



Beantwoording reacties uit het vooroverleg (ex. art. 3.1.1 Bro)

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening moet de provincie bij de voorbereiding van een inpassingsplan overleggen met in ieder geval de betrokken gemeente(n), het waterschap en met betrokken Rijksdienstendiensten. Daarnaast zijn andere partners in het gebied uitgenodigd om te reageren op het plan.

Het voorontwerp-inpassingsplan Spoorverdubbeling Zevenaar Didam is toegestuurd naar de volgende organisaties en instanties:

1. College van B&W van de gemeente Zevenaar
2. College van B&W van de gemeente Montferland
3. Waterschap Rijn en IJssel
4. Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland
5. Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed
6. Alliander
7. Gasunie
8. Veiligheidsregio Gelderland Midden
9. ProRail
10. Vitens Gelderland
11. NS Stations – Vastgoed en Ontwikkeling
12. Landgoed huis Sevenaer
13. College van B&W van de gemeente Doetinchem

Aan hen is het verzoek gedaan om binnen een termijn van zes weken te reageren. Hieronder zijn de binnengekomen reacties samengevat en van een antwoord voorzien. Alleen gemeente Doetinchem heeft niet gereageerd.

provincie
GELDERLAND

	Naam organisatie/reactie	Antwoord	Aanpassing regels/toelichting/verbeelding
1	Gemeente Zevenaar (ambtelijk)		
1.1	Op hoofdlijnen wordt ingestemd met het inpassingsplan. Over een aantal punten wordt nader overleg gewenst:		
1.2	<u>Vrachtverkeer DHL</u> Er wordt aangegeven dat de gemeente zich niet kan vinden in hetgeen vermeld staat in de paragraaf 4.7 van de toelichting van het voorontwerp inpassingsplan. De gemeente wenst een oplossing voor het mogelijk langer blijven van DHL en daarmee de voortzetting van het vrachtverkeer. Door de sluiting van de overweg op de Babberichseweg en het mogelijk langer verblijf van het vrachtverkeer ontstaat een verkeerstechnisch onhoudbare situatie. <u>Ontwikkeling BAT terrein, waaronder Gemeenschappelijke Vreemdelingen Locatie (GVL)</u> Er wordt gesteld dat het sluiten van de spoorovergang er niet toe mag leiden dat de bereikbaarheid de ontwikkelingen op het BAT terrein onmogelijk maakt.	<u>Afsluiting overweg</u> Vast staat dat de spoorverdubbeling en de snelheidsverhoging leiden tot een toename van de veiligheidsrisico's op de spoorwegovergang. Hierover is advies gevraagd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT). De ILT en ProRail hebben gelet op de spoorveiligheid geoordeeld dat de spoorwegovergang ter hoogte van de Babberichseweg opgeheven dient te worden. Om die reden hebben wij in het inpassingsplan, na afweging van alle belangen, de spoorwegovergang gesloten. <u>Feiten</u> Wij zijn bij de afweging van belangen uitgegaan van de volgende feiten: - Een onherroepelijk bestemmingsplan "BAT-terrein", waarin het BAT-terrein is voorzien van de bestemming "Woongebied – 1" voor de bouw van ca 220 woningen; - Het huidige gebruik van het BAT-terrein door DHL valt onder het overgangsrecht van het voorgaande bestemmingsplan "Bedrijfsterrein B.A.T. Manufacturing". Dit (specifieke) gebruik betreft de opslag, het blenden en de bijbehorende distributie van sigaretten en tabak;	Geen aanpassing

		- Het gebruik van het BAT-terrein voor een puur logistieke functie, voor andere dan tabaksproducten, is in strijd met het bestemmingsplan, valt niet onder het overgangsrecht en is daarom niet toegestaan. - Het terrein gaat per 1 januari 2018 van eigendom over van B.A.T. naar Solidiam; - DHL heeft per 1 januari 2018 de overeenkomst met B.A.T. voor het BAT-terrein opgezegd; - De huurovereenkomst voor het gebruik van de loodsen van NS Stations loopt af op 1 januari 2018; - De aanleg van de spoorverdubbeling en de sluiting van de spoorwegovergang is voorzien per 1 januari 2018; - Het vervallen van de spoorwegovergang levert geen enkele beperking op voor de voorziene woonfunctie. Wij gaan er daarom van uit dat er geen conflict bestaat tussen het sluiten van de spoorwegovergang en het gebruik van het BAT-terrein. Er is daarom ook geen sprake van onaanvaardbare gevolgen voor het gebruik van de BAT gronden. Daarbij is van belang dat uit het verkeerskundig onderzoek volgt dat de verkeersbewegingen die horen bij de circa 220 bestemde woningen op een verkeersveilige manier via de Vondellaan ontsloten worden. Een eventuele komst van een	
--	--	--	--

