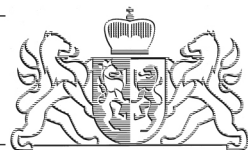


SPOORVERDUBBELING ZEVENAAR – DIDAM

INPASSINGSPLAN: ZIENSWIJZENOTA + AMBTELIJKE AANPASSINGEN

Arnhem, 6 december 2016



provincie
GELDERLAND

Inhoudsopgave

INLEIDING	3
1. BEOORDELING ZIENSWIJZEN	4
1.1 Inspreker 1	4
1.2 Inspreker 2	10
1.3 Inspreker 3	12
1.4 Inspreker 4	20
1.5 Inspreker 5	22
1.6 Inspreker 6	25
1.7 Inspreker 7	28
1.8 Inspreker 8	29
1.9 Inspreker 9	31
1.10 Inspreker 10	37
1.11 Inspreker 11	40
1.12 Inspreker 12	43
1.13 Inspreker 13	45
1.14 Inspreker 14	47
2. OVERZICHT WIJZIGINGEN	53

INLEIDING

Het inpassingsplan Spoorverdubbeling Zevenaar – Didam maakt de bouw en aanleg mogelijk van de verdubbeling van het spoor tussen station Zevenaar en station Didam. Waarom doen we dit? Deze spoorlijn is één van de drukste regionale spoorlijnen van Nederland. De spoorlijn kent echter oplopende vertragingen doordat treinen op elkaar moeten wachten, gemiste en korte aansluitingen in Arnhem naar de Randstad en de negatieve wisselwerking met de internationale spoordienst (ICE) richting Duitsland. Deze problemen worden opgelost door de aanleg van het tweede spoor tussen Zevenaar en Didam, in combinatie met een hogere snelheid.

Het ontwerp inpassingsplan Spoorverdubbeling Zevenaar – Didam heeft van donderdag 22 september 2016 tot en met woensdag 2 november 2016 ter inzage gelegen. Iedereen kon in deze weken een zienswijze indienen. In totaal hebben 14 personen en instanties zienswijzen ingediend. In verband met de bescherming van persoonsgegevens zijn de naam- en adresgegevens niet vermeld voorzover deze herleidbaar zijn tot natuurlijke personen.

- | | |
|-----|---------------------------------------|
| 1. | Indiener 1 |
| 2. | Indiener 2 |
| 3. | Indiener 3 |
| 4. | Indiener 4 |
| 5. | Indiener 5 |
| 6. | Indiener 6 |
| 7. | Indiener 7 |
| 8. | Indiener 8 |
| 9. | Indiener 9 |
| 10. | Indiener 10 |
| 11. | Indiener 11 |
| 12. | Landgoed Huys Sevenaer |
| 13. | College van B&W van gemeente Zevenaar |
| 14. | Solidiam N.V. |

In deze nota worden de zienswijzen beantwoord. Na elke zienswijze wordt aangegeven of naar aanleiding hiervan aanpassingen zijn doorgevoerd in het inpassingsplan. De zienswijzennota wordt afgesloten met de beschrijving van de ambtshalve wijzigingen die zijn doorgevoerd in het inpassingsplan.

1. BEOORDELING ZIENSWIJZEN

1.1 Inspreker 1

Opmerking	Antwoord	Wijziging inpassingsplan?
1. <u>Verkeersveiligheid</u> Insprekers betwijfelen de verkeersveiligheid van de nieuwe uitrit op de Ringbaan Oost van de woningen Hengelder 2 en 2a. Op de Ringbaan Oost ligt slechts één andere uitrit en insprekers vrezen dan ook dat het verkeer geen rekening houdt met deze nieuwe uitrit, wat leidt tot gevaarlijke situaties. Verder vinden insprekers dat het lastig wordt om de weg op te komen en vinden het onoverzichtelijk in verband met het fietspad. Zij denken dat de uitrit niet aan de normen voldoet, niet verkeersveilig is en daarmee is voor hen de uitrit onacceptabel. Insprekers stellen voor de landbouwweg, op grond van Landgoed Sevenaer, langs de Ringbaan Oost op te waarderen. Insprekers geven aan dat het Landgoed dit voorstel steunt en dat dit verkeersveiliger is.	Verkeersveiligheid is, vanzelfsprekend ook op onze eigen provinciale wegen, erg belangrijk. In de afweging om wel of geen nieuwe uitrit te realiseren is dit daarom als belangrijkste criterium meegenomen. Wij vinden de nieuwe situatie wel verkeersveilig. Hieronder leggen we uit waarom. Allereerst voldoet de uitrit aan de provinciale normen. De verkeersveiligheid is het uitgangspunt voor deze normen. Zo zijn er eisen voor de zichtbaarheid van de aansluiting (ook voor het fietspad) en de benodigde opstelruimte. Zoals u terecht opmerkt is er op dit gedeelte van de provinciale weg één andere uitrit. Deze uitrit voldoet niet aan deze normen. Dankzij de nieuwe uitrit kan de bestaande uitrit vervallen en vervangen worden door een meer verkeersveilig alternatief. Uitritten aan provinciale wegen zijn overigens niet ongebruikelijk en komen op andere deeltrajecten, ook in het verdere verloop van de N336 veel voor. De overweg Ringbaan-Oost en de direct daaraan gelegen rotonde Ringbaan-Oost / Babberichseweg zijn daarnaast belangrijke factoren die de verkeersveiligheid van de uitrit positief beïnvloeden. Door de aanwezigheid van beide is de gemiddelde snelheid ter hoogte van de nieuwe uitrit lager dan de maximale snelheid van 80km per uur. U geeft aan problemen te verwachten om vanaf de nieuwe uitrit gedurende spitsuren linksaf richting Zevenaer te kunnen invoegen. Wij zien deze problemen niet. Het aantal voertuigen is in de spitsuren uiteraard hoger dan daarbuiten. Echter, ook in de spitsuren is het invoegen gewaarborgd. Dit is enerzijds het gevolg van de overweg Ringbaan-Oost. Op het moment dat deze dicht is (8 keer per uur) ontstaat er, naast de rustige momenten van verkeer die er zijn en wanneer het invoegen dus in ieder geval mogelijk is, ruimte om in te voegen richting Zevenaer. Dit wordt verder bevorderd door het afkruisen van de weg ter hoogte van de uitrit. Anderzijds is er een alternatief beschikbaar: door vanaf de nieuwe uitrit namelijk rechtsaf te slaan	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

	kan de rotonde Ringbaan-Oost / Babberichseweg gebruikt worden als keervoorziening om de weg richting Zevenaar te vervolgen. Deze “lus” is nog altijd korter dan de bestaande route in de huidige situatie. Het voorgestelde alternatief, waarin een parallelweg gerealiseerd wordt naar de rotonde Hengelder <> Ringbaan-Oost, is onwenselijk. In het kader van de nieuw te realiseren afrit Zevenaar-Oost wordt de Hengelder namelijk heringericht en wordt deze rotonde vervangen door een kruising met verkeerslichten. Het toevoegen van een extra “aansluiting” op deze kruising is vanwege de verkeerskundige doorstroming onwenselijk. Dit gaat sterk ten koste van de capaciteit op / verkeersafwikkeling van het kruispunt en vereist extra ruimtebeslag door de realisatie van extra rijbanen. Zeker wanneer dit afgezet wordt tegen het geringe gebruik van deze parallelweg. De komst van deze verkeerslichten is overigens vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid positief. Hierdoor wordt het verkeer vanaf deze zijde meer gereguleerd, waardoor het makkelijker wordt om vanaf de nieuwe uitrit op de Ringbaan-Oost in te voegen. Het verkeer wordt “geclusterd”, waardoor er op de Ringbaan meer ruimte ontstaat om in te voegen. Gelet op bovenstaande wordt de uitrit in het definitieve inpassingsplan ongewijzigd meegenomen.	
2. <u>Geluidsproductie</u> Insprekers geven aan de geluidsberekeningen complex te vinden en dit niet begrijpen. Zij willen graag weten of er op basis van de beste beschikbare technieken de meest optimale maatregelen worden getroffen om de overlast van geluid tot het minimum te beperken. En zo nee, waarom dat niet gebeurt. Er bestaat ook specifiek verwarring over de geluidsberekeningen voor de woning van insprekers. Enerzijds lijkt er een overschrijding van de streefwaarden, anderzijds staat elders dat de	We begrijpen dat de geluidsberekeningen technisch en complex zijn. Door een samenvatting te laten maken hebben we geprobeerd dit al beter inzichtelijk te maken voor omwonenden die hier niet in thuis zijn. Hieronder leggen we graag de situatie uit voor uw eigen woning. In principe wordt er altijd gewerkt met de op dat moment best beschikbare technieken om geluid te reduceren. Hierbij wordt wel rekening gehouden met de kosten van de geluidsmaatregel. Maatregelen aan het spoor zelf hebben hierbij de voorkeur. In dit project worden daarom raildempers aangebracht. Als het Geluidsproductieplafonds (GPP) wordt overschreden, onderzoeken we per woning of er ook sprake is van een overschrijding van de streefwaarde. De	Idem.

streefwaarden bij de woning niet worden overschreden. Waarom worden de GPP's aan beide kanten naast cluster 1 wel gewijzigd en bij cluster 1, waar wel sprake is van overschrijding, juist niet. Insprekers geven aan dat de geluidsoverlast van een spoorwegovergang niet terug komt in het onderzoek.	streefwaarde is het geluidniveau op de woning dat hoort bij het vastgestelde geluidproductieplafond dat is vastgelegd in het geluidregister. Als dat zo is dan wordt onderzocht of raildempers dan wel geluidsschermen de overschrijding terug kunnen brengen tot de streefwaarde. Er zijn berekeningen uitgevoerd voor (o.a.) uw woning. Zonder raildempers wordt de streefwaarde bij uw woning overschreden. De streefwaarde is het maximale toegestane geluidsniveau op uw woning. Deze streefwaarde is afgeleid van de Geluidsproductieplafonds. Deze plafonds zijn wettelijk vastgelegd. Als we de berekening nogmaals maken waarbij we rekening houden met de aanleg van raildempers, dan wordt de streefwaarde bij uw woning niet overschreden. We voldoen aan de landelijke afgesproken normen voor geluid. Het geluid neemt in de nieuwe situatie niet toe ten opzichte van de huidige situatie. Een raildemper is een geluidsmaatregel die aan het spoor zelf wordt getroffen. Een raildemper valt daarmee onder de zogenaamde bronmaatregelen. Als door het toepassen van bronmaatregelen alsnog aan de geldende geluidproductieplafonds voldaan kan worden hoeft het geluidproductieplafond niet gewijzigd te worden. In cluster 1 worden raildempers toegepast waarmee aan de geldende geluidproductieplafonds voldaan kan worden. Geluidmaatregelen worden getroffen om woningen tegen teveel geluid te beschermen. In cluster 2 worden ook raildempers neergelegd. Deze raildempers zorgen ervoor dat voor de woning in dat cluster, Kerkwijkweg 6, voldaan wordt aan de streefwaarde. Hoewel daarmee het maximaal toelaatbare geluidsniveau op de woning niet toeneemt, neemt de geluidsbelasting op de geluidproductieplafonds wel toe. Daarom moeten in dit cluster geluidproductieplafonds gewijzigd worden. Het klopt dat het geluid van de spoorwegovergang niet is onderzocht. Dit geluid bestaat uit de overwegbellen en het verkeer wat over de overweg gaat. Na realisatie van de spoorverdubbeling wordt gewerkt met de ANAbel. Dit is een bel waarvan het geluidsniveau automatisch wordt aangepast aan het omgevingsgeluidsniveau. Vlak voordat de bel gaat luiden, wordt het omgevingsgeluid gemeten en op grond daarvan wordt de geluidsterkte van de bel bepaald. De bel zal daardoor niet harder luiden dan noodzakelijk is voor de veiligheid. Hinder voor omwonenden wordt op die	
--	---	--

	manier beperkt. De aanpassing van de overweg geldt volgens de wet (Wet Geluidshinder) niet als een reconstructie (beoordelen van een fysieke wijziging aan een bestaande weg). Daarom is akoestisch onderzoek voor het wegverkeer op de overweg is niet uitgevoerd. Bij onderzoek wordt bovendien uitgegaan van gemiddelde geluidsniveaus. Piekgeluiden, zoals het passeren van verkeer over de overweg, zijn niet in de wettelijk voorgeschreven methode opgenomen.	
3. Trillingen Insprekers betwijfelen de conclusie in de vormvrije m.e.r. beoordeling waarin staat dat er geen sprake zal zijn van toename van trillingen. Er wordt namelijk nu al hinder ondervonden van trillingen door vrachtverkeer over de spoorwegovergang. Met de aanleg en het gebruik van een tweede spoor en de aangepaste spoorwegovergang zal dit toenemen. Onderzoek ontbreekt. Insprekers vinden dat er een uitgebreide nulmeting, voorafgaand aan de werkzaamheden, nodig is.	Hinder door trillingen wordt beoordeeld op basis van de trillingssterkte. Deze trillingssterkte wordt bepaald door de afstand en de bodemsamenstelling tussen de woning en de spoorwegovergang. De nieuwe dubbele overweg wordt op nagenoeg dezelfde locatie aangelegd als de huidige enkele overweg. De afstand tussen de woning en de overweg wijzigt niet door de aanleg van de nieuwe overweg. Ook de bodemsamenstelling zal op zo'n korte afstand niet veranderen. Er is daarom geen aanwijzing dat de trillingssterkte zal toe- of afnemen. Er komen in de nieuwe situatie wel twee sporen die door het wegverkeer gepasseerd moeten worden in plaats van één spoor. Bij het beoordelen van de hinder wordt gekeken naar de maximale en gemiddelde trillingssterkte. Beide worden bepaald uit de grootste gemeten waarde per 30 seconden. Deze grootste waarde wijzigt niet zoals in de eerste alinea is beschreven. Bij het beoordelen van het gemiddelde wordt ook het aantal maal dat een verhoogde waarde is gemeten meegewogen. Het aantal maal dat een trilling veroorzaakt door een passage wordt gemeten zal echter nauwelijks wijzigen, omdat een passage over nu enkel en straks dubbel spoor ruim binnen de 30 seconden plaats vindt. Zowel de gemiddelde als de maximale trillingssterkte zal niet wijzigen door wijziging van nu enkel en straks dubbel spoor. De nieuwe overweg wordt volgens de laatste stand der techniek aangelegd. Het opnieuw aanleggen van de overweg op deze manier kan mogelijk zelfs tot een verlaging van de trillingssterkte leiden. Eventuele oneffenheden die nu aanwezig zijn in de overweg zullen na wijziging verminderd zijn. De trillingssterkte zal daarom niet toenemen door de wijziging van de overweg.	Idem.

	Daarom vinden wij een nul-meting niet nodig.	
4. <u>Kaderrichtlijn water</u> In de vormvrije m.e.r. beoordeling wordt verwezen naar een waterhuishoudkundig onderzoek van Grontmij en Arcadis. Beide onderzoeken ontbreken echter als bijlage bij het ontwerp inpassingsplan. Het waterhuishoudkundig plan dat wel bij de stukken zit is van latere datum en wordt niet genoemd in de vormvrije m.e.r. beoordeling. Inspreker vraagt wat de procedurele gevolgen hiervan zijn. Insprekers wijzen op het ontbreken van een analyse van de effecten van de spoorverdubbeling op de huidige, noch de te verwachten chemische en ecologische kwaliteit van de KRW lichamen en van de overige oppervlakte water lichamen buiten het plangebied. Hierbij verwijzen ze naar een arrest van het Hof van Justitie van de EU. Insprekers vragen dit alsnog te toetsen.	Het klopt wat de inspreker zegt. In de Vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt verwezen naar een eerdere versie van het Waterhuishoudkundigplan, hierin mist nog informatie ten aanzien van dempingen. Tevens is verwezen naar een Waterhuishoudkundig-onderzoek van Grontmij, dit is feitelijk een vooronderzoek wat is verwerkt in het Waterhuishoudkundig plan van Arcadis. Aangezien alle informatie beschikbaar is bij het Ontwerp-PIP heeft dit procedureel geen gevolgen. De spoorlijn Zevenaar – Didam kruist het KRW waterlichaam Didamse wetering. Het Waterhuishoudkundig plan is aangevuld met de toetsing van deze watergang aan de KRW. De conclusie op basis van deze toetsing is dat de spoorverdubbeling naar verwachting geen negatief effect heeft op de huidige Goede Chemische Toestand en de autonome ontwikkeling voor het bereiken van het Goed Ecologisch Potentieel in 2027.	Er is een nieuwe versie van het waterhuishoudkundig plan toegevoegd als bijlage van het inpassingsplan.
5. <u>Alternatief tunnel</u> Insprekers geven in overweging de geplande fietstunnel te verplaatsen richting de Ringbaan Oost. Eenzelfde soort tunnel is gerealiseerd onder de Oranjeweg in Goes. Het alternatief voorziet in een dubbelzijdig fietspad vanaf de Babberichseweg naar de rotonde bij Hengelder. Voor de uitvoering van dit alternatief moet de woning van de insprekers en van hun burens worden geamoveerd. Het bestaande fietspad ten oosten van de Ringbaan Oost kan komen te vervallen en kan als compensatiegrond voor het Landgoed Sevenaer worden ingezet. Het grote voordeel van dit alternatief is het vervallen van twee onveilige fietsovergangen, namelijk de	In de zienswijze noemen insprekers een alternatieve locatie voor de fietsonderdoorgang van de Babberichseweg. Zoals insprekers zelf opmerken, moeten in het voorgestelde alternatief twee woningen geamoveerd worden. Naast het amoveren van de woningen en het extra ruimtebeslag, is ook het voorgestelde ontwerp van een dergelijke tunnel significant duurder dan het huidige ontwerp. Behalve deze financiële argumenten, zijn er ook een aantal inhoudelijke redenen om de tunnel op de geplande locatie te handhaven: ▪ De locatie van de Babberichseweg is de meest logische locatie voor fietsers tussen het centrum van Zevenaar en Groot Holthuizen om het spoor te kruisen; ▪ Er is veel minder grond nodig van Landgoed Sevenaer en de insprekers (uiteraard wordt ook het amoveren van de woningen voorkomen); ▪ De Babberichseweg ten zuiden van het spoor zal als toegang van de	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

spoorwegovergang Babberichseweg en Ringbaan Oost. De extra kosten zouden in de ogen van de insprekers niet opwegen tegen de voordelen die worden meegewogen in een MKBA.	woning Babberichseweg 4 gehandhaafd moeten blijven. Het is het meest logisch de tunnel aan te sluiten op bestaande infrastructuur; ▪ Er is een nieuw - twee richtingen - fietspad vereist langs de gehele lengte van de Ringbaan-Oost, terwijl het huidige fietspad aan beide zijde van de weg prima voldoet. Ook is het aantal fietsers op de Ringbaan-Oost laag, de Babberichseweg en recente geopende tunnel Zevenaar-Oost vormen de hoofdroutes; ▪ De overweg Ringbaan-Oost blijft behouden voor het autoverkeer. Er is dus slechts sprake van het opheffen van de overweg voor fietsers en voetgangers. Wij zijn van mening dat een volledige MKBA niet nodig is. Op basis van bovengenoemde punten is de conclusie dat er weinig voordelen zijn ten opzichte van het huidige alternatief en de kosten beduidend hoger zijn. De fietstunnel wordt daarom in het definitieve inpassingsplan ongewijzigd meegenomen.	
---	--	--

1.2 Inspreker 2

Opmerking	Antwoord	Wijziging inpassingsplan?
1. <u>Geluid</u> Insprekers verwachten door de nabijere ligging van het spoor in de toekomst een toename van geluid. Belangrijker nog is het verdwijnen van de nu nog aanwezige begroeiingswal. Dit zal nog meer geluidstoename veroorzaken. Insprekers verwachten dat de verplaatsing van de bellen ook voor een geluidstoename zorgt. Insprekers geven aan dat de gegeven informatie op de informatieavond over de wijze van geluidsmeting onvoldoende vertrouwen geeft dat dit na de uitvoering goed zit.	In de huidige situatie is geen wal aanwezig. Er is wel sprake van hoog opgaande begroeiing. Met de begroeiing wordt in geluidsonderzoeken geen rekening gehouden. De reden hiervan is dat de begroeiing geen geluid tegen houdt. Bij de overweg wordt gebruik gemaakt van een ANabel. Een ANabel is een bel waarvan het geluidsniveau automatisch wordt aangepast aan het omgevingsgeluidsniveau. Vlak voordat de bel gaat luiden, wordt het omgevingsgeluid gemeten en op grond daarvan wordt de geluidsterkte van de bel bepaald. De bel zal daardoor niet harder luiden dan noodzakelijk is voor de veiligheid. Hinder voor omwonenden wordt op die manier beperkt. Geluidsberekeningen vinden plaats op een wettelijk vastgestelde methode die is vastgelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
2. <u>Privacy</u> Het verdwijnen van de begroeiing zorgt voor een beperking van onze privacy in kamer en tuin. Insprekers waren overigens onaangenaam verrast dat al met de kap van de begroeiing begonnen is. Insprekers verwachten/eisen een zodanige uitvoering dat de negatieve consequenties worden gecompenseerd, bijvoorbeeld door een geluidswal. Insprekers gaan graag in overleg.	Recent is de huidige begroeiing inderdaad verwijderd omdat dit te dicht langs het spoor stond. Dit leverde veiligheidsrisico's op vanwege de zichtlijnen voor de machinist. Vanuit geluidsoogpunt is het niet nodig om een geluidswal met opgaande begroeiing aan te brengen (zie de beantwoording onder 1). In de nieuwe situatie zal een groenvoorziening in de vorm van laagblijvende struiken worden teruggebracht. Helaas, kan dit niet in de vorm van hoog opgaande begroeiing, juist vanwege de spoorwegveiligheid en de zichtlijnen. In de nieuwe situatie is hier overigens ook geen ruimte meer voor.	Idem.
3. <u>Beeldbepalende beuk</u> Inspreker wil weten of de beeldbepalende beuk die nu tussen hun huis en het spoor staat moet verdwijnen. Zoja, dan verwachten zij een beeldbepalende attractieve invulling van deze ruimte, inclusief regulier onderhoud.	De beuk tussen de woningen en het spoor wordt gekapt, omdat de ruimte noodzakelijk is voor de spooruitbreiding. Zoals hierboven aangegeven, zal er wel laagblijvende beplanting op deze locatie worden teruggebracht.	Idem.
4. <u>Globaal</u>	ProRail neemt contact op om een afspraak te maken. Mogelijke vragen over de	Idem.

