onderbouwing van het project (nut en noodzaak), de financiering, de relatie met andere projecten en met ander beleid, zijn allemaal ongegrond verklaard. Het kabinet mocht ervan uitgaan dat binnen de bandbreedten een tracé kan worden aangelegd waarbij aan de specifieke belangen van betrokkenen in voldoende mate tegemoet kan worden gekomen, zo nodig door middel van het treffen van mitigerende maatregelen, door aankoop, onteigening, het verlenen van nadeelcompensatie of anderszins.

Van de 171 ingediende beroepen worden er 22 deels gegrond verklaard en 149 geheel ongegrond. De Afdeling vernietigt vier onderdelen van de PKB:

- 1 de horizontale en verticale bandbreedten van de kruising met de Giessen;
- 2 de horizontale bandbreedte voor de verbindingsspooren tussen de Betuweroute en de bestaande Betuwespoorlijn nabij Valburg;
- 3 de verticale bandbreedte voor de verbindingsbogen tussen de Betuweroute en de bestaande spoorlijn Arnhem-Nijmegen;
- 4 de horizontale en verticale bandbreedte van de kruising met het Pannerdensch Kanaal.

Ad 1: de Giessen

Volgens de PKB Betuweroute zou de Giessen met een brug worden gekruist. Na de heroverweging van het project in 1994/1995 is besloten ter plaatse een tunnel aan te leggen. Het tracédeel dat de afdeling vernietigt, is onderwerp van de momenteel in procedure zijnde herziening van de PKB.

Ad 2: de verbindingssporen bij Valburg

In de PKB Betuweroute waren tijdelijke verbindingssporen tussen de Betuweroute en de bestaande Betuwelijn opgenomen. Bij de verdere uitwerking van de plannen was reeds van de aanleg van deze sporen afgezien. De Afdeling vernietigt dit deel van de PKB omdat de sporen niet in het MER zijn meegenomen.

Ad 3: de 'oortjes' bij Elst

Oorspronkelijk waren ter hoogte van Elst hooggelegen verbindingsbogen tussen de Betuweroute en de bestaande spoorlijn Nijmegen-Amsterdam voorzien. Tijdens de behandeling in de Kamer in 1995 is besloten deze verbinding in 'minimale vorm' (gelijkvloers) uit te voeren. De Afdeling vernietigt de PKB voor zover deze een andere dan maaiveldligging mogelijk maakt.

Ad 4: het Pannerdensch Kanaal

Ook voor de kruising met het Pannerdensch Kanaal was in de PKB voorzien in een brug, terwijl na de heroverweging van het project besloten is ter plaatse een tunnel aan te leggen. Een herziening voor het door de Afdeling vernietigde deel van de PKB is inmiddels in procedure."

In deze plantoelichting wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied gegeven. In hoofdstuk 3 wordt in het kort nadere achtergrondinformatie gegeven over de Betuweroute in zijn geheel, terwijl in hoofdstuk 4 meer uitgebreid aandacht wordt besteed aan de lokale aspecten van de Betuweroute in Nijmegen. De milieuhygiënische aspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod en de financiële aspecten in hoofdstuk 6. De juridische aspecten, zoals de verhouding Tracébesluit en bestemmingsplan en de toelichting op de artikelen van de bestemmingsplanvoorschriften, zijn in hoofdstuk 7 opgenomen. Tenslotte wordt in hoofdstuk 8 nader ingegaan op de procedure van het bestemmingsplan.

2 BESCHRIJVING PLANGEBIED

2.1 Ligging van het tracé en begrenzing plangebied

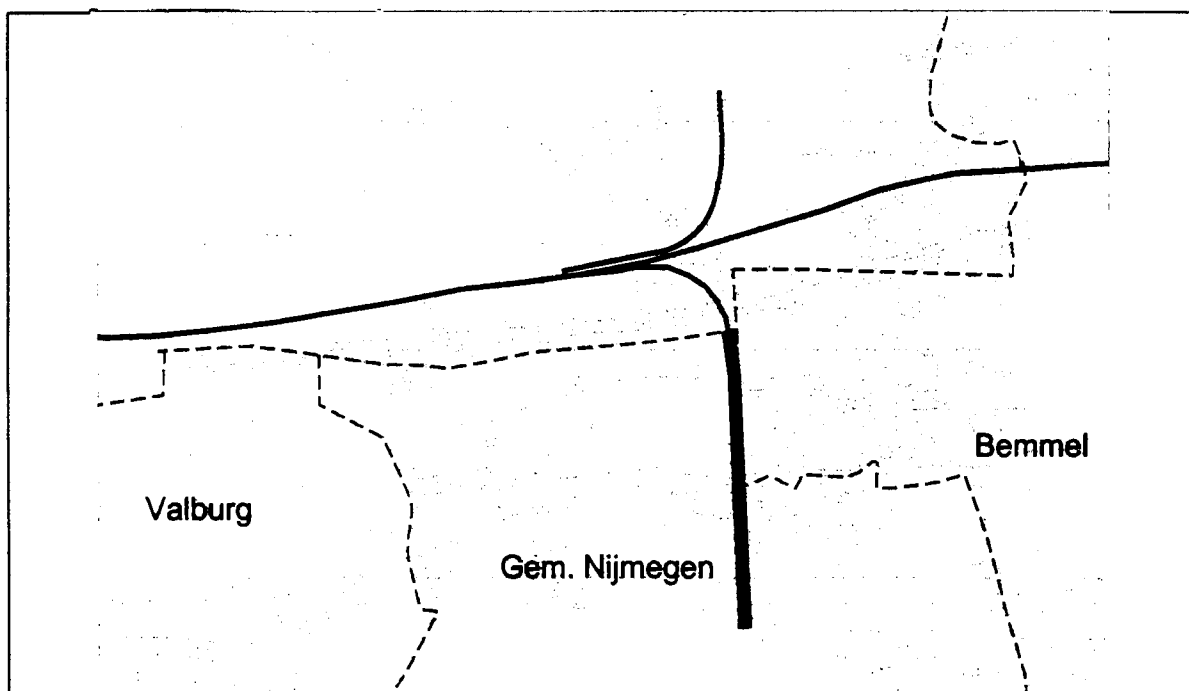
Het plangebied bestaat niet alleen de spoorbaan zelf maar ook de gronden waarbinnen de verschillende typen (verkeerskundige, landschappelijke, geluidwerende en andere) maatregelen worden genomen. Het plangebied komt overeen met de in het Tracébesluit opgenomen gebieden van de gemeente Bemmelen die sedert de grenswijzigingen van respectievelijk 1 januari 1996, 1 januari 1997 en 1 januari 1998 aan de gemeente Nijmegen toebehoren.

Het tracé van de Betuweroute loopt, op het grondgebied van de gemeente Elst, ten noorden van de gemeentegrens Elst-Nijmegen. Vanaf dit tracé, buigt de verbingsboog Betuweroute-Nijmegen dalend in zuidelijke richting af en komt de gemeente Nijmegen binnen.

In figuur 2.1.1 is de ligging van de verbingsboog in de gemeente Nijmegen aangegeven en daarmee is globaal het plangebied van het bestemmingsplan Betuweroute aangeduid.

Binnen de begrenzing van het bestemmingsplan zijn alleen die gronden opgenomen zoals deze in het Tracébesluit zijn aangegeven. Dit betreft zowel de gronden met definitieve nieuwe bestemmingen als gronden met een tijdelijke bestemmingswijziging voor de duur van de aanleg van de Betuweroute.

Op de plankaart wordt de kilometrering gebruikt van het Tracébesluit Betuweroute.



Figuur 2.1.1 Globale aanduiding plangebied bestemmingsplan Betuweroute

2.2 Vigerende bestemmingsplannen

In de gemeente Nijmegen zijn de volgende bestemmingsplannen voor het bestemmingsplan Betuweroute relevant:

- Buitengebied '78 (gemeente Bommel);
- Buitengebied '78/85 (gemeente Bommel);
- Buitengebied '88 (no.7; gemeente Bommel).

Het bestemmingsplan Betuweroute vervangt wat betreft het plangebied de onderliggende vigerende bestemmingsplannen.

3 DE BETUWEROUTE IN HET KORT

3.1 Algemeen

Nederland profileert zich nu en in de toekomst steeds duidelijker als het transport en distributieland van Europa. Door het treffen van infrastructurele maatregelen wil het zijn leidende marktpositie, met Rotterdam als mainport, in de goederenstromen van en naar Europa behouden en uitbouwen. De directe en indirecte werkgelegenheid en de bijdrage die dit levert aan het Bruto Nationaal Produkt, zijn van groot belang voor de Nederlandse economie.

Binnen dit gegeven vormt in de ogen van het kabinet de aanleg van een aparte goederenspoorverbinding vanuit Rotterdam richting Duitsland en verder -de Betuweroute- een onmisbare schakel in het goederentransport van met name containers. Daarnaast is nodig de opzet van een samenhangend systeem van terminals en overslagcentra, met verbetering en uitbreiding van de rail- en waterverbindingen ertussen. Deze maatregelen zullen mede resulteren in een minder grote belasting van het wegennet en het milieu dientengevolge.

3.2 Algemene uitgangspunten

Bij de vaststelling van het (globale) tracé van de Betuweroute is een aantal uitgangspunten gehanteerd waarvan de belangrijkste hierna kort zijn weergegeven. In de eerste plaats is de Betuweroute zo consequent mogelijk gebundeld met huidige hoofdinfrastructuur (A15 of bestaand spoor). Woonkernen, stiltegebieden en andere plaatsen met een bijzondere bestemming worden zoveel mogelijk gemeden.

