

GEMEENTEN ECHTELD - BUREN - KESTEREN - DODEWAARD
BESTEMMINGSPLAN BETUWEROUTE VETERPLUS 1999

GEMEENTE ECHTELD

VASTGESTELD 15 MAART 2001

SONSBEEK ADVISEURS BV
RUIMTELIJKE ORDENING - STEDEBOUW - LANDSCHAP - ARCHITECTUUR - MILIEU
BURGEMEESTERSPLEIN 2, 6814 DM ARNHEM FAX 026-3513781 TEL 026-4456255

Deze planset bestaat uit:

Toelichting witte bladen
Voorschriften en Regelen gele bladen
Plankaarten in achterklep
Kadastrale kaart behorende bij artikel 23B in achterklep

N.B.

De plankaarten 5 en 6 betreffen gronden, die niet liggen binnen de gemeente Echteld.

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

I.	INLEIDING	
1.	Aanleiding tot planontwikkeling	4
2.	Verantwoording, opzet van het plan	4
3.	Opdracht	5
4.	Ligging van het plangebied	5
5.	Relatie met andere plannen	7
6.	Voorafgaande procedure	7
II.	PLANBESCHRIJVING VETERGEBIED.	
1.	De Betuweroute in het kort	8
2.	De Betuweroute in de vier gemeenten	13
2.1	De Betuweroute in Echteld	15
2.2	De Betuweroute in Lienden ¹	30
2.3	De Betuweroute in Kesteren	38
2.4	De Betuweroute in Dodewaard	48
3.	Milieuhygiënische aspecten	57
3.1	Milieuhygiënische aspecten in Echteld	58
3.2	Milieuhygiënische aspecten in Lienden ¹	63
3.3	Milieuhygiënische aspecten in Kesteren	66
3.4	Milieuhygiënische aspecten in Dodewaard	70
4.	Het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-2	74
III.	PLANBESCHRIJVING PLUSGEBIED.	
1.	Algemeen	78
2.	Begrenzing van het veterplusgebied	79
3.	Beschrijving van het plusgebied, algemeen	79
4.	Beschrijving van het plusgebied per plankkaart	82
	Kaart 1; gemeente Echteld	82
	Kaart 2; gemeente Echteld	84
	Kaart 3; gemeenten Echteld, Buren en Kesteren	84
	Kaart 4; gemeenten Echteld en Kesteren	86
	Kaart 5; gemeenten Kesteren en Dodewaard	87
	Kaart 6; gemeente Dodewaard	88

¹ Sinds de gemeentelijke herindeling zijn de gemeenten Lienden, Maurik en Buren samengevoegd tot de gemeente Buren.

IV.	FINANCIËLE ASPECTEN.	
	1. Financiële uitvoerbaarheid van het plan	90
	2. Toepassing artikel 31a W.R.O.	90
	3. Schade	90
V.	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING.	
	1. Algemeen	92
	2. Artikelsgewijze toelichting	92
VI.	OVERLEG EN INSPRAAK.	
	1. Procedure	97
	2. Overleg	97
	3. Inspraak	109
VII.	BRONVERMELDING	

I. INLEIDING

1. Aanleiding tot planontwikkeling.

Door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieu is aan de gemeenten Echteld, Buren, Kesteren en Dodewaard verzocht zorg te dragen voor een bestemmingsplanregeling waarbinnen de Betuweroute, conform het Tracébesluit, is opgenomen en op basis waarvan de Betuweroute kan worden uitgevoerd. De Betuweroute in technisch-inhoudelijk voorbereid door N.S.-R.I.B., een taakorganisatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voor deze gemeenten was dit aanleiding om niet zonder meer daaraan te voldoen, doch eerst de gevolgen kritisch te bezien. Daarbij is met name ook gekeken naar het grondgebied van de gemeenten, buiten het in het Tracébesluit beschouwde gebied. Een en ander heeft daarom geleid tot een bestemmingsplan, dat een groter gebied dan in het Tracébesluit is voorzien, omvat: het zogenoemde veterplusgebied.

Daarnaast is door de gemeenten Echteld, Buren, Kesteren en Dodewaard besloten te komen tot één gezamenlijk bestemmingsplan waarin de Betuweroute zelf, alsmede het daarmee ruimtelijk en juridisch-planologisch samenhangend gebied is opgenomen. Uiteraard zal elk der gemeenteraden het deel van de eigen gemeente vaststellen en verder in procedure brengen. Het voorliggende bestemmingsplan omvat daarom het gebied binnen de vier genoemde gemeenten. In concreto betreft het omstreeks 18 km van de Betuweroute, van het Amsterdam-Rijnkanaal tot aan de gemeentegrens met Valburg, verdeeld over zes kaartbladen.

Het Bestemmingsplan Betuweroute van Echteld, Buren, Kesteren en Dodewaard vormt, tezamen met dergelijke bestemmingsplannen in de andere gemeenten gelegen langs de Betuweroute, de noodzakelijke planologisch-juridische grondslag voor de aanleg van de goederenspoorlijn van Rotterdam naar Duitsland. Het uitgangspunt voor het bestemmingsplan is het door de minister van Verkeer en Waterstaat op 26 november 1996 vastgestelde Tracébesluit Betuweroute. Het Tracébesluit is op 3 december daaropvolgend gepubliceerd in de Staatscourant en tevens in werking getreden.

2. Verantwoording, Zoals hiervoor gesteld wordt het plangebied enerzijds bepaald opzet van het plan.

door de omvang van het gebied dat in het Tracébesluit is opgenomen en anderzijds door het zogenoemde plusgebied, dat om diverse redenen, tezamen met het gebied conform het Tracébesluit in één bestemmingsplan is opgenomen. Door de N.S. is als voorstel een concept-bestemmingsplan opgesteld dat voor het gedeelte dat valt binnen het Tracébesluit door de gemeenten kan worden gebruikt. De gemeenten Echteld, Buren, Kesteren en Dodewaard hebben daar dan ook gebruik van gemaakt door de plankaarten en de voorschriften als leidraad te gebruiken en waar noodzakelijk of gewenst deze aan te passen en uit te breiden. Een en ander heeft met name tot gevolg gehad dat de bestemmingsomschrijvingen en de plankaarten grotendeels con-

form het voorstel zijn overgenomen. Voor wat betreft de door de N.S. aangereikte toelichting is deze, voor zover essentieel voor het voorliggende plan, nagenoeg geheel conform overgenomen in hoofdstuk II, de beschrijving van de veter. Waar ook op andere plaatsen gedeelten van de toelichting uit het voorstel van de N.S. zijn overgenomen, is dit, waar relevant, apart aangegeven.

Aan de overige teksten is uiteraard door de gemeenten Echteld, Buren, Kesteren en Dodewaard inhoud gegeven.

In deze plantoelichting wordt in hoofdstuk II een beschrijving van het plangebied gegeven, voor zover dit het vetergebied, dat wil zeggen het gedeelte dat het tracébesluit omvat, betreft. In hoofdstuk III wordt de motivering en de beschrijving van het plusgebied gegeven. De financiële aspecten komen in hoofdstuk IV aan de orde. De juridische aspecten, zoals de toelichting op de artikelen van de bestemmingsplanvoorschriften, zijn in hoofdstuk V opgenomen. Ten slotte wordt in hoofdstuk VI ingegaan op de procedure van het bestemmingsplan, op het vooroverleg, alsmede op de inspraak.

3. Opdracht.

Door de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Echteld, Buren, Kesteren en Dodewaard is, voor het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan, opdracht gegeven aan Sonsbeek Adviseurs BV, te Arnhem.

4. Ligging van het plangebied.

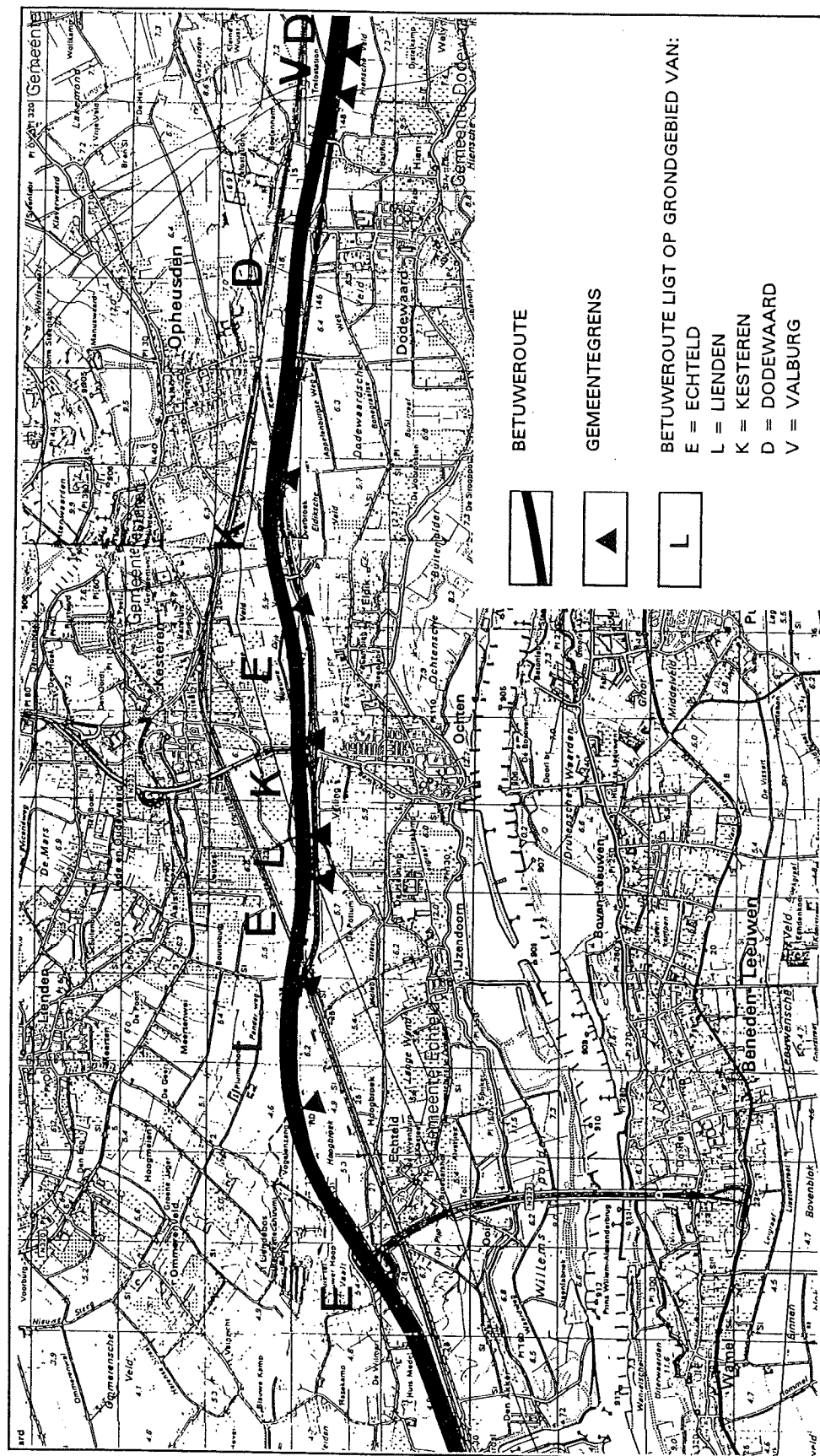
Het plangebied beslaat niet alleen de spoorbaan zelf maar ook de gronden waarbinnen de verschillende typen (verkeerskundige, landschappelijke, geluidwerende en andere) maatregelen worden genomen. Het plangebied omvat, naast het in het Tracébesluit opgenomen gebied van de gemeenten Echteld, Buren, Kesteren en Dodewaard, ook het zogenoemde plusgebied.

De Betuweroute gaat over een afstand van ±7 km over het grondgebied van de gemeente Echteld, ±2 km over het grondgebied van Buren, ±2,5 km over het grondgebied van Kesteren en ±5 km over het grondgebied van Dodewaard.

De Betuweroute ligt hier in een voornamelijk agrarische omgeving met akker- en graslanden en fruitteeltgronden.

Op de overzichtskaart (afbeelding 1) op de volgende bladzijde zijn de ligging van het tracé van de Betuweroute en de begrenzing van het plangebied weergegeven.

Ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal komt de Betuweroute de gemeente Echteld binnen. Na de passage met de Linge ligt het noordelijke deel van de Betuweroute in de gemeente Buren en het zuidelijke deel in de gemeente Echteld. Na een tweede kruising met de Linge ligt de spoorlijn weer op het grondgebied van Echteld. Na de derde kruising met de Linge passeert de Betuweroute de gemeentegrens van Buren en daarna die van Kesteren. Na het knooppunt bij de Cuneraweg ligt de Betuweroute op het grondgebied van Echteld. Voor de passage van de verzorgingsplaats Varakker komt de Betuweroute de gemeente Kesteren binnen. Na de verzorgingsplaats passeert de Betuweroute de gemeentegrens met Dodewaard.



Afbeelding 1. Globale aanduiding plangebied bestemmingsplan
 Betuweroute

5. Relatie met
andere plan-
nen.

Vigerende bestemmingsplannen

Voor de aanleg van het tracé van de Betuweroute zijn de volgende vigerende bestemmingsplannen relevant:

Gemeente Echteld:

- a. bestemmingsplan Buitengebied Echteld (1975);
- b. herzieningen en deelplannen van het bestemmingsplan Buitengebied Echteld;
- c. bestemmingsplan Lingemeer (1997);
- d. bestemmingsplan Veiling R.W.M. (1992).

Gemeente Buren:

- a. bestemmingsplan buitengebied Lienden (1996).

Gemeente Kesteren:

- a. bestemmingsplan buitengebied Kesteren (1978).
- b. bestemmingsplan Veiling R.W.M. (1992).
- c. bestemmingsplan buitengebied Parallelweg 17A (1993).
- d. bestemmingsplan Koel-en Vriesbedrijf Van Soest (1991).

Gemeente Dodewaard:

- a. bestemmingsplan buitengebied Dodewaard (1982);
- b. bestemmingsplan buitengebied, gedeeltelijke herziening A (1982).

Het bestemmingsplan Betuweroute vervangt wat betreft het plangebied delen van de onderliggende, bovengenoemde, vigerende bestemmingsplannen.

6. Voorafgaande
procedure.

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

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

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

Het Tracébesluit (TB) is tenslotte in november 1996 genomen. De beroepsprocedure bij de Raad van State is afgerond met de uitspraak op 28 mei 1998. Daarbij is het Tracébesluit vernietigd ter hoogte van de Meersteeg in de gemeente Echteld en ter hoogte van de pleisterplaats Varakker in de gemeente Kesteren. Inmiddels is daartoe een nieuw Ontwerp-Tracébesluit 1998-2 opgesteld. De resultaten daarvan zijn in het voorliggende plan verwerkt.

II. PLANBESCHRIJVING VETERGEBIED ²

1. De betuwe- route in het kort

Algemeen

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

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

Algemene uitgangspunten

Bij de vaststelling van het (globale) tracé van de Betuweroute is een aantal uitgangspunten gehanteerd waarvan de belangrijkste hierna kort zijn weergegeven.

In de eerste plaats is de Betuweroute zo consequent mogelijk gebundeld met huidige hoofdinfrastructuur (A15 of bestaand spoor). Woonkernen, stiltegebieden en andere plaatsen met een bijzondere bestemming worden zoveel mogelijk gemedan.

Er vindt geen aanleg van tussenstations plaats. Op vijf punten wordt een hoofdaansluiting met het bestaande spoorwegnet gerealiseerd: bij Rotterdam (met de Havenspoorlijn), op Kijfhoek bij Zwijndrecht (met de lijn Rotterdam-Antwerpen), bij Geldermalsen (met de lijn Utrecht-Den Bosch), bij Elst (met de lijn Arnhem-Nijmegen) en bij Zevenaar (met de lijn Arnhem-Emmerich). Er wordt op het grondgebied van Elst en Valburg een containeruitwisselpunt aangelegd om treinen efficiënt van samenstelling te kunnen veranderen.

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

zieningen zoals schermen. In een aantal gevallen zal een ontheffing nodig zijn in de vorm van een zogenoemde "hogere waarde", tot maximaal 70 dB(A)³.

Algemene technische gegevens Betuweroute

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

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

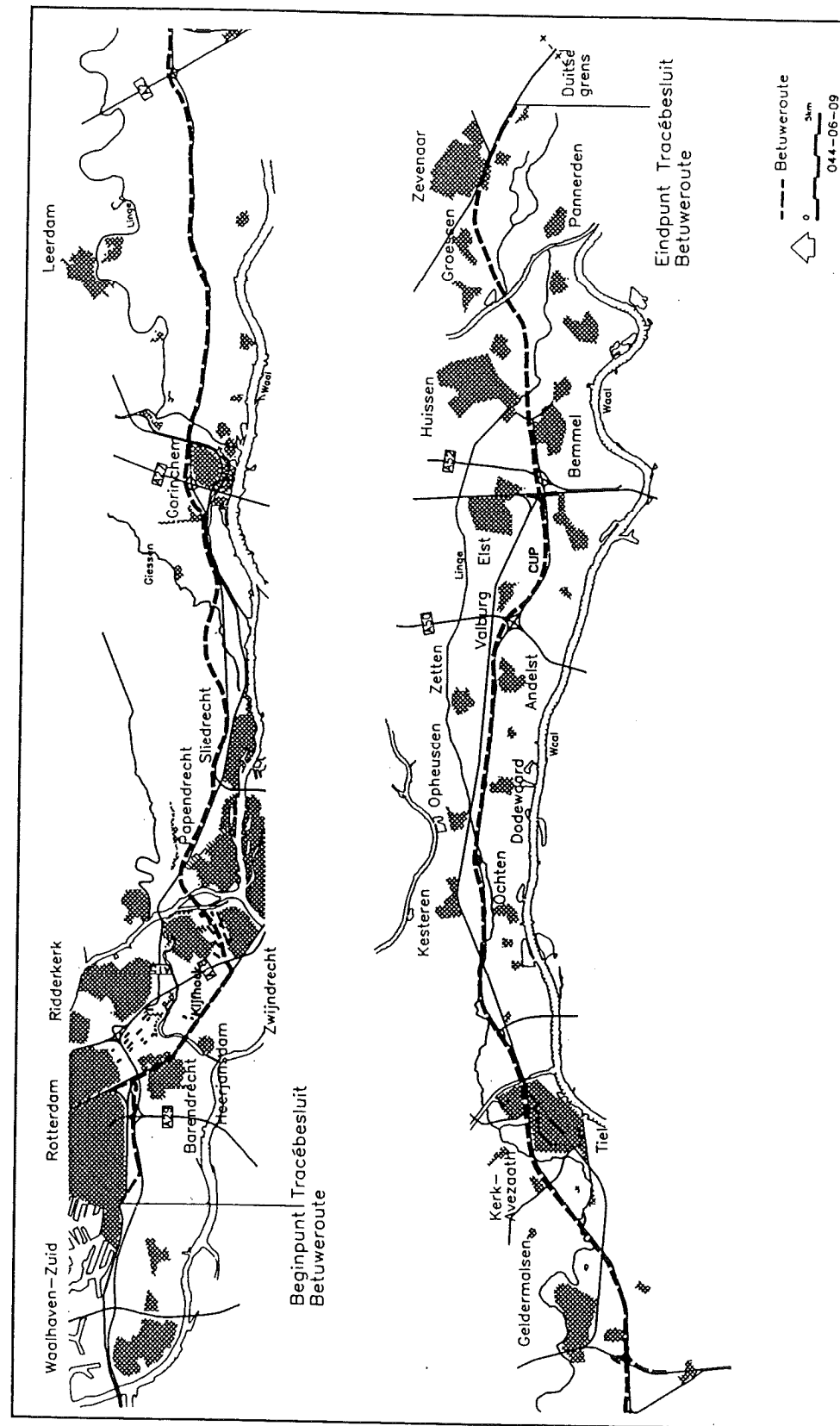
De spoorbaan dient aan de internationale spoorwegnormen te voldoen. Uit deze uitgangspunten vloeien eisen voort ten aanzien van de ligging (boogstralen, hellingpercentages), de onderbouw en de bovenbouw van de spoorlijn.

Tracé Betuweroute

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

Nabij Papendrecht wordt de lijn aan de noordzijde naast de A15 gelegd. Bij Sliedrecht volgt de Betuweroute de bestaande spoorlijn. Tussen Sliedrecht en Giessendam buigt de lijn af in noordelijke richting, omdat de passage door Neder-Hardinxveld, zowel langs de A15 als gebruikmakend van het bestaande spoortracé, als onwenselijk wordt beschouwd. Ongeveer een kilometer na de passage onder de Giessen komt de spoorlijn weer bij de A15. Via Schelluinen en een brug bij Gorinchem blijft de spoorlijn de A15 volgen. Op enige afstand voorbij Geldermalsen wordt bij Tiel met een brug het Amsterdam-Rijnkanaal gekruist, steeds direct en even hoog als de A15. De A15 blijft ook vanaf daar het tracé bepalen, met ten zuidwesten van Elst het containeruitwisselpunt. De Betuweroute kruist vervolgens de spoorlijn Arnhem-Nijmegen en de A325. Ter hoogte van de Karstraat in de gemeente Bemmelen houdt de A15 op. De spoorlijn vervolgt zijn weg en kruist het Pannerdensch Kanaal met een tunnel. Na de kruising met het Pannerdensch Kanaal takt de Betuweroute ten slotte in Zevenaar aan op de bestaande lijn Arnhem-Emmerich ten oosten van het emplacement te Zevenaar, nabij Babberich en is het (oostelijk) eindpunt bereikt.

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



Afbeelding 2. Tracéverloop Betuweroute

Procedure

In 1990 is de Betuweroute als hoofdtransportas voor het goederenvervoer opgenomen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer. De goederenspoorlijn is daarna tevens opgenomen in de Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening Extra.

Vervolgens heeft de regering besloten dat er voor de Betuweroute gebruik zal worden gemaakt van de bijzondere procedure in de Tracéwet voor projecten van nationaal belang, die erin voorziet dat het besluit tot aanleg in een zogenoemde project-PKB wordt opgenomen.

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

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

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

De commissie concludeerde:

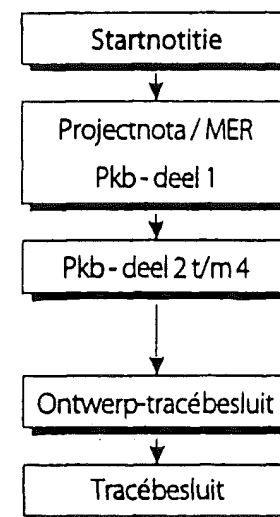
- a. Een spoorverbinding van Rotterdam naar het (Duitse) achterland is noodzakelijk als onderdeel van de totale Nederlandse vervoersinfrastructuur op de oost-westas, met name omdat alleen op die wijze -naast water- een goed alternatief voor een deel van het wegverkeer mogelijk is; het is daarmee een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

Op 21 april 1995 is het kabinetsstandpunt over de Betuweroute bekend gemaakt. Hierin onderschrijft het kabinet de voornaamste conclusies van de Commissie Betuweroute. Mede op basis van de inspraak en het vooroverleg met betrokken gemeenten en provincies heeft het kabinet besloten tot een groot aantal lokale aanpassingen aan het tracé. Het kabinetsstandpunt is vervolgens in juni 1995 in de Tweede Kamer besproken. Op 29 juni 1995 stemde de Tweede Kamer in met het kabinetsstandpunt inzake de heroverweging van het project Betuweroute. De volgende stap in het besluitvormingstraject voor de Betu-

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

De ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM hebben vervolgens op 26 november 1996 het Tracébesluit vastgesteld. Tegen het Tracébesluit stond beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Bijzondere procedure
voor projecten van
nationaal belang



afbeelding 3. Tracéwetprocedure

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

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

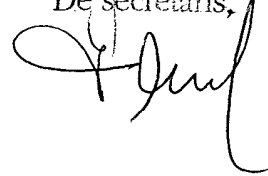
2. De Betuwe-
route in de
vier gemeen-
ten.

Algemeen

In de hierna volgende paragrafen wordt de ligging van de Betuweroute per gemeente beschreven zoals dat in de concept-bestemmingsplannen door NS Railinfrabeheer is weergegeven.