Insprekers geven aan dat de tekeningen bij het ontwerp inpassingsplan zodanig globaal zijn dat het moeilijk is om de volledige consequenties van de plannen in te schatten.	tekeningen van het ontwerp inpassingsplan kunnen dan beantwoord worden.	
--	--	--

1.3 Inspreker 3

Opmerking	Antwoord	Wijziging inpassingsplan?
1. <u>Noodzaak spoorverdubbeling i.r.t. Zevenaar Poort</u> De maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) is gebaseerd op een rapport uit 2013 met achterhaalde uitgangspunten en heeft als doelstelling de bouw van station Zevenaar-Poort te onderzoeken. Het rapport onderzoekt nut en noodzaak van het station met en zonder spoorverdubbeling. De minister heeft echter eind 2014 aangegeven dat station Zevenaar Poort voor 2028 niet op de agenda staat. Realisatie van dit station is zeker niet voor 2030 te verwachten. Er is daarom tot ca 2028 geen enkele reden tot verdubbeling van het spoor over te gaan.	De spoorlijn Arnhem – Winterswijk is de ruggengraat van het openbaar vervoer in de Achterhoek / Liemers en wordt dagelijks door ongeveer 18.000 reizigers gebruikt. Hiermee is het één van de drukste regionale spoorlijnen van Nederland. De uitgevoerde MKBA is juist bedoeld om een afweging te maken tussen de spoorverdubbeling met station Zevenaar Poort en de spoorverdubbeling zonder station Zevenaar Poort. Dit is vergeleken met de situatie zonder een spoorverdubbeling. Uit de MKBA is gebleken dat de spoorverdubbeling zonder station juist leidt tot een positieve kostenbaten verhouding. De spoorverdubbeling wordt aangelegd om een vijftal redenen: ▪ Reistijd korter: tussen Arnhem en de Achterhoek wordt de reistijd in beide richtingen ongeveer 2 minuten korter; ▪ Minder vertragingen: tussen Zevenaar en Didam kunnen treinen elkaar voortaan passeren en de trein krijgt in Arnhem meer tijd om te keren. Dit betekent meer ruimte in de dienstregeling; ▪ Betere overstap: door meer overstaptijd in Arnhem kunnen reizigers naar de Randstad de aansluiting op de intercity's makkelijker halen; ▪ ICE: het treinverkeer hoeft zich in de toekomst niet meer aan te passen aan de dienstregeling naar Duitsland en verder; ▪ Treinmaterieel kan efficiënter (meer kosteneffectief) worden ingezet. Er is dus alle reden om over te gaan tot de realisatie van de spoorverdubbeling.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
2. <u>Onvoldoende verbeterpunten</u> Bij het berekenen van de tijdwinsten en economische winsten wordt in het rapport uitgegaan van schattingen en aannames. In het rapport worden deze nergens onderbouwd met feiten. De voorgespiegelde tijdwinsten geven maar een minimaal voordeel voor reizigers. Er is geen enkele bestemming die met de voorgespiegelde tijdwinst nu sneller bereikt wordt. Voor reizigers met een bestemming op het traject is de tijdwinst te	De spoorverdubbeling brengt grote voordelen met zich mee voor de reizigers. De reistijdwinst bedraagt ongeveer 2 minuten tussen Arnhem en de Achterhoek, oplopend tot maximaal 15 minuten op de relatie Utrecht – Liemers / Achterhoek als gevolg van een betere aansluiting op de Intercity's op station Arnhem. De effecten van de spoorverdubbeling zijn nauwkeurig bepaald door middel van een zogenaamde capaciteitsanalyse. Hierin wordt door ProRail, in samenwerking met de vervoerders, gekeken naar de effecten van infrastructurele maatregelen op de treindienstregeling. Dit is de regulier te volgen weg bij spoorprojecten in Nederland.	Idem.

verwaarlozen. De genoemde storingen op het spoor komen nagenoeg niet voor. De storingen op het traject Arnhem-Winterswijk vinden bijna altijd plaats voorbij het station Didam. Het is zelfs zeer aannemelijk dat storingen toenemen als gevolg van meer wissels op het traject.	De reistijdwinsten zijn slechts één van de redenen voor de spoorverdubbeling. De spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam is van cruciaal belang voor de verbetering van de treindienst. Treinen zijn in de nieuwe situatie 2 minuten eerder in Arnhem en kunnen ook 2 minuten later vertrekken. Het keren van een trein kost ongeveer 4 minuten. In de huidige situatie bedraagt de keertijd 6 minuten. In de nieuwe situatie wordt dat 10 minuten (6+2+2). Dit betekent dat ook treinen die met een lichte vertraging binnenkomen, gewoon weer op tijd vertrekken. Het domino-effect, dat nu op het enkele spoor zorgt voor het doorgeven van de vertragingen, wordt hiermee voorkomen. Daarnaast merken we op dat ook op het tracé achter station Didam door ProRail, provincie en de gemeenten maatregelen genomen zijn om de treindienst verder te verbeteren. Zoals de aanpassing bij station Doetinchem en het dubbelspoor in Wehl. Aangezien er minder wissels komen zullen wisselverstoreningen ook minder voorkomen.	
3. <u>Alternatievenstudie onvoldoende kwaliteit</u> Het bureau Goudappel Coffeng heeft een alternatievenstudie Babberichseweg verricht. In dit rapport staan absolute onwaarheden. Zoals: 1. Het nieuwe spoor komt aan de zuidzijde te liggen, dit is niet waar. 2. Er rijdt geen verkeer meer op het noordelijk gedeelte van de Babberichseweg, dit is niet waar want er staat nog een huis waar mogelijk ook andere bestemmingen aan verleend kunnen worden (de gemeente stond hier positief tegenover), Ook zijn er aan de noordzijde nog landbouwgronden waar ook voertuigen heen rijden. 3. Op het spoor rijden 4 treinen per uur per richting, dit is eveneens niet waar. In de avond en weekend rijden er minder treinen. Deze omissies zijn niet schokkend maar geven wel een beeld van de kwaliteit van het rapport. Van heel veel andere zaken in het rapport hebben wij geen kennis	Goudappel Coffeng heeft in haar berekeningen gebruik gemaakt van het Regionale Verkeersmodel van de gemeente Zevenaar. Daarnaast zijn de inputgegevens getoetst aan uitgevoerde tellingen van de verkeersintensiteiten. Ten aanzien van de punten 1 en 3 merken wij op dat dit verwarrend kan werken. De passages waar insprekers op doelen, gaan over de uitgangspunten die zijn gebruikt voor het berekenen van de doorstroming van de Ringbaan Oost. Deze uitgangspunten zijn input geweest voor het gemaakte doorstromingsmodel. Het uitgangspunt hierbij was dat er gerekend wordt met het drukste moment van de dag (en dus met vier treinen per uur). Ook is gekeken naar de ruimte tussen de overweg en de rotonde. Het is feitelijk juist dat de spoorverdubbeling ter hoogte van de Ringbaan-Oost aan de zuidzijde wordt gerealiseerd, dit in tegenstelling tot de boog ter hoogte van de Poelwijkerlaan. Wij betreuren dat dit onvoldoende duidelijk naar voren komt in de tekst en hopen dat deze toelichting voor insprekers voldoende duidelijkheid verschaft. Ten aanzien van punt 2 is de constatering juist dat op dit gedeelte van de Babberichseweg sprake zal blijven van zeer beperkt gemotoriseerd verkeer naar de betreffende percelen.	Idem.

van maar daar zullen ook de nodige fouten in zitten als dit bij makkelijk controleerbare zaken al zo is. Nergens worden de modellen en aannames onderbouwd met feiten. Gezien de ervaringen met Goudappel Coffeng kan aan dit rapport geen waarde worden gehecht. Het rapport is ook niet voorzien van een objectieve review door een onafhankelijke instantie wat gezien de maatschappelijke consequenties op haar plaats zou zijn.	Bovengenoemde punten doen onzes inziens echter niks af aan de kwaliteit van de rapportage. Er is door Goudappel Coffeng een gedegen studie uitgevoerd op basis van de best beschikbare informatie naar de effecten van de afsluiting van de overweg.	
4. <u>Poelwijkerlaan slecht bereikbaar / hogere vervoerskosten</u> Door het afsluiten van de spoorwegovergang in de Babberichseweg komt de Poelwijkerlaan zeer geïsoleerd te liggen en veroorzaakt daardoor slechtere bereikbaarheid en hogere vervoerskosten.	De bereikbaarheid van de Poelwijkerlaan zal veranderen als gevolg van de spoorverdubbeling. Deze effecten zijn meegenomen in onze afweging. Belangrijk hierbij is dat de gemeente Zevenaar ook voornemens was om de bereikbaarheid van de percelen aan de Poelwijkerlaan te veranderen, door de Babberichseweg “te knippen” ter hoogte van het Juvenaat. Als gevolg van de spoorverdubbeling wordt deze situatie omgedraaid. Waar in het andere geval het centrum van Zevenaar niet langer rechtstreeks te bereiken was, geldt dit nu voor de richting Gelders Eiland / Babberich. Toch is deze omweg in onze ogen acceptabel. De afstand tussen de Poelwijkerlaan en de Fergusonbrug bedraagt 0.7 km, in de nieuwe situatie is dit 2,7km. De extra omrijdtijd bedraagt circa 3-4 minuten.	Idem.
5. <u>Bereikbaarheid hulpdiensten en externe veiligheid</u> Daarnaast worden onverantwoorde risico's genomen doordat de spoorlijn Arnhem-Emmerich zeer slecht bereikbaar is voor hulpdiensten. Bij een calamiteit is dit goederenspoor nauwelijks bereikbaar. Over deze spoorlijn worden nog steeds de meeste goederen vervoerd en zeer veel gevaarlijke vloeistoffen en gassen. Ook de verdubbeling van het spoor zorgt voor onaanvaardbare risico's.	Wij hebben vooroverleg gevoerd met de Veiligheidsregio Gelderland-Midden en de Politie. Er is expliciet gevraagd of het verdubbelen van het spoor en het sluiten van de overweg voor de hulpdiensten werkbaar is. Zonder dat bijvoorbeeld de normen voor aanrijtijden overschreden worden. Zij geven aan dat dit geen probleem vormt voor de bereikbaarheid voor de hulpdiensten in het gebied.	Idem.
6. <u>Afsluiten Babberichseweg: onveilige /ongewenste situaties</u> Voorkomen moet worden dat de Babberichseweg	Zoals aangegeven is in het inpassingsplan is als uitgangspunt meegenomen dat na 1 januari 2018 niet langer sprake zal zijn van vrachtverkeer van en naar het BAT-terrein als gevolg van het vervallen van de logistieke functie.	Idem.

tussen kerkhof en langzaam verkeer tunnel (i.p.v. spoorwegovergang) een illegale parkeerplaats wordt voor vrachtwagens die daar blijven overnachten. Dat geeft nu reeds overlast en onveiligheid. Ook de kans op meer criminaliteit en het aantrekken van prostituees is levensgroot aanwezig.	Na afronding van de spoorverdubbeling vindt een herinrichting van de Babberichseweg plaats om de weg aan te passen aan de nieuwe situatie. De uitwerking van deze herinrichting wordt opgepakt na het onherroepelijk worden van dit inpassingsplan.	
7. <u>Aanleg tunnel leidt tot schade</u> Aanleg van de tunnel maakt onderbemaling grondwater nodig. Er bestaat grote vrees voor beschadiging van mijn woning, de fundering en de kwaliteit van de woningen. Zevenaar heeft daar ervaring mee. De woningen aan de Poelwijkerlaan zijn op zandgrond gebouwd en staan niet op heipalen.	De aannemer is verantwoordelijk voor de bouwmethode. Hiervoor is geohydrologisch onderzoek uitgevoerd om risico's zoveel mogelijk uit te sluiten. Het geohydrologisch onderzoek is ook nodig om berekeningen uit te voeren op basis waarvan de beheersmaatregelen kunnen worden bepaald door de aannemer. Het doel van beheersmaatregelen is om eventuele negatieve effecten te voorkomen. Er zal een nul-opname worden uitgevoerd bij de Poelwijkerlaan door een onafhankelijk bureau waarbij de bouwkundige staat van de bebouwing in de directe omgeving (zowel binnen als buiten) wordt vastgelegd. De resultaten worden vastgelegd bij een notaris.	Idem.
8. <u>Overlast geluid, stof en trillingen</u> De spoorverdubbeling zal, doordat het spoor dichterbij de huizen komt te liggen, overlast van geluid, stof en trillingen geven. Dit leidt tot een onacceptabele toename.	Het spoor komt inderdaad dichterbij de woningen te liggen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductieplafonds die wettelijk zijn vastgelegd in het geluidregister niet overschreden worden na de aanleg van de spoorverdubbeling. Doordat de geluidsproductie van het spoor begrensd blijft op het huidige niveau, blijven ook voor de woningen aan de Poelwijkerlaan de huidige grenzen voor de geluidsbelasting gelden. De spoorverdubbeling kan daardoor niet leiden tot een ontoelaatbare toename van de geluidsbelasting op de woningen aan de Poelwijkerlaan. Voor wat betreft de luchtkwaliteit. Uit bestaand onderzoek van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit blijkt dat zelfs in de nabijheid van de N336 waar spoor en weg tezamen komen (daar is dus de uitstoot vanwege het wegverkeer en het spoor bij elkaar opgeteld) ruimschoots aan de normen voor fijn stof voldaan kan worden. Omdat het treinverkeer niet zal toenemen tussen Zevenaar en Didam zal die situatie niet wijzigen en zal zeker bij de Poelwijkerlaan aan de normen voor fijn stof voldaan worden.	Idem.

	Een toename van trillingshinder wordt voornamelijk veroorzaakt als er sprake is van een toename van het aantal treinen en bij (veranderend) gebruik van het spoor door goederenverkeer. Op dit traject rijdt geen goederenverkeer, blijft het aantal treinen gelijk en verandert het treinmaterieel ten opzichte van de huidige situatie niet. Er is daarom geen aanwijzing dat de trillingssterkte zal toe- of afnemen.	
9. <u>Overlast bouwterrein</u> Tijdens de gehele aanlegperiode zal er uitermate veel overlast ontstaan. Het geplande werkterrein op het perceel gelegen aan de Poelwijkerlaan en de Babberichseweg zorgt voor teveel overlast. Ervaringen uit het verleden hebben geleerd dat de werkers aan het spoor niet de meest beschaafde mensen zijn. Er zullen daarom gerichte maatregel moeten komen om de overlast tot een minimum te beperken en de contacten met de werkers niet te laten plaatsvinden. Het is al meerdere malen voorgekomen dat bouwvakkers de bewoners intimideren. Het zal duidelijk moeten zijn dat bewoners voorrang krijgen boven de aannemers. Tijdens de bouw wens ik geen spoorwerker te zien of te spreken.	Het geplande werkterrein aan de Poelwijkerlaan en de Babberichseweg is noodzakelijk om de fiets- en voetgangerstunnel te kunnen realiseren. Op basis van de gesprekken met de bewoners van de Poelwijkerlaan en Landgoed Sevenaer is dit werkterrein tot een minimale grootte beperkt (in het voorontwerp inpassingsplan was dit groter). Hierdoor is het verder van de woningen gelegen. De hinder voor de bewoners wordt zoveel mogelijk beperkt, door de ontsluiting van het werkterrein niet via de Poelwijkerlaan te regelen, maar rechtstreeks op de Babberichseweg. Uitvoeren van werkzaamheden aan spoor en weg kunnen niet zonder overlast. Deze zorgen begrijpen we. In de eisen aan aannemer zullen we het omgevingsmanagement hoog waarderen. Bewoners krijgen een direct aanspreekpunt. Zo wordt de uitvoering voor omwonenden meer voorspelbaar en kunnen eventuele problemen eerder wordenesignaleerd en opgelost. De aannemer moet aan de regels voor bouwlawaai voldoen. De regels over bouwlawaai staan in het bouwbesluit of de algemene plaatselijke verordening. Deze regels worden bewaakt door de gemeente.	Idem.
10. <u>Gevolgen hogere ligging spoor</u> Het dubbele spoor zal hoger komen te liggen dan het huidige spoor waardoor het uitzicht nog meer beperkt wordt. Een flinke achteruitgang derhalve voor de bewoners. Een goede visuele en landschappelijke inpassing is wenselijk.	De spoorverdubbeling ligt op dezelfde hoogte als het spoor in de bestaande situatie. In de bocht wordt een verkanting (schuinere/hogere ligging) toegepast van 150 mm, dus het verschil in hoogte tussen de beide spoorstaven is 15 cm. Deze verkanting is noodzakelijk om de hogere snelheden op het spoor in de bocht te kunnen halen. Wij zijn van mening dat dit geen grote inbreuk is op de bestaande situatie. Al in een eerder stadium van de procedure hebben we met de bewoners van de Poelwijkerlaan hier over gesproken. Er is destijds aangeboden zelf een gezamenlijk buurtvoorstel in te dienen voor de afscheiding tussen spoor en Poelwijkerlaan. Provincie, ProRail en gemeente zouden vervolgens kijken of dit bij de uitvoering meegenomen zou kunnen worden. Wij staan open voor uw voorstel.	Idem.
11. <u>Verpaupering Poelwijkerlaan 12</u>	Momenteel is ProRail in overleg met de betreffende bewoners. Er blijft echter ook na	Idem.

ProRail is voornemens een woning aan de Poelwijkerlaan aan te kopen en daarna weer te verkopen met minder grond. Dit huis zal naar verwachting dan moeilijk verkoopbaar zijn door de ligging en kleine tuin. Wellicht zelfs onverkoopbaar. Verpaupering zal optreden. Ook de veiligheid wordt aangetast. Het is niet ongevoel dat leegstaande panden getroffen worden door brandstichting.	realisatie van de spoorverdubbeling een leefbare situatie over voor de (toekomstige) bewoners. Wij zien dan ook geen problemen bij de eventuele verkoop van het perceel.	
12. <u>Lichtvervuiling treinen</u> De toekomstige treinen rijden dichterbij vanuit de Didamse kant daardoor schijnen de lampen in de woonkamers waardoor ernstige lichthinder optreedt.	Als gevolg van de spoorverbreding komt het spoor inderdaad dichterbij de woningen aan de Poelwijkerlaan te liggen. De lichtbundel van de treinen is vooral geconcentreerd op het spoor en niet naar de omgeving. De lichtbundel is zodoende niet gericht op de woningen. De lichtbundel zal eerder gericht zijn op de buitenboog van het tracé. Er zal daarom geen sprake zijn van ernstige lichthinder voor de bewoners aan de Poelwijkerlaan.	Idem.
13. <u>Geluidsberekeningen en controlemetingen</u> Er zijn grote twijfels bij de geluidsberekening. Deze berekeningen zijn niet door een onafhankelijke instantie verricht en een contra-rapport zou op haar plaats zijn. De ervaringen met de Betuwelijn geven aan dat berekende waarden vaak afwijken van gerealiseerde waarden. Als het spoor gereed is zullen metingen moeten worden verricht om de voorspellingen te controleren en eventueel extra maatregelen te nemen. Het geluidsrapport gaat uit van geluid achter in de tuin van de insprekers, een punt dat veel verder van het spoor ligt. Hier is dus naar mijn mening van insprekers weer naar ProRail/provincie toegerekend.	Het geluidsonderzoek is uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau Arcadis. Het onderzoek voldoet aan het wettelijk vastgestelde Reken- en meetvoorschrift 2012. Er is getoetst aan de zogenaamde geluidproductieplafonds. De referentiepunten waarop de geluidproductieplafonds zijn vastgelegd liggen op 4 meter hoogte en 50 meter uit het spoor. In een akoestisch onderzoek wordt eerst getoetst of aan het geluidproductieplafond voldaan wordt. Als hieraan wordt voldaan dan betekent dat dat ook voor de woningen de toelaatbare geluidsbelasting, dit is geluidsbelasting bij volledig opgevoeld geluidproductieplafond, niet wordt overschreden. Het referentiepunt ligt dus niet op een woning. Het is echter wel zo dat als de geluidsbelasting op dit punt verandert dat dan ook de geluidsbelasting op een punt dat dichterbij of nog verder van de woning ligt ook verandert. Op die manier zorgen de geluidproductieplafonds niet alleen voor een maximaal toelaatbare waarde op het referentiepunt maar ook voor een maximaal toegestane geluidbelasting op een woning. Het geluid is berekend met het type trein dat er nu op het spoor rijdt in combinatie met de spoorconstructie die wordt aangelegd. Om deze reden is het niet nodig	Idem.

	opnieuw metingen uit te voeren. Af en toe wordt wel met behulp van metingen onderzocht of de gegevens die zijn vastgelegd in het reken- en meetvoorschrift nog kloppen. Het Rijksinstituut Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM) heeft de wettelijke taak om te onderzoeken of de werkelijke geluidsproducties overeen komen met de berekeningen (GPP-meetnet). Als hier een verschil in zit, dan zal het Rijk afwegen of de Geluidsproductieplafonds bijgesteld worden.	
14. <u>Raildempers</u> Er worden geen geluid- en trillingsdempers toegepast ter hoogte van de Poelwijkerlaan waardoor geluid- en trillingen ernstig toenemen. Wij eisen dat alle maatregel worden ingezet om geluid- en trillingen tot een minimum te beperken.	Uit het geluidsonderzoek komt naar voren dat er geen maatregelen nabij de Poelwijkerlaan nodig zijn omdat het Geluidsproductieplafond (GPP) niet wordt overschreden. Dit betekent dat in de nieuwe situatie er geen (ernstige) toename van geluid zal zijn. Raildempers kunnen overigens alleen geluid reduceren, geen trillingen. Een toename van trillingshinder wordt voornamelijk veroorzaakt als er sprake is van een toename van het aantal treinen en bij (veranderend) gebruik van het spoor door goederenverkeer. Op dit traject rijdt geen goederenverkeer, blijft het aantal treinen gelijk en verandert het treinmaterieel ten opzichte van de huidige situatie niet. Er is daarom geen aanwijzing dat de trillingssterkte zal toe- of afnemen.	Idem.
15. <u>Minimale compenserende maatregelen</u> Voor wat betreft geluid, licht, fijnstof en trillingen gaat het hele inpassingsplan op alle punten van een minimumpositie uit als het op beperking aankomt. Als voorbeeld noem ik de toepassing van geluid- en trillingsdempers. Dit wordt alleen toegepast als het wettelijk moet maar niet als het nét niet moet. Op geen enkel punt wordt naar de bewoners toegerekend waardoor wij gedwongen worden ons tot het uiterste te verzetten tegen uw plannen. Waarom is er geen plan gepresenteerd waar we positief tegenover kunnen staan?	Bij de beoordeling van de gevolgen naar de omgeving wordt getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. We voldoen aan de regels voor geluid, licht, stof en trillingen. Tijdens de bijeenkomst georganiseerd voor de Poelwijkerlaan is de bewoners aangeboden om met een voorstel te komen vanuit de buurt ten aanzien van de inpassing van de spoorlijn. Hiermee geven we aan open te staan voor eventuele maatregelen die wettelijk niet noodzakelijk zijn. We hebben nog geen voorstel ontvangen. Wij staan hier wel voor open. Overigens is naar aanleiding van deze avond een werkterrein sterk verkleind, om de hinder zoveel mogelijk te beperken.	Idem.
16. <u>Elektrificatie</u> In de toekomst zal wellicht het spoor geëlektrificeerd	Een elektrificatie van het spoor Zevenaar – Doetinchem – Winterswijk is op dit moment niet aan de orde. Wel wordt aan beide zijde van het spoor in de boog van	Idem.

worden wat tot een nog lelijker beeld leidt en weer overlast door bouwwerkzaamheden. Wij achten dit onacceptabel en eisen passende maatregelen.	Zevenaar (in op de rest van het tracé alleen aan de zuidkant) 10cm extra ruimte gereserveerd om elektrificatie op termijn mogelijk te maken. Dit is juist bedoeld om te zorgen dat in de toekomst niet nog eens ruimteclaims op (particuliere) percelen gedaan hoeven te worden. Op dit moment is er echter geen plan voor elektrificatie.	
17. <u>Schade</u> Insprekers geven aan schade te leiden en dit te verhalen op de provincie, de opdrachtgevers en uitvoerders.	Als inspreker van mening is dat hij schade leidt door de uitvoering en/of het gebruik dat mogelijk wordt gemaakt door het inpassingsplan, dan biedt de wet de mogelijkheid om een verzoek in te dienen voor een tegemoetkoming voor deze schade. Dit verzoek kan ingediend worden als het inpassingsplan onherroepelijk is. Het inpassingsplan is onherroepelijk als er geen beroep bij de rechter wordt ingediend tegen het plan. Als dit wel gebeurt, dan is het inpassingsplan onherroepelijk na goedkeuring van de rechter (Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State).	Idem.