		GVL is niet verkeerskundig doorgerekend. Dit is ook niet noodzakelijk, omdat de plannen nog niet concreet zijn (c.q. vastgelegd in een bestemmingsplan). Overigens kunnen wij wel aangeven dat de inschatting is dat het verkeer dat hoort bij een GVL via de Vondellaan op een verkeersveilige manier ontsloten kan worden. Andere ontwikkelingen op het BAT terrein zijn niet bekend en hoeven we bovendien ook geen rekening mee te houden. <u>Uw beleid</u> De afsluiting van de spoorwegovergang is overigens in lijn met de gemaakte afspraken tussen uw gemeente en Landgoed Huis Sevenaer om de Babberichseweg verkeerssluw te maken.	
1.3	<u>Ontwikkeling BAT terrein, w.o. een GVL</u> Het sluiten van de spoorovergang Babberichseweg mag er niet toe leiden dat de bereikbaarheid de ontwikkelingen op het BAT-terrein onmogelijk maakt. Een goede ontsluiting van het BAT-terrein van uit de Babberichseweg blijft belangrijk;	Zie beantwoording onder 1.2	Geen aanpassing
1.4	<u>De Tol/Landweer</u> Het geplande werkterrein voor de aanleg van het spoor nabij Landweer ligt deels op gronden waar de aanleg van een fietspad is voorzien. Dit is een onwenselijke situatie.	Het klopt dat een deel van het geplande werkterrein voor de aanleg van het tweede spoor nabij Landweer is. Dit werkterrein is nodig voor de feitelijke aanleg van het spoor. Hierbij merken we op dat deze spoorverdubbeling en noodzakelijkerwijs ook de werkterreinen eerder beoogd waren dan het genoemde fietspad. Wij hebben de paragraaf over bouwterreinen in het inpassingsplan aangepast. Per werkterrein wordt ingegaan op de noodzakelijkheid van het	In de toelichting is de paragraaf over bouwterreinen aangepast. Op de verbeelding is het bouwterrein iets verschoven ten opzichte van het voorontwerp.

		werkkerrein en de reden waarom het precies daar is gepland. Naar aanleiding van uw reactie is er overleg geweest om beide projecten op elkaar af te stemmen. Daarbij zijn in het ontwerp van het geplande fietspad wijzigen doorgevoerd. Tevens is een punt van het bouwterrein verschoven, waardoor één overlap is geschrapt. Nu blijft er nog steeds een overlap tussen het beoogde fietspad en het bouwterrein. Dit is niet te voorkomen. Daarom zal ten tijde van uitvoer goed afgestemd worden om de verkeersveiligheid te waarborgen.	
1.5	<u>Spoorallee</u> Er wordt geconstateerd dat er gronden in het voorontwerp inpassingsplan worden meegenomen, voor zowel het definitieve spoor als de aanleg van het spoor, die in eigendom zijn van de gemeente Zevenaar. Deze benodigde gronden zijn geprojecteerd op uitgeefbare gronden in het uitwerkingsplan 'Spoorallee'. Er zijn daarom privaatrechtelijke belemmeringen. Er zijn nog geen afspraken over deze gronden. Er is toestemming nodig van de gemeente als eigenaar van deze gronden. Vraag is of en onder welke voorwaarden de gemeente toestemming wil geven hiervoor. Dit zal in goed overleg moeten worden afgestemd.	Het klopt dat de betreffende gronden nodig zijn voor zowel het definitieve spoor als voor de aanleg van het spoor (werkkerrein/bouwweg). De gronden die nodig zijn voor het definitieve spoor zijn opgenomen in het inpassingsplan. Deze zullen verworven moeten worden. Hiervoor is inmiddels het verwervingstraject opgestart. Hoewel het uitwerkingsplan Spoorallee inmiddels onherroepelijk is, is de specifieke invulling van dit terrein nog niet bekend. Hierdoor is het niet mogelijk om in het inpassingsplan een passende definitieve bestemming op te nemen voor het bouwterrein, als deze niet meer als zodanig nodig is. Gezamenlijk met ProRail en uw gemeente is daarom besloten dat dit bouwterrein in de nabije	In de toelichting is de paragraaf over bouwterreinen aangevuld. Hierin staat ook waarom dit betreffende bouwterrein niet meegenomen is in het inpassingsplan.

