

**BESTEMMINGSPLAN
BETUWEROUTE
GEMEENTE ZEVENAAR**

NS-RIB/GEMEENTE ZEVENAAR, SECTOR GRONDGEBIED

Kenmerk ZE/ET/5326/06071

Utrecht, 27 september 2001

COLOFON

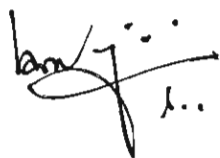
BESTEMMINGSPLAN BETUWEROUTE GEMEENTE ZEVENAAR

Dit bestemmingsplan is opgesteld onder verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur van Zevenaar

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Zevenaar in zijn vergadering van

24 APR. 2002

De secretaris,



De Burgemeester,



Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland bij besluit van
, nr.

Productie

NS-Railinfrabeheer Projectbureau Betuweroute/Gemeente Zevenaar

Advies, inhoud en cartografie

Grontmij-de Weger/Gemeente Zevenaar

INHOUD**Pagina**

TOELICHTING	1
1 INLEIDING	2
2 BESCHRIJVING PLANGEBIED	11
2.1 Ligging van het tracé en begrenzing plangebied	11
2.2 Geldende bestemmingsplannen	13
3 DE BETUWEROUTE IN HET KORT	14
3.1 Algemeen	14
3.2 Algemene uitgangspunten	14
3.3 Algemene technische gegevens Betuweroute	15
3.4 Tracé Betuweroute	15
3.5 Procedure	17
4 DE BETUWEROUTE IN ZEVENAAR	20
4.1 Nadere beschrijving van het tracé en de bijkomende werken	20
4.2 Aanleg van de spoorbaan	21
4.3 Kunstwerken	22
4.4 Infrastructurele maatregelen	26
4.5 Landschappelijke inpassing	32
4.6 Andere maatregelen	33
5 MILIEUHYGIËNISCHE, CULTUURHISTORISCHE EN ARCHEOLOGISCHE ASPECTEN	37
5.1 Geluidwerende maatregelen	37
5.2 Bodemsanering	44
5.3 Overige milieuhygiënische aspecten	45
5.4 Cultuurhistorische aspecten	46
5.5 Archeologische aspecten	47
6 FINANCIËLE ASPECTEN	48
6.1 Financiële uitvoerbaarheid van het plan	48
6.2 Schade	48
7 JURIDISCHE VORMGEVING BESTEMMINGSPLAN	50
7.1 Algemeen	50
7.2 Artikelsgewijze toelichting	51
8 PROCEDURE BESTEMMINGSPLAN	56
8.1 Onderliggende plannen en besluiten	56
8.2 Inspraak en bestuurlijk overleg omtrent Tracébesluit Betuweroute	56
8.3 Vooroverleg over bestemmingsplan	57
8.4 Inspraak op het bestemmingsplan	66

VOORSCHRIFTEN	73
ARTIKEL 1	BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN 74
ARTIKEL 2	WIJZE VAN METEN 78
ARTIKEL 3	SPOORWEGDOELEINDEN 79
ARTIKEL 4	SPOORWEGDOELEINDEN I 80
ARTIKEL 5	SPOORWEGDOELEINDEN II 82
ARTIKEL 6	VERKEERSDOELEINDEN 82
ARTIKEL 6A	DUBBELBESTEMMING SPOORWEGDOELEINDEN EN VERKEERSDOELEINDEN 84
ARTIKEL 7	DUBBELBESTEMMING SPOORWEGDOELEINDEN I EN VERKEERSDOELEINDEN 84
ARTIKEL 8	DUBBELBESTEMMING SPOORWEGDOELEINDEN II EN VERKEERSDOELEINDEN 85
ARTIKEL 8A	DUBBELBESTEMMING VERKEERSDOELEINDEN EN WATERKERING 85
ARTIKEL 8B	DUBBELBESTEMMING SPOORWEGDOELEINDEN EN WATERKERING 86
ARTIKEL 9	WERKTERREIN EN DEPOT 86
ARTIKEL 10	WATER EN WATERHUISHOUDING 87
ARTIKEL 11	GROENVOORZIENINGEN 88
ARTIKEL 11A	DUBBELBESTEMMING GROENVOORZIENINGEN EN WATERKERING 89
ARTIKEL 12	AGRARISCH GEBIED 89
ARTIKEL 13	AGRARISCH GEBIED MET LANDSCHAPPELIJKE WAARDE 92
ARTIKEL 14	GLASTUINBOUWBEDRIJF/-BOUWPERCEEL 93
ARTIKEL 15	WONEN 95
ARTIKEL 16	WOONDOELEINDEN - EENGEZINSHUIZEN 96
ARTIKEL 17	WOONDOELEINDEN - UIT TE WERKEN 98
ARTIKEL 18	RECREATIEVE DOELEINDEN 99
ARTIKEL 19	DOELEINDEN VAN OPENBAAR NUT 99
ARTIKEL 20	STATIONSGEBOUWEN 100
ARTIKEL 21	MAATSCHAPPELIJKE DOELEINDEN 100
ARTIKEL 22	STALLING 101
ARTIKEL 23	ALGEMENE GEBRUIKSBEPALING 102
ARTIKEL 24	VRIJSTELLINGSBEPALINGEN 102
ARTIKEL 25	OVERGANGSBEPALINGEN 103
ARTIKEL 26	STRAFBAARSTELLINGSBEPALING 103
ARTIKEL 27	TITEL 104
BIJLAGE A	105
COLOFON	106

Plankaart De plankaart, die is samengesteld uit acht kaartbladen, is achterin bijgevoegd.

TOELICHTING

1 INLEIDING

Dit bestemmingsplan "Betuweroute" vormt, te zamen met dergelijke bestemmingsplannen in andere gemeenten langs de Betuweroute, de noodzakelijke planologisch-juridische grondslag voor de aanleg van de goederenspoorlijn Rotterdam-Duitsland en voor de als gevolg van c.q. in relatie met die aanleg lokaal te treffen voorzieningen en/of maatregelen en de noodzakelijke herbestemming van gronden.

De binnen het bestemmingsplan gelegen gronden kunnen worden onderscheiden naar gronden vallende onder

- het Tracébesluit Betuweroute
- het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar)
- het Tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtsproen Zevenaar)
- de Planbeschrijving Zevenaar-Oost en
- Overige gronden.

Met betrekking tot deze categorieën wordt het volgende opgemerkt.

Tracébesluit Betuweroute

Het uitgangspunt voor het bestemmingsplan is op de eerste plaats het door de minister van Verkeer en Waterstaat op 26 november 1996 vastgestelde Tracébesluit Betuweroute. Na publicatie in de Staatscourant is het Tracébesluit op 4 december 1996 van kracht geworden.

Het onder het Tracébesluit vallende deel van de Betuweroute loopt van de grens met de gemeente Duiven in oostelijke richting tot kilometerpunt 109.23 in de bestaande spoorlijn Arnhem-Emmerich.

Aan het Tracébesluit is een planologische procedure vooraf gegaan in de vorm van een Planologische Kernbeslissing. Deze 'PKB' voor de Betuweroute werd goedgekeurd door de Eerste en Tweede Kamer.

Vervolgens zijn er een Voorontwerp- Tracébesluit (VTB) en een Ontwerp- Tracébesluit (OTB) 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 als horizontaal en verticaal tracé, barrièrewerking en infrastructuur, geluid, milieu en landschap en externe veiligheid.

Het gemeentebestuur heeft eveneens in verschillende overleggronden met NS en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat haar reacties kenbaar gemaakt op het voornemen de Betuweroute te realiseren. Dit gebeurde zowel schriftelijk als mondeling.

Naar aanleiding van de inspraak is in het bestuurlijk overleg overeenstemming bereikt over een aantal lokale aanpassingen van met name de inpassing van het

tracé van de Betuweroute in de gemeente Zevenaar:

- Het realiseren van een fietspad tussen de Groessenseweg (noordzijde) en de Groeneweg.
Het realiseren van een veilige fietsaansluiting Babberich-Zevenaar, ter hoogte van het viaduct Babberichseweg.
- De windbelemmering voor de molen De Hoop wordt in het kader van de molenrichtlijn, indien nodig, opgeheven door hogere plaatsing van de molen.
- Het aanleggen van een parallelweg bij de Babberichseweg ten behoeve van landbouw- en fietsverkeer.
- Het aanleggen van een fietsverbinding vlakbij de huidige spoorwegovergang in de Sleeg.

Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar)

Op 26 november 1996 is het Tracébesluit Betuweroute vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Tegen dit besluit konden belanghebbenden gedurende zes weken, met ingang van 4 december 1996 tot en met 14 januari 1997, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling).

Op 28 mei 1998 heeft de Afdeling uitspraak gedaan op de ingediende beroepen. Door de Afdeling is een aantal onderdelen van het Tracébesluit Betuweroute vernietigd. Dit heeft tot gevolg dat voor de meeste van die onderdelen nieuwe besluiten moeten worden genomen.

Het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar) betreft een bundeling van een aantal nieuwe ontwerp-(deel)tracébesluiten, die niet overeenkomstig het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute van maart 1996 konden worden vastgesteld, maar waarvoor eerst een nieuw ontwerp moest worden uitgebracht, dat vervolgens ter visie is gelegd. Het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 heeft alleen betrekking op (een gedeelte van) de gemeente Zevenaar.

Het Tracébesluit 1998-3 is overeenkomstig het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-3 vastgesteld op 19 april 1999 door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

De Afdeling heeft binnen de gemeente Zevenaar een aantal beroepen tegen het Tracébesluit Betuweroute (deels) gegrond verklaard, vanwege het feit dat de bij het vervoer van gevaarlijke stoffen geldende individuele risiconorm wordt overschreden.

Het betreft het Maatjesweg 2, 8 en 14. Deswege zullen deze woningen worden aangekocht en geamoveerd.

Mede naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling is besloten om nogmaals na te gaan of er zich nog andere woningen - behalve de door de Afdeling geconstateerde en hierboven genoemde - geheel of gedeeltelijk binnen de

geschetste individuele risicocontour bevinden. Door verwerving en de daaropvolgende onttrekking aan de woonbestemming is er geen strijd meer met het veiligheidsbeleid.

Gebleken is dat de woning aan de Maatjesweg 4 zich binnen de risicocontour bevindt. Om die reden zal ook de woning Maatjesweg 4 aangekocht en geamoveerd worden.

Het beroep van een groot aantal appellanten inzake de wachtsporen is door de Afdeling gegrond verklaard, omdat de frequentie van het gebruik van de wachtsporen op deze locatie onvoldoende onderzocht is en omdat een beperkt gebruik daarvan langs dit tracégedeelte niet gegarandeerd is. Met name geluidhinder door het gebruik van de wachtsporen is niet uitgesloten, zodat niet gegarandeerd is dat ter plaatse een uit een oogpunt van geluid aanvaardbare situatie gehandhaafd blijft.

Door Railned is nagegaan in hoeverre de wachtsporen ook daadwerkelijk gebruikt zullen worden. Gebleken is dat indien er volgens dienstregeling gereden wordt, er geen gebruik van de wachtsporen gemaakt gaat worden. Slechts in geval van vertragingen kan het voorkomen dat goederentreinen op de wachtsporen halteren. Voor deze uitzonderings-situatie is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de effecten die dan optreden.

Kort samengevat maakt het rapport duidelijk dat er slechts van incidenteel gebruik van de wachtsporen sprake is en dat zelfs bij een gebruik dat zich in de praktijk zeer waarschijnlijk nimmer zal voordoen, te weten vertraging gedurende de gehele nacht, nog altijd geen sprake kan zijn van een uit oogpunt van geluidhinder onaanvaardbare situatie.

Het beroep van de bewoners van Paddestoel 4 en 6 is door de Afdeling gegrond verklaard, omdat het Tracébesluit Betuweroute geen duidelijkheid biedt om te kunnen beoordelen of de voorziene geluidschermen al dan niet toereikend zijn om aan het in de toelichting bij het Tracébesluit, algemeen deel, geformuleerde beleid te voldoen.

Dat beleid duidt er op dat het begrip 'meer woningen' moet worden uitgelegd als 'woningen binnen 100 m van elkaar gelegen'. Indien het meer woningen bij elkaar betreft is een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A) aan de gevels van de woningen Paddestoel 4 en 6 niet toegestaan.

Om niet boven de 65 dB(A) uit te komen, is besloten het scherm op te hogen van 3 naar 4 meter over een lengte van 270 meter (km 107,53 - 107,80).

Voor de woningen Paddestoel 4, Paddestoel 5, Paddestoel 6 en Paddestoel 8 en Babberichseweg 31 waren reeds door Gedeputeerde Staten van Gelderland op basis van het oorspronkelijke Tracébesluit Betuweroute reeds hogere waarden van respectievelijk 68, 65, 67, 58 en 62 dB(A) vastgesteld.

Op grond van het Tracébesluit 1998-3 (Zevenaar) is opnieuw een hogere waarden-procedure doorlopen, waarbij Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland is verzocht hun eerdere besluit te herzien door voor de woningen Paddestoel 4, 5 en 6 en Babberichseweg 31 nieuwe hogere waarden vast te stellen van respectievelijk

64, 63, 62 en 60 dB(A). Aan dit verzoek hebben Gedeputeerde Staten voldaan. Voor Paddestoel 8 is geen hogere waarde nodig, omdat voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde. Aan Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland is, wat betreft de woning Paddestoel 8, gevraagd hun eerdere besluit te herzien door aan te geven dat voor deze woning geen hogere waarde meer geldt. Ook hieraan is door Gedeputeerde Staten gevolg gegeven.

Het beroep van de bewoners van elf woningen aan de Bemweg (het betreft de nrs. 13b, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 35, 37 en 39) is door de Afdeling gegrond verklaard, omdat de genomen geluidwerende maatregelen niet in overeenstemming zijn met het beleid, zoals omschreven is in het Algemeen Deel van het Tracébesluit Betuweroute. Immers bij geconcentreerde bebouwing met aaneengesloten woningen zal de geluidbelasting met schermen tot 57 dB(A) worden teruggebracht. De geluidbelasting bedraagt echter in alle gevallen meer dan 57 dB(A).

Nu redelijkerwijs geen geluidwerende maatregelen te nemen zijn om de geluidbelasting tot 57 dB(A) terug te brengen, is duidelijk dat de woningen moeten worden onttrokken aan de woonbestemming.

Het beroep van de bewoners van Bemweg 41 en 43 is door de Afdeling gegrond verklaard, omdat de woningen, volgens de Afdeling, gelegen zijn binnen 30 meter van de as van de spoorbaan, zodat de bij het vervoer van gevaarlijke stoffen geldende individuele risiconorm wordt overschreden. Vast is komen te staan dat de woningen wegbestemd dienen te worden om de door de Afdeling geconstateerde strijdigheid met het veiligheidsbeleid op te heffen.

Door verwerving en de daaropvolgende onttrekking aan de woonbestemming is er geen strijd meer met het veiligheidsbeleid. Door de onttrekking aan de woonbestemming van deze woningen is het niet langer noodzakelijk om het scherm 4 meter hoog te laten zijn. Tussen km 107.8 - km 108.24 zal het geluidscherm aan de noordzijde van de spoorlijn verlaagd worden tot 3 meter. Deze verlaging is mogelijk zonder dat reeds vastgestelde hogere waarden veranderen of nieuwe hogere waarden erbij komen.

Het beroep van de bewoner van de woning Sleeg 10 is door de Afdeling gegrond verklaard, omdat zij van mening is dat de woning binnen 30 meter van de as van de spoorbaan is gelegen, zodat de bij het vervoer van gevaarlijke stoffen geldende individuele risiconorm wordt overschreden. Vast is komen te staan dat de woning wegbestemd dient te worden om de door de Afdeling geconstateerde strijdigheid met het veiligheidsbeleid op te heffen. Door verwerving en de daaropvolgende onttrekking aan de woonbestemming is er geen strijd meer met het veiligheidsbeleid.

Daarmee is tevens de noodzaak verdwenen voor het aldaar 4 meter hoge scherm. Tussen km 108.60 - km 108.72 zal het geluidscherm aan de noordzijde van de spoorlijn verlaagd worden tot 3 meter. Deze verlaging is mogelijk zonder dat reeds vastgestelde hogere waarden veranderen of nieuwe hogere waarden erbij komen.

Op 25 juli 2000 heeft de Afdeling uitspraak gedaan op de beroepen die zijn ingediend tegen het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar).

De Afdeling heeft een aantal beroepen (deels) gegrond verklaard. De gegrondverklaring heeft geleid tot gedeeltelijke vernietiging van het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar).

Waar de beroepen ongegrond zijn verklaard, is het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar) onherroepelijk geworden.

Tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtsproen Zevenaar)

Het Tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtsproen Zevenaar) heeft betrekking op het realiseren van een gedeelte infrastructuur van de goederenspoorlijn Betuweroute dat betrekking heeft op de wachtsproen bij Zevenaar, gelegen tussen km 106,8 en 107,8 en km 107,6 en 108,9. Dit Tracébesluit is vastgesteld op 17 september 2001 door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Ten behoeve van het nieuwe besluit betreffende de wachtsproen in Zevenaar is, rekening houdend met de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2000, een nieuw akoestisch onderzoek (AEAT/00/0130068/008) uitgevoerd. Het deel van het tracé dat is vernietigd loopt van km 106,8 tot km 108,9. De grenzen van het gebied waar het geluid van de wachtsproen waarneembaar is liggen verder, namelijk bij km 106,2 en bij km 109,2. Dit vindt zijn oorzaak in het feit dat de goederentreinen op een afstand van circa 1450 m voor het sein gaan remmen en het feit dat remmende treinen bij het begin van de remweg een hogere geluidproductie hebben dan doorgaande treinen. Het gebied waartoe het onderzoek zich uitstrekt is daarom groter dan het gebied waar de vernietiging betrekking op heeft.

In de berekeningen is uitgegaan van de prognose voor het jaar 2010/2015. In de voorgaande rapporten werd uitgegaan van de inmiddels verouderde prognose voor het jaar 2005-2010, conform het toen geldende akoestisch spoorboekje. Wat betreft de aantallen goederentreinen over de Betuweroute is de prognose (voor het jaar 2015) gelijk gebleven aan de prognose zoals die is gebruikt in het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar). De aantallen reizigers- en goederentreinen op het bestaande spoor zijn wel gewijzigd. Het nieuwe akoestisch spoorboekje (augustus 2000) gaat uit van een extra buitenlandse reizigerstrein en een toename van het aantal ICE-treinen tot 2015.

Verder is in het nieuwe akoestische onderzoek gebruik gemaakt van de meest recente inzichten van Railned met betrekking tot het gebruik van de wachtsproen. Hieruit blijkt dat de wachtsproen in de dag- en avondperiode regelmatig worden gebruikt door stoppende treinen. In de nachtperiode worden de wachtsproen niet gebruikt. Bovenstaande uitgangspunten zijn gebruikt als input voor het akoestisch onderzoek.

In het akoestisch onderzoek is voorts rekening gehouden met de overwegingen van genoemde uitspraak van 25 juli 2000. Hierbij is tevens rekening gehouden met

het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï uit 1987, zoals dat met ingang van 3 maart 1997 in werking is getreden. Voor de goederentreinen over de Betuweroute is een snelheid van 85 km/uur aangehouden. Vanuit de gedachte dat door de wijziging van het Reken- en Meetvoorschrift het in het Tracébesluit Betuweroute vastgelegde emissieplafond niet mag worden overschreden, wordt, net als bij het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar) een correctie op de rijnsnelheid (rekensnelheid 85km/uur) toegepast. De Afdeling heeft in de procedure die heeft geleid tot de uitspraak van 1 november 1999, nummer E01.97.0522 inzake het Tracébesluit Vaanplein, Sophia en de Giessen deze benadering geaccepteerd.

Uit de akoestische rapportage (rapport nr. AEAT/00/0130068/008) blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van een aantal woningen wijzigt. Voor de onderstaande woningen, die een hogere geluidbelasting krijgen, is in kaart gebracht of door een verhoging van het geluidscherm de geluidbelasting kan worden teruggebracht. In deze situaties is tevens afgewogen of een verhoogd scherm doelmatig is. Hierbij zijn dezelfde afwegingscriteria gehanteerd als bij het Tracébesluit Betuweroute en het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar). Een verhoging van het geluidscherm boven 4 m +BS is hierbij, zoals nergens langs de Betuweroute, niet in overweging genomen. Enkele woningen krijgen een lagere geluidbelasting dan de eerder afgegeven hogere waarde. In verband met de geringe wijziging in de etmaalwaarde ligt een verlaging van het geluidscherm voor deze woningen niet in de rede en is dan ook niet in de beschouwing betrokken.

Poelwijkerlaan

Uit het akoestisch rapport ten behoeve van het Tracébesluit Betuweroute kon worden afgeleid dat bij de woningen aan de Poelwijkerlaan 12a en 14 de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet wordt overschreden. Uit het ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtspreken Zevenaar) uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt thans dat wanneer geen maatregelen daartegen worden getroffen, de geluidbelasting op de gevel van deze woningen 59 dB(A) bedraagt.

Verhoging van het scherm wordt niet doelmatig geacht. De Ministers van V&W en VROM hebben daarom het voornemen voor deze woningen een hogere waarde vast te stellen van 59 dB(A).

Dijkweg 7, 9, 11

Bij de woningen aan de Dijkweg 9 en 11 wordt, anders dan uit de berekeningen ten behoeve van het Tracébesluit Betuweroute bleek, de voorkeurswaarde van 57 dB(A) overschreden. Zonder maatregelen bedraagt de geluidbelasting bij deze woningen 58 dB(A). Voor de woning aan de Dijkweg 7 blijkt voorts dat de op basis van het Tracébesluit Betuweroute afgegeven hogere waarde van 59 dB(A) eveneens met 1 dB(A) wordt overschreden.

Door het in het Tracébesluit Betuweroute ter plaatse voorziene geluidscherm tussen km 107,11 en km 107,24 te verhogen van 3 m naar 4 m en een scherm-

verhoging van 2 naar 3 meter van km 107,00 tot km 107,04 wordt de geluidbelasting voor de woningen aan de Dijkweg 9 en 11 tot de voorkeursgrenswaarde worden teruggebracht en de geluidbelasting voor de woning aan de Dijkweg 7 tot de reeds verleende hogere waarde van 59 dB(A) worden teruggebracht.