1.4 Inspreker 4

Opmerking	Antwoord	Wijziging inpassingsplan?
1. <u>Onafhankelijke 0 meting</u> Wij eisen dat er vooraf een onafhankelijk bouwtechnische inspectie, een zogenaamde nulmeting, van onze woningen wordt gedaan.	Er zal door een onafhankelijk bureau een nulmeting worden uitgevoerd, waarbij de bouwkundige staat zowel in- als uitpandig wordt opgenomen. De resultaten van de nulmeting worden vastgelegd bij een notaris.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
2. <u>Structurele onafhankelijke metingen fijnstof, geluid en trillingen</u> De spoorverdubbeling gaat tijdens de bouw en ook na de realisatie extra overlast van fijnstof, geluid en trillingen geven. Wij eisen dat er door een onafhankelijk bureau - vooraf, tijdens, na - oplevering geluids- en trillingmetingen gedaan worden zodat bepaald kan worden dat de vastgestelde normen niet worden overschreden.	Zowel lucht als geluid worden jaarlijks getoetst. De resultaten van de luchtkwaliteitstoets zijn terug te vinden op www.nsl-monitoring.nl. Voor geluid vindt u dit terug op www.geluidregisterspoor.nl. Toetsing vindt plaats op vastgestelde punten en niet op woningniveau. Voor Lucht zijn de toetspunten op kritische punten neergelegd. Als op deze punten voldaan wordt aan de normen voor luchtkwaliteit dan wordt op woningniveau ook aan de normen voldaan. Voor geluid bevinden de toetspunten, de zogenaamde referentiepunten zich op 50 m uit het spoor en op 4 boven het maaiveld. Om de 100 m is een toetspunt neergelegd. Voor trillingen geldt geen wettelijk vastgestelde norm.	Idem.
3. <u>Raildempers</u> Er worden geen geluid- en trillingsdempers toegepast ter hoogte van de Poelwijkerlaan waardoor geluid- en trillingen ernstig toenemen. Wij eisen dat alle maatregel worden ingezet om geluid- en trillingen tot een minimum te beperken.	Uit het geluidsonderzoek komt naar voren dat er geen maatregelen nabij de Poelwijkerlaan nodig zijn omdat het Geluidsproductieplafond (GPP) niet wordt overschreden. Dit betekent dat in de nieuwe situatie er geen (ernstige) toename van geluid zal zijn. Raildempers kunnen overigens alleen geluid reduceren, geen trillingen. Een toename van trillingshinder wordt voornamelijk veroorzaakt als er sprake is van een toename van het aantal treinen en bij (veranderend) gebruik van het spoor door goederenverkeer. Op dit traject rijdt geen goederenverkeer, blijft het aantal treinen gelijk en verandert het treinmaterieel ten opzichte van de huidige situatie niet. Er is daarom geen aanwijzing dat de trillingssterkte zal toe- of afnemen.	Idem.
4. <u>Aanwezigheid bouwweg achter percelen</u> De tijdelijke bouwweg die “aangrenzend” aan onze achtertuin wordt aangelegd, zorgt er voor dat de huizen ingesloten en daardoor onbewoonbaar worden. Tevens	De tijdelijke bouwweg is gelegen op ruim 200 meter van de woningen aan de Poelwijkerlaan. Wij vinden, gezien deze afstand, niet dat de woningen worden ingesloten. Gezien de lengte van de tijdelijke bouwweg kan de snelheid niet hoog zijn en vinden wij een snelheidsbeperking niet noodzakelijk.	Idem.

eisen we een maximale snelheid van 10km/u op deze bouwweg en maatregelen tegen de geluidsoverlast.		
5. <u>Gevolgen hogere ligging spoor</u> Het dubbele spoor zal hoger komen te liggen dan het huidige spoor waardoor het uitzicht nog meer beperkt wordt. Een flinke achteruitgang derhalve voor de bewoners. Een goede visuele en landschappelijke inpassing is wenselijk.	De spoorverdubbeling ligt op dezelfde hoogte als het spoor in de bestaande situatie. In de bocht wordt een verkanting (schuinere/hogere ligging) toegepast van 150 mm, dus het verschil in hoogte tussen de beide spoorstaven is 15 cm. Deze verkanting is noodzakelijk om de hogere snelheden op het spoor in de bocht te kunnen halen. Wij zijn van mening dat dit geen grote inbreuk is op de bestaande situatie. Al in een eerder stadium van de procedure hebben we met de bewoners van de Poelwijkerlaan hier over gesproken. Er is destijds aangeboden zelf een gezamenlijk buurtvoorstel in te dienen voor de afscheiding tussen spoor en Poelwijkerlaan. Provincie, ProRail en gemeente zouden vervolgens kijken of dit bij de uitvoering meegenomen zou kunnen worden. Wij staan open voor uw voorstel.	Idem.
6. <u>Lichtvervuiling treinen</u> De toekomstige treinen rijden dichterbij vanuit de Didamse kant daardoor schijnen de lampen in de woonkamers waardoor ernstige lichthinder optreedt.	Als gevolg van de spoorverbreding komt het spoor inderdaad dichterbij de woningen aan de Poelwijkerlaan te liggen. De lichtbundel van de treinen is vooral geconcentreerd op het spoor en niet naar de omgeving. De lichtbundel is zodoende niet gericht op de woningen. De lichtbundel zal eerder gericht zijn op de buitenboog van het tracé. Er zal daarom geen sprake zijn van ernstige lichthinder voor de bewoners aan de Poelwijkerlaan.	Idem.
7. <u>Minimale compenserende maatregelen</u> Voor wat betreft geluid, licht, fijnstof en trillingen gaat het hele inpassingsplan op alle punten van een minimumpositie uit als het op beperking aankomt. Als voorbeeld noem ik de toepassing van geluid- en trillingsdempers. Dit wordt alleen toegepast als het wettelijk moet maar niet als het nét niet moet. Op geen enkel punt wordt naar de bewoners toegerekend waardoor wij gedwongen worden ons tot het uiterste te verzetten tegen uw plannen. Waarom is er geen plan gepresenteerd waar we positief tegenover kunnen staan?	Bij de beoordeling van de gevolgen naar de omgeving wordt getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. We voldoen aan de regels voor geluid, licht, stof en trillingen. Tijdens de bijeenkomst georganiseerd voor de Poelwijkerlaan is de bewoners aangeboden om met een voorstel te komen vanuit de buurt ten aanzien van de inpassing van de spoorlijn. Hiermee geven we aan open te staan voor eventuele maatregelen die wettelijk niet noodzakelijk zijn. We hebben nog geen voorstel ontvangen. Wij staan hier wel voor open. Overigens is naar aanleiding van deze avond een werkterrein sterk verkleind, om de hinder zoveel mogelijk te beperken.	Idem.

1.5 Inspreker 5

Opmerking	Antwoord	Wijziging inpassingsplan?
1. <u>Nut en noodzaak 120 km per uur</u> Insprekers geven aan dat wanneer treinen met 120 km/h langs hun woning rijden, dat deze wel erg hard moeten remmen om het station Zevenaar niet voorbij te rijden. Insprekers hebben zelf gemeten toen zij in de trein zaten en kwamen maximaal uit op 104 km/h en ter hoogte van hun woning maximaal ca. 75 km/h. Insprekers verwachten dat door de ligging van het station dat dit niet aangepast kan worden in de toekomst. Insprekers achten de noodzaak en het nut van de verlegging van beide sporen en de noodzakelijke grond die daardoor van hen nodig is, volstrekt niet aannemelijk. Zij zijn van mening dat de verdubbeling plaats kan vinden ten zuiden van het huidige tracé.	ProRail, provincie en gemeenten hebben een zorgvuldige afweging gemaakt in de keuze voor de voorkeurssnelheid. Doelstelling van de provincie is een maximale rij- en reistijdwinst voor de treindienst. Echter, een snelheid moet uiteraard wel gereden kunnen worden. In de boog Babberichseweg geldt momenteel een beperking van 80km/uur, dit sluit dus aan bij het beeld van de inspreker. Na de boog tot en met station Didam geldt een beperking van 100km/uur. Ook dit sluit aan bij uw beeld. In de nieuwe situatie wordt de snelheid verhoogd naar 120km/uur op het gehele tracé Zevenaar – Didam. Hiermee wordt voldaan aan het criterium van een maximale rij- en reistijdwinst en verbetering van de spoorlijn. Berekeningen die door ProRail zijn uitgevoerd tonen aan dat met huidige materieel 120km/uur al gehaald wordt in de nieuw aan te leggen bocht). De hogere snelheid heeft dus een significante meerwaarde. Belangrijk is ook dat een spoorverdubbeling toekomst vast aangelegd dient te worden. De spoorverdubbeling wordt aangelegd voor tenminste 100 jaar. In de toekomst is het niet uit te sluiten dat treinen sneller kunnen optrekken en later kunnen afremmen, waardoor de hogere snelheid nog beter benut kan worden.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
2. <u>Geluid</u> Insprekers geven aan de Betuweroute nauwelijks te horen om deze het verst van hun woning af ligt en is afgeschermd met geluidsschermen. De spoorlijn Arnhem Winterswijk maakt zowel in huis als in de tuin verreweg het meeste geluid. Dit geldt ook voor de gemiddelde geluidbelasting omdat hier de meeste treinen rijden. Indien de afstand wordt gehalveerd, van ca 21 meter naar ca. 12 meter, dan zal de geluidsbelasting en trillingen enorm toenemen.	In het akoestisch onderzoek is getoetst aan de zogenaamde geluidproductieplafonds. In dit onderzoek is rekening gehouden met de spoorverdubbeling, de snelheidsverhoging en de het dichterbij komen van het spoor bij uw woning. De referentiepunten waarop de geluidproductieplafonds zijn vastgelegd liggen op 4meter hoogte en 50 meter uit het spoor. In een akoestisch onderzoek wordt eerst getoetst of aan het geluidproductieplafond voldaan wordt. Als hieraan voldaan wordt dan betekent dat dat ook voor de woningen de toelaatbare geluidsbelasting, dit is geluidsbelasting bij volledig opgevuld geluidproductieplafond, niet wordt overschreden. Een toename van trillingshinder wordt voornamelijk veroorzaakt als er sprake is van een toename van het aantal treinen en bij (veranderend) gebruik van het spoor door	Idem.

	goederenverkeer. Op dit traject rijdt geen goederenverkeer, blijft het aantal treinen gelijk en verandert het treinmaterieel ten opzichte van de huidige situatie niet. Er is daarom geen aanwijzing dat de trillingssterkte zal toe- of afnemen.	
3. <u>Alternatievenstudie onvoldoende kwaliteit</u> Het bureau Goudappel Coffeng heeft een alternatievenstudie Babberichseweg verricht. In dit rapport staan absolute onwaarheden. Zoals: 1. Het nieuwe spoor komt aan de zuidzijde te liggen, dit is niet waar. 2. Er rijdt geen verkeer meer op het noordelijk gedeelte van de Babberichseweg, dit is niet waar want er staat nog een huis waar mogelijk ook andere bestemmingen aan verleend kunnen worden (de gemeente stond hier positief tegenover). Ook zijn er aan de noordzijde nog landbouwgronden waar ook voertuigen heen rijden. 3. Op het spoor rijden 4 treinen per uur per richting, dit is eveneens niet waar. In de avond en weekend rijden er minder treinen. Deze omissies zijn niet schokkend maar geven wel een beeld van de kwaliteit van het rapport. Van heel veel andere zaken in het rapport hebben wij geen kennis van maar daar zullen ook de nodige fouten in zitten als dit bij makkelijk controleerbare zaken al zo is. Nergens worden de modellen en aannames onderbouwd met feiten. Gezien de ervaringen met Goudappel Coffeng kan aan dit rapport geen waarde worden gehecht. Het rapport is ook niet voorzien van een objectieve review door een onafhankelijke instantie wat gezien de maatschappelijke consequenties op haar plaats zou zijn.	Goudappel Coffeng heeft in haar berekeningen gebruik gemaakt van het Regionale Verkeersmodel van de gemeente Zevenaar. Daarnaast zijn de inputgegevens getoetst aan uitgevoerde tellingen van de verkeersintensiteiten. Ten aanzien van de punten 1 en 3 merken wij op dat dit verwarrend kan werken. De passages waar insprekers op doelen, gaan over de uitgangspunten die zijn gebruikt voor het berekenen van de doorstroming van de Ringbaan Oost. Deze uitgangspunten zijn input geweest voor het gemaakte doorstromingsmodel. Het uitgangspunt hierbij was dat er gerekend wordt met het drukste moment van de dag (en dus met vier treinen per uur). Ook is gekeken naar de ruimte tussen de overweg en de rotonde. Het is feitelijk juist dat de spoorverdubbeling ter hoogte van de Ringbaan-Oost aan de zuidzijde wordt gerealiseerd, dit in tegenstelling tot de boog ter hoogte van de Poelwijkerlaan. Wij betreuren dat dit onvoldoende duidelijk naar voren komt in de tekst en hopen dat deze toelichting voor u voldoende duidelijkheid verschaft. Ten aanzien van punt 2 is uw constatering juist dat op dit gedeelte van de Babberichseweg sprake zal blijven van zeer beperkt gemotoriseerd verkeer naar de betreffende percelen. Bovengenoemde punten doen onzes inziens echter niks af aan de kwaliteit van de rapportage. Er is door Goudappel Coffeng een gedegen studie uitgevoerd op basis van de best beschikbare informatie naar de effecten van de afsluiting van de overweg.	Idem.
4. <u>Nadelige gevolgen aanleg spoorverdubbeling</u> Insprekers maken zich grote zorgen over de	Wij onderkennen de grote invloed van de spoorverdubbeling op uw woon- en leefruimte. Hoewel we van mening zijn dat ook na de aanleg van het spoor een voldoende groot perceel over blijft om te kunnen wonen en ook de nieuwe situatie	Idem.

leefbaarheid in hun woning en tuin. Tijdens de aanlegfase zal de woning onbewoonbaar zijn. De erfafscheiding zal verdwijnen en de werkers zullen op korte afstand dag en nacht werken. Zij maken zich zorgen over de overlast die dit met zich mee brengt en de inbreuk in privacy. Dit zal ook zorgen voor psychische belasting, verstoorde nachtrust en gevolgen voor de gezondheid. Na aanleg van de spoorverdubbeling zal het woongenot sterk zijn afgenomen. De treinen rijden op zeer korte afstand en insprekers komen op korte afstand van hoogspanningsleidingen te wonen. Privacy is verdwenen en de trein zal slagschaduw geven in de tuin en zorgen voor geluidsoverlast en trillingsoverlast.	aan alle wettelijke normen voldoet, hebben wij met ProRail afgesproken dat aan u het aanbod wordt gedaan om het gehele perceel aan te kopen.	
5. <u>Schade</u> Insprekers geven aan (financiële) schade te leiden en dit te verhalen op de provincie, de opdrachtgevers en uitvoerders.	Als inspreker van mening is dat hij schade leidt door de uitvoering en/of het gebruik dat mogelijk wordt gemaakt door het inpassingsplan, dan biedt de wet de mogelijkheid om een verzoek in te dienen voor een tegemoetkoming voor deze schade. Dit verzoek kan ingediend worden als het inpassingsplan onherroepelijk is. Het inpassingsplan is onherroepelijk als er geen beroep bij de rechter wordt ingediend tegen het plan. Als dit wel gebeurt, dan is het inpassingsplan onherroepelijk na goedkeuring van de rechter (Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State).	Idem.

1.6 Inspreker 6

1. <u>Poelwijkerlaan slecht bereikbaar / hogere vervoerskosten</u> Door toedoen van de Betuwelijn werd de Poelwijkerlaan al een doodlopende weg. Door het afsluiten van de spoorwegovergang in de Babberichseweg komt de Poelwijkerlaan zeer geïsoleerd te liggen en veroorzaakt daardoor slechtere bereikbaarheid en hogere vervoerskosten.	De bereikbaarheid van de Poelwijkerlaan zal veranderen als gevolg van de spoorverdubbeling. Deze effecten zijn meegenomen in onze afweging. Belangrijk hierbij is dat de gemeente Zevenaar ook voornemens was om de bereikbaarheid van de percelen aan de Poelwijkerlaan te veranderen, door de Babberichseweg “te knippen” ter hoogte van het Juvenaat. Als gevolg van de spoorverdubbeling wordt deze situatie omgedraaid. Waar in het andere geval het centrum van Zevenaar niet langer rechtstreeks te bereiken was, geldt dit nu voor de richting Gelders Eiland / Babberich. Toch is deze omweg in onze ogen acceptabel. De afstand tussen de Poelwijkerlaan en de Fergusonbrug bedraagt 0.7 km, in de nieuwe situatie is dit 2,7km. De extra omrijdtijd bedraagt circa 3-4 minuten.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
2. <u>Afsluiten Babberichseweg: onveilige /ongewenste situaties</u> Voorkomen moet worden dat de Babberichseweg tussen kerkhof en langzaam verkeer tunnel (i.p.v spoorwegovergang) een illegale parkeerplaats wordt voor vrachtwagens die daar blijven overnachten. Dat geeft nu reeds overlast en onveiligheid. Ook de kans op meer criminaliteit en het aantrekken van prostituees is levensgroot aanwezig.	Zoals aangegeven is in het inpassingsplan is als uitgangspunt meegenomen dat na 1 januari 2018 niet langer sprake zal zijn van vrachtverkeer van en naar het BAT-terrein als gevolg van het vervallen van de logistieke functie. Na afronding van de spoorverdubbeling vindt een herinrichting van de Babberichseweg plaats om de weg aan te passen aan de nieuwe situatie. De uitwerking van deze herinrichting wordt opgepakt na het onherroepelijk worden van dit inpassingsplan.	Idem.
3. <u>Aanleg tunnel leidt tot schade</u> Aanleg van de tunnel maakt onderbemaling grondwater nodig. Er bestaat grote vrees voor beschadiging van mijn woning, de fundering en de kwaliteit van de woningen. Zevenaar heeft daar ervaring mee. De woningen aan de Poelwijkerlaan zijn op zandgrond gebouwd en staan niet op heipalen.	De aannemer is verantwoordelijk voor de bouwmethode. Hiervoor is geohydrologisch onderzoek uitgevoerd om risico's zoveel mogelijk uit te sluiten. Het geohydrologisch onderzoek is ook nodig om berekeningen uit te voeren op basis waarvan de beheersmaatregelen kunnen worden bepaald door de aannemer. Het doel van beheersmaatregelen is om eventuele negatieve effecten te voorkomen. Er zal een nul-opname worden uitgevoerd bij de Poelwijkerlaan door een onafhankelijk bureau waarbij de bouwkundige staat van de bebouwing in de directe omgeving (zowel binnen als buiten) wordt vastgelegd. De resultaten worden vastgelegd bij een notaris.	Idem.
4. <u>Overlast geluid, stof en trillingen</u> De spoorverdubbeling zal, doordat het spoor dichterbij de huizen komt te liggen, overlast van geluid, stof en trillingen geven. Dit leidt tot een onacceptabele	Het spoor komt inderdaad dichterbij de woningen te liggen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductieplafonds die wettelijk zijn vastgelegd in het geluidregister niet overschreden worden na de aanleg van de spoorverdubbeling.	Idem.

toename.	Doordat de geluidsproductie van het spoor begrensd blijft op het huidige niveau, blijven ook voor de woningen aan de Poelwijkerlaan de huidige grenzen voor de geluidsbelasting gelden. De spoorverdubbeling kan daardoor niet leiden tot een ontoelaatbare toename van de geluidsbelasting op de woningen aan de Poelwijkerlaan. Voor wat betreft de luchtkwaliteit. Uit bestaand onderzoek van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit blijkt dat zelfs in de nabijheid van de N336 waar spoor en weg tezamen komen (daar is dus de uitstoot vanwege het wegverkeer en het spoor bij elkaar opgeteld) ruimschoots aan de normen voor fijn stof voldaan kan worden. Omdat het treinverkeer niet zal toenemen tussen Zevenaar en Didam zal die situatie niet wijzigen en zal zeker bij de Poelwijkerlaan aan de normen voor fijn stof voldaan worden. Een toename van trillingshinder wordt voornamelijk veroorzaakt als er sprake is van een toename van het aantal treinen en bij (veranderend) gebruik van het spoor door goederenverkeer. Op dit traject rijdt geen goederenverkeer, blijft het aantal treinen gelijk en verandert het treinmaterieel ten opzichte van de huidige situatie niet. Er is daarom geen aanwijzing dat de trillingssterkte zal toe- of afnemen.	
5. <u>Elektrificatie</u> In de toekomst zal wellicht het spoor geëlektrificeerd worden wat tot een nog lelijker beeld leidt en weer overlast door bouwwerkzaamheden. Wij achten dit onacceptabel en eisen passende maatregelen.	Een elektrificatie van het spoor Zevenaar – Doetinchem – Winterswijk is op dit moment niet aan de orde. Wel wordt aan beide zijde van het spoor in de boog van Zevenaar (in op de rest van het tracé alleen aan de zuidkant) 10cm extra ruimte gereserveerd om elektrificatie op termijn mogelijk te maken. Dit is juist bedoeld om te zorgen dat in de toekomst niet nog eens ruimteclaims op (particuliere) percelen gedaan hoeven te worden. Op dit moment is er echter geen plan voor elektrificatie.	Idem.
6. <u>Overlast bouwterrein</u> Tijdens de gehele aanlegperiode zal er uitermate veel overlast ontstaan. Het geplande werkterrein op het perceel gelegen aan de Poelwijkerlaan en de Babberichseweg zorgt voor teveel overlast. De overlast 24/7 is onaanvaardbaar. De buurt Poelwijkerlaan zal dan tijdens de gehele bouwperiode onbewoonbaar zijn. Het is ontoelaatbaar dat de Poelwijkerlaan gebruikt gaat worden als aanvoerroute voor werkmaterieel en	Het geplande werkterrein aan de Poelwijkerlaan en de Babberichseweg is noodzakelijk om de fiets- en voetgangerstunnel te kunnen realiseren. Om het bestaande spoor zoveel mogelijk in dienst te kunnen houden (dit fungeerde als uitgangspunt), is een bouwterrein ten noorden van het bestaande spoor vereist. Daarbij is gekozen voor een perceel in eigendom van gemeente Zevenaar om daarmee geen belasting te leggen op particulier eigendom. Op basis van de gesprekken met de bewoners van de Poelwijkerlaan en Landgoed Sevenaer is dit werkterrein tot een minimale grootte beperkt (in het voorontwerp	Idem.