Behoort bij besluit van
de Gemeenteraad van
Echteld dd. **15.03.2001**

Mij bekend.
De secretaris,



DE BETUWEROUTE IN ECHTELD

2.1 De Betuweroute in Echteld.

Nadere beschrijving van het tracé en de bijkomende werken

De Betuweroute komt ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal de gemeente Echteld binnen en passeert daarna diverse malen de gemeentegrenzen met Lienden (nu Buren) en Kesteren. Het in de gemeente Echteld gelegen gedeelte van de Betuweroute valt daardoor in enkele stukken uiteen. Het tracé heeft in Echteld een totale lengte van circa 7 kilometer.

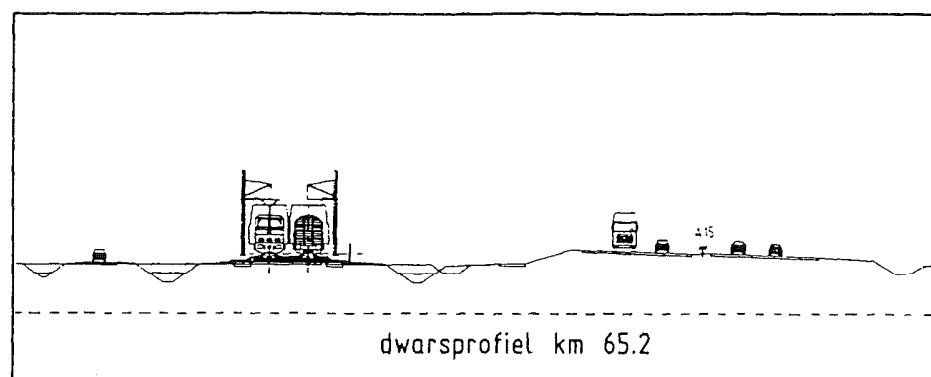
In het gedeelte ten noorden van de A15 en de Betuweroute, langs het Amsterdam-Rijnkanaal, op het grondgebied van de gemeente Echteld, heeft de gemeente Echteld het voornemen in samenwerking met de gemeente Tiel het bedrijventpark Medel te realiseren.

Direct na de passage van het kanaal zet het tracé een dalende lijn in en gaat over de Spoorstraat heen. Hierna passeert het tracé een fruitteeltgebied en een zandwinplas. Net voor de aansluiting Echteld-Lienden op de A15 is het tracé gedaald tot op maaiveldligging. Vanwege de zo strak mogelijke bundeling van de Betuweroute met de A15 wordt deze aansluiting gereconstrueerd. Het tracé gaat noordelijk om de aansluiting heen en onder de Prins Willem Alexanderweg door. De Voorstraat gaat onder de Betuweroute door en sluit ten noorden van de Betuweroute aan op het nieuwe tracé van de Meersteeg/Medelsestraat. Ten noorden van de aansluiting van Echteld en Lienden op de A15 ligt het recreatiecentrum Lingemeer voorheen 't Liendebos.

Na de kruising met de huidige Linge komt de Betuweroute door het verloop van de gemeentegrenzen een enkele keer op het grondgebied van Lienden. De Linge wordt verlegd naar de noordzijde, parallel aan het tracé, en ligt dan geheel binnen de gemeentegrenzen van Lienden. De omgeving rond de Betuweroute wordt hier bepaald door de Linge en de naastliggende akker- en graslanden.

Even voordat het tracé de bestaande spoorlijn Tiel-Elst kruist, ligt het tracé weer geheel in de gemeente Echteld. Het tracé blijft een maaiveldligging houden en de bestaande spoorlijn wordt verhoogd en over de Betuweroute heengeleid. De A15 wordt verlaagd en langs de Betuweroute verlegd. De bestaande spoorlijn gaat ook over deze verlegde A15 heen.

De Betuweroute verlaat bij de kruising met de Linge de gemeente Echteld. Het tracé kruist de Linge met een brug en gaat verder over gemeentegrond van Lienden (nu Buren) en Kesteren.



afbeelding 4. Kenmerkend dwarsprofiel bij Echteld

Na de daling van het tracé over het Amsterdam-Rijnkanaal heeft de Betuweroute in de gemeente Echteld verder een op maaiveldligging. Daartoe wordt de eerder genoemde bestaande spoorlijn Tiel-Elst over de Betuweroute geleid en ook de kruising van de Betuweroute met de Cuneraweg wijzigt door de Cuneraweg over de Betuweroute en de te verlagen A15 te leiden. Omdat de belangrijke verbinding naar Rhenen via deze weg niet voor langere tijd kan worden afgesloten is een nieuwe aansluiting op de A15 nodig. Er wordt een nieuw tracé voor de Cuneraweg aangelegd aan de oostzijde van de huidige Cuneraweg.

De Betuweroute ligt hier weer in de gemeente Echteld en gaat verder door een agrarische omgeving met enkele fruitteeltgebieden.

Na de passage van de Nieuwe Dijk die gedeeltelijk wordt verlegd, ligt het tracé in de gemeente Kesteren.

Na de parkeerplaats Varakker, even oostelijk van de Linge, passeert de Betuweroute nog even het grondgebied van Echteld.

Aanleg van de spoorbaan

Beschrijving van de bodem en de aardebaan

De vormgeving en het ruimtebeslag van de aardebaan hangen nauw samen met de plaatselijke bodemgesteldheid. De bodem in de gemeente Echteld bestaat uit een slappe deklaag op een draagkrachtige zandlaag. Uit het geotechnisch en geohydrologisch onderzoek is gebleken dat de slappe deklaag overwegend bestaat uit lagen lichte en zware rivierklei en veen. De dikte van de slappe deklaag varieert tussen de 4 en 5 meter. In verband met de slappe deklaag wijkt het dwarsprofiel van de aardebaan in de gemeente Echteld op enkele plaatsen af van het standaarddwarsprofiel. Om de stabiliteit van de aardebaan te waarborgen, worden de spoorsloten namelijk (in vergelijking met het standaarddwarsprofiel) plaatselijk tot circa 8 meter uit de teen van het talud gegraven.

Transport en depots

Voor het transport van het zand naar de spoorbaan zullen in Echteld verschillende mogelijkheden gebruikt worden.

Een eerste mogelijkheid is aanvoer per schip over het Amsterdam-Rijnkanaal. Het lossen kan plaatsvinden aan de oostelijke oever van het kanaal via een daar aan te leggen tijdelijke lossteiger. Hydraulisch transport, dat wil zeggen door persen en retourleidingen, kan plaatsvinden langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het tracé. Het zand kan worden gedeponeerd aan de oostzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal, ten noorden van de Prins Bernhardsluis.

Een tweede mogelijkheid is aanvoer per schip over de Waal via de vluchthaven te IJzendoorn. Vervolgens wordt het zand per leiding hydraulisch in het tracé geperst.

Een derde mogelijkheid is aanvoer van het zand per schip bij de Veerstoep te Ochten of bij de jachthaven "Kesteren/Lienden". In dit geval kan het transport vanaf de aanlandingsplaats naar het tracé hydraulisch plaatsvinden of per as via de Cuneraweg. De vrijkomende grond kan worden verwerkt in de aanwezige restruimten gelegen tussen de Betuweroute en de A15.

Ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal even ten noorden van het tracé en in de restruimte tussen de Betuweroute en de A15 ten westen van de Markstraat, worden tijdelijke zand- en gronddepots en slibvelden aangelegd. Deze depots en slibvelden krijgen na afronding van de werkzaamheden een definitieve bestemming (groendoeleinden).

Voor de aanleg van de spoorbaan wordt een werk- en montage-terrein ingericht met een loswal in het Amsterdam-Rijnkanaal voor de overslag van zand en materialen. Aan de zuidzijde van dit terrein wordt een werkweg langs de Betuweroute aangelegd in een strook van circa 20 meter breed. Deze werkweg is nodig voor het in de baan rijden van (gemonteerde) onderdelen voor de bovenbouw van de spoorbaan. Het oppervlak van het montage-terrein en de werkweg bedraagt circa 6 hectare.

Voorafgaand aan de realisering van het montage-terrein wordt het terrein tijdelijk en deels gebruikt als slibdepot en als depot voor grond- en zandopslag.

De restruimten tussen de Betuweroute en de A15 en een deel van de restruimte ten westen van de Markstraat worden ingericht als gronddepot.

De definitieve gronddepots worden op een in het landschap passende wijze vorm gegeven. Het montage-terrein kan na afronding van de werkzaamheden weer teruggebracht worden in de huidige situatie.

De keuze van de locatie van het geprojecteerde werkterrein bij Medel, waarop thans nog drie woningen bij agrarische bedrijven voorkomen, is mede ingegeven door het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Medel, waarin deze woningen en bedrijven niet worden gehandhaafd. Het gaat om de panden aan de Medelsestraat 17, 19 en 24. Overige werkterreinen die nodig zijn voor de aanleg van de baan worden gerealiseerd in de aanwezige restruimten.

De tijdelijke loswal en het werkterrein liggen op het zuidelijke deel van het bedrijventerrein. Daar de aanleg van de Betuweroute en het bedrijventerrein tegelijkertijd plaats-

vindt, dienen de werkzaamheden, waar mogelijk, op elkaar aan te sluiten, zie ook bij de beschrijving van het veterplusgebied in hoofdstuk III.

Elektrotechnische systemen

Ten behoeve van de elektrotechnische systemen van de Betuwe-route worden in de gemeente Echteld vier nieuwe gebouwen geplaatst: één nabij de Spoorstraat, één bij de Voorstraat, één nabij de kruising Meersteeg/Eierkampseweg en één ruim 300 meter voor de kruising met de spoorlijn Tiel-Elst.

Deze gebouwen hebben een afmeting van ongeveer 4 bij 8 meter tot ongeveer 10 bij 16 meter.

De hoogte van de gebouwen is circa 4 meter.

Kunstwerken

Een overzicht van de kunstwerken die in de gemeente Echteld worden gerealiseerd, is in tabel 1 opgenomen.

tabel 1. Kunstwerken in de gemeente Echteld

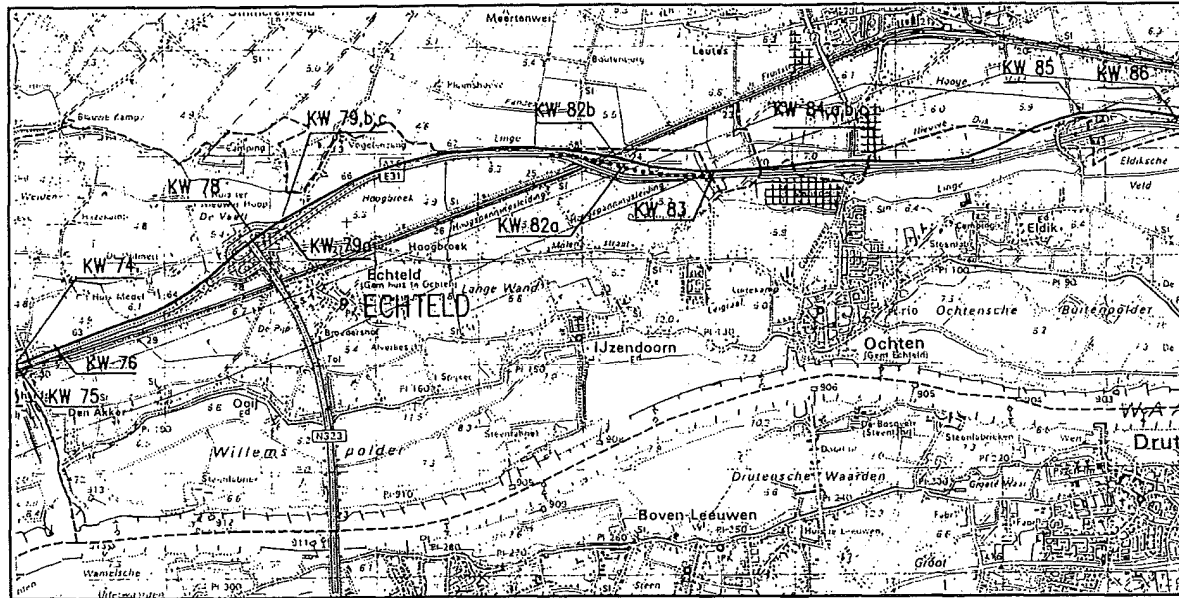
KW nr.	aanduiding	type	lengte [m]	breedte [m]	hoogte [m t.o.v. MV]	hoogte [m t.o.v. N.A.P.]
76	over Spoorstraat	spoorviaduct	85	15	9	14
78	onder Prins Willem Alexanderweg	verkeerspoort	25	17	8	13
79	over Voorstraat	spoorviaduct	30	15	1,5	6,5
79a	afrit A15 over Voorstraat	verkeersviaduct	50	13	5,5	11,5
79b	verdiepte ligging Voorstraat	verkeersonderdoorgang	210	18	0,5	6,5
79c	verdiepte ligging Medelsestraat	verkeersonderdoorgang	240	14	0,5	6,5
82a	onder spoorlijn Tiel-Elst	spoorviaduct	220	8	9,5	14,5
82b	bestaande spoorbrug over de Linge		30	6	bestaand	bestaand
83	over Linge	spoorbrug	40	15	2,5	8
84	onder verlegde Cunera- weg	verkeersviaduct	75	26	8	14,5
84a	verlegde Cunera- weg over de A15	verkeersviaduct	90	20	6,5	13,0
84b	onder parallelweg Cunera- weg	verkeersviaduct	75	7	8	14,5
84c	parallelweg over de A15	verkeersviaduct	90	7	6,5	13,0

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

De in deze tabel opgenomen maten zijn indicatief. De mogelijkheid bestaat dat in de uitvoeringsfase (met name ten ge-

volge van de detaillering van de constructie) op deze maten geringe afwijkingen ontstaan. De hoogte van de kunstwerken wordt gemeten ten opzichte van maaiveld (MV). Tevens zijn de hoogten ten opzichte van N.A.P. gegeven.

De kunstwerken in Echteld worden hierna beschreven. Zie afbeelding 5 voor de ligging van deze kunstwerken.



afbeelding 5. Overzicht kunstwerken in de gemeente Echteld

Kruising met de Spoorstraat

De Betuweroute kruist de Spoorstraat en de naastliggende fietspaden met een spoorviaduct (KW 76). Het viaduct voorziet in enkele overspanningen.

Kruising met de Prins Willem Alexanderweg⁴

Het tracé gaat onder de Prins Willem Alexanderweg door ter plaatse van de bestaande noordelijke toe- en afrit van de A15.

Het kunstwerk is een verkeerspoort (KW 78) met twee rijbanen. De gescheiden rijbanen van de bestaande viaducten over de A15 worden hier samengevoegd tot twee maal één rijstrook met een middengeleider.

Kruising met verkeersroute Voorstraat⁵

In het verlengde van de huidige Voorstraat wordt een voor alle verkeer geschikte route aangelegd onder de Betuweroute aansluitend op de nieuw aan te leggen Meersteeg/Medelse-

⁴ Bij de vaststelling door Burgemeester en Wethouders van de gemeente Echteld is dit kunstwerk gewijzigd in het plan opgenomen. Voor de beschrijving van deze wijziging wordt verwezen naar hoofdstuk III; de planbeschrijving van het plusgebied.

⁵ Bij de vaststelling door Burgemeester en Wethouders van de gemeente Echteld is dit verkeersknooppunt geheel gewijzigd. Voor de beschrijving van deze wijziging wordt verwezen naar hoofdstuk III; de planbeschrijving van het plusgebied.

straat. Boven de verdiept liggende verkeersroute (KW 79b) wordt een spoorviaduct (KW 79) gerealiseerd. De vrije doorrijhoogte onder het viaduct bedraagt ongeveer 4,60 meter voor het snel verkeer en ongeveer 2,5 meter voor fietsverkeer en voetgangers.

Een deel van deze verdiepte ligging wordt als tunnelbak uitgevoerd.

Kruising afrit A15 met de Voorstraat

De noordelijke afrit van de A15 kruist de Voorstraat juist naast het bestaande viaduct over de A15. Het kunstwerk is een verkeersviaduct (KW 79a) voor één rijbaan en één vluchtstrook en voert over de Voorstraat. De Voorstraat zelf gaat onder de A15 door.

Aansluiting Voorstraat-Medelsestraat⁶

Ten noorden van de Betuweroute sluit de verdiept liggende Voorstraat aan op de verdiept liggende Medelsestraat (KW 79c). Een deel van deze verdiepte ligging wordt als tunnelbak uitgevoerd.

Kruising met de spoorlijn Tiel-Elst

De spoorlijn Tiel-Elst wordt ter plaatse van de kruising met de A15 en de Betuweroute in oostelijke richting verlegd op een nieuw te bouwen trogliggerviaduct (KW 82a) over de Betuweroute en de in noordelijke richting verlegde A15 en de Linge.

Aanpassing bestaande kunstwerken

Het bestaande kunstwerk in de A15 over de spoorlijn Tiel-Elst wordt afgebroken. Ten noordoosten van dit kunstwerk wordt de bestaande spoorbrug over de Linge geschikt gemaakt voor (weg)verkeer (KW 82b) ten behoeve van de bereikbaarheid van het schakelstation aan de noordzijde van de Betuweroute (km 67,2) en ten behoeve van de ontsluiting van het gebied tussen de Linge en de Betuweroute.

Spoorbrug over de Linge

De Betuweroute kruist de Linge ten noorden van het bestaande viaduct in de A15 met een spoorbrug (KW 83). De doorvaarthoogte onder de brug wordt minimaal 1,5 meter.

Kruising met de verlegde Cuneraweg

De Betuweroute gaat via een verkeersviaduct (KW 84) onder de verlegde Cuneraweg door. De Cuneraweg bestaat uit drie rijstroken door een berm gescheiden.

Kruising verlegde Cuneraweg met de A15

De Cuneraweg wordt verlegd en kruist de A15 met een nieuw verkeersviaduct (KW 84a). Dit kunstwerk ligt gedeeltelijk in de gemeente Kesteren.

⁶ Bij de vaststelling door Burgemeester en Wethouders van de gemeente Echteld is dit verkeersknooppunt geheel gewijzigd. Voor de beschrijving van deze wijziging wordt verwezen naar hoofdstuk III; de planbeschrijving van het plusgebied.

Parallelweg Cuneraweg

Langs de Cuneraweg ligt een parallelweg. Deze weg wordt met twee verkeersviaducten over de Betuweroute en de A15 geleid (KW 84b en 84c). Kunstwerk 84b ligt gedeeltelijk in de gemeente Kesteren.

Infrastructurele maatregelen

Verkeersinfrastructuur

De lokale en regionale wegverbindingen in de gemeente Echteld worden gehandhaafd. Wel zullen er aanpassingen in de infrastructuur plaatsvinden.

De verbinding Echteld-Tiel via de Spoorstraat blijft intact door de Spoorstraat aan te sluiten op het te reconstrueren kruispunt met de Grotebrugse Grintweg en de nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, noordelijk van de Betuweroute. De bouw van het kunstwerk over de Spoorstraat en de aansluitende aardebaan van de Betuweroute zal gefaseerd plaatsvinden. Hiervoor wordt de Spoorstraat naar het noorden verlegd om bouwruimte te creëren. Tijdens de bouw wordt de Spoorstraat tijdelijk afgesloten, het verkeer wordt dan omgeleid. De passage met het Amsterdam-Rijnkanaal wordt zoveel mogelijk gehandhaafd en voorzien van een door de gemeente gewenst tweezijdig fietspad.

De aansluiting Echteld-Lienden op de A15 wordt gereconstrueerd waarbij de noordelijke toe- en afritten dichtert tegen de A15 worden aangelegd. Voor een ongestoorde afwikkeling van het verkeer gedurende de reconstructiewerkzaamheden worden maatregelen getroffen.

[De Medelsestraat, Meersteeg en Voorstraat worden zodanig verlegd dat de verbindingen met de A15 (de aansluiting Echteld/Lienden) worden gehandhaafd. De Medelsestraat krijgt een nieuwe aansluiting op de Prins Willem Alexanderweg. Hiertoe wordt de Meersteeg naar de noordzijde van de Betuweroute verlegd. De afstand tussen Meersteeg en Betuweroute wordt bepaald door de helling van de Voorstraat die onder de Betuweroute wordt doorgetrokken. De Voorstraat ligt verdiept onder de Betuweroute en is geschikt voor alle verkeer. De Meersteeg en Medelsestraat komen in elkaars verlengde te liggen en sluiten enigszins verdiept aan op de T-splitsing met de Voorstraat. Vanaf de aansluiting van de Prins Willem Alexanderweg op de Medelsestraat worden aan weerszijden van de Medelsestraat en de Voorstraat tot aan het A15-viaduct, fietspaden aangelegd.

Op afbeelding 6 is de situatie rondom de aansluiting van Echteld en Lienden op de A15 na aanleg van de Betuweroute weergegeven.]⁷

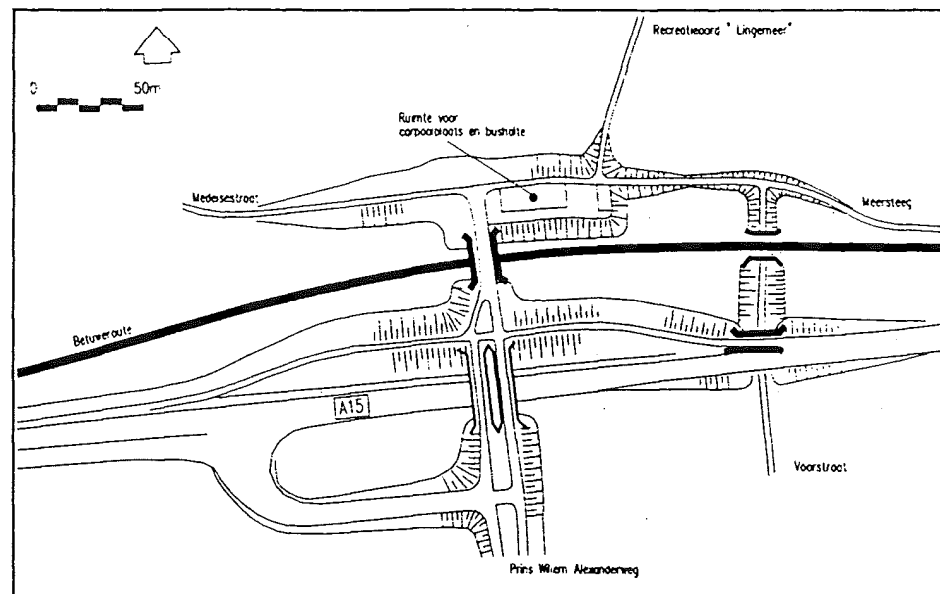
7

Bij de vaststelling door Burgemeester en Wethouders van de gemeente Echteld is dit verkeersknooppunt geheel gewijzigd. Voor de beschrijving van deze wijziging wordt verwezen naar hoofdstuk III; de planbeschrijving van het plusgebied.

[Ter plaatse van de aansluiting van de Prins Willem Alexanderweg op de Meersteeg/Medelsestraat wordt de mogelijkheid geschapen voor realisatie van een carpoolplaats annex bushalte.]⁸

Naast het bestaande viaduct van de A15 over de Voorstraat komt een viaduct voor de uitvoegstrook van de A15 over deze straat. De bestaande afrit van de A15 kan tijdens de bouw van het viaduct worden gebruikt. Voor de uitvoering van het viaduct in de Prins Willem Alexanderweg wordt één rijbaan, via een tijdelijke verharding, omgelegd. De Voorstraat wordt gedurende de bouw van de kunstwerken tijdelijk voor vrachtverkeer hoger dan 3,6 meter afgesloten.

Voor de ontsluiting van landbouwpercelen wordt het huidige landbouwpad (de Eierkampseweg) naar de noordzijde van de Betuweroute verlegd en weer aangesloten op de Meersteeg.



afbeelding 6. Nieuwe situatie aansluiting Echteld en Lienden⁹

In het kader van het hoog/laagpakket wordt de Betuweroute op maaiveldniveau gehouden en de kruisende infrastructuur erover heengeleid.

De kruising van de Betuweroute met de spoorlijn Tiel-Elst is een onderdeel van het hoog/laagpakket. De kruisende infrastructuur van deze spoorlijn Tiel-Elst wordt over de Betuweroute en de A15 geleid. Daartoe wordt de A15 verlaagd en gelijktijdig verlegd, om een zo strak mogelijke bundeling met de Betuweroute te realiseren.

