

**Nota van zienswijzen  
ontwerpbestemmingsplan  
Spoorverdubbeling Wehl - 2013**

Anonieme versie

Definitieve nota: 28 mei 2014 (anonieme versie)



## **Inhoud plan**

Tussen station Wehl en de Bleeksestraat te Wehl wordt aan de zuidzijde van de huidige spoorlijn een extra spoorlijn aangelegd. Dit ontwerpbestemmingsplan voorziet in de planologische inpassing van dat dubbelspoor.

## **Gevolgde procedure**

Vanaf 30 januari 2014 heeft het ontwerpbestemmingsplan zes weken ter visie gelegen (t/m 12 maart 2014).

## **Ontvangen zienswijzen**

Deze nota geeft een beeld van de ontvangen zienswijzen en hoe daarmee wordt omgegaan.

De volgende reacties zijn ingediend:

1. Briefschrijver (indiener) 1,  
gedateerd 4 maart 2014, ontvangen op 5 maart 2014, nr. 14i0012045
2. Briefschrijver (indiener) 2,  
gedateerd 28 februari 2014, ontvangen op 10 maart 2014, nr. 14i0012764

Deze zienswijzen zijn samengevat en zijn  *cursief*  van een reactie voorzien. In deze nota zullen de briefschrijvers aangehaald worden als „briefschrijver N“ waarbij de N gelijk is aan het nummer in het overzicht hiervoor.

In de bij het vaststellingsbesluit behorende Nota van Wijzigingen wordt aangegeven welke wijzigingen als gevolg van de zienswijzen en welke ambtshalve wijzigingen zijn doorgevoerd in het bestemmingsplan.

## **Samenvatting van en reactie op de zienswijzen**

### **1. Briefschrijver (indiener) 1**

#### **1. Indiener verzoekt om de watergang te verleggen**

Briefschrijver (indiener) 1 grenst met zijn perceel aan het spoor en zal een deel van zijn perceel moeten afstaan als gevolg van het dubbelspoor, dat met dit plan mogelijk wordt gemaakt. Na realisatie houdt de indiener een restperceel over. De bereikbaarheid van het restperceel wordt bemoeilijkt vanwege de ligging van een watergang. De indiener stelt voor de bestaande watergang te dempen en te verleggen langs het spoor. Daarmee wordt de functionaliteit van zijn restperceel vergroot.

#### *Reactie*

*1. De zienswijze heeft betrekking op de inhoud van het bestemmingsplan, te weten het mogelijk maken van een dubbelspoor tussen station Wehl en de Bleeksestraat. Bovendien heeft de zienswijze betrekking op een perceel dat buiten het plangebied valt. De zienswijze kan om die reden buiten beschouwing worden gelaten.*

*Omdat het geen onredelijk verzoek betreft, is er toch ambtshalve naar gekeken. Het voorstel om de watergang te verleggen langs het spoor is verder uitgewerkt in een waterhuishoudkundigplan en ter beoordeling voorgelegd aan het waterschap. Het waterschap heeft ingestemd met het plan. Tevens zijn de milieuaspecten t.a.v. bodem en ecologie, archeologie en niet-gesprongen-explosieven voor het deel van de watergang opnieuw getoetst. Deze milieuaspecten vormen geen belemmering voor het dempen en verleggen van de watergang. Dit betekent dat ambtshalve aan het verzoek tegemoet kan worden gekomen en dat het bestemmingsplan ambtshalve hierop wordt aangepast. Overigens was dit verzoek voor het waterschap aanleiding te pleiten voor een soortgelijke aanpassing van de waterloop ter hoogte van de Weemstraat. Ook deze wijziging is ambtshalve meegenomen in het bestemmingsplan. Omwonenden zijn door middel van een brief en een inloopavond op de hoogte gebracht van deze aanpassingen.*

### **2. Briefschrijver (indiener) 2**

#### **1. Plan leidt tot waardevermindering van woning**

Briefschrijver (indiener) 2 vreest voor een waardedaling van zijn woning bij de realisatie van het plan als gevolg van:

- 1.1 het afsluiten van een openbare weg naast zijn woning voor gemotoriseerd verkeer, die tevens door de indiener wordt gebruikt als ontsluitingsweg voor het bereiken van zijn woning;
- 1.2 het opschuiven van zowel het spoor als de spoorwegovergang in de richting van zijn woning en de nadelige gevolgen voor wat betreft geluid, trillingen en privacy.