gebruikt gaat worden als parkeerplaats. De Poelwijkerlaan zal dan ook afgesloten moeten worden voor al het werkverkeer w.o. ook personenauto's. Een alternatief zou kunnen zijn het werkterrein aan de noordkant van de Babberichseweg/Hengelderweg in te richten. Voor de 20 bewoners van de Poelwijkerlaan en voor Restaurant Poelwijk iets minder belastend.	inpassingsplan was dit groter). Hierdoor is het verder van de woningen gelegen. De hinder voor de bewoners wordt zoveel mogelijk beperkt, door de ontsluiting van het werkterrein niet via de Poelwijkerlaan te regelen, maar rechtstreeks op de Babberichseweg. De Poelwijkerlaan zal niet door de aannemer mogen worden gebruikt als toegang tot het spoor of voor het parkeren van auto's. Uitvoeren van werkzaamheden aan spoor en weg kunnen niet zonder overlast. Deze zorgen begrijpen we. In de eisen aan aannemer zullen we het omgevingsmanagement hoog waarderen. Bewoners krijgen een direct aanspreekpunt. Zo wordt de uitvoering voor omwonenden meer voorspelbaar en kunnen eventuele problemen eerder worden gesignaleerd en opgelost. De aannemer moet aan de regels voor bouwlawaai voldoen. De regels over bouwlawaai staan in het bouwbesluit of de algemene plaatselijke verordening. Deze regels worden bewaakt door de gemeente.	
--	--	--

1.7 Inspreker 7

1. <u>Ometing bouw tunnel</u> Indien de aanleg van de tunnel onderbemaling grondwater vereist, is een Ometing van de fundering van de woningen noodzakelijk.	De aannemer is verantwoordelijk voor de bouwmethode. Hiervoor is geohydrologisch onderzoek uitgevoerd om risico's zoveel mogelijk uit te sluiten. Het geohydrologisch onderzoek is ook nodig om berekeningen uit te voeren op basis waarvan de beheersmaatregelen kunnen worden bepaald door de aannemer. Het doel van beheersmaatregelen is om eventuele negatieve effecten te voorkomen. Er zal een nul-opname worden uitgevoerd bij de Poelwijkerlaan door een onafhankelijk bureau waarbij de bouwkundige staat van de bebouwing in de directe omgeving (zowel binnen als buiten) wordt vastgelegd. De resultaten worden vastgelegd bij een notaris.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
2. <u>Overlast bouwterrein</u> De overlast van het werkterrein dient zo beperkt mogelijk te blijven. Vooral 's nachts voorkomen van licht- en geluidsoverlast. Werkverkeer dient geweerd in de Poelwijkerlaan.	De ontsluiting van het werkterrein wordt niet via de Poelwijkerlaan geleid, maar rechtstreeks op de Babberichseweg. De Poelwijkerlaan zal niet door de aannemer mogen worden gebruikt als toegang tot het spoor of voor het parkeren van auto's.	Idem.
3. <u>Afsluiten Babberichseweg: onveilige /ongewenste situaties</u> De afsluiting van de Babberichseweg is het best te verwezenlijken ter hoogte van de afslag Poelwijkerlaan. Dit om parkerend vrachtverkeer te voorkomen.	Na afronding van de spoorverdubbeling vindt een herinrichting van de Babberichseweg plaats om de weg aan te passen aan de nieuwe situatie. De uitwerking van deze herinrichting wordt opgepakt na het onherroepelijk worden van dit inpassingsplan. We ondersteunen uw standpunt. In bovengenoemde uitwerking zullen wij dit meenemen. We merken wel op dat gemeente Zevenaar uiteindelijk wegbeheerder is en blijft, en daarmee het bevoegd gezag is.	Idem.
4. <u>Inpassing spoor</u> Na de spoorverdubbeling komt het spoor dicht bij de woningen aan de Poelwijkerlaan te lopen. Een goede visuele en landschappelijke inpassingen is wenselijk.	Al in een eerder stadium van de procedure hebben we met de bewoners van de Poelwijkerlaan gesproken over de inpassing. Er is destijds aangeboden zelf een gezamenlijk buurtvoorstel in te dienen voor de afscheiding tussen spoor en Poelwijkerlaan. Provincie, ProRail en gemeente zouden vervolgens kijken of dit bij de uitvoering meegenomen zou kunnen worden. Wij staan open voor uw voorstel.	Idem.

1.8 Inspreker 8

Opmerking	Antwoord	Wijziging inpassingsplan?
1. <u>Onverkoopbaarheid</u> Inspreker vreest voor de onverkoopbaarheid van mijn huis. Door de plannen aan het spoor en het inrichten van het werkterrein is de verkoop stil komen te liggen. Tevens vreest inspreker waardevermindering van de woning.	We begrijpen dat de situatie op dit moment vervelend is voor de inspreker. Zodra het inpassingsplan onherroepelijk is en de uitvoering is begonnen, is er meer helderheid over de definitieve eindsituatie. Als inspreker van mening is dat hij schade (waardevermindering) leidt door de uitvoering en/of het gebruik dat mogelijk wordt gemaakt door het inpassingsplan, dan biedt de wet de mogelijkheid om een verzoek in te dienen voor een tegemoetkoming voor deze schade. Dit verzoek kan ingediend worden als het inpassingsplan onherroepelijk is. Het inpassingsplan is onherroepelijk als er geen beroep bij de rechter wordt ingediend tegen het plan. Als dit wel gebeurt, dan is het inpassingsplan onherroepelijk na goedkeuring van de rechter (Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State).	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
2. <u>Aanleg tunnel leidt tot schade</u> Er wordt gesproken over het verlagen van de grondwaterstand voor de aanleg van de onderdoorgang onder het spoor. Ik voorzie hierdoor ook problemen met mijn woning omdat we in droge zomers ook al te maken hebben met dit probleem, waardoor de scheurvorming in mijn woning alleen maar zal toenemen.	De aannemer is verantwoordelijk voor de bouwmethode. Hiervoor is geohydrologisch onderzoek uitgevoerd om risico's zoveel mogelijk uit te sluiten. Het geohydrologisch onderzoek is ook nodig om berekeningen uit te voeren op basis waarvan de beheersmaatregelen kunnen worden bepaald door de aannemer. Het doel van beheersmaatregelen is om eventuele negatieve effecten te voorkomen. Er zal een nul-opname worden uitgevoerd bij de Poelwijkerlaan door een onafhankelijk bureau waarbij de bouwkundige staat van de bebouwing in de directe omgeving (zowel binnen als buiten) wordt vastgelegd. De resultaten worden vastgelegd bij een notaris.	Idem.
3. <u>Overlast trillingen</u> De spoorverdubbeling zal, doordat het spoor dichterbij de huizen komt te liggen, een verdere overlast van trillingen geven. Dit leidt tot een onacceptabele toename.	Een toename van trillingshinder wordt voornamelijk veroorzaakt als er sprake is van een toename van het aantal treinen en bij (veranderend) gebruik van het spoor door goederenverkeer. Op dit traject rijdt geen goederenverkeer, blijft het aantal treinen gelijk en verandert het treinmaterieel ten opzichte van de huidige situatie niet. Er is daarom geen aanwijzing dat de trillingssterkte zal toe- of afnemen.	Idem.
4. <u>Invloed weerskaatsing geluid vanwege geluidschermen Betuweroute</u> Inspreker is van mening dat door het plaatsen van de	De geluidsschermen van de Betuweroute zijn geen gevolg van dit plan. Daarnaast is in paragraaf 4.1 van bijlage V van het reken- en meetvoorschrift geluid	Idem.

geluidsschermen van de Betuwelijn de geluidsoverlast van het Didamse spoor enorm is toegenomen omdat de schermen dit geluid nu terugkaatsen. Inspreker vindt dat er extra onderzoek zou moeten worden uitgevoerd.	opgenomen dat bij spoor reflecties tegen schermen voor de overzijde vrijwel geen invloed hebben. Dat komt doordat de trein als een soort barrière verhindert dat het tegen het scherm gereflecteerde geluid woningen aan de andere zijde bereikt. Daarom wordt bij spoor, conform bijlage IV, bij schermen geen rekening gehouden met reflecties naar de overzijde. Verder onderzoek hiernaar is niet noodzakelijk.	
--	--	--

1.9 Inspreker 9

Opmerking	Antwoord	Wijziging inpassingsplan?
1. <u>Afsluiting Babberichseweg onevenredige gevolgen restaurant</u> Insprekers schrijven over de vele veranderingen in hun omgeving van de afgelopen decennia die nadelig waren voor hun restaurant. Dit inpassingsplan zorgt voor een afsluiting van de doorgaande route van gemotoriseerd verkeer voor hun restaurant en de aanleg van een werkterrein dicht bij hun eigendom. Dit heeft veel gevolgen voor insprekers en zij zijn van mening dat met hun belangen geen rekening is gehouden. Insprekers krijgen te maken met omzetverlies door het afsluiten van de doorgaande weg en de omrijdtijd.	Het klopt dat er geen doorgaand gemotoriseerd verkeer meer mogelijk is op de Babberichseweg. Bij de afwegingen van verschillende belangen is zeker rekening gehouden met de belangen van omwonenden, waaronder u. Het belang van de spoorverdubbeling en daarmee de noodzakelijke afsluiting van de overweg worden zwaarder gewogen dan uw belang. Het volledige onder tunnels van de Babberichseweg brengt daarbij te hoge kosten met zich mee, afgezet tegen het verkeer dat er rijdt. Wij zijn van mening dat de aanrijdroute voor het bestemmingsverkeer naar het restaurant overigens nauwelijks zal wijzigen voor de clientèle komend vanuit westelijke en noordelijke richting. De route voor deze mensen via de Vondellaan is qua afstand korter en qua reistijd gelijk ten opzichte van het alternatief via de Ringbaan-Oost. Uw mening ten aanzien van de aanrijdroute voor het restaurant vanuit de richting van het Gelders Eiland / Babberich delen wij wel. Deze route zal 2km langer worden en circa 3-4 minuten extra reistijd vergen. Tegelijkertijd wordt de Babberichseweg in de nieuwe situatie wel een fietsroute, die mogelijk aantrekkelijker is voor recreatief langzaam verkeer.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
2. <u>Aanleg tunnel</u> Insprekers stellen als oplossing voor de afsluiting van de spoorwegovergang een weg vlak voor de huidige overgang, afbuigend naar het noorden, via (uitkopen) of voorlangs de boerderij, aansluitend op de bestaande rotonde. In dat geval hoeft er niet vier miljoen euro te worden uitgegeven voor de aanleg van een tunneltje.	Dit alternatief is in een eerder stadium overwogen. Echter, er is een aantal redenen waarom dit alternatief niet is opgenomen in het inpassingsplan: Geringe verkeersintensiteiten maken deze weg overbodig, zeker afgezet tegen de doorsnijding van het Landgoed Huis Sevenaer en geïsoleerde (ingesloten) ligging of het amoveren van de percelen Hengelder 2 en 2A; De rotonde Hengelder <> Ringbaan-Oost waaraan gerefereerd wordt, wordt in het kader van de nieuw te realiseren afrit Zevenaer-Oost vervangen door een kruising met verkeerslichten. Het toevoegen van een extra “aansluiting” op deze kruising is vanwege de verkeerskundige doorstroming onwenselijk. Dit gaat sterk ten koste van de capaciteit op / verkeersafwikkeling van het kruispunt en vereist extra ruimtebeslag door de realisatie van extra rijbanen.	Idem.

Bij de ondertunneling van het spoor is mogelijk bemaling nodig met betrekking tot het grondwater. Insprekers maken hier bezwaar tegen omdat ze vrezen voor de kwaliteit van de fundering van de woningen.	De aannemer is verantwoordelijk voor de bouwmethode. Hiervoor is geohydrologisch onderzoek uitgevoerd om risico's zoveel mogelijk uit te sluiten. Het geohydrologisch onderzoek is ook nodig om berekeningen uit te voeren op basis waarvan de beheersmaatregelen kunnen worden bepaald door de aannemer. Het doel van beheersmaatregelen is om eventuele negatieve effecten te voorkomen. Er zal een nul-opname worden uitgevoerd bij de Poelwijkerlaan door een onafhankelijk bureau waarbij de bouwkundige staat van de bebouwing in de directe omgeving (zowel binnen als buiten) wordt vastgelegd. De resultaten worden vastgelegd bij een notaris.	
3. <u>Aanleg werkterrein</u> Er zal twee jaar lang pal naast het restaurant een opslagterrein voor zwaar materieel, grondstoffen, bouwketen met een hoog hek er omheen worden gerealiseerd. Dat schrikt potentiële kopers enorm af. Concrete bezwaren met betrekking tot het werkterrein: de bouwtijd van het dubbele spoor is wanneer alles meezit 9 maanden. de aanwezigheid van het werkterrein zal naar verwachting 2 jaar zijn. Het eetgedeelte van het restaurant waar de gasten enkele uren verblijven, ligt aan de kant waar het werkterrein komt. Het uitzicht is compleet verpest, daarmee ook de aantrekkelijkheid om bij restaurant Poelwijk te gaan eten. Bij het aan komen rijden ziet met reeds het werkterrein, vanaf de eettafel kijken ze tegen een meters hoog hek, bergen grind, gestapelde containers, fel schijnende lichtmasten. Zoals al eerder genoemd is één van de sterke kanten van Poelwijk de vrije ligging en het vrije uitzicht. Het werkterrein wordt verder bevoorrad via de Zevenaarse kant, dus langs het restaurant. Bijzonder storend, zeker 's zomers als gasten op het terras zitten. Dit heeft ook veel meer verkeersoverlast tot gevolg.	ProRail heeft in de nabijheid van de spoorwegovergang in de Babberichseweg een werkterrein nodig. Dit werkterrein is nodig om de fiets- en voetgangerstunnel aan te leggen. Om het bestaande spoor zoveel mogelijk in dienst te kunnen houden (dit fungeerde als uitgangspunt), is een bouwterrein ten noorden van het bestaande spoor vereist. Daarbij is gekozen voor een perceel in eigendom van gemeente Zevenaar om daarmee geen belasting te leggen op particulier eigendom. Op basis van de gesprekken met de bewoners van de Poelwijkerlaan en Landgoed Sevenaer is dit werkterrein tot een minimale grootte beperkt (in het voorontwerp inpassingsplan was dit groter). Hierdoor is het verder van de woningen gelegen. De hinder voor de bewoners wordt zoveel mogelijk beperkt, door de ontsluiting van het werkterrein niet via de Poelwijkerlaan te regelen, maar rechtstreeks op de Babberichseweg. De tijdelijke bouwweg en het werkterrein aan de andere zijde is gelegen op ruim 200 meter van het restaurant. Deze locatie is gekozen op basis van een afweging van de belangen van de bewoners, het Landgoed en mogelijkheden op het BAT-terrein. Uitvoeren van werkzaamheden aan spoor en weg kunnen niet zonder overlast. Deze zorgen begrijpen we. In de eisen aan aannemer zullen we het omgevingsmanagement hoog waarderen. Bewoners krijgen een direct aanspreekpunt. Zo wordt de uitvoering voor omwonenden meer voorspelbaar en kunnen eventuele problemen eerder worden gesignaleerd en opgelost.	Idem.

Als alternatief voor het werkterrein aan de Poelwijkerlaan/Babberichseweg vragen cliënten zich af waarom dit terrein niet aan de andere (noordkant) van de Babberichseweg wordt ingericht. Dit zou voor cliënten en omwonenden de overlast enigszins beperken. Cliënten hebben niet het idee dat deze optie is meegewogen in de planvorming. Ook aan de andere zijde van het restaurant is een dienstweg en een (kleiner) werkterrein gepland waar cliënten bezwaren tegen hebben.	De aannemer moet aan de regels voor bouwlawaai voldoen. De regels over bouwlawaai staan in het bouwbesluit of de algemene plaatselijke verordening. Deze regels worden bewaakt door de gemeente.	
4. <u>Overlast neemt toe (geluid en trillingen)</u> Wanneer het dubbelspoor klaar is, rijden de treinen dichters langs het bedrijf en woningen van cliënten. Dit veroorzaakt lawaai en overlast. Er worden geen geluids en trillingsdempers geplaatst, waardoor er meer geluid en trilling zal zijn door de verdubbeling.	Het spoor komt inderdaad dichters bij het restaurant te liggen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductieplafonds die wettelijk zijn vastgelegd in het geluidregister niet overschreden worden na de aanleg van de spoorverdubbeling. Doordat de geluidsproductie van het spoor begrensd blijft op het huidige niveau, blijven ook voor de woningen aan de Poelwijkerlaan de huidige grenzen voor de geluidsbelasting gelden. De spoorverdubbeling kan daardoor niet leiden tot een ontoelaatbare toename van de geluidsbelasting op de woningen aan de Poelwijkerlaan. Raildempers kunnen overigens alleen geluid reduceren, geen trillingen. Een toename van trillingshinder wordt voornamelijk veroorzaakt als er sprake is van een toename van het aantal treinen en bij (veranderend) gebruik van het spoor door goederenverkeer. Op dit traject rijdt geen goederenverkeer, blijft het aantal treinen gelijk en verandert het treinmaterieel ten opzichte van de huidige situatie niet. Er is daarom geen aanwijzing dat de trillingssterkte zal toe- of afnemen.	Idem.
5. <u>Overlast neemt toe (gevolgen hogere ligging spoor)</u> Het uitzicht op de omgeving, één van de sterke punten van het restaurant, wordt slechter doordat treinen dichters langsrijden. Naar verluidt zal het nieuwe dubbelspoor ook hoger komen te liggen dan het	De spoorverdubbeling ligt op dezelfde hoogte als het spoor in de bestaande situatie. In de bocht wordt een verkanting (schuinere/hogere ligging) toegepast van 150 mm, dus het verschil in hoogte tussen de beide spoorstaven is 15 cm. Deze verkanting is noodzakelijk om de hogere snelheden op het spoor in de bocht te kunnen halen. Wij zijn van mening dat dit geen grote inbreuk is op de bestaande situatie.	Idem.

bestaande spoor	Al in een eerder stadium van de procedure hebben we met de bewoners van de Poelwijkerlaan hier over gesproken. Er is destijds aangeboden zelf een gezamenlijk buurtvoorstel in te dienen voor de afscheiding tussen spoor en Poelwijkerlaan. Provincie, ProRail en gemeente zouden vervolgens kijken of dit bij de uitvoering meegenomen zou kunnen worden. Wij staan open voor uw voorstel.	
6. <u>Overlast neemt toe (Afsluiten Babberichseweg: onveilige /ongewenste situaties)</u> Momenteel parkeren er bijna elke avond/nacht vrachtauto's die pas 's morgens kunnen laden/lossen bij DHL. De chauffeurs overnachten in de cabine, maar hebben geen toiletgelegenheid. Ook ligt er regelmatig afval in de berm. Cliënten willen dan ook als de Babberichseweg ondanks hun voorstel toch wordt afgesloten dat er in ieder geval een verbod komt op het parkeren op de Babberichseweg. Dit in het kader van de veiligheid van fietsers en voetgangers, omdat een doodlopende weg meer overnachtende chauffeurs zal aantrekken. Bovendien zou een dergelijke weg ook prostitutie kunnen aantrekken. Ook vrezen cliënten voor toename van criminaliteit (inbraak) door minder verkeersbewegingen/sociale controle op de Babberichseweg. Om dit alles te voorkomen willen zij dat er gedurende de werkzaamheden en later permanent een verbodsbord voor vrachtauto's komt te staan aan het begin (westzijde) van de Babberichseweg.	Zoals aangegeven is in het inpassingsplan is als uitgangspunt meegenomen dat na 1 januari 2018 niet langer sprake zal zijn van vrachtverkeer van en naar het BAT-terrein als gevolg van het vervallen van de logistieke functie. Na afronding van de spoorverdubbeling vindt een herinrichting van de Babberichseweg plaats om de weg aan te passen aan de nieuwe situatie. De uitwerking van deze herinrichting wordt opgepakt na het onherroepelijk worden van dit inpassingsplan.	Idem.
7. <u>Calamiteiten</u> Wat betreft de veiligheid worden er grote risico's genomen omdat bij een calamiteit op de spoorlijn Arnhem-Emmerich hulpdiensten de plaats van het ongeluk moeilijk kunnen bereiken. Aan de zuidzijde van dit spoor ligt als obstakel namelijk de Betuwelijn met	Wij hebben vooroverleg gevoerd met de Veiligheidsregio Gelderland-Midden en de Politie. Er is expliciet gevraagd of het verdubbelen van het spoor en het sluiten van de overweg voor de hulpdiensten werkbaar is. Zonder dat bijvoorbeeld de normen voor aanrijtijden overschreden worden. Zij geven aan dat dit geen probleem vormt voor de bereikbaarheid voor de hulpdiensten in het gebied.	Idem.

aan weerskanten geluidsschermen. Aan de noordzijde ligt nu het enkelspoor, dat wordt een dubbelspoor. Dit kan alleen worden bereikt door de hulpdiensten vanuit het westen, omdat de Babberichseweg vanuit het oosten niet meer bereikbaar zal zijn als de afsluiting doorgaat en er alleen een smalle tunnel voor voetgangers/fietsers wordt gerealiseerd. Indien er een calamiteit plaatsvindt op dit spoor met wagons met gevaarlijke stoffen (er rijden meer van deze treinen over dat spoor dan over de Betuwelijn) zijn de gevolgen niet te overzien cliënten maar ook voor eventuele gasten in hun restaurant.		
8. <u>Uitzicht</u> De realisatie van het werkterrein zal het bestaande uitzicht ernstig aantasten. Dit is een onaanvaardbare beperking. Hoewel dit tijdelijk is, duurt dit wel enkele jaren. Los nog van het feit dat het uitzicht o de verbreding van het spoor een blijvende situatie is.	Voor de overlast van het werkterrein verwijzen we naar de beantwoording onder 3. De verbreding van het spoor leidt niet tot een beperking van het uitzicht. Zie voor verdere beantwoording onder 5.	Idem.
9. <u>Toename stankhinder en fijnstof</u> Insprekers vrezen voor een toename van stankhinder en fijnstof. Tegen stankhinder kunnen verschillende maatregelen worden genomen. Insprekers verzoeken stankoverlast en een toename van fijnstof te beperken danwel te voorkomen.	Voor de opmerking over stankhinder verwijzen we naar de beantwoording onder 3. Voor wat betreft de luchtkwaliteit. Uit bestaand onderzoek van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit blijkt dat zelfs in de nabijheid van de N336 waar spoor en weg tezamen komen (daar is dus de uitstoot vanwege het wegverkeer en het spoor bij elkaar opgeteld) ruimschoots aan de normen voor fijn stof voldaan kan worden. Omdat het treinverkeer niet zal toenemen tussen Zevenaar en Didam zal die situatie niet wijzigen en zal zeker bij de Poelwijkerlaan aan de normen voor fijn stof voldaan worden.	Idem.
10. <u>Lichtvervuiling</u> Door het realiseren van een werkterrein in de directe nabijheid van het bedrijf en woning van cliënten zal er veel meer licht in de omgeving komen. Cliënten verwachten hiervan hinder te ondervinden. Negatieve effecten van lichthinder zijn onder andere ontregeling	Wij verwijzen naar de beantwoording onder 3.	Idem.

van de natuur, energieverstoring en de verstoring van het nachtelijk landschap. Ook kan lichthinder mogelijk zelfs leiden tot aantasting van de gezondheid.		
11. <u>Elektrificatie</u> De verwachting is dat dit dubbelspoor in de toekomst geëlektrificeerd gaat worden. Zij zullen ook daarvan weer de nadelen ondervinden.	Een elektrificatie van het spoor Zevenaar – Doetinchem – Winterswijk is op dit moment niet aan de orde. Wel wordt aan beide zijde van het spoor in de boog van Zevenaar (in op de rest van het tracé alleen aan de zuidkant) 10cm extra ruimte gereserveerd om elektrificatie op termijn mogelijk te maken. Dit is juist bedoeld om te zorgen dat in de toekomst niet nog eens ruimteclaims op (particuliere) percelen gedaan hoeven te worden. Op dit moment is er echter geen plan voor elektrificatie.	Idem.
12. <u>Waardevermindering bedrijf en woning</u> Cliënten vrezen dat als gevolg van dit inpassingsplan de waarde van hun bedrijf en woning daalt en dezen in feite onverkoopbaar worden. Cliënten zijn dan ook van plan een planschadeclaim in te dienen bij de provincie. Cliënten stellen dat de verdubbeling van het spoor zorgt voor een zodanig waardeverminderend effect op omliggende onroerende zaken dat voor de haalbaarheid van het plan gevreesd moet worden. Al met al zijn cliënten van mening dat na alle ontwikkelingen in de omgeving van hun bedrijf en woning waar zij al mee te maken hebben gehad dit inpassingsplan de druppel is. Het zou dan ook niet meer dan redelijk zijn dat cliënten schadeloos worden gesteld danwel dat hun bedrijf met woning wordt aangekocht.	Als inspreker van mening is dat hij schade leidt door de uitvoering en/of het gebruik dat mogelijk wordt gemaakt door het inpassingsplan, dan biedt de wet de mogelijkheid om een verzoek in te dienen voor een tegemoetkoming voor deze schade. Dit verzoek kan ingediend worden als het inpassingsplan onherroepelijk is. Het inpassingsplan is onherroepelijk als er geen beroep bij de rechter wordt ingediend tegen het plan. Als dit wel gebeurt, dan is het inpassingsplan onherroepelijk na goedkeuring van de rechter (Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State). De kosten voor eventuele planschade zijn opgenomen in de begroting van het totale project. Het plan is daarom financieel uitvoerbaar.	Idem.