Babberichseweg 31

Bij de woning aan de Babberichseweg 31 wordt, anders dan uit de berekeningen ten behoeve van het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar) bleek, de op basis van dat Tracébesluit verleende hogere waarde van 60 dB(A) overschreden met 1 dB(A). Verhoging van het scherm wordt niet doelmatig geacht. De Ministers van V&W en VROM hebben daarom het voornemen om voor deze woning een gewijzigde hogere waarde vast te stellen van 61 dB(A). Hiermee zal de eerder door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland voor deze woning verleende hogere waarde haar betekenis verliezen.

Paddestoel 5 en 6

Bij de woningen aan de Paddestoel 5 en 6 worden, anders dan uit de berekeningen uit het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar) bleek, thans de op basis van dat Tracébesluit afgegeven hogere waarden van 63 respectievelijk 62 dB(A) met 1 dB(A) overschreden. Door het in Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar) voorziene geluidscherm van km 107,8 tot km 107,85 te verhogen van 3 naar 4m wordt de geluidbelasting bij Paddestoel 5 teruggebracht tot 62 dB(A) en komt deze onder de verleende hogere waarde. Een verhoging van het geluidscherm bij Paddestoel 6 is niet in overweging genomen omdat hier reeds een geluidscherm van 4 meter + B5 hoog is voorzien. Ter plaatse van Paddestoel 6 heeft de verhoging van het scherm ten behoeve van Paddestoel 5, gelet op de afstand (meer dan 50 m) tussen beide woningen, een verwaarloosbare geluidreductie tot gevolg waardoor een hogere geluidbelasting dan de reeds afgegeven hogere waarde niet kan worden vermeden. Gelet op de extra kosten van het geluidscherm (ten behoeve van Paddestoel 5) van fl. 45.000,- in relatie tot de geluidreductie wordt de verhoging doelmatig geacht. Hierbij is mede in aanmerking genomen dat door dit scherm de geluidbelasting van Paddestoel 8 met 1 dB(A) wordt gereduceerd.

Omdat de geluidbelasting bij de woning aan de Paddestoel 5 met een verhoogd scherm weliswaar wordt verminderd, maar de voorkeursgrenswaarde nog steeds wordt overschreden, hebben de Ministers van V&W en VROM het voornemen voor deze woning een gewijzigde hogere waarde vast te stellen van 62 dB(A). Voor de woning aan de Paddestoel 6 bestaat voorts het voornemen een gewijzigde hogere waarde vast te stellen van 63 dB(A). Hiermee zullen de eerder door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland voor deze woningen verleende hogere waarden hun betekenis verliezen.

Sleeg 6

Bij de woning aan de Sleeg 6 wordt, anders dan uit de berekeningen ten behoeve van het Tracébesluit Betuweroute bleek, de op basis van dat Tracébesluit verleende hogere waarde van 60 dB(A) met 1 dB(A) overschreden. Een schermverhoging wordt niet doelmatig geacht. De Ministers van V&W en VROM hebben daarom het voornemen om voor deze woning een gewijzigde hogere waarde vast te stellen van 61 dB(A). Hiermee zal de eerder door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland voor deze woning verleende hogere waarde haar betekenis verliezen.

Sleeg 18 en 18a

De in het Tracébesluit Betuweroute genoemde woning aan de Sleeg 18 is recentelijk gesplitst in een woning aan de Sleeg 18 en een woning aan de Sleeg 18a. Bij de woning aan de Sleeg 18 wordt, anders dan uit de berekeningen ten behoeve van het Tracébesluit Betuweroute bleek, de op basis van dat Tracébesluit afgegeven hogere waarde van 63 dB(A) met 1 dB(A) overschreden. Uit de berekeningen ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 2001 (Wachsporen Zevenaar) blijkt voorts dat de woning aan de Sleeg 18a eveneens een geluidbelasting van 64 dB(A) krijgt. Door het in het Tracébesluit Betuweroute voorziene geluidscherm tussen km 108.95 en km 109.05 ter verhogen van 3 naar 4m wordt de geluidbelasting bij de woning Sleeg 18 met 3 dB(A) worden teruggebracht tot onder de reeds verleende hogere waarde. De geluidbelasting van de woning aan de Sleeg 18a zal hiermee eveneens 61 dB(A) bedragen.

Omdat de geluidbelasting bij de woning aan de Sleeg 18 met een verhoogd scherm weliswaar wordt verminderd, maar de voorkeursgrenswaarde nog steeds wordt overschreden, hebben de Ministers van V&W en VROM het voornemen om voor deze woning een gewijzigde - lagere - hogere waarde vast te stellen van 61 dB(A). Hiermee zal de eerder door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland voor deze woning verleende hogere waarde haar betekenis verliezen. Voorts hebben de Ministers van V&W en VROM het voornemen om voor de woning aan de Sleeg 18a ook een hogere waarde vast te stellen van 61 dB(A).

Zevenaar-Oost

Zoals voormeld takt de Betuweroute bij kilometerpunt 109.23 in op de spoorlijn Arnhem-Emmerich. Voor het deel vanaf dit kilometerpunt tot de grens met Duitsland, waar de Betuweroute dus over bestaand spoor loopt, is eerder door Railinfrabeheer van de Nederlands Spoorwegen (NS-RIB) een Planbeschrijving Zevenaar-Oost opgesteld. De Planbeschrijving is wel gelijktijdig met het Tracébesluit Betuweroute gepubliceerd maar maakt geen deel uit van het Tracébesluit.

Overige gronden

Als gevolg van dan wel in samenhang met de aanleg van de Betuweroute is het noodzakelijk danwel wenselijk op lokaal niveau voorzieningen en/of maatregelen te treffen.

Met name kunnen in dat kader worden genoemd het toevoegen van de mogelijkheid tot realisering van het overdekte deel van de tunnel voor de HSL-Oost, en de oostelijke toerit daarvan, het herstellen van de ruimtelijke structuur op en rond de kop van de Oud Zevenaarseweg/Panovenweg/Zuiderlaan, de realisering van de zogenoemde zuidelijke verbindingsweg tussen de Babberichseweg en de Methen, de gewijzigde aantakking van de Bemweg op de Babberichseweg en de herinrichting van sportpark De Buitenboom te Babberich. Onder 4.1 Nadere beschrijving van het tracé en bijkomende werken zal de toevoeging van de mogelijkheid tot realisering van het overdekte tunneldeel voor de HSL-Oost, met de bijbehorende oostelijke toerit, nader worden toegelicht. Onder 4.4.1 Verkeersinfrastructuur zal worden ingegaan op de zuidelijke verbindingsweg alsook de gewijzigde aantakking van de Bemweg op de Babberichseweg en onder 4.6 Andere maatregelen op de kop van de Oud Zevenaarseweg/Panovenweg/Zuiderlaan en sportpark De Buitenboom.

Voor het treffen van die voorzieningen danwel maatregelen dient herbestemming van de daarbij betrokken gronden plaats te vinden. Deze gronden zijn dan ook begrepen in het bestemmingsplan. Dit geldt ook ten aanzien van gronden, die niet vallen onder de voorgaande twee categorieën en als een soort enclave binnen het plangebied zouden komen te liggen, indien zij daarin niet zouden worden opgenomen. Tot slot vallen onder de onderhavige categorie gronden, die aan het bestemmingsplangebied zijn toegevoegd om een uit geografisch of functioneel opzicht logische planbegrenzing te krijgen, die naadloos aansluit op de begrenzing van aanliggende bestemmingsplannen.

Leeswijzer

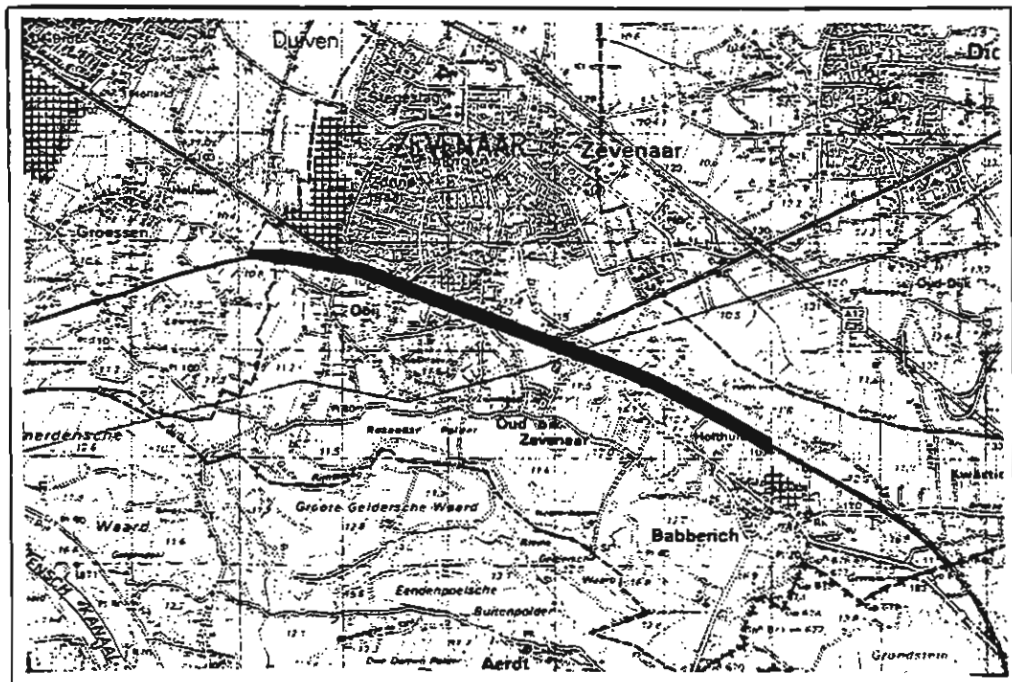
In deze plantoelichting wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied gegeven. In hoofdstuk 3 wordt in het kort nadere achtergrondinformatie gegeven over de Betuweroute in zijn geheel, terwijl in hoofdstuk 4 meer uitgebreid aandacht wordt besteed aan de lokale aspecten van de Betuweroute in gemeente Zevenaar. De milieuhygiënische, cultuurhistorische en archeologische 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. Ten slotte 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 tracé van de Betuweroute begint in de gemeente Zevenaar bij de passage van de Groessenseweg (in Duiven: Achtergaardsestraat). Het nieuw aan te leggen tracé eindigt ten noorden van de kern van Babberich bij de intakking op de spoorlijn Arnhem-Emmerich (kilometerpunt 109,23). Het tracé heeft een lengte van ruim 5 kilometer. Vervolgens loopt de Betuweroute over de bestaande spoorlijn door tot aan de Duitse grens.

In figuur 2.1.1 is de ligging van het tracé van de Betuweroute weergegeven.



Figuur 2.1.1 Aanduiding Tracé-Betuweroute

Binnen de begrenzing van het bestemmingsplan zijn eerstens de gronden opgenomen, die in het Tracébesluit zijn aangegeven voor zowel de spoorbaan zelf als voor verkeerskundige, landschappelijke, geluidwerende en andere maatregelen.

Vervolgens omvat het bestemmingsplan de gronden, vallende onder de Planbeschrijving Zevenaar-oost.

Ten slotte zijn - zoals voormeld - in het bestemmingsplan begrepen de gronden, die nodig zijn voor het treffen van de voorzieningen of maatregelen, die op lokaal niveau noodzakelijk of wenselijk worden geacht als gevolg van of in samenhang met de aanleg van de Betuweroute.

Door zowel de gronden, vallende onder het Tracébesluit, als de gronden, begrepen in de Planbeschrijving Zevenaar-Oost, met de overige gronden, die nodig zijn voor vorenbedoelde voorzieningen of maatregelen op lokaal niveau, in één bestemmingsplan op te nemen wordt een samenhangend integraal ruimtelijk instrument gecreëerd voor de aanleg en instandhouding van de Betuweroute en de daarbijkomende voorzieningen en maatregelen. Dit leidt tot inzicht in de samenhang der zaken en geeft een helder totaalbeeld van de effecten.



Figuur 2.1.2 Huidige situatie nabij de Molenstraat. De foto's zijn naar het oosten genomen. De Betuweroute wordt gebundeld met de bestaande spoorlijn en komt, evenals de HSL-Oost in een tunnel te liggen waarvan het dak net onder het maaiveld ligt.



Figuur 2.1.3 Zevenaar vanuit de lucht. De blik is west-noordwest. Beneden loopt de Oud Zevenaarseweg. De Betuweroute en de HSL-Oost worden gebundeld met de bestaande spoorlijn Arnhem-Emmerich.

2.2 Geldende bestemmingsplannen

De volgende bestemmingsplannen zijn voor het bestemmingsplan Betuweroute zijn relevant:

- Oud Zevenaar 1974
- Buitengebied 1974 + herzieningen
- Zuidspoor 1975
- Kampakkers 1980 + herzieningen
- Turmac 1980
- Poelwijkerlaan 1981
- Ringbaan West 1981
- Zuidspoor partiële herziening 1991
- Ringbaan Oost.

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 huidige kabinet de aanleg van een aparte goederenspoorverbinding vanuit Rotterdam richting Duitsland en verder - de Betuweroute - een onmisbare schakel in het goederentransport in 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 spoorwegnet gerealiseerd: bij Rotterdam (met de Havenspoorlijn), op Kijfhoek bij Zwijndrecht (met de lijn Rotterdam-Antwerpen), bij Geldermalsen (met de lijn Utrecht-Den Bosch) en 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 in het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs) 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 vastgesteld van 57 dB(A). Daarmee wordt vooruitgelopen op de voorkeursgrenswaarde die in gevolge het Bgs 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 zoge-

noemde 'hogere waarde', tot maximaal 70 dB(A)¹.

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.

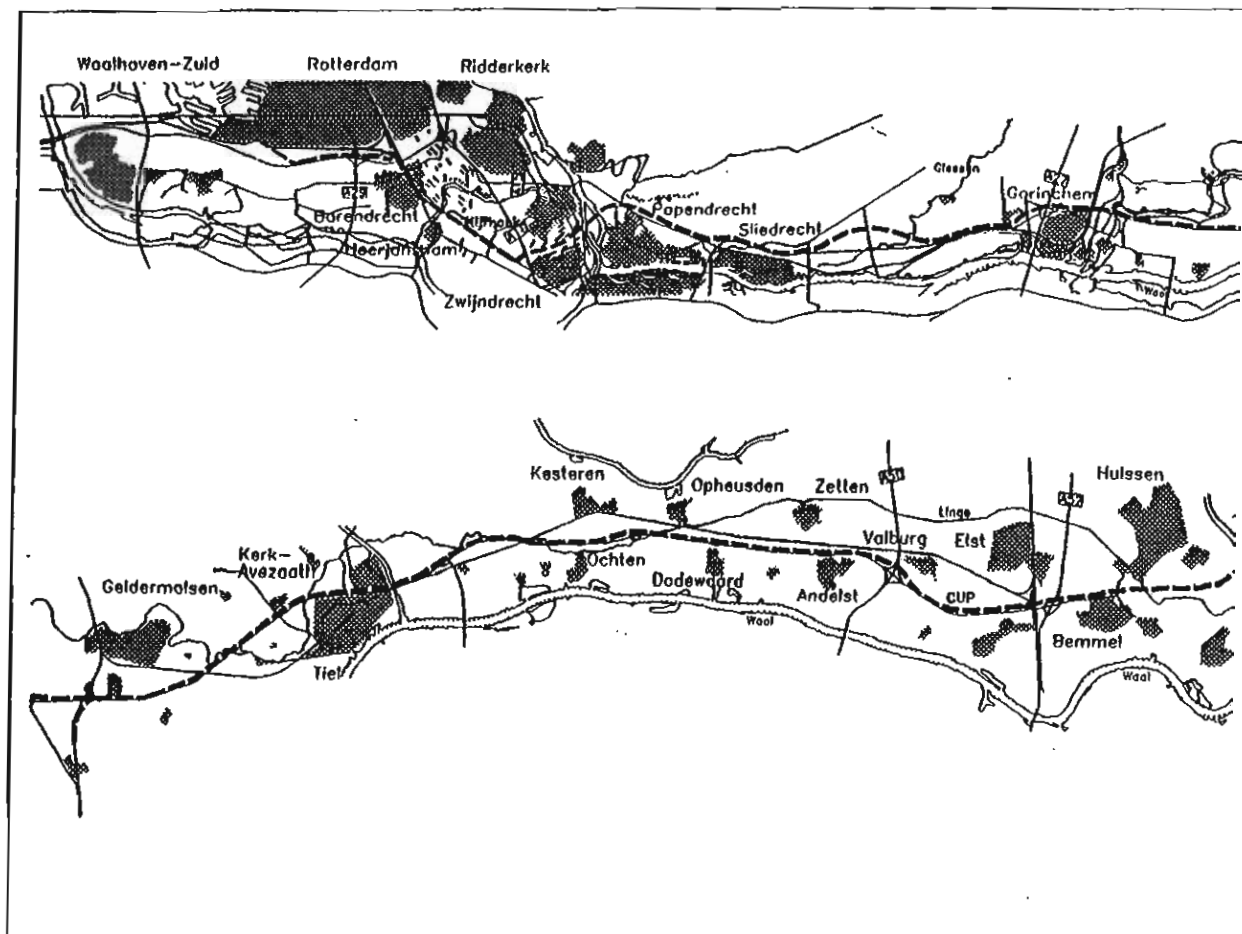
Nabij Papendrecht wordt de lijn aan de noordzijde naast de A15 gelegd. Bij Sliedrecht volgt de Betuweroute de bestaande spoorlijn. Tussen Sliedrecht en Giessendam buigt de lijn af in noordelijke richting, omdat de passage door Neder-Hardinxveld, zowel langs de A15 als gebruikmakend van het bestaande 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. Ter hoogte van de Karstraat 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 ten slotte in Zevenaar aan op de bestaande lijn Arnhem-Emmerich ten oosten van het emplacement te Zevenaar, nabij Babberich.

Dit punt, kilometerpunt 109,23, vormt het (oostelijk) eindpunt in het Tracébesluit. De Betuweroute gaat verder over bestaand spoor en passeert in het oosten van Zevenaar de grens met Duitsland.

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.



Procedure

In 1990 is de Betuweroute als hoofdtransportas voor het goederenvervoer opgenomen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer. De goederenspoorlijn 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 (april 1992) en ter inzage gelegd. De adviezen en inspraak zijn verwerkt in PKB deel 2 (maart 1993). 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 (mei 1993).

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 (mei 1994).

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 financierbare 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; verdergaande verbeteringen zijn mogelijk maar moeten worden afgewogen tegen verbeteringen elders.
De situatie in Arnhem in relatie tot de, niet tot de Betuweroute behorende, zogenoemde Noord-oostelijke 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

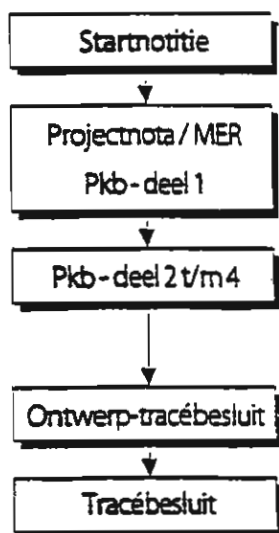
vaststellen van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Dit is de uitwerking van het tracé, te weten het technisch ontwerp van de spoorlijn en de inpassingsmaatregelen in de omgeving, binnen de door de PKB aangegeven bandbreedte. Ter voorbereiding van dit Ontwerp-Tracébesluit is een Voorontwerp-Tracébesluit (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 V en W en VROM hebben vervolgens op 26 november 1996 het Tracébesluit vastgesteld. Tegen het Tracébesluit heeft beroep opengestaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Beroep is onder meer ingesteld door de gemeente Zevenaar en een aantal bewoners(groepen) en andere belanghebbenden in deze gemeente. De ingediende beroepen hebben niet geleid tot schorsing van het Tracébesluit of onderdelen daarvan in de gemeente Zevenaar.

De Afdeling bestuursrechtspraak heeft op 28 mei 1998 uitspraak gedaan op de ingestelde beroepen. Door de Afdeling is een aantal onderdelen van het Tracébesluit Betuweroute vernietigd. Op pagina 3 t/m 6 van deze toelichting wordt ingegaan op de vernietigde onderdelen -en 'de reparatie' daarvan- in de gemeente Zevenaar.

Op 25 juli 2000 heeft de Afdeling uitspraak gedaan op de, tegen de 'reparatie' (Tracébesluit Betuweroute 1998-3), ingestelde beroepen. De Afdeling heeft de 'reparatie' op onderdelen vernietigd. Op pagina 6 en 7 wordt ingegaan op de vernietigde onderdelen en de wijze waarop deze zullen worden 'gerepareerd'.

**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 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 dan geen betrekking hebben op planwijzigingen die direct voortvloeien uit het Tracébesluit. Belanghebbenden kunnen natuurlijk wel in volle omvang inspreken en beroep instellen ten aanzien van planwijzigingen die niet direct uit het Tracébesluit voortvloeien. Dit geldt met name voor de gronden, waarop de planbeschrijving Zevenaar-Oost betrekking heeft, en de gronden, behorende tot voormelde categorie 'Overige gronden'.

4 DE BETUWERROUTE IN ZEVENAAR

4.1 Nadere beschrijving van het tracé en de bijkomende werken

De Betuweroute begint in de gemeente Zevenaar bij de passage van de Groessenseweg (en in gemeente Duiven bij de Achtergaardsestraat). Het nieuwe aan te leggen tracé eindigt bij km 109,23. Vervolgens loopt de Betuweroute over de bestaande spoorlijn door tot aan de Duitse grens.

Ten zuidwesten van Zevenaar is woningbouw gepland. Daarom is in de PKB ter plaatse een grotere bandbreedte aangehouden, zodat de mogelijkheid geboden werd een aanpassing van de boog door te voeren. Uiteindelijk is gekozen voor een boog die vrijwel overeenkomt met die van het in de PKB aangegeven tracé. Een meer naar het noorden verschoven boog met kleinere straal geeft nauwelijks meer ruimte voor woningbouw, maar zou wel ongunstiger doorsnijdingseffecten hebben.