Het gebied tussen de Linge en de Betuweroute, net voor de

⁸ Bij de vaststelling door Burgemeester en Wethouders van de gemeente Echteld is de ligging van de carpoolplaats gewijzigd en is nu langs de Voorstraat opgenomen. Voor de beschrijving van deze wijziging wordt verwezen naar hoofdstuk III; de planbeschrijving van het plusgebied.

⁹ Bij de vaststelling door Burgemeester en Wethouders van de gemeente Echteld is dit verkeersknooppunt geheel gewijzigd. Voor de beschrijving van deze wijziging wordt verwezen naar hoofdstuk III; de planbeschrijving van het plusgebied.

kruising met de Linge, wordt ontsloten via een toegangsweg (voor landbouwverkeer) over het bestaande spoorviaduct over de Linge, dat geschikt wordt gemaakt voor wegverkeer.

De Cuneraweg, eveneens onderdeel van het hoog/laagpakket, wordt over de Betuweroute en A15 geleid. Na overleg met de gemeenten Echteld en Kesteren, de provincie en Rijkswaterstaat is uit de verschillende varianten gekozen voor een oostelijk van de huidige Cuneraweg gelegen kruising en aansluiting op de A15.

De Cuneraweg kan tijdens het verlagen van de rijksweg en het daarna over de Betuweroute en rijksweg verleggen van de Cuneraweg niet worden afgesloten voor het verkeer. Daartoe zijn meerdere varianten voor deze oplossing onderzocht.

Hoewel het bouwen van de in het bestemmingsplan opgenomen oplossing een zorgvuldige fasering kent en extra aandacht wordt gevraagd voor de verkeersveiligheid van de parallelweg (oversteek fietsers en agrarisch verkeer) is uiteindelijk op basis van de volgende argumenten voor deze oplossing gekozen.

- Ligging zo dicht mogelijk bij de bestaande aansluiting Cuneraweg-A15 waardoor het ruimtegebruik beperkt is.
- Sociale veiligheid wordt geen geweld aangedaan.
- Zo min mogelijk woningen moeten verdwijnen. Aan de noordzijde komt de manege te verdwijnen.
- De bereikbaarheid van de bedrijven aan de noordzijde van de A15 blijft gehandhaafd.
- Een ontsluiting van dit bedrijfsgebied kan worden gerealiseerd.
- Door de kwart-klaverbladaansluiting hoeft de zwaarste verkeersstroom vanuit Tiel geen weg meer te kruisen.
- Aan de functionele eisen van deze provinciale weg kan worden voldaan.

De noordelijke aansluiting op de A15 bestaat uit een zogenoemde Haarlemmermeeroplossing (zie afbeelding 7) en de zuidelijke aansluiting op de A15 uit een kwart klaverblad. Binnen de bestemming verkeersdoeleinden is het mogelijk een T-aansluiting met verkeersregelinstallatie te realiseren.

Met het verleggen van de kruising en aansluiting op de A15 kan tijdens de bouw het verkeer via de A15 doorgang vinden, wel zullen verkeersmaatregelen en snelheidsbeperkingen nodig zijn. De Cuneraweg zal enkele malen voor kortere tijd worden afgesloten.

Voor het verkeer van en naar Ochten richting Kesteren en de A15 wordt de Cuneraweg gedeeltelijk zowel in de gemeenten Echteld als in Kesteren verlegd en aangesloten op de voornoemde nieuwe kruising en aansluiting op de A15. Aan de oostzijde van de Cuneraweg wordt een parallelweg gerealiseerd voor landbouw- en langzaam verkeer tussen Ochten en Kesteren. De Nieuwe Dijk wordt onder het Betuwerouteviaduct doorgetrokken en samen met de Lageveldweg aangesloten op het kruispunt Oude Broekdijk/ Cuneraweg.

De Walenhoekseweg sluit nieuw aan op de toegangsweg van de Veiling. Het langzaam verkeer van deze weg krijgt een aparte aansluiting op de Cuneraweg.

Even ten westen van de parkeerplaats Varakker wordt een ge-

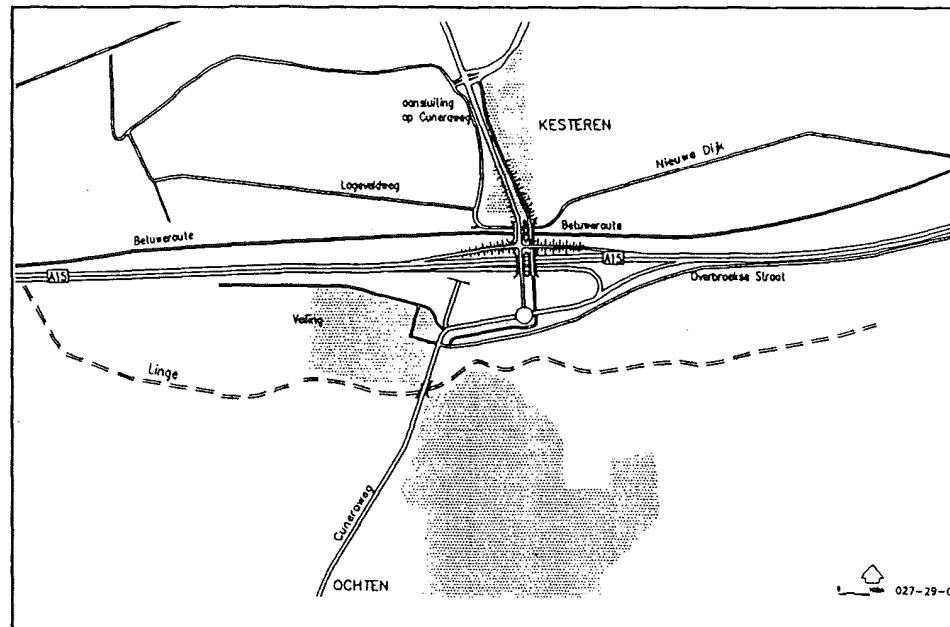
deelte van de Nieuwe Dijk verlegd en valt daarmee in de gemeente Kesteren.

Op afbeelding 7 is de nieuwe situatie van de Cuneraweg weergegeven.¹⁰

Waterhuishouding

De Betuweroute kruist driemaal de Linge. Twee kruisingen met de Linge komen te vervallen, omdat de Linge nabij de gemeentegrens tussen Echteld en Lienden (nu Buren) over een lengte van circa 1.700 meter wordt verlegd naar de noordzijde van de Betuweroute. De resterende kruising vindt plaats met een brug zodat er geen effecten optreden voor de waterhuishouding.

Langs de Betuweroute worden in het algemeen spoorsloten opgenomen. Op een aantal plaatsen wordt de spoorsloot gecombineerd uitgevoerd met een hoofdwatgang van het Polderdistrict Betuwe. In de ophoging vanaf het Amsterdam-Rijnkanaal worden tussen de Betuweroute en de A15 greppels aangelegd. Op de plaats waar de Linge naar de noordzijde van de Betuweroute wordt verlegd, heeft deze rivier naast een afwateringsfunctie tevens een functie als spoorsloot.



afbeelding 7. Nieuwe situatie Cuneraweg

Binnen de gemeente Echteld worden zeven hoofdwatgangen van het polderdistrict gekruist. De ligging van de te kruisen hoofdwatgangen blijft gelijk. Deze kruisingen worden uitgevoerd in de vorm van duikers.

Ten behoeve van de waterhuishouding worden twee hoofdwatgangen verplaatst naar de noordzijde van de Betuweroute en gecombineerd met de spoorsloot. Dit vindt plaats ten oosten en ten westen van de aansluiting van Echteld en Lienden op de A15.

¹⁰

In het Veterplus worden de T-aansluiting en de rotonde van de aansluiting verwisseld. Voor de beschrijving van deze aanpassing wordt verwezen naar hoofdstuk III; de planbeschrijving van het plusgebied.

Op basis van de afwateringsrichting en de ligging van de peilgrenzen worden de kavelsloten aangesloten op de spoor-sloot of op de hoofdwatergang langs de Betuweroute. Afwatering van de gronden tussen de Betuweroute en de A15 vindt grotendeels plaats via de zuidelijke spoor-sloot.

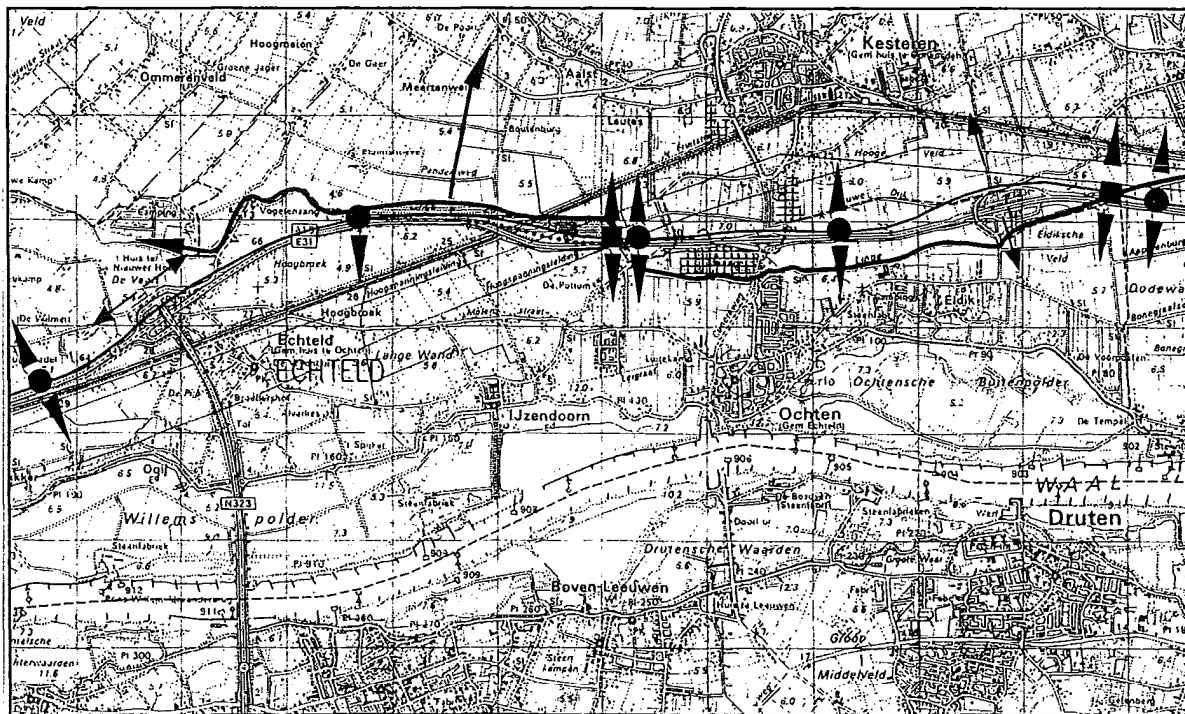
Kabels en leidingen

Kabels en leidingen in de spoorbaan worden buiten de spoorbaan gelegd. Zo nodig worden kruisingen van hoofdtransport-leidingen met de spoorbaan overkruisd.

Even na de kruising met de Linge kruist het tracé de 150 kV-hoogspanningslijn Dodewaard-Tiel. De afstand tussen de bovenleiding van de Betuweroute en de 150 kV-hoogspanningslijn wordt op de daarvoor benodigde maatvoering gebracht. Op dit moment loopt vanaf km 64.4 in oostelijke richting langs de Eierkampseweg een belangrijke gastransportleiding (Gasunie) die nabij km 65.5 een aftakking onder de A15 door heeft. Het voornemen is om deze gastransportleiding te verleggen. Het nieuwe tracé komt ten noorden van de Betuweroute en A15 te liggen. De gewenste, exacte ligging van de leiding wordt op dit moment nader onderzocht.

Landschappelijke inpassing

Mede op grond van de uitgangspunten van het landschapsplan voor de Betuweroute zijn op lokaal niveau maatregelen uitgewerkt. De situering van deze maatregelen is weergegeven in afbeelding 8.



afbeelding 8. Overzicht landschappelijke maatregelen

Vormgeving geluidwerende maatregelen

Door een zorgvuldige vormgeving worden de geluidsschermen zo goed mogelijk in het aangrenzende landschap ingepast. De geluidsschermen in de gemeente Echteld liggen in het landelijke gebied en krijgen daarom een landelijk karakter en een bescheiden, rustige vormgeving. Door een horizontale belijning en de gebogen vorm lijken de schermen minder hoog. De hoogte en de breedte van de schermen komen overeen met de waarden die in het Tracébesluit zijn opgenomen.

Inrichting spoorbaan

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

Ruimte tussen de Betuweroute en de Linge

In de gemeente Echteld loopt de Linge deels niet ver ten noorden van de Betuweroute. Het gaat hier om een stuk ten westen en oosten van de kruising A15-spoorlijn Tiel-Elst. De ruimte tussen de Linge en de Betuweroute wordt ingericht met vochtige, soortenrijke graslanden en een brede natuurlijke oeverzone langs de Linge. De ruimte vormt zo een overgangsgedebied tussen de spoorberm en de Linge.

Vormgeving depots en restruimten

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

Natte duikers en natuurvriendelijke oevers

Er ligt een drietal duikers onder de Betuweroute om waterlopen te verbinden. Om de faunapassage te bevorderen, worden de duikers voorzien van looprichels die net boven het wateroppervlak worden aangebracht en die goed aansluiten op de oevers.

Er wordt aan weerszijden van het tracé ruimte gecreëerd voor natuurontwikkeling. Het gaat daarbij vooral om de aanleg van natuurvriendelijke oevers die de uitwisseling van flora en fauna bevorderen.

Tevens vindt voor een deel oeverontwikkeling plaats langs de Wetering richting Marspolder. Door deze oeverontwikkeling worden de waterlopen ruimtelijk geaccentueerd.

Natuurvriendelijke oevers langs de Linge

De Linge is een belangrijk oost-west georiënteerd element in het landschap, met een eigen identiteit binnen het rivierengebied. De Betuweroute kruist de Linge en loopt op het grondgebied van de gemeente op korte afstand parallel aan de Linge.

Door de ontwikkeling van natuurvriendelijk ingerichte oevers kan de identiteit van dit landschapselement worden versterkt.

Voor het oeversysteem levert een brede natuurlijke oever toegevoegde waarde voor water- en oevergebonden organismen, zowel in de vorm van bronbiotoop als in de vorm van ecologische verbindingszone. Een natuurvriendelijke oever vergroot tevens de aantrekkelijkheid voor waterrecreatie. Het Lingetraject krijgt een aaneengesloten oeverontwikkeling die reikt van 't Lingemeer tot Opheusden. In samenwerking met het Waterschap van de Linge is het herinrichtingsplan "De Linge" ontwikkeld. Op dit traject doorkruist de Linge twee komgebieden en één oeverwal. In de komgebieden worden natuurvriendelijke oevers van circa 20 meter breed aangelegd terwijl op de oeverwal een smaller profiel van ongeveer 3 meter aan beide zijden wordt ontwikkeld. Door dit onderscheid worden de landschappelijke en ruimtelijke karakteristieken van kom en oeverwal aangescherpt. De komgebieden bieden de mogelijkheid om een kwalitatief goede ecologische oeverzone te creëren, waarbij het benutten van schoon kwelwater in de oeverprofielen mogelijk is. Bij de twee kruisingen van de Linge met de Betuweroute in het beschreven traject wordt de oeverontwikkeling aangesloten op de genoemde 20 meter-profielen.

In het eerste komgebied, het Ommerensche Veld, wordt aan de zuidzijde van de Linge een natuurvriendelijke oever van circa 20 meter breed aangelegd. Ter hoogte van de plaats waar de Linge wordt verlegd tot aan de kruising van de Linge met de Betuweroute zal het gehele ingesloten gebied tussen Linge en Betuweroute natuurvriendelijk worden ontwikkeld.

Op de oeverwal, tussen de kruising van de Linge met de Betuweroute en het gebied ten noorden van Ochten, worden aan beide zijden van de Linge smalle natuurvriendelijke oevers aangelegd. Aan de noordzijde van de verlegde Linge wordt een minder steil talud aangebracht.

In het tweede komgebied, het Dodewaardsche Veld, vanaf Ochten tot Opheusden zal aan de noordzijde van de Linge een natuurvriendelijke oever van circa 20 meter breed worden aangelegd. Om een aaneengesloten kanaartroute mogelijk te maken op de Linge, worden de twee stuwen in het traject voorzien van kano-opstapplaatsen.

Faunatunnels

Onder het tracé worden op een aantal plaatsen tunnels aangebracht voor de uitwisseling van kleine op het land levende dieren. Zodoende ontstaat een verbinding tussen leefgebieden aan de noord- en de zuidzijde van het tracé. De tunnels worden aangelegd aan weerszijden van de beschreven natte duikers.

Om de versnippering van leefgebieden voor kleine zoogdieren tegen te gaan, wordt eveneens een faunatunnel aangelegd onder de Markstraat. Deze tunnel realiseert een verbinding tussen de restruimte en de groenstructuur rond de parkeerplaats Varakker.

Wegbeplanting

Aan beide zijden van de Medelsestraat en de Meersteeg wordt wegbeplanting aangelegd. Hierdoor wordt de verschijningsvorm van deze lokale wegen gehandhaafd en het lokale ruimtelijke

patroon versterkt.

De beplanting langs de wegen zal bestaan uit een singel. Deze bomenrij met een struiklaag wordt zover mogelijk tot aan de Betuweroute doorgezet.

De wegbeplanting draagt bij aan de ecologische infrastructuur van het gebied, die de uitwisseling van flora en fauna tussen kerngebieden mogelijk maakt. Tevens wordt een wegbeplanting aangelegd aan de zuidzijde van de zuidelijke aansluiting van de Cuneraweg op de A15.

Andere maatregelen

Te slopen bebouwing

Vanwege de aanleg van de Betuweroute moet in de gemeente Echteld op een aantal plaatsen bebouwing worden gesloopt. Deze bebouwing zal zo mogelijk in der minne worden verworven. Indien dit niet mogelijk blijkt, zal tot onteigening worden overgegaan. (zie hoofdstuk IV).

De te slopen bebouwing maakt deel uit van het gebied dat gereserveerd is voor de aanleg van de spoorbaan en voor de aanleg van de noodzakelijke nieuwe weginfrastructuur.

In tabel 2 is aangegeven om welke bebouwing het in de gemeente Echteld gaat.

tabel 2. Te slopen bebouwing in de gemeente Echteld

adres	soort bebouwing	reden van slopen	
		spoorbaan	infrastructuur
Meersteeg 2	woning + bedrijf		x
Medelsestraat 17	woning	x	
Medelsestraat 19	woning	x	
Medelsestraat 24	woning + bedrijf	x	
Viaductweg 1 " 't Veld"	woning + bedrijf	x	

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

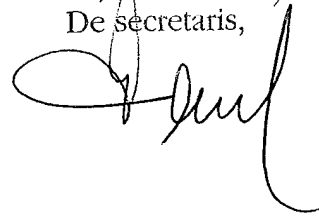
Cultuurhistorische maatregelen

In de gemeente Echteld is een archeologische inventarisatie uitgevoerd. Een kleine vindplaats, met cultuurhistorische waarden, is aangetroffen, tussen de A15 aansluiting Echteld-Lienden en de volgende Lingekruising. Nader bekeken wordt of maatregelen kunnen worden genomen om deze vindplaats op te graven of op de huidige locatie te conserveren.

In het kader van een eventuele voordracht voor bescherming van een vindplaats ingevolge de Monumentenwet kan de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) aan de minister van OC&W een definitief waarderingsvoorstel doen. Op basis van deze waardering kan een vindplaats eventueel worden beschermd. Eventuele maatregelen om beschermde vindplaatsen te behouden of zo min mogelijk te verstoren, worden

getroffen binnen de kaders van de Monumentenwet.
Deze maatregelen kunnen bij voorbeeld van waterhuishoudkundige aard zijn of op de wijze van fundering van aardebaan en kunstwerken. Onder omstandigheden kan het voorkomen dat onder toezicht van de ROB tot opgraving moet worden overgegaan. Hieromtrent zal de ROB worden geraadpleegd.

Behoort bij besluit van
de Gemeenteraad van
Echteld dd. **15.03.2001**
Mij bekend.
De secretaris,



DE BETUWEROUTE IN LIENDEN

2.2 De Betuweroute in Lienden¹¹.

Nadere beschrijving van het tracé en de bijkomende werken

De Betuweroute ligt in Lienden in een agrarische omgeving met enkele boomkwekerijen en fruitteeltgebieden. Ten noorden van de aansluiting van Echteld en Lienden op de A15 ligt het recreatiecentrum Lingemeer waarvan de recreatieplas in de gemeente Lienden ligt.

Het westelijk deel begint bij de kruising met de Linge. Het tracé loopt hier nagenoeg gelijk met de gemeentegrens Echteld-Lienden. De Linge wordt over een lengte van circa 1.700 meter verlegd naar de noordzijde van het tracé, waardoor een strakke bundeling van de Betuweroute met de A15 mogelijk wordt. Door het verleggen van de Linge komt deze rivier hier geheel op het grondgebied van Lienden te liggen en vormt ter plaatse niet langer de gemeentegrens Echteld-Lienden.

Het tracé in Lienden blijft een maaiveldligging houden door het toepassen van het zogenoemde hoog/laagpakket. Even voor de kruising met de spoorlijn Tiel-Elst verlaat de Betuweroute de gemeente Lienden. Om na de tweede kruising met de Linge weer in de gemeente te komen. Bij de woonwagenlocatie Walenhoek passeert het tracé de gemeentegrens met Kesteren.

Na de kruising met de Linge ligt het tracé op grondgebied van Lienden en kruist de Linge met een brug.

Aanleg van de spoorbaan

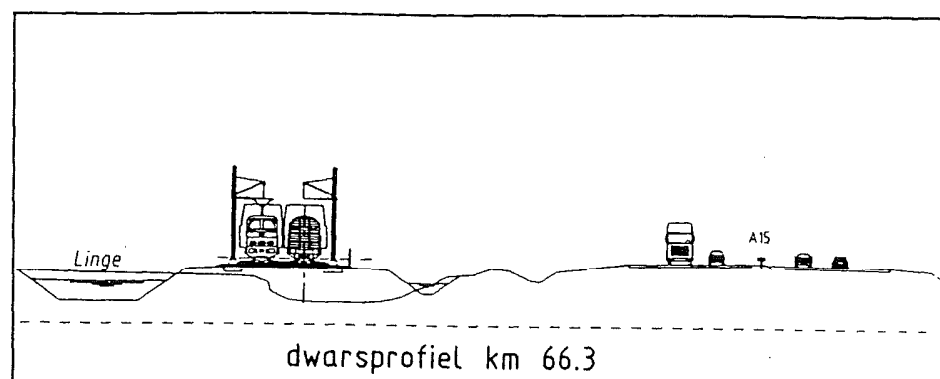
Beschrijving van de bodem en de aardebaan

De vormgeving en het ruimtebeslag van de aardebaan hangen nauw samen met de plaatselijke bodemgesteldheid. De bodem bestaat uit een slappe deklaag op een draagkrachtige zandlaag. Naar de bodemgesteldheid is geotechnisch en geohydrologisch onderzoek verricht. De slappe deklaag bestaat in Lienden overwegend uit lagen lichte en zware rivierklei en veen. De dikte van de deklaag varieert tussen de 3 en 6 meter. In verband met de slappe deklaag wijkt het dwarsprofiel van de aardebaan in Lienden op enkele plaatsen af van het standaarddwarsprofiel.

Om de stabiliteit van de aardebaan te waarborgen, wordt de Linge circa 20 meter parallel aan de Betuweroute verplaatst richting het noorden. De spoorsloten worden in vergelijking met het standaarddwarsprofiel plaatselijk tot circa 6 meter uit de teen van het talud gegraven.

¹¹

Sinds de gemeentelijke herindeling zijn de gemeenten Lieden, Maurik en Buren samengevoegd tot de gemeente Buren.



afbeelding 9. Kenmerkend dwarsprofiel in de gemeente Lienden

Transport en depots

Het transport van zand zal buiten de spoorbaan in hoofdzaak hydraulisch plaatsvinden door pers- en retourleidingen en incidenteel per as (vrachtwagen) via de openbare weg. In de spoorbaan kan het zandtransport zowel hydraulisch als per as plaatsvinden.