1.10 Inspreker 10

Opmerking	Antwoord	Wijziging inpassingsplan?
1. <u>Leefbaarheid Poelwijkerlaan</u> Onze allergrootste zorg is de leefbaarheid van de Poelwijkerlaan tijdens de aanleg van het dubbelspoor. Het geplande werkterrein op het perceel voor de Poelwijkerlaan en aangrenzend aan de Babberichseweg kan en mag daar absoluut niet gerealiseerd worden.	Het geplande werkterrein aan de Poelwijkerlaan en de Babberichseweg is noodzakelijk om de fiets- en voetgangerstunnel te kunnen realiseren. Op basis van de gesprekken met de bewoners van de Poelwijkerlaan en Landgoed Sevenaer is dit werkterrein tot een minimale grootte beperkt (in het voorontwerp inpassingsplan was dit groter). Hierdoor is het verder van de woningen gelegen. De hinder voor de bewoners wordt zoveel mogelijk beperkt, door de ontsluiting van het werkterrein niet via de Poelwijkerlaan te regelen, maar rechtstreeks op de Babberichseweg	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
2. <u>Poelwijkerlaan slecht bereikbaar / hogere vervoerskosten</u> Door het afsluiten van de spoorwegovergang in de Babberichseweg komt de Poelwijkerlaan zeer geïsoleerd te liggen en veroorzaakt daardoor slechtere bereikbaarheid en hogere vervoerskosten.	De bereikbaarheid van de Poelwijkerlaan zal veranderen als gevolg van de spoorverdubbeling. Deze effecten zijn meegenomen in onze afweging. Belangrijk hierbij is dat de gemeente Zevenaar ook voornemens was om de bereikbaarheid van de percelen aan de Poelwijkerlaan te veranderen, door de Babberichseweg “te knippen” ter hoogte van het Juvenaat. Als gevolg van de spoorverdubbeling wordt deze situatie omgedraaid. Waar in het andere geval het centrum van Zevenaar niet langer rechtstreeks te bereiken was, geldt dit nu voor de richting Gelders Eiland / Babberich. Toch is deze omweg in onze ogen acceptabel. De afstand tussen de Poelwijkerlaan en de Fergusonbrug bedraagt 0.7 km, in de nieuwe situatie is dit 2,7km. De extra omrijdtijd bedraagt circa 3-4 minuten.	Idem.
3. <u>Afsluiten Babberichseweg: onveilige /ongewenste situaties</u> Voorkomen moet worden dat de Babberichseweg tussen kerkhof en langzaam verkeer tunnel (i.p.v spoorwegovergang) een illegale parkeerplaats wordt voor vrachtwagens die daar blijven overnachten. Dat geeft nu reeds overlast en onveiligheid. Ook de kans op meer criminaliteit en het aantrekken van prostituees is levensgroot aanwezig. Het stuk Babberichseweg tussen Restaurant Poelwijk en de fietstunnel zal derhalve goed verlicht en veilig moeten zijn.	Zoals aangegeven is in het inpassingsplan is als uitgangspunt meegenomen dat na 1 januari 2018 niet langer sprake zal zijn van vrachtverkeer van en naar het BAT-terrein als gevolg van het vervallen van de logistieke functie. Na afronding van de spoorverdubbeling vindt een herinrichting van de Babberichseweg plaats om de weg aan te passen aan de nieuwe situatie. De uitwerking van deze herinrichting wordt opgepakt na het onherroepelijk worden van dit inpassingsplan. We ondersteunen uw standpunt ten aanzien van een sociaal veilige Babberichseweg. In bovengenoemde uitwerking zullen wij dit meenemen. We merken wel op dat gemeente Zevenaar uiteindelijk wegbeheerder is en blijft, en daarmee het bevoegd gezag is.	Idem.
4. <u>Aanleg tunnel leidt tot schade</u> Aanleg van de tunnel maakt onderbemaling grondwater	De aannemer is verantwoordelijk voor de bouwmethode. Hiervoor is geohydrologisch onderzoek uitgevoerd om risico's zoveel mogelijk uit te sluiten. Het	Idem.

nodig. Er bestaat grote vrees voor beschadiging van mijn woning, de fundering en de kwaliteit van de woningen. Zevenaar heeft daar ervaring mee. De woningen aan de Poelwijkerlaan zijn op zandgrond gebouwd en staan niet op heipalen.	geohydrologisch onderzoek is ook nodig om berekeningen uit te voeren op basis waarvan de beheersmaatregelen kunnen worden bepaald door de aannemer. Het doel van beheersmaatregelen is om eventuele negatieve effecten te voorkomen. Er zal een nul-opname worden uitgevoerd bij de Poelwijkerlaan door een onafhankelijk bureau waarbij de bouwkundige staat van de bebouwing in de directe omgeving (zowel binnen als buiten) wordt vastgelegd. De resultaten worden vastgelegd bij een notaris.	
5. <u>Overlast geluid, stof en trillingen</u> De spoorverdubbeling zal, doordat het spoor dichterbij de huizen komt te liggen, overlast van geluid, stof en trillingen geven. Ook de kans dat er elektrische treinen gaan rijden met de daarbij horende bovenleidingen zien wij als een aantasting van ons woongenot.	Het spoor komt inderdaad dichterbij de woningen te liggen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductieplafonds die wettelijk zijn vastgelegd in het geluidregister niet overschreden worden na de aanleg van de spoorverdubbeling. Doordat de geluidsproductie van het spoor begrensd blijft op het huidige niveau, blijven ook voor de woningen aan de Poelwijkerlaan de huidige grenzen voor de geluidsbelasting gelden. De spoorverdubbeling kan daardoor niet leiden tot een ontoelaatbare toename van de geluidsbelasting op de woningen aan de Poelwijkerlaan. Voor wat betreft de luchtkwaliteit. Uit bestaand onderzoek van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit blijkt dat zelfs in de nabijheid van de N336 waar spoor en weg tezamen komen (daar is dus de uitstoot vanwege het wegverkeer en het spoor bij elkaar opgeteld) ruimschoots aan de normen voor fijn stof voldaan kan worden. Omdat het treinverkeer niet zal toenemen tussen Zevenaar en Didam zal die situatie niet wijzigen en zal zeker bij de Poelwijkerlaan aan de normen voor fijn stof voldaan worden. Een toename van trillingshinder wordt voornamelijk veroorzaakt als er sprake is van een toename van het aantal treinen en bij (veranderend) gebruik van het spoor door goederenverkeer. Op dit traject rijdt geen goederenverkeer, blijft het aantal treinen gelijk en verandert het treinmaterieel ten opzichte van de huidige situatie niet. Er is daarom geen aanwijzing dat de trillingssterkte zal toe- of afnemen. Een elektrificatie van het spoor Zevenaar – Doetinchem – Winterswijk is op dit moment niet aan de orde.	Idem.

6. <u>Overlast bouwterrein</u> Tijdens de gehele aanlegperiode zal er uitermate veel overlast ontstaan. Het geplande werkterrein op het perceel gelegen aan de Poelwijkerlaan en de Babberichseweg zorgt voor teveel overlast. De overlast 24/7 is onaanvaardbaar. De buurt Poelwijkerlaan zal dan tijdens de gehele bouwperiode onbewoonbaar zijn. Het is ontoelaatbaar dat de Poelwijkerlaan gebruikt gaat worden als aanvoerroute voor werkmaterieel en gebruikt gaat worden als parkeerplaats. De Poelwijkerlaan zal dan ook afgesloten moeten worden voor al het werkverkeer w.o. ook personenauto's. Een alternatief zou kunnen zijn het werkterrein aan de noordkant van de Babberichseweg/Hengelderweg in te richten. Voor de 20 bewoners van de Poelwijkerlaan en voor Restaurant Poelwijk iets minder belastend.	Het geplande werkterrein aan de Poelwijkerlaan en de Babberichseweg is noodzakelijk om de fiets- en voetgangerstunnel te kunnen realiseren. Om het bestaande spoor zoveel mogelijk in dienst te kunnen houden (dit fungeerde als uitgangspunt), is een bouwterrein ten noorden van het bestaande spoor vereist. Daarbij is gekozen voor een perceel in eigendom van gemeente Zevenaar om daarmee geen belasting te leggen op particulier eigendom. Op basis van de gesprekken met de bewoners van de Poelwijkerlaan en Landgoed Sevenaer is dit werkterrein tot een minimale grootte beperkt (in het voorontwerp inpassingsplan was dit groter). Hierdoor is het verder van de woningen gelegen. De hinder voor de bewoners wordt zoveel mogelijk beperkt, door de ontsluiting van het werkterrein niet via de Poelwijkerlaan te regelen, maar rechtstreeks op de Babberichseweg. De Poelwijkerlaan zal niet door de aannemer mogen worden gebruikt als toegang tot het spoor of voor het parkeren van auto's. Uitvoeren van werkzaamheden aan spoor en weg kunnen niet zonder overlast. Deze zorgen begrijpen we. In de eisen aan aannemer zullen we het omgevingsmanagement hoog waarderen. Bewoners krijgen een direct aanspreekpunt. Zo wordt de uitvoering voor omwonenden meer voorspelbaar en kunnen eventuele problemen eerder wordenesignaleerd en opgelost. De aannemer moet aan de regels voor bouwlawaai voldoen. De regels over bouwlawaai staan in het bouwbesluit of de algemene plaatselijke verordening. Deze regels worden bewaakt door de gemeente.	Idem.
7. <u>Verpaupering Poelwijkerlaan 12</u> Er moet voor gewaakt worden dat het pand aan de Poelwijkerlaan 12 leeg komt te staan.	Momenteel is ProRail in overleg met de betreffende bewoners. Er blijft echter ook na realisatie van de spoorverdubbeling een leefbare situatie over voor de (toekomstige) bewoners. Wij zien dan ook geen problemen bij de eventuele verkoop van het perceel.	Idem.

1.11 Inspreker 11

Opmerking	Antwoord	Wijziging inpassingsplan?
1. <u>Nut en noodzaak</u> Insprekers zijn van mening dat de verdubbeling overbodig is omdat het alleen gaat over het behalen van tijdwinst en dus een betere doorstroming. Andere alternatieven om deze doelstelling te halen worden niet vermeldt. Insprekers vinden de ingreep in het landschap en de gevolgen voor het wegennet niet opwegen tegen de voordelen.	De spoorlijn Arnhem – Winterswijk is de ruggengraat van het openbaar vervoer in de Achterhoek / Liemers en wordt dagelijks door ongeveer 18.000 reizigers gebruikt. Hiermee is het één van de drukste regionale spoorlijnen van Nederland. Uit de MKBA, waarin ook een kortere variant van een spoorverdubbeling is onderzocht, is gebleken dat de spoorverdubbeling leidt tot een positieve kostenbaten verhouding. De spoorverdubbeling wordt aangelegd om een vijftal redenen: ▪ Reistijd korter: tussen Arnhem en de Achterhoek wordt de reistijd in beide richtingen ongeveer 2 minuten korter; ▪ Minder vertragingen: tussen Zevenaar en Didam kunnen treinen elkaar voortaan passeren en de trein krijgt in Arnhem meer tijd om te keren. Dit betekent meer ruimte in de dienstregeling; ▪ Betere overstap: door meer overstaptijd in Arnhem kunnen reizigers naar de Randstad de aansluiting op de intercity's makkelijker halen; ▪ ICE: het treinverkeer hoeft zich in de toekomst niet meer aan te passen aan de dienstregeling naar Duitsland en verder; ▪ Treinmaterieel kan efficiënter (meer kosteneffectief) worden ingezet. Er is dus alle reden om over te gaan tot de realisatie van de spoorverdubbeling. Nut en noodzaak zijn duidelijk aangetoond.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
2. <u>Geluid en trillingen</u> Insprekers hebben geen vertrouwen in het effect van de raildempers die het geluidsniveau binnen de norm moet houden. Insprekers geven aan dat er niet is gereageerd op de vraag of er metingen worden uitgevoerd na toepassing van de maatregel. Dat geldt ook voor de vraag naar de duurzaamheid van de raildempers. Insprekers maken zich zorgen over de toekomst aan	Het effect van raildempers is bewezen en vastgelegd in het wettelijk geldende reken- en meetvoorschrift 2012. Wij vertrouwen daarom op het effect van de raildempers. Er worden na toepassing van de raildempers geen specifieke metingen verricht. Raildempers zijn duurzaam en gaan langer mee dan het spoor waartegen ze zijn gemonteerd. Dit komt doordat de raildempers niet slijten omdat ze niet aanraking met de wielen van de trein komen. Het dichtstbijzijnde spoor komt ongeveer 5meter dichterbij uw woning dan het huidige spoor. Op het dichtstbijzijnde spoor rijdt alleen het treinverkeer uit de	Idem.

vermeerdering van geluidsoverlast en trillingen. Insprekers vragen naar het onderzoek naar effecten van de verdubbeling van de spoorovergang Ringbaan Oost op geluid en trillingen en tevens de vraag of hier na aanleg van het spoor metingen worden verricht. Insprekers vragen naar de mogelijke overschrijding van de geluidsnorm door bouwverkeer. Er staat dat dit verantwoord moet worden. Inspreker wil meer inzicht hierin, mede in relatie tot overlast, geluid en trillingen.	richting Didam. Dus slechts de helft van het totale treinverkeer. Gezien de afstand van uw woning tot het spoor, ook in de toekomstige situatie, en omdat het spoor alleen bereden wordt door reizigerstreinen die relatief licht zijn, is er geen aanleiding om te veronderstellen dat er hinder door trillingen zal ontstaan. De aannemer moet aan de regels voor bouwlawaai voldoen. De regels over bouwlawaai staan in het bouwbesluit of de algemene plaatselijke verordening. Deze regels worden bewaakt door de gemeente.	
3. <u>Aanleg tunnelbak</u> Bij de aanleg van de langzaam verkeerstunnel zal grondwater weggepompt moeten worden. Hiervoor moet nader onderzoek worden gedaan. Uit de praktijk weten insprekers welke problemen hierbij zich kunnen voordoen (Betuwelijn). Welke gevolgen zal de gehele aanleg van de tunnel hebben op de woning van insprekers?	De aannemer is verantwoordelijk voor de bouwmethode van de aanleg van de langzaamverkeerstunnel. Hiervoor is geohydrologisch onderzoek uitgevoerd om risico's zoveel mogelijk uit te sluiten. Het geohydrologisch onderzoek is ook nodig om berekeningen uit te voeren op basis waarvan de beheersmaatregelen kunnen worden bepaald door de aannemer. Het doel van de beheersmaatregelen is om mogelijke negatieve effecten te voorkomen. Er zal een nul-opname worden uitgevoerd door een onafhankelijk bureau waarbij de bouwkundige staat van de bebouwing in de directe omgeving (zowel binnen als buiten) wordt vastgelegd. De resultaten worden vastgelegd bij een notaris.	Idem.
4. <u>Ontsluiting</u> Het dubbelspoor komt over de huidige ontsluiting van de insprekers te liggen. In overleg met ProRail, provincie en gemeente is er een alternatief gekozen. Hoewel beide alternatieven voor insprekers bezwaren kenden, hebben ze de voorkeur voor de ontsluiting via de Ringbaan Oost gekozen. Zij hadden daar wel de volgende kanttekeningen bij: ▪ een mogelijkheid om met de fiets over te kunnen steken. Daarvoor dient aan de overzijde een stuk berm verhard te worden. ▪ een wegvak dient afgekruist te worden om blokkeren van de uitrit door wachtend verkeer	De provincie heeft, in nauwe afstemming met de inspreker, een ontwerp voor de uitrit opgesteld. Om het invoegen op de Ringbaan-Oost te vergemakkelijken, zeker wanneer deze overweg gesloten is, zal het wegvak voor wachtend verkeer afgekruist worden. Wij ondersteunen uw mening en nemen dit mee in de uitvoering.	Idem.

te voorkomen. ▪ de uitrit dient doodlopend te blijven. Dit is nu namelijk ook het geval. Over het afkruisen hebben insprekers geen uitsluitel gekregen, terwijl dit wel een vereiste is.		
5. <u>Waardevermindering</u> Insprekers geven aan veel nadelige gevolgen te ondervinden van de spoorverdubbeling, waaronder waardevermindering van de woning en toebehoren. Zij zijn dan ook tegen de spoorverdubbeling.	Als inspreker van mening is dat hij schade (waardevermindering) leidt door de uitvoering en/of het gebruik dat mogelijk wordt gemaakt door het inpassingsplan, dan biedt de wet de mogelijkheid om een verzoek in te dienen voor een tegemoetkoming voor deze schade. Dit verzoek kan ingediend worden als het inpassingsplan onherroepelijk is. Het inpassingsplan is onherroepelijk als er geen beroep bij de rechter wordt ingediend tegen het plan. Als dit wel gebeurt, dan is het inpassingsplan onherroepelijk na goedkeuring van de rechter (Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State).	Idem.

1.12 Inspreker 12

Opmerking	Antwoord	Wijziging inpassingsplan?
1. <u>Medewerking onder voorwaarden</u> De uitvoering en de eindsituatie van de spoorverdubbeling vindt deels plaats op gronden van Landgoed Huis Sevenaer. Het Landgoed wil meewerken aan het afstaan van gronden mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.	Dank voor uw positieve grondhouding. Hieronder treft u de antwoorden aan op de door u ingebrachte punten.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
2. <u>Compensatie gronden</u> Het Landgoed wenst gecompenseerd te worden voor het grondverlies door alternatieve gronden. De wensen zijn bij ProRail kenbaar gemaakt. Voor een effectieve bedrijfsvoering is het behoud c.q. uitbreiding van grondareaal essentieel.	Wij begrijpen uw wensen en de noodzaak voor u om grond te behouden. Al in een vroeg stadium is gestart om te kijken of we tegemoet konden komen aan deze wensen. ProRail heeft in de directe omgeving van het Landgoed uitvoerig gezocht naar compensatiegronden, maar slechts één grondeigenaar bleek definitief bereid gronden af te willen staan. Deze grond wordt echter door het Landgoed reeds gepacht, waarop u heeft aangegeven deze grond niet te willen overnemen De provincie Gelderland is daarnaast in het kader van de ruilverkaveling in de Rijnstrangen aan het kijken in hoeverre alsnog aan de wens van het Landgoed tegemoet gekomen kan worden. Dit is een langer traject dan de planning van dit inpassingsplan toelaat. We blijven uw belang in dit traject meenemen.	Idem.
3. <u>Driehoek</u> Het Landgoed wil het recht op eerste koop in deze driehoek effectueren. Zij willen hier een agrarisch bouwblok vestigen, hetgeen essentieel is voor een gezonde agrarische bedrijfsvoering. Momenteel is het Landgoed mede met provinciale hulp bezig met de restauratie, de herontwikkeling en de invulling van duurzame economische functies. De bouwtermijn van de spoorverdubbeling vertraagt het proces van het doelmatige gebruik van het voornoemde perceel gelegen in de driehoek spoor-Poelwijkerlaan-Babberichseweg. Zij vragen daarom het geplande werkterrein te heroverwegen. Zij vragen om een andere locatie en als dit niet mogelijk is om het verkleinen van de locatie.	ProRail heeft in de nabijheid van de spoorwegovergang in de Babberichseweg een werkterrein nodig. Dit werkterrein is nodig om de fiets- en voetgangerstunnel aan te leggen. Om het bestaande spoor zoveel mogelijk in dienst te kunnen houden (dit fungeerde als uitgangspunt), is een bouwterrein ten noorden van het bestaande spoor vereist. Daarbij is gekozen voor een perceel in eigendom van gemeente Zevenaar om daarmee geen belasting te leggen op particulier eigendom. Bovendien moet bij de keuze van het werkterrein ook rekening worden gehouden met andere werkzaamheden, met name het verleggen van kabels en leidingen. Het werkterrein is, na inspraak van de bewoners en uw Landgoed, al verkleind ten opzichte van het voorontwerp inpassingsplan.	Idem.