		toekomst via een omgevingsvergunning aangevraagd zal worden. Op dat moment zal gezamenlijk bekeken worden welke plek nodig is en hoe dit het beste afgestemd kan worden met de ontwikkelingen van Spoorallee.	
1.6	<u>Poelwijkerlaan 12</u> Er wordt opgemerkt dat de gemeente erg content is dat de uitnodiging is gedaan om het perceel aan de Poelwijkerlaan 12 te willen aankopen.	Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan.	
1.7	<u>Overige opmerkingen</u> Overige opmerkingen ten aanzien van de verbeelding, de regels en toelichting zijn separaat per mail toegestuurd.	Naar aanleiding van de toegestuurde opmerkingen hebben we een definitie voor faunavoorziening opgenomen	Artikel 1.28 toegevoegd aan de regels
2 College van B&W gemeente Montferland			
2.1	Het voorontwerp inpassingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Als het plan op deze wijze voort wordt gezet, dan is er geen aanleiding om een zienswijze in te dienen. Er wordt vertrouwd op een prettige samenwerking.	Bedankt voor uw reactie. Wij vertrouwen ook op een voortzetting van de prettige samenwerking. Daarbij zullen we te allen tijde de gezamenlijke beoogde doelen voorop stellen.	
3. Waterschap Rijn en IJssel			
3.1	Het waterschap heeft geen op- en/of aanmerkingen op het plan en de hierin opgenomen waterparagraaf. De relevante waterthema's zijn voldoende uitgewerkt. Mochten er nog wijzingen worden, dan wordt zij daarvan graag op de hoogte gesteld.	Bedankt voor uw reactie. U ontvangt in ieder geval bericht wanneer het ontwerp-inpassingsplan ter inzage wordt gelegd. Mochten er voor die tijd nog grote wijzigingen zijn waarbij het aspect water ook aan de orde is, dan zullen wij u vroegtijdig benaderen.	
4. Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland			
4.1	Rijkswaterstaat is wegbeheerder van de A12. Ten behoefte van de spoorverdubbeling wordt het viaduct, waar het spoor onder de A12 doorgaat, vernieuwd. We	De gevraagde informatie is toegestuurd. Er is nauw contact tussen Rijkswaterstaat, ProRail en de provincie om de begrenzing van de	

	hebben op dit moment onvoldoende informatie om te beoordelen of de breedte van de bestemming voldoende ruimte biedt voor dit vernieuwde viaduct. Graag ontvangen we van u gedetailleerde tekeningen van deze kruising/viaduct.	bestemming en het nieuwe viaduct op elkaar af te stemmen. Daarbij vormen de bestuurlijke gemaakte afspraken (realisatie van een nieuw viaduct waarin ruimte is voor de wensen van Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten) de basis voor de opname in het inpassingsplan. Het huidige viaduct is te smal voor beide sporen, daarom is toestemming verkregen om tijdelijk af te wijken van de benodigde onderlinge spoorafstand. Het viaduct wordt bij de vernieuwing verbreed, waardoor de vereiste spoorafstand tussen de beide sporen alsnog bereikt wordt.	
5.	Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed		
5.1	De Rijksdienst stelt dat er voldoende rekening is gehouden met de in het gebied aanwezige archeologie en bovengrondse cultuurhistorie.	Wij nemen deze reactie voor kennisgeving aan.	
6.	Alliander		
6.1	Het plan voor de spoor verdubbeling Zevenaar – Didam heeft ter hoogte van Zevenaar raakvlakken met een 3 tal 150kV verbindingen van TenneT. In hoeverre is er in het plan rekening gehouden met deze verbindingen? Wij bespreken de plannen graag door om de impact te bepalen.	Het overleg over kabels en leidingen met betrokken instanties is door ProRail opgestart. Er is door ProRail geconstateerd dat er geen raakvlakken zijn met de genoemde 150kV verbindingen. U bent door ProRail op de hoogte gesteld van deze constatering en heeft een verslag gekregen van het eerste overleg.	
7.	Gasunie		
7.1	Planregels <i>Advies leidingbeheerder</i>	Wij zullen dit opnemen in de betreffende regels.	In het artikel 14.3 is de adviesplicht opgenomen.