Voor het transport van het zand naar de baan in Lienden zijn verschillende mogelijkheden beschikbaar.

Een eerste mogelijkheid is de aanvoer per schip over het Amsterdam-Rijnkanaal. Het lossen kan plaatsvinden aan de oostelijke oever van het kanaal op het geplande industrieterrein te Echteld. Hydraulisch transport kan geschieden langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het tracé.

Een tweede mogelijkheid is aanvoer per schip over de Waal via de vluchthaven te IJzendoorn. Vervolgens wordt het zand per leiding hydraulisch in het tracé geperst.

Een derde mogelijkheid is de aanvoer van het zand bij de Veerstoep te Ochten of de jachthaven "Kesteren/Lienden". In dat geval kan het transport vanaf de aanlanding naar het tracé hydraulisch plaatsvinden of per as via de Cuneraweg.

Werkterreinen die nodig zijn voor de aanleg van de baan, worden gerealiseerd in de aanwezige restruimten.

Kunstwerken

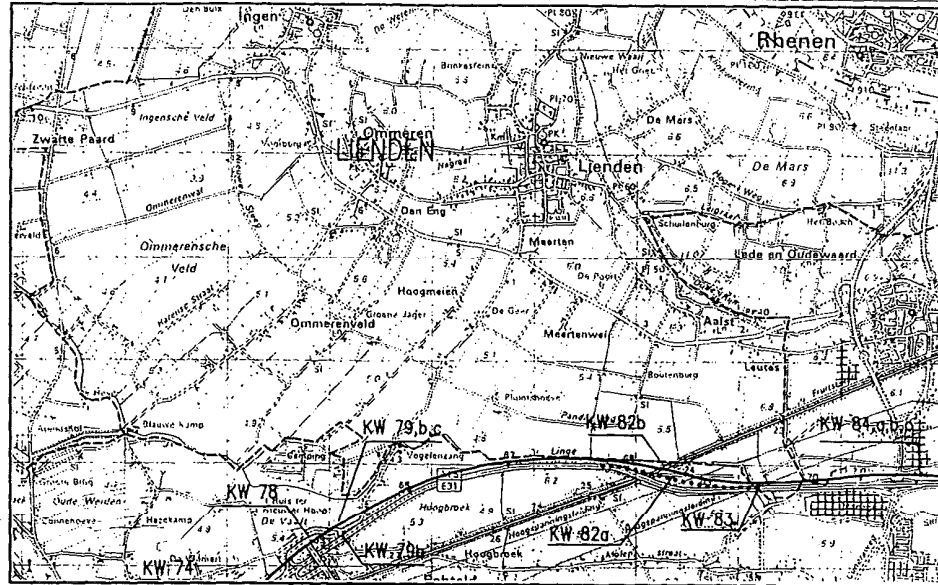
In Lienden wordt één kunstwerk gerealiseerd ten behoeve van de Betuweroute. Dit is (een deel van) de spoorbrug over de Linge. De Betuweroute kruist de Linge ten noorden van het bestaande viaduct in de A15 met een spoorbrug (KW 83). De doorvaarthoogte onder de brug wordt minimaal 1,5 meter. Dit kunstwerk is in tabel 3 opgenomen.

tabel 3. Kunstwerk in Lienden

KW nr.	aanduiding	type	lengte [m]	breedte [m]	hoogte [m t.o.v. MV]	hoogte [m t.o.v. N.A.P.]
83	over Linge	spoorbrug	40	15	2,5	8

De maten in deze tabel zijn indicatief. Deze maten kunnen veranderen als gevolg van de vormgeving en detaillering van de constructie. De hoogte van de kunstwerken wordt gemeten ten opzichte van maaiveld (MV). Tevens zijn de hoogten ten opzichte van N.A.P. gegeven.

De ligging van de kunstwerken is weergegeven in afbeelding 10.



afbeelding 10. Ligging kunstwerk Lienden

Infrastructurele maatregelen

Verkeersinfrastructuur

In Lienden kruist de Betuweroute geen wegen daarom zijn geen aanpassingen van de verkeersinfrastructuur nodig.

Wel zal als gevolg van toepassing van het hoog/laagpakket de bestaande spoorlijn Tiel-Elst worden verhoogd om zowel over de Betuweroute als over de A15 heen te gaan. De Viaductweg wordt in de gemeente Echteld ten zuiden van de A15 afgesloten. De bereikbaarheid van het gebied ten oosten van de spoorlijn Tiel-Elst, dat wordt ingesloten tussen de Betuweroute en de Linge, wordt gerealiseerd door een ontsluitingsweg over de hiervoor geschikt gemaakte bestaande spoorbrug (KW 82b) en onder het spoorviaduct in de verlegde spoorlijn Tiel-Elst (KW 82).

Vanaf de Zilverlandseweg wordt een dienstweg met semiverharding aangelegd voor de ontsluiting van een ETS-station en het aangrenzende perceel.

Op de Linge zal gedurende een deel van de bouwtijd van de spoorbrug geen scheepvaart mogelijk zijn.

Waterhuishouding

In Lienden kruist de Betuweroute eenmaal de Linge. De rivier wordt nabij de gemeentegrens Echteld-Lienden over een lengte

van circa 1.700 meter verlegd naar de noordzijde van het tracé. De resterende kruising vindt plaats met een brug zodat er geen nadelige effecten optreden voor de waterhuishouding.

Langs de Betuweroute zijn in het algemeen spoorsloten opgenomen. Waar mogelijk wordt de spoorsloot gecombineerd uitgevoerd met een hoofdwatgang van het polderdistrict Betuwe. Waar de Linge wordt verlegd naar de noordzijde van het tracé, heeft deze rivier tevens een afwateringsfunctie en wordt geen spoorsloot aangebracht.

In Lienden wordt een hoofdwatgang van het polderdistrict Betuwe gekruist. De ligging van de te kruisen hoofdwatgang blijft gelijk. De kruising met de waterloop vindt 200 meter na de kruising met de Linge plaats, nabij de gemeentegrens Echteld-Lienden. Deze kruising zal worden uitgevoerd in de vorm van een duiker.

Afhankelijk van de afwateringsrichting en de ligging van de peilgrenzen zullen de kavelsloten worden aangesloten op de spoorsloot of op de Linge. Afwatering van de gronden tussen de Betuweroute en de A15 vindt plaats via de zuidelijke spoorsloot.

Kabels en leidingen

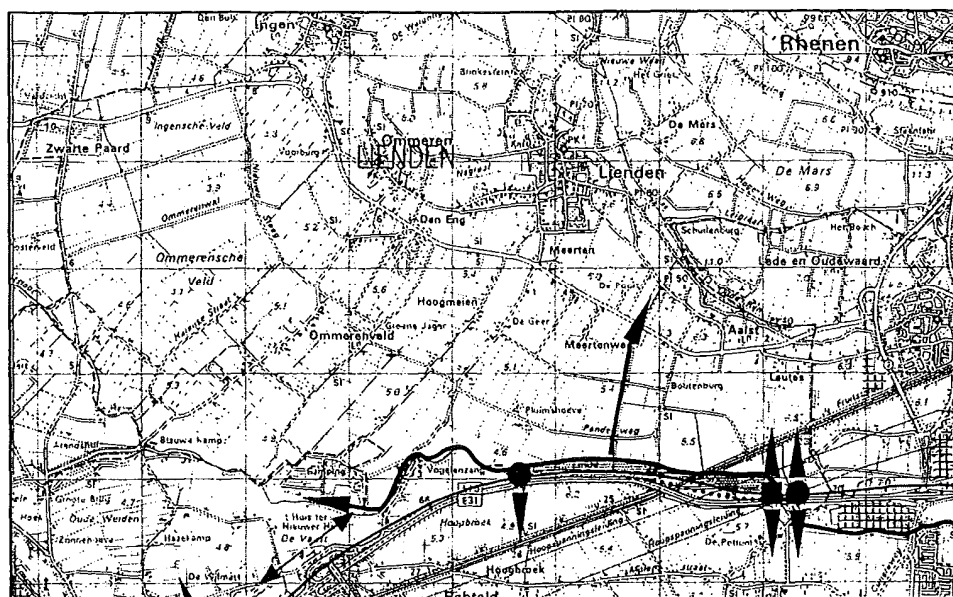
De door de Betuweroute gekruiste kabels en leidingen van een beperkte omvang worden gebundeld en op enkele plaatsen onder het tracé doorgevoerd.

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

Even na de kruising met de Linge kruist het tracé de 150 kV-hoogspanningslijn Dodewaard-Tiel. De afstand tussen de bovenleiding van de Betuweroute en de 150 kV-hoogspanningslijn wordt op de daarvoor benodigde maatvoering gebracht en één mast ten noorden van de Betuweroute wordt in noordelijke richting verplaatst. Aan de zuidzijde in de gemeente Echteld van de A15 wordt één mast verplaatst en wordt een nieuwe mast geplaatst.

Landschappelijke inpassing

Voor de Betuweroute is een landschapsplan opgesteld met uitgangspunten voor de ecologische en visueel-ruimtelijke inpassing van het tracé. Aan dit landschapsplan worden voor Lienden de volgende te nemen landschappelijke maatregelen ontleend, waarvan de situering is weergegeven in afbeelding 11.



afbeelding 11. Overzicht landschappelijke maatregelen in Lienden

Vormgeving geluidwerende maatregelen

De geluidsschermen worden door een zorgvuldige vormgeving zo goed mogelijk in het aangrenzende landschap ingepast. In Lienden liggen de geluidsschermen in het landelijk gebied en de schermen krijgen daarom een landelijk karakter. Deze schermen kenmerken zich door een rustige en bescheiden vormgeving. De horizontale belijning en de gebogen vorm zorgen ervoor dat de schermen minder hoog lijken. Met NS vindt nog nader overleg plaats over de inpassing van geluidsschermen in de omgeving.

Inrichting spoorbaan

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

Natte duikers en natuurvriendelijke oevers langs de kleine waterlopen

Een kleine waterloop kruist de Betuweroute net ten oosten van de kruising van het tracé met de Linge.

Om de faunapassage te bevorderen, wordt de duiker voorzien van looprichels die net boven het wateroppervlak worden aangebracht.

Aansluitend op de duiker wordt aan weerszijden van het tracé ruimte gecreëerd voor natuurontwikkeling. Hierdoor wordt de uitwisseling van flora en fauna bevorderd. De natuurontwikkeling zal bestaan uit de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Door deze oeverontwikkeling worden de waterlopen ruimtelijk geaccentueerd.

Natuurvriendelijke oevers langs de Linge

Het riviertje de Linge heeft een eigen identiteit binnen het landschap van het rivierengebied. De Betuweroute kruist de Linge en loopt in de gemeente Lienden op korte afstand parallel aan de Linge.

De identiteit van dit landschapselement kan worden versterkt door een natuurvriendelijke inrichting van de oevers van de Linge. Voor het oeversysteem levert een brede natuurlijke oever toegevoegde waarde voor water- en oevergebonden organismen, als bronbiotoop en als ecologische verbindingszone en een dergelijke inrichting vergroot tevens de aantrekkelijkheid voor waterrecreatie. Het gehele Lingetraject krijgt een aaneengesloten oeverontwikkeling die reikt van recreatieoord Lingemeer tot Opheusden. Hierbij doorkruist de Linge twee komgebieden en één oeverwal. In de komgebieden worden natuurvriendelijke oevers van circa 20 meter breed aangelegd terwijl op de oeverwal een smaller profiel van ongeveer 3 meter aan beide zijden wordt ontwikkeld. Door dit onderscheid worden de landschappelijke karakteristieken van kom en oeverwal meer benadrukt.

In het Ommerensche Veld wordt aan de zuidzijde van de Linge een natuurvriendelijke oever aangelegd. Ter hoogte van de plaats waar de Linge wordt verlegd tot aan de kruising van de Linge met de Betuweroute, zal het gehele ingesloten gebied tussen de Linge en de Betuweroute natuurvriendelijk worden ontwikkeld. Langs de hoofdwetering die parallel aan de Veldstraat loopt, wordt aan één zijde oeverontwikkeling gerealiseerd zodanig dat deze aansluit op de plannen van het Regiwa-project waardoor een ecologische verbinding tussen de Oude Rijn en Linge ontstaat. Deze verbinding wordt met name door moeras- en oeverontwikkeling aan de westzijde van de wetering tot stand gebracht.

Op de oeverwal, tussen de Pothumse Brug en de noordrand van Ochten, worden aan beide zijden van de Linge smalle natuurvriendelijke oevers aangelegd. Aan de noordzijde van de verlegde Linge wordt een minder steil talud aangebracht.

Om een aaneengesloten kanovaaroute mogelijk te maken op de Linge, worden de twee stuwen in het traject voorzien van kano-opstapplaatsen.

Faunatunnels

Om de verbinding te verbeteren voor kleine op het land levende fauna tussen de noord- en zuidzijde van het tracé, worden twee faunatunnels aangelegd aan weerszijden van de beschreven natte duiker.

Andere maatregelen

Er is in Lienden geen sprake van gebouwen die in verband met de Betuweroute moeten worden afgebroken of van woningen die aan de woonbestemming moeten worden onttrokken. In bouwzones wordt bebouwing, geen woningen, doorgaans geamoveerd. Op werkterreinen wordt bestaande bebouwing soms gebruikt voor opslag en dergelijke.

Cultuurhistorische maatregelen

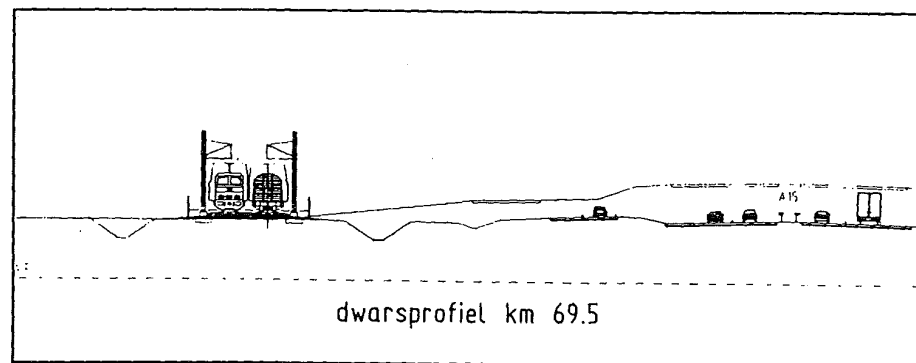
In de gemeente Lienden is een archeologische inventarisatie uitgevoerd. Daarbij zijn geen cultuurhistorische waarden in de bodem aangetroffen.

DE BETUWEROUTE IN KESTEREN

2.3 De Betuweroute in Kesteren.

Nadere beschrijving van het tracé en de bijkomende werken

Na de kruising met de gemeentegrens met Lienden passeert het eerste deel van de Betuweroute in Kesteren een woonwagenterrein. Het tracé ligt in een overwegend agrarische omgeving met enkele boomkwekerijen en fruitteeltgebieden. Ongeveer 150 meter ten oosten van de huidige Cuneraweg gaat het tracé onder de verhoogde en verlegde Cuneraweg door. Het eerste deel van het tracé ligt ter plaatse ten noorden van de aansluiting van de Cuneraweg op de A15. Circa 550 meter na de kruising met de verlegde Cuneraweg passeert de Betuweroute de gemeentegrens met Echteld.

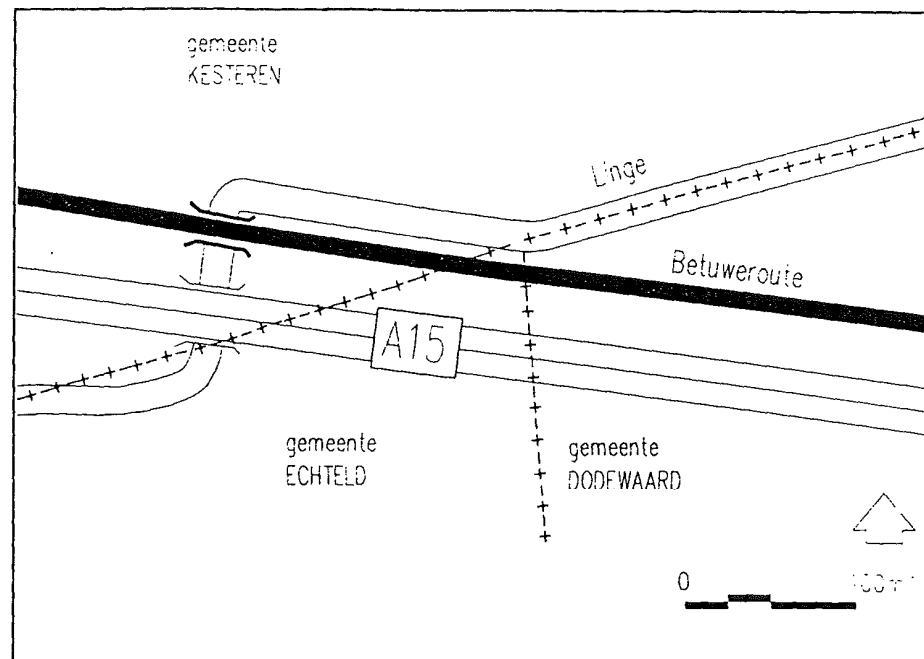


afbeelding 12. Kenmerkend dwarsprofiel bij Kesteren

Het tweede deel begint vanaf de verlegging van de Nieuwe Dijk. Het tracé heeft ook in dit deel vrijwel geheel een maaiveldligging. Ten noorden van de Nieuwe Dijk zal het industrieterrein worden uitgebreid. Vanaf de kruising met de Nieuwe Dijk ligt het tracé over een afstand van circa 600 meter even ten noorden van de gemeentegrens met Echteld. Het tracé gaat onder de te verhogen Markstraat door en zo dicht mogelijk langs de parkeerplaats Varakker (met benzine-station en wegrestaurant). Na de passage van Varakker wordt het tracé weer strak gebundeld met de A15. De omgeving rondom het tracé wordt hier gekenmerkt door akker- en graslanden en fruitteeltgronden.

Het tracé kruist de Linge met een brug. Nabij deze kruising wordt de Linge over een lengte van circa 200 meter naar de noordzijde van het tracé verlegd. Afbeelding 13 illustreert de situatie na het verleggen van de Linge. Iets oostelijker verlaat het tracé de gemeente.

Beide delen van het tracé in Kesteren vallen in de in voorbereiding zijnde ruilverkaveling Ochten-Opheusden.



afbeelding 13. Situatie verlegde Linge

Aanleg van de spoorbaan

Beschrijving van de bodem en de aardebaan

De vormgeving en het ruimtebeslag van de aardebaan hangen nauw samen met de plaatselijke bodemgesteldheid. De bodem bestaat uit een slappe deklaag op een draagkrachtige zandlaag. Naar de bodemgesteldheid zijn geotechnische en geohydrologische onderzoeken verricht. Hieruit blijkt dat de slappe deklaag in Kesteren overwegend uit zavel, lichte en zware rivierklei en veen bestaat en een dikte heeft die varieert tussen de 2 en 5 meter.

De bodemgesteldheid in Kesteren is zodanig dat kan worden volstaan met de standaardmaatregelen voor de stabiliteit van de aardebaan. Het dwarsprofiel van de aardebaan wijkt dan ook niet af van het standaarddwarsprofiel.

Transport en depots

Voor de aanleg van de Betuweroute in Kesteren zal zand naar het tracé worden getransporteerd.

Buiten de spoorbaan zal het zandtransport in hoofdzaak hydraulisch plaatsvinden via pers- en retourleidingen en incidenteel per as (vrachtwagen) via de openbare weg. In de spoorbaan kan transport zowel hydraulisch als per as plaatsvinden.

Het benodigde zand kan per schip worden aangevoerd via de vluchthaven te IJzendoorn. Van hieruit kan het zand per leiding (hydraulisch) naar het tracé worden geperst. Een andere mogelijkheid is het zand aan te voeren via de voormalige Veerstoep te Ochten of de jachthaven "Kesteren/Lienden". In dat geval kan het transport vanaf de aanlandingsplaats naar het tracé hydraulisch plaatsvinden of per as

via de Cuneraweg.
De vrijkomende grond kan worden verwerkt in de aanwezige restruimte tussen de Betuweroute en de A15. De definitieve gronddepots krijgen een in het landschap passende vormgeving. Werkterreinen die nodig zijn voor de aanleg van de baan, worden gerealiseerd in de aanwezige restruimten.

Elektrotechnische systemen

Ten behoeve van de elektrotechnische systemen wordt in onze gemeente nabij de kruising met de Cuneraweg een gebouw geplaatst. Nabij parkeerplaats Varakker is ook een dergelijk gebouw geprojecteerd. Deze gebouwen hebben een afmeting van ongeveer 4 bij 8 meter respectievelijk 10 bij 16 meter. De gebouwen zijn circa 4 meter hoog.

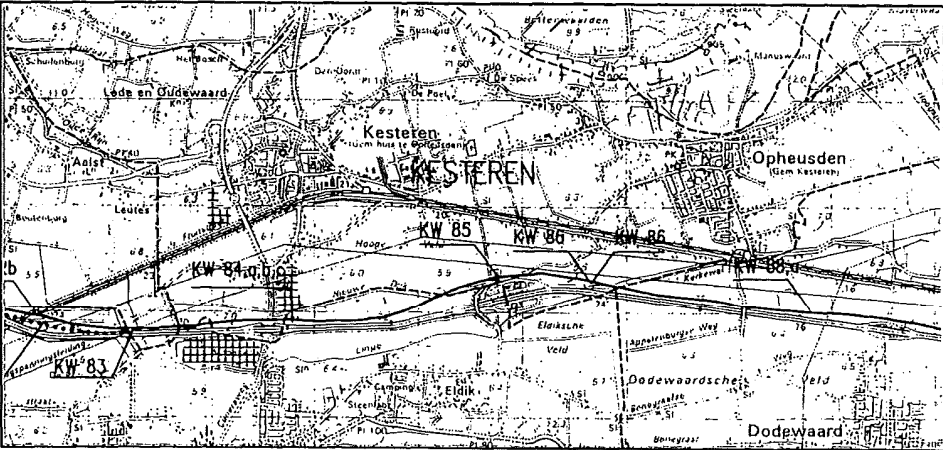
Kunstwerken

In tabel 4 is een overzicht van de kunstwerken opgenomen die in Kesteren worden gerealiseerd.

tabel 4. Kunstwerken in Kesteren

KW nr.	aanduiding	type	lengte [m]	breedte [m]	hoogte [m t.o.v. MV]	hoogte [m t.o.v. N.A.P.]
84	onder verlegde Cuneraweg	verkeersviaduct	75	26	8	14,5
84b	onder parallelweg Cuneraweg	verkeersviaduct	75	7	8	14,5
85	onder Markstraat	verkeerspoort	40	8	8	14
86	over de Linge	spoorbrug	55	15	4	8,5

De nummering van de kunstwerken is overgenomen uit het Ontwerp- Tracébesluit.
De in deze tabel opgenomen maten zijn indicatief. De hoogte van de kunstwerken is zowel ten opzichte van maaiveld (MV) als ten opzichte van N.A.P. gegeven.
De vier kunstwerken in Kesteren worden hierna beschreven. Zie afbeelding 14 voor de ligging van de kunstwerken in Kesteren.



afbeelding 14. Overzicht kunstwerken in Kesteren

Kruising met de verlegde Cuneraweg

De Betuweroute gaat via een verkeersviaduct (KW 84) onder de verlegde Cuneraweg door. De Cuneraweg bestaat uit drie rijstroken door een berm gescheiden.

Parallelweg Cuneraweg

Langs de Cuneraweg ligt een parallelweg. Deze weg wordt met een verkeersviaduct over de Betuweroute geleid (KW 84b en 84c). Dit kunstwerk ligt gedeeltelijk in de gemeente Echteld.

Kruising met de Markstraat

De Betuweroute gaat ten noorden van de A15 onder de verlegde Markstraat door. Het kunstwerk wordt ten westen van het bestaande kruispunt van lokale wegen met de Markstraat gebouwd. De verkeerspoort (KW 85) biedt ruimte aan twee rijstroken.