Er vindt geen aanleg van tussenstations plaats. Op vijf punten wordt een hoofdaansluiting met het bestaande spoorweginet gerealiseerd: bij Rotterdam (met de Havenspoorlijn), op Kijfhoek bij Zwijndrecht (met de lijn Rotterdam-Antwerpen), bij Geldermalsen (met de lijn Utrecht-Den Bosch), bij Elst (met de lijn Arnhem-Nijmegen) en bij Zevenaar (met de lijn Arnhem-Emmerich). Er wordt tussen Arnhem en Nijmegen een containeruitwisselpunt aangelegd om treinen efficiënt van samenstelling te kunnen veranderen. Op het rangeerterrein Kijfhoek zal het rangeren plaatsvinden, dit zal tot een minimum worden beperkt.

Voor geluid wordt een voorkeursgrenswaarde gehanteerd van 57 dB(A). De huidige voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai voor de maximale geluidbelasting op gevels van woningen (in nieuwe situaties) is 60 dB(A). In de PKB is voor de Betuweroute echter een waarde vastgelegd van 57 dB(A). Daarmee wordt vooruitgelopen op de voorkeursgrenswaarde die ingevolge het Besluit geluidhinder spoorwegen vanaf het jaar 2000 zal gelden. Deze voorkeurswaarde wordt op de meeste plaatsen gerealiseerd, mede door het treffen van geluidwerende voorzieningen zoals schermen.

In een aantal gevallen zal een ontheffing nodig zijn in de vorm van een zogenoemde 'hogere waarde', tot maximaal 70 dB(A).

¹ De keuze voor het plaatsen van schermen dan wel het aanvragen van een hogere waarde vindt plaats op basis van technische, financiële en landschappelijke overwegingen, waarbij in het algemeen het rendement (kosten versus effect) een doorslaggevende rol heeft.

3.3 Algemene technische gegevens Betuweroute

De Betuweroute zal geheel dubbelsporig en geëlektrificeerd zijn. Een maximale snelheid van 120 kilometer per uur moet op het doorgaande spoor mogelijk zijn. De gemiddelde snelheid zal niet hoger zijn dan 100 kilometer per uur.

De verkeersintensiteit op de Betuweroute zal per baanvak verschillen. Op het drukste stuk zullen naar verwachting op de drukste momenten per richting ongeveer tien treinen per uur passeren.

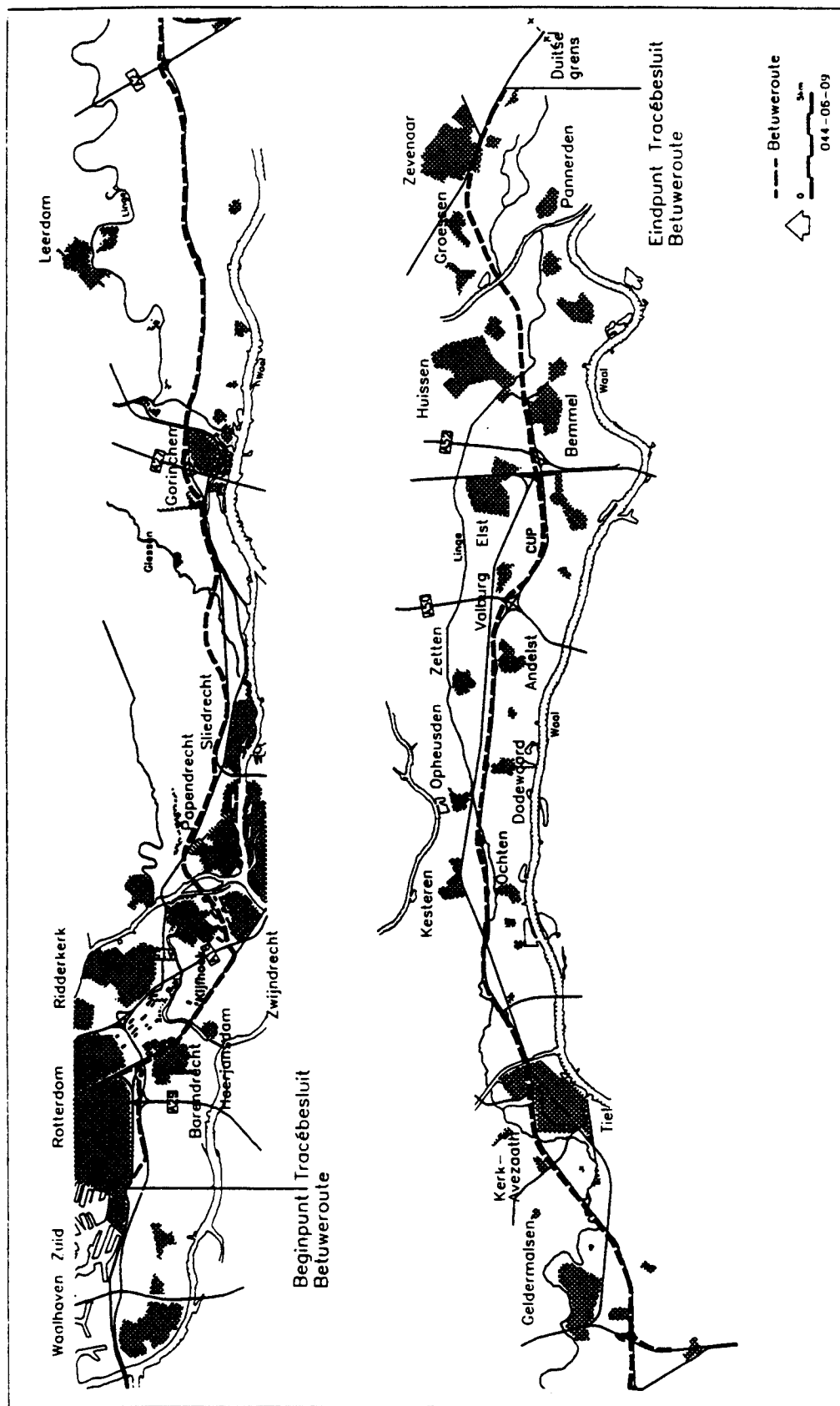
De spoorbaan dient aan de internationale spoorwegnormen te voldoen. Uit deze uitgangspunten vloeien eisen voort ten aanzien van de ligging (boogstralen, hellingpercentages), de onderbouw en de bovenbouw van de spoorlijn.

3.4 Tracé Betuweroute

Het (westelijk) beginpunt van de Betuweroute ligt aan de oostzijde van het emplacement Waalhaven-Zuid in Rotterdam. Vanaf de Waalhaven wordt onder Rotterdam-Pendrecht de lijn gebundeld met de A15. Bij Barendrecht buigt de lijn af in zuidelijke richting en passeert Kijfhoek. Aan de zuidzijde van Kijfhoek buigt de lijn af in oostelijke richting tussen Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht door. De Noord wordt met een tunnel gekruist.

Nabij Papendrecht wordt de lijn aan de noordzijde naast de A15 gelegd. Bij Sliedrecht volgt de Betuweroute de bestaande spoorlijn. Tussen Sliedrecht en Giessendam buigt de lijn af in noordelijke richting, omdat de passage door Neder-Hardinxveld, zowel langs de A15 als gebruikmakend van het bestaande spoortracé, als onwenselijk wordt beschouwd. Ongeveer een kilometer na de passage onder de Giessen komt de spoorlijn weer bij de A15. Via Schelluinen en een brug bij Gorinchem blijft de spoorlijn de A15 volgen. Op enige afstand voorbij Geldermalsen wordt bij Tiel met een brug het Amsterdam-Rijnkanaal gekruist, steeds direct en even hoog als de A15. De A15 blijft ook vanaf daar het tracé bepalen, met ten zuidoosten van Valburg het containeruitwisselpunt. De Betuweroute kruist vervolgens de spoorlijn Arnhem-Nijmegen en de A325.

Op enige afstand voorbij Geldermalsen wordt bij Tiel met een brug het Amsterdam-Rijnkanaal gekruist, steeds direct en even hoog als de A15. De A15 blijft ook vanaf daar het tracé bepalen, met ten zuidoosten van Valburg het containeruitwisselpunt. De Betuweroute kruist vervolgens de spoorlijn Arnhem-Nijmegen en de A325.



Figuur 3.4.1 Tracéverloop Betuweroute

Ter hoogte van de Van Elkweg in de gemeente Bemmelen houdt de A15 op. De spoorlijn vervolgt zijn weg en kruist het Pannerdensch Kanaal met een tunnel. Na de kruising met het Pannerdensch Kanaal takt de Betuweroute tenslotte in Zevenaar aan op de bestaande lijn Arnhem-Emmerich ten oosten van het emplacement te Zevenaar, nabij Babberich en is het (oostelijk) eindpunt bereikt.

3.5

Procedure

In 1990 is de Betuweroute als hoofdtransportas voor het goederenvervoer opgenomen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer. De railverkeersvoorziening is daarna tevens opgenomen in de Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening Extra. Vervolgens heeft de regering besloten dat er voor de Betuweroute gebruik zal worden gemaakt van de bijzondere procedure in de tracéwet voor projecten van nationaal belang, die erin voorziet dat het besluit tot aanleg in een zogenoemde project-PKB wordt opgenomen.

Allereerst is de Ontwerp Planologische Kernbeslissing (PKB deel 1) vastgesteld en ter inzage gelegd. De adviezen en inspraak zijn verwerkt in PKB deel 2. In PKB deel 3 heeft het kabinet tegen de achtergrond van inspraak en adviezen een standpunt ingenomen ten aanzien van de Betuweroute en is de bandbreedte waartussen het tracé zich moet bevinden vastgelegd.

De Tweede Kamer heeft nog een aantal moties aangenomen, die leidden tot aanpassing van deel 3 en resulteren in PKB deel 3a. Het parlement heeft het aangepaste kabinetsstandpunt goedgekeurd. Daarmee is PKB deel 4 tot stand gekomen.