	Wij verzoeken u om in artikel 13.3 en 13.5 op te nemen dat vooraf (schriftelijk) advies bij de leidingbeheerder ingewonnen moet worden. In artikel 13 'Leiding-Gas' heeft u namelijk een afwijkingsmogelijkheid opgenomen van de 'bouwregels' (artikel 13.3) en/of 'uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden' (artikel 13.5). Op basis van de huidige bepalingen wordt nu een afweging gemaakt zonder Gasunie bij de besluitvorming te betrekken. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft bevestigd dat op basis van het Bevb het bevoegd gezag bij de besluitvorming - uit oogpunt van zorgvuldige besluitvorming - de mening van de exploitant over de veiligheid van de buisleiding moet betrekken'.		
7.2	Inmiddels is het overleg met de heer Balke, tracébeheerder van Gasunie, opgestart. Wij gaan er van uit dat dit overleg goed zal verlopen.	Wij gaan er ook van uit dat dit overleg in goede samenwerking zal verlopen.	
8.	Veiligheidsregio Noord en Oost Nederland (VGGM)		
8.1	De VGGM adviseert om bij verdere uitvoering en realisatie rekening te houden met: • De bereikbaarheid en bestrijdbaarheid bij een incident op het spoor door hulpdiensten. • De mogelijkheden tot ontvluchting en ontruiming bij een incident door spoorwegpersoneel en passagiers. • De sociale veiligheid in en rondom de onderdoorgangen van het spoor. Deze dient, voor de gebruikers daarvan, zo hoog mogelijk te zijn. • De verkeersafwikkeling. Deze dient op een verkeersveilige wijze plaats te vinden. • Indien verkeersmaatregelen worden toegepast of gewijzigd waarvoor een verkeersbesluit vereist is,	Wij zullen uw advies overnemen en meegeven aan ProRail, die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de spoorverdubbeling.	

	zal een afzonderlijk overleg met de korpschef van politie moeten plaats vinden. De hulpdiensten te betrekken bij de voorbereidingen op, en ten tijde van, de aanleg van het dubbelspoor. Een eerste overleg met de brandweer heeft plaatsgevonden, ik zie graag dat dit overleg een vervolg krijgt, waarbij u ook de Multi partners (politie en GHOR/GGD) alsook de collega's van de Veiligheidsregio Noord en Oost Gelderland betreft.		
8.2	Uit de toelichting van het voorontwerp inpassingsplan blijkt dat er in en nabij het plangebied verschillende hogedrukaardgasleidingen liggen. Aangezien het plan geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object mogelijk maakt heeft deze ontwikkeling geen invloed op de hoogte van het groepsrisico. Een nadere beschouwing en verantwoording van het groepsrisico blijft achterwege. In het overzicht ontbreekt de autosnelweg A12, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt. Deze kruist eveneens het spoor Zevenaar— Didam.	In de vormvrije m.e.r. beoordeling is de A12 wel betrokken. Hierover is het volgende opgenomen: "Wel wordt door het te verdubbelen traject, ten oosten van de A12, een gasleiding gekruist. Hiermee zal in de aanlegfase rekening worden gehouden waarmee effecten op deze buisleiding zijn uitgesloten. Afgezien van deze gasleiding en de A12 worden geen aangewezen transportroutes voor gevaarlijke stoffen gekruist. Aangezien de A12 als risicobron in de huidige situatie al door het spoor wordt gekruist is dit niet van invloed op eventuele risico's voor de reiziger. Bovendien is de kruising ongelijkvloers waardoor er geen sprake kan zijn van potentiële conflictsituaties tussen treinen en het transport van gevaarlijke stoffen over de A12 (aanrijdingen) waardoor ook de kans en/of de ernst hiervan niet kan toenemen door de hogere rijsnelheden van de treinen. Per abuis is hierover niets opgenomen in de toelichting van het inpassingsplan. Wij zullen dit in het ontwerp toevoegen.	De toelichting is op dit punt aangevuld.