De Groessenseweg gaat over de Betuweroute heen. Het tracé buigt ter hoogte van deze weg af en loopt even verder dicht langs de zuidzijde van de spoorlijn Arnhem-Emmerich. Vervolgens kruisen de Methen, de Molenstraat en de Oud Zevenaarseweg het tracé op maaiveld. Tussen de Methen en de Oud Zevenaarseweg ligt de Betuweroute in een tunnel. De westelijke toerit van de tunnel ligt tussen de Groessenseweg en de Methen.

Tussen de Industriestraat en de Oud Zevenaarseweg loopt het tracé gedeeltelijk onder het terrein van het bestaande spoorwegemplacement. De oostelijke toerit van de tunnel ligt tussen de Oud Zevenaarseweg en de Babberichseweg.

Na de Oud-Zevenaarseweg buigt de bestaande enkelsporige lijn richting Winterswijk naar het noorden af.

Het tracé kruist hierna de naar het westen verlegde Babberichseweg, die over het tracé heen wordt geleid.

Na de Babberichseweg sluit de Betuweroute door middel van wissels en een wachtspoor aan op de bestaande spoorlijn Arnhem-Zevenaar-Emmerich.

Het noordelijk gelegen spoor takt eerst in en vervolgens takt het zuidelijk spoor in. Circa 100 meter ten oosten van de huidige spoorwegovergang Sleeg kruist de Betuweroute de verlegde Sleeg, die als fietsverbinding onder het tracé doorgaat.

Het gedeelte van de Betuweroute in Zevenaar-Oost begint bij het kilometerpunt 109,23; dat is het punt waar de nieuwe spoorlijn aantakt op de bestaande spoorlijn Arnhem-Emmerich.

Ter plaatse van Sleeg 30 en het Kloosterpad wordt een fiets-/voetgangersbrug over de Betuweroute aangelegd.

De goederenspoorlijn kruist de Beekseweg en, vlak voor de grens met Duitsland, de Kwartiersedijk. De Beekseweg wordt over de spoorlijn heen geleid en de Kwartiersedijk eronder door. De ondergang in de Kwartiersedijk zal echter alleen toegankelijk zijn voor fietsers en voetgangers.

In "HSL-Oost en Rail 21 - Startnotitie verbetering spoorlijn Arnhem-Duitse grens"

is geconcludeerd (zie pag. 52), dat de enige mogelijkheid die van de HSL-Oost-alternatieven overblijft om Zevenaar te passeren, is aan te sluiten bij de tunnel voor de Betuweroute.

Rekening houdend met de "bouwhinder", die ingeval van afzonderlijke aanleg van de tunnels voor de Betuweroute en de HSL-Oost gedurende twee niet aangesloten periodes van circa 3 jaar moet worden verwacht, was - ter beperking van de overlast - het streven van de betrokken partijen (te weten NS RIB Projectgroep Betuweroute, NS RIB Projectgroep HSL-Oost, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland, Inspectie van de Ruimtelijke Ordening Oost, de provincie Gelderland en de gemeente Zevenaar) erop gericht de bouw van beide tunnels zoveel mogelijk gecombineerd te doen uitvoeren. Genoemde partijen hebben destijds verklaard bereid te zijn zich daartoe vanuit zowel hun individuele als gezamenlijke betrokkenheid in te spannen. In dat kader en mede gelet op de technische en financiële voordelen, die een gecombineerde aanleg bood en aannemende dat de aanleg van de HSL-Oost binnen de planperiode valt, is in het bestemmingsplan voorzien in de mogelijkheid tot realisering van de tunnel voor de HSL-Oost teneinde invulling te geven aan de planologische randvoorwaarden voor een gelijktijdige aanleg van beide tunnels.

Intussen is komen vast te staan, dat een gecombineerde uitvoering van beide tunnels niet meer zal kunnen plaatsvinden, alsook dat de minister van Verkeer en Waterstaat zich met betrekking tot de HSL-Oost inmiddels heeft uitgesproken voor een 'benuttingsvariant', waarbinnen geen tunnel is voorzien. Desondanks is ervoor gekozen de mogelijkheid tot realisering van een tunnel ten behoeve van de HSL-Oost in het bestemmingsplan te handhaven. Aan deze keus ligt de overweging ten grondslag, dat het parlement nog geen standpunt heeft ingenomen ten aanzien van de uitspraak van de minister en dat daardoor de mogelijkheid van een parlementaire keus voor een andere variant met tunnel en realisering daarvan binnen de planperiode nog openstaat. Ten aanzien van de betrokken landschappelijke, milieuhygiënische en financiële aspecten wordt verwezen naar 4.5 Landschappelijke inpassing, 5 MILIEUHYGIËNISCHE ASPECTEN en 6 FINANCIËLE ASPECTEN.

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 is geotechnisch en geohydrologisch onderzoek verricht. De deklaag bestaat overwegend uit rivierklei. Plaatselijk komt zavel en zandige klei voor.

De dikte van de deklaag varieert van 2,5 tot 3,5 meter. Het dwarsprofiel van de aardebaan is bij de toerit van de tunnel overeenkomstig het standaarddwarsprofiel.

4.2.2 Transport en depots

In verband met de aanleg van de tunnels en de bijbehorende toeritten vindt slechts in beperkte mate transport van zand plaats vanaf de aanlandingsplaats in Loowaard. De aanwezige restruimten worden gebruikt voor tijdelijke opslag van vrijkomende grond. De vrijgekomen grond wordt in een later stadium zoveel mogelijk elders verwerkt.

Op de restruimten en op een aantal andere locaties worden tevens werk- en montageruimten gesitueerd.

4.2.3 Elektrotechnische systemen

In verband met de ingebruikneming van de Betuweroute moet het aantal elektrotechnische systemen langs de spoorbaan worden uitgebreid. Deze zijn ondergebracht in een voor burgers afgesloten terrein en voorzien de spoorbaan van energie, zorgen voor de beheersing en beveiliging van het treinverkeer en voor de benodigde telecommunicatie.

Ten behoeve van de elektrotechnische systemen van de Betuweroute worden in de gemeente Zevenaar vier nieuwe gebouwen geplaatst; drie gebouwen met een oppervlakte tot 160 m² en een hoogte van circa 4 meter en één 25 kV onderstation. De drie eerstgenoemde gebouwen worden op de volgende locaties gebouwd: één nabij de kruising met de Dijkweg/Babberichseweg aan de noordzijde van het tracé en de andere twee gebouwen worden aan de zuidzijde van het tracé geplaatst circa 500 meter ten oosten van de nieuw aan te leggen kruising met de Sleeg.

25 kV onderstation

Het vierde gebouw betreft een 25 kV onderstation welke gelokaliseerd wordt nabij de passage met de Groessenseweg aan de noordzijde van het tracé. Het gebouw heeft een oppervlakte van circa 650 m² en wordt circa 8 meter hoog.

Naast bovengenoemde nieuwe gebouwen, dient het bestaande gebouw nabij de Oud Zevenaarseweg (aan de noordzijde van de bestaande spoorlijn) te worden uitgebreid. De afmetingen worden circa 10 bij 16 meter.

Het bestaande ETS-gebouw nabij de Duitse grens, aan de noordzijde van de spoorlijn, wordt herbouwd. Dit gebouw krijgt een afmeting van 4 bij 8 meter en gebouw heeft een hoogte van circa 4 meter.

4.3 Kunstwerken

In tabel 4.3.1 is een overzicht opgenomen van de kunstwerken die in de gemeente Zevenaar worden gerealiseerd.

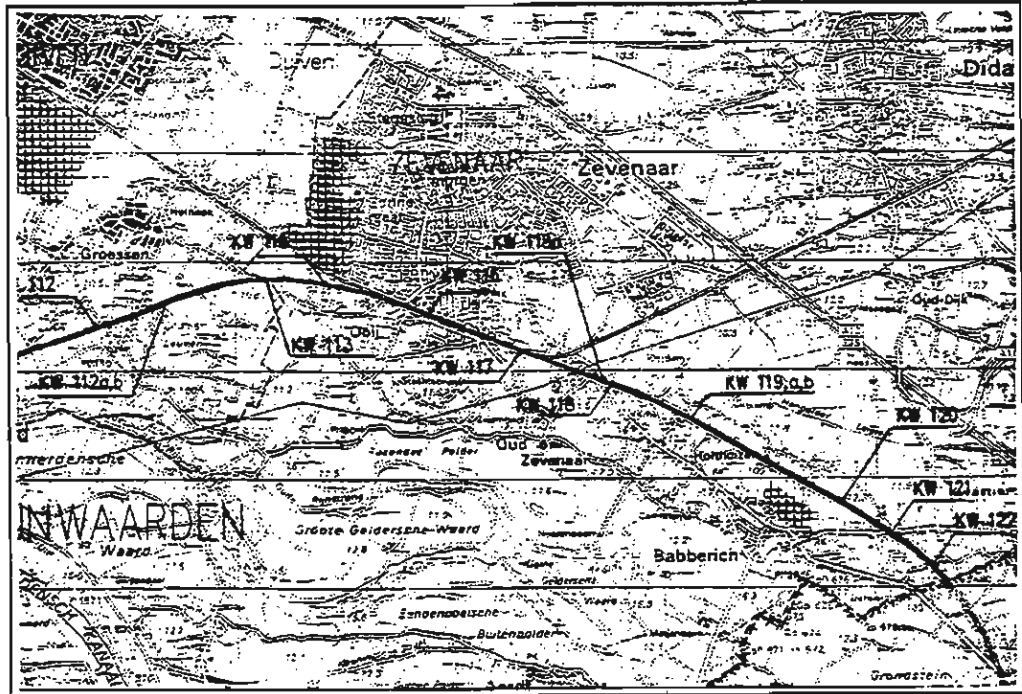
Tabel 4.3.1 Kunstwerken in de gemeente Zevenaar

KW nr.	aanduiding	type	lengte [m]	breedte [m]	hoogte [m t.o.v. maaiveld]	hoogte [m t.o.v. N.A.P.]
113	onder Groessenseweg	verkeerspoort	35	9	8	19
115	westelijke toerit	verdiepte bak	350	17	0,5	11,5
116	tussen Methen en Oud Zevenaarseweg	tunnel	1.500	15	0	12
116a	kunstwerk HSL-Oost	tunnel	1.700	20	0	12
117	oostelijke toerit	verdiepte bak	430	17	0	13
118	onder Babberichseweg	verkeersviaduct	115	20	18	30
118a	naast hoogspanningsmast	keerwand	20	30	5	17
119	over de verlegde Sleeg	spoorviaduct	35	23	1,0	12,5
119a	over de verlegde Sleeg	verkeersonder- doorgang	180	7	0,0	11,5
119b	Maatjesweg over de verleg- de Sleeg	verkeersviaduct	35	6	1,0	12,5
120	fiets-voetgangersbrug t.p.v. Sleeg 30/ Kloosterpad	verkeersviaduct	155	4	6,5	19,0
121	onder Beekseweg	verkeersviaduct	95	17	8,5	21,0
122	onder Kwartiersedijk	verkeersonder- doorgang	55	6	0,0	16,0

In verband met tussentijdse aanpassingen van het ontwerp loopt de nummering van de kunstwerken niet altijd door (nummering correspondeert met die in het Tracébesluit).

De in de tabel genoemde maten hebben alleen betrekking op het kunstwerk zelf en niet op eventueel aanwezige geluidschermen, bovenleidingdraagconstructies, leuningen e.d.

De in de tabel opgenomen maten zijn indicatief. De mogelijkheid bestaat dat in de uitvoeringsfase (met name ten gevolge van de detaillering van de constructie) op deze maten geringe afwijkingen ontstaan. De hoogte van de kunstwerken is in meters ten opzichte van het maaiveld (MV) en N.A.P. weergegeven. Hierna volgt een korte omschrijving van de kunstwerken. De ligging is weergegeven in figuur 4.3.1.



Figuur 4.3.1 Overzicht kunstwerken Zevenaar

Voor de kruising van de Methen, de Molenstraat en de Oud Zevenaarseweg met de tunnel zijn geen extra kunstwerken vereist. Wel zullen enkele technische voorzieningen nodig zijn.

Ten behoeve van de tunnel wordt een tweetal gebouwen geplaatst (zie tabel 4.3.2).

Tabel 4.3.2 Gebouwen gerelateerd aan kunstwerken in de gemeente Zevenaar

Gebouw nr.	aanduiding	oppervlakte [m ²]	hoogte [m t.o.v. N.A.P.]
G1	trappenhuis, tunneltechnische installaties en opslag	550	17.5
G2	trappenhuis, tunneltechnische installaties en opslag	550	18.5

Kruising met de Groessenseweg

De Groessenseweg wordt met een verkeerspoort (KW 113) over het spoor geleid. Deze poort wordt gebouwd ten oosten van de bestaande Groessenseweg in de verhoogde aardebaan van de nieuwe Groessenseweg met twee rijstroken.

Tunnels en toeritten in Zevenaar

Dit kunstwerk bestaat wat betreft de Betuweroute uit:

- een westelijke toerit (KW 115);
- een tunnel (KW 116);
- een oostelijke toerit (KW 117).

De westelijke toerit bestaat uit een verdiepte open bak met een breedte van ongeveer 11 meter, verlopend naar 17 meter en heeft een lengte van circa 350 meter. Even voor de Methen sluit de bak aan op de tunnel.

De tunnel heeft een lengte van ongeveer 1.500 meter en is circa 15 meter breed. Het tunneldak ligt even onder maaiveld. Een tussenwand scheidt de twee sporen van de Betuweroute. De bovenkant van het spoor ligt 9 meter onder het maaiveld. De tunnel ligt ten zuiden van de bestaande sporen. De oostelijke toerit ligt tussen de Oud Zevenaarseweg en de Babberichseweg en is circa 430 meter lang. De constructie bestaat uit een open bak en heeft een breedte van ongeveer 17 meter, verlopend naar 11 meter. De Betuweroute sluit aan de oostzijde aan op de spoorlijn Arnhem-Emmerich.

Nabij de Methen wordt op de tunnel (westelijke toerit) een gebouw (G1) geplaatst met daarin opgenomen tunneltechnische installaties en aggregaten. Verder verschaft dit gebouw de toegang tot de tunnel en kunnen er onderhoudsmiddelen in worden ondergebracht. Het gebouw is circa 550 m² groot en heeft een hoogte van ongeveer 6,75 meter ten opzichte van het maaiveld en van 17,50 meter ten opzichte van het N.A.P. Op het terrein wordt een parkeerplaats gerealiseerd.

Ook nabij de Oud Zevenaarseweg wordt op de tunnel (oostelijke toerit), een gebouw (G2) geplaatst ten behoeve van het onderhoud van de tunnel en de opslag van materialen. Dit gebouw heeft een oppervlakte van maximaal 550 m² en is eveneens circa 6,75 meter hoog ten opzichte van het maaiveld en 18,50 meter ten opzichte van het N.A.P. Het terrein rond het gebouw biedt toegang tot de tunnel en heeft een parkeerplaats.

De tunnel voor de HSL-Oost heeft een lengte van ongeveer 1700 meter en is circa 20 meter breed. Het tunneldak ligt onder het maaiveld. De bovenkant van het spoor ligt 9 meter onder het maaiveld.

De twee sporen van de HSL-Oost zijn eveneens door een tussenwand gescheiden. De tunnel is gesitueerd tussen de bestaande sporen en de noordkant van de tunnel voor de Betuweroute. De westelijke ingang van de tunnel ligt ongeveer ter hoogte van km. 104.45 in de spoorlijn Arnhem-Zevenaar en de oostelijke ingang ongeveer ter hoogte van km. 106.15. De oostelijke toerit tot de tunnel strekt zich uit van km. 106.15 tot ongeveer km. 106.55. Ten behoeve van de tunnel zal ter hoogte van elk van beide ingangen een bouwkundige voorziening moeten worden gerealiseerd voor het onderbrengen van de technische installaties, die voor de tunnel zijn vereist. De nodige installaties zullen in combinatie met die voor de Betuweroute aan de westzijde worden ondergebracht in genoemd gebouw G1 en aan de oostzijde in gebouw G2.

Kruising met de Babberichseweg/Ringbaan Oost

De kruising van de Babberichseweg/Ringbaan Oost met de Betuweroute wordt uitgevoerd als een verkeersviaduct (KW 118). Dit viaduct biedt ruimte aan twee rijstroken en een parallelweg voor langzaam verkeer.

Ter plaatse van de bestaande hoogspanningsmast, ten noorden van de kruising, wordt een L-vormige grondkering gemaakt (KW 118a).

Kruising met de verlegde Sleeg

De verlegde Sleeg kruist de Betuweroute met een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers. Dit kunstwerk (KW 119a) is een bakconstructie of een vliesconstructie. De Betuweroute kruist de onderdoorgang met een spoorviaduct (KW 119). Naast het spoor kruist de Maatjesweg de onderdoorgang met een verkeersviaduct (KW 119b).

Kruising met het Kloosterpad

Het Kloosterpad wordt door middel van een verkeersviaduct voor fietsers en voetgangers over de Betuweroute heengeleid (KW 120).

Kruising met de Beekseweg

De Beekseweg wordt verlegd en door middel van een verkeersviaduct, geschikt voor twee rijstroken en twee fietspaden, hoog gelegen over de Betuweroute geleid (KW 121).

Kruising met de Kwartiersdijk

De ligging van de Kwartiersdijk wordt aangepast waarbij de hooggelegen weg door middel van een tunnel alleen geschikt voor fietsers en voetgangers (KW 122) de Betuweroute kruist.

4.4 Infrastructurele maatregelen

4.4.1 Verkeersinfrastructuur

De belangrijkste noord-zuidverbindingen van Zevenaar, te weten de Methen, de Molenstraat, de Oud Zevenaarseweg en de Babberichseweg/Ringbaan Oost, blijven ook na aanleg van de Betuweroute in stand. De eerste drie wegen worden op maaiveld over het dak van de tunnel geleid.

De naar het westen verlegde Babberichseweg/Ringbaan Oost gaat met een viaduct over de spoorlijn Arnhem-Emmerich heen. De gelijkvloerse spoorwegovergang in de Sleeg wordt vervangen door een nieuw te realiseren fietstunnel onder de Betuweroute door, circa 100 meter ten oosten van de bestaande overgang. De gelijkvloerse spoorwegovergangen in de Poelwijkerlaan en de Dijkweg komen te vervallen. Door middel van een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg aan de zuidzijde van de Betuweroute wordt de Dijkweg aangesloten op de Babberichseweg.

De huidige aansluiting van de Bemweg op de Babberichseweg komt te vervallen als gevolg van de aanleg van het viaduct in de verlegde Babberichseweg/Ringbaan - oost. Het bestemmingsplan voorziet in een gewijzigde aansluiting.

Figuur 4.4.1.1 geeft een overzicht van de huidige verkeersinfrastructuur in Zevenaar. Figuur 4.4.1.2 bevat een overzicht van de situatie na aanleg van de Betuweroute (de ingetekende stippellijn geeft de tunnel weer).

De wegverbinding Groessenseweg/Achtergaardsestraat (Duiven) blijft

gehandhaafd door de Groessenseweg met een verkeerspoort over de Betuweroute te leiden. De aan de noordzijde van de bestaande spoorlijn gelegen Engeveldweg blijft bestaan.

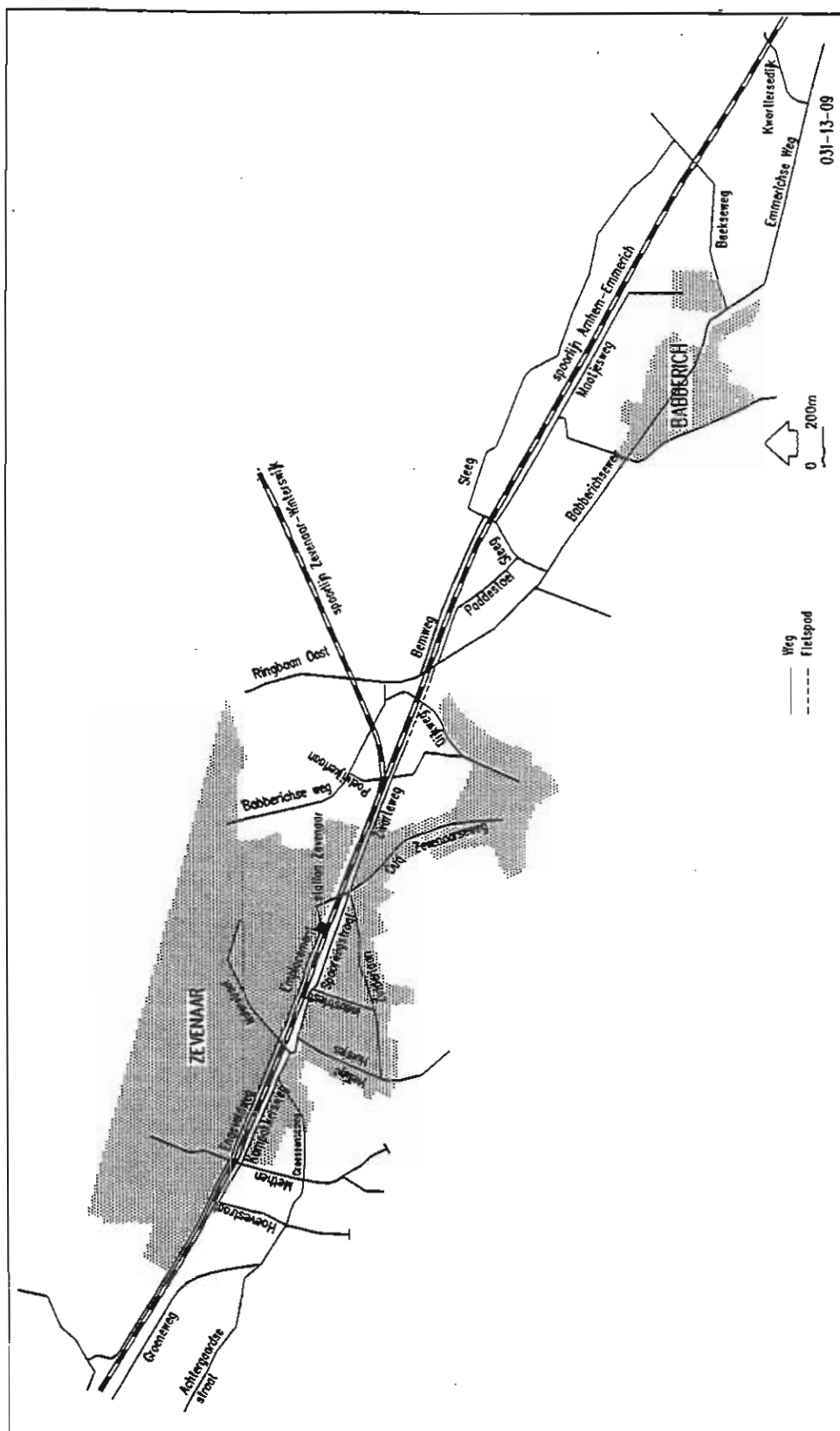
De Groeneweg en de Hoevestraat worden beide door de Betuweroute doorkruist. De aansluiting van de Groeneweg op de Groessenseweg komt voor autoverkeer te vervallen. De Groeneweg blijft via de Beerenclaauwstraat (in de gemeente Duiven) bereikbaar. Wel wordt een aansluiting gemaakt op het nieuw te realiseren fietspad naar de Achtergaardsestraat, ten noorden parallel aan de Betuweroute. Het gedeelte van de Hoevestraat tussen de Groessenseweg en de Betuweroute wordt vanwege de ontsluiting van de daar gelegen percelen gehandhaafd. Het perceel tussen de Betuweroute en de spoorlijn Arnhem-Emmerich wordt na aanleg van de Betuweroute ontsloten door de bestaande Groeneweg en een nieuw aan te leggen weg, parallel aan de Betuweroute. Bovendien kan nog steeds vanaf de Methen gebruik worden gemaakt van de bestaande Hoevestraat.