Na de goedkeuring van de PKB is in het regeerakkoord van het in augustus 1994 aangetreden kabinet afgesproken dat een heroverweging van het project Betuweroute plaats zou vinden. Onder voorzitterschap van de heer drs. L.M.L.H.A. Hermans heeft de Commissie Betuweroute onderzocht of er betere en financieerbare alternatieven zijn voor de Betuweroute.

De commissie concludeerde:

- a Een spoorverbinding van Rotterdam naar het (Duitse) achterland is noodzakelijk als onderdeel van de totale Nederlandse vervoersinfrastructuur op de oost-westas, met name omdat alleen op die wijze - naast water - een goed alternatief voor een deel van het wegverkeer mogelijk is; het is daarmee een voor de ontwikkeling van de mainport Rotterdam van groot belang zijnde voorziening.
- b De voorgestelde Betuweroute is daarbij, alles afwegende, de beste oplossing.
- c Met de door regering en parlement indertijd vastgestelde uitvoering is sprake van een verantwoorde, evenwichtige aanpak; verdere verbeteringen zijn mogelijk maar moeten worden afgewogen tegen verbeteringen elders. De situatie in Arnhem in relatie tot de, niet tot de Betuweroute behorende, zogenoemde Noordoostelijke verbinding en ook de HSL-Oost dienen daarbij veel aandacht te hebben.

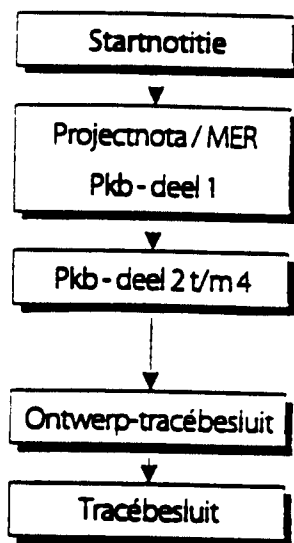
Op 21 april 1995 is het kabinetsstandpunt over de Betuweroute bekend gemaakt. Hierin onderschrijft het kabinet de voornaamste conclusies van de Commissie Betuweroute.

Mede op basis van de inspraak en het vooroverleg met betrokken gemeenten en provincies heeft het kabinet besloten tot een groot aantal lokale aanpassingen aan het Tracé. Het kabinetsstandpunt is vervolgens in juni 1995 in de Tweede Kamer besproken. Op 29 juni 1995 stemde de Tweede Kamer in met het kabinetsstandpunt inzake de heroverweging van het project Betuweroute.

De volgende stap in het besluitvormingstraject voor de Betuweroute was het vaststellen van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Dit is de uitwerking van het Tracé, te weten het technisch ontwerp van de spoorlijn en de inpassingsmaatregelen in de omgeving, binnen de door de PKB aangegeven bandbreedte. Ter voorbereiding van dit Ontwerp-Tracébesluit is een Voorontwerp-Tracébesluit (VTB) opgesteld en ter inzage gelegd voor inspraak. Dit is gedaan om in een zo vroeg mogelijk stadium inzicht te krijgen in de bezwaren bij bevolking. Met de uitkomsten van de inspraak is rekening gehouden bij opstelling van het OTB.

De ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM hebben vervolgens op 26 november 1996 het Tracébesluit vastgesteld. Beroep tegen dit besluit heeft opengestaan van 4 december 1996 tot 14 januari 1997. In die periode zijn 191 beroepschriften ingediend. In het najaar van 1997 start de Raad van State met de behandeling van de beroepschriften.

**Bijzondere procedure
voor projecten van
nationaal belang**



Figuur 3.5.1 Tracéwetprocedure

Alvorens tot aanleg kan worden overgegaan is voorafgaand planologische medewerking nodig van de betrokken bestuursorganen, met name door de vaststelling en de goedkeuring van bestemmingsplannen op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit is niet alleen nodig om de aanleg van de spoorlijn (inclusief inpassingsmaatregelen) mogelijk te maken, maar ook om andere vormen van gebruik van de desbetreffende gronden tegen te gaan. Hiertoe dient de grond te worden bestemd voor de aanleg en de instandhouding van deze spoorlijn ten behoeve van de Betuweroute.

Een belangrijke kanttekening bij deze procedure betreft de rechtsbescherming. Als de rechter de beroepen tegen het Tracébesluit ongegrond verklaart, wordt dit onherroepelijk en staat het gekozen tracé vast. In de bestemmingsplanprocedure kan de inspraak en rechtsbescherming geen betrekking meer hebben op keuzen die in het Tracébesluit zijn gemaakt. Belanghebbenden kunnen natuurlijk wel inspreken en beroep instellen ten aanzien van aspecten die niet in het Tracébesluit aan de orde zijn geweest.

4 DE BETUWEROUTE IN DE GEMEENTE NIJMEGEN

4.1 Nadere beschrijving van het tracé en de bijkomende werken

Ten behoeve van het lokale verkeer, werkverkeer en bestemmingsverkeer wordt de Betuweroute aangesloten op de spoorlijn Arnhem-Nijmegen. Het is niet de bedoeling dat de goederentreinen waarvoor de Betuweroute wordt aangelegd meer dan incidenteel via de aansluitbogen naar de spoorlijn Arnhem-Nijmegen worden geleid. De uitspraak van de Raad van State naar aanleiding van de verweerschriften op de PKB maakt dit overigens ook onmogelijk. Op dit punt is de bandbreedte aangepast, zodat grote fly-overs niet kunnen worden aangelegd.

De verbindingsboog Betuweroute-Nijmegen buigt al dalend in zuidelijke richting af, gaat ter plaatse van de op te breken spoorlijn Tiel-Nijmegen onder de hoog gelegen A15 door, en sluit ten westen van de Ressensebrug gelijkvloers aan op de bestaande spoorlijn Arnhem-Nijmegen. Op de plaats van de aansluiting wordt de Ressensestraat in noordelijke richting verlegd en over de afgetakte sporen en de bestaande spoorlijn Arnhem-Nijmegen geleid. De gelijkvloerse overgang Ressensestraat/Stationsweg komt te vervallen, omdat hier een wachtspoor moet worden aangelegd.

4.2 Aanleg van de spoorbaan

4.2.1 Beschrijving van de bodem en de aardebaan

De vormgeving en het ruimtebeslag van de aardebaan hangen nauw samen met de plaatselijke bodemgesteldheid. De bodem bestaat uit een deklaag op een draagkrachtige zandlaag. Naar de bodemgesteldheid zijn geotechnische en geohydrologische onderzoeken verricht. In de gemeente Nijmegen bestaat de deklaag uit klei en veen. De dikte van deze deklaag varieert van 1,5 tot circa 6 meter.

In de gemeente Nijmegen is het dwarsprofiel van de aardebaan meestal overeenkomstig het standaarddwarsprofiel. Waar een slappe deklaag wordt aangetroffen, wijkt het dwarsprofiel af van het standaarddwarsprofiel. Voor Nijmegen betekent dit dat de spoorloten plaatselijk tot circa 5 meter uit de teen van het talud van de aardebaan worden gegraven. Steunbermen zijn niet nodig, evenmin als verticale drainage.

4.2.2 Transport en depots

Buiten de spoorbaan zal het transport van zand hydraulisch plaatsvinden door middel van pers- en retourleidingen danwel per as (vrachtwagen) via de openbare weg. In de spoorbaan kan het transport zowel hydraulisch als per as plaatsvinden. In Nijmegen kan het zand rechtstreeks hydraulisch in de baan worden gebracht vanaf een aanlandingsplaats in het Pannerdensch Kanaal. Daarnaast bestaat de mogelijkheid van zandtransport per as in de baan vanuit het zanddepot ten zuidoosten van het knooppunt Ressen.

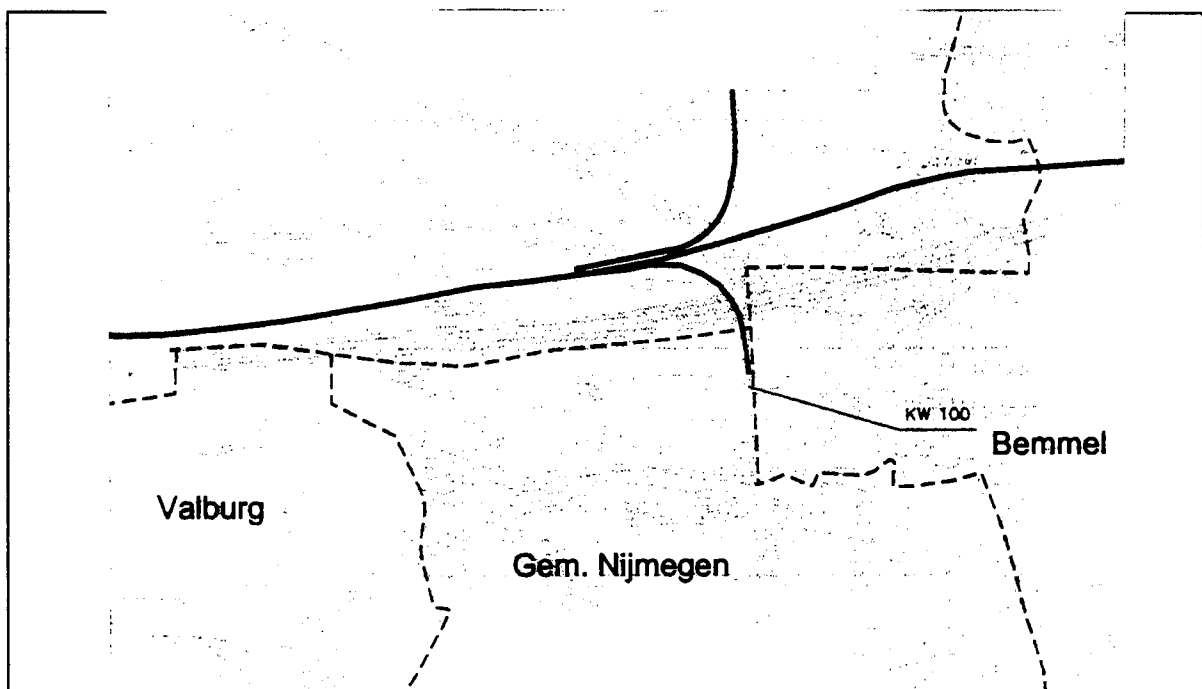
De vrijkomende grond wordt verwerkt in de aanwezige restruimten bij de zuidelijke verbindingsboog op de spoorlijn Arnhem-Nijmegen.