8.3	In de toelichting van het voorontwerp inpassingsplan wordt geconcludeerd dat het aspect spoorweglawaaï geen belemmering vormt voor de uitvoering van het inpassingsplan. Voor gezondheid is de cumulatieve geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen relevant, zonder geluidscorrectie volgens artikel 110 Wgh. Onder de huidige normen is er bij een deel van de mensen al sprake van negatieve gezondheidseffecten. Een bewoner heeft rust in en bij huis nodig. De VGGM adviseert dan ook om te sturen op de voorkeursgrenswaarde, dat betekent in elk geval: • Een leefbaar geluidniveau binnen: 33 dB in nieuwe situaties tot maximaal 38 dB bij verbouw of transformaties. • Een geluidsluwe gevel wanneer er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Een geluidsluwe gevel is de meest effectieve maatregel om geluidhinder te reduceren.	De conclusie dat het aspect spoorweglawaaï geen belemmering vormt voor de uitvoering van het inpassingsplan is op grond van Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer getrokken. Op grond van artikel 16 onder b van de Regeling geluid milieubeheer is het berekenen van de gecumuleerde geluidbelasting achterwege gebleven omdat voor alle woningen in het onderzoeksgebied voldaan wordt aan de streefwaarde voor wat betreft de geluidsbelasting op de gevel. De streefwaarde is de geluidsbelasting die hoort bij de op dit moment geldende geluidproductieplafonds. Van een correctie volgens artikel 110 van de Wet geluidhinder is bij spoorweglawaaï geen sprake. De geluidsbelastingen in de toekomstige situatie zijn dus zonder deze aftrek berekend. Het Provinciaal Inpassingsplan maakt geen nieuwe woonbestemmingen mogelijk. Van nieuwe situaties of transformaties is in het kader van dit plan geen sprake. Ook het creëren van geluidsluwe gevels behoort niet tot de mogelijkheden van dit inpassingsplan. Ten overvloede wordt hier nogmaals vermeld dat de spoorverdubbeling niet leidt tot overschrijdingen van de streefwaarde voor geluid op de gevels van de woningen in het plangebied.	

provincie GELDERLAND

		Er is geen aanleiding om de geluidsbelasting op de woningen verder terug te brengen dan de geldende streefwaarde.	
9.	ProRail		
9.1	ProRail is nauw betrokken geweest bij het opstellen van het voorontwerp inpassingsplan. Daarin zullen zij gezamenlijk op blijven trekken richting het ontwerp inpassingsplan. Er is daarom geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.	Bedankt voor uw reactie. Wij vertrouwen op een voortzetting van de prettige samenwerking.	
10	Vitens		
10.1	Binnen de begrenzing van de spoorverdubbeling bevinden zich zes kruisende hoofdleidingen van Vitens. Deze kruisingen dienen alle zes in stand te blijven. Wellicht zullen er aanpassingen moeten worden verricht aan een of meerdere van deze leidingen. Wanneer de technische (concept) plannen met betrekking tot het dubbele spoor beschikbaar zijn, willen we graag de gevolgen voor onze leidingen en de eventueel noodzakelijke aanpassingen bespreken. Wij gaan er van uit dat aanpassingen op basis van de nadeelcompensatie 'kruisende leidingen' kunnen worden gerealiseerd.	ProRail zal (namens de provincie) de ligging van alle geïnteriseerde kabels en leidingen onder of in de directe nabijheid van het te verdubbelen spoor met alle netbeheerders doorspreken om te bezien of er aanpassingen noodzakelijk zijn. Uitgangspunt daarbij is inderdaad de Nadeelcompensatieregeling kabels en leidingen (NKL 1999).	
11.	NS Stations – Vastgoed en Ontwikkeling		
11.1	NS Stations geeft geen inhoudelijk reactie, maar wil in gesprek over de planning, de werkterreinen en de consequenties daarvan op de verhuurbaarheid van hun eigendommen en de verkeerskundige afhandeling van het terrein van NS.	Het gewenste overleg is naar aanleiding van de reactie opgestart.	
12.	Landgoed Huis Sevenaer		