De Kampakkersweg wordt tijdens de werkzaamheden aan de tunnel afgesloten voor alle verkeer. Het verkeer wordt omgeleid via de Methen en de Groessenseweg/ Molenstraat. De verbinding tussen de Methen en de Groessenseweg nabij de Molenstraat (nu Kampakkersweg) zal worden verbreed en gesitueerd op de tunnelbak van de Betuweroute.

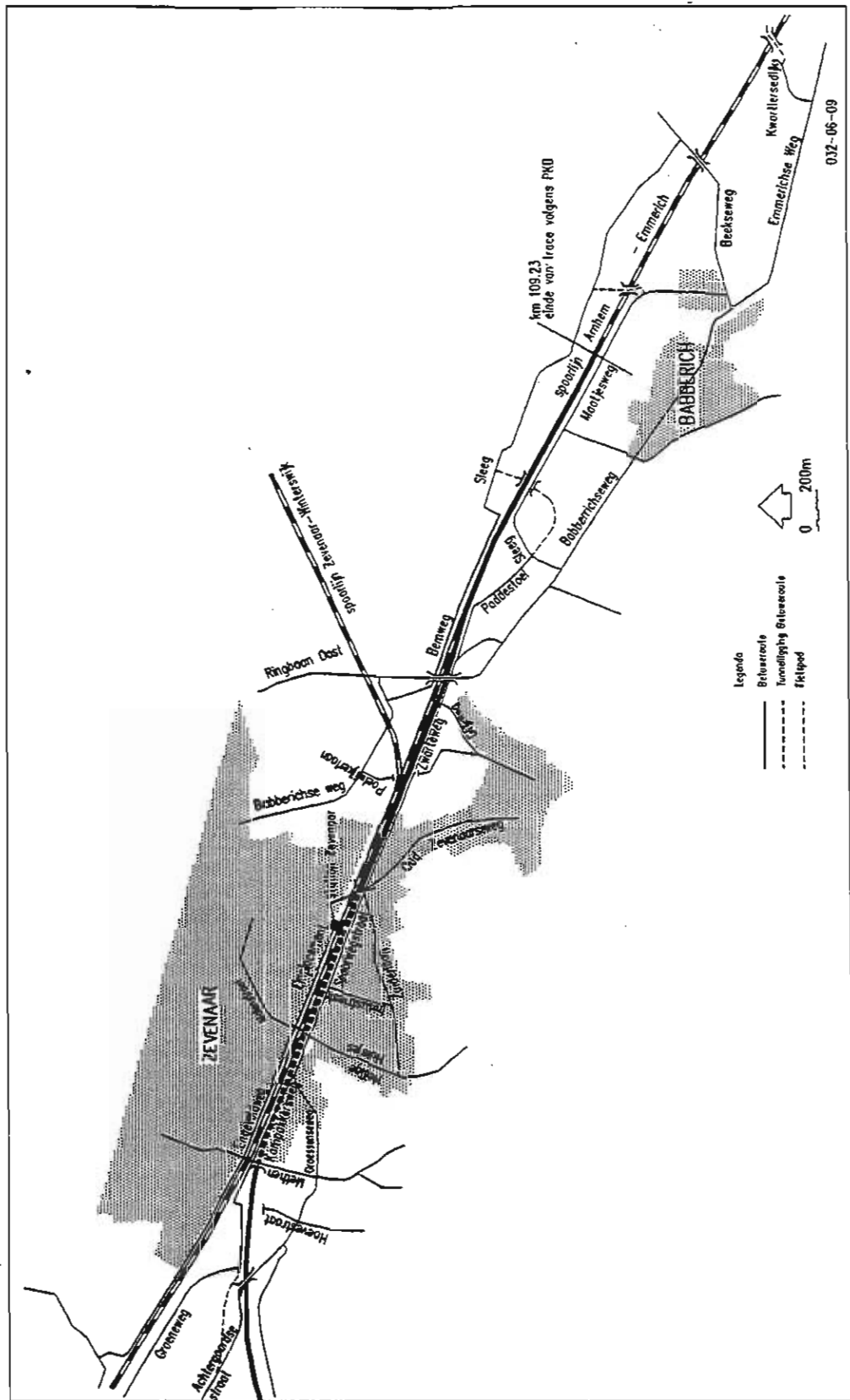
De Spoorwegstraat en de aansluiting van de Groessenseweg daarop worden na aanleg van de tunnel teruggedroefd met inbegrip van de door de gemeente Zevenaar noodzakelijk c.q. wenselijk geachte aanpassingen. De Spoorwegstraat wordt daarbij op de tunnelbak van de Betuweroute gesitueerd.

De ten oosten van het spoorwegemplacement van Zevenaar gelegen Zwarteweg wordt tussen de Oud Zevenaarseweg en de kruising met na te noemen viaduct in het nieuw aan te leggen gedeelte van de Babberichseweg parallel aan de Betuweroute gelegd. De Zwarteweg wordt onder voorbedoeld viaduct doorgetrokken naar de Babberichseweg.

De Dijkweg wordt aan de zuidzijde van de spoorbaan kortgesloten. Middels een bundeling met de Zwarteweg wordt ten behoeve van de ontsluiting van Oud Zevenaar een nieuwe verbinding tussen de Babberichseweg en de Dijkweg tot stand gebracht.



Figuur 4.4.1.1 Overzicht verkeersinfrastructuur in Zevenaar in de huidige situatie



Figuur 4.4.1.2 Overzicht verkeersinfrastructuur in Zevenaar na aanleg Betuweroute

Anders dan in de huidige situatie, waarin 2x de spoorbaan moet worden gekruist, kan middels deze verbinding de Dijkweg via de nieuwe Zwarteweg direct vanaf de Babberichseweg worden bereikt zonder de spoorbaan te kruisen. Indien het gedeelte van de Zwarteweg tussen de Poelwijkerlaan en de Dijkweg conform de huidige situatie uitsluitend toegankelijk zou blijven voor (brom)fietzers, zou deze nieuwe verbinding tussen de Babberichseweg en de Dijkweg onherroepelijk leiden tot een toename van het reeds aanwezige sluipverkeer door Oud Zevenaar. Met het oog daarop acht de gemeente het noodzakelijk de Zwarteweg tussen de Babberichseweg en de Oud Zevenaarseweg te verbreden en aan te sluiten op de Spoorwegstraat/Kampakkersweg/Methen. Door het treffen van deze maatregel wordt

- a het sluipverkeer uit Oud Zevenaar geweerd,
- b een ontsluiting van het bedrijventerrein Zuidspoor vanuit het oosten tot stand gebracht,
- c een zuidelijke verbinding gecreëerd tussen de oostelijke en westelijke poot van het ringbaanstelsel ten noorden van de spoorbaan, en
- d het spoorweg- en busstation en het centrum van Zevenaar beter bereikbaar gemaakt vanuit het oosten.

De onder b t/m d genoemde effecten zullen bovendien - naast andere maatregelen - bijdragen aan de ontlasting van de verkeersdruk in het centrum van Zevenaar. Deze "zuidelijke verbinding" tussen de Babberichseweg en de Methen zal aan de noordzijde worden voorzien van een vrijliggend fietspad, dat vanaf de Oud Zevenaarseweg tot de Methen eveneens op de tunnelbak van de Betuweroute zal worden gesitueerd. Het besluit tot het nemen van deze maatregel is mede gebaseerd op het rapport "Toetsing verkeersvarianten zuidelijke verbindingsweg" van februari 1997 van Bügel Hajema Adviseurs.

De Babberichseweg wordt circa 100 meter naar het westen verlegd en met een viaduct over de Betuweroute heengeleid. Vervolgens wordt het nieuw aan te leggen gedeelte door middel van een rotonde aangesloten op de bestaande Babberichseweg.

Het nieuw aan te leggen gedeelte van de Babberichseweg wordt voorzien van een parallelweg ten behoeve van het landbouw en fietsverkeer. De aansluiting van de Babberichseweg op de Ringbaan Oost, ten noorden van de bestaande spoorlijn Arnhem-Emmerich en ten zuiden van de bestaande spoorlijn naar Winterswijk, wordt ruim 100 meter naar het noorden verplaatst.

Als gevolg van de aanleg van het nieuwe deel van de Babberichseweg/ Ringbaan-oost komt de huidige aantakking van de Bemweg op de Babberichseweg te vervallen. In het Tracébesluit is voorzien in een nieuwe aantakking door de Bemweg onder het viaduct in het nieuwe deel van de Babberichseweg/Ringbaan-oost door te trekken, daarna naar het noorden af te buigen en vervolgens aan te sluiten op de eveneens verlegde poot van de Babberichseweg vanaf de Didamsestraat.

Deze in het Tracébesluit voorgestelde gewijzigde aansluiting is opgenomen in het bestemmingsplan.

De gemeente staat uit verkeerstechnische, ruimtelijke en financiële overwegingen en vanuit een oogpunt van duurzame stedenbouw echter een oplossing voor, waarbij de Bemweg vóór (d.w.z. aan de oostzijde van) genoemd viaduct afbuigt naar het noorden en via een te realiseren rotonde aansluit op het nieuw aan te

leggen deel Babberichseweg/Ringbaan-oost.

Verkeerstechisch gezien biedt de gemeentelijke oplossing de weggebruiker meer helderheid, hetgeen indirect ook de verkeersveiligheid ten goede komt.

Door een bundeling van de infrastructurele voorzieningen ter plaatse wordt bij de gemeentelijke oplossing de inbreuk op het landschap en het daaruit voortvloeiend ruimtelijk effect beperkt.

De lengte van het tracé is bij de gemeentelijke oplossing aanzienlijk korter en derhalve in financieel opzicht gunstiger.

De gemeentelijke oplossing is meer duurzaam van aard, omdat door de geringere tracé-lengte minder grond nodig is c.q. wordt verhard.

In het bestemmingsplan is met deze voorkeursoplossing van de gemeente rekening gehouden door langs de oostzijde van het nieuw aan te leggen deel van de Babberichseweg/Ringbaan-oost de voor de realisering van deze oplossing nodige gronden te bestemmen voor verkeersdoeleinden.

Zoals gezegd, komt de spoorwegovergang in het gedeelte van de Sleeg tussen de Babberichseweg en de aansluiting met de Bemweg te vervallen. Ten oosten van de huidige overweg wordt de Sleeg via een fietstunnel onder de Betuweroute door geleid en vervolgens ter hoogte van de Paddestoel aangesloten op de huidige Sleeg.

Om de verbinding tussen het Kloosterpad en de Sleeg voor fietsers en voetgangers te bewerkstelligen, wordt het Kloosterpad door middel van een verkeersviaduct voor fietsers en voetgangers over de Betuweroute heengeleid.

De belangrijkste verbinding tussen het noorden en het zuiden in het oosten van de gemeente, de Beekseweg (N812), wordt gehandhaafd. De huidige gelijkvloerse spoorwegovergang wordt echter, zoals in paragraaf 2 reeds is opgemerkt, vervangen door een ongelijkvloerse kruising. Ter hoogte van het huidige sportpark wordt aan de westzijde van de Beekseweg ten zuiden van de Betuweroute een nieuwe ontsluiting gerealiseerd ten behoeve van dat sportpark. Deze nieuwe ontsluiting wordt aangesloten op de Maatjesweg en wordt onder het viaduct van de Beekseweg door geleid naar de aan de oostzijde van de Beekseweg gelegen camping. Aan de zuidoostzijde van de Beekseweg zal vanaf het fietspad een taludtrap worden aangebracht ten behoeve van de bereikbaarheid van het daar gelegen kapelletje.

De vlak bij de Duitse grens gelegen Kwartiersedijk wordt afgesloten voor het autoverkeer. Teneinde de vrije passage van fietsers en voetgangers mogelijk te maken, vooral met het oog op de bereikbaarheid van het aan de noordzijde van de spoorlijn gelegen zwembad, wordt een tunnel voor fietsers en voetgangers onder de spoorlijn Arnhem-Emmerich door gelegd. Door het ongelijkvloers maken van beide kruisingen wordt zowel de verkeers- als de sociale veiligheid van en nabij de spoorlijn geoptimaliseerd.

4.4.2 Waterhuishouding

Vanwege de lage grondwaterstand aan weerszijden van het tracé worden, behalve langs de tunnels, greppels aangelegd. In verband met beperkt beschikbare ruimte wordt de greppel op een enkele plaats vervangen door een zogenoemde grindkist (die vlak onder het maaiveld wordt aangebracht en zorgt voor een snelle waterafvoer ter plaatse). Daarnaast wordt een aantal hoofdwatergangen van het

Waterschap Rijn en IJssel gekruist. Ten behoeve van deze kruisingen zullen voorzieningen worden getroffen zodat een goede waterhuishoudkundige situatie is gewaarborgd. In de meeste gevallen zal dit door middel van duikers kunnen geschieden.

Plaatselijk worden watergangen langs de Betuweroute gelegd teneinde de oorspronkelijke loop van de watergangen zo veel mogelijk te kunnen handhaven.

Nadere detaillering van watergangen en kunstwerken in het waterhuishoudkundig plan worden in overleg met het Waterschap Rijn en IJssel uitgewerkt, waarbij rekening zal worden gehouden met de vigerende Keur van het Waterschap.

In Zevenaar-Oost worden twee hoofdwatergangen van het Waterschap Rijn en IJssel gekruist. De ligging van deze hoofdwatergangen wordt enigszins gewijzigd. Daarnaast wordt de Kwartiersedijk, die een (secundaire) waterkerende functie heeft, gekruist. De duikers onder de bestaande spoorlijn worden verlengd.

4.4.3 Kabels en leidingen

De door de Betuweroute respectievelijk HSL-Oost gekruiste kabels en leidingen van een beperkte omvang worden gebundeld en op enkele plaatsen onder het tracé doorgevoerd.

De in de lengterichting van het tracé gelegen kabels en leidingen in de spoorbaan worden buiten de spoorbaan gelegd. Hoofdtransportleidingen die de Betuweroute c.q. de HSL-Oost kruisen worden zo nodig overkluisd.

4.5 Landschappelijke inpassing

Het vigerende bestemmingsplan voor het buitengebied van Zevenaar dateert van 1974. In verband met de sedertdien gewijzigde opvattingen en in gang gezette ontwikkelingen behoeft dat bestemmingsplan dringend herziening.

Met het oog daarop heeft de gemeente aan Zandvoort Ordening & Advies te Utrecht en Nieuwland Advies te Wageningen opdracht gegeven een ontwikkelingsvisie voor het buitengebied van de gemeente op te stellen. Deze onlangs vastgestelde visie richt zich met name op het toekomstig gebruik van het landschap in relatie met de ecologische, visueel-ruimtelijke en waterhuishoudkundige kwaliteiten. De visie kijkt 15 jaar vooruit en vormt de basis voor het nieuwe bestemmingsplan voor het buitengebied en het daaraan gekoppelde landschapsbeleidsplan.

In dit landschapsbeleidsplan, dat rekening houdt met de toekomstige aanwezigheid van de Betuweroute, de HSL-Oost en met de overige grootschalige infrastructurele voorzieningen, die op de gemeente Zevenaar afkomen, is aangegeven hoe door actieve landschapsverbetering kan worden gekomen tot de gewenste landschappelijke beeldkwaliteit. Op basis van het landschapsbeleidsplan is in overleg tussen de gemeente en de NS een plan voor de landschappelijke inpassing van de Betuweroute en HSL-Oost met bijkomende maatregelen uitgewerkt. Daarin is - rekening houdend met ecologische verbindingzones - naast beplantingselementen mede voorzien in enige natte duikers met looprichels, en enige faunapassages, waaronder een

passagemogelijkheid voor reeën. Een regeling inzake de realisering en instandhouding van de landschappelijke inpassing is c.q. wordt vastgelegd in een tussen de NS en de gemeente getroffen c.q. te treffen convenant. Het landschappelijke inpassingsplan - getiteld Landschapsplan Betuweroute - is als bijlage toegevoegd aan deze toelichting.

Vormgeving geluidwerende maatregelen

De geluidschermen worden door een zorgvuldige vormgeving zo goed mogelijk in het aangrenzende landschap ingepast. Aangezien de geluidschermen in het landelijk gebied liggen, krijgen deze een landelijk karakter. Dit houdt in dat de schermen een sobere en rustige vormgeving krijgen. De hoogte en de breedte van de schermen komen overeen met de waarden die in het Tracébesluit zijn opgenomen.

4.6 Andere maatregelen

Te slopen bebouwing

In verband met de ligging in het gebied dat is gereserveerd voor de spoorbaan en de noodzakelijke nieuwe weginfrastructuur, dan wel als gevolg van effecten van die aanleg moet op een aantal plaatsen in Zevenaar bebouwing worden gesloopt. In tabel 4.6.1 is aangegeven om welke bebouwing het gaat.

Tabel 4.6.1 Overzicht te slopen bebouwing in Zevenaar

adres	soort bebouwing
km. 103,8	schuur
De Groeneweg 33	woning + bedrijf
Hoevestraat 2	woning + agrarisch bedrijf
Hoevestraat 4	woning
Kampakkersweg 1	woning
Kampakkersweg 3	woning + bedrijf
Kampakkersweg 9	woning + agrarisch bedrijf
Groessenseweg 1	woning
Groessenseweg 2	woning
Groessenseweg 3	woning + bedrijf met winkel
Groessenseweg 19	schuren
Spoorwegstraat 39	bedrijven
Spoorwegstraat 41	bedrijf
Spoorwegstraat km. 105,56	bedrijf
Spoorwegstraat km. 106,05	loodsen
Zwarteweg 2	woning + bedrijf
Zwarteweg 4	woning
Zwarteweg 6	woning
Zwarteweg 10	woning
Zwarteweg 12	woning
Zwarteweg 14	woning
Zwarteweg 16	woning
Zwarteweg 18	woning

Bestemmingsplan Betuweroute, gemeente Zevenaar

adres	soort bebouwing
Zwarteweg 20	woning
Zwarteweg 20a	woning
Dijkweg 1	woning
Babberichseweg 6	woning
Babberichseweg 8	woning
Babberichseweg 10	woning
Babberichseweg 12	woning
Babberichseweg 14	woning
Babberichseweg 14a	transformatorhuisje
Babberichseweg 16	woning
Babberichseweg 18	woning + agrarisch bedrijf
Babberichseweg 20	woning
Babberichseweg 29	woning +café
Babberichseweg 38	schuur
Bemweg 13b	woning
Bemweg 15	woning
Bemweg 17	woning
Bemweg 19	woning
Bemweg 21	woning
Bemweg 23	woning
Bemweg 25	woning
Bemweg 27	woning
Bemweg 35	woning
Bemweg 37	woning
Bemweg 39	woning
Bemweg 41	woning
Bemweg 43	woning
Paddestoel 1/3	2 wooneenheden
Paddestoel 2	woning
Paddestoel km. 107,61	schuur
km 107,28	schuur
Beekseweg 9a	woning
Beekseweg 10	woning
Beekseweg 10a	woning
Beekseweg 12	woning
Beekseweg 13	woning
Beekseweg 17	woning
Beekseweg 20	woning
Maatjesweg 2	woning
Maatjesweg 4	woning
Maatjesweg 8	woning
Maatjesweg 14	woning
Maatjesweg 20	woning
Maatjesweg 22	woning
Sleeg 10	woning
Sleeg 30	woning
Zuiderlaan 1	woning

Bestemmingsplan Betuweroute, gemeente Zevenaar

adres	soort bebouwing
Zuiderlaan 2a	woning
Zuiderlaan 2b	woning
Zuiderlaan 3	woning
Zuiderlaan 4	woning + bedrijf
Zuiderlaan 5	woning
Zuiderlaan 7	woning
Oud Zevenaarseweg 2	woning
Oud Zevenaarseweg 3	woning
Oud Zevenaarseweg 4	woning
Oud Zevenaarseweg 5	woning
Oud Zevenaarseweg 6	woning
Oud Zevenaarseweg 8	woning
Oud Zevenaarseweg 10	woning
Oud Zevenaarseweg 12	woning

Naast de bebouwing die in de tabel is aangegeven, kan er nog andere bebouwing worden gesloopt. Het gaat hierbij niet om woningen, maar bijvoorbeeld om bergingen en schuurtjes binnen de zogenoemde bouwzones. Op werkterrein wordt bestaande bebouwing soms gebruikt voor opslag en dergelijke.