4.2.3 Elektrotechnische systemen

In de gemeente Nijmegen worden geen elektrotechnische systemen van de Betuweroute geplaatst.

4.3 Kruising met de Ressensestraat (verbindingsboog Betuweroute-Nijmegen)

De verbindingsboog van de Betuweroute met de spoorlijn Arnhem-Nijmegen kruist bij de bestaande aftakking van deze spoorlijn ook de naar het noorden verlegde Ressensestraat. Deze straat wordt in verband met het te realiseren wachtpoor ter plaatse van de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang in noordelijke richting verplaatst en verhoogd over de spoorlijn Arnhem-Nijmegen geleid. Het kunstwerk bestaat uit een verkeersviaduct (KW 100) met twee rijstroken. Aan weerszijden van de rijstroken wordt een fietspad aangelegd. Het viaduct zal verscheidene overspanningen hebben.



Figuur 4.3.1 Overzicht kunstwerk Nijmegen

4.4 Infrastructurele maatregelen

4.4.1 Verkeersinfrastructuur

Op de gemeentegrens Nijmegen/Bemmel gaat de Stationsweg over in de Ressensestraat. Deze verbinding tussen de Ressensestraat en Stationsweg wordt voor het verkeer gehandhaafd. Echter de gelijkvloerse spoorwegovergang tussen de Ressensestraat en de Stationsweg komt te vervallen. De Ressensestraat wordt verlegd en ongeveer 400 meter ten noorden van de bestaande overweg wordt een nieuwe ongelijkvloerse kruising gemaakt.

De huidige Ressensestraat en de Stationsweg worden doodlopend tegen de spoorlijn Amhem-Nijmegen.

4.4.2 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied is verlegging van planologisch relevante kabels en leidingen niet aan de orde. Door het plangebied lopen momenteel in ieder geval gastransportleidingen van de Gasunie.

4.5 Inpassing

Vormgeving geluidwerende maatregelen

De geluidschermen langs de Betuwetracé worden door een zorgvuldige vormgeving zo goed mogelijk in het aangrenzende landschap ingepast. De vormgeving van de geluidschermen in de gemeente Nijmegen kunnen afwijken van de geluidschermen langs de Betuweroute.

Vormgeving depots

Ten behoeve van de aanleg van de aardebaan worden in de restruimten tijdelijke en permanente gronddepots aangelegd. In het geval van permanente depots wordt vanuit landschappelijk oogpunt zorg gedragen voor de vormgeving en afwerking van deze depots. Waar mogelijk worden groenvoorzieningen aangelegd die ook een ecologische functie kunnen vervullen.

Inrichting spoorbaan

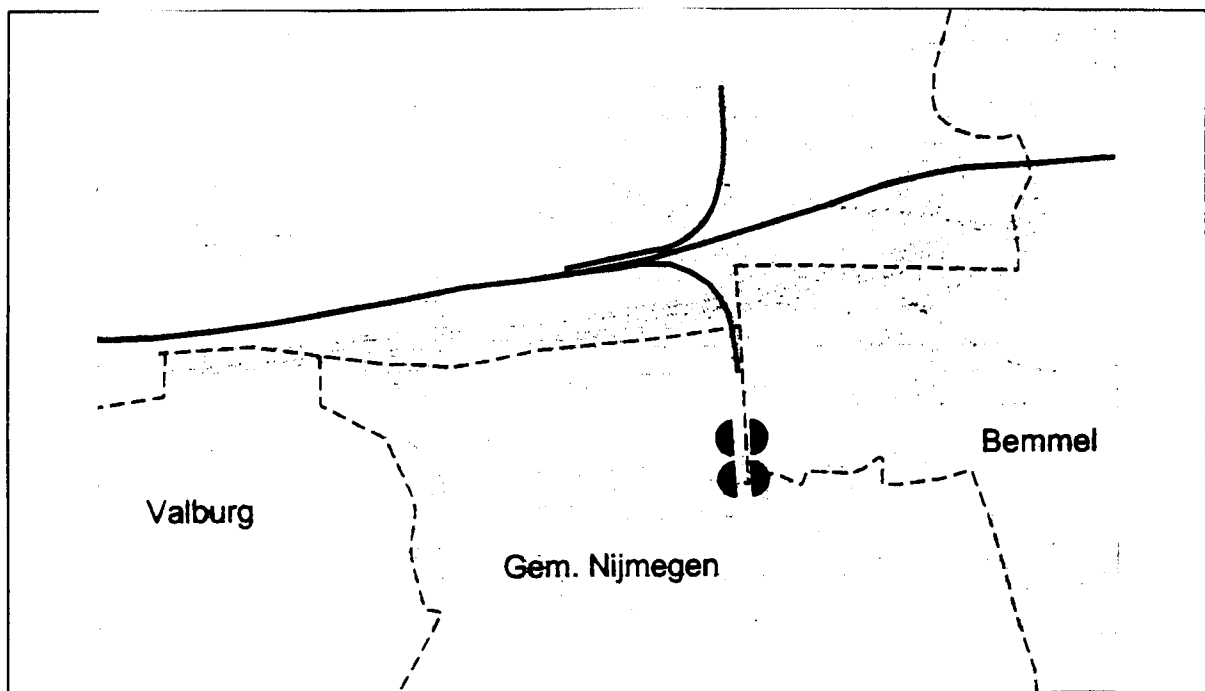
De taluds en de spoorbermen zullen met een grazige vegetatie worden ingericht, die kenmerkend is voor een voedselarm milieu. Door het aaneengesloten karakter van de spoorlijn bieden de bermen en taluds goede mogelijkheden voor de verspreiding van planten en dieren en kan de spoorbaan een corridorfunctie vervullen.

5 MILIEUHYGIËNISCHE ASPECTEN

5.1 Geluidwerende maatregelen

Op basis van akoestisch relevante omgevingskenmerken en spoorgegevens van de Betuweroute is de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige objecten in en rond het plangebied berekend.

Aan de hand van de criteria voor schermplaatsing, zoals die voor de Betuweroute worden gehanteerd, zijn de te nemen geluidwerende maatregelen bepaald. In het kort kunnen deze criteria als volgt worden weergegeven. Bij geconcentreerde bebouwing met aaneengesloten woningen wordt de geluidbelasting met schermen tot 57 dB(A) teruggebracht. In het geval van verspreide bebouwing spelen verschillende factoren een rol bij afweging van het al dan niet plaatsen van schermen.



Figuur 5.1.1 Overzicht geluidwerende maatregelen Nijmegen

Deze factoren zijn de optredende geluidbelasting per woning, het aantal woningen in relatie tot het benodigde geluidscherm en de aanwezigheid van andere geluidbronnen naast de Betuweroute (bij voorbeeld een weg). Daarnaast is rekening gehouden met bestaande plannen voor woningbouw.

Op basis van omgevingskenmerken en spoorgegevens van de Betuweroute is de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige objecten in de gemeente Nijmegen berekend.

Aan de hand van de criteria voor schermplaatsing zijn de te nemen geluidwerende maatregelen bepaald.

Aan de westzijde van de spoorlijn Amhem-Nijmegen in de gemeente Nijmegen wordt van kilometer 11,80 tot kilometer 12,18 een geluidscherm geplaatst. Dit geluidscherm heeft een lengte van 380 meter en wordt 3 meter hoog.

Aan de oostzijde van dit spoor wordt van kilometer 11,80 tot kilometer 12,05 een geluidscherm geplaatst. Dit geluidscherm heeft een lengte van 250 meter en wordt 1 meter hoog.

Ook komt er een aantal woningen voor waarvan de geluidbelasting wel meer dan 57 dB(A) bedraagt, maar waarvoor geen hogere grenswaarde op grond van het Besluit geluidhinder spoorwegen behoeft te worden vastgesteld.

De tot deze categorie behorende woningen in het plangebied liggen alle aan de Stationsweg, bij de aantakking van de verbindingsboog Betuweroute-Nijmegen.

Hier is sprake van een bestaande situatie in de zin van het Besluit geluidhinder spoorwegen. De aanleg van deze verbindingsboog leidt per saldo echter niet tot een toename van de geluidbelasting. In verband met de aanleg van de Betuweroute worden namelijk langs de bestaande spoorweg geluidschermen geplaatst en neemt de geluidbelasting op de meeste woningen langs de Stationsweg af.

In tabel 5.1.1 zijn de betreffende woningen aangegeven.

Tabel 5.1.1 Hogere geluidbelastingen in de gemeente Nijmegen (in 'bestaande situatie') waarvoor geen hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld

adres	woningen [aantal]	geluidbelasting [dB(A)]			
		toekomst	1987	toename	
Stationsweg 22	1	60	62	-2	
Stationsweg 22A	1	61	64	-3	
Stationsweg 20	1	58	68	-10	
Stationsweg 14, 16 en 18	3	59	69	-10	

In tabel 5.1.1 is de geluidbelasting in de huidige (referentiewaarde) en in de toekomstige situatie aangegeven. Tevens is de toename van de geluidbelasting weergegeven.