4. <u>Bouwweg</u> Het Landgoed is van mening dat er onvoldoende in beeld is gebracht waarom een alternatieve ontsluiting over het BAT terrein niet mogelijk is. Het Landgoed wil niet meewerken aan deze bouwweg omdat de bodemstructuur voor de biologische teelt op het landgoed van essentieel belang is. Dit zal worden vernietigd door de bouwweg. Het verplaatsen van de afrastering mag daarbij in de ogen van het Landgoed geen reden zijn om onze belangen ter zijde te schuiven.	Vanuit kostenoverweging is gekozen om de weg op de minst bezwarende wijze over een perceel van het Landgoed te leggen. Een weg over het BAT terrein is ook mogelijk, maar gezien het feit dat hier sprake is van een afgeschermd gebied, c.q. douane zone is uiteindelijk gekozen voor een weg via een perceel van het Landgoed.	Idem.
5. <u>Afsluiting overweg</u> Het Landgoed maakt zich ernstige zorgen over de toekomstige ontsluiting van het gebied. Mede gezien het huidige gebruik van het BAT terrein als logistieke locatie, als toekomstig gebruik met woningbouw (al dan niet als GVL). Het Landgoed verwijst naar afspraken met de gemeente over het afwaarderen van de Babberichseweg, om het Landgoed te ontlasten en het als eenheid te laten functioneren. Zij verzoeken het definitieve inpassingsplan niet vast te stellen alvorens een passende toekomstig ontwerp voor de Babberichseweg is overeengekomen.	De ontsluiting van het gebied is door Goudappel Coffeng onderzocht in de alternatievenstudie Babberichseweg. Het afsluiten van de overweg Babberichseweg en deze te vervangen door een fiets- en voetgangerstunnel leidt tot een afwaardering van de Babberichseweg. Deze wordt in de definitieve situatie alleen nog gebruikt voor bestemmingsverkeer. De intensiteiten van gemotoriseerd verkeer door uw Landgoed zullen dus sterk dalen. Een herinrichting van de Babberichseweg is op bestuurlijk niveau afgesproken met de gemeente Zevenaar. Op moment dat de spoorverdubbeling gereed is, zal deze weg opnieuw worden ingericht. Het ontwerpen van deze herinrichting wordt opgepakt na het onherroepelijk worden van dit inpassingsplan, dit wordt in nauwe samenspraak met gemeente Zevenaar, de bewoners van de Poelwijkerlaan en uw Landgoed gedaan. Ook ten aanzien van de fiets- en voetgangerstunnel wordt uw Landgoed om input gevraagd.	Idem.
6. <u>Afstemming</u> Het Landgoed wijst op de noodzakelijke afstemming met de gemeente Zevenaar. Ze verzoekt daarom de communicatie en besluitvorming in nauw overleg tussen gemeente, provincie en het Landgoed te laten plaatsvinden.	Zoals ook in onze vorige reactie op uw vooroverleg advies onderschrijven wij dit belang en zullen we voor deze afstemming zorgen.	Idem.

1.13 Inspreker 13

Opmerking	Antwoord	Wijziging inpassingsplan?
1. <u>Instemming op hoofdlijnen</u> Het College van gemeente Zevenaar geeft aan op hoofdlijnen in te kunnen stemmen met het inpassingsplan. Over een aantal aspecten kunnen zij niet zonder meer instemmen of vragen ze aandacht voor.	Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
2. <u>Viaducten en tunnels</u> Binnen de regels ten aanzien van ‘verkeer, railverkeer’ en ‘railverkeer, voorlopig 5’ worden viaducten mogelijk gemaakt binnen de gehele bestemming. Dit is niet eerder overleg en wij vinden dit ook niet wenselijk. Als dit al mogelijk zou moeten worden gemaakt, dan dient dit meer specifiek te worden aangegeven op de verbeelding. Ook ten aanzien van tunnels merken wij op dat deze binnen de gehele bestemming mogelijk zijn. Het College vraagt een specifieke aanduiding op de verbeelding waar een tunnel is gepland, zodat dit niet tot verrassingen leidt.	Reeds in het voorontwerp inpassingsplan waren ongelijkvloerse kruisingen opgenomen binnen beide genoemde bestemmingen en ambtelijk met gemeente Zevenaar voorbesproken. Een viaduct is een voorbeeld van een ongelijkvloerse kruising. In het ontwerp inpassingsplan hebben we dit explicieter opgenomen met de juiste hoogtes (en dieptes voor tunnels). Door dit niet aan te duiden wordt flexibiliteit geboden. Echter, wij zullen op uw verzoek de bestaande viaducten en tunnels alsnog aanduiden en daarmee begrenzen.	Het inpassingsplan wordt gewijzigd. Op de verbeelding zullen de bestaande viaducten en tunnels worden aangeduid.
3. <u>Artikel 30</u> Wij zouden graag zien dat dit artikel anders wordt geformuleerd. Hierin staat dat er gedurende vijf jaar na vaststelling van het inpassingsplan door de gemeente geen bestemmingsplan kan worden gestart voor de in dit plan betrokken gronden, indien en voor zover het bestemmingsplan strijdig is met de uitvoering van dit plan. Wij zouden graag zien dat de mogelijkheid geboden wordt dat bij het eerder gereed zijn van de uitvoering van het inpassingsplan, deze termijn in tijd naar voren kan worden bijgesteld.	Deze termijn is bewust gekozen om de uitvoering van het inpassingsplan zeker te stellen. Indien voor die tijd de wens ontstaat om een bestemmingsplan voor te bereiden die binnen onderhavig plangebied ligt, maar de uitvoering of het gebruik van de spoorverdubbeling niet frustreert, is dit mogelijk. De toevoeging ‘indien....van dit plan’ in artikel 30.1 borgt dit namelijk.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
4. <u>Verwerving</u> Het College wijst nog op de lopende gesprekken over de verwerving van de gronden die dienen te worden	Wij gaan ook uit van een goede afhandeling van deze noodzakelijke aankoop.	Idem.

aangekocht van de gemeente voor de uitvoering van het plan. Hier is nog geen uitsluit over. Wij gaan er vanuit dat deze verwerving naar beide tevredenheid zal worden afgehandeld.		
5. <u>Poelwijkerlaan</u> Direct aanwonenden van de Poelwijkerlaan hebben bij de gemeente hun zorgen geuit over vooral de te verwachten overlast door het werkterrein. Zij uitten hun zorg op basis van eigen ervaring en die elders in de gemeente is opgedaan bij eerdere werkterreinen voor spoorwerkzaamheden. Het College verzoekt de nodige aandacht te schenken en te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om qua locatie als ook de inrichting van het terrein de overlast in belangrijke mate te beperken. Wellicht is het mogelijk om voor het op- en overslaan van materialen een twee werkterrein in te richten op een minder gevoelige locatie.	ProRail heeft in de nabijheid van de spoorwegovergang in de Babberichseweg een werkterrein nodig. Dit werkterrein is nodig om de fiets- en voetgangerstunnel aan te leggen. Om het bestaande spoor zoveel mogelijk in dienst te kunnen houden (dit fungeerde als uitgangspunt), is een bouwterrein ten noorden van het bestaande spoor vereist. Daarbij is gekozen voor een perceel in eigendom van gemeente Zevenaar om daarmee geen belasting te leggen op particulier eigendom. Bovendien moet bij de keuze van het werkterrein ook rekening worden gehouden met andere werkzaamheden, met name het verleggen van kabels en leidingen. Het werkterrein is, na inspraak van de bewoners en het Landgoed, al verkleind ten opzichte van het voorontwerp inpassingsplan. De Poelwijkerlaan zal niet door de aannemer mogen worden gebruikt als toegang tot het spoor of voor het parkeren van auto's.	Idem.
6. <u>Afsluiting overweg Babberichseweg</u> Om de langzaam verkeerstunnel te kunnen realiseren moet de gemeente Zevenaar in ieder geval een onttrekkings- en verkeersbesluit nemen. Het College is met de provincie in overleg over de mogelijke gevolgen hiervan. Afhankelijk van de uitkomst hiervan zal een aanvulling op de zienswijze worden overwogen.	Op 1 november jl. heeft uw College het onttrekkings- en verkeersbesluit genomen. Wij hebben u de gelegenheid te geven om uw zienswijze aan te vullen. Wij hebben geen aanvulling meer ontvangen.	Idem.

1.14 Inspreker 14

Opmerking	Antwoord	Wijziging inpassingsplan?
18 november 2016 (aanvulling op zienswijze 31 oktober 2016): 1. <u>Ontwerp inpassingsplan</u> Solidiam heeft geen principiële bezwaren tegen de spoorverdubbeling. Wel heeft Solidiam bezwaren tegen de opheffing van de spoorwegovergang Babberichseweg. Dit is de ontsluitingsweg van de door Solidiam (e.a.) aangekochte percelen (hierna: het BAT-terrein). Dagelijks rijden er volgens Solidiam circa 100 vrachtwagens van en naar het BAT-terrein. Door het opheffen van de spoorwegovergang kunnen de vrachtwagens het BAT-terrein slechts via één route (Vondellaan/Ringbaan-Oost) bereiken. Die route gaat door een woonwijk en heeft een omrijdafstand van 3 kilometer. Hierdoor treedt volgens Solidiam meer luchtvervuiling op. Daarnaast nemen de verkeersintensiteiten in de woonwijk toe, met verkeersonveilige situaties tot gevolg.	De spoorwegovergang Babberichseweg wordt gesloten omdat de spoorverdubbeling leidt tot een toename van de veiligheidsrisico's op de spoorwegovergang, zoals bepaald door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het sluiten van de spoorwegovergang heeft gevolgen voor de ontsluiting van het BAT-terrein, de woningen aan de Poelwijkerlaan en het Restaurant Poelwijk. De ontsluiting loopt niet langer rechtstreeks via de Babberichseweg (over de spoorwegovergang) naar Ringbaan-Oost, maar via de Babberichseweg en de Vondellaan naar Ringbaan-Oost. Na afweging van alle belangen, waaronder de belangen van Solidiam, achten wij de omrijdroute over de Vondellaan van ruim twee kilometer voor verkeer komend uit zuidelijke richting kilometer over de Vondellaan. Wij hebben in hun afweging het volgende betrokken. Het vrachtverkeer op de Babberichseweg is afkomstig van DHL, die namens British American Tobacco Manufacturing B.V. (B.A.T.) de opslag en distributie van tabaksproducten, waaronder sigaretten, verzorgt. Dit specifieke gebruik van het BAT-terrein door DHL valt onder het overgangsrecht van het op 28 november 2012 vastgestelde bestemmingsplan "BAT terrein". DHL is huurder van (een deel van het) BAT-terrein. De huurovereenkomst(en) tussen NS en DHL en tussen B.A.T. en DHL eindigen op 1 januari 2018. De spoorverdubbeling en de sluiting van de spoorwegovergang is voorzien na 1 januari 2018 en daarmee na het eindigen van het op grond van het overgangsrecht toegestane gebruik, met de daarbij behorende verkeersbewegingen van vrachtverkeer. De gronden van Solidiam zijn in het bestemmingsplan "BAT terrein" voorzien van de bestemming "Woongebied-1" voor de bouw van circa 220 woningen. De	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

	Alternatievenstudie Babberichseweg (bijlage 2 bij de toelichting op het inpassingsplan) toont aan dat de circa 220 woningen via de Vondellaan op een verkeersveilige manier worden ontsloten. Het is mogelijk dat in afwachting van de woningbouw tijdelijk een Gezamenlijke Vreemdelingen Locatie wordt gevestigd op het terrein. Ook daarvoor is de ontsluiting via de Vondellaan voldoende. Voor zover Solidiam wijst op de luchtvervuiling die optreedt door de toename van verkeersintensiteiten op de Vondellaan, merken wij het volgende op. De verkeersintensiteiten op de Vondellaan nemen met slechts 3 tot 4 % toe ten opzichte van de referentiesituatie. De effecten op de luchtkwaliteit zijn daardoor naar verwachting zeer gering. De concentraties blijven overal onder de grenswaarden.	
2. <u>Alternatieven</u> Voor het sluiten van de spoorwegovergang zijn alternatieven onderzocht (paragraaf 2.5 toelichting). Ten aanzien van alternatief 1 merkt Solidiam op dat onduidelijk is hoe hoog de kosten van een ongelijkvloerse kruising zijn. Bovendien zou ten onrechte zijn uitgegaan van 'geringe verkeersintensiteiten'. De route wordt door circa 100 vrachtwagens twee keer per dag gebruikt. Ook wordt de route gebruikt door de bewoners van de Poelwijkerlaan en de medewerkers en bezoekers van Restaurant Poelwijk. Zij verzoekt daarom alternatief 1 te heroverwegen. Solidiam is van mening dat er ten onrechte voor alternatief 3 is gekozen. Dit is geen volwaardig alternatief, omdat de route nu al bestaat en er nog geen sprake is van een knip voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van Gimbornhof.	Het sluiten van de spoorwegovergang heeft gevolgen voor de ontsluiting van de gronden van Solidiam, de woningen aan de Poelwijkerlaan en het Restaurant Poelwijk. De ontsluiting loopt niet langer rechtstreeks via de Babberichseweg (over de spoorwegovergang) naar Ringbaan-Oost, maar via de Babberichseweg en de Vondellaan naar Ringbaan-Oost. Wij hebben deze nieuwe ontsluiting aanvaardbaar geacht. Daar ligt een zorgvuldige afweging van alternatieven aan ten grondslag: ▪ Alternatief 1: een weg langs het spoor met een ongelijkvloerse spoorkruising. ▪ Alternatief 2: een nieuwe aansluiting op de Ringbaan-Oost. ▪ Alternatief 3: een knip in de Babberichseweg ter hoogte van de spoorwegovergang, waardoor de gronden van Solidiam, de woningen aan de Poelwijkerlaan en het restaurant Poelwijk voortaan worden ontsloten via de Vondellaan. Alternatief 1 is afgefallen omdat de hoge kosten niet opwegen tegen de geringe verkeersintensiteiten die van de ongelijkvloerse spoorkruising gebruik maken. Solidiam merkt op dat uit het inpassingsplan en bijbehorende documenten niet blijkt hoe hoog de kosten van een ongelijkvloerse kruising zijn.	Idem.

	De kosten voor een ongelijkvloerse kruising bedragen € 10,6 miljoen. Daar komt bij dat in alternatief 1 ook een nieuwe weg langs het spoor is voorzien. Voor de realisatie van de nieuwe weg langs het spoor moeten de NS-loodsen op het BAT-terrein worden aangekocht. De kosten voor de aanleg van die weg en de aankoop van de NS-loodsen moeten nog bij de kosten voor de ongelijkvloerse kruising worden opgeteld. De huidige verkeersintensiteiten op de Babberichseweg zijn 1.700 mvt/etmaal. De kosten die samenhangen met alternatief 1 wegen kortom niet op tegen de baten. Alternatief 1 valt bovendien af omdat de aansluiting van de weg op het Stationsplein ter hoogte van de spoorwegovergang Ringbaan Zuid verkeersonveilig zou worden vanwege de korte afstand tussen de nieuwe weg en de kruising met het spoor en de kruising Ringbaan-Zuid. Alternatief 2 is vanuit verkeerskundig- en verkeersveiligheidsoogpunt niet haalbaar gebleken. Voor dit alternatief zijn bovendien gronden van het Landgoed Sevenaer nodig. Alternatief 3 is daarom terecht als voorkeursalternatief aangemerkt.	
3. <u>Belangen Solidiam</u> Solidiam benadrukt dat er geen/onvoldoende rekening is gehouden met haar belangen. Het opheffen van de spoorwegovergang zal leiden tot een significante gebruiksbeperking van het terrein. Dit geldt zowel voor de huidige als de toekomstige situatie. Solidiam geeft aan dat het niet in de lijn der verwachtingen ligt dat er op korte termijn woningen komen. Zij wil daarom de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt voor wat betreft voortgezet gebruik dan ook open houden. Door het opheffen van de spoorwegovergang is dat onmogelijk.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt allereerst verwezen naar reactie onder [1]. In aanvulling daarop geldt het volgende: Het sluiten van de spoorwegovergang Babberichseweg is het resultaat van een zorgvuldig afwegingsproces. De spoorwegovergang Babberichseweg wordt gesloten omdat de spoorverdubbeling leidt tot een toename van de veiligheidsrisico's op de spoorwegovergang. Wij hebben de belangen in het kader van spoorveiligheid zwaarder mogen laten wegen dan de (financiële) belangen van Solidiam, temeer daar de ontsluiting via de Vondellaan een prima oplossing biedt gelet op het voorzien gebruik van de gronden. Indien Solidiam meent dat het BAT-terrein in waarde daalt als gevolg van het inpassingsplan voor de spoorverdubbeling, dan kan zij binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van dit inpassingsplan op grond van artikel 6.1 Wet	Idem.

Het opheffen van de overgang leidt tot aanzienlijke waardedaling van de percelen in eigendom van Solidiam. Ook worden de ontwikkelingsmogelijkheden aanzienlijk beperkt. Zowel voor de huidige als toekomstige gebruiksmogelijkheden en de waarde van de percelen heeft het ontwerp inpassingsplan onaanvaardbare gevolgen. Voor het opheffen van de spoorwegovergang moet nog een besluit worden genomen waarin de overgang aan het openbaar verkeer wordt onttrokken. Het is vaste jurisprudentie dat het betreffende bestuursorgaan bij het nemen van een dergelijk besluit alle betrokken belangen tegen elkaar af moet wegen. Solidiam is van mening dat haar belang hierin zwaarder weegt dan het opheffen van de overgang. Zeker nu alleen vanwege de kosten niet voor een ongelijkvloerse spoorkruising is gekozen. Dit is in strijd met art. 3:4, lid 1 Awb.	ruimtelijke ordening een verzoek om planschade indienen. Gedeputeerde staten beslissen op een dergelijk verzoek. Ten aanzien van de verwijzing van Solidiam naar het te nemen verkeersbesluit, wordt erop gewezen dat tegen dat verkeersbesluit een separate bezwaar- en beroepsprocedure openstaat. Het verkeersbesluit staat in de onderhavige zienswijzenprocedure niet ter discussie.	
4. <u>Zorgvuldigheid</u> Solidiam is van mening dat haar belangen in zijn geheel niet zijn onderkend. Zij is door Gedeputeerde Staten, de gemeente Zevenaar of ProRail niet geïnformeerd over het voornemen om de spoorwegovergang te sluiten Er zijn ook geen concept plannen toegezonden en informatie over alternatieven. Solidiam is niet uitgenodigd voor het vooroverleg of voor informatieavonden. Ook heeft Solidiam geen reactie gekregen op de zienswijze op het voorontwerp inpassingsplan.	Een ambtelijke vertegenwoordiging van provincie Gelderland heeft op 26 januari 2016 met een vertegenwoordiger van Solidiam gesproken. Bovendien zijn er in de periode 2015 – 2016 vier informatieavonden georganiseerd, die breed zijn aangekondigd via diverse media waaronder www.gelderland.nl/spoorverdubbeling-zevenaar-didam. Bij brief van 1 juni 2016 hebben Gedeputeerde Staten een reactie gegeven op de zienswijze van Solidiam op het voorontwerp inpassingsplan “Spoorverdubbeling Zevenaar – Didam” (zie bijlage 15.7 bij deze zienswijzennota). Wij hebben daarin de zienswijze van Solidiam zorgvuldig beantwoord en tevens de ruimte geboden voor een gesprek. Dat de zienswijze van Solidiam niet heeft geleid tot een aanpassing van het ontwerp inpassingsplan maakt niet dat de provincie laakbaar heeft gehandeld.	Idem.
5. <u>Het verzoek</u> Solidiam is van mening dat er niet in redelijkheid kan worden opgegaan tot het opheffen van de	Voor het aanpassen van het inpassingsplan bestaat geen aanleiding.	Idem.

spoorwegovergang. Zij verzoekt Gedeputeerde Staten het inpassingsplan zodanig aan te passen dat de spoorwegovergang niet wordt opgeheven. Mocht er wel tot opheffing worden overgegaan, dan verzoekt Solidiam zorg te dragen voor een geschikte ontsluiting van het BAT-terrein, bijvoorbeeld door ontsluiting via een weg langs het spoor met een ongelijkvloerse kruising. Solidiam is bereid mee te denken over een eventuele alternatieve ontsluiting die niet via de Vondellaan loopt.		
Pro forma zienswijze Solidiam 31 oktober 2016:	Op de pro forma wordt ingegaan voor zover hier andere gronden in staan vermeld dan de aanvullende zienswijze van 18 november 2016.	
1. <u>Machtiging</u> Solidiam merkt op dat de zienswijze ook is ingediend namens de partijen die zijn genoemd in bijlage 2 bij de zienswijze op het voorontwerp.	De machtiging in bijlage 2 bij de zienswijze op het voorontwerp ziet specifiek op “het voorontwerp inpassingsplan Spoorverdubbeling Zevenaar – Didam met identificatienummer NL.IMRO.9925.IPSpoorZevDid-vo01 van de provincie Gelderland.” De machtiging ziet niet op het ontwerp inpassingsplan Spoorverdubbeling Zevenaar - Didam. British American Tobacco Manufacturing B.V., Kloggroep B.V., de heer R.E. Egger en de heer J.W. van Vliet hebben niet tijdig een zienswijze ingediend. Voor de inhoudelijke beantwoording van de zienswijzen van British American Tobacco Manufacturing B.V., Kloggroep B.V., de heer R.E. Egger en de heer J.W. van Vliet wordt verwezen naar de brief van 1 juni 2016. Gedeputeerde Staten hebben hierin een reactie gegeven op deze gezamenlijke zienswijze.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
2. <u>Herziening plannen</u> In overleg met gemeente Zevenaar en COA is Solidiam de oorspronkelijke plannen voor het BAT terrein uit 2012 aan het herzien op uitvoerbaarheid in de huidige nieuwe realiteit. Na de fase van vooroverleg is getracht in overleg te treden met de provincie om dit lopende	Een vertegenwoordiging van de provincie Gelderland heeft op 26 januari 2016 met een vertegenwoordiger van Solidiam gesproken. Bovendien zijn er in de periode 2015 - 2016 vier informatieavonden georganiseerd, die breed zijn aangekondigd via diverse media waaronder www.gelderland.nl/spoorverdubbeling-zevenaar-didam. Bij brief van 1 juni 2016 hebben Gedeputeerde Staten een reactie gegeven op de	Idem.