Kruising met de Linge

De Betuweroute kruist de Linge tussen Opheusden en Kesteren met een spoorbrug (KW 86). De rivier wordt ter plaatse naar de noordzijde van het tracé verlegd. De doorvaarthoogte bedraagt minimaal 1,5 meter.

Infrastructurele maatregelen

Verkeersinfrastructuur

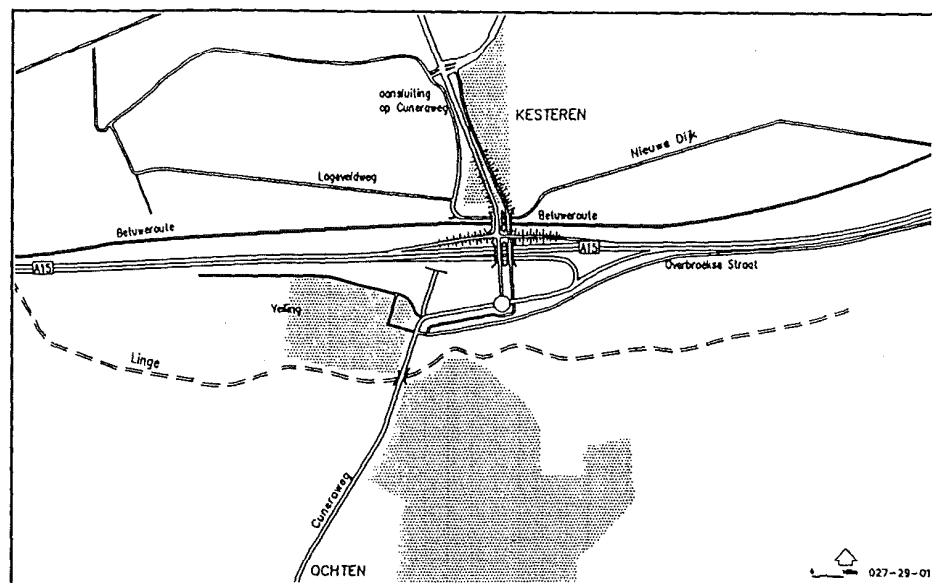
De lokale en regionale wegverbindingen in de gemeente worden gehandhaafd. Wel zullen er aanpassingen in de infrastructuur plaatsvinden.

Een belangrijke aanpassing van de Cuneraweg en de ter plaatse liggende A15 is het gevolg van het realiseren van het hoog/laagpakket. Na overleg met de gemeenten Kesteren en Echteld, de provincie en Rijkswaterstaat is uit de verschillende varianten voor een nieuwe kruising van de Cuneraweg gekozen voor een oostelijk gelegen kruising/aansluiting op de A15. De noordelijke aansluiting op de A15 bestaat uit een zogenoemde Haarlemmermeeroplossing en de zuidelijke aansluiting op de A15, gelegen in de gemeente Echteld, uit een kwart klaverblad inclusief een rotonde. Indien een toename in de verkeersintensiteit daar aanleiding toe geeft, is binnen de bestemming verkeersdoeleinden ook een T-aansluiting met een verkeersregelininstallatie te realiseren.

Deze nieuwe kruising ligt circa 150 meter ten oosten van de bestaande Cuneraweg. Door de bestaande aansluiting zolang mogelijk te handhaven en de A15 fasegewijs te verlagen, kan het verkeer tijdens de bouw van het nieuwe aansluitpunt doorgang vinden. Wel zullen verkeersmaatregelen en snelheidsbeperkingen nodig zijn. De Cuneraweg zal enkele malen voor kortere tijd worden afgesloten. Mede in verband met de veiligheid van overstekend langzaam verkeer en landbouwverkeer tussen Kesteren en Ochten wordt een aan de oostzijde gelegen parallelweg gerealiseerd. De Nieuwe Dijk wordt onder het Betuwerouteviaduct doorgetrokken en samen met de Lageveldseweg aangesloten op het kruispunt Oude Broekdijk/Cuneraweg. De passage van de Nieuwe Dijk met het Betuwerouteviaduct is vol-

doende ruim voor een toekomstige wegverbreding van de Nieuwe Dijk.

Op afbeelding 15 is de nieuwe situatie ten aanzien van de Cuneraweg weergegeven¹².



afbeelding 15. Toekomstige situatie Cuneraweg

Het viaduct in de Markstraat over de Betuweroute komt ten westen van het bestaande kruispunt van lokale wegen te liggen. Een tijdelijke verlegging van de Markstraat is noodzakelijk om het verkeer doorgang te laten vinden vóór de bouw van het viaduct en de aanleg van een deel van de aardebaan.

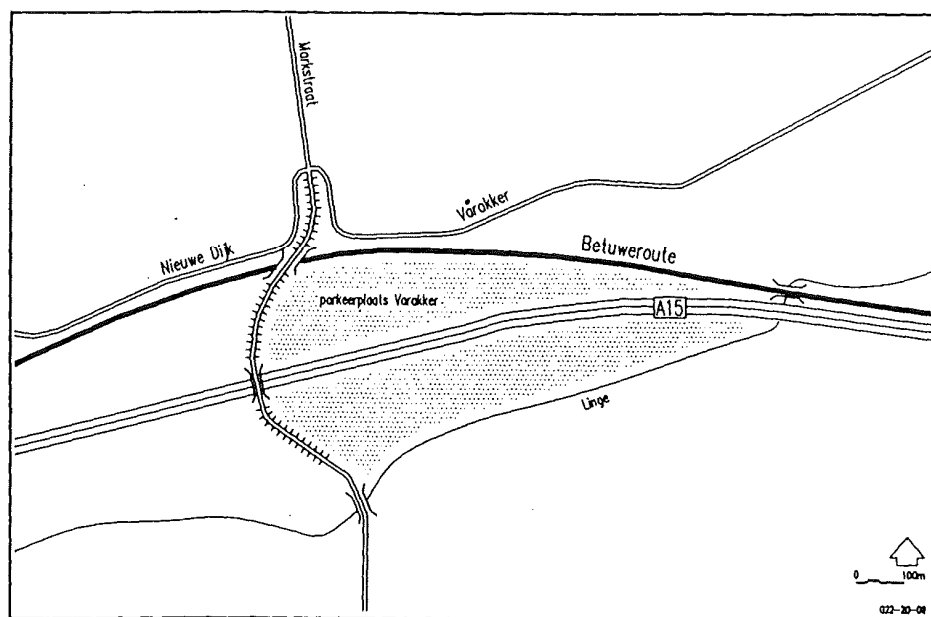
De lokale weg Varakker en de Nieuwe Dijk worden naar de noordzijde van het tracé verlegd en weer aangesloten op de Markstraat. Op afbeelding 16 is de nieuwe situatie bij de parkeerplaats Varakker weergegeven. Het terrein ten westen van de Markstraat tussen de Betuweroute en de A15 wordt vanaf de Markstraat ontsloten.

Bij het bepalen van de hoogte van de brug over de Linge is rekening gehouden met de benodigde doorvaarthoogte voor de kanovaart.

Tijdens de reconstructies en de bouw van de kunstwerken worden maatregelen genomen om de verkeersafwikkeling zo min mogelijk te verstoren. Tot deze maatregelen behoren onder andere wegomleggingen en kortdurende afsluitingen van de bestaande spoorlijnen en de betreffende wegen.

12

In het Veterplus worden de T-aansluiting en de rotonde van de aansluiting verwisseld. Voor de beschrijving van deze aanpassing wordt verwezen naar hoofdstuk III; de planbeschrijving van het plusgebied.



afbeelding 16. Nieuwe situatie parkeerplaats Varakker

Waterhuishouding

Even voor de gemeentegrens tussen Kesteren en Dodewaard kruist de Betuweroute de Linge via een brug. Ter plaatse wordt de Linge verlegd naar de noordzijde van het tracé. Dit heeft geen gevolgen voor de waterhuishouding. Dit geldt ook voor de verlegde Cuneraweg die de Linge kruist door middel van een brug.

Langs de Betuweroute zijn in het algemeen spoorsloten opgenomen. Waar mogelijk wordt de spoorsloot gecombineerd uitgevoerd met een hoofdwatgang van het Polderdistrict Betuwe.

Binnen de gemeente worden twee hoofdwatgangen van het polderdistrict gekruist. De ligging van de hoofdwatgangen wordt ter plaatse van de verlegde Cuneraweg zodanig gewijzigd dat met één kruising kan worden volstaan. Deze kruising wordt uitgevoerd via een duiker. De verlegde Cuneraweg kruist een aantal hoofdwatgangen. Deze kruisingen worden uitgevoerd in de vorm van duikers. Voorts zal de ligging van enkele hoofdwatgangen plaatselijk worden aangepast. Waar de Betuweroute de Nieuwe Dijk kruist, wordt deze weg verlegd naar de noordzijde van het tracé. Dit geldt eveneens voor de watgang ten zuiden van de Nieuwe Dijk.

De watgang ten zuiden van de Nieuwe Dijk vervult naast de functie van spoorsloot tevens de functie van hoofdwatgang. Deze watgang wordt in verband met de afwatering langs de Betuweroute doorgetrokken tot de Linge.

Afhankelijk van de afwateringsrichting en de ligging van de peilgrenzen zullen de kavelsloten worden aangesloten op de spoorsloot of op de hoofdwatgang langs het tracé. Afwatering van de gronden tussen de Betuweroute en de A15 vindt

plaats via de zuidelijke spoorlood.

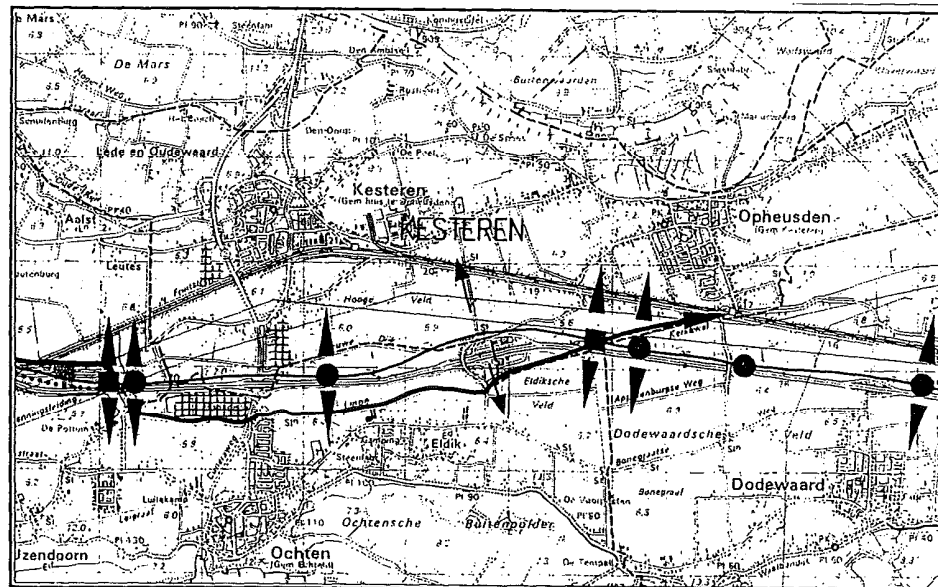
Kabels en leidingen

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

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

Landschappelijke inpassing

Voor de Betuweroute is een landschapsplan opgesteld met uitgangspunten voor de ecologische en visueel-ruimtelijke inpassing. Dit plan voorziet in de volgende landschappelijke maatregelen voor Kesteren. De plaats van deze maatregelen is weergegeven op afbeelding 17.



afbeelding 17. Overzicht landschappelijke maatregelen in Kesteren

Vormgeving geluidwerende maatregelen

Door een zorgvuldige vormgeving worden de geluidsschermen zo goed mogelijk in het aangrenzende landschap ingepast. In Kesteren liggen de geluidsschermen in het landelijk gebied en de schermen krijgen daarom een landelijk karakter. De vormgeving van deze schermen kan worden getypeerd als bescheiden en rustig. Door een gebogen vorm en een horizontale belijning lijken de schermen minder hoog. Met NS vindt nog nader overleg plaats over de inpassing van geluidsschermen in de omgeving.

Inrichting spoorbaan

De taluds en spoorbermen worden met een grazige vegetatie ingericht die kenmerkend is voor een voedselarm milieu. Door

het weinig onderbroken karakter van de spoorlijn bieden de bermen en taluds goede mogelijkheden voor de verspreiding van plant en dier en kan de spoorbaan een corridorfunctie vervullen.

Natuurvriendelijke oevers langs de Linge

In het rivierengebied is de Linge een kenmerkend element in het landschap, met een eigen identiteit. De Betuweroute kruist de Linge meerdere malen en ligt in Kesteren op korte afstand parallel aan de Linge.

Door de ontwikkeling van natuurvriendelijk ingerichte oevers kan de identiteit van dit landschapselement worden versterkt. Een brede natuurlijke oever vormt voor water- en oevergebonden organismen zowel een bronbiotoop als een ecologische verbindingszone en vergroot tevens de aantrekkelijkheid voor waterrecreatie. Het Lingetraject krijgt een aaneengesloten oeverontwikkeling die reikt van recreatieoord Lingemeer tot Opheusden. De Linge doorsnijdt op dit traject twee komgebieden en één oeverwal.

In de komgebieden worden natuurvriendelijke oevers van 20 meter breed aangelegd terwijl op de oeverwal een smaller profiel van ongeveer 3 meter aan beide zijden wordt ontwikkeld. Daarmee worden de landschappelijke en ruimtelijke karakteristieken van kom en oeverwal geaccentueerd. De komgebieden bieden de mogelijkheid om een kwalitatief goede ecologische oeverzone te creëren, waarbij het benutten van schoon kwelwater in de oeverprofielen mogelijk is.

De oorspronkelijk, volgens het Traceebesluit, beoogde verbreding van de Linge aan de noordzijde tussen de kruising van de Linge met Betuweroute en de Parallelweg is komen te vervallen. In de gemeente Dodewaard in het komgebied het Dodewaardsche Veld zal aan de zuidzijde van de Linge langs de Kerkewal de hier aanwezige sloot worden verbreed ten behoeve van een natuurvriendelijke oeverontwikkeling.

Om een aaneengesloten kanovaartroute mogelijk te maken op de Linge, worden de twee stuwen in het traject voorzien van kano-opstapplaatsen. Tevens zullen in het gebied nabij Varakker kano- en roeibotensteigers worden aangelegd.

Wegbeplanting

Aan beide zijden van de Markstraat zal wegbeplanting worden aangelegd. Hierdoor wordt de ruimtelijke verschijningsvorm van deze weg versterkt en wordt een bijdrage geleverd aan het lokale landschapspatroon.

De Cuneraweg wordt landschappelijk ingepast.

Andere maatregelen

Te amoveren bebouwing

Als gevolg van de aanleg van de Betuweroute moet op een aantal plaatsen in de gemeente bebouwing worden geamoveerd (gesloopt). Bouwwerken worden alleen geamoveerd, indien de bebouwing ligt in het gebied dat gereserveerd is voor de aanleg van de spoorbaan en voor de aanleg van noodzakelijke nieuwe weginfrastructuur. In tabel 5 is aangegeven om welke bebouwing het gaat.

tabel 5. Te amoveren bebouwing in de gemeente Kesteren

adres	soort bebouwing	reden van amoveren	
		spoorbaan	infrastructuur
Nieuwe Dijk, km 71,4	schuur	x	
Nieuwe Dijk 1	woning + manege		x
Nieuwe Dijk t.o. nr. 1	gasontvangststation	x	

Naast de bebouwing die in de tabel is aangegeven, kan er nog andere bebouwing worden geamoveerd. Het gaat hierbij niet om woningen, maar bij voorbeeld om bergingen en schuurtjes binnen de bouwzones. Op werkterreinen wordt bestaande bebouwing soms gebruikt voor opslag en dergelijke. Planmatige bedrijfsverplaatsingen geschieden in overleg met rechthebbenden.

Bescherming fruitteelt

De hiervoor reeds aangegeven maatregelen (geluidsschermen, aardenwallen) hebben tevens een afschermend effect op de in de nabijheid van de Betuweroute gelegen fruitteelt. Gevolgen voor die fruitteelt treden dan ook niet op.

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

Cultuurhistorische maatregelen

In de gemeente Kesteren is een archeologische inventarisatie uitgevoerd. Daarbij zijn cultuurhistorische waarden in de bodem aangetroffen. Nader wordt bekeken of deze vindplaatsen ter plaatse kunnen worden geconserveerd of moeten worden opgegraven.

In het kader van een eventuele voordracht voor bescherming van een vindplaats ingevolge de Monumentenwet kan de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) aan de minister van OC&W een definitief waarderingvoorstel doen. Op basis van deze waardering kan een vindplaats eventueel worden beschermd. Eventuele maatregelen om beschermde vindplaatsen te behouden of zo min mogelijk te verstoren worden getroffen binnen de kader van de Monumentenwet. Deze maatregelen kunnen bij voorbeeld van waterhuishoudkundige aard zijn of op de wijze van fundering van aardebaan en kunstwerken. Onder omstandigheden kan het voorkomen dat onder toezicht van de ROB tot opgraving moet worden overgegaan. Hieromtrent zal de ROB worden geraadpleegd.

DE BETUWEROUTE IN DODEWAARD

2.4 De Betuweroute in Dodewaard.

Nadere beschrijving van het tracé en de bijkomende werken

De Betuweroute wordt in de gemeente strak gebundeld met de A15 en heeft met uitzondering van de kruising met de Linge een maaiveldligging. Voor het gebied tussen Ochten en Opheusden is een ruilverkaveling in voorbereiding.

Na de kruising met de Linge wordt tot aan de kruising met de te vervallen Peyenkampse Veldweg aan weerszijden van de doorgaande sporen een wachtspoor aangelegd.

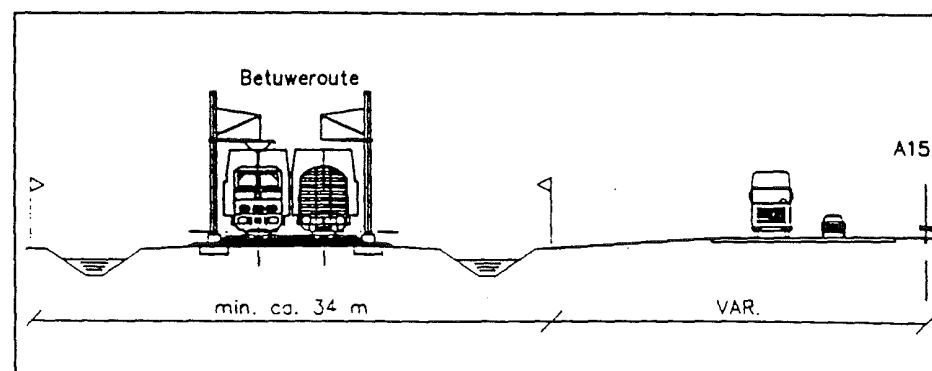
Het tracé passeert de op te heffen Peyenkampse Veldweg en een voormalige zandwinput, de zogenoemde Plas van Schouls.

Vervolgens gaat de Betuweroute onder de verhoogde en de verlegde Dalwagen door. Dit in tegenstelling tot het Voorontwerp-Tracébesluit waar het tracé over de Dalwagen zou worden aangelegd. De aanpassing is het gevolg van het realiseren van het hoog/laagpakket. Algemeen uitgangspunt is dat de Betuweroute zoveel mogelijk met een maaiveldligging wordt aangelegd, en dat een aantal kruisende wegen over het tracé heen wordt geleid.

Na de kruising met de Dalwagen blijft het tracé op maaiveldligging en gaat onder de Kerkstraat door.

Voordat de Betuweroute de gemeente nabij de parkeerplaats Leigraaf verlaat, gaat het tracé ter plaatse van de Leigraafseweg even over grondgebied van de gemeente Valburg.

Nabij de voormalige Peyenkampse Veldweg wordt ten noorden van het tracé een bouwzone aangelegd.



afbeelding 18. Kenmerkend dwarsprofiel bij Dodewaard

Aanleg van de spoorbaan

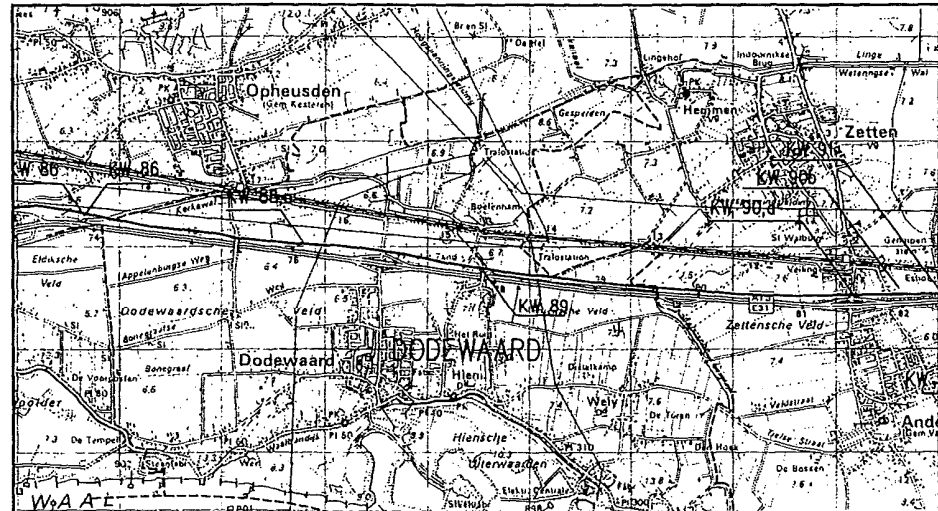
Beschrijving van de bodem en de aardebaan

De vormgeving en het ruimtebeslag van de aardebaan hangen nauw samen met de plaatselijke bodemgesteldheid. De bodem bestaat uit een slappe deklaag op een draagkrachtige zandlaag. Uit het geotechnisch en geohydrologisch bodemonderzoek is gebleken dat de slappe deklaag overwegend bestaat uit zavel, klei en veen. De deklaag heeft een dikte tussen 1 en 7 meter.

In verband met de slappe deklaag wijkt het dwarsprofiel van de aardebaan op enkele plaatsen af van het standaarddwarspro-

De in deze tabel opgenomen maten zijn indicatief. De hoogte van de kunstwerken wordt gemeten ten opzichte van maaiveld (MV). Tevens zijn de hoogten ten opzichte van N.A.P. aangegeven.

De kunstwerken worden hierna beschreven. Afbeelding 19 bevat een kaart met hun ligging in dit gedeelte van het tracé.



afbeelding 19. Overzicht kunstwerken Dodewaard

Kruising met de verlegde Dalwag

De Betuweroute gaat met een verkeerspoort (KW 88) onder de verlegde Dalwag door. De Dalwag heeft twee door een verkeersgeleider gescheiden rijstroken en een fietspad aan de oostzijde.

Kruising van de verlegde Dalwag met de A15

De verlegde Dalwag gaat met een verkeersviaduct (KW88a) over de A15 heen. Het viaduct is geschikt voor meerdere rijstroken en een fietspad aan de oostzijde.

Kruising met de Kerkstraat

De Betuweroute gaat onder de Kerkstraat door. Het kunstwerk (KW 89) wordt over de A15 en de beide sporen van de Betuweroute gebouwd, direct ten oosten van het bestaande viaduct over de A15 in de Kerkstraat. Het verkeersviaduct biedt ruimte aan twee rijstroken.