De toename is berekend uit het verschil van de onafgeronde waarden van de geluidbelasting in de huidige (referentiewaarde) en de toekomstige situatie en kan daarom afwijken van het verschil tussen de in de tabel opgenomen afgeronde waarden.

Geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer

De aanpassingen aan de wegen zijn beoordeeld op de gevolgen voor de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer. Voor de volgende woning genoemd in tabel 5.1.2 wordt door de nieuwe aanleg van de Stationsweg de voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)) overschreden.

Tabel 5.1.2 Geluidbelastingen wegverkeer

woning	toekomstige geluid- belasting [dB(A)]	Binnenwaarde in [dB(A)]	nieuwe aanleg- /reconstructie
Stationsweg 28a	54		35 nieuwe aanleg

Voor deze woningen moet een overeenkomstige hogere waarde worden vastgesteld als maximum voor de geluidbelasting.

Door plaatsing van een geluidscherm is het mogelijk om de overschrijding weg te nemen en daarmee aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Uit de in het geluidrapport opgenomen afweging blijkt echter, dat de bezwaren die het scherm met zich mee brengt zwaarwegender zijn dan de voordelen.

Derhalve is voor de Stationsweg 28a bij Gedeputeerde Staten van Gelderland een hogere waarde aangevraagd. Bij besluit van 28 april 1998 is deze hogere waarde vastgesteld. Onderzoek zal worden verricht naar eventueel te treffen gevelmaatregelen om te voldoen aan de in de tabel genoemde binnenwaarde van 35 dB(A).

5.2

Bodemsanering

Aan de hand van de destijds beschikbare documentatie is in 1993 een *historisch onderzoek* verricht naar de aanwezigheid van bodemverontreiniging in de gemeente Nijmegen (toen nog Bemmelen). Dit historisch onderzoek heeft voor Nijmegen in relatie tot de Betuweroute geen potentieel verdachte locaties opgeleverd, zodat hier geen oriënterend onderzoek noodzakelijk is.

Ter voorbereiding op de aanleg van de Betuweroute is op verschillende percelen milieutechnisch bodemonderzoek verricht, met name ten behoeve van grondverwerving, bouwvergunningen, bodemsanering en hergebruik. Voor het bestemmingsplan in de gemeente Nijmegen zijn in het kader van de aanleg van de Betuweroute door NS Railinfrabeheer Managementgroep Betuweroute verschillende percelen milieutechnisch onderzocht.

Het betreft hier 9 locaties (elk bestaand uit meerdere percelen) die zijn onderzocht, conform de NvN 5740 'Onderzoeksstrategie bij verkennend onderzoek' of gelijkwaardig. De onderzoeken hebben plaatsgevonden tussen 1994 en 1998.

Van de onderzochte locaties is in 3 gevallen een nader onderzoek uitgevoerd, wat in 1 geval in een sanering uitmondt. Het betreft hier een oppervlakkige puinverharding die met PAK verontreinigd is tot 0,5 meter beneden maaiveld. Het saneringsplan wordt momenteel opgesteld en zal door de provincie moeten worden goedgekeurd vooraleer het bestemmingsplan door deze instantie kan worden goedgekeurd.

6 FINANCIËLE ASPECTEN

6.1 Financiële uitvoerbaarheid van het plan

De in dit bestemmingsplan opgenomen gronden zijn bestemd voor de realisering van de Betuweroute en de daarbij behorende inpassingsmaatregelen.

De middelen voor dit project worden van rijkswege beschikbaar gesteld en wel overeenkomstig het daarvoor opgestelde meerjareninvesteringsprogramma. Daarmee is de financiële uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan in voldoende mate gewaarborgd.

6.2 Schade

Ondanks diverse maatregelen om de nadelige effecten van de Betuweroute te beperken is onvermijdelijk dat als gevolg van het project door particulieren of bedrijven schade wordt geleden. In sommige gevallen bestaat recht op (financiële) compensatie van deze schade.

In het geval de schade ontstaat doordat gronden of opstallen moeten worden verworven (bij voorkeur door minnelijke aankoop, maar eventueel via onteigening) zal deze schade in beginsel volledig worden vergoed. Zowel de vermogensschade als de inkomensschade wordt dan gecompenseerd.

In bepaalde andere gevallen kunnen de betrokkenen in aanmerking komen voor een gedeeltelijke schadevergoeding. Door de minister van verkeer en waterstaat is daarvoor de 'Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute' vastgesteld.

De regeling werd gepubliceerd in de Staatscourant van 1 oktober 1996 (nr. 189). Een verzoek tot schadevergoeding op grond van deze regeling kan worden ingediend bij NS Railinfrabeheer (ter attentie van de projectmanager Betuweroute, bureau POS), Postbus 2025, 3500 HA Utrecht. Op dit adres kan ook worden gevraagd om nadere informatie over de regeling.

Naast de Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute blijft van belang de planschade als bedoeld in artikel 49 Wet op de Ruimtelijke Ordening. Planschade heeft uitsluitend betrekking op schade die het gevolg is van planologische maatregelen zoals het wijzigen van een bestemmingsplan.

Omdat het op grond van de Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute mogelijk is dat eventueel later optredende planschade reeds op grond van deze regeling wordt vergoed, zal de praktische betekenis van artikel 49 WRO voor de Betuweroute waarschijnlijk worden beperkt.

7 JURIDISCHE VORMGEVING BESTEMMINGSPLAN

7.1 Algemeen

Ingevolge artikel 13 van de Tracéwet heeft het gemeentebestuur aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer meegedeeld dat zij bereid is planologische medewerking te verlenen aan de realisering van de Betuweroute overeenkomstig het Tracébesluit.

Daartoe vormt dit bestemmingsplan 'Betuweroute' de planologische uitwerking van hetgeen in het Tracébesluit is vastgelegd omtrent de ligging van de spoorlijn en de verschillende typen inpassingsmaatregelen.

Het bestemmingsplan is opgezet als een eindplan in een min of meer traditionele planopzet met overwegend gedetailleerde bestemmingen. Op deze wijze wordt voor alle betrokkenen duidelijk wat de mogelijkheden en beperkingen zijn die voortvloeien uit het plan.

De plankaart is overeenkomstig het gestelde in artikel 16 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro) getekend op een duidelijke ondergrond. De kaart die bestaat uit meerdere bladen, is vervaardigd op een schaal van 1:2.500.

De precieze betekenis van de verschillende lijnen en vlakken op de kaart wordt aangegeven in de planvoorschriften. Kaart en voorschriften vormen samen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

In de toelichting wordt op een aantal plaatsen een lokalisering gehanteerd door het vermelden van de kilometrerings verbonden aan de Betuweroute. Deze kilometrerings is aangegeven op de plankaart.

7.2 Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

Naast de omschrijving van begrippen als 'bouwwerken' en 'bestemmingsgrenzen' zijn enkele specifieke begripsomschrijvingen opgenomen, die betrekking hebben op de aanleg van de Betuweroute en de daarmee samenhangende maatregelen. De formulering van deze omschrijvingen is ontleend aan het Tracébesluit Betuweroute.

Artikel 2 Wijze van meten

Om eventuele misverstanden over de in de voorschriften opgenomen oppervlakte- en hoogtematen uit te sluiten, geeft artikel 2 een korte regeling voor de wijze waarop afmetingen dienen te worden bepaald.

Artikel 3 Spoorwegdoeleinden

In de bestemming 'spoorwegdoeleinden' kunnen alle zogenaamde spoorwegwerken worden gerealiseerd. Behalve de spoorbaan zelf vallen daaronder alle spoortechnische bouwwerken en voorzieningen, waaronder geluidschermen, na de ingebruikneming van de Betuweroute. Enkele van de spoorwegwerken kunnen overigens ook buiten de bestemming 'spoorwegdoeleinden' worden gerealiseerd. Dit betreft met name de realisatie van de gebouwtjes ten behoeve van de elektrotechnische systemen, zoals schakelstations, onderstations en relaishuizen. Deze mogen ook in de bestemmingen 'verkeersdoeleinden' en 'werkterrein en depot' worden gerealiseerd mits de oppervlakte van deze bouwwerken niet groter is dan 30 m² en mits de afstand tot de meest nabijgelegen woning ten minste 50 meter bedraagt en de afstand tot het naastgelegen spoor niet meer dan 20 meter bedraagt.

Artikel 4 Verkeersdoeleinden

In samenhang met de realisering van spoorwegwerken binnen de bestemming 'spoorwegdoeleinden' dienen infrastructurele maatregelen getroffen te worden in de vorm van wegaanpassingen, wegverleggingen en kruisingen met de spoorbaan. De gebieden waar deze werkzaamheden en werken zijn voorzien, zijn opgenomen in de bestemming 'verkeersdoeleinden'.

Zoals hiervoor gezegd zijn binnen deze bestemming ook kleinere gebouwtjes mogelijk ten behoeve van de elektrotechnische systemen.

Artikel 5 Werkterrein en depot (tijdelijke bestemming)

Voor de realisering van de Betuweroute met alle bijkomende werken is veel grondverzet noodzakelijk, waarvoor tijdelijke grond-, zand- en slibdepots ingericht dienen te worden. Ook tijdelijke bouwplaatsen met opslag van bouwmaterialen zullen noodzakelijk zijn. Omdat de werkterreinen soms meer dan 5 jaar nodig zijn, is daarvoor een afzonderlijke planologische regeling opgenomen. Voor deze gronden is een tijdelijke bestemming met een vastgelegde einddatum opgenomen, terwijl uitdrukkelijk de hierna te verwezenlijken definitieve bestemming is vastgelegd.

Artikel 6 Tijdelijke werken Betuweroute

Om te voorkomen dat voor het tijdelijk uitvoeren van werken en werkzaamheden allerhande procedures noodzakelijk zijn, is uitdrukkelijk geregeld dat alle in het plan begrepen gronden mogen worden gebruikt voor werkzaamheden ter realisering van de Betuweroute.