Indien planmatige bedrijfsverplaatsingen aan de orde zijn, zal dit in overleg met rechthebbenden en de gemeente geschieden.

Kop Oud Zevenaarseweg/Panovenweg/Zuiderlaan

Als gevolg van de sloop van de woningen Oud Zevenaarseweg 2 t/m 12 (even nrs.), 3 en 5 en de woningen Zuiderlaan 1 t/m 7 (oneven nrs.), 2A, 2B en 4 ontstaat op de kop van de Oud Zevenaarseweg/ Panovenweg/ Zuiderlaan een leemte in de ruimtelijke structuur ter plekke. Deze plek dient met zorg heringevuld te worden. De herinvulling zal recht moeten doen aan de kwaliteitseisen, die vanwege het markante karakter van de plek zullen worden gesteld.

Daarbij zal aandacht moeten worden besteed aan het behoud van zichtlijnen, met name voor wat betreft de zichtlijn Stationsplein-Oud Zevenaarseweg vice versa. Uitgegaan wordt van vervangende woningbouw op de restkavel van de te slopen woningen Oud Zevenaarseweg 2 t/m 12 (even nrs.) en Zuiderlaan 1 t/m 7 (oneven nrs.).

Met het oog daarop is op die restkavels de bestemming "Woondoeleinden (uit te werken)" gelegd. De gemeente zal in nauw overleg met de eigenaresse, te weten de Algemene Stichting Woningbouw Zevenaar, een uitwerkingsplan opstellen. Omtrent de aspecten, die samenhangen met de ontwikkeling van dat uitwerkingsplan, is danwel zal tussen de gemeente en de NS-Railinfrabeheer bij convenant een regeling (worden) getroffen.

Sportpark De Buitenboom

Teneinde de Beekseweg over de Betuweroute heen te kunnen leiden zal een

viaduct moeten worden aangelegd. Voor de aanleg van dat viaduct moet worden beschikt over een deel van het meest oostelijk op het sportpark gelegen veld en een deel van de langs de Beekseweg gesitueerde parkeergelegenheid, die tot het sportpark behoort. Bovendien zal de entree naar het sportpark verlegd moeten worden. Voorzien is in de mogelijkheid tot realisering van een vervangend veld aan de westzijde van het bestaande sportpark. Ten aanzien van de aspecten, die met de realisering van het vervangende veld en de overigens noodzakelijke herinrichting van het sportpark zijn gemoeid, is c.q. zal tussen de gemeente en de NS-Railinfrabeheer een convenant worden gesloten. Omtrent de situering van het vervangende veld c.q. de verdere herinrichting van het sportpark zal overleg plaats vinden tussen de gemeente en de s.v. Babberich.

5 MILIEUHYGIËNISCHE, CULTUURHISTORISCHE EN ARCHEOLOGISCHE ASPECTEN

5.1 Geluidwerende maatregelen

5.1.1 Geluid ten gevolge van de Betuweroute/HSL-Oost

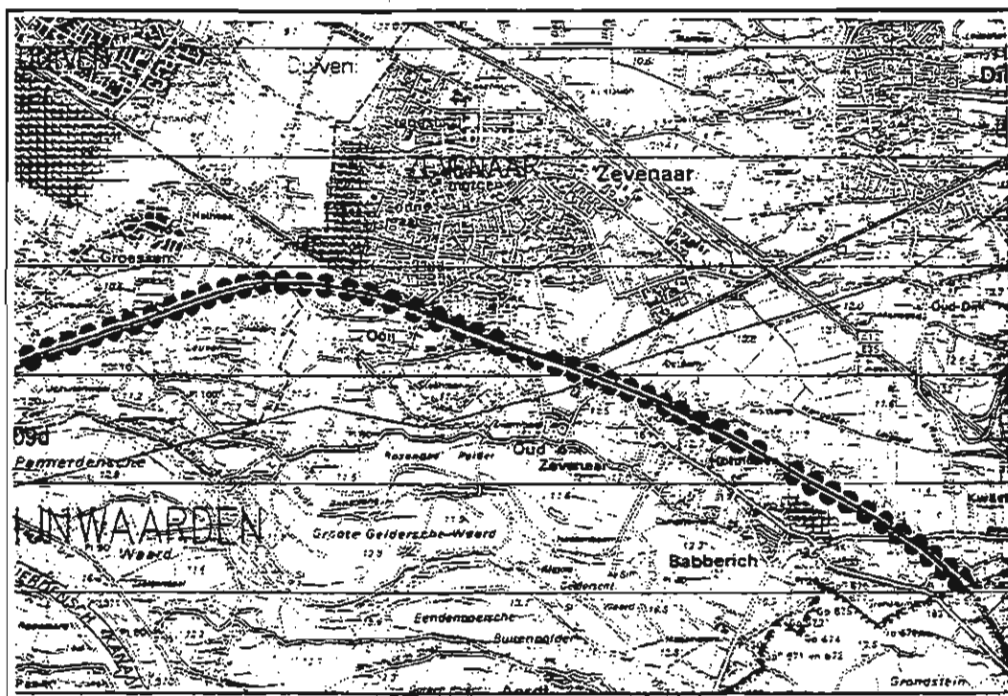
In het kader van het Tracébesluit hebben Grontmij-De Weger VoF en NSTO in opdracht van NS-Railinfrabeheer akoestisch onderzoek gedaan naar de effecten van de Betuweroute zowel wat betreft de aan te leggen spoorlijn als de ten gevolge daarvan noodzakelijke reconstructies van bestaande wegen en de aanleg van nieuwe wegen. Op basis van akoestisch relevante omgevingskenmerken en spoorgegevens van de Betuweroute is de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige objecten berekend²⁾.

Met als uitgangspunt, dat langs de gehele Betuweroute 57 dB(A) wordt gehanteerd als voorkeursgrenswaarde voor de gevelbelasting van woningen en andere geluidgevoelige objecten, is aan de hand van de berekeningsresultaten gezien welke geluidwerende maatregelen moeten worden getroffen om - waar mogelijk - aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

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 (geluidgevoelige)bebouwing 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.

2)

Voor de gedetailleerde onderzoeksgegevens wordt verwezen naar de rapporten van Grontmij-De Weger VoF en NSTO met de volgende nummers:
 66001/U/adt/PBR/RAP/D1/5958/KS;
 66001/U/adt/PBR/RAP/D1/5959/KS;L.96.0732.H7 en het in opdracht van de gemeente uitgebrachte rapport akoestische toetsing Tracébesluit Betuweroute, rail- en wegverkeerslawaaï, gedateerd 97-07-02, van Witteveen + Bos Raadgevend Ingenieurs b.v..
 86081/U/adt/PBR/RAP/DO/2295/RT
 NSTO/98/9130003/0112
 NSTO/98/8110033/0009
 AEAT/00/0130068/008



Figuur 5.1.1 Overzicht geluidwerende maatregelen

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.

In tabel 5.1.1 is een overzicht opgenomen van de te plaatsen geluidschermen. De plaats van de geluidwerende maatregelen is aangeduid in figuur 5.1.1.

Nabij de tunnel zal de geluidbelasting die door de Betuweroute wordt veroorzaakt zeer beperkt zijn. De huidige geluidbelasting ten gevolge van de bestaande spoorlijn richting Emmerich blijft bestaan. Deze geluidbelasting ligt, op de eerste bebouwingslijn, globaal tussen de 60 en 68 dB(A).

Tabel 5.1.1 Geluidschermen in de gemeente Zevenaar

noordzijde [km - km]	lengte [m]	hoogte [m+BS]	zuidzijde [km - km]	lengte [m]	hoogte [m+BS]
104,00 - 104,20	200	4	104,00 - 104,20	200	4
104,20 - 104,61	410	4-1	104,20 - 104,61	410	4-1
106,54 - 106,98	440	2	106,15 - 106,32	170	3
106,98 - 107,54	560	2	106,32 - 106,64	320	1,5
107,54 - 107,80	260	4	106,64 - 107,00	360	2
107,80 - 108,93	1130	3	107,00 - 107,11	110	3
108,93 - 109,03	100	4	107,11 - 107,42	310	4
109,03 - 109,64	610	3	107,42 - 107,53	110	3
109,64 - 110,14	500	1,5	107,53 - 107,85	320	4
110,14 - 110,64	500	3	107,85 - 108,34	490	3
			108,34 - 109,23	890	4
110,64 - 111,03 ¹⁾	390	2	109,23 - 109,65	420	4
			109,65 - 110,20	550	2
			110,20 - 110,39	190	4
			110,39 - 110,84	450	3
			110,84 - 111,03	190	1,5

¹⁾ Dit geluidscherm dient nog 200 meter in Duitsland te worden doorgetrokken (tot 111,23 km).

Naast de in tabel 5.1.1 vermelde schermen gaat ook een belangrijk geluidwerend effect uit van de tunnel en de toeritten. Deze tunnel is circa 1.500 meter lang (exclusief de toeritten; de tunnel met de beide toeritten is circa 2.300 meter lang). De hoogte van geluidschermen ter plaatse van de toeritten is gegeven ten opzichte van de rand van de bakconstructie.

In het overgangsg gebied van de maaiveldligging in Duiven naar de tunnel in Zevenaar zullen de schermen geleidelijk aflopen van hoog naar laag zodat er geen verschil in de geluidbelasting ontstaat. In tabel 5.1.1 is de bovenkant van de geluidschermen gedefinieerd ten opzichte van Bovenkant Spoorstaaf (BS). Deze maat is bepalend voor het geluidwerende effect van een geluidscherm. De feitelijke hoogte van een scherm wordt mede bepaald door de plaats van de onderzijde van het scherm ten opzichte van Bovenkant Spoorstaaf. Deze hoogte kan derhalve variëren naar gelang het geluidscherm geplaatst is op (een opstaande rand van) een kunstwerk of een talud. De hoogte van de geluidschermen op de rand van de half verdiepte bak (oostelijke toerit) is gemeten ten opzichte van het maaiveld.

De schermen in Zevenaar-Oost zijn maximaal 4 meter hoog, gemeten ten opzichte van de naastgelegen spoorstaaf. Door het plaatsen van de schermen kan de afstand van de 57 dB(A)-contourlijn tot de spoorbaan worden teruggebracht tot circa 90 meter.

De provincies Utrecht, Gelderland en Noord-Holland alsmede de N.V. Nederlandse Spoorwegen en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben in de loop van 1994 in gezamenlijk overleg besloten enige studies uit te (doen) voeren ter

voorbereiding van de aanleg van de HSL-Oost. Eén van deze studies is het verkennend onderzoek naar de akoestische effecten als gevolg van de aanleg van de HSL-Oost. Dit onderzoek is uitgevoerd door DHV Milieu en Infrastructuur BV. De bevindingen zijn neergelegd in het rapport Akoestische verkenning HSL-oost d.d. 23 november 1994. Blijkens het rapport (pag. 49) zal - indien de sporen voor de HSL-Oost ter hoogte van Zevenaar in een tunnel worden gelegd - de geluidbelasting in de toekomst gelijk zijn aan de huidige belasting.

Het leggen van de sporen ter hoogte van Zevenaar in een tunnel is niet alleen uitgangspunt voor de gemeente maar bovendien juist de aanleiding om de mogelijkheid tot realisering van die tunnel te integreren in het onderhavige bestemmingsplan teneinde te kunnen komen tot een zoveel mogelijk gelijktijdige realisering daarvan met de tunnel voor de Betuweroute. Vanuit die optiek wordt dan ook geconcludeerd, dat het "meenemen" van de tunnel voor de HSL-Oost in het bestemmingsplan akoestisch niet op bezwaren stuit.

5.1.2 Hogere grenswaarden

In de praktijk is het niet altijd mogelijk de 57 dB(A)-norm te realiseren. Voor een aantal woningen zal dan een hogere grenswaarde op grond van het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs) moeten worden aangevraagd.

Volgens de huidige regeling van het Bgs is dit het geval indien de bestaande belasting 60 dB(A) of meer bedraagt en de geluidbelasting met meer dan 2 dB(A) toeneemt. Het Bgs wordt op dit punt echter gewijzigd, wat betekent dat in plaats van 60 dB(A) de norm van 57 dB(A) wordt gehanteerd. Van deze nieuwe norm wordt voor de woningen in Zevenaar uitgegaan, zodat voor toenames van meer dan 2 dB(A), gerekend vanaf 57 dB(A), omdat het een bestaande situatie betreft een hogere waarde moet worden aangevraagd. Bedraagt de bestaande geluidbelasting 65 dB(A) of meer, dan moet voor elke verhoging een hogere waarde worden aangevraagd.

Voor een aantal woningen blijft de geluidbelasting, ondanks de geluidwerende maatregelen, meer dan 57 dB(A). De Minister heeft besloten dat voor alle woningen langs het tracé van de Betuweroute met een geluidbelasting van meer dan 57 dB(A) hogere grenswaarden worden aangevraagd. Indien de geluidbelasting aan de gevel meer dan 57 dB(A) is, worden zonodig maatregelen getroffen om te bevorderen dat de binnenwaarde in geluidgevoelige ruimten maximaal 37 dB(A) zal bedragen. In februari 1997 heeft NS-Railinfrabeheer een zodanige aanvraag ingediend bij gedeputeerde staten van Gelderland. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd een hogere waarde vast te stellen, indien het treffen van maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn of in stedenbouwkundig, vervoerskundig, landschappelijk of financieel opzicht op overwegende bezwaren stuit. Met inachtneming van de voorgeschreven terzake procedure hebben gedeputeerde staten op 8 juli 1997 onder nr. MW97.6502-6023025 op de aanvraag beschikt.

In het kader van de Tracébesluiten Betuweroute 1998-3 (Zevenaar) en Betuweroute 2001 (wachtsproen Zevenaar) zijn hier enkele wijzigingen/aanvullingen op gekomen.

In tabel 5.1.2 zijn de hogere grenswaarden tot km 109.23 opgenomen die voor

deze woningen door Gedeputeerde Staten zijn vastgesteld, danwel opgenomen zijn in het Tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtsporen Zevenaar).

Tabel 5.1.2 Hogere geluidbelastingen in Zevenaar (tot km 109,23)

adres	woningen {aantal}	geluidbelasting [dB(A)]
Poelwijkerlaan 12	1	61
Poelwijkerlaan 12a	1	59
Poelwijkerlaan 14	1	59
Hoevestraat 6	1	62
Babberichseweg 4	1	67
Babberichseweg 30	1	59
Babberichseweg 30a	1	58
Babberichseweg 31	1	61
Babberichseweg 67	1	58
Bemweg 1	1	62
Bemweg 5	1	63
Sleeg 3	1	62
Sleeg 4	1	65
Sleeg 6	1	61
Sleeg 18	1	61
Sleeg 18a	1	61
Sleeg 20	1	58
Paddestoel 4	1	64
Paddestoel 5	1	62
Paddestoel 6	1	63
Maatjesweg 6	1	62
Maatjesweg 12	1	63
Dijkweg 7	1	59

N.B.: In de tabel zijn de woningen Hoevestraat 2 en Babberichseweg 16 en 18 niet opgenomen, aangezien deze woningen door de NS zijn c.q. worden aangekocht en gesloopt en niet herbouwd zullen worden. Evenmin zijn daarin verwerkt de opstellen Poelwijkerlaan t.h.v. km. 106.85 en Paddestoel 6a, die ten onrechte als woning zijn aangemerkt.

In tabel 5.1.3 is aangegeven voor welke woningen in Zevenaar-Oost een hogere waarde is vastgesteld. In tabel 5.1.4 staan de woningen die wel een geluidbelasting van 57 dB(A) of hoger hebben, maar waarvoor geen hogere waarde behoeft te worden aangevraagd. Het gaat in Zevenaar-Oost uitsluitend om zogenaamde 'bestaande situaties' (zie ook paragraaf 3.5 van het Algemeen Deel van het Tracébesluit Betuweroute).

In deze tabellen is weergegeven de geluidbelasting in de huidige (referentiewaarde) en in de toekomstige situatie en de toename van de geluidbelasting. 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.

Tabel 5.1.3 Hogere geluidbelastingen in Zevenaar-Oost (in 'bestaande situaties') waarvoor een hogere grenswaarde is vastgesteld

adres	woningen [aantal]	geluidbelasting [dB(A)]		
		toekomst	referentie- waarde	toename
Eltenseweg 6 ¹⁾	1	61	56	5
Maatjesweg 16	1	62	59	3
Maatjesweg 18	1	60	58	3

¹⁾ Bij deze geluidbelasting is rekening gehouden met het plaatsen van het geluidscherm in Duitsland.

Tabel 5.1.4 Hogere geluidbelastingen in Zevenaar-Oost (in 'bestaande situaties'), waarvoor geen hogere grenswaarde behoeft te worden aangevraagd

adres	woningen [aantal]	geluidbelasting [dB(A)]		
		toekomst	referentie- waarde	toename
Sleeg 33 en 35	2	58	(<) 57	1
Sleeg 36 en 38	2	63	61	2
Kwartiersedijk 7	1	60	58	2
Beekseweg 8	1	59	58	1
Beekseweg 14	1	61	59	2
Beekseweg 16	1	60	59	1
Beekseweg 18	1	58	(<) 57	1

De campings aan de Beekseweg hebben op de terreingrens, afhankelijk van de locatie, een geluidbelasting van maximaal 58 dB(A) aan de zuidzijde en 51 dB(A) aan de noordzijde. Overigens geldt voor campings geen wettelijke geluidnormering.

5.1.3 Geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer

In verband met de tengevolge van de Betuweroute noodzakelijke reconstructie van bestaande dan wel de aanleg van nieuwe wegen of weggedeelten heeft DGMR Raadgevend Ingenieurs b.v. in opdracht van NS-Railinfrabeheer binnen het kader van het Tracébesluit eveneens onderzoek gedaan naar wegverkeerslawaai. De resultaten van dat onderzoek zijn neergelegd in het rapport L.96.0732.H7, d.d. 20 januari 1999. In opdracht van Gedeputeerde Staten van Gelderland heeft Witteveen+Bos Raadgevend Ingenieurs b.v. bovendien geïnventariseerd of en zo ja ten aanzien van welke woningen sprake is van cumulatieve geluidbelasting vanwege de Betuweroute en het wegverkeer.

Blijkens die inventarisatie doen zich in de gemeente Zevenaar geen cumulatieve gevallen voor. Wel treedt als gevolg van de aanpassingen aan de Babberichseweg/Dijkweg, die in de zin van de Wet geluidhinder moeten worden aangemerkt als aanleg van een nieuwe weg, een hogere geluidsbelasting op voor een 6-tal woningen aan de Babberichseweg. Daarbij is rekening gehouden met het feit dat de woningen Babberichseweg 16, 18 en 20 door NS-Railinfrabeheer zijn aangekocht en zullen worden gesloopt. Een scherm met de lengte van 180 m en een hoogte van 2 m zal worden geplaatst aan de zuidzijde van de nieuwe Babberichseweg ter hoogte van de woningen Babberichseweg 26 en 28. Ter hoogte van de woningen Babberichseweg 34 en 36 zal eveneens een 2 m hoog scherm geplaatst worden met een lengte van 80 m. Tevens wordt op gedeelten van de Babberichseweg steenmastiekasfalt toegepast.

In tabel 5.1.5 zijn de resterende 6 woningen genoemd. Voor deze woningen is door Gedeputeerde Staten van Gelderland een hogere waarde vastgesteld.

Tabel 5.1.5 Geluidbelastingen wegverkeer Betuweroute c.a.

Adres	Woningen	Geluidbelasting
Babberichseweg 28	1	52
Babberichseweg 32	1	51
Babberichseweg 33	1	53
Babberichseweg 34	1	51
Babberichseweg 36	1	54
Babberichseweg 40	1	54

In verband met de aanleg van de Betuweroute zal de Babberichseweg verlegd worden. In tabel 5.1.6 zijn de 2 woningen weergegeven die daardoor een hogere waarde zullen krijgen, aangezien er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Tabel 5.1.6 Hogere geluidbelasting

Adres	Woningen	Geluidbelasting
Babberichseweg 36	1	60
Babberichseweg 40	1	65

In opdracht van de gemeente heeft Witteveen+Bos Raadgevend Ingenieurs b.v. de akoestische effecten als gevolg van wegverkeerslawaaï bij realisering van de voorgenomen zuidelijke verbindingsweg onderzocht. De bevindingen van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport 'akoestisch onderzoek Zuidelijke Verbindingsweg Zevenaar' d.d. 01-12-1998. Blijkens deze bevindingen zal, na toepassing van steenmastiekasfalt op de Zuidelijke Verbindingsweg Zevenaar en een 3 m hoog scherm met een lengte van circa 140 m ter hoogte van de Oud-Zevenaarweg, voor een 13-tal woningen op grond van de berekende geluidbelasting een hogere grenswaarde moeten worden vastgesteld voorafgaande aan de vaststelling van het bestemmingsplan. In tabel 5.1.7 zijn de desbetreffende woningen en de geluidbelasting daarvan aangegeven.

Tabel 5.1.7 Geluidbelasting wegverkeer zuidelijke verbindingsweg

Adres	Woningen	Geluidbelasting
Dijkweg 7	1	55
Dijkweg 9	1	52
Oud Zevenaarseweg 7	1	51
Oud Zevenaarseweg 14	1	57
Oud Zevenaarseweg 16	1	57
Oud Zevenaarseweg 18	1	57
Oud Zevenaarseweg 20	1	57
Oud Zevenaarseweg 22	1	53
Zuiderlaan 9	1	54
Zuiderlaan 11	1	54
Zuiderlaan 13	1	51
Zuiderlaan 15	1	51
Babberichseweg 30	1	51

5.2 Bodemsanering

Binnen de gemeente Zevenaar is in het kader van de Betuweroute uitgebreid onderzoek gedaan naar de milieukundige kwaliteit van de bodem met inbegrip van de percelen, waarover ten behoeve van de aanleg van de tunnel voor de HSL-Oost moet worden beschikt. Dit onderzoek kan worden verdeeld in:

- perceelsgebonden bodemonderzoek ten behoeve van de verwerving. Dat onderzoek is uitgevoerd door Grontmij - De Weger. Op 30 januari '98 waren 60 locaties onderzocht waarvan in 24 gevallen ook nader onderzoek is uitgevoerd;
- bodemonderzoek van de toekomstige spoorbaan en kunstwerken ten behoeve van de bepaling van de milieukundige kwaliteit van de bij de werkzaamheden vrijkomende grond. Dat onderzoek is uitgevoerd door Holland Railconsult;
- bodemonderzoek van de verdachte locaties op het bestaande NS-emplacement. Dat onderzoek is uitgevoerd door Holland Railconsult.