proces en de gevolgen voor de spoorverdubbeling nader toe te lichten. Dit zou door de provincie zijn weerhouden. Solidiam wijst erop dat het ontwerp-inpassingsplan haar schaadt in het proces tot mogelijke aankoop van het terrein door het COA en in het proces bij de gemeente tot het medewerken aan alternatieve exploitatie van het gebied.	zienswijze van Solidiam op het voorontwerp inpassingsplan “Spoorverdubbeling Zevenaar – Didam” (bijlage bij deze Nota van Antwoord). De provincie heeft daarin de zienswijze van Solidiam zorgvuldig beantwoord en ruimte geboden voor een gesprek. Het sluiten van de spoorwegovergang staat de exploitatie van het BAT-terrein in de vorm van een Gezamenlijke Vreemdelingen Locatie niet in de weg. Een Gezamenlijke Vreemdelingen Locatie leidt tot minder verkeersbewegingen dan bij realisatie van de 220 woningen. Nu de ontsluiting van het BAT-terrein via de Vondellaan voor 220 woningen aanvaardbaar is, achten wij de ontsluiting via de Vondellaan voor een Gezamenlijke Vreemdelingen Locatie eveneens aanvaardbaar. Wij zien daarom ook niet op welke wijze het ontwerp-inpassingsplan Solidiam schaadt in het proces tot mogelijke aankoop van het terrein door COA.	
--	---	--

2. OVERZICHT WIJZIGINGEN

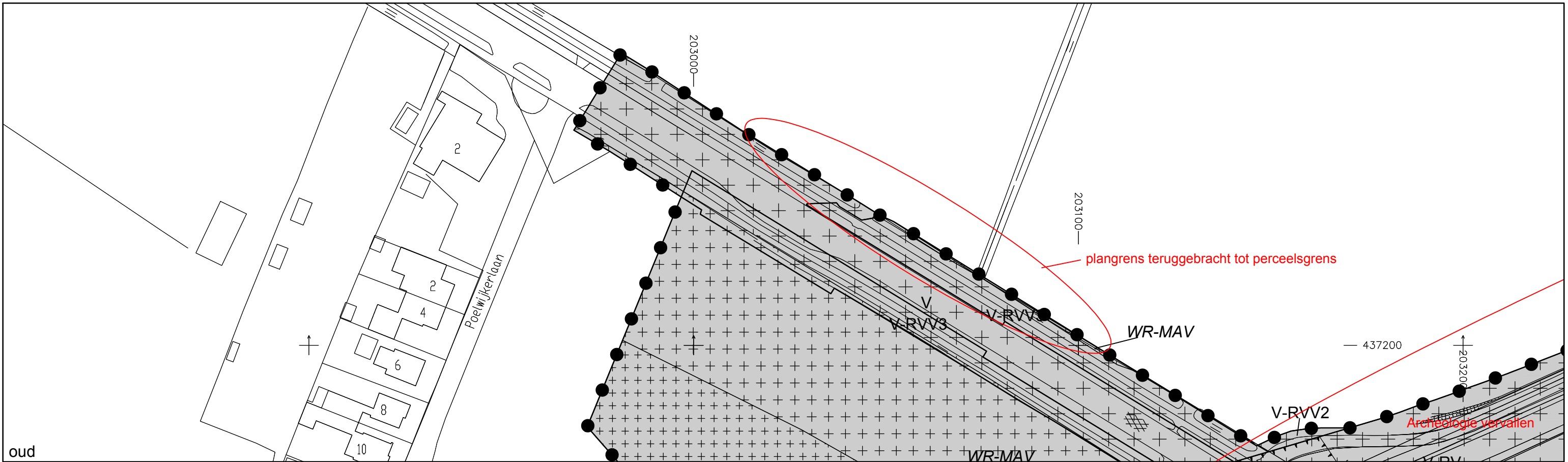
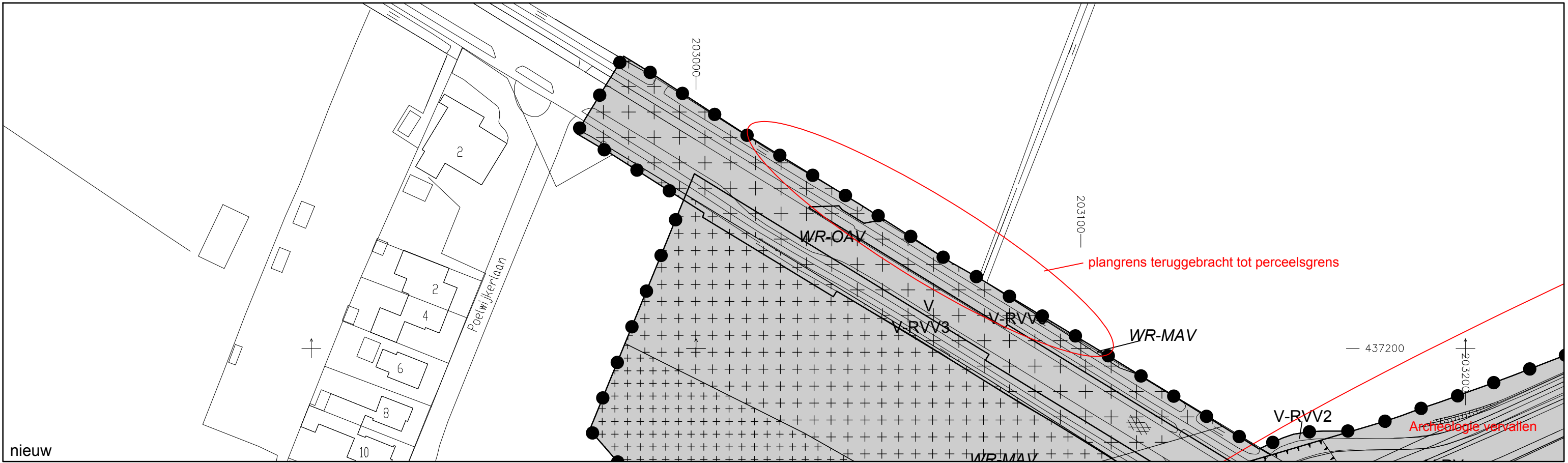
	Wijzigingen in de regels en verbeelding naar aanleiding van zienswijze	Toelichting
1	College B&W gemeente Zevenaar	De verbeelding is gewijzigd door de aanduiding van bestaande ongelijkvloerse kruisingen: ▪ de ongelijkvloerse kruising Didam (OSKD); ▪ het viaduct van de A12; ▪ het viaduct van 7Poort; ▪ de fiets- en voetgangerstunnel Zevenaar-Oost; Deze zijn ook als zodanig opgenomen in de regel ‘Verkeer – railverkeer’ en ‘Verkeer- railverkeer voorlopig 5’
	Aanvulling in de bijlagen naar aanleiding van zienswijze	Toelichting
1	Inspreker 1	Naar aanleiding van de zienswijze is het waterhuishoudkundig plan vervangen door de juiste versie. Deze versie is als bijlage toegevoegd bij het inpassingsplan. Het heeft geen gevolgen voor de regels of de verbeelding.
	Ambtshalve wijzingen in de regels	Toelichting
1	Art. 1.33 ‘definitie’ langzaam verkeer wordt aangepast: ‘brommobiel en Motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS) worden uitgesloten van deze definitie.	De brommobiel en MMSB worden geacht gebruikt te maken van de rijbaan voor het autoverkeer. Er worden bij de fiets- en voetgangerstunnel Babberichseweg blauwe ronde borden met bromfiets- en fietssymbool geplaatst. Voor handhaving is hiermee duidelijk dat brommobielen en MMBS geen gebruik kunnen maken van deze tunnel. Conform wens van gemeente Zevenaar hebben we dit aangepast in de definitiebepalingen in het definitieve inpassingsplan.
2	De definitiebepaling voor stationsvoorzieningen komt te vervallen.	De term ‘stationsvoorzieningen’ komt niet in de regeling voor. Deze was vrijwel identiek aan ‘perronvoorzieningen’. Deze komt wel voor in de regels.
3	Voorlopige bestemmingen: geldigheidsduur ‘vaststelling’ wordt ‘inwerkingtreding’	De reden van deze wijziging ligt in de functie van de bestemming. Deze bestemming is bedoeld om het spoor aan te kunnen passen, werkterrein in gebruik te kunnen nemen. Door een voorlopige voorziening, beroeps- en onteigeningsprocedures kan de aanleg van het tweede spoor mogelijk later van start gaan. Het is daarom goed om de termijn waarop de vijf jaar in gaat later te leggen, zodat de uitvoering van het project maximaal gewaarborgd is.
4	Art. 30.1 uitsluiting bevoegdheid gemeenteraad: ‘vaststelling’ wordt ‘inwerkingtreding’.	De uitsluiting van de bevoegdheid van de betreffende gemeenteraad tot het vaststellen van een bestemmingsplan binnen de gronden van het inpassingsplan is in het ontwerp inpassingsplan op 5 jaar na vaststelling gesteld. In het definitieve inpassingsplan wordt dit 5 jaar ‘na inwerkingtreding’.

		De reden is gelijk aan de hierboven genoemde reden.
5	Dubbelbestemmingen Archeologie	Er is nader archeologisch onderzoek verricht (zie bijlage 5). Op basis van dit onderzoek zijn verschillende gebieden vrij gegeven, omdat hier geen archeologische verwachting meer op rust. De artikelen 'Waarde – Archeologische verwachting 2 – bedrijventerreinen Montferland' en 'Waarde – Lage archeologische verwachting' zijn daarom geschrapt. Op zes plekken is er vermoeden van een vindplaats en zal verder onderzoek plaats moeten vinden. Hier is een aparte regel voor opgenomen in artikel 23 'Waarde – Vastgestelde hoge archeologische waarde'.
	Ambtshalve wijzigingen in verbeelding	Toelichting
6	Dubbelbestemming archeologie	Op basis van het nadere archeologisch onderzoek is een deel van het tracé niet meer opgenomen op de verbeelding. De zes vindplaatsen zijn nu aangeduid met 'Waarde – Vastgestelde hoge archeologische waarde'.
7	Verkleining plangebied ten zuiden van spoorboog gemeente Zevenaar (zie bijlage 1 bij deze nota)	Aan de zuidzijde van spoorboog in de gemeente Zevenaar was de grens van het ontwerp inpassingsplan iets ruimer dan de daadwerkelijke benodigde ruimte voor de aanleg en het gebruik van het tweede spoor. In de definitieve versie van het inpassingsplan is de grens daarom verkleind.
8	Gelijktrekking/verkleining plangebied met kadastrale grens Babberichseweg – noordkant (zie bijlage 2 bij deze nota)	De grens van het ontwerp inpassingsplan lag net buiten de kadastrale grens aan de noordkant van de Spoorboog/Babberichseweg. Hierdoor kwam een heel klein deel van de verkeersbestemming over de gronden van Landgoed Sevenaer. Dit is niet nodig en niet wenselijk. De begrenzing is daarom gelijk getrokken met de kadastrale grens.
8	Vergroting van het plangebied – ontsluiting Hengelder 2 en 2a (zie bijlage 3 bij deze nota)	De begrenzing van het ontwerp inpassingsplan is net te krap ingetekend om deze ontsluitingsweg conform het afgesproken ontwerp aan te leggen.
9	Vergroting plangebied – werkterrein nr 5. (zie bijlage 4 bij deze nota)	Het werkterrein nr 5 klopte op een klein onderdeel niet met het benodigde werkterrein. Dit is gelijk getrokken.
10	Vergroting plangebied zuidkant (zie bijlage 4 bij deze nota)	Er is een klein verschil van ca. 60 cm geconstateerd tussen het benodigde werkterrein en de grens van het inpassingsplan. Dit is gelijk getrokken.
11	Verkleining plangebied: het plangebied ter hoogte van het viaduct A12 (zie bijlage 5 bij deze nota)	De grens van het ontwerp inpassingsplan was voor dit deelgebied te ruim. Het is niet geheel nodig voor de spoorverdubbeling en daarom nu buiten het plangebied gelaten.
12	Verruiming van het plan gebied aan de zuidkant spoortracé Didam/Dijksestraat (zie bijlage 6 bij deze nota)	De grens van het ontwerp inpassingsplan is iets minder ruim dan de noodzakelijke grond voor de spoorverdubbeling. Op dit punt op het tracé moeten beide sporen op een heel smal stuk ingepast worden. Daarom is deze kleine extra strook, gelegen op gemeentegrond, nodig om het dubbel spoor conform eisen in te kunnen passen.
	Ambtshalve wijzigingen in toelichting	Toelichting
13	Archeologie	In paragraaf 4.3 van de toelichting in een samenvatting opgenomen van het aanvullende

		archeologische onderzoek. In bijlage 5 van het inpassingsplan is het volledige onderzoek opgenomen.
14	Aanvulling nieuwe wet natuur	Er is onderzocht of de Wet natuurbescherming, die naar alle waarschijnlijkheid in januari 2017 in werking treedt, invloed heeft op dit project. Conclusie is dat er geen gevolgen zijn voor de soortbescherming in het plangebied. Dit is toegevoegd aan paragraaf 4.4 en de memo is opgenomen in bijlage 7 van het inpassingsplan.