Infrastructurele maatregelen

Verkeersinfrastructuur

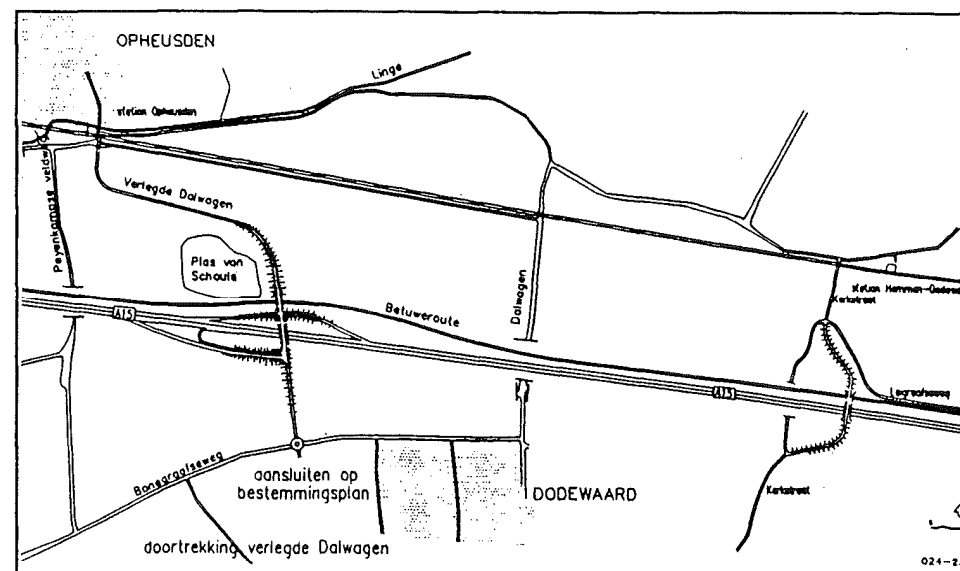
De lokale en regionale wegverbindingen in de gemeente worden zoveel mogelijk gehandhaafd. Wel zullen er aanpassingen in het wegverloop plaatsvinden.

De Dalwag vormt een belangrijke verbindingsweg tussen de woonkernen van Opheusden en Dodewaard en heeft een aansluiting op de A15. Als gevolg van het realiseren van het hoog/laagpakket wordt de Dalwag aangepast aan de, op maaiveld

veld te leggen, A15 en de Betuweroute. De nieuwe overgang en aansluiting op de A15 ligt direct ten oosten van de plas van Schouls, met een nieuwe verbinding naar de Matensestraat en naar Opheusden, waarvan het gedeelte tussen de Bonegraafseweg en Opheusden in het TB wordt geregeld. De planologische inpassing van de weg tussen de Bonegraafseweg, de Matensestraat en de Dreef/Kalkestraat alsmede de realisering van het deel Matensestraat-De Dreef/Kalkestraat wordt in een apart bestemmingsplan geregeld. De Peyenkampse Veldweg wordt als doorgaande verbinding opgeheven. Het nieuwe "Dalwagentracé" wordt voorzien van een eenzijdig fietspad. Tijdens de constructie van het nieuwe aansluitpunt kan het verkeer gebruik blijven maken van de huidige Dalwagen en de A15 door de bestaande aansluiting zo lang mogelijk te handhaven en de A15 fasegewijs te verlagen.

De rioolwaterzuivering blijft via het zuidelijk deel van de Peyenkampse Veldweg ontsloten. Op afbeelding 20 is de hier beschreven, nieuwe situatie weergegeven¹³.

Naast het bestaande viaduct in de Kerkstraat wordt ter vervanging van dit viaduct een nieuw viaduct gebouwd over de Betuweroute en de A15. Tijdens de bouw van het viaduct kan het verkeer gebruik blijven maken van de bestaande Kerkstraat. Na voltooiing van het viaduct wordt het verkeer over het nieuwe viaduct via de verlengde Kerkstraat geleid. Het bestaande viaduct over de A15 wordt verwijderd. De Leigraafseweg wordt naar de noordzijde van de Betuweroute verplaatst en over een lengte van ruim 500 meter opnieuw aangelegd en aangesloten op de Kerkstraat. Zie afbeelding 20 waarin de situatie na aanleg van de Betuweroute is weergegeven.



afbeelding 20. Overzicht wegen Dodewaard

¹³

Het in het TB opgenomen weggedeelte A15 - Opheusden wordt anders uitgevoerd dan hier is voorgesteld. Hiervoor wordt verwezen naar het hoofdstuk III, de beschrijving van het plusgebied.

Waterhuishouding

Even voor de gemeentegrens tussen Kesteren en Dodewaard kruist de Betuweroute de Linge met een brug. Ter plaatse wordt de Linge verlegd naar de noordzijde van het tracé. Dit heeft geen gevolgen voor de waterhuishouding.

De spoorsloten die langs de Betuweroute worden aangelegd, worden waar mogelijk gecombineerd uitgevoerd met een hoofdwatertgang van het Polderdistrict Betuwe.

In de gemeente Dodewaard worden vier hoofdwatertgangen van het polderdistrict gekruist. De ligging van de te kruisen hoofdwatertgangen blijft grotendeels gelijk. Deze kruisingen worden uitgevoerd in de vorm van duikers. Afhankelijk van de afwateringsrichting en de ligging van de peilgrenzen worden de kavelsloten aangesloten op de spoorlood of op de hoofdwatertgang langs de Betuweroute.

Ten gevolge van de verlegde Dalwagen wordt een deel van de zuidrand van de Plas van Schouls gedempt. Dit heeft geen nadelige invloed op de waterhuishouding.

Ontwatering van de gronden tussen de Betuweroute en de A15 vindt plaats via de zuidelijke spoorlood.

Kabels en leidingen

De door de Betuweroute gekruiste kabels en leidingen met een beperkte diameter worden op centrale plaatsen gebundeld en onder het tracé doorgevoerd.

Kabels en leidingen in de lengterichting van de baan worden buiten de spoorbaan gelegd. Indien nodig worden kruisingen van hoofdtransportleidingen met de spoorbaan overkluisd.

Tussen de Peyenkampse Veldweg en de Dalwagen kruist de Betuweroute een 380 kV-hoogspanningslijn. De afstand tussen de bovenleiding van de Betuweroute en de nieuwe aansluitingen op de A15 met de kruisende hoogspanningslijn wordt afgestemd op de hiervoor benodigde maatvoering.

Ruim 400 meter na de kruising met de Kerkstraat kruist het tracé de 150 kV-hoogspanningslijn van de GKN (de kerncentrale) Dodewaard. De afstand tussen de bovenleiding van de Betuweroute en de kruisende hoogspanningsleiding wordt afgestemd op de hiervoor benodigde maatvoering.

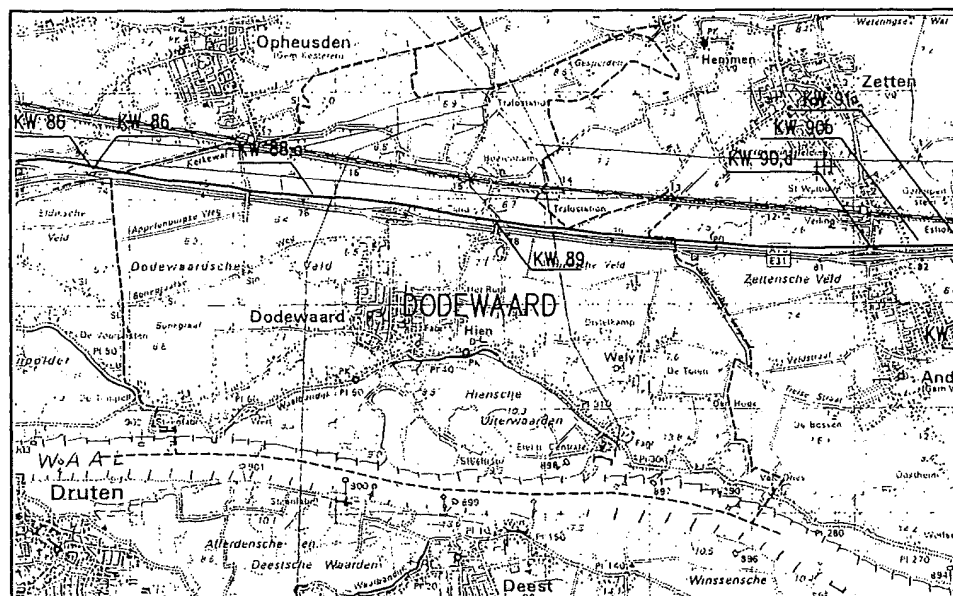
Landschappelijke inpassing

Voor de Betuweroute is een landschapsplan opgesteld met uitgangspunten voor de ecologische en visueel-ruimtelijke inpassing. Aan dit plan zijn de volgende te nemen landschappelijke maatregelen ontleend, die zijn weergegeven op afbeelding 21.

Vormgeving geluidwerende maatregelen

Door een zorgvuldige vormgeving worden de geluidsschermen zo goed mogelijk in het aangrenzende landschap ingepast. De geluidsschermen in de gemeente Dodewaard liggen in het landelijk gebied en krijgen daarom een landelijk karakter. De

schermen lijken door de horizontale belijning en de gebogen vorm minder hoog. Met NS vindt nog nader overleg plaats over de inpassing van geluidsschermen in de omgeving.



afbeelding 21. Overzicht landschappelijke maatregelen in de gemeente Dodewaard

Inrichting spoorbaan

De taluds en spoorbermen zullen met een grazige vegetatie worden ingericht die kenmerkend is voor een voedselarm milieu. Door het weinig onderbroken karakter van de spoorlijn bieden de bermen en taluds goede mogelijkheden voor de verspreiding van plant en dier en kan de spoorbaan een corridor-functie vervullen.

Vormgeving depots en restruimten

Ten behoeve van de aanleg van de aardebaan worden zowel in de restruimten als elders tijdelijke en blijvende gronddepots aangelegd. Definitieve depots zullen landschappelijk worden ingepast. Waar mogelijk worden daarbij groenvoorzieningen aangelegd die het depot een ecologische betekenis kunnen geven.

Natte duikers en natuurvriendelijke oevers

Vier waterlopen kruisen de Betuweroute door middel van een duiker. Dit zijn waterlopen ten oosten van de kruising met de Linge, bij de te vervallen Peyenkampse Veldweg, ten oosten van de huidige Dalwagen en een waterloop ter hoogte van de Leigraafseweg. De duikers worden voorzien van looprichels die net boven het wateroppervlak worden angebracht. De passage van oevergebonden fauna wordt verder bevorderd, door de looprichels bij de ingangen van de duiker goed aan te sluiten op de oevers.

Aansluitend op drie van de duikers wordt langs de waterlopen aan weerszijden van het tracé extra ruimte gecreëerd voor natuurontwikkeling. Hierdoor wordt de uitwisseling van flora

en fauna bevorderd.

Door deze oeverontwikkeling worden de waterlopen ruimtelijk geaccentueerd en wordt het contrast tussen de waterlopen als onderdeel van het lokale landschap en de Betuweroute als onderdeel van de infrastructurele bundel benadrukt.

Natuurvriendelijke oevers langs de Linge

De Linge is een belangrijk oost-west-georiënteerd element in het landschap, met een eigen identiteit binnen het rivierengebied. De Betuweroute kruist de Linge enkele malen en ligt in de gemeente Dodewaard op korte afstand parallel aan de Linge.

Op het Lingetraject (recreatieoord Lingemeer tot Opheusden) is aaneengesloten natuurvriendelijke oeverontwikkeling voorzien. De circa 20 meter brede oevers worden op de locaties, die de beste potenties bieden, gerealiseerd.

In de gemeente Dodewaard in het komgebied het Dodewaardsche Veld zal aan de zuidzijde van de Linge langs de Kerkewal de hier aanwezige sloot worden verbreed ten behoeve van een natuurvriendelijke oeverontwikkeling. Ter plaatse van de kruising Linge Betuweroute zal in het driehoekige gebied tussen de Linge en de Betuweroute een ecologische stapsteen aangelegd worden. Dit terrein kan tevens benut worden als waterberging. De oorspronkelijk beoogde verbreding van de Linge aan de noordzijde is komen te vervallen.

Om een aaneengesloten kanovaaroute mogelijk te maken op de Linge, worden de twee stuwen in het traject voorzien van kano-opstapplaatsen.

Faunatunnels

Ten einde faunaverbindingen tot stand te brengen tussen de noord- en zuidzijde van de Betuweroute worden zes faunatunnels steeds aan weerszijden van de beschreven natte duikers aangelegd. Versnippering van leefgebieden voor kleine zoogdieren wordt hiermee tegengegaan.

Wegbeplanting

Langs de Kerkstraat wordt een gesloten singel aangelegd. Hierdoor wordt het lokale ruimtelijke patroon versterkt. De bomenrij met een dichte struiklaag wordt zover mogelijk tot aan de Betuweroute doorgezet. De wegbeplanting draagt bij aan de ecologische infrastructuur van het gebied, die de uitwisseling van flora en fauna tussen ecologische kerngebieden mogelijk maakt.

Andere maatregelen

Te amoveren bebouwing

Als gevolg van de aanleg van de Betuweroute moet op een aantal plaatsen in de gemeente Dodewaard bebouwing worden geamoveerd. Bouwwerken worden alleen geamoveerd (gesloopt), indien de bebouwing ligt in het gebied dat gereserveerd is voor de aanleg van de spoorbaan en voor de aanleg van noodzakelijke nieuwe weginfrastructuur.

In tabel 7 is aangegeven om welke bebouwing het gaat.

3. Milieu-
hygiënische
aspecten.

Algemeen

In de hierna volgende paragrafen worden de milieuhygiënische aspecten per gemeente beschreven, zoals die in de concept-bestemmingsplannen door NS Railinfrabeheer zijn weergegeven.

MILIEUHYGIENISCHE ASPECTEN IN ECHTELD

3.1 Milieu-
hygiënische
aspecten in
Echteld.

Geluidwerende maatregelen

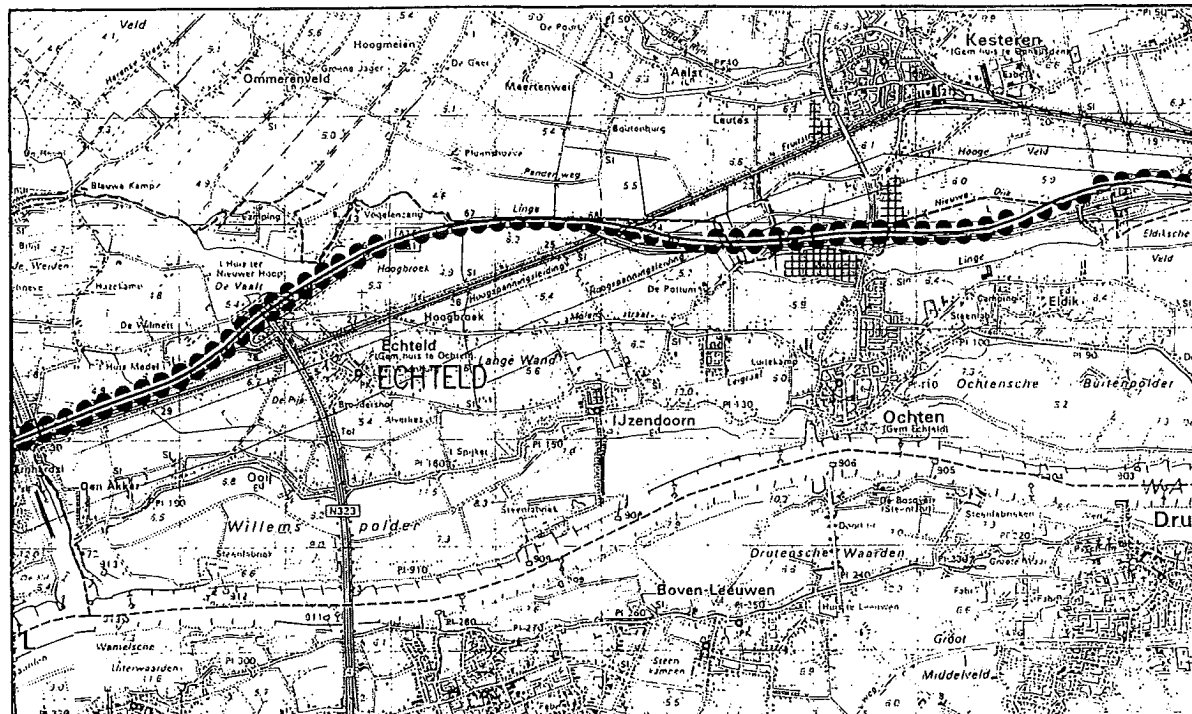
Op basis van akoestisch relevante omgevingskenmerken en de spoorgegevens van de Betuweroute is de geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige objecten berekend. Van de volgende rapporten zijn in dit hoofdstuk de belangrijkste conclusies opgenomen: "Rapport akoestisch onderzoek Betuweroute", DGMR L.96.0732.D1, "Rapport akoestisch onderzoek Betuweroute m.b.t. de woning aan de Meersteeg 4a in de gemeente Echteld", DMGR L.96.0732.D6, "Rapport onderbouwing hogere waarden woningen gemeente Echteld", DGMR L.96.0732.D2 en "Akoestisch onderzoek wegverkeerlawaaai in de gemeenten Echteld en Lienden in het kader van de aanleg van de Betuweroute", DGMR L.960732.D8.

Geluidsbelasting ten gevolge van het spoorweglawaaai.

Aan de hand van de criteria voor schermplaatsing, zoals die voor de Betuweroute worden gehanteerd, zijn de te nemen geluidwerende maatregelen bepaald. In het kort kunnen deze criteria als volgt worden weergegeven. Bij geconcentreerde bebouwing met aaneengesloten woningen wordt de geluidsbelasting met schermen tot 57 dB(A) teruggebracht. In het geval van verspreide bebouwing spelen verschillende factoren een rol bij afweging van het al dan niet plaatsen van schermen. Deze factoren zijn de optredende geluidsbelasting per woning, het aantal woningen in relatie tot het benodigde geluidsscherm en de aanwezigheid van andere geluidsbronnen naast de Betuweroute (bij voorbeeld een weg). De uiteindelijke keuze voor het plaatsen van schermen dan wel het aanvragen van een hogere waarde heeft plaatsgevonden op basis van technische, financiële en landschappelijke overwegingen, waarbij het rendement (kosten versus effect) een doorslaggevende rol heeft gehad. Op afbeelding 22 is een overzicht van de geluidwerende maatregelen weergegeven.

tabel 8. Geluidsschermen in en nabij de gemeente Echteld

noordzijde [km - km]	lengte [m]	hoogte [m + BS]	zuidzijde [km - km]	lengte [m]	hoogte [m + BS]
59,84 - 63,40	3.560	1,5	61,10 - 62,00	900	1,5
63,40 - 63,55	150	2	62,00 - 63,50	1.500	1
63,55 - 64,30	750	1,5	63,50 - 65,00	1.500	1,5
64,30 - 64,65	350	2	65,00 - 67,41	2.410	1
64,65 - 65,10	450	1,5	67,41 - 70,00	2.590	1,5
68,30 - 68,70	400	1,5	70,00 - 71,75	1.750	1
68,70 - 68,90	200	2,0	-	-	-
68,90 - 70,10	1.200	1,5	-	-	-
70,10 - 70,70	600	2,0	-	-	-
70,70 - 71,00	300	1,5	-	-	-
71,80 - 74,50	2.700	1	-	-	-



afbeelding 22. Overzicht geluidwerende maatregelen

In tabel 8 is de bovenkant van de geluidsschermen gedefiniëerd ten opzichte van Bovenkant Spoorstaaf (BS). Deze maat is bepalend voor het geluidwerende effect van een geluidsscherm. De feitelijke hoogte van een geluidsscherm wordt mede bepaald door de plaats van de onderzijde van het geluidsscherm ten opzichte van Bovenkant Spoorstaaf. Deze hoogte kan derhalve variëren naar gelang het geluidsscherm geplaatst is op (een opstaande rand van) een kunstwerk of een talud.

Voor een aantal woningen blijft de geluidsbelasting ook na schermplaatsing meer dan 57 dB(A). Indien de geluidsbelasting aan de gevel meer dan 57 dB(A) is, worden zonodig maatregelen getroffen om te bevorderen dat de binnenwaarde in geluidsgevoelige ruimten maximaal 37 dB(A) zal bedragen. In tabel 9 zijn de hogere geluidsbelastingen opgenomen die voor deze woningen optreden. Voor deze woningen is een hogere grenswaarde op grond van het Besluit geluidhinder spoorwegen vastgesteld.

tabel 10. Overzicht van de woningen in gemeente Echteld waarvoor een hogere waarde dient te worden aangevraagd (inclusief aftrek conform art. 103 Wet Geluidhinder).)

woning	ten gevolge van de weg	geluidsbelasting in dB(A) etmaalwaarde
<u>Sanering</u>		
Brenksestraat 1	sanering snelweg A15	63
Brenksestraat 16	sanering snelweg A15	61
<u>Reconstructie</u>		
Spoorstraat 1 en 1a	reconstructie snelweg A15	56
Spoorstraat 2	reconstructie snelweg A15	55
Meersteeg 1	reconstructie Meersteeg	53

Er is gekozen voor gevelisolatie, ter vermindering van de geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer. Het aanbrengen van geluidsschermen is landschappelijk niet inpasbaar (onder andere vanwege de hoogte) en de kosten van deze schermen staan niet in verhouding tot het aantal woningen.

Het bovenstaande heeft tot gevolg dat voor de in tabel 10 genoemde woningen een hogere waarde moet worden aangevraagd overeenkomstig de in de tabel genoemde geluidsbelasting.

Bodemsanering

Aan de hand van de destijds beschikbare documentatie is in 1993 een historisch onderzoek verricht naar de aanwezigheid van bodemverontreiniging in de gemeente Echteld. Dit historisch onderzoek heeft in relatie tot de Betuweroute geen potentieel verdachte locaties opgeleverd die in aanmerking komen voor milieukundig bodemonderzoek.

Ter voorbereiding op de aanleg van de Betuweroute wordt in de gemeente Echteld tevens milieukundig bodemonderzoek verricht ten behoeve van de grondverwerving en bouwvergunningaanvragen. Dit zijn in beginsel onverdachte terreinen.

Afhankelijk van de betredingstoestemming is op voornoemde terreinen reeds bodemonderzoek verricht, is onderzoek in uitvoering of moet nog onderzoek worden uitgevoerd.

Tot dusver heeft het bodemonderzoek, dat binnen de gemeente Echteld ten behoeve van de Betuweroute is uitgevoerd, zeven bewezen verontreinigde locaties opgeleverd. Op grond van de huidige inzichten en regelgeving zal dit leiden tot circa vier saneringsgevallen. Gelet op de onderzoeken die nog moeten worden verricht, zullen hier nog circa vijf saneringsgevallen bijkomen.

Behoort bij besluit van
de Gemeenteraad van
Echteld dd. 15.03.2001

Mij bekend.
De secretaris,



MILIEHYGIENISCHE ASPECTEN IN LIENDEN

3.2 Milieu-
hygiënische
aspecten in
Lienden¹⁵.

Geluidwerende maatregelen

Op basis van akoestisch relevante omgevingskenmerken en spoorgegevens van de Betuweroute is de geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige objecten in Lienden berekend.

De geluidwerende maatregelen in de gemeente Lienden zijn nader uitgewerkt en onderbouwd in de volgende rapporten: Akoestisch onderzoek in de gemeente Lienden L96.0732.E1, Onderbouwing aanvraag hogere waarden in de gemeente Lienden L96.0732.E2 en Akoestisch onderzoek in de gemeente Echteld en Lienden L.960732.D7.

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

In tabel 11 is een overzicht van deze maatregelen opgenomen. De plaatsen waar de geluidsschermen worden aangebracht, zijn weergegeven op afbeelding 23.

tabel 11. geluidsschermen in en nabij Lienden

noordzijde [km - km]	lengte [m]	hoogte [m + BS]	zuidzijde [km - km]	lengte [m]	hoogte [m + BS]
64,65 - 65,10	450	1,5	62,00 - 63,50	1.500	1
68,30 - 68,70	400	1,5	63,50 - 65,00	1.500	1,5
68,70 - 68,90	200	2	65,00 - 67,41	2.410	1
68,90 - 70,10	1.200	1,5	67,41 - 70,00	2.590	1,5
70,10 - 70,70	600	2			
70,70 - 71,00	300	1,5			

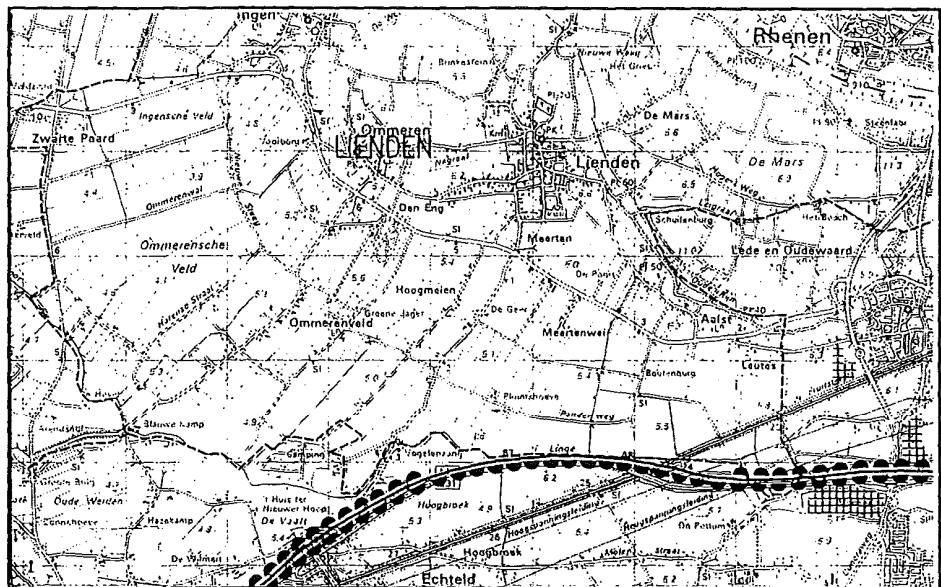
In tabel 11 is de bovenkant van de geluidsschermen gedefinieerd ten opzichte van Bovenkant Spoorstaaf (BS), omdat deze maat bepalend is voor het geluidwerend effect van een scherm. De feitelijke hoogte van een geluidsscherm wordt mede bepaald door de plaats van de onderzijde van het scherm ten opzichte van Bovenkant Spoorstaaf. Deze hoogte kan derhalve variëren naar gelang het geluidsscherm geplaatst is op een kunstwerk of een talud.