Op basis van deze onderzoeken is een tracédekkend beeld verkregen van de verontreinigingssituatie van de bodem en grondwater. Er zijn 7 gevallen van bodemverontreiniging geconstateerd die gesaneerd moeten worden.

Het gaat hierbij om 2 autonome saneringen die voorafgaand aan de civiele werkzaamheden, worden gesaneerd. De overige verontreinigingen worden tijdens de civiele werkzaamheden gesaneerd.

5.3 Overige milieuhygiënische aspecten

In de Projectnota/MER, die bij de PKB Betuweroute deel 1 is gevoegd, de Aanvulling op het MER Betuweroute, die als bijlage bij het OTB is gevoegd, en de Tweede aanvulling op het MER Betuweroute en voorts in het rapport 'Onderzoek naar mogelijke effecten van de HSL-Oost op milieu, natuur, landschap en ruimtelijke ordening' d.d. april 1995 van Heidemij Advies is uitvoerig ingegaan op de relevante milieuhygiënische aspecten. Onderstaand wordt kort ingegaan op enige van deze aspecten. Voor meer uitgebreide informatie daarover wordt verwezen naar de zojuist genoemde documenten.

Trillingen

In Nederland zijn geen normen voorhanden waaraan trillingshinder van spoorwegverkeer kan worden getoetst. In de Aanvulling op het MER Betuweroute en in de Tweede aanvulling op het MER Betuweroute is nader onderzoek beschreven naar de optredende trillingsniveaus en naar mogelijke maatregelen om trillingshinder tegen te gaan.

Naar de huidige stand van de kennis op dit terrein zullen preventieve maatregelen worden genomen. Daarnaast zal een zogenoemde monitoring worden uitgevoerd. Na ingebruikneming van de spoorbaan wordt er in alle woningen tot 50 meter van de baan gemeten (actieve monitoring). Voor de woningen tussen de 50 en 100 meter zal dat na klachten geschieden (passieve monitoring). Na deze metingen zal naar de kennis van dat moment worden gezien of aanvullende maatregelen mogelijk zijn. Bedoelde maatregelen c.q. monitoring zullen worden getroffen c.q. uitgevoerd met name ten aanzien van de Betuweroute.

Ecologie

Door de gedeeltelijke verbreding van de spoorbaan en de plaatsing van geluidschermen wordt de ecologische barrièrewerking van de spoorbaan groter. Om dit tegen te gaan worden verschillende mitigerende maatregelen getroffen. Deze zijn opgenomen en onderbouwd in het Tracébesluit en het landschapsplan Betuweroute, dat als bijlage is toegevoegd aan en geacht wordt deel uit te maken van deze toelichting.

Bij de inrichting en het beheer van de spoorbermen en -sloten wordt zoveel mogelijk aangesloten op de (in potentie) aanwezige landschapsecologische relaties in het omringende gebied. Daarbij worden bermen met een bijzondere floristische betekenis zoveel mogelijk ontzien en worden ecologische verbindingen voor verschillende diersoorten versterkt. Ten behoeve van de kruisende watergangen is ten oosten van de tunnel een vijftal duikers aanwezig. In overleg met het Waterschap Rijn en IJssel zullen ten behoeve van de faunamigratie twee duikers worden uitgevoerd als ecoduikers, bij de overige duikers worden droge U-bakprofielen aangebracht. Soorten die hiervan profiteren zijn o.a. kleinere zoogdieren en amfibieën. Waar mogelijk worden de oevers van de aansluitende watergangen -ter plaatse van de ecoduikers- flauwer gemaakt, zodat de faunamigratie tussen de gebieden aan weerszijden van het spoor verder wordt bevorderd. Bij het treffen van deze maatregelen zal expliciet aandacht worden besteedt aan de relevante onderhoudsaspecten, die door het Waterschap worden aangegeven.

Voor de migratie van deze diersoorten langs het spoor wordt onder de viaducten ruimte gelaten voor het doorzetten van de spoorbermen. Op de spoordekken boven de onderdoorgangen in de Sleeg en de Kwartiersedijk wordt eveneens ruimte gemaakt voor faunamigratie.

Waar mogelijk worden aan weerszijden van het spoor de opgaande lijnvormige elementen, zoals singels en houtwallen, op elkaar aangesloten. Dit bevordert de migratie van vliegende diersoorten, zoals vleermuizen en vlinders.

Grondwater

In het rapport "Betuweroute; combitunnel Zevenaar; modelstudie naar de invloed van de tunnelaanleg op de grondwaterstroming" d.d. 6 mei 1997 zijn de resultaten van onderzoek naar de invloed van de Betuweroute- en de eventueel te realiseren HSL-Oost tunnel op de grondwaterstanden nabij de tunnels en in de bebouwde omgeving van Zevenaar opgenomen. Als conclusie komt daarin naar voren dat het niet is aan te tonen dat de tunnels enige invloed hebben op de grondwaterstanden in de bebouwde omgeving van de tunnel. Het verloop van de stijghoogte in de tijd onder bepaalde omstandigheden (rivierpeilen, (effectieve) neerslag) zal dan ook niet significant anders worden wanneer de tunnel aanwezig is.

Daarnaast zal de aanwezigheid van de tunnels met een grote mate van zekerheid geen aanleiding zijn tot het optreden van schade aan de omliggende bebouwing. Indien wel schade zal optreden is de conclusie gerechtvaardigd dat de schade een gevolg is van andere (combinaties van) oorzaken.

Hierbij kan worden gedacht aan:

- te zwakke funderingen in relatie met de belastingen;
- eerdere zakkingen ten gevolge van grondwaterstands dalingen in de afgelopen jaren;
- trillingen ten gevolge van verkeersdrukte.

Tenslotte is van belang dat de beïnvloeding van de vochtvoorziening van beplantingen en natuurlijke vegetatie nagenoeg geen nadelige gevolgen heeft buiten het groeiseizoen. Binnen het groeiseizoen kan een grondwaterstandsverlaging enige nadelige gevolgen hebben. Omdat de freatische grondwaterstand in de omgeving van de tunnels in Zevenaar zich bevindt op een gemiddeld niveau van 2 - 2.5 m onder maaiveld, wordt een grondwaterstands daling van 30 mm niet schadelijk voor de begroeiing geacht.

Begroeiing met de wortels in de slecht doorlatende vochtige deklaag zal tijdens de periode van de grondwaterstands daling gedurende de aanleg van de tunnels voldoende tijd hebben zich hierop in te stellen. Schade aan gewas, begroeiing en beplanting wordt derhalve niet verwacht.

5.4 Cultuurhistorische aspecten

In het plangebied zijn geen cultuurhistorische aspecten aan de orde.

5.5 Archeologische aspecten

Het historisch onderzoek heeft geen archeologische vindplaatsen opgeleverd, zodat dat aspect vooralsnog niet relevant is.

6 FINANCIËLE ASPECTEN

6.1 Financiële uitvoerbaarheid van het plan

Zoals eerder vermeld schept het bestemmingsplan "Betuweroute" de planologisch-juridische basis voor de realisering van de goederenspoorlijn Rotterdam-Duitsland en de HSL-Oost alsmede de direct daaruit voortvloeiende noodzakelijke inpassingsmaatregelen enerzijds en het treffen van de maatregelen c.q. voorzieningen, die op lokaal niveau als gevolg van dan wel in samenhang met de aanleg van de Betuweroute en de HSL-Oost nodig of wenselijk worden geacht, anderzijds.

De kosten van realisering van de Betuweroute en de HSL-Oost en de direct daaruit voortvloeiende inpassingsmaatregelen en de op lokaal niveau te treffen bijkomende maatregelen en voorzieningen worden primair gedekt uit de middelen, die door het rijk overeenkomstig het daarvoor opgestelde meerjareninvesteringsprogramma beschikbaar zijn c.q. zullen worden gesteld. Dit geldt ook voor schadevergoedingen als hierna bedoeld onder **6.2 Schade**.

In de dekking van het, voor rekening van de gemeente komende, resterende deel van de kosten is voorzien middels de 14^e wijziging van de begroting 2000 van de gemeente Zevenaar zoals vastgesteld door de gemeenteraad in zijn vergadering van 23 februari 2000. Samenvattend mag dan ook worden geconcludeerd, dat de financiële uitvoerbaarheid van het plan is gewaarborgd.

6.2 Schade

Ondanks diverse maatregelen om de nadelige effecten van de Betuweroute en de HSL-Oost te beperken is onvermijdelijk dat 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 specifiek ten behoeve van de Betuweroute 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 Directeur Realisatie 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 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Van zodanige planschade is sprake, indien een belanghebbende ten gevolge van de bepalingen van het bestemmingsplan schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven, en waarvan de

vergoeding niet of niet voldoende is verzekerd door aankoop, onteigening of anderszins. In dat geval kent de gemeenteraad hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

Omdat het op grond van de Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute mogelijk is dat eventueel later optredende planschade reeds op grond van deze regeling vergoed wordt, zal de praktische betekenis van artikel 49 WRO voor de Betuweroute waarschijnlijk worden beperkt tot die schade die niet wordt veroorzaakt door op basis van het Tracébesluit genomen maatregelen, maar ontstaat uit die onderdelen van het bestemmingsplan die niet rechtstreeks uit het Tracébesluit voortvloeien.

Voor zover schadeclaims op basis van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bij de gemeente worden ingediend, zullen deze overeenkomstig de daarvoor geldende gemeentelijke procedureverordening worden afgewikkeld. In het tussen NS-Railinfrabeheer en de gemeente te sluiten convenant is c.q. wordt geregeld op welke wijze de door de gemeente te maken kosten wegens ambtelijke behandeling van en externe advisering met betrekking tot zodanige claims alsook de door de gemeenteraad toe te kennen schadevergoedingen door NS-Railinfrabeheer aan de gemeente zullen worden vergoed.

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.

Naast de gronden beschreven in het Tracébesluit zijn ook de gronden vallende onder de Planbeschrijving Zevenaar-Oost opgenomen. De Betuweroute gaat daar verder over bestaand spoor, de maatregelen en aanpassingen die hiervoor nodig zijn, zijn dus eveneens in dit bestemmingsplan geregeld.

Tenslotte zijn daarin begrepen de gronden, die nodig zijn voor het treffen van maatregelen c.q. voorzieningen, die op lokaal niveau noodzakelijk of wenselijk worden geacht als gevolg van dan wel in samenhang met de aanleg van de Betuweroute, waaronder het tunneldeel van de HSL-Oost binnen de gemeente Zevenaar.

Het bestemmingsplan is opgezet als een eindplan in een min of meer traditionele planopzet met specifieke bestemmingen, waarbinnen nadere detaillering mogelijk is. 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, waarop onder andere de kadastrale grenzen, sectie en nummers van de in het plan begrepen percelen zijn aangegeven. 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 is - voor zover nodig - aangegeven in de planvoorschriften.

Voor de gronden, vallende binnen het Tracébesluit, geldt voor wat betreft de mogelijkheid tot indiening van eventuele zienswijzen c.q. het instellen van eventueel beroep in het vervolg van de procedure een ander juridisch regiem dan voor de gronden, begrepen in de Planbeschrijving Zevenaar-oost of behorende tot de Overige gronden. Op dit onderscheid wordt nader ingegaan onder **8.2 Inspraak en bestuurlijk overleg omtrent Tracébesluit Betuweroute**.

Met het oog op dat onderscheid is op de kaart(bladen) de begrenzing van het Tracébesluit aangegeven.

Kaart(bladen) en voorschriften vormen samen het juridisch bindend deel van het bestemmingsplan.

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

Deze bestemming heeft betrekking op op maaiveldniveau gelegen spoorlijnen. Binnen deze bestemming 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 'groen' 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 Spoorwegdoeleinden I

Deze bestemming heeft betrekking op de beneden maaiveld gelegen tunnel en bijbehorende voorzieningen van de Betuweroute. Boven een deel van de tunnel wordt de bestaande weginfrastructuur gehandhaafd. Mogelijkheid bestaat om deze infrastructuur uit te breiden. Tevens kunnen groenvoorzieningen worden toegestaan, die zorgdragen voor landschappelijke inpassing van spoor- en weginfrastructuur. Terzake wordt verwezen naar artikel 7 hieronder. Binnen deze bestemming kunnen alle zogenaamde spoorwegwerken worden gerealiseerd. Behalve de spoorbaan zelf vallen daaronder alle spoortechnische bouwwerken en voorzieningen. 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 'groen' 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 5 Spoorwegdoeleinden II

Deze bestemming heeft betrekking op de beneden maaiveld gelegen tunnel voor de HSL-Oost en de oostelijke toerit (open bak) daarvan. Deze tunnel heeft een

lengte van ongeveer 1700 meter en is circa 20 meter breed. Het tunneldak ligt onder het maaiveld en de bovenkant van het spoor ligt circa 9 meter onder maaiveld. De tunnel is gelegen tussen de bestaande sporen en de noordkant van de tunnel voor de Betuweroute. Ten behoeve van de tunnel zal ter hoogte van elk van beide ingangen een bouwkundige voorziening worden gerealiseerd voor het onderbrengen van de technische installaties die voor het gebruik van de tunnel noodzakelijk zijn. De benodigde installaties zullen in combinatie met die voor de Betuweroute aan de westzijde worden ondergebracht in het op de kaart aangegeven gebouw 1 (G1) en aan de oostzijde in gebouw 2 (G2). Binnen deze bestemming kunnen alle zogenaamde spoorwegwerken worden gerealiseerd. Behalve de spoorbaan zelf vallen daaronder alle spoortechnische bouwwerken en voorzieningen. 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 'groen' 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 6 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 6a Dubbelbestemming spoorwegdoeleinden en verkeersdoeleinden

Het betreft hier gronden die zowel spoorwegdoeleinden als verkeersdoeleinden dienen. Binnen deze bestemming is de spoorbaan bovengronds gelegen en wordt de verhouding tot de kruisende verkeersinfrastructuur geregeld.

Artikel 7 Dubbelbestemming spoorwegdoeleinden I en verkeersdoeleinden

Het betreft hier gronden die zowel spoorwegdoeleinden als verkeersdoeleinden dienen. Het gaat om een tunnel en bijbehorende voorzieningen ten behoeve van de Betuweroute ten zuiden van bestaande sporen (Arnhem-Emmerich). Het tunneldak ligt even onder het maaiveld. Op het dak van de tunnel wordt de bestaande weginfrastructuur gehandhaafd. Mogelijkheid bestaat om deze infrastructuur uit te breiden.

Tevens kunnen groenvoorzieningen worden toegestaan, die zorgdragen voor landschappelijke inpassing van spoor- en weginfrastructuur.

Artikel 8 Dubbelbestemming spoorwegdoeleinden II en verkeersdoeleinden

Het betreft hier gronden die zowel spoorwegdoeleinden als verkeersdoeleinden dienen. Het gaat om een tunnel voor de HSL-Oost, waarvan het dak even onder het maaiveld ligt en de bestaande kruisende infrastructuur die gehandhaafd blijft.

Artikel 8a Dubbelbestemming verkeersdoeleinden en waterkering

Deze bestemming is opgenomen omdat de Kwartiersedijk niet alleen een functie als weg heeft, maar ook een waterkerende functie.

Artikel 8b Dubbelbestemming spoorwegdoeleinden en waterkering

Het betreft hier gronden die zowel spoorwegdoeleinden als waterkering dienen, voor het spoordeel ten oosten van de Kwartiersedijk.

Artikel 9 Werkterrein en depot

Voor de realisering van de Betuweroute en het tunneldeel van de HSL-Oost 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 en 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 10 Water en waterhuishouding

Evenals de bestaande weginfrastructuur zal ook de bestaande waterhuishoudkundige infrastructuur door de Betuweroute op een aantal plaatsen worden doorsneden. Voor een deel zullen werken ter herstel van een doelmatige waterhuishouding plaatsvinden binnen de bestemmingen 'spoorwegdoeleinden', 'verkeersdoeleinden' of 'groenvoorzieningen', voor een ander deel is voor die betreffende werken en werkzaamheden de afzonderlijke bestemming 'water en waterhuishouding' opgenomen. Voorts gaat het om aanleg van natuurlijke oeverzones bij een tweetal duikers.

Artikel 11 Groenvoorzieningen

In het bestemmingsplan zijn groenvoorzieningen opgenomen die zorgdragen voor landschappelijke inpassing van de spoorlijn. Het gaat om groenvoorzieningen als definitieve bestemming van onder andere een aantal restruimten dit tijdens de aanleg van de Betuweroute en het tunneldeel van de HSL-Oost als tijdelijke gronddepot of werk- en montageruimte zijn gebruikt. In het kader van het landschapsplan wordt in het uiterste westen van het plangebied een stukje grond ingericht als soortenrijk grasland, samengebracht in de bestemming 'groenvoorzieningen'. De bestemming laat slechts een beperkt medegebruik ten behoeve van dagrecreatie toe; wel is de aanleg van fiets- en wandelpaden binnen de bestemming toegestaan. Gebouwen zijn niet toegestaan.

Artikel 11a Dubbelbestemming Groenvoorzieningen en waterkering

Het betreft hier gronden die zowel groenvoorzieningen als waterkering dienen.

Artikel 12 Agrarisch gebied

De op de plankaart voor agrarisch gebied aangewezen gronden zijn bestemd voor de agrarische bedrijfsvoering en de daarbij behorende ontsluitingswegen, voet- en fietspaden. Onder bepaalde voorwaarden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd.

Artikel 13 Agrarisch gebied met landschappelijk waarde

De op de plankaart voor agrarisch gebied met landschappelijke waarde aangewezen gronden zijn bestemd voor de agrarische bedrijfsvoering en de daarbij behorende ontsluitingswegen, voet- en fietspaden. Een en ander met dien verstande, dat de aanwezige landschappelijke waarden behouden dienen te blijven. Onder bepaalde voorwaarden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd.

Artikel 14 Glastuinbouwbedrijf

De op de plankaart voor glastuinbouwbedrijf/-perceel aangewezen gronden zijn bestemd voor glastuinbouwbedrijven met de daarbij behorende voorzieningen.

Artikel 15 Wonen

De op de plankaart voor wonen aangewezen gronden zijn bestemd voor niet-gestapelde woningen, bijgebouwen, tuinen, erven en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Onder bepaalde voorwaarden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd.

Artikel 16 Woondoeleinden-eengezinshuizen

De op de plankaart voor woondoeleinden-eengezinshuizen aangewezen gronden zijn bestemd voor het wonen. Op deze gronden zijn toegelaten: twee aaneengesloten woningen, bijgebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde en overige voorzieningen ten dienste van de bestemming.

Artikel 17 Woondoeleinden-uit te werken

De op de plankaart voor woondoeleinden-uit te werken aangewezen gronden zijn bestemd voor woondoeleinden. Alvorens binnen deze bestemming gebouwd kan worden, dienen Burgemeester en wethouders de bestemming nader uit te werken volgens bepaalde vooraf vastgestelde uitwerkingsregels.

Artikel 18 Recreatieve doeleinden

De op de plankaart voor recreatieve doeleinden aangewezen gronden zijn bestemd voor sport- en recreatiemogelijkheden met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, sportvelden, verhardingen, parkeerterreinen, groenvoorzieningen en andere bijbehorende voorzieningen.

Artikel 19 Doeleinden van openbaar nut

De op de plankaart voor doeleinden van openbaar nut aangewezen gronden zijn bestemd voor kleine niet voor bewoning bestemde gebouwen en andere werken van openbaar nut ten behoeve van een overheidsbedrijf of daarmee gelijk te stellen lichaam.

Artikel 20 Stationsgebouwen

De op de plankaart voor stationsgebouwen aangewezen gronden zijn bestemd voor de oprichting en instandhouding van gebouwen voor het openbaar vervoer met de daarbij behorende andere bouwwerken en andere werken.

Artikel 21 Maatschappelijke doeleinden

De op de plankaart voor maatschappelijke doeleinden aangewezen gronden zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen terzake van religie, verenigingsleven, cultuur, onderwijs, opvoeding, recreatie, gezondheidszorg en openbare en bijzondere dienstverlening.

Artikel 22 Stalling

De op de plankaart voor stalling aangewezen gronden zijn bestemd voor uitsluitend het stallen en - anders dan bedrijfsmatig - onderhouden en repareren van motorvoertuigen.

Artikel 23 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 24 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 25 Overgangsbepalingen

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

Artikel 26 Strafbaarstellingsbepaling

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

Artikel 27 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 1996 en 1998-3 (zie hoofdstuk 1 van deze toelichting).

Voor dit bestemmingsplan wordt de 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 bestemmingsplan;
- mogelijkheid voor een ieder om zijn of haar zienswijze kenbaar te maken op het ontwerp-bestemmingsplan;
- vaststelling van het plan door de Raad;
- mogelijkheid om bij de provincie bedenkingen naar voren te brengen tegen het vastgestelde plan;
- besluit Gedeputeerde Staten omtrent goedkeuring van het plan.
- mogelijkheid voor 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 (VTB) als het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) zijn er in het algemeen veel reacties gekomen. Dat is ook in Zevenaar het geval geweest. Deze reacties zijn samengevat, gerubriceerd en beantwoord. Het resultaat van de laatste reactiemogelijkheid is opgenomen in een rapport getiteld 'Samenvatting en beantwoording van de reacties op het Ontwerp Tracébesluit. Dit rapport is in november 1996 samen met het Tracébesluit gepubliceerd. Voor het tracégedeelte in de gemeente Zevenaar hebben de reacties onder meer geleid tot aanpassingen in de maatregelen op het gebied van de geluidhinderbestrijding en de landschappelijke inpassing van de spoorlijn.