Artikel 7 Algemene gebruiksbeplanning

De in dit artikel opgenomen gebruiksbeplanning heeft een algemene strekking en bepaalt dat gebruik van gronden en daarop voorkomende bouwwerken dat in strijd is met het bestemmingsplan, is verboden. Uiteraard zijn gebruik en uitvoering van werkzaamheden toegestaan voor onderhoud, beheer en ter realisering van de omschreven bestemmingen.

Artikel 8 Vrijstellingsbepalingen

De in de leden 1 en 2 opgenomen vrijstellingsbepalingen geven de mogelijkheid kleine, niet te voorziene afwijkingen zonder ingrijpende en langdurige procedures mogelijk te maken. De bevoegdheid is toegekend aan het college van Burgemeester en Wethouders.

Artikel 9 Overgangsbepalingen

In dit artikel wordt de overgang geregeld naar de nieuwe bestemmingen en bepalingen.

Artikel 10 Strafbaarstellingsbepaling

Dit artikel bepaalt dat gebruik van gronden of opstallen in strijd met het bestemmingsplan een strafbaar feit oplevert.

Artikel 11 Titel

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

8 PROCEDURE BESTEMMINGSPLAN

8.1 Onderliggende plannen en besluiten

Voorafgaand aan het onderhavige bestemmingsplan zijn reeds (planologische) procedures gevolgd in het kader van de Planologische Kernbeslissing Betuweroute en het (Ontwerp-)Tracébesluit Betuweroute (zie hoofdstuk 1 van deze toelichting).

Voor dit bestemmingsplan wordt een eigen procedure gevolgd op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De belangrijkste stappen daarin zijn:

- vooroverleg met diverse betrokken instanties;
- inspraak omtrent het voorontwerp van het plan;
- mogelijkheid zienswijzen kenbaar te maken op het ontwerp-bestemmingsplan bij de Gemeenteraad;
- vaststelling van het plan door de gemeenteraad;
- mogelijkheid om bij de provincie bedenkingen naar voren te brengen tegen het vastgestelde plan;
- besluit Gedeputeerde Staten omtrent goedkeuring van het plan;
- beroep bij Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

8.2 Inspraak en bestuurlijk overleg omtrent Tracébesluit Betuweroute

Naar aanleiding van de terinzagelegging van zowel het Voorontwerp als Ontwerp-Tracébesluit is door de bevolking en de gemeentebesturen van de gemeenten Valburg en Bommel uitgebreid gereageerd op de plannen. Al deze reacties zijn samengevat, gerubriceerd en beantwoord.

Het resultaat van de laatste inspraakronde is in een rapport getiteld 'Reacties op het OTB Betuweroute' opgenomen. Dit rapport lag samen met het Tracébesluit ter inzage. Overigens hebben deze laatste reacties geen ingrijpende wijzigingen voor het Tracébesluit ten gevolge gehad.

8.3 Vooroverleg ex artikel 10 Bro

Het voorontwerp bestemmingsplan Betuweroute gemeente Nijmegen is in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening naar diverse instanties gestuurd.

Twee instanties hebben gereageerd, te weten de Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening Oost en de Provincie Gelderland, dienst REW.

De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening heeft te kennen gegeven, dat het voorontwerpbestemmingsplan hem geen aanleiding tot opmerkingen geeft en adviseert het plan verder in procedure te brengen.

De Provincie Gelderland, dienst REW, heeft een uitgebreide inhoudelijke reactie gegeven, die hieronder in samenvatting is weergegeven en van gemeentewege van een reactie is voorzien.

1. Provincie Gelderland, dienst REW**1. Ruimtelijke invulling**

Op de plankaart zijn de geluidschermen aangegeven. Deze zijn door de gebruikte rastertechniek nagenoeg niet te onderscheiden. Het verdient aanbeveling, zeker daar waar bestaande bebouwing voorkomt, een en ander middels een dwarsprofiel op de kaart te verduidelijken.

Reactie gemeente:

Verduidelijking via een dwarsprofiel op de plankaart ligt niet voor de hand. Voor informatie over de vormgeving van de geluidschermen wordt verwezen naar het masterplan vormgeving voor de Betuweroute. Daarin is onder andere aangegeven hoe de geluidschermen eruit zullen komen te zien.

In paragraaf 4.4.2 wordt gesteld dat nog niet volledig in beeld is gebracht welke kabels en leidingen er verlegd moeten worden. Voor de terinzagelegging van het ontwerpplan zal er duidelijkheid moeten zijn omtrent de nieuwe ligging van planologisch relevante kabels en leidingen. Opgemerkt wordt dat er dan ook duidelijkheid moet bestaan over de eventuele ruimtelijke implicaties (beschermingszones e.d.).

Reactie gemeente:

Binnen het plangebied is verlegging van planologisch relevante kabels en leidingen niet aan de orde, zodat de opmerkingen in paragraaf 4.4.2. van het bestemmingsplan zijn aangepast.

In paragraaf 4.5 wordt gesteld dat de geluidschermen in de gemeente Nijmegen qua vormgeving af kunnen wijken van de geluidschermen langs de rest van de Betuweroute. Niet duidelijk is waaruit deze afwijking zal bestaan en wat de ruimtelijke consequenties hiervan zijn. Meer duidelijkheid is geboden.

Reactie gemeente:

In de gemeente Nijmegen wordt bij de vormgeving van de geluidschermen voor de Betuweroute aansluiting gezocht bij de bestaande geluidschermen aan het bestaande spoor Arnhem-Nijmegen. Dat gegeven heeft overigens geen ruimtelijke consequenties.

2. Milieuaspecten

Geluid

Voor de bestaande woningen zijn inmiddels hoger grenswaarden vastgesteld. Niet duidelijk is of er binnen de zone van de spoorlijn nog locaties zijn waar geluidgevoelige bebouwing kan worden opgericht (bijvoorbeeld een tweede dienstwoning). Indien dat het geval is dienen hiervoor, voor de planvaststelling, eveneens hoger waarden te worden vastgesteld.

Reactie gemeente:

Binnen de zone van de spoorlijn is buiten de reeds aanwezige bebouwing geen planologische mogelijkheid om nog geluidgevoelige bebouwing op te richten.

Bodem

Blijkens het gestelde op pagina 19 van de toelichting heeft onderzoek uitgewezen dat er op één locatie sprake is van bodemverontreiniging waarvoor een saneringsplan moet worden opgesteld. Hierover dient nog contact met de provincie te worden opgenomen. De conclusie dat tijdens de uitvoering van het grondwerk de sanering zal worden meegenomen is wel erg voorbarig.

Reactie gemeente:

Indien er sprake is van bodemsanering zal er een door de provincie goedgekeurd saneringsplan aanwezig moeten zijn vooraleer deze instantie het bestemmingsplan kan goedkeuren. Momenteel wordt aan het opstellen van het saneringsplan gewerkt.

3. Aspecten van cultuurhistorie, monumenten en archeologie

In het plan wordt niet duidelijk gemaakt of en hoe zal worden omgesprongen met het aanwezige bodemarchief. In het tracé is sprake van een archeologische vindplaats, die waarschijnlijk fysiek beschermd gaat worden. Mocht de vindplaats behouden blijven, dan is het wenselijk om een dubbelbestemming en aanlegvergunningenstelsel in het plan op te nemen.

Reactie gemeente:

Onder een deel van de oprit naar het nieuwe viaduct bevindt zich een gedeelte van een grotere archeologische vindplaats. Ter plaatse heeft door de stichting RAAP een verkennende archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Het overgrote deel van de vindplaats bevindt zich buiten het onderhavige plangebied.

Op het betreffende gedeelte zal het zandlichaam ten behoeve van de oprit worden opgebracht. Voordat tot deze uitvoeringswerkzaamheden zal worden overgegaan, zal archeologisch onderzoek en opgraving van het betrokken gedeelte van de vindplaats plaatsvinden. Terzake zijn via een convenant afspraken gemaakt tussen de gemeente Nijmegen, het ROB en NS Railinfrabeheer.

Nadere voorschriften gericht op bescherming van het betrokken deel van de vindplaats zijn dan ook niet nodig.

4. Juridische toetsing

Niet duidelijk is de betekenis van de tussen haakjes geplaatste woorden 'in de gebruiksfase' in artikel 1 bij de definitie van het begrip spoorwegwerken.

Reactie gemeente:

De tussen haakjes geplaatste woorden 'in de gebruiksfase' zijn een overbodige toevoeging en zijn derhalve uit de voorschriften verwijderd.

In lid 1 van artikel 3 komen definities voor van begrippen als bouwwerken, gebouw, kunstwerk, spoorwegwerken, elektrotechnische systemen en tijdelijke werken. In de doeleindenomschrijving van artikel 3 komen echter ook de begrippen 'bouwwerken en voorzieningen' en 'bouwkundige en andere maatregelen' voor. Niet duidelijk is wat daaronder wordt verstaan.

Reactie gemeente:

Het begrip voorzieningen heeft betrekking op werken en/of werkzaamheden geen bouwwerken zijnde, zoals bijvoorbeeld spoorstaven, dwarsliggers, persleidingen. Deze voorzieningen zijn noodzakelijk voor aanleg en exploitatie van de Betuweroute. Onder de definitie van het begrip Spoorwegwerken zijn deze voorzieningen ook nader verduidelijkt.

Het begrip maatregelen heeft betrekking op werken/werkzaamheden c.q. voorzieningen van landschappelijke, landbouwkundige, infrastructurele, waterhuishoudkundige, milieukundige of andere aard die worden gerealiseerd ten einde nadelige gevolgen van de aanleg van de spoorlijn voor de omgeving te verminderen of te compenseren.