#### *Reactie*

*1.1 De functiewijziging van de weg wordt geregeld middels een verkeersbesluit en staat los van het bestemmingsplan. Voor eventuele schade die indiener meent te lijden, kan bij de gemeente Doetinchem een schadeverzoek worden ingediend. Het in behandeling nemen van dit verzoek is een op zichzelf staand traject dat buiten de procedure van dit bestemmingsplan loopt.*

*1.2 Het spoor wordt aan de zuidkant uitgebreid met een extra spoor. Daarmee schuift het spoor 4 m op in de richting van de woning van de indiener. Dit zal echter nauwelijks effect kunnen hebben op de genoemde aspecten. Dit hangt samen met het feit dat het extra spoor alleen wordt aangelegd om de passeerbaarheid van de treinen te verbeteren. De intensiteit van het treinverkeer neemt niet toe en er is geen verschil in rijsnelheid voor en na de uitvoering van het project. Ook zal er geen goederenvervoer*

plaatsvinden. Uit het verrichte akoestische onderzoek (zie paragraaf 4.5 en bijlage 8 van de toelichting) blijkt dan ook dat geen sprake is van een toename van het door het treinverkeer geproduceerde geluid boven de daarvoor geldende wettelijke normen.

Voor het aspect trillingen wordt verwezen naar het antwoord onder 5.

Omdat het aantal treinen niet toeneemt en de spoorlijn slechts met enkele meters opschuift, is van een onevenredige aantasting van de privacy geen sprake. Bovendien zorgt de bestaande opgaande beplanting op het perceel, ook in de huidige situatie, al voor een grote mate van privacy voor de woning.

Als indiener desondanks van mening is dat er sprake is van waardedaling van het onroerend goed, kan de indiener bij de gemeente Doetinchem een verzoek om planschade indienen op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is. Het in behandeling nemen van dit verzoek is een op zichzelf staand traject dat buiten de procedure van dit bestemmingsplan loopt.

## **2. Waardedaling woning en noodzaak van opheffen ontsluitingsweg**

2.1 De indiener maakt bezwaar tegen de beschrijving in paragraaf 2.4 van de toelichting, waarin de toekomstige situatie van de ontsluiting naar zijn perceel wordt beschreven. De alternatieve ontsluitingsroute is voor de indiener minder aantrekkelijk en leidt tot een waardedaling van zijn onroerend goed.

2.2 Tot slot is de indiener van mening dat er geen noodzaak is om de alternatieve ontsluiting via de Beste Vaderskamp in dit plan op te nemen.

### **Reactie**

2.1 De ontsluiting van de woning zal na de uitvoering van dit plan inderdaad niet meer met gemotoriseerd verkeer mogelijk zijn vanaf de Doetinchemseweg via het zijpad ten noorden van de woning. De reden voor de afsluiting komt voort uit het feit dat uit onderzoek is gebleken dat het handhaven van de inrit zorgt voor een onveilige situatie op de dubbelsporige overweg. In de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan wordt in paragraaf 2.4 onder het kopje Overige Maatregelen nader ingegaan op de noodzaak van de afsluiting.

Verder is in de toelichting aangegeven dat de ontsluiting van het perceel via de Beste Vaderskamp zou plaatsvinden. Op dit moment wordt er tussen indiener de gemeente en ProRail gesproken over een alternatieve ontsluiting aan de Doetinchemseweg. Deze ontsluiting bestaat uit de aanleg van een nieuwe inrit van de Doetinchemseweg aan de westkant van het perceel van indiener. Indien partijen overeenstemming bereiken over deze alternatieve ontsluiting dan is de ontsluiting via de Beste Vaderskamp niet langer nodig. De toelichting van het bestemmingsplan zal hierop worden aangepast door het noemen van beide alternatieven als mogelijke ontsluiting voor het perceel.

Voor de vermeende waardedaling van het onroerend goed wordt verwezen naar de beantwoording bij 1.1.

2.2 De alternatieve ontsluitingsroute via de Beste Vaderskamp is al planologisch mogelijk op grond van het bestemmingsplan "Heideslag 2009". Voor deze ontsluitingen hoeven er in het plan dan ook geen nadere maatregelen getroffen te worden. Zoals in de beantwoording bij 2.1. reeds is aangegeven worden in de toelichting van het bestemmingsplan in ieder geval beide alternatieven genoemd als mogelijke ontsluiting voor het perceel.

## **3 Bezwaar tegen aanleg werkterrein**

Indiener maakt bezwaar tegen de aanleg van een tijdelijk werkterrein, exact langs zijn perceel. Dit leidt tot een verslechtering van de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid. De indiener vraagt zich af of het werkterrein met 50 meter kan worden opgeschoven.

Tevens kan bij vaststelling van het plan de huidige ontsluitingsweg per direct worden opgeheven en als werkterrein worden gebruikt. Het plan biedt geen rechtszekerheid voor indiener om tijdig voorzieningen te treffen. De indiener stelt voor om voorwaarden op te nemen in het plan: opheffen van de ontsluitingsweg is pas mogelijk nadat een oplossing is gevonden voor de ontsluiting van zijn perceel.