Het oogmerk van de Tracéwet is mede geweest om de besluitvormingsprocedures over infrastructuurprojecten te stroomlijnen. De wetgever heeft onder meer willen voorkomen dat voor precies hetzelfde onderwerp meerdere inspraak- en overleggronden nodig zouden zijn. Daarom zegt de Tracéwet ook dat de bezwaren tegen het bestemmingsplan zich niet meer kunnen richten op onderdelen in het plan die rechtstreeks zijn ontleend aan het Tracébesluit.

Geen bezwaar kan bijvoorbeeld worden gemaakt tegen de kruisingen van de Betuweroute met de bestaande infrastructuur, de ligging van het tracé en dergelijke. Anders ligt dit voor de gronden, die niet zijn begrepen in het Tracébesluit maar vallen onder de Planbeschrijving Zevenaar-Oost c.q. overige gronden, zoals het tunneldeel van de HSL-Oost en de Zuidelijke Verbindingsweg. Ten aanzien van deze gronden bestaat de mogelijkheid tot het indienen van bedenkingen c.q. zienswijzen en het instellen van beroep met betrekking tot de aan deze gronden gegeven bestemmingen en de daarbij behorende voorschriften nog in volle omvang open.

Voor de op 28 mei 1998 door de Afdeling Bestuursrechtspraak vernietigde onderdelen van het Tracébesluit in de gemeente Zevenaar is een Tracébesluit 1998 - 3 vervaardigd. Dit Tracébesluit 3 is op 19 april 1999 door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vastgesteld.

Voor de inhoud daarvan wordt verwezen naar pagina 3 t/m 6 van deze toelichting. Voor de op 25 juli 2000 door de Afdeling Bestuursrechtspraak vernietigde onderdeel van het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar) wordt het Tracébesluit Betuweroute 2001 vervaardigd. Voor de inhoud van dit Tracébesluit wordt verwezen naar pagina 6 en 7 van deze toelichting.

8.3 Vooroverleg over bestemmingsplan

Het voorontwerp van het bestemmingsplan is in het kader van het zogenoemde vooroverleg (op grond van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening) toegezonden aan diverse instanties die met het plangebied te maken hebben.

1. het Provinciaal Bestuur van Gelderland, Dienst Ruimte, Economie en Welzijn te Arnhem;
2. de Inspecteur voor de Ruimtelijke Ordening in Overijssel en Gelderland te Arnhem;
3. de Inspecteur van de Volkshuisvesting in Gelderland te Arnhem;
4. de Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne in Gelderland te Arnhem;
5. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Oost-Nederland te Arnhem;
6. het Ministerie van Economische Zaken, Dienst Ruimtelijk Economisch Beleid Regio Oost te Arnhem;
7. de Directeur-Generaal voor de Energievoorziening van het Ministerie van Economische Zaken te Den Haag;
8. de Dienst Landelijk Gebied te Arnhem;
9. de Eerst aanwezende Ingenieur-Directeur van de Directie Gelderland van het Ministerie van Defensie te Apeldoorn;
10. de Directie Staatsbosbeheer, Regio Gelderland, van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij te Arnhem;
11. de Rijksdienst voor de Monumentenzorg te Zeist;
12. het College van Bestuur van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen te Nijmegen;
13. het Gemeentebestuur van Bergh te 's-Heerenberg;
14. het Gemeentebestuur van Didam te Didam;
15. het Gemeentebestuur van Duiven te Duiven;
16. het Gemeentebestuur van Rijnwaarden te Lobith;
17. N.V. NUON Oost-Gelderland te Doetichem;
18. NUON/GAMOG n.v. te Zutphen;
19. N.V. Nederlandse Gasunie - District Zuid te Ravenstein;
20. Waterbedrijf Gelderland te Doetinchem;
21. Waterschap Rijn en IJssel te Doetinchem;
22. PTT Post B.V. te Arnhem;

23. KPN Telecom te Arnhem;
24. KPN Telecom Netwerkdiensten, Afd. UTN Straalverbindingen, te Apeldoorn;
25. Industrieschap Hengelder te Zevenaar;
26. Stichting Gelderse Milieufederatie te Arnhem;
27. Werkgroep Leefklimaat Zevenaar te Zevenaar;
28. Kamer van Koophandel Centraal Gelderland te Arnhem;
29. GLTO Zuid-Midden-Oost te Deventer;
30. CONNEXION b.v. te Arnhem;
31. NS Railinfrabeheer B.V., Afd. Grondverwerving en Juridische Zaken, te Utrecht.

Van de instanties, hiervoor genoemd onder 5, 6, 9, 11 t/m 16, 19 t/m 21, 24 en 28 is een reactie ontvangen. De essentie van deze reacties is navolgend weergegeven met - voor zover relevant - het commentaar daarop en de conclusie terzake van de gemeente.

Van de overige instanties is geen reactie ingekomen. Aangenomen is, dat het voorontwerp van het bestemmingsplan deze instanties geen aanleiding heeft gegeven tot op- of aanmerkingen.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Oost-Nederland

Weergave reactie

Geen op- of aanmerkingen.

Commentaar gemeente

N.v.t.

Conclusie gemeente

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ministerie van Economische Zaken, Regio Oost

Weergave reactie

Geen opmerkingen.

Commentaar gemeente

N.v.t.

Conclusie gemeente

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Rijksdienst voor de Monumentenzorg

Weergave reactie

1. Op een afstand van net iets meer dan 50 m van het plangebied staat het rijksmonument De Buitenmolen. Voor de aanleg van de tunnelbak voor de

spoorlijn zullen ingrijpende grondwerkzaamheden worden verricht, waarvoor bronbemaling c.q. grondwateronttrekking nodig zal zijn. Dit zou voor de molen enig gevaar voor verzakking met zich kunnen brengen. Het lijkt gewenst aan dit punt aandacht te besteden onder meer door vòòr de aanvang van de werkzaamheden een inmeting te doen en vervolgens tijdens het werk op enige zakking te monitoren.

2. Tegen het plangebied ligt de historische buitenplaats Babberich. Ook zijn er kruisingen van het tracé met verschillende historische verbindingswegen, die nu opnieuw en ingrijpend worden veranderd met gevolgen voor de herkenbaarheid. Mogelijk komen deze aspecten aan de orde in het Landschapsplan, dat niet als bijlage bij de plantoelichting is aangetroffen.

Commentaar gemeente

- Ad 1. Bij de aanleg van de tunnelbak is juist ter vermijding van het door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg aangegeven risico gekozen voor een werkwijze, waarbij geen grondwateronttrekking plaatsvindt. Niettemin is c.q. zal met het oog op het eventuele risico als gevolg van trillingen in verband met het aanbrengen van damwanden en heipalen vòòr de aanvang van werkzaamheden in de nabijheid van de molen een uitgebreide opname daarvan plaatsvinden en monitoring tijdens de uitvoering van die werkzaamheden.
- Ad 2. De historische buitenplaats Huis Babberich, ook wel genaamd Halsaf, ondergaat zelf geen wijziging als gevolg van de aanleg van de Betuweroute. Wel vinden er in de omgeving van de buitenplaats een tweetal weginfrastructurele veranderingen plaats. Het gaat daarbij met name om het ongelijkvloers maken van een tweetal spoorkruisende wegverbindingen, te weten de Beekseweg en de Kwartiersedijk. De provinciale Beekseweg zal middels een viaduct, dat geschikt is voor alle verkeer, over de spoorbaan worden heengeleid. De locale quartaire weg Kwartiersedijk zal onder de spoorbaan door worden geleid met een tunnel voor fietsers en voetgangers. Deze tunnel zal voorts mede worden voorzien van een faunapassage. Het viaduct in de Beekseweg heeft evenals het viaduct in de Groessenseweg en de tuibrug in de Babberichseweg invloed op de herkenbaarheid en beleving van het omringende landschap. De aanleg van deze kunstwerken en schermen zijn echter een uitvloeisel van de in het Tracébesluit Betuweroute en de Planbeschrijving Zevenaar Oost neergelegde keuze van het rijk voor uitvoering van de Betuweroute zonder gelijkvloerse kruisingen. Met het Landschapsplan wordt beoogd de Betuweroute met bijkomende werken zodanig in te passen in zijn omgeving, dat de negatieve landschappelijke effecten van die spoorlijn zoveel mogelijk worden voorkomen c.q. verminderd dan wel worden gecompenseerd. Overigens heeft het viaduct in de Beekseweg op de herkenbaarheid c.q. beleving van Huis Babberich op zich geen wezenlijke invloed.

Conclusie gemeente

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

College van Bestuur van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen

Weergave reactie

1. Het bestemmingsplan anticipeert op de aanleg van een tunnel voor de HST-Oost. Die is opgenomen op de plankaart. De aansluiting van de sporen hiervan op die van de Betuweroute ontbreekt echter, zodat het bestemmingsplan geen juist beeld van de eindsituatie schetst. Het lijkt gewenst die aansluiting alsnog toe te voegen.
2. In het bestemmingsplan is aangegeven hoe de langzaamverkeersverbindingen zullen worden gehandhaafd. Onvoldoende wordt echter aangegeven hoe gewaarborgd wordt, dat deze verbindingen snel, comfortabel en sociaal veilig worden.

Commentaar gemeente

- Ad 1. De HST-Oost takt na de oostelijke toerit van de daarvoor aangegeven tunnel in op het bestaande spoor en niet op de Betuweroute. Verder naar het oosten, te weten even voorbij km. 109.2, takt ook de Betuweroute in op het bestaande spoor.
- Ad 2. In het Tracébesluit Betuweroute en de Planbeschrijving Zevenaar-Oost zijn de band-breedtes voor de aanleg van de desbetreffende verbindingen aangegeven. In een tussen de gemeente en NS Railinfrabeheer B.V. gesloten convenant zijn ter nadere uitwerking met name door de gemeente eisen gesteld met betrekking tot de snelheid, het comfort en de sociale veiligheid van de verbindingen.

Conclusie gemeente

Voor zover het vermelde onder Ad 2 in de toelichting bij het plan wordt gemist, wordt in dit gemis voorzien door het opnemen van de weergave van de ingekomen reacties met het commentaar daarop en de conclusies van de gemeente in de toelichting.

Gemeente Bergh

Weergave reactie

Geen op- of aanmerkingen.

Commentaar gemeente

N.v.t.

Conclusie gemeente

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Gemeente Didam

Weergave reactie

Geen op- of aanmerkingen.

Commentaar gemeente

N.v.t.

Conclusie gemeente

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Gemeente Duiven

Weergave reactie

Voor wat betreft het onderdeel landschappelijke inpassing wordt eraan gehecht op te merken, dat de betreffende paragraaf in het bestemmingsplan uiterst summier is. Geadviseerd wordt dit aspect meer "body" te geven alsmede een uitvoeringsschema dienaangaande op te nemen in het bestemmingsplan.

Tevens wordt in overweging gegeven een beschrijving in hoofdlijnen aan de voorschriften toe te voegen, waarmee de uitgangspunten betreffende de landschappelijke inpassing in juridische zin worden vastgelegd.

Commentaar gemeente

Aan de landschappelijke inpassing is nadrukkelijk aandacht geschonken. De wijze, waarop aan deze inpassing invulling wordt gegeven, is uitvoerig onderbouwd en geïllustreerd weergegeven in het Landschapsplan Zevenaar. Bij het plan is aansluiting gezocht bij het landschapsbeleidsplan, dat in samenhang met de opstelling van een nieuw bestemmingsplan voor het buitengebied van de gemeente, medio 1999 is vastgesteld. Het plan, dat als bijlage is toegevoegd aan de toelichting, bevat in combinatie met hetgeen terzake is vastgelegd in het tussen de gemeente en NS Rail-infra-beheer B.V. gesloten convenant, een gedetailleerd pak van maatregelen met inbegrip van de toerekening van de daarmee gemoeide kosten.

Op vorenomschreven wijze is tegemoet gekomen aan de reactie zowel voor wat betreft de te treffen inpassingsmaatregelen zelf als ten aanzien van het juridisch veilig stellen van de uitvoering daarvan.

Conclusie gemeente

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Gemeente Rijnwaarden

Weergave reactie

Geen op- of aanmerkingen.

Commentaar gemeente

N.v.t.

Conclusie gemeente

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

N.V. Nederlandse Gasunie

Weergave reactie

1. In het gebied, waarop het plan betrekking heeft, ligt een aantal gastransportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie. Deze leidingen zijn niet als zodanig op de plankaart aangegeven. Ter informatie is de ligging van de leidingen in rood aangegeven op de plankaart. Verzocht wordt de leidingen alsnog op te nemen in de plankaart.
2. Er wordt op gewezen, dat het uit een oogpunt van veiligheid en bedrijfsvoering niet is toegestaan binnen een afstand van 4 m uit het hart van de leidingen werkzaamheden uit te voeren, die een veilig en bedrijfszeker gastransport in gevaar kunnen brengen.
De leidingbeheerder gehoord kunnen burgemeester en wethouders terzake vrijstelling verlenen.

Commentaar gemeente

- Ad 1. Het is niet gebruikelijk de tracé's van kabels en leidingen van
- en 2. nutsvoorzieningen integraal aan te geven op de plankaarten van bestemmingsplannen. Gezien de grote hoeveelheid van kabels en leidingen voor gas, water, electriciteit, telefoon, informatievoorziening, riolering en dergelijke is dit ook niet doenlijk. Bovendien zou dit als gevolg van regelmatige wijzigingen leiden tot de noodzaak van een frekwente actualisering van de plankaarten.

In afwijking van het voormelde worden in het algemeen wel de hoofdtransportleidingen zoals de exportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie naar Duitsland en andere leidingen van bovenlokaal belang op de plankaart van de desbetreffende bestemmingsplannen aangegeven. Dit is bijvoorbeeld geschied op de plankaart van het ontwerp van het nieuwe bestemmingsplan voor het buitengebied van de gemeente, en zal ter indicatie ook op deze plankaart worden aangegeven.

Alvorens wordt overgegaan tot uitvoering van bouwwerken of andere werkzaamheden wordt in het algemeen een zgn. klic-melding opgevraagd. Een dergelijke melding geeft op basis van geregistreerde revisiegegevens uitsluitend over de aanwezigheid en de precieze ligging van kabels en leidingen. De bescherming van kabels en leidingen is daarmee in de zin van de reactie genoegzaam gewaarborgd.

Conclusie gemeente

Ter hoogte van km 108.6 zullen de gasleidingen met een aanduiding op de plankaart worden gezet. Voor het overige geeft de reactie geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Waterbedrijf Gelderland

Weergave reactie

1. Binnen de begrenzing van het plan bevinden zich drinkwaterleidingen van het bedrijf. De ligging van deze leidingen is aangegeven op de revisiekaarten, die met de reactie zijn meegezonden. Verzocht wordt bij de nadere uitwerking van het plan aan te geven welke stroken openbare grond,

buiten de rijbanen, waarin de leidingen zijn gelegen dan wel dienen te worden aangelegd, zijn gereserveerd voor de aanleg van nutsleidingen. Deze leidingstroken dienen te allen tijde vrij te worden gehouden van gesloten verhardingen en/of funderingen alsmede boom- en heesterbeplantingen, opstallen en obstakels. Voor wat betreft de breedte van de leidingstroken wordt verwezen naar de dwarsprofielen uit de Algemene Voorwaarden UNOG zoals met de gemeente overeengekomen.

2. Indien er waterleidingen verlegd en/of bemanteld moeten worden als gevolg van de realisering van het plan, zullen de kosten hiervan - verwijzend naar hetgeen hierover in hoofdstuk 6 van het voorontwerp-bestemmingsplan is verwoord - op de gebruikelijke wijze worden doorberekend.

Commentaar gemeente

- Ad 1. Met de realisering van de Betuweroute - en in samenhang daarmee met het (ver)leggen van kabels en leidingen - is via enige anticipatieprocedures reeds begonnen. Ten aanzien van het (ver)leggen van kabels en leidingen, waaronder begrepen leidingen van het Waterbedrijf Gelderland is c.q. wordt met dat bedrijf overleg gevoerd, waarbij het vermelde onder 1 als uitgangspunt geldt.
- Ad 2. De desbetreffende kosten komen voor rekening van NS Railinfrabeheer B.V. en worden gedekt uit de middelen, die daarvoor door het rijk beschikbaar zijn of worden gesteld.

Conclusie gemeente

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Waterschap Rijn en IJssel

Weergave reactie

1. Op blz. 42 van de toelichting wordt melding gemaakt van het aanpassen van de oevers van de A-watgang ten behoeve van de faunamigratie. Het waterschap staat positief tegenover de natuurvriendelijke inrichting van oevers. In het waterhuishoudkundig ontwerp Betuweroute wordt hiervan echter niet uitgegaan. Deze oevers dienen in overleg met het waterschap ontworpen te worden. Een belangrijke voorwaarde van het waterschap zal zijn, dat het benodigde onderhoud van het hydraulisch profiel van de watgang mechanisch moet kunnen worden uitgevoerd.
2. Op blz. 56 van het rapport dient onder aanlegvergunningen de volgende tekst opgenomen te worden:
"Bij aanvragen om een aanlegvergunning waar waterhuishoudkundige en/of waterstaatkundige belangen in het geding zijn, zullen burgemeester en wethouders advies inwinnen bij het Waterschap Rijn en IJssel. Op grond van de Keur of het Reglement Gelderse Waterschappen kan ook een vergunning of toestemming nodig zijn van het waterschap"
3. Op blz. 65, artikel 5 spoorwegdoeleinden II, dient bestemmingsplan-technisch de mogelijkheid aanwezig te zijn voor de lozingsput van de persleiding van het waterschap (Lie 96) inclusief omliggende terreinverharding. Tevens dient de toegang tot dit terrein ten behoeve van

- onderhoudsmaterieel van het Waterschap Rijn en IJssel mogelijk te zijn.
4. Op blz. 69 dient bij '3 aanlegvergunningen' na punt 2 toegevoegd te worden:
"Indien de aanvraag voor een aanlegvergunning betrekking heeft op werken of werkzaamheden als bedoeld onder a en c wordt voordat op de aanvraag wordt beslist advies ingewonnen bij het waterschap."
 5. Op blz. 71, artikel 10 lid 2c, dient achter het eerste bolletje toegevoegd te worden:
"voor zover deze niet binnen de Keurzone van het waterschap zijn gelegen."
 6. Op blz. 72 dient te worden toegevoegd;
"e In een zone van 5,0 m vanuit de boveninsteek van de op de plankaart aangegeven bestemming water en waterhuishouding mogen, zonder keurvergunning van het Waterschap Rijn en IJssel, geen bouwwerken worden opgericht. Uitgezonderd zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die noodzakelijk zijn voor de waterhuishouding en voor de verbinding van oevers."
 7. Op plankaart 3 dient binnen de bestemming SII de lozingsput van het waterschap aangegeven te worden; tevens dient hierbij een dubbelbestemming aangegeven te worden (zie tevens de opmerking bij blz. 65).
 8. Op plankaart 4 is bij de zuidelijke rotonde Babberichseweg de aanduiding duiker in hoofdwatgang getekend. Deze duiker, uitgevoerd als Permeobuis, wordt ten noorden van de Babberichseweg gelegd.
 9. Op plankaart 5 dient de aanduiding persleiding (waterschap) met een goed zichtbare lijn aangegeven te worden.
Ten zuiden van kunstwerk 119 wordt naast de verlegde Sleeg een maaipad en een watgang aangelegd. De op de plankaart aangegeven bestemmingen "water en waterhuishouding" en "groenvoorzieningen" dienen omgedraaid te worden. Het maaipad van het waterschap is geprojecteerd op de bestemming "groenvoorziening".
 10. Op plankaart 7 dient ten noorden van het spoor ter hoogte van km. 109.3 de bestemming "water en waterhuishouding" toegevoegd te worden conform het waterhuishoudkundig ontwerp.

Commentaar gemeente

- Ad 1. Bij de inrichting van de waterhuishouding is uiteraard een belangrijke rol voor het Waterschap weggelegd. In overleg met het Waterschap zal tot de natuurvriendelijke waterhuishoudkundige maatregelen worden overgegaan. De tekst op p. 42 zal zodanige wijze worden aangepast.
- Ad 2. Terzake gaat het om de omschrijving van het begrip 'aanlegvergunning' in artikel 1 van de voorschriften. De voorgestelde aanvulling voegt aan die omschrijving niets toe doch heeft het oog op een procedureel aspect van de aanlegvergunning zoals voorgestaan door het waterschap. Op dit procedureel aspect wordt hierna onder Ad 4 nader ingegaan.
- Ad 3. Gelet op de aard van de voorzieningen kan ermee worden ingestemd, dat aan artikel 5 lid 1 van de voorschriften wordt toegevoegd:
"b de aanleg en instandhouding van waterhuishoudkundige bouwwerken en voorzieningen."
- Ad 4. Gelet op de bestemming 'waterkering' als vervat in de dubbelbestemmingen 'verkeersdoeleinden en waterkering' en 'spoor-

wegdoeleinden en waterkering' kan ermee worden ingestemd, dat aan het slot van artikel 8A van de voorschriften wordt toegevoegd:

"4 Indien de aanvraag om een aanlegvergunning betrekking heeft op werken of werkzaamheden als bedoeld onder 1 sub a of c, winnen burgemeester en wethouders het advies van het waterschap in alvorens zij op de aanvraag beschikken."

Ad 5. De keur van het waterschap voorziet reeds in een regeling terzake. Het wordt niet juist geacht in het bestemmingsplan nogmaals te regelen datgene, wat reeds middels specifieke regelgeving terzake, in casu de keur, geregeld is.

Ad 6. Zie onder Ad 5.

Ad 7. Zie onder Ad 3.

Ad 8. De juiste ligging van de duiker zal op blad 4 van de plankaart worden aangegeven.

Ad 9. De aanduiding van de desbetreffende persleiding zal duidelijker worden aangegeven op blad 5 van de plankaart. Tevens zullen op dit blad de door het waterschap bedoelde bestemmingsvlakken 'water en waterhuishouding' en 'groenvoorzieningen' worden omgedraaid.

Binnen de bestemming 'groenvoorzieningen' is de aanwezigheid van en het gebruik van gronden voor een maaipad toegestaan. Met betrekking tot dit punt is dan ook geen aanpassing van het plan noodzakelijk.