Het tweede lid van artikel 4 bevat een aantal flexibiliteitsbepalingen. Gebruikmaking ervan kan er tot leiden dat de per spoor aangegeven horizontale aslijnen 4 meter kunnen worden verlegd. Ook mag van het op de kaart aangegeven hart van de inhaal-, wacht- en manoeuvreersporen nog eens 4 meter worden afgeweken. Alhoewel het bestemmingsvlak daartoe de ruimte biedt kan dat vergaande consequenties hebben voor de bepaling van de geluidscontouren. Uit de plantoelichting valt niet op te maken of en zo ja, in welke mate, daarmee rekening is of wordt gehouden. Overigens dient te worden uitgegaan van de milieuhygiënisch meest belastende situatie die het Tracébesluit mogelijk maakt.

Reactie gemeente:

Bedoeld zal hier zijn het tweede lid van artikel 3 (Spoorwegdoeleinden).

Van belang is dat het tracé van de Betuweroute binnen de bandbreedte van het Tracébesluit dient te worden aangelegd. Binnen deze bandbreedte is er ruimte om het tracé te verschuiven. Het is onjuist dat de per spoor aangegeven horizontale aslijnen maar liefst 4 meter kunnen worden verlegd. Het verleggen met 4 meter geldt alleen voor de inhaal-, wacht- en manoeuvreersporen. In het Nijmeegse plandeel is sprake van een wachtspoor.

Bij een verschuiving zal te allen tijde moeten worden voldaan aan de Besluit geluidhinder spoorwegen. Daarin is bepaald, dat indien de verschuiving meer bedraagt dan 2 meter, een nader akoestisch onderzoek moet plaatsvinden. Het milieuhygiënisch aspect is in dat opzicht dan ook voldoende 'afgedekt'.

In het vierde lid onder g dient de minimale in plaats van de maximale hoogte van de geluidschermen te worden vastgelegd.

Reactie gemeente:

Het bestemmingsplan schept het planologisch kader voor de bouw van geluidschermen. Gezien het ruimtelijk effect op de omgeving is een maximale hoogtemaat planologisch relevant en derhalve in de planvoorschriften opgenomen.

De noodzaak tot de bouw van de schermen komt primair voort uit de milieutechnische en akoestische situatie, welke is bepaald aan de hand van akoestische onderzoeken. Deze situatie bepaalt tevens aan welke eisen de geluidbeperkende voorziening moet voldoen, waaronder de minimale hoogtemaat.

In dit kader heeft het opnemen van een minimale hoogtemaat in planologisch opzicht geen meerwaarde.

De suggestie van adressant om een minimale in plaats van een maximale hoogte op te nemen is dan ook niet overgenomen.

Terwijl kunstwerken - volgens artikel 4 lid 2 sub a - alleen mogen worden gebouwd binnen een op de plankaart aangeduide plaats is dat voor 'elektrotechnische systemen' (ets) niet bepaald.

Reactie gemeente:

Het is juist dat binnen artikel 4 kunstwerken uitsluitend mogen worden gebouwd binnen de op de plankaart aangegeven bouwvlakken. Deze restrictie geldt niet voor de zogenaamde ETS-gebouwen. Voor deze gebouwen geldt er een andere restrictie; deze zijn toegestaan mits de oppervlakte niet groter is dan 30 vierkante meter, de afstand tot de meest nabijgelegen woning niet minder bedraagt dan 50 meter en mits de afstand tot het buitenste spoor niet meer dan 25 meter bedraagt. Tenslotte is de maximale hoogte van deze bouwwerken 5 meter. Het is derhalve niet zo dat deze ETS-gebouwen binnen de bestemming Verkeersdoeleinden overal zonder meer kunnen worden gebouwd. Bovenstaande restricties zijn voldoende ter voorkoming van het zonder meer plaatsen van deze gebouwen binnen de bestemming Verkeersdoeleinden. Het opnemen van afzonderlijke bouwvlakken voor deze gebouwen is derhalve niet noodzakelijk.

Waar het in artikel 5 gaat om een voorlopige bestemming doet het bepaalde in het eerste lid onder b ('al of niet tijdelijk') vreemd aan.

Reactie gemeente:

De opmerking is juist. De woorden 'al of niet' zijn uit de voorschriften verwijderd.

In artikel 12 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is bepaald dat 'voor een daarbij te stellen termijn' voorlopige bestemmingen en gebruiksregels kunnen worden gegeven. De wijze waarop artikel 6 aan die tijdsbepaling invulling geeft (een half jaar na ingebruikneming van de railvoorziening Betuweroute) kan leiden tot grote onzekerheid omtrent de overgang naar een definitieve bestemming. Het voorschrift is daarvoor te onbepaald.

Reactie gemeente:

In artikel 6 is nu dezelfde regeling opgenomen als in artikel 5 lid 3. Ook artikel 6 heeft een werkingsduur tot uiterlijk 31 december 2005 gekregen.

De provinciale diensten onderschrijven de noodzaak van een vrijstellingsbepaling ten volle. Maar tevens wordt gewezen op mogelijke beperkingen, voortvloeiend uit recente jurisprudentie. Het gaat om 'het in geringe mate afwijken van een bestemmingsgrens', indien dat per saldo leidt tot een bestemmingswijziging. Een vrijstelling kan naar zijn aard niet zover strekken; slechts een wijzigingsbevoegdheid danwel een planherziening kan dat. Gewezen wordt op het KB 17 mei 1995, BR 1995/851.

Reactie gemeente:

Het is binnen de systematiek van bestemmingsplannen algemeen gebruikelijk dat B&W vrijstelling kunnen verlenen van de bestemmings- en bouwgrenzen, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft. In het onderhavige bestemmingsplan betreft het de overschrijding van de bestemmingsgrens tot maximaal 2 meter. Deze maximale begrenzing in relatie tot de omgeving is niet van dien aard, dat de overschrijdingsmogelijkheid i.c. onaanvaardbaar moet worden geacht.

8.4

Inspraak

Met het oog op de te verlenen inspraak als bedoeld in artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft een publicatie plaatsgevonden in het weekblad De Brug van 4 februari 1998. Tevens is op 5 februari 1998 in de omgeving huis-aan-huis een brief verspreid, waarin op de inspraakmogelijkheid (tot 9 maart 1998) is gewezen en tevens de uitnodiging is gedaan voor een inspraak/informatiebijeenkomst. Op 16 februari 1998 heeft deze bijeenkomst plaatsgevonden in de Nederlands Hervormde kerk te Ressen.

In het kader van de inspraak is één brief met reacties binnengekomen.

Hieronder volgt een samenvatting van de reactie met daaronder in cursief de gemeentelijke reactie.

1. Stichting Agrarische Rechtshulp, namens de heer [REDACTED] wonende aan de Stationsweg 28a te Ressen.

De heer [REDACTED] exploiteert een fruitteeltbedrijf aan de Stationsweg 28a te Ressen. Uit het voorontwerp-bestemmingsplan valt op te maken dat de Ressensestraat zal worden verlegd in verband met de afsluiting van de Stationsstraat. Deze verplaatsing hangt samen met verplaatsing van de spoorwegovergang ter plaatse van de Stationsstraat 400 meter naar het noorden. Volgens het voorontwerp komt de verlegde Ressensestraat deels te lopen over de gronden van het bedrijf van de heer [REDACTED]. Voor zover een en ander voortvloeit uit het Tracébesluit heeft de heer [REDACTED] daartegen beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Omdat niet exact duidelijk is in hoeverre het tracé van de verlegde Ressensestraat is vastgesteld in het Tracébesluit, dient het beroep als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Reactie gemeente:

Voorzover de heer [REDACTED] verwijst naar zijn beroep tegen het Tracébesluit wordt verwezen naar onderstaande beantwoording onder punt 2.

In het Tracébesluit toelichting deel B5 wordt op pagina 13 gesproken over de kruising met de Ressensestraat. Er wordt gesproken over de aanleg van een verkeersviaduct. Over het tracé van de verlegde Ressensestraat wordt echter niet gerept. De vaststelling van dat tracé is kennelijk overgelaten aan de plaatselijke overheid.

Reactie gemeente:

Het is juist dat een bestemmingsplanherziening of vooruitlopend daarop een artikel 19 WRO procedure noodzakelijk is om de verlegde Ressensestraat daadwerkelijk aan te leggen. De bevoegdheid daartoe ligt bij het gemeentebestuur (gemeenteraad c.q. Burgemeester en Wethouders).

De heer [] is van opvatting dat onttrekking van 5.500 vierkante meter grond van 3.25 ha een rendabele exploitatie van zijn bedrijf niet langer mogelijk maakt. Gesteld wordt dat verlies van een dergelijke oppervlakte voor een klein bedrijf een relatief groter verlies betekent, omdat minder efficiënt met arbeidskrachten, materialen en bedrijfsgebouwen kan worden gewerkt. De heer [] stelt een alternatieve ligging voor van de Ressensestraat. Er wordt een meer noordelijke en westelijke aanleg voorgesteld. Het tracé loopt dan langs een bestaande weg op de grens van zijn perceel en buigt dan westelijk af ten westen van het perceel van de Stationsweg 34.

Reactie gemeente:

Voorzover de heer [] stelt dat der sprake is van verminderde exploitatiemogelijkheden wordt verwezen naar het antwoord dat terzake bij het Tracébesluit is gegeven. In dat antwoord is aangegeven dat het ruimtebeslag voor de aanleg van de verlegde Stationsweg niet van dien aard is dat een rendabele bedrijfsvoering niet langer mogelijk is. Uiteraard zal de heer [] in het kader van de verwerving naar behoren worden gecompenseerd.

De heer [] wijst erop dat de geluidbelasting als gevolg van het opschuiven van genoemde weg in de richting van zijn woning en bedrijf toeneemt. Daarbij dient tevens rekening te worden gehouden met een toegenomen cumulatieve geluidbelasting afkomstig van andere relevante geluidsbronnen, zoals de A15, de A35, de Betuweroute en geplande ontsluitende wegen. De heer [] ervaart dat als een verslechtering van zijn leefklimaat en als schadelijk voor zijn bedrijf.