#### *Reactie*

*Het huidige pad blijft toegankelijk voor langzaam verkeer, zowel tijdens de bouwfase als in de definitieve situatie. ProRail zorgt dat hiervoor een pad van 90 cm breed beschikbaar blijft. Het benodigde werkterrein wordt ongeveer 700 m lang en komt te liggen over de volle lengte van het projectgebied, parallel aan het spoor. Het verschuiven van het werkterrein is dan ook niet mogelijk. Het voetpad en de toekomstige ligging van het werkterrein conflicteren niet met elkaar en komen gescheiden van elkaar te liggen. De aanleg van het werkterrein zal dan ook geen gevolgen hebben voor de (verkeers)veiligheid.*

*Tijdens de werkzaamheden worden verschillende maatregelen getroffen om overlast voor omwonenden tot een minimum te beperken. Daarnaast zullen de werkzaamheden voldoen aan het toetsingskader voor de bouwactiviteiten zoals opgenomen in de Circulaire Bouwlawaaai 2010. In deze circulaire worden normen gesteld waaraan de omgeving maximaal blootgesteld kan worden. Door het tijdelijke karakter van de werkzaamheden zal van een onevenredige aantasting van de leefbaarheid dan ook geen sprake zijn.*

*In het kader van de uitvoering wordt ervoor gezorgd dat het perceel voorzien wordt van een alternatieve ontsluiting, voordat het werkterrein wordt aangelegd. Deze ontsluiting kan plaatsvinden vanaf de Beste Vaderskamp of via een nieuw aan te leggen inrit aan de Doetinchemseweg. Zie ook antwoord onder 2.1. Het is niet nodig in het plan voorwaarden hiervoor op te nemen.*

#### **4 Bezwaar tegen locatie geluidsscherm**

De gemeente zou uit eerdere gesprekken de indruk hebben gewekt dat het geluidsscherm zou komen zou ter hoogte van de woning van de indiener. De indiener wenst dat het geluidsscherm verder wordt doorgetrokken tot aan de spoorwegovergang Stationstraat.

#### *Reactie*

*De lengte en de locatie van het geluidsscherm zijn gebaseerd op het akoestisch onderzoek dat in 2010 verricht is voor de bouw van de nieuwe woningen in de wijk Motketel. Er is nooit sprake geweest om het geluidsscherm verder door te trekken.*

*Vanwege de geplande spoorverdubbeling is destijds door de gemeente Doetinchem, in overleg met ProRail, besloten om de bouw van het geluidsscherm uit te stellen. Om die reden is het geluidsscherm nu in dit bestemmingsplan opgenomen zodat het geluidsscherm alsnog aangelegd kan worden.*

*In het kader van de aanleg van het extra spoor is een nieuw akoestisch onderzoek verricht. Uit dit onderzoek blijkt dat de akoestische situatie voor de Doetinchemseweg 3 voldoet aan de gestelde normen en dat een geluidsscherm niet nodig is. Er is dus geen aanleiding om het geluidsscherm door te trekken. Verder wordt verwezen naar de beantwoording bij 1.2.*

#### **5 trillingshinder**

Het aspect trillingen is niet onderzocht. De indiener vraagt zich af of binnen het normenkader wordt gebleven.

#### *Reactie*

*In Nederland bestaat tot op heden geen wet voor het voorkomen van hinder door trillingen, zoals die wel bestaat voor geluidhinder (Wet geluidhinder). Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is in de afwegingen. De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening, waarin de zorg voor een goede ruimtelijke ordening is voorgeschreven.*

*Op basis van expert judgement en gelet op de verschillende variabelen (geringe verschuiving van de spooras, geen toename aantallen treinen, geen snelheidstoename, geen goederenvervoer) is het project vanuit het oogpunt van trillingen haalbaar en zal de toename van trillingen in vergelijking met de huidige situatie dermate klein zijn, dat deze voor mensen niet waarneembaar is.*

*In het kader van de aanleg van de spoorlijn zelf, worden met de aannemer nadere afspraken gemaakt over trillingen. Indien de tijdens de bouwwerkzaamheden dermate veel trillingen zullen worden geproduceerd dat er een risico bestaat op schade aan eigendommen van derden, zal ProRail een nulmeting uitvoeren aan deze eigendommen. Mochten eventuele trillingen waarvan vast komt te staan dan deze zijn veroorzaakt door de uitvoeringswerkzaamheden, dan zal deze schade worden vastgesteld en vergoed.*

*Het aspect trillingen vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan. De onderbouwing wordt tevens als aparte paragraaf toegevoegd in de toelichting van het bestemmingsplan.*

#### **6 Paragraaf 4.12.1 bevat foutieve informatie**

De indiener merkt op dat in paragraaf 4.12.1, bij de beschrijving van de verkeerssituatie, verkeerde straatnamen zijn gebruikt. Tevens is de formulering van het voetpad niet eenduidig beschreven. Daarnaast maakt de indiener bezwaar tegen de beschrijving van de ontsluiting van het perceel.

#### *Reactie*

*N.a.v. de opmerkingen van de indiener wordt de straatnaam Koksgoedweg vervangen door Doetinchemseweg. Voor de formulering van het voetpad zal consequent de benaming langzaamverkeersverbinding worden gebruikt. Voor de beschrijving van de ontsluiting van het perceel wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1.*