12.1	De reactie op het voorontwerp inpassingsplan wordt gegeven namens de Stichting Jonkheer Huub van Nispen van Sevenaer Memorie en de Stichting Behoud Landgoed Sevenaer.		
12.2	Voor de aanleg en voor de spoorverdubbeling zelf zijn gronden nodig van het Landgoed. Zij zijn voornemens mee te werken, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.	Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan.	
12.3	Het Landgoed wenst gecompenseerd te worden met grond elders. Zij zijn in het verleden al veel grond kwijt geraakt. Grond is echter essentieel voor een effectieve bedrijfsvoering.	Wij kennen uw standpunt en zijn met u in gesprek om te kijken naar compenserende gronden.	
12.4	Het Landgoed pacht de grond tussen de spoorlijn, de Babberichseweg en de Poelwijkerlaan. Zij willen het recht op eerste koop effectueren, zodra bekend is wat het definitieve situatie is. Zij wil op dit perceel vervolgens een agrarische bestemming vestigen. Het plan voor de spoorverdubbeling vertraagt het doelmatig gebruik van het perceel. Het Landgoed vraagt dan ook om hier geen tijdelijk bouwterrein in te richten.	Het werkterrein ter hoogte van de Babberichseweg is nodig om de langzaam verkeerstunnel te realiseren. Voor deze locatie is gekozen omdat de tunnel direct naast de locatie, waar deze gerealiseerd wordt, moet worden voorgebouwd. Daarnaast kan dit werkterrein tevens worden gebruikt voor de bereikbaarheid en de werkzaamheden die moeten worden verricht voor de verlegging en de spoorverdubbeling van de spoorboog van uit Zevenaar. Naar aanleiding van gesprekken met bewoners van de Poelwijkerlaan is het betreffende werkterrein wel verkleind. Wij hebben de paragraaf over bouwterreinen in het inpassingsplan aangepast. Per werkterrein wordt ingegaan op de noodzakelijkheid van het werkterrein en de reden waarom het precies daar is gepland.	In de toelichting is de paragraaf over bouwterreinen aangepast. Tevens is het bouwterrein ter hoogte van de Babberichseweg verkleind ten opzichte van het voorontwerp. De verbeelding is hierop aangepast.

provincie GELDERLAND

12.5	Het Landgoed verzoekt om de tijdelijke bouwweg niet over haar gronden te plannen, omdat de bodemstructuur voor de biologische landbouw essentieel is. Door de bouwweg zal dit vernietigd worden. Zij verzoekt de bouwweg over het BAT terrein te leggen.	Zoals in 12.4 is uitgelegd is er geen andere mogelijkheid voor de benodigde tijdelijke bouwweg. U heeft t.z.t. recht op een schadevergoeding, dus ook eventuele schade als gevolg van aantasting van de bodemstructuur wordt vergoed. Wij hebben de paragraaf over bouwterreinen in het inpassingsplan aangepast. Per werkterrein wordt ingegaan op de noodzakelijkheid van het werkterrein en de reden waarom het precies daar is gepland.	In de toelichting is de paragraaf over bouwterreinen aangepast.
12.6	Het Landgoed maakt zich zorgen over de ontsluiting van het gebied door de afsluiting van de overweg op de Babberichseweg. Zij verzoeken pas een ontwerp inpassingsplan vast te stellen als er een passend toekomstig ontwerp voor de Babberichseweg is overeengekomen.	In dit inpassingsplan wordt de spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam geregeld. Onderdeel daarvan is de noodzakelijke afsluiting van de overweg op de Babberichseweg. De nadere invulling en detaillering van de Babberichseweg na de afsluiting van de overweg zal parallel opgestart worden in nauw contact met de gemeente Zevenaar.	
12.7	Het Landgoed snapt dat de woningen aan Hengelder 2 en 2a goed ontsloten moeten worden. Een doorgaande weg tussen de Babberichseweg en de Ringbaan Oost willen zij echter onder geen beding. De voorkeur gaat uit naar een ontsluiting via de Ringbaan Oost. De agrarische ontsluiting aan de Ringbaan Oost willen we behouden.	Wij kennen uw standpunt in deze kwestie. Sinds het vrijgeven van het voorontwerp inpassingsplan hebben wij, in nauw overleg met de gemeente Zevenaar, de eigenaren van Hengelder 2 en 2a en uw vertegenwoordiger, verder gewerkt aan de definitieve ontsluiting. De provincie heeft gekozen voor een rechtstreekse ontsluiting op de Ringbaan Oost, waarbij de huidige agrarische ontsluiting zal vervallen. De bestaande weg Hengelder zal niet worden teruggebracht, waardoor deze gronden voor het Landgoed behouden blijven.	Op de verbeelding is de ontsluiting van Hengelder 2 en 2a opgenomen.
12.8	Het Landgoed vraagt om nauwe afstemming tussen de	Wij onderschrijven deze wens. We nodigen bij al	

provincie
GELDERLAND

	gemeente, de provincie en het Landgoed.	onze overleggen gemeente Zevenaar uit. Er is tevens onderling goede afstemming over de verschillende aspecten.	
--	---	--	--