In het Tracébesluit is de woning van de heer [] opgenomen in de lijst van woningen waarvoor de geluidbelasting toeneemt als gevolg van de verlegging van de Stationsweg. De geluidbelasting bij de woning van de heer [] zal in de nieuwe situatie maximaal 54 dB(A) gaan bedragen. Omdat er feitelijk sprake is van een nieuwe aanleg van een weg is de Wet geluidhinder van toepassing. Bij Gedeputeerde Staten van Gelderland is in dit kader een zogenaamde hogere waarde aangevraagd, welke bij besluit d.d. 28 april 1998 ook is verkregen.

2. In het kader van de procedure van het Tracébesluit heeft de heer [] het navolgende naar voren gebracht:

De heer [] exploiteert een fruitteeltbedrijf aan de Stationsweg in Ressen ter grootte van 3.36.00 ha. De opbrengsten uit dit bedrijf zijn een substantieel deel van zijn inkomen.

In het Tracébesluit is voorzien in de afsluiting van de spoorwegovergang aan de Stationsweg. Voorts is onder het plan begrepen de aanpassing van de afslag van de A15. Aan deze wijziging is onlosmakelijk verbonden dat de Stationsweg zal worden verlegd en een aansluitbaan zal worden gerealiseerd over een deel van het fruitteeltbedrijf van de heer [].

Reactie gemeente:

In het kader van de aanleg van de Betuweroute zal circa 0,6 ha van de gronden van de heer [] verworven moeten worden. Het is onjuist dat deze verwerving noodzakelijk zou zijn in verband met de nieuwe afslag van de A15. Deze is op meer

dan 1.100 meter van het bedrijf van de heer [REDACTED] gelegen en heeft daarop geen enkele invloed. Verwerving is noodzakelijk in verband met de verlegging van de Stationsweg. Deze verlegging is het gevolg van het verwijderen van de gelijkvloerse kruising tussen de Stationsweg en de spoorlijn Arnhem-Nijmegen. Deze gelijkvloerse kruising zal worden vervangen door een viaduct dat de Rensseestraat en de Stationsweg verbindt. De kruising komt circa 550 meter noordelijker te liggen dan de huidige overweg. De vervanging van de bestaande gelijkvloerse kruising is noodzakelijk uit het oogpunt van veiligheid. Voor de onderhavige locatie geldt dat hier een aansluitspoor tussen de Betuweroute en de doorgaande spoorlijn Arnhem-Nijmegen zal komen. Dit spoor ligt ter plaatse van de Stationsweg parallel aan de doorgaande spoorlijn Arnhem-Nijmegen. Volgens het rijksbeleid is het niet toegestaan een gelijkvloerse kruising te handhaven bij een uitbreiding naar drie sporen. Overigens worden over het hele tracé van de Betuweroute de gelijkvloerse kruisingen vervangen door ongelijkvloerse kruisingen (tunnels of viaducten).

De verlegde Stationsweg buigt ter hoogte van het bedrijf van de heer [REDACTED] af in noordelijke richting naar de circa 550 meter noordelijker gelegen nieuwe kruising en komt daarmee deels op het bedrijfsterrein van de heer [REDACTED]. Het ruimtebeslag is niet van dien aard dat een rendabele bedrijfsvoering daardoor niet langer mogelijk zou zijn.

Uiteraard zal de heer [REDACTED] in het kader van de verwerving naar behoren worden gecompenseerd. Voor zover hij schade lijdt die in redelijkheid niet voor zijn rekening behoort te komen, kan hij een beroep doen op de bestaande schadevergoedingsregelingen (zie het Tracébesluit, algemeen deel blz. 83 e.v.).

De heer [REDACTED] constateert dat voor de realisering van de nieuwe Stationsweg een normale bestemmingsplanprocedure wordt gevolgd. Het tracé van de Betuweroute en de aanpassing van de A15 worden zodanig vastgelegd, dat de bestemmingsplanprocedure geen ruimte laat voor een hiervan afwijkende besluitvorming. Dat betekent dat de inspraak in de bestemmingsplanprocedure weinig tot geen effect zal hebben. De heer [REDACTED] is van mening dat hij hiermee in zijn mogelijkheden zijn bezwaren kenbaar te maken wordt beperkt, juist door de gefaseerde planvorming. Hij kan zich niet vinden in de stellingname dat juist omdat voor het laatste deel nog een bestemmingsplanherziening nodig is alvorens de Betuweroute kan worden gerealiseerd, er voor hem meer en betere mogelijkheden bestaan om bezwaar te maken.

Reactie gemeente:

In het Tracébesluit zijn de verlegde Stationsweg en de aanpassing van de A15 opgenomen. Het is juist dat een bestemmingsplanherziening of vooruitlopend daarop een artikel 19 WRO procedure noodzakelijk is om de nieuwe Stationsweg daadwerkelijk aan te leggen. Dat geldt overigens voor alle onderdelen van het tracé van de Betuweroute.

Echter nu de weg ook onderdeel uitmaakt van het Tracébesluit kan tegen de verlegging als zodanig reeds nu beroep worden ingesteld. Het is onjuist dat de heer [REDACTED] in zijn bezwaren tegen het Tracébesluit verwezen zal worden naar de WRO-procedure. Het tegendeel is het geval. Gewezen wordt op artikel 19, lid 2 van de Tracéwet. Ingevolge dit artikel kunnen bedenkingen ingebracht tegen een ontwerpbesluit dat dient voor het verlenen van planologische medewerking aan het tracé zoals vastgelegd in het Tracébesluit géén grond vinden in bedenkingen tegen het Tracébesluit zelf. Bezwaren van de heer [REDACTED] tegen de verlegging van de Stationsweg zijn derhalve reeds in de procedure Tracébesluit aan de orde.

Uit het voorgaande volgt ook dat van een beperking van de mogelijkheden bezwaar te maken tegen de verlegging van de Stationsweg geen sprake is.

Als gevolg van de aanleg van de nieuwe afslag A15 zal de heer [REDACTED] 0,8 ha van zijn fruitteeltbedrijf moeten afstaan. Hij heeft daar ernstige bezwaren tegen. Verlies van een dergelijke oppervlakte betekent voor een klein bedrijf dat verhoudingsgewijs een groter verlies zal worden geleden. Verkleining heeft tot gevolg dat minder efficiënt met arbeidskrachten, materialen etc. zelf kan worden gewerkt. Ten onrechte worden de belangen van de heer [REDACTED] ondergeschikt beschouwd, omdat hij met zijn bedrijf slechts gedeeltelijk voorziet in zijn levensonderhoud en dat van zijn gezin.

Reactie gemeente:

Verwezen wordt naar het standpunt onder 1 hierboven dat ingaat op eventuele verminderde exploitatiemogelijkheden.

Daarnaast zal de Stationsweg vlak langs de woning van de heer [REDACTED] worden gerealiseerd. Dat zal geluidhinder van wegverkeerslawaai bij en in de woning tot gevolg hebben. Bovendien zal de weg vlak langs een deel van de boomgaard lopen. Dat betekent dat het fruit zal worden vervuild door uitlaatgassen en ander afval afkomstig van de weg. Als gevolg hiervan zal de kwaliteit van het fruit sterk verminderen. Het is een feit van algemene bekendheid dat fruitteeltbedrijven langs een drukke weg grotere problemen hebben met het leveren van goede kwaliteit fruit dan bedrijven die in het buitengebied zijn gesitueerd.

Reactie gemeente:

In het Tracébesluit is de woning van de heer [REDACTED] opgenomen in de lijst van woningen waarvoor de geluidbelasting toeneemt als gevolg van de verlegging van de Stationsweg. De geluidbelasting bij de woning van de heer [REDACTED] zal in de nieuwe situatie maximaal 54 dB(A) gaan bedragen. Omdat er feitelijk sprake is van een nieuwe aanleg van een weg is de Wet geluidhinder van toepassing. In het kader van de onderhavige bestemmingsplanherziening is dan ook inmiddels een zogenaamde hogere waarde aangevraagd en bij besluit van Gedeputeerde Staten van Gelderland d.d. 28 april 1998 verkregen.

Met betrekking tot de vrees van de heer [REDACTED] voor schade aan het fruit door uitlaatgassen geldt dat die vrees niet reëel is. Afgezien van het feit dat het motorverkeer moet voldoen aan landelijk geldende milieunormen geldt dat de Betuweroute als zodanig daar niets aan toevoegt. De A15 ligt meer dan een kilometer verderop. Het feit dat de Stationsweg iets opschuift richting het bedrijf van appellant maakt de kans op schade, in vergelijking tot de huidige situatie, absoluut niet groter.

De heer [REDACTED] is van mening dat de negatieve effecten van bovenomschreven infrastructurele voorzieningen nu reeds in de besluitvorming dienen te worden betrokken. In het Tracébesluit is zijn woning evenwel niet weergegeven, met als gevolg dat zijn belangen kennelijk in ieder geval buiten beeld zijn gebleven. Op dat punt is het Tracébesluit onvolledig.

Reactie gemeente:

Dat aandacht is besteed aan de situatie van de heer [REDACTED] blijkt reeds uit het feit dat er geluidberekeningen zijn uitgevoerd met betrekking tot bij zijn woning na de verlegging van de Stationsweg te ondervinden geluidbelasting en dat van de uitkomst van die berekening ook uitdrukkelijk melding is gemaakt in het Tracébesluit (B5, blz. 20). De consequenties van de hogere geluidbelasting laten zich echter niet regelen in het kader van deze op de Tracéwet gebaseerde procedure. De nieuwe aanleg van de Stationsweg valt onder de Wet geluidhinder.