Voor een aantal woningen wordt de geluidsbelasting meer dan 57 dB(A). Indien de geluidsbelasting aan de gevel meer dan 57 dB(A) is, worden zonodig maatregelen getroffen om te bevorderen dat de binnenwaarde in geluidsgevoelige ruimten maximaal 37 dB(A) zal bedragen. In tabel 12 zijn de hogere geluidsbelastingen opgenomen die voor deze woningen optreden.

15

Sinds de gemeentelijke herindeling zijn de gemeenten Lienden, Maurik en Buren samengevoegd tot de gemeente Buren.

Voor deze woningen moet een hogere grenswaarde op grond van het Besluit geluidshinder spoorwegen worden vastgesteld.



afbeelding 23. Overzicht geluidwerende maatregelen

tabel 12. Hogere geluidsbelastingen in de gemeente Lienden

adres	woningen [aantal]	geluidbelasting [dB(A)]
Panderweg 2	1	58
Panderweg 1	1	59
Panderweg 4	1	62

Bodemsanering

Aan de hand van de destijds beschikbare documentatie is in 1993 een historisch onderzoek verricht naar de aanwezigheid van bodemverontreiniging in de gemeente Lienden. Dit historisch onderzoek heeft in relatie tot de Betuweroute één potentieel verdachte locatie opgeleverd die in aanmerking komt voor milieukundig bodemonderzoek.

Ter voorbereiding op de aanleg van de Betuweroute wordt in de gemeente Lienden tevens milieukundig bodemonderzoek verricht ten behoeve van de grondverwerving en bouwvergunningaanvragen. Dit zijn in beginsel onverdachte terreinen. Afhankelijk van de betredingstoestemming is op voornoemde terreinen reeds bodemonderzoek verricht, is onderzoek in uitvoering of moet nog onderzoek worden uitgevoerd. Tot dusver heeft het bodemonderzoek, dat binnen de gemeente Lienden ten behoeve van de Betuweroute is uitgevoerd, drie bewezen verontreinigde locaties opgeleverd. Op grond van de huidige inzichten en regelgeving zal dit leiden tot twee saneringsgevallen. Gelet op de onderzoeken die nog moeten worden verricht, zullen hier vermoedelijk nog twee saneringsgevallen bijkomen.

MILIEUHYGIENISCHE ASPECTEN IN KESTEREN

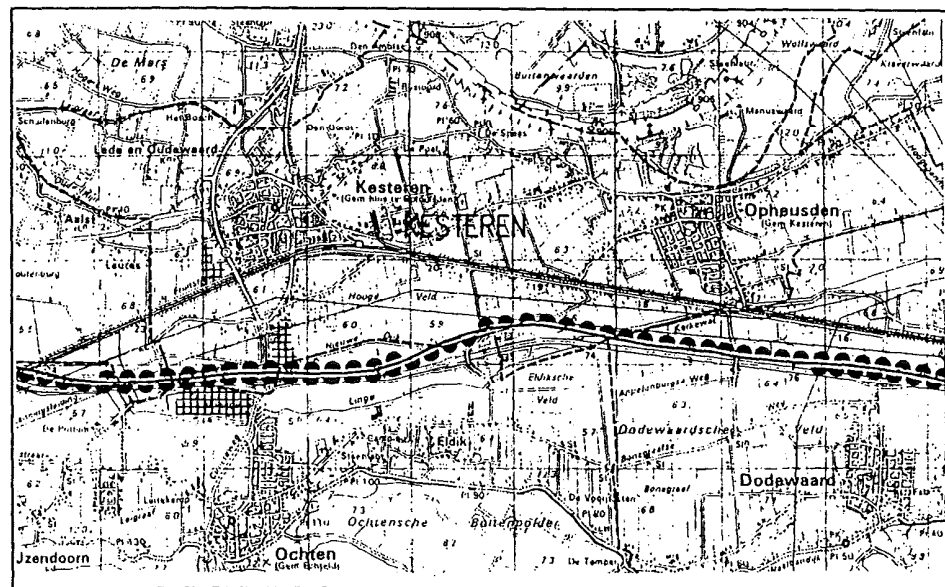
3.3 Milieu- hygiënische aspecten in Kesteren.

Geluidwerende maatregelen

Op basis van akoestisch relevante omgevingskenmerken en spoorgegevens van de Betuweroute is de geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige objecten in de gemeente Kesteren berekend. Voor de gedetailleerde onderzoeksgegevens wordt verwezen naar de rapporten Akoestisch onderzoek in de gemeente Kesteren (L.96.0732.F4), Onderbouwing aanvraag hogere waarden in de gemeente Kesteren (L.96.0732.F2), Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï in de gemeente Kesteren (L.96.0732.F3) en het rapport Akoestisch onderzoek Betuweroute met betrekking tot de woningen bij de restaurants Overbroek en Varakker in de gemeente Kesteren in het kader van de bestemmingsplanprocedure (L.96.0732.F7).

Geluidsbelasting ten gevolge van het spoorweglawaai.

Aan de hand van de criteria voor schermplaatsing, zoals die voor de Betuweroute worden gehanteerd, zijn de te nemen geluidwerende maatregelen bepaald. In het kort kunnen deze criteria als volgt worden weergegeven. Bij geconcentreerde bebouwing met aaneengesloten woningen wordt de geluidsbelasting met schermen tot 57 dB(A) teruggebracht. In het geval van verspreide bebouwing spelen verschillende factoren een rol bij afweging van het al dan niet plaatsen van schermen. In tabel 13 is een overzicht van deze maatregelen opgenomen. De plaatsen waar de geluidsschermen worden aangebracht, zijn weergegeven op afbeelding 24.



afbeelding 24. Overzicht geluidwerende maatregelen in Kesteren

tabel 13. Geluidsschermen in en nabij Kesteren

noordzijde [km - km]	lengte [m]	hoogte [m]	zuidzijde [km - km]	lengte [m]	hoogte [m]
68,30 - 68,70	400	1,5	67,41 - 70,00	2.590	1,5
68,70 - 68,90	200	2	70,00 - 71,75	1.750	1
68,90 - 70,10	1.200	1,5	71,80 - 72,60	800	2
70,10 - 70,70	600	2	-	-	-
70,70 - 71,00	300	1,5	-	-	-
71,80 - 74,50	2.700	1	-	-	-

In tabel 13 is de bovenkant van de geluidsschermen gedefinieerd ten opzichte van Bovenkant Spoorstaaf (BS). Deze maat is bepalend voor het geluidwerende effect van een geluidsscherm. De feitelijke hoogte van een scherm wordt mede bepaald door de plaats van de onderzijde van het scherm ten opzichte van Bovenkant Spoorstaaf. Deze hoogte kan derhalve variëren naar gelang het geluidsscherm geplaatst is op (een opstaande rand van) een kunstwerk of een talud.

Voor een aantal woningen blijft de geluidsbelasting echter meer dan 57 dB(A). Indien de geluidsbelasting aan de gevel meer dan 57 dB(A) is, worden zonodig maatregelen getroffen om te bevorderen dat de binnenwaarde in geluidsgevoelige ruimten maximaal 37 dB(A) zal bedragen. In tabel 14 zijn de hogere geluidsbelastingen opgenomen die voor deze woningen optreden. Voor deze woningen moet een hogere grenswaarde op grond van het Besluit geluidshinder spoorwegen worden vastgesteld.

tabel 14. Hogere geluidsbelastingen in Kesteren

adres	woningen [aantal]	geluidbelasting [dB(A)]
Woonwagenterrein Walenhoek	2	64
Nieuwe Dijk 5 en 7	2	58
Nieuwe Dijk 9	1	59
Nieuwe Dijk 11	1	61
Markstraat 7	1	60
Varakker 1, 6 en 8	3	60
Rijksweg 15 nr. 4 ¹⁶	1	65
Varakker 2	1	58

Geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer

Een fysieke wijziging van een weg kan consequenties hebben voor de geluidsbelasting van nabijgelegen woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen ten gevolge van het verkeer op die weg.

Indien er binnen de, in de Wet geluidshinder gedefinieerde, geluidszones van een te wijzigen of nieuw aan te leggen weg, woningen en/of geluidsgevoelige bestemmingen zijn gelegen, dienen deze consequenties nader te worden onderzocht.

¹⁶

Voor de woning aan de aan de Rijksweg 15, nr.4 wordt tevens verwezen naar het gestelde in paragraaf 4 van dit hoofdstuk en de bijlageteksten daarbij, in verband met het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-2.

Bij woningen, waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd en verleend, worden gevelmaatregelen getroffen om te bevorderen dat de vereiste binnenwaarde in geluidsgevoelige ruimten niet overschreden zal worden.

tabel 15. Geluidsbelasting wegverkeer en maatregelen reductie geluidsbelasting

Woning	Reconstructie	Toename in dB(A)	Maatregel
Meezendreef 3 en 7	aansluiten Cuneraweg op A15	≥ 2 dB(A)	aanbrengen ZOAB op de Cuneraweg in combinatie met gevelisolatie

In tabel 15 zijn de woningen opgenomen waarvoor ten gevolge van het wegverkeer een hogere waarde zal worden aangevraagd en de reductiemaatregelen die worden genomen.

Gekozen is om gevelisolatie toe te passen en geen geluidsschermen te plaatsen. Een scherm langs de Cuneraweg heeft grote nadelen in verband met de zichtlocatie van de bedrijven aldaar. Daarnaast staan de kosten van een scherm niet in verhouding tot het aantal woningen.

Gezien bovenstaande is voor de woning aan de Meezendreef 3 een hogere-waardeprocedure opgestart voor een waarde van 63 dB(A) en voor de woning aan de Meezendreef 7 voor een waarde van 54 dB(A).

Bodemsanering

Aan de hand van de destijds beschikbare documentatie is in 1993 een historisch onderzoek verricht naar de aanwezigheid van bodemverontreiniging in de gemeente Kesteren. Dit historisch onderzoek heeft in relatie tot de Betuweroute drie potentieel verdachte locaties opgeleverd die in aanmerking komen voor milieukundig bodemonderzoek.

Ter voorbereiding op de aanleg van de Betuweroute wordt in de gemeente Kesteren tevens een milieukundig bodemonderzoek verricht ten behoeve van de grondverwerving en bouwvergunningaanvragen. Dit zijn in beginsel onverdachte terreinen.

Afhankelijk van de betredingstoestemming is op voornoemde terreinen reeds bodemonderzoek verricht, is onderzoek in uitvoering of moet nog onderzoek worden uitgevoerd.

Tot dusver heeft het bodemonderzoek, dat binnen de gemeente Kesteren ten behoeve van de Betuweroute is uitgevoerd, één bewezen verontreinigde locatie opgeleverd. Op grond van de huidige inzichten en regelgeving is dit geen saneringsgeval. Gelet op de onderzoeken die nog moeten worden verricht, zullen zich binnen de gemeente Kesteren uiteindelijk twee saneringsgevallen voordoen.

MILIEUHYGIENISCHE ASPECTEN IN DODEWAARD

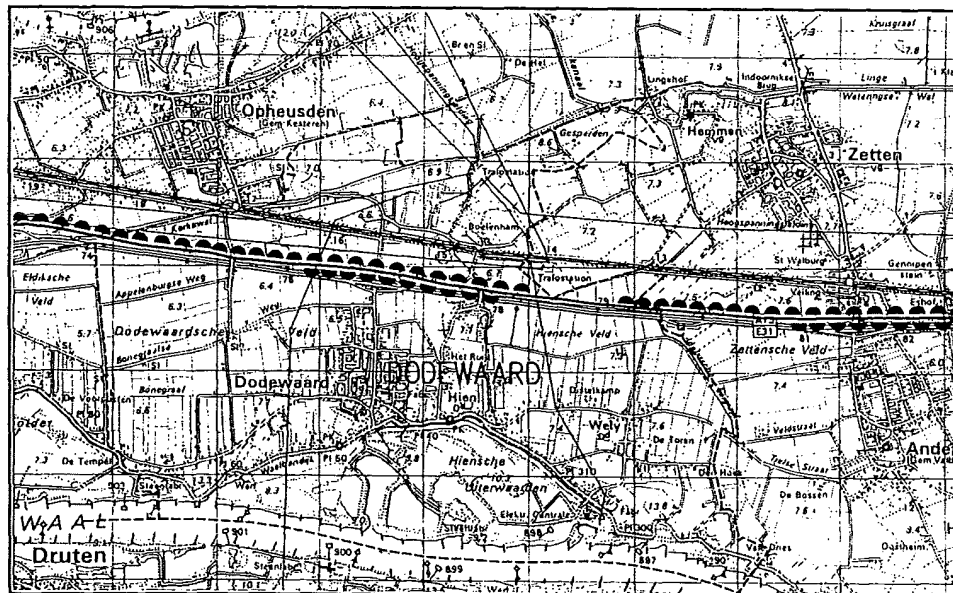
3.4 Milieu-
hygiënische
aspecten in
Dodewaard.

Geluidwerende maatregelen

Op basis van akoestisch relevante omgevingskenmerken en spoorgegevens van de Betuweroute is de geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige objecten in de gemeente Dodewaard berekend, zoals hieronder in het kort weergegeven. Voor meer gedetailleerde gegevens kunnen de volgende akoestische rapporten worden geraadpleegd: Spoorweglawaai L.96.0732.G1; Onderbouwing hogere waarden L.96.0732.G2; Wegverkeerslawaai: L. 96.0732.G4, akoestisch onderzoeksbureau DGMR.

Geluidsbelasting ten gevolge van het spoorweglawaai.

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



afbeelding 25. Overzicht geluidwerende maatregelen

Deze factoren zijn de optredende geluidsbelasting per woning, het aantal woningen in relatie tot het benodigde geluidsscherm en de aanwezigheid van andere geluidsbronnen naast de Betuweroute (bij voorbeeld een weg).

In tabel 16 is een overzicht van deze maatregelen opgenomen. De plaats van de geluidsschermen is aangegeven op afbeelding 25.

tabel 16. Geluidsschermen in en nabij de gemeente Dodewaard

noordzijde [km - km]	lengte [m]	hoogte [m + BS]	zuidzijde [km - km]	lengte [m]	hoogte [m + BS]
71,80 - 74,50	2.700	1	75,00 - 76,20	1.200	1,5
74,50 - 76,47	1.970	1,5	76,20 - 77,00	800	3
76,47 - 76,67	200	4	-	-	-
76,67 - 77,10	430	1,5	-	-	-
78,10 - 79,30	1.200	1	-	-	-

In tabel 16 is de bovenkant van de geluidsschermen gedefinieerd ten opzichte van Bovenkant Spoorstaaf (BS). Deze maat is bepalend voor het geluidwerende effect van een geluidsscherm. De feitelijke hoogte van een geluidsscherm wordt mede bepaald door de plaats van de onderzijde van het geluidsscherm ten opzichte van Bovenkant Spoorstaaf. Deze hoogte kan derhalve variëren naar gelang het geluidsscherm geplaatst is op (een opstaande rand van) een kunstwerk of een talud.

Voor een aantal woningen blijft de geluidsbelasting, ondanks de geluidwerende maatregelen, meer dan 57 dB(A). Indien de geluidsbelasting aan de gevel meer dan 57 dB(A) is, worden zonodig maatregelen getroffen om te bevorderen dat de binnenwaarde in geluidsgevoelige ruimten maximaal 37 dB(A) zal bedragen.

In tabel 17 zijn de hogere geluidsbelastingen opgenomen die voor deze woningen optreden. Voor deze woningen moet een hogere grenswaarde op grond van het Besluit geluidhinder spoorwegen worden vastgesteld.

tabel 17. Hogere geluidsbelastingen in de gemeente Dodewaard

adres	woningen [aantal]	geluidbelasting [dB(A)]
Kerkstraat 69	1	59
Kerkstraat 73 en 73a	2	58
Bonegraafseweg 2, 17 en 19	3	60
Matensestraat 63 en 74	2	60
Matensestraat 72	1	58
Bonegraafseweg 13	1	58
Dalwagen 61	1	58
Kerkstraat 65	1	59
Kerkstraat 20 en 63a	2	58
Engelandstraat 1	1	58
Engelandstraat 3	1	59
De Steeg 1a, 2, 3, 4, 5, 6 en 8	7	58
Engelandstraat 2	1	64

Geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer

Een fysieke wijziging van een weg kan consequenties hebben voor de geluidsbelasting van nabijgelegen woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen ten gevolge van het verkeer op die weg. Indien er binnen de, in de Wet geluidhinder gedefinieerde, geluidszones van een te wijzigen of nieuw aan te leggen weg, woningen en/of geluidsgevoelige bestemmingen zijn gelegen, dienen deze consequenties nader te worden onderzocht.

Bij woningen, waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd en verleend, worden gevelmaatregelen getroffen om te bevorderen dat de vereiste binnenwaarde in geluidsgevoelige ruimten niet overschreden zal worden.

In verband met de wijzigingen aan de A15 treedt voor Kerkstraat 63 een reconstructie op in de zin van de Wet geluidhinder, omdat bij deze woning de geluidsbelasting met 2 of meer dB(A) toeneemt (zie tabel 18).

tabel 18. Geluidsbelastingen wegverkeer

Woning	Toename in dB(A)	Nieuwe aanleg/reconstructie
Kerkstraat 63	≥ 2	reconstructie A15

Aan de woning zullen geluidwerende maatregelen worden getroffen in de vorm van gevelisolatie.

Ter plaatse van het overige gedeelte van de A15 wordt de weg weliswaar gewijzigd, maar is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder, omdat de geluidsbelasting ter plaatse niet met 2 dB(A) of meer toeneemt. Wel is er bij een aantal woningen sprake van een sanerings situatie. Voor de betreffende sanerings situaties is gekozen voor gevelisolatie. Want het aanbrengen van geluidsschermen is moeilijk landschappelijk in te passen (vanwege de hoogte) en de kosten staan niet in verhouding tot het aantal woningen.

Bodemsanering

Aan de hand van de destijds beschikbare documentatie is in 1993 een historisch onderzoek verricht naar de aanwezigheid van bodemverontreiniging in de gemeente Dodewaard. Dit historisch onderzoek heeft in relatie tot de Betuweroute geen potentieel verdachte locaties opgeleverd die in aanmerking komen voor milieukundig bodemonderzoek.

Ter voorbereiding op de aanleg van de Betuweroute wordt in de gemeente Dodewaard tevens milieukundig bodemonderzoek verricht ten behoeve van de grondverwerving en bouwvergunningaanvragen. Dit zijn in beginsel onverdachte terreinen. Afhankelijk van de betredingstoestemming is op voornoemde terreinen reeds bodemonderzoek verricht, is onderzoek in uitvoering of moet nog onderzoek worden uitgevoerd.

Tot dusver heeft het bodemonderzoek, dat binnen de gemeente Dodewaard ten behoeve van de Betuweroute is uitgevoerd, negen bewezen verontreinigde locaties opgeleverd. Op grond van de huidige inzichten en regelgeving zal dit leiden tot circa zeven saneringsgevallen. Gelet op de onderzoeken die nog moeten worden verricht, zullen hier nog circa drie saneringsgevallen bijkomen.

4. Ontwerp-
Tracé-besluit
Betuweroute
1998-2¹⁷

In de beroepsprocedure van het Tracébesluit Betuweroute heeft de Afdeling bestuursrechtspraak een aantal delen van het Tracébesluit vernietigd. Het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998 is een bundeling van een aantal nieuwe ontwerp-(deel)-tracébesluiten, waarvan eerst een nieuw ontwerp moet worden uitgebracht, dat vervolgens ter visie wordt gelegd. Het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-2 vervangt voor de betreffende delen het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute van maart 1996.

De delen die betrekking hebben op het voorliggend bestemmingsplangebied zijn gelegen in de gemeente Echteld, ter plaatse van de woningen Medelsestraat 3 en 3a en in de gemeente Kesteren, ter plaatse van pleisterplaats Varakker. Het gaat bij beide delen om een hersteloperatie van de motivering van de geluidsbelasting. De betreffende toelichting uit het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-2 is als bijlage op de volgende bladzijden opgenomen.

De gevolgen van dit Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-2 zijn in het voorliggende bestemmingsplan verwerkt.

3.3 Tracédeel Echteld-Elst

Het tracédeel Echteld-Elst vormt het middendeel van de Betuweroute in de provincie Gelderland. Het tracé loopt over het grondgebied van de gemeenten Echteld, Lienden, Kesteren, Dodewaard, Valburg en Elst.

Op overzichtskaart 04, 05 en 06 is aangegeven om welke gebieden het in het kader van dit Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-2 gaat.

3.3.1 Gemeente Echteld

Het beroep van W.A. Wesseling is door de Afdeling gegrond verklaard. Weliswaar is bij beide woningen, Medelsestraat 3 en 3a, een geluidscherm voorzien, maar de geluidbelasting aan de gevels van de beide woningen van 67 dB(A) is in strijd met het criterium dat bij verspreide bebouwing een geluidbelasting aan de gevel tussen 70 dB(A) en 65 dB(A) niet voorkomt, als het meer woningen bij elkaar betreft, zoals in dit geval.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling is akoestisch onderzoek gedaan naar de benodigde schermhoogte en -lengte om te kunnen voldoen aan vorengenoemd criterium voor Medelsestraat 3 en 3a. Uit de resultaten van het onderzoek (rapport 'dgm L.98.1220.A betreffende Medelsestraat 3 en 3a') blijkt dat door verhoging van het scherm van 3 naar 4 meter* ter plaatse over een lengte van 150 meter (km 63,4 - km 63,55) een geluidbelasting wordt verkregen van 63 en 64 dB(A) voor respectievelijk Medelsestraat 3 en 3a. Hiermee wordt voldaan aan de schermcriteria zoals genoemd in de Toelichting, Algemeen Deel (deel A) van het Tracébesluit Betuweroute.

Op detailkaart 04 zijn de gronden met de aanduiding 'Spoorzone met aslijnen' (tussen km 63,3 - km 63,6 van het tracé) aangegeven. Door de verandering in aanduiding van de geluidwerende voorziening is er sprake van een wijziging van het tracé ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute (maart 1996).

Voor de woningen Medelsestraat 3 en 3a zijn reeds eerder hogere waarden van 67 dB(A) vastgesteld. Er zal opnieuw een hogere waarden procedure worden doorlopen, waarbij Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland verzocht zal worden hun eerdere besluit te herzien door nieuwe hogere waarden van 63 respectievelijk 64 dB(A) vast te stellen.