Bijlage 15.1: aanpassing verbeelding spoorbocht

Bijlage 15.2: aanpassing noordelijk deel Babberichseweg

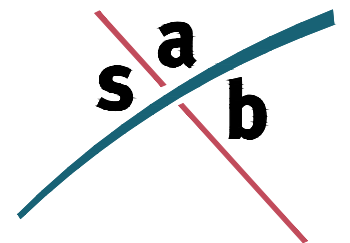


Spoorverdubbeling Zevenaar - Didam aanpassing Babberichseweg

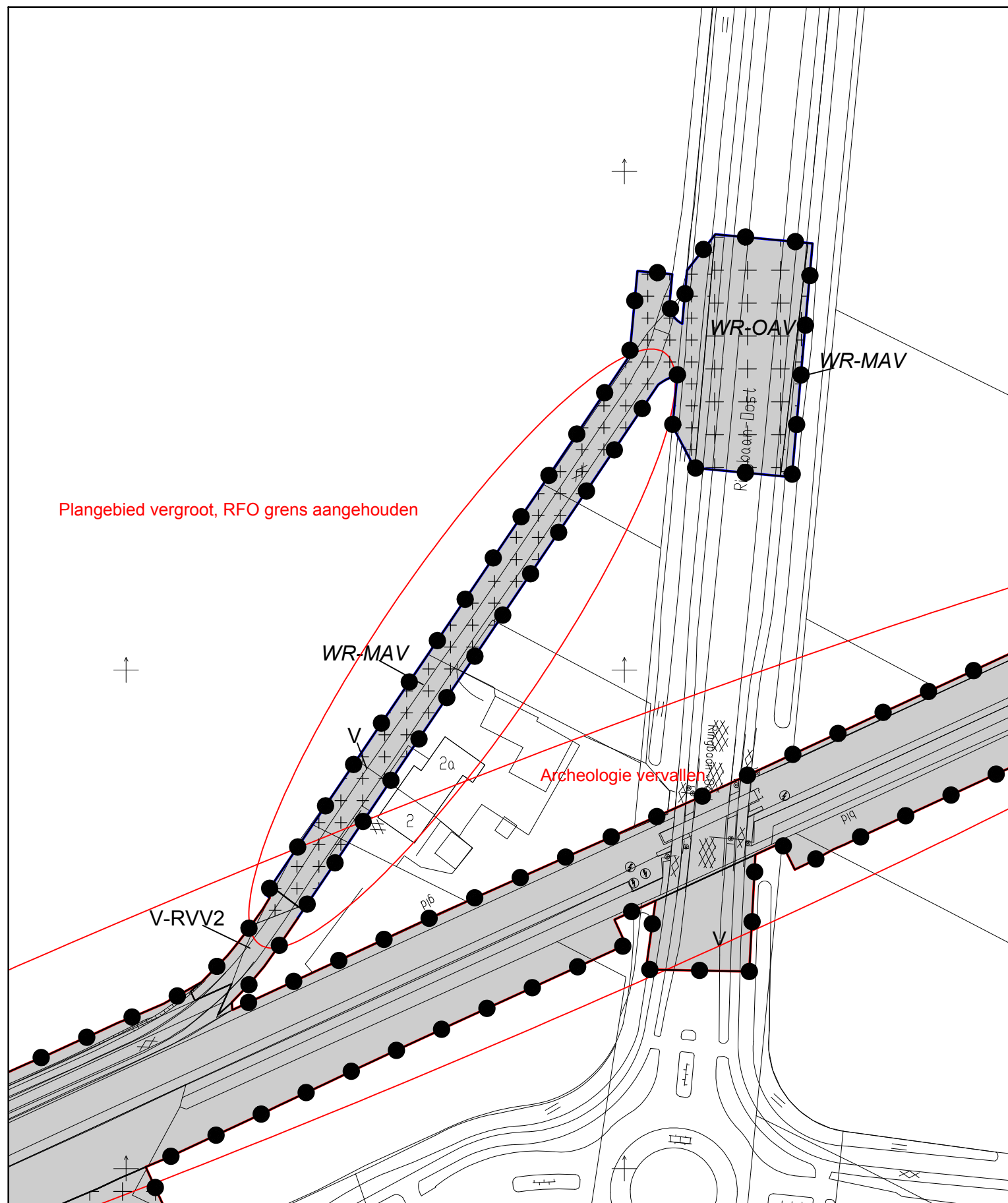
schaal : 1:1000

datum 14-11-2016

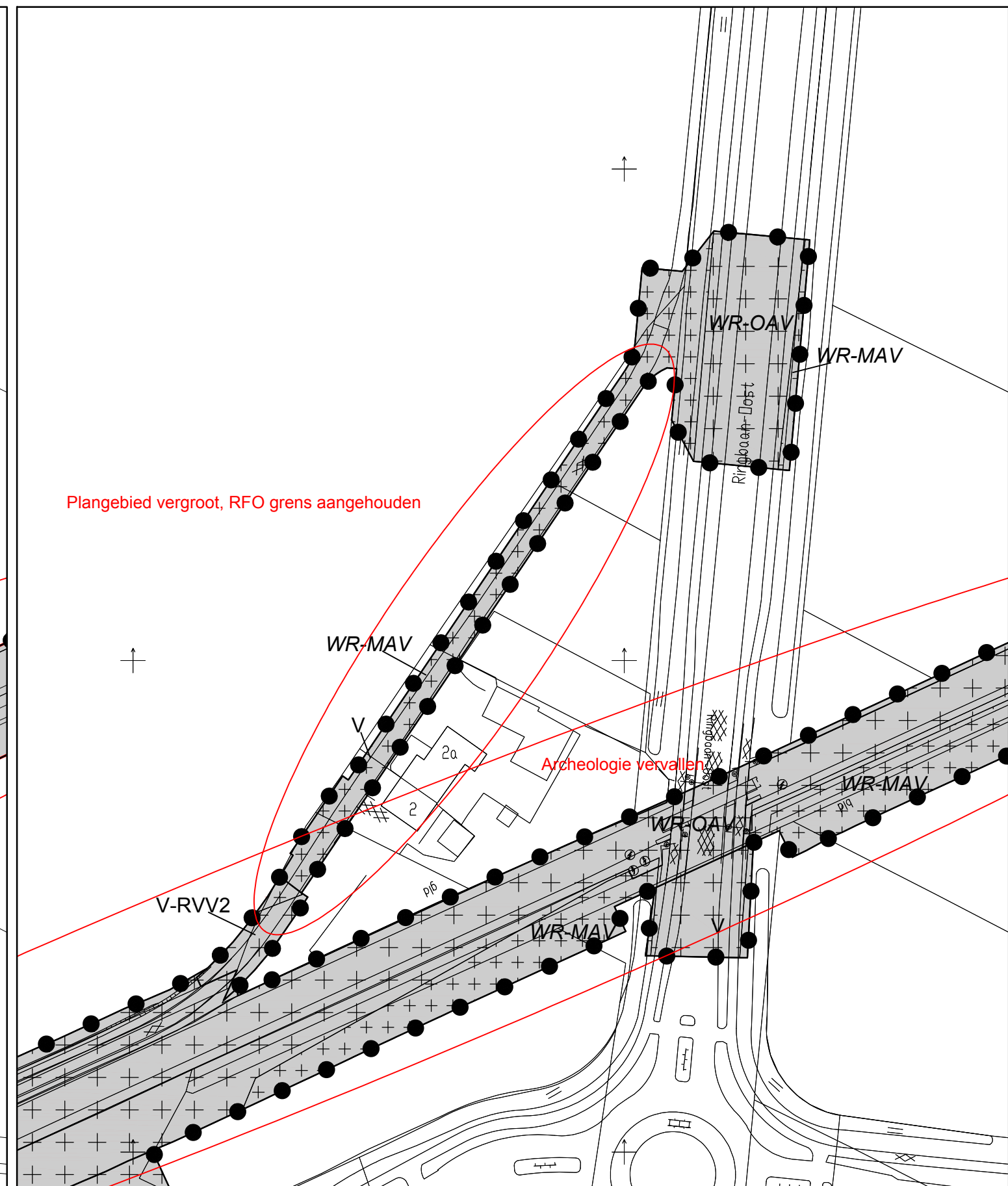
project nr. : 150364



Bijlage 15.3: aanpassing verbeelding Hengelder



nieuw



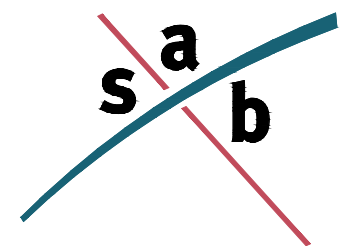
oud

Spoorverdubbeling Zevenaar - Didam aanpassing ontsluiting Hengelder 2, 2a

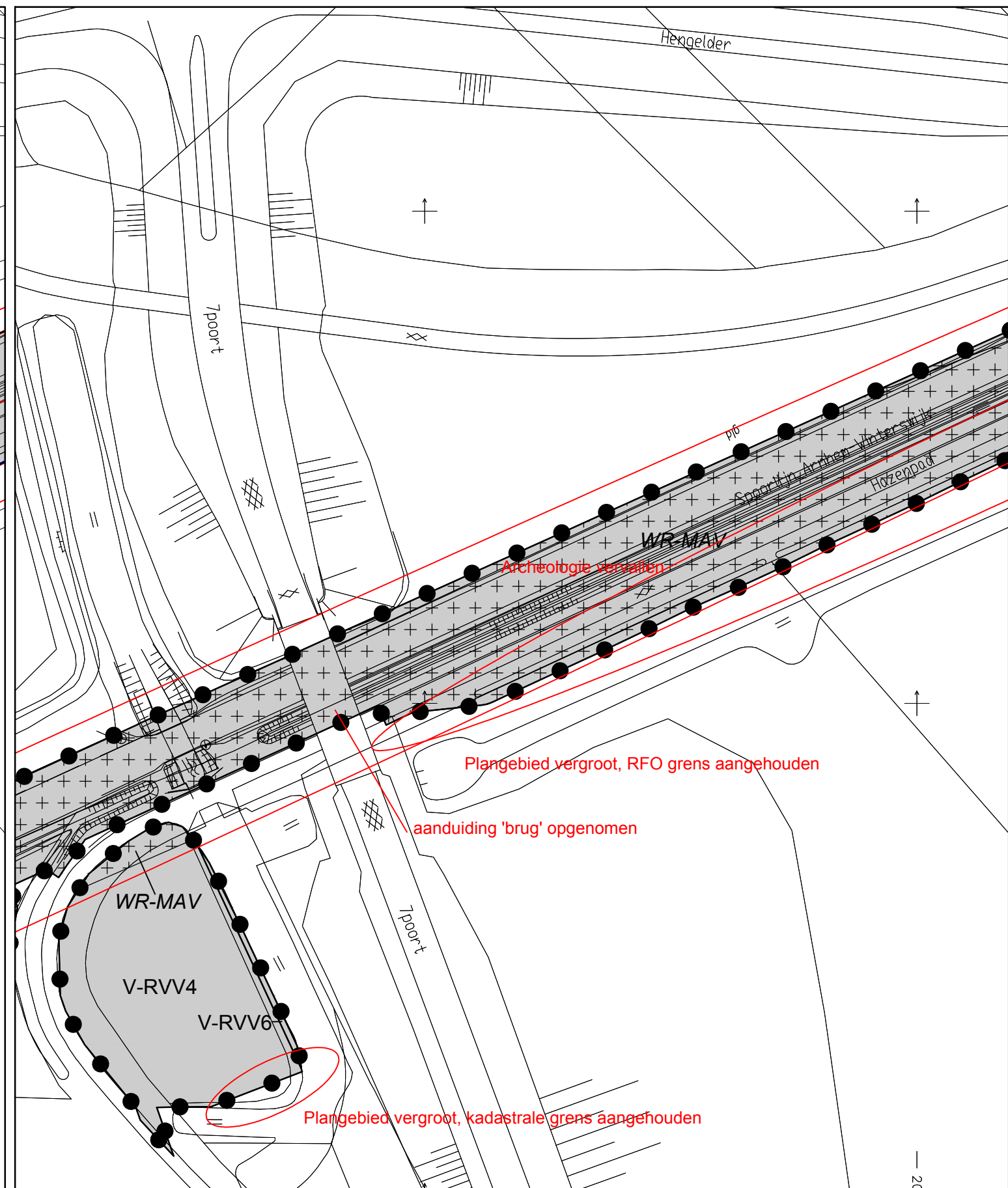
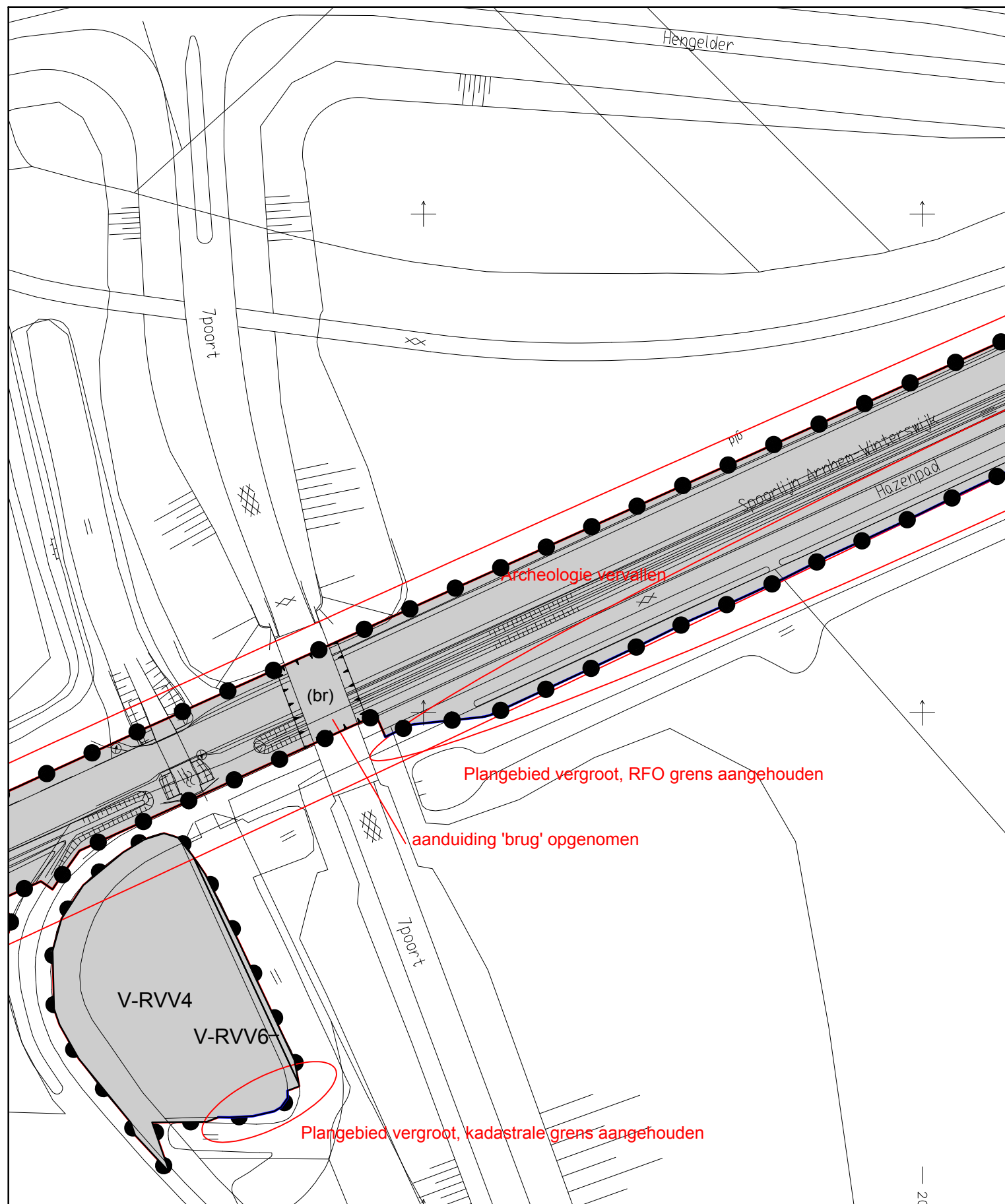
schaal : 1:1000

datum 14-11-2016

project nr. : 150364

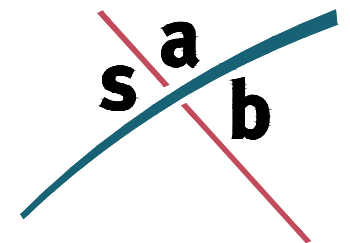


Bijlage 15.4: aanpassing verbeelding werkterrein + zuidkant spoor

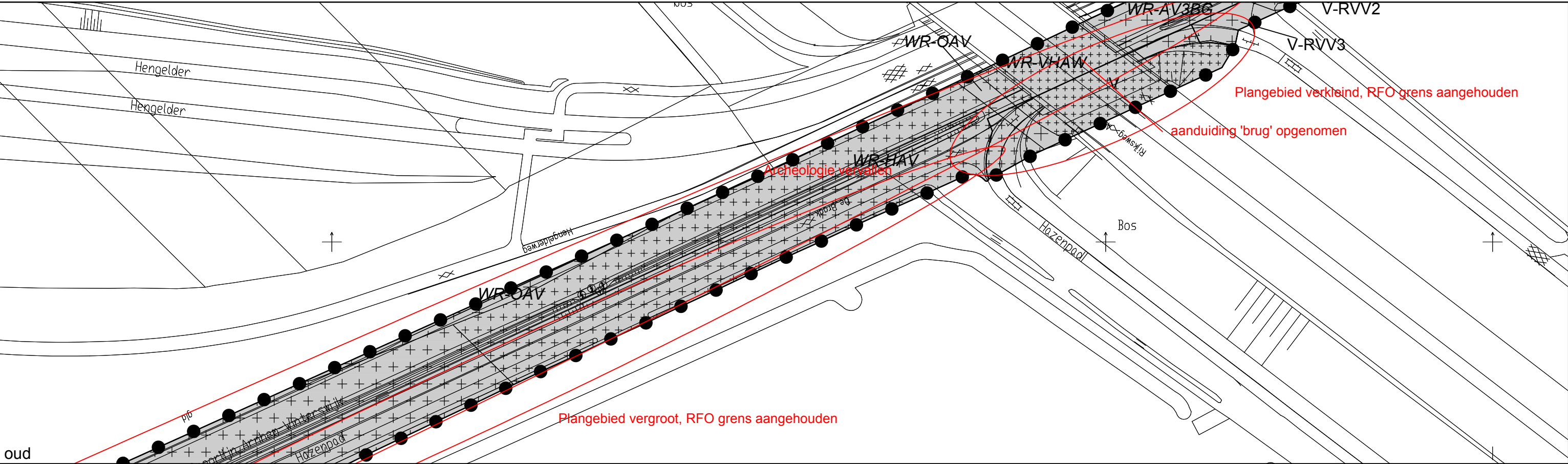
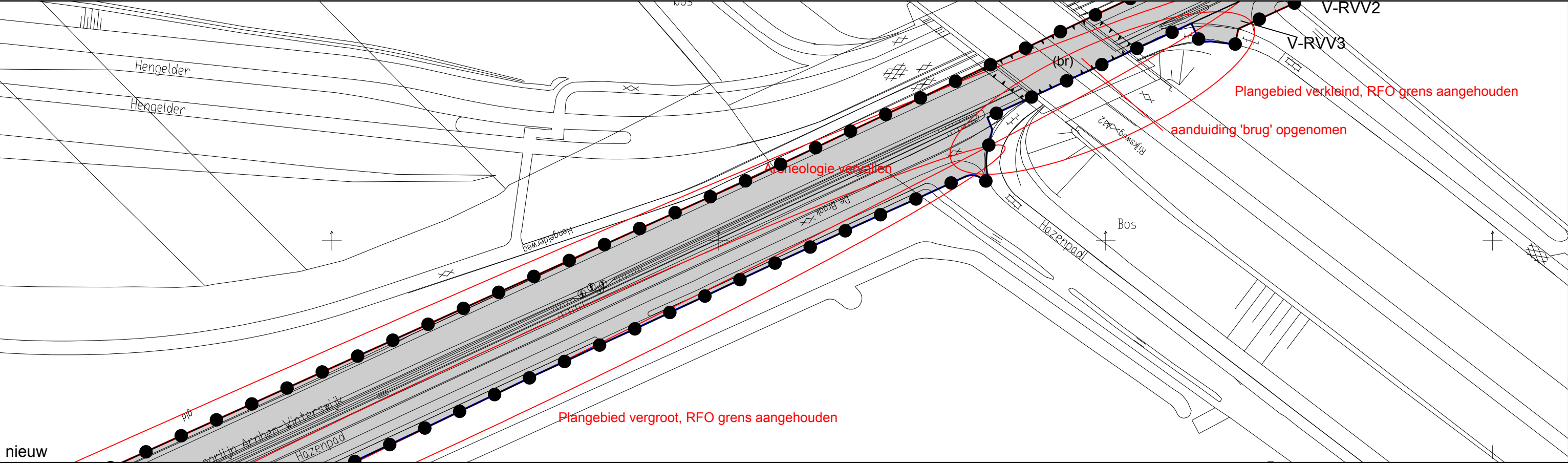


Spoorverdubbeling Zevenaar - Didam aanpassing viaduct 7poort

schaal : 1:1000



Bijlage 15.5: aanpassing verbeelding viaduct A12

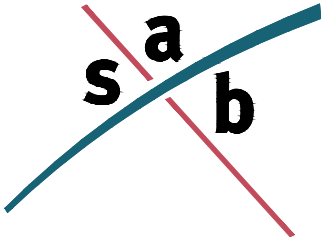


Spoorverdubbeling Zevenaar - Didam aanpassing A12

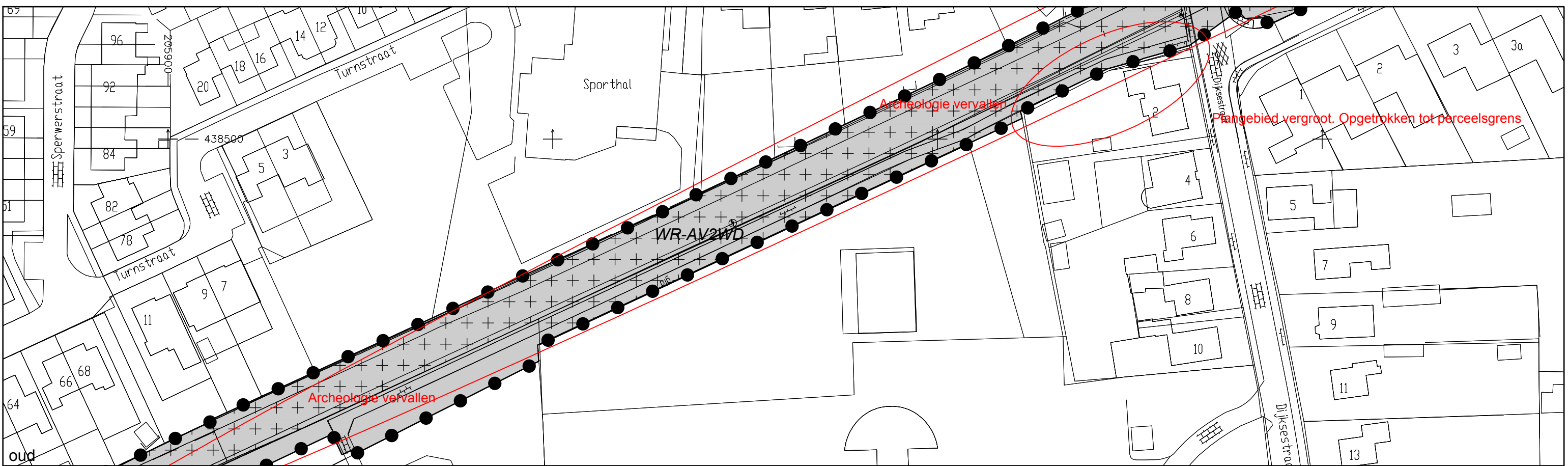
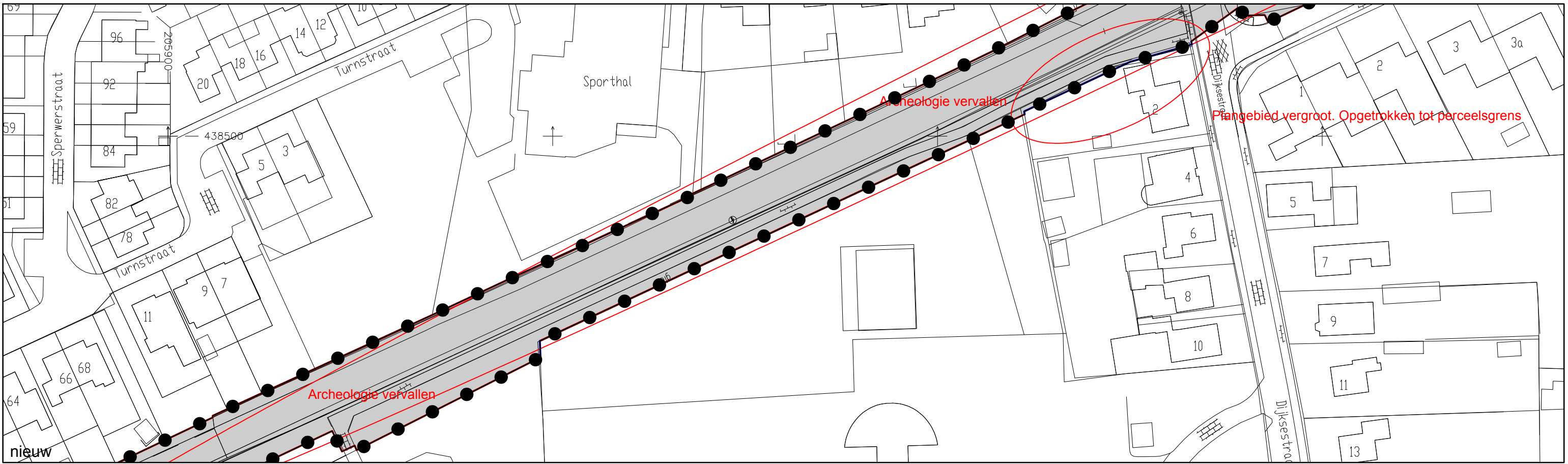
schaal : 1:1000

datum 14-11-2016

project nr. : 150364

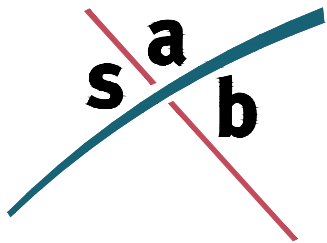


Bijlage 15.6: aanpassing zuidkant Didam-Dijksestraat



Spoorverdubbeling Zevenaar - Didam aanpassing Dijksestraat Didam

schaal : 1:1000 datum 14-11-2016 project nr. : 150364



Bijlage 15.7: brief d.d. 1 juni 2016 aan Solidiam N.V.



provincie
GELDERLAND

Bezoekadres
Gebouw Marktstate
Eusebiusplein 1a
6811 HE Arnhem

Postadres
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

telefoonnummer (026) 359 91 11
telefaxnummer (026) 359 94 80
e-mailadres post@gelderland.nl
internetsite www.gelderland.nl

Solidiam NV
T.a.v. dhr.
Memlingstraat 2
1077 LR AMSTERDAM

datum
1 juni 2016

zaaknummer
2015-011036

onderwerp
Voorontwerp inpassingsplan spoorverdubbeling
Zevenaar - Didam

Geachte heer Egger,

Op 12 mei jl. ontvingen wij uw brief, namens Solidiam B.V. (hierna: Solidiam), British American Tobacco Manufacturing B.V. (hierna: B.A.T.), Klokgroep B.V. (hierna: Klokgroep) en dhr. [redacted], op het voorontwerp inpassingsplan "Spoorverdubbeling Zevenaar – Didam". Alvorens wij reageren op de in uw brief genoemde punten, zullen wij echter eerst toelichten in welk stadium van de procedure het inpassingsplan zich bevindt.

Procedure inpassingsplan

Het voorontwerp inpassingsplan is op 29 maart jl. door Gedeputeerde Staten vrijgegeven voor het vooroverleg conform artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dit wetsartikel bepaalt dat het bevoegd gezag, in dit geval Gedeputeerde Staten, verplicht is bij de voorbereiding van het inpassingsplan in overleg te treden met de besturen van de betrokken gemeenten, waterschappen en Rijksdiensten.

In de wet is niet aan eenieder de mogelijkheid geboden om op het voorontwerp inpassingsplan te reageren. Wel zijn er twee informatieavonden gehouden om het voorontwerp inpassingsplan toe te lichten en in gesprek te gaan met omwonenden en geïnteresseerden.

Dit najaar zal het ontwerp inpassingsplan ter inzage worden gelegd. Dan volgt ook de wettelijke mogelijkheid (afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb)) om een zienswijze in te dienen op het ontwerp inpassingsplan.

Wij beschouwen uw brief nog niet als zienswijze, zoals bedoeld in de Awb, maar als een reactie op het voorontwerp inpassingsplan.

Afsluiting spoorwegovergang Babberichseweg

U geeft aan het niet eens te zijn met de sluiting van de spoorwegovergang op de Babberichseweg voor gemotoriseerd verkeer. De sluiting zou voor het huidige gebruik en ook de toekomstige gebruiksmogelijkheden en waarde van de van B.A.T. gekochte gronden (hierna: BAT-terrein) fataal zijn. U geeft aan dat het sluiten van de spoorwegovergang in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, omdat er geen deugdelijk alternatief bekend is voor de ontsluiting van het BAT-terrein waar dagelijks circa 100 vrachtwagens aankomen en vertrekken.

inlichtingen bij dhr. [redacted]
e-mailadres post@gelderland.nl

telefoonnummer (026) 359 [redacted]

BNG Bank Den Haag, rekeningnummer 28.50.10.824
IBAN-nummer: NL74BNGH0285010824
BIC-code van de BNG: BNGHNL2G

btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751



Concluderend geeft u aan dat de sluiting onaanvaardbare gevolgen heeft op de (waarde)ontwikkeling van door Solidiam gekochte percelen op het BAT-terrein, alsmede voor haar gewenste of te wensen ontwikkelingsmogelijkheden op de betreffende gronden.

Vast staat dat de spoorverdubbeling en 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 Gedeputeerde Staten in het voorontwerp inpassingsplan, na afweging van alle belangen, de spoorwegovergang gesloten. Er is geen sprake van onaanvaardbare gevolgen voor Solidiam als eigenaar van het terrein per 1 januari 2018. Daarbij hebben Gedeputeerde Staten de volgende feiten ten aanzien van het BAT-terrein in acht genomen:

- Een onherroepelijk bestemmingsplan "BAT-terrein", waarin het BAT-terrein is voorzien van de bestemming "Woongebied – 1" voor de bouw van ca 220 woningen;
- Het huidig 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;
- 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.

Gedeputeerde Staten gaan er daarom vanuit dat er geen conflict bestaat tussen het sluiten van de spoorwegovergang en het gebruik van het BAT-terrein.

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. De afsluiting van de spoorwegovergang is daarnaast in lijn met de gemaakte afspraken tussen gemeente Zevenaar en Landgoed Huis Sevenaar om de Babberichseweg verkeersluw te maken.

Voor de volledigheid merken we op dat, mede op basis van bovenstaande, ook het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zevenaar in juli 2015 de voorkeursvariant voor de spoorverdubbeling heeft vastgesteld. Het afwaarderen van de Babberichseweg past binnen het gemeentelijk beleid.

Indien Solidiam desondanks meent schade te ondervinden van het sluiten van de spoorwegovergang, dan kan binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening een verzoek om planschade worden ingediend. Gedeputeerde Staten beslissen op een dergelijk verzoek.



Communicatie

U geeft aan beklag te willen doen omtrent de laakbare minachting van uw positie en belangen. Er is door de gemeente Zevenaar, ProRail en de provincie in uw ogen geen moeite genomen u te informeren.

Op basis van de genoemde feiten is het voor ons helder dat BAT op dit moment eigenaar is van de grond. In 2003, met de vaststelling van het bestemmingsplan "BAT terrein" heeft BAT het goed gevonden dat op haar gronden een andere bestemming is gevestigd, te weten woningbouw. Verder is bekend dat BAT per 1 januari 2018 geen eigenaar meer is en geen 'last' heeft van het vervallen van de spoorwegovergang dat niet eerder dan die datum zal plaatsvinden.

Wij hebben op 26 januari jl. gesproken met een vertegenwoordiger van Solidiam. De weergave van dit gesprek is door ons vastgelegd in een verslag.

Overigens zijn er in het najaar van 2015 en direct na het vaststellen van het voorontwerp inpassingsplan vier informatieavonden gehouden. Deze zijn breed aangekondigd via diverse media. Tot slot willen wij u tevens wijzen op de website van de provincie Gelderland. Via www.gelderland.nl/spoorverdubbeling-zevenaar-didam is sinds juli 2015 de meest actuele informatie over het project beschikbaar, inclusief een beschrijving van de te doorlopen procedures.

Van een gebrek in de informatieverschaffing is naar onze mening geen sprake. Wij zijn vanzelfsprekend bereid om een en ander mondeling toe te lichten.

Een afschrift van deze brief zullen wij verzenden aan B.A.T., Klokgroep en de heer()

Hoogachtend,
namens Gedeputeerde Staten van Gelderland,

ing. J.H.A. Arts