Ad 10. Deze toevoeging zal op blad 7 van de plankaart worden verwerkt.

Conclusie gemeente

Hetgeen gesteld is in ad 1, 3, 4 en 7 tot en met 10 geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan op de aangegeven wijze.

KPN Telecom Netwerkdiensten, Afd. UTN Straalverbindingen

Weergave reactie

Geen opmerkingen.

Commentaar gemeente

N.v.t.

Conclusie gemeente

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Kamer van Koophandel Centraal Gelderland

Weergave reactie

Op hoofdlijnen wordt met het voorontwerp accoord gegaan. Wel wordt op voorhand aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van bedrijventerrein Zuidspoor gedurende de werkzaamheden aan de Betuweroute. Voorkomen moet worden, dat gelijktijdig de overgangen Methen, Molenstraat en Oud-Zevenaarseweg worden aangepast.

Commentaar gemeente

Met betrekking tot het plan is deze opmerking niet relevant.

Overigens is in het tussen de gemeente en NS Railinfrabeheer B.V. uitdrukkelijk vastgelegd, dat tijdens de uitvoering van de werkzaamheden aan de Betuweroute te allen tijde tenminste 2 van genoemde 3 overgangen 'open' zullen zijn.

Conclusie gemeente

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

8.4 Inspraak op het bestemmingsplan

Het voorontwerp van het bestemmingsplan is met ingang van 25 mei 2000 gedurende 4 weken voor inspraak ter visie gelegd. Van de tervisielegging is vooraf op de voorgeschreven wijze openbaar kennis gegeven.

Van de mogelijkheid om in te spreken is gebruik gemaakt door:

1. het bestuur van Sportvereniging Babberich Hoornstra te Babberich;
2. dhr. J.H.G. Witjes, Zuiderlaan 10 te Zevenaar;
3. dhr. mr. F.W. van Dijk van A&S Advocaten BV te Wageningen namens
 - a. de Vereniging van Gedupeerden door Betuwespoorlijn in Babberich en Oud Zevenaar te Zevenaar;
 - b. dhr. J. Meijer, Beekseweg 22a te Babberich;
 - c. dhr. A.P.J. van Vuuren, Beekseweg 22 te Babberich;
 - d. mevr. W.H. Bodd, Beekseweg 18 te Babberich;
4. dhr. mr. D. van Hijkoop van Bax Advocaten & Notarissen te Doetinchem namens
 - a. dhr. en mevr. G.W. Klein Hesselink, Oud Zevenaarseweg 14 te Zevenaar;
 - b. mevr. F.G.J. Aaldering en dhr. C. van Wolferen, Oud Zevenaarseweg 16 te Zevenaar;
 - c. mevr. W.M.E. Ruis en dhr. P.J.T. de Groen, Oud Zevenaarseweg 18 te Zevenaar;
 - d. dhr. en mevr. J.T.J. Riswick, Oud Zevenaarseweg 20 te Zevenaar;
 - e. dhr. en mevr. A.E. Aaldering, Babberichseweg 30 te Zevenaar.

De reacties van betrokkenen zijn navolgend in essentie weergegeven met het commentaar daarop en de conclusie terzake van de gemeente.

Reactie van het bestuur van Sportvereniging Babberich Hoornstra

Weergave reactie

De vereniging wil op korte termijn een verdieping aanbrengen op de bestaande kantine annex kleedruimte op het bij haar in gebruik zijnde sportpark de Buitenboom te Babberich. Met het oog daarop verzoekt het bestuur de maximale goothoogte van gebouwen als vervat in art. 18 lid 2 van de voorschriften vast te stellen op 9 m.

Commentaar gemeente

Noch ruimtelijk noch anderszins bestaat bezwaar tegen het aanbrengen van een verdieping op de bestaande kantine annex kleedruimte. Volgens het door het bestuur overgelegde bouwplan bedraagt de hoogte van de betreffende opstal na realisering van de verdieping 7.50 m. Voor vaststelling van een maximale bouwhoogte van 9 m als verzocht door het bestuur wordt geen aanleiding gezien.

Conclusie gemeente

De maximale bouwhoogte zal in overeenstemming met het voormelde in de voorschriften worden gesteld op 7.50 m.

Reactie van dhr. J.H.G. Witjes

Weergave reactie

Betrokkene heeft geconstateerd, dat in het voorontwerp in de ontsluiting van de percelen Spoorwegstraat 5 en 7 en Zuiderlaan 8 en 10 is voorzien middels een parallelweg langs de Spoorwegstraat. Hij merkt op, dat dit niet strookt met de toezegging, die hem is gedaan door de Contractmanager Zevenaar (van de Projectorganisatie Betuweroute). Volgens die toezegging zou volgens hem de definitieve ontsluiting plaatsvinden via een ontsluitingsweg, die rechtstreeks uitmondt op de Zuiderlaan.

Commentaar gemeente

Beoogd wordt de genoemde percelen te ontsluiten op de Zuiderlaan.

Aangrenzend aan genoemde percelen aan de zijde van de Spoorwegstraat en op de kop van de Spoorwegstraat/Zuiderlaan geeft het voorontwerp de bestemming Vw-WD (tijdelijke bestemming: werkterrein en depotaan - definitieve bestemming: verkeersdoeleinden) aan. De beoogde ontsluiting kan binnen deze bestemming worden gerealiseerd.

Conclusie gemeente

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Reactie van dhr. mr. F.W. van Dijk van A&S Advocaten BV namens voormelde cliënten

Weergave reactie

1. Cliënten vragen zich af wat er gaat gebeuren, indien de Raad van State het Tracébesluit 1998-3 zal vernietigen. Deze vraag stellen zij ook, indien de ontheffingen in het kader van het Besluit geluidhinder spoorwegen, die door de provincie Gelderland zijn verleend, uiteindelijk de rechterlijke toets der kritiek niet kunnen doorstaan. Zij verzoeken de gemeente inzicht te geven op welke wijze de gemeente met deze eventueel nog te wijzigen omstandigheden zal omgaan.
2. Cliënten zijn van mening, dat de uitgangspunten zoals deze zijn aangegeven in het Tracébesluit ten aanzien van geluid en geluidwerende maatregelen (toelichting, algemeen deel, pag. 41 en verder) niet juist zijn toegepast. In dat kader merken zij op, dat ten aanzien van de bebouwing rondom de Beekseweg sprake is van geconcentreerde bebouwing, zodat

(analoog aan de situatie Bemweg) geen geluidbelasting groter dan 57 dB(A) mag optreden. Voor zover niet van geconcentreerde bebouwing sprake zou zij (de Raad van State spreekt van 10 woningen of meer) is sprake van een situatie, waarin geluidbelastingen aan de gevel tussen de 65 dB(A) en 57 dB(A) zo mogelijk moeten worden vermeden, aangezien het meer woningen bijeen betreft. Niet gebleken is, dat aan deze uitgangspunten is voldaan. Dit had wel moeten, aangezien uitdrukkelijk de toezeggingen zijn gedaan, dat het laatste gedeelte van het traject, het zogenaamde vergeten deel, gelijk zal worden behandeld met de tracédelen. Van een dergelijke behandeling is niet gebleken.

3. Cliënten bestrijden voorts de uitkomsten van het akoestisch onderzoek voor zover dat betrekking heeft op km. 107.4-111. Deze akoestische onderzoeken zijn gebaseerd op het Reken- en Meetvoorschrift '87, terwijl in deze een berekening op basis van het reken- en Meetvoorschrift '96 dient te worden toegepast. Niet gebleken is, dat daaraan is voldaan.
Voor zover akoestische maatregelen betrekking hebben op het aanleggen van schermen op Duits grondgebied vragen cliënten zich af op welke wijze deze aanleg is gegarandeerd. Ook daarvan is in het voorontwerp niet gebleken.
4. Cliënten wijzen er tenslotte op, dat ook naar de opvatting van de gemeente de woningen Maatjesweg 16 en 18 van cliënten Wyrdeman en Ross zouden moeten worden wegbestemd in verband met onaanvaardbare veiligheidsrisico's. Voormelde cliënten achten het dan ook onbegrijpelijk, dat de gemeente daartoe niet is overgegaan.

Commentaar gemeente

- Ad 1. Bij uitspraak van 25 juli 2000 heeft de Afdeling het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar) op één onderdeel vernietigd. Het betreft hier de zogenaamde wachtsporen. Deze zijn naar oordeel van de Afdeling ten onrechte niet in het akoestische onderzoek meegenomen.
Het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 zal op dit onderdeel worden hersteld. Het hiertoe opgestelde Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtsporen Zevenaar) is in dit bestemmingsplan verwerkt (zie Hoofdstuk 1 van deze toelichting).
- Ad 2. Bij de beoordeling van de noodzakelijk te treffen geluidwerende voorzieningen zijn dezelfde criteria gehanteerd als gangbaar voor het project Betuweroute en zoals verwoord in het Tracébesluit Betuweroute van 1996. Hierbij wordt aangegeven dat voor woningen met een geluidbelasting tussen de 57 en 60 dB(A) een hogere geluidbelasting zoveel mogelijk wordt vermeden. De suggestie dat het hier een geconcentreerde bebouwing zou betreffen met aaneengesloten woningen wordt bestreden. Zoals onder andere uit de uitspraak van de Raad van State betreffende het beroep ingesteld tegen het Tracébesluit Betuweroute 1996 blijkt wordt hierbij in ieder geval uitgegaan van een tiental woningen welke met een geluidbelasting zeer dicht bijeen liggen, iets wat hier niet het geval is.
- Ad 3. Bepalend voor het te gebruiken Reken- en Meetvoorschrift is het moment waarop de betreffende 'hogere waarde'-procedure speelde. Volgens artikel III van de Regeling wijziging van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï (publicatie Staatscourant 33, 1997) blijkt dat de oude regeling van kracht blijft als er voor de inwerkingtreding van deze regeling

een verzoek tot verlening van een hogere waarde is ingediend en het verschil tussen het emissiegetal tussen het oude en nieuwe reken- en meetvoorschrift kleiner is dan 3 dB(A).

Het geluidscherm zal aan de noordzijde van het spoor 200 meter in Duitsland worden doorgetrokken. De aanleg van de geluidschermen maakt onderdeel uit van Betuweroute-contract en zal gelijktijdig met de overige schermen worden geplaatst. De toestemming(en) die van Duitse instanties voor de realisering van dit geluidscherm nodig zijn zullen worden aangevraagd. Er is geen enkele aanwijzing dat deze toestemming(en) niet zullen worden verkregen.

- Ad 4. Bij de vaststelling van het Tracébesluit 1998-3 is nogmaals nagegaan of er nog andere woningen - naast degene die de Afdeling bij haar uitspraak van 28 mei 1998 heeft geconstateerd - geheel of gedeeltelijk binnen de individuele risicocontour zijn gelegen. Gebleken is dat de woningen aan de Maatjesweg 16 en 18 buiten deze risicocontour liggen. Om die reden worden deze woningen niet wegbestemd.

Conclusie gemeente

Voor zover de reactie betrekking heeft op de eventuele vernietiging van het Tracébesluit 1998-3 zal de toelichting van dit plan hieraan aandacht besteden. Voor het overige geeft de reactie geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Reactie van dhr. mr. D. Hijkoop van Bax Advocaten en Notarissen namens voormelde cliënten

Weergave reactie

1. Voor wat betreft voormelde cliënten voor zover woonachtig aan de Oud Zevenaarseweg wordt met betrekking tot de bestemming Woondoeleinden uit te werken (Wo-U, artikel 17) opgemerkt, dat de keuze voor een uitwerkingsverplichting door burgemeester en wethouders weinig gelukkig is. Door deze keus blijven cliënten nog langer in het ongewisse over de detailbestemmingen/functies in het bestemmingsplan.
De richtlijnen voor de uitwerkingsplicht zijn ruim en vaag te noemen.
De bouwhoogte als genoemd in artikel 17 lid a sub 3 is niet gedefinieerd. Daarnaast zijn de begrippen "bouwwerk voor functie woongebied" en "overige voorzieningen gericht op functie woongebied" (artikel 17 lid b sub 1 onder d) onduidelijk en vaag.
Voorts valt op, dat er geen bebouwingsoppervlakte voor bijgebouwen/uitbouwen zijn gegeven en de functie parkeer- en andere verkeersvoorzieningen niet is gewaarborgd.
De ontsluiting aan de zuidzijde van het bestemmingsvlak is niet geregeld. Daarnaast valt het bestemmingsvlakgebied uiteen in drie bouwgebieden, zulks door de ingetekende bouwgrenzen, hetgeen tot onduidelijkheid leidt. Bovendien is bepaald, dat het aantal woningen niet meer dan 30 mag bedragen. Dit is verder niet gedefinieerd. Logisch zou zijn, dat er een verwijzing volgt naar oppervlaktematen van een perceelsgebied.
2. De bestemming "verkeersdoeleinden" ligt dicht tegen de percelen van de bewoners aan de Oud Zevenaarseweg aan. Ze zullen hier dan ook onaanvaardbare overlast van het verkeer ondervinden. Voorts is niet

- duidelijk waar de in de doeleindenomschrijving van artikel 6 lid 1 sub a t/m c bedoelde wegen, paden, bermen en groenvoorzieningen zullen worden gesitueerd. Daarnaast is niet bepaald wat voor een soort wegen, met name hoeveel rijbanen, er zullen worden aangelegd.
3. Tegenover de adressen Oud Zevenaarseweg 14 t/m 20 is een gebouw gesitueerd met een bouwhoogte van 18.5 m. De mogelijke oppervlakte van dit bouwwerk is gezien de aanduiding fors. Belanghebbenden zijn van mening, dat dit kolossale gebouw met dito bouwmassa niet aldaar kan worden geprojecteerd. Bovendien ontnemt het hen voor een zeer groot gedeelte het uitzicht.
 4. Belanghebbenden aan de Oud Zevenaarseweg is toegezegd, dat er rond of nabij hun woningen groenvoorzieningen zullen worden aangelegd. Dit is niet terug te vinden in de plankaart/het bestemmingsplan.
 5. Met betrekking tot de bewoners van het perceel Babberichseweg 30 wordt opgemerkt, dat de ontsluiting van het perceel aan de noordzijde op de Babberichseweg niet op de plankaart is opgenomen. Partijen zijn met de Nederlandse Spoorwegen overeengekomen, dat aldaar een ontsluiting zal komen. Bovendien hebben betrokkenen het perceelsgedeelte aan de noordzijde van hun perceel aangekocht van de NS. Dit perceelsgedeelte zal worden toegevoegd aan hun tuin. De gemeente is hiervan op de hoogte. Verzocht wordt op het aangekochte perceelsgedeelte eveneens de bestemming Wonen (artikel 15) te leggen. Dit geldt ook voor het oostelijk deel van het perceel van belanghebbenden, waarop de bestemming Agrarisch gebied is aangegeven doch dat al sinds lange tijd in gebruik is als tuin.

Commentaar gemeente

Ad 1. De voorheen ter plaatse van de desbetreffende bestemming aanwezige woningen zijn geamoveerd ten behoeve van de Betuweroute. Het terrein zal nog een aantal jaren worden gebruikt als werkterrein voor de Betuweroute. Met het bestemmen van het terrein voor Woondoeleinden - uit te werken (Wo-U) is beoogd reeds thans duidelijkheid te verschaffen omtrent de toekomstige functie daarvan. Middels het kader, waarbinnen ingevolge de bij die bestemming behorende voorschriften daaraan invulling dient te worden gegeven, wordt voor zover thans mogelijk nader inzicht verschaft in de uitgangspunten voor de invulling van het terrein onder meer door bepaling van het aantal maximaal te bouwen woningen, de goothoogte en de bouwhoogte.

Gelet op het feit, dat het terrein zoals voormeld nog een aantal jaren in gebruik zal blijven als werkterrein voor de Betuweroute, is gekozen voor een nader uit te werken bestemming. Daarmee wordt de gelegenheid gecreëerd in overleg met de eigenaar van het terrein ten aanzien van het ter plaatse te realiseren bouwplan in te spelen op de ontwikkelingen en behoeften, die zich tussen nu en het moment van realisering van het bouwplan aan dienen. Gedacht moet daarbij worden aan volkshuisvestelijke aspecten, bouwtechnische ontwikkelingen en dergelijke.

Voor wat betreft de wijze van bepaling van de maximale bouwhoogte als bedoeld in art. 17, lid a sub 3 zij verwezen naar de wijze van meten als vervat in art. 2 onder 3 van de voorschriften.

Met betrekking tot andere bouwwerken ten behoeve van de functie

woongebied kan bijvoorbeeld worden gedacht aan erfscheidingen, pergola's en dergelijke en met betrekking tot andere voorzieningen ten behoeve van die functie onder meer aan speeltoestellen, tuinverlichting en dergelijke.

Inherent aan een uit te werken bestemming is, dat juist in het uitwerkingsplan de situering en begrenzing van het bouwvlak, parkeerruimte en dergelijke wordt geregeld.

Niet juist is, dat het bestemmingsvlak uiteen valt in drie bouwgebieden. Het gaat terzake om één bouwterrein met de bestemming Wo-U, waarvan het middendeel voorlopig wordt benut als werkterrein voor de Betuweroute. Ten behoeve van dit tijdelijk gebruik is op dit middendeel een tijdelijke dubbelbestemming Werkterrein en Depot (W-D) gelegd. Gelet op de omvang van elk van de drie door mr. Hijkoop als zodanig aangemerkte bouwgebieden in relatie tot de in voormeld uitwerkingskader bepaalde maximale bouwhoogte is realisering van 30 woningen op geen van deze bouwgebieden afzonderlijk mogelijk.

- Ad 2. Ten aanzien van de verwachte overlast als gevolg van de bestemming Verkeersdoeleinden dicht tegen de percelen van de bewoners aan de Oud Zevenaarseweg wordt op het volgende gewezen.

Als gevolg van de realisering van de Betuweroute dient de bestaande Spoorwegstraat-Zwarteweg in zuidelijke richting te worden verlegd. De noodzakelijke verlegging heeft het gemeentebestuur doen besluiten om in samenhang met die verlegging de al langere tijd ten behoeve van het gemotoriseerd verkeer voorgestane verbinding tussen de oost- en westzijde van Zevenaar ten zuiden van de spoorlijn Arnhem-Zevenaar-Duitse grens tot stand te brengen. De noodzakelijke verlegging van de Spoorwegstraat-Zwarteweg is daartoe opgewaardeerd naar de zgn. zuidelijke verbindingsweg als sluitstuk tussen de bestaande Ringbaan-oost, Ringbaan-noord en Ringbaan-west.

Naar de effecten van het te verwachten wegverkeerslawaai op de zuidelijke verbindingsweg, die vanwege de beschikbare ruimte niet anders dan dicht bij bedoelde percelen kan worden gesitueerd, is onderzoek gedaan. De bevindingen van dat onderzoek zijn vastgelegd in een akoestische rapportage. Op basis van deze rapportage zijn via de daarvoor door de wet voorgeschreven procedure zgn. hogere grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder vastgesteld voor onder meer de woningen Oud Zevenaarseweg 14 t/m 20 (even nrs.). Bij de vaststelling van die hogere grenswaarden is in aanmerking genomen, dat aan de bron of in de overdrachtssfeer die geluidreducerende c.q. geluidwerende maatregelen zijn getroffen, die redelijkerwijs mogelijk zijn. Als voorbeeld kan worden genoemd het gebruik van geluidabsorberend asfalt voor het wegdek (wordt in casu metterdaad toegepast) en het plaatsen van geluidwerende schermen (is in casu niet mogelijk in verband met de spoorwegovergang ter plaatse).

Ten onrechte wordt onbekendheid met de situering van de zuidelijke verbindingsweg met bijbehorende paden, bermen etc. aangevoerd. Deze situering is aangegeven op de tekeningen, die bij meerdere gelegenheden zoals in het kader van de art. 19 WRO-procedure, die onder meer voor de aanleg van de zuidelijke verbindingsweg is gevolgd, ter inzage hebben gelegen. Mr. Hijkoop en zijn cliënten zijn bekend met deze tekeningen.

Zoals deze tekeningen tonen is sprake van één rijbaan met één rijstrook in beide richtingen.

- Ad 3. Bedoeld gebouw dient voor het onderbrengen van de technische installaties, die nodig zijn voor de tunnel van de Betuweroute. De door mr. Hijkoop aangegeven hoogte van het gebouw is niet juist, aangezien dit de hoogte + N.A.P. betreft. De feitelijke hoogte, dat wil zeggen de hoogte ten opzichte van het omliggende maaiveld, bedraagt beduidend minder namelijk plm. 6.75 m, waardoor het gebouw zich veel minder massaal en uitzichtbeperkend zal manifesteren dan verondersteld op grond van de aangenomen doch onjuiste bouwhoogte.
- Ad 4. In het bij de toelichting op het bestemmingsplan behorende landschapsplan zijn de locaties voor het treffen van groenvoorzieningen ten behoeve van een landschappelijke inpassing van de Betuweroute in de omgeving alsmede de uitgangspunten voor de wijze van invulling daarvan in grote lijnen weergegeven. De bestemmingsplankaart leent zich noch qua functie noch qua schaal voor een uitgewerkt groeninrichtingsplan. In het ter uitwerking van het landschapsplan op te stellen groeninrichtingsplan zal de invulling van bedoelde locaties gedetailleerd worden weergegeven. Nabij de woningen Oud Zevenaarseweg 14 t/m 20 (even) is onder meer groen voorzien in de bermen/overhoeken van de zuidelijke verbindingsweg. Daartoe is in de voorschriften bij de bestemming Verkeersdoeleinden voorzien in de mogelijkheid tot aanleg van groenvoorzieningen.
- Ad 5. Op het gehele desbetreffende perceel met inbegrip van het daarbij van NS aangekochte perceelsgedeelte is alsnog de bestemming Wonen gelegd. Daarmee is aan deze opmerking tegemoet gekomen.

Conclusie gemeente

Behoudens voor wat betreft de bestemmingsaanduiding van het perceel Babberichseweg 30 geeft de reactie geen aanleiding tot aanpassing van het plan.