* Betreft een tekstuele fout in het OTB 1998-2; moet zijn:
van 2 naar 3 meter

3.3.2 Gemeente Kesteren

Het beroep van de gemeenteraad van Kesteren en M. Witvliet is gegrond verklaard door de Afdeling. Al voor de uitspraak van de Afdeling inzake het Tracébesluit Betuweroute is gebleken dat boven het wegrestaurant 'De Varakker' - ten noorden van de A15 - en boven het restaurant 'Overbroek' - ten zuiden van de A15 - twee woningen zijn gelegen, in verband waarmee alsnog geluidschermen met een hoogte van twee meter zullen worden aangebracht aan de zuidzijde van de Betuweroute. De Afdeling constateerde dat de ten zuiden van de A15 gelegen woning beneden de voorkeursgrens-waarde blijft, terwijl bij de ten noorden van de A15 gelegen woning de geluidbelasting wordt teruggebracht tot 64 dB(A).

Voorts oordeelde de Afdeling dat het Tracébesluit Betuweroute echter niet voorziet in de geluidschermen en tevens dat geen aanvraag voor een hogere waarde is gedaan voor de woning met de geluidbelasting van 64 dB(A), hetgeen de reden was voor de Afdeling om tot gedeeltelijke vernietiging over te gaan.

Uit nader geluidonderzoek (rapportnummer: L.96.0732.F7) is gebleken dat, bij een geluidscherm met een hoogte van 2 meter en een lengte van 800 meter (km 71,8 - km 72,6), de gevelbelasting op de woning boven het restaurant Varakker 65 dB(A) en de gevelbelasting op de woning boven het restaurant 'Overbroek' 57 dB(A) zal bedragen. De geluidbelasting van 65 dB(A) is 1 dB(A) hoger dan ter zitting is aangegeven. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat het onderzoek is gebaseerd op het met ingang van 3 maart 1997 gewijzigde Reken- en Meetvoorschrift. De resultaten van de berekening vallen enkele tienden dB(A) hoger uit, waardoor de geluidbelasting na afronding 65 dB(A) zal zijn.

Aan Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland zal voor de woning wegrestaurant 'De Varakker', A15 nr. 4, een hogere waarde van 65 dB(A) worden aangevraagd.

De getroffen maatregelen zijn overeenkomstig het beleid zoals vastgelegd in het Tracébesluit Betuweroute.

Op detailkaart 05 zijn de gronden met de aanduiding 'Spoorzone met aslijnen' (tussen km 71,8 - km 72,6 van het tracé) weergegeven. Toegevoegd is bovengenoemd geluidscherm, hetgeen een wijziging van het tracé inhoudt ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute (maart 1996).

PLANBESCHRIJVING PLUSGEBIED

III PLANBESCHRIJVING PLUSGEBIED

1. Algemeen.

In deze paragraaf worden de belangrijkste punten genoemd waaraan het bestemmingsplan, naast hetgeen direct voortvloeit uit het Tracébesluit, tevens aandacht aan moet besteden. Deze punten worden tevens gemotiveerd. In paragraaf 2 wordt de begrenzing van het bestemmingsplan van het veterplusgebied gemotiveerd. In paragraaf 3 worden vervolgens de verschillen beschreven in de volgorde van de bijbehorende zes kaartbladen.

De vier gemeenten hebben geconstateerd dat in het Tracébesluit uitsluitend de maatregelen worden geregeld die noodzakelijk zijn om de Betuweroute te realiseren. Deze maatregelen betreffen de aanleg van de spoorlijn, de nieuwe viaducten en andere direct noodzakelijke aanpassingen. Andere relevante aspecten zijn echter niet meegenomen, zoals:

- a. De gronden die de relevantie van hun bestemming verliezen. De bestemmingen van deze gebieden zullen gewijzigd moeten worden. Een voorbeeld is dat bij de aanleg van een nieuw viaduct, het oude viaduct in onbruik raakt. De gronden van het oude viaduct moet opnieuw worden geregeld.
- b. De gronden die doorsneden worden door de realisatie van de Betuweroute. Een voorbeeld is het doorsnijden van een bouwperceel, wat daardoor te klein is om nog te kunnen functioneren.
- c. Het opsplitsen van gebieden door delen ervan in verschillende plannen te regelen. Door de begrenzing van het plan in het Tracébesluit wordt een aantal gebieden in een ander bestemmingsplan geregeld, terwijl er een duidelijke (juridische en functionele) samenhang met het Tracébesluit bestaat. Een voorbeeld hiervan is dat de A15 slechts ten dele is opgenomen in het Tracébesluit met de bestemming "Verkeersdoeleinden" en ten dele nog geregeld is in de bestemmingsplannen Buitengebied van de betreffende gemeenten. Ook komt dit voor nabij de gemeentegrenzen, als slechts een klein deel van het grondgebied van een gemeente wordt afgesneden van de rest van het grondgebied.
- d. De herinrichting van de Linge. De verbreding van de Linge tussen Tiel en Opheusden volgens het Herinrichtingsplan Boven-Linge, welke als compensatiemaatregel in het kader van de aanleg van de Betuweroute uitgevoerd wordt, is in het kaartmateriaal bij het Tracébesluit niet opgenomen.
- e. De 57 dB(A) geluidscontour volgens het akoestisch onderzoek Betuweroute van de gemeenten Echteld, Buren, Kesteren en Dodewaard en de bestemmingsplan-technische gevolgen daarvan. Het is daartoe noodzakelijk binnen het zogenoemde 57 dB(A)-gebied nieuwbouw van woningen, waar dit toegestaan is binnen de in dat gebied geldende bestemmingsplannen (met name het bestemmingsplan buitengebied), onmogelijk te maken. Dit betreft in het bijzonder de mogelijkheid voor tweede agrarische bedrijfswoningen en de mogelijkheid voor nieuw aan te wijzen bouwpercelen, die via bestaande vrijstellings-, respectievelijk wijzigingsbevoegdheden bestaan.

Een en ander is de consequentie van de methodiek ingevolge de Wet Geluidhinder, waarbij slechts voor bestaande of toekomstige woningen, waarvan de situering bekend is, ontheffingsprocedures kunnen worden gevolgd. De mogelijk daaruit voortvloeiende planschadeclaims behoren ten laste te komen bij de initiatiefnemers van de Betuweroute.

- f. De aansluitingen van wegen is in een aantal gevallen niet optimaal.
- g. De landschappelijke inpassing is op een aantal plaatsen niet toereikend.
- h. Het is gewenst een goede administratie bij te houden van de bomen die zullen moeten verdwijnen voor de aan te leggen Betuweroute en hiervoor als compensatie een goede plek aan te wijzen voor de te verplichten herplant.

2. Begrenzing van het veterplusgebied.

Op grond van de in de vorige paragraaf genoemde aspecten en kan het gewenste veterplusgebied worden bepaald. Dit is: het gebied tussen de noordelijke spoorlood van de Betuweroute, respectievelijk de strook voor de gasleidingen ten noorden van de Betuweroute, en de zuidelijke bermslood van de A15, aangevuld met de noodzakelijke, en mogelijk blijvende, landschappelijke inpassing en de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen, alsmede de Linge met de ecologische zone tussen het Lingemeer en Opheusden.

Daarvoor wordt het voorliggende bestemmingsplan "Betuweroute Veterplus gemeenten Echteld, Buren, Kesteren en Dodewaard" opgesteld, tezamen met de gelijktijdig op te stellen gedeeltelijke herzieningen van de hier onderliggende bestemmingsplannen buitengebied en enige deelplannen in relatie tot de 57 dB(A)-contour.

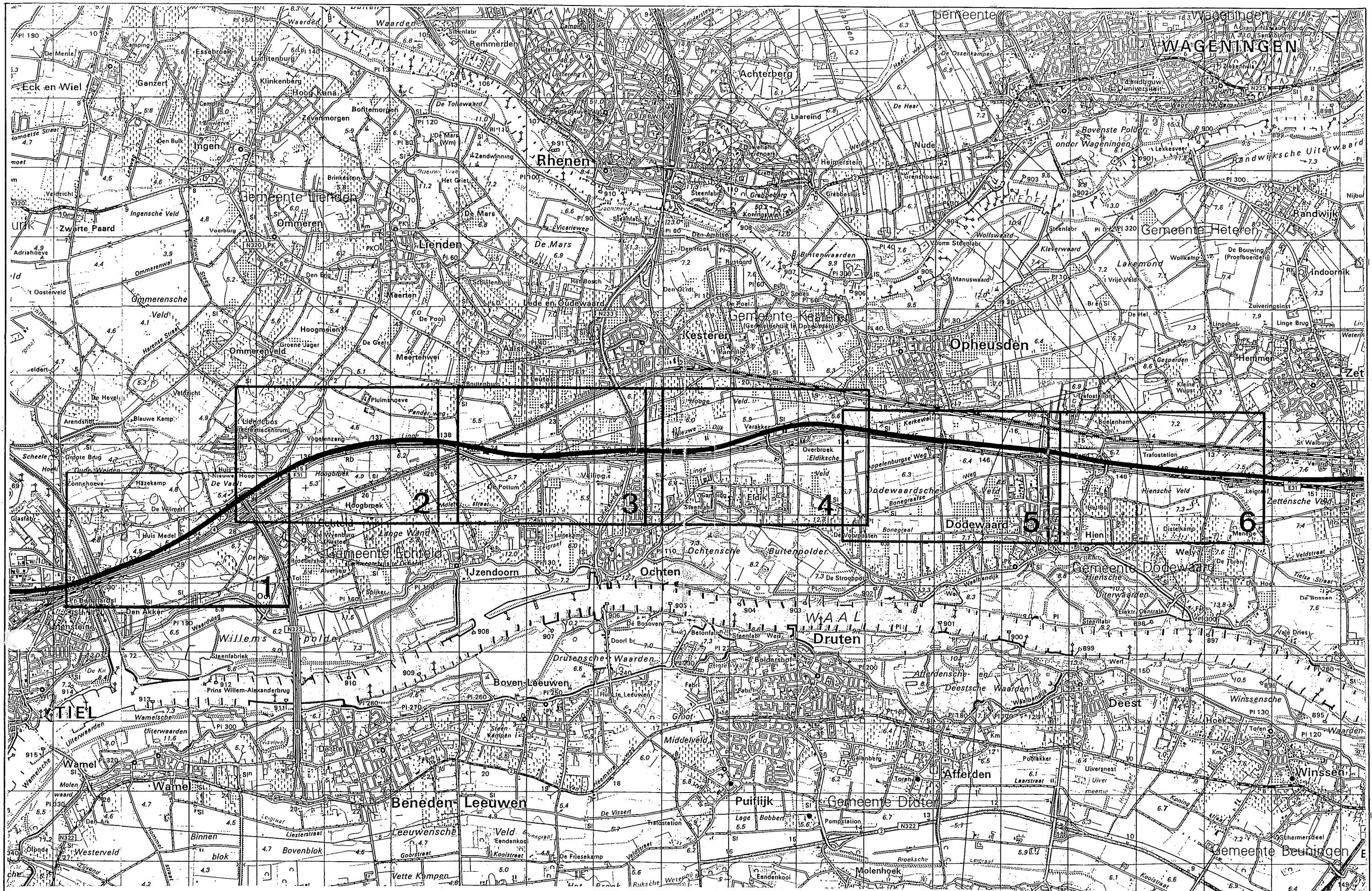
3. Beschrijving van het plusgebied, algemeen.

In deze paragraaf worden de onderdelen beschreven die deel uitmaken van het zogenoemde veterplusgebied en zijn opgenomen in het bestemmingsplan die betrekking hebben op meerdere plankaarten:

1. De 57 dB(a) contour inclusief maatregelen.
De noodzakelijke aanpassingen zijn geregeld in aparte herzieningen van de bestemmingsplannen Buitengebied:
 - Gemeente Echteld, bestemmingsplan Buitengebied, gedeeltelijke herzieningen 57 dB(A) gebied Betuweroute;
 - Gemeente Buren, bestemmingsplan Buitengebied Lienden, gedeeltelijke herziening C 57 dB(A) gebied Betuweroute;
 - Gemeente Kesteren, bestemmingsplan Buitengebied, gedeeltelijke herziening 57 dB(A) gebied Betuweroute;
 - Gemeente Dodewaard, bestemmingsplan Buitengebied, gedeeltelijke herziening Z 57 dB(A) gebied Betuweroute.
2. Daar waar de Linge met de te verbreden ecologische oevers niet is meegenomen in het Tracébesluit, maar daar wel onderdeel van uitmaakt, is de Linge nu wel opgenomen volgens het herinrichtingsplan Boven-Linge, opgesteld in opdracht van het Waterschap van de Linge en NS Infrabeheer. De bestemming van de Linge, inclusief de verbredingen, in de

vorm van ecologische oevers, wordt aangewezen als "Water en Waterhuishouding" en wel voor het hier relevante deel tussen het Lingemeer en Opheusden.

3. Daar waar de A15 niet is meegenomen in het Tracébesluit, wordt dat hier in het veterplusvoorstel wel gedaan en heeft de volledige A15, vanaf de bermsloten ter weerszijden, de bestemming "Verkeersdoeleinden".
4. De terreinen die op basis van de provinciale inventarisatie een bijzondere archeologische waarde hebben, worden beschermd door de dubbelbestemming "Terrein van Archeologische Waarde".
5. Over de volle lengte van de Betuweroute is aan de noordzijde van de Betuweroute een strook agrarisch gebied opgenomen met de dubbelbestemming "Gastransportleiding" ten behoeve van de gastransportleiding en de bijbehorende beschermingsstrook van 2x4 meter.
6. Waar A-watergangen in het Tracébesluit waren opgenomen, zijn deze opgenomen met de bestemming "Water en Waterhuishouding". Dat geldt ook voor de bestaande A-watergangen in het zogenoemde plusgebied.



4. Beschrijving van het plusgebied per plankaart. In deze paragraaf worden de onderdelen van het veterplusgebied per plankaart beschreven, zoals deze zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

Plankaart 1. Gemeente Echteld

Plankaart 1 omvat het gebied vanaf het Amsterdam-Rijnkanaal tot aan het viaduct van de Voorstraat. De belangrijkste veterplusonderdelen binnen dat gebied worden hieronder beschreven.

1. De aansluiting van de A15 naar het recreatiepark Lingemeer verschuift in het Tracé-Besluit in oostelijke richting. In relatie daarmee wordt de bestemming van het vrijkomende gebied gewijzigd in "Agrarisch gebied".
2. Drie bouwpercelen ten noorden van de Betuweroute en vier bouwpercelen ten zuiden ervan komen binnen de 57 dB(A) geluidszone van de Betuweroute te liggen. Het bouwperceel ten westen van de aansluiting wordt doorsneden door de aanleg van de Betuweroute. Daardoor wordt het bouwperceel met het betreffende gedeelte verkleind.
3. De strook ten noorden van de Betuweroute wordt in het Tracébesluit aangegeven als "Werkterrein en depot" met "Groenvoorzieningen". In het kader van de aanleg van de Betuweroute is overleg gepleegd met het Industrieschap Medel voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Medel. Dit bedrijventerrein Medel is ter plaatse van en ten noorden van de strook werkterrein en depot geprojecteerd. Deze gronden zijn opgenomen binnen het bestemmingsplan Bedrijventerrein Medel, waarin zij een voorlopige bestemming als zodanig zullen krijgen. De definitieve bestemming is industrieterrein met ontsluitingswegen en groenvoorzieningen.
4. De geluidszone van het bedrijventerrein Medel is in dit plan, conform het vastgestelde bestemmingsplan Bedrijventerrein Medel opgenomen, voor zover deze binnen het voorliggende plan valt.
5. In het Tracébesluit kruiste de Voorstraat de Betuweroute met een tunnelbakconstructie waar zowel het snel- als het langzaamverkeer gebruik van zou maken. Omdat aan deze constructie ook grote nadelen op het gebied van sociale veiligheid en kosten zijn verbonden, is in overleg tussen de gemeente en de NS een andere oplossing gekozen. De verkeersaansluiting van het dorp Echteld is bij de vaststelling door Burgemeester en Wethouders van Echteld met een geheel nieuwe ontsluiting in het plan opgenomen, waardoor een meer logische en functionelere ontsluiting van Echteld en het nieuwe bedrijventerrein Medel ontstaat.

18

18

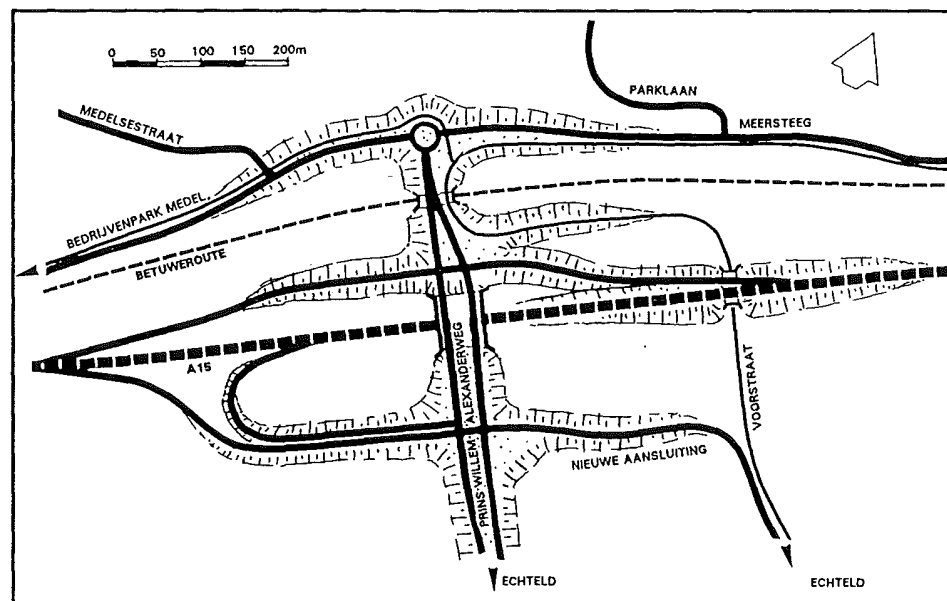
De punten 5 tot en met 8 zijn toegevoegd bij de vaststelling door Burgemeester en Wethouders van de gemeente Echteld.

In afbeelding 26 is weergegeven hoe deze aansluiting gerealiseerd zal worden.

Vanaf de huidige kruising Voorstraat-Brenksestraat wordt een weg aangelegd, die ten zuiden van de A15 aansluit op de Prins Willem-Alexanderweg en wordt voorzien van een verkeersregelininstallatie. Deze weg is op de plankaart opgenomen met de bestemming "Verkeersdoeleinden".

In het Tracébesluit is aan de noordzijde een carpoolplaats opgenomen. Deze carpoolplaats wordt nu bij de nieuwe kruising Voorstraat/Brenksestraat gerealiseerd. De carpoolplaats is opgenomen met de bestemming "Verkeersdoeleinden, carpoolplaats".

Aan de noordzijde van de Betuweroute is in de Prins Willem-Alexanderweg een rotonde opgenomen om de Medelsestraat en de Meersteeg te ontsluiten. Het verkeer naar het bedrijvenpark Medel wordt ook via deze rotonde afgewerkt. De rotonde en de wegaansluitingen naar de Medelsestraat en Parklaan zijn ook opgenomen met de bestemming "Verkeersdoeleinden". Door de gewijzigde verkeersaansluitingen is ook de A-watergang verschoven en is in het plan opgenomen met de bestemming "Water en Waterhuishouding".



afbeelding 26. Toekomstige aansluiting Echteld

6. De Voorstraat zal in het voorliggende plan alleen bestemd zijn voor langzaam- en agrarisch verkeer. De A15 wordt gekruist door de Voorstraat met de bestaande tunnel. Tussen de A15 en Betuweroute buigt de weg af in westelijke richting. De weg komt hier op een steeds hoger grondlichaam te liggen en kruist daarna de Betuweroute met het viaduct van de Prins Willem Alexanderweg, waar ook het overige verkeer gebruik van maakt (KW 78). Om dit te kunnen realiseren is een breder viaduct noodzakelijk, dan in het tracébesluit was opgenomen. De route voor het langzaamverkeer zal tot de bestaande spoorwegovergang bij het dorp Echteld en langs de Meersteeg tot de brug over de Linge bij café "De

Vogelenzang" worden doorgetrokken. Op de plankaart is deze verbinding opgenomen met de bestemming "Verkeersdoeleinden".

7. Het agrarische bouwperceel van Medelsestraat 3/3a wordt van de plankaart afgevoerd. Het gehele perceel is in het plan opgenomen met de bestemming "Agrarisch Gebied".
8. Het perceel aan de Brenksestraat 16 wordt aan alle kanten ingesloten door wegen. Het bestaande bouwperceel wordt opgenomen met de bestemming "Antiekbedrijf", waarmee de bestemming in overeenstemming is met de huidige situatie. De rest van de door wegen ingesloten gronden worden opgenomen met de bestemming "Tuincentrum". Binnen deze bestemming wordt een bouwvlak opgenomen waarbinnen een bebouwingspercentage van maximaal 30% is toegestaan.

Plankaart 2. Gemeente Echteld

Plankaart 2 omvat het gebied vanaf het viaduct van de Voorstraat tot aan de kruising met de Betuwelijn (personenvervoer). De belangrijkste veterplusonderdelen binnen dat gebied worden hieronder beschreven.

1. De aansluiting van de Parklaan verschuift. Een klein deel van de huidige Parklaan komt hierdoor buiten gebruik. De bestemming van dit deel wordt gewijzigd in "Agrarisch gebied".
2. De Meersteeg verschuift in oostelijke richting. De oude Meersteeg blijft echter in gebruik om de daar aanwezige woningen te ontsluiten. De bestemming van het gebied tussen de nieuwe Meersteeg en de oude Meersteeg wordt gewijzigd in "Groenvoorzieningen". De oude Meersteeg krijgt, voor zover dit nodig is voor de ontsluiting van de woningen, de bestemming "Verkeersdoeleinden".
3. De verbrede oever van de Linge is overeenkomstig de tekst van het Tracé-Besluit aan de zijde van de Betuweroute gesitueerd; dit in tegenstelling tot het kaartbeeld van het Tracébesluit. Deze ligging doet meer recht aan het beoogde karakter van de ecologische verbindingzone, aangezien zij nu in een rustig, onbetreden gebied komt te liggen. Daarnaast komt de ecologische zone niet direct aansluitend aan agrarisch productiegebied te liggen.

Plankaart 3. Gemeenten Echteld, Buren en Kesteren

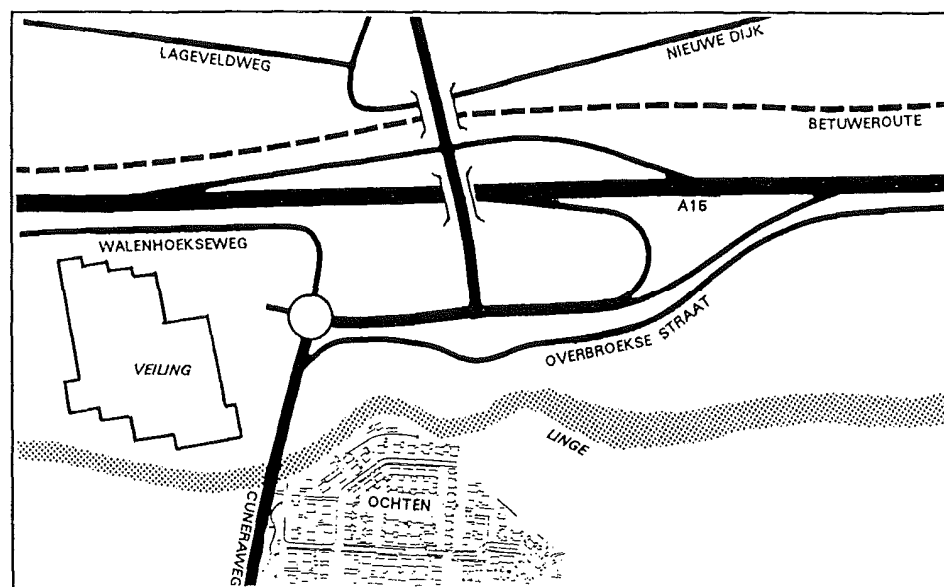
Plankaart 3 omvat het gebied vanaf de kruising met de Betuwelijn tot en met de Cuneraweg. De belangrijkste veterplusonderdelen binnen dat gebied worden hieronder beschreven.

1. Bij het aan te passen spoorviaduct van de spoorlijn Tiel - Elst wordt de A15 in noordelijke richting verschoven. De bestemming "Weg" die op dit gebied volgens het Bestem-

mingsplan Buitengebied Echteld van toepassing was, is niet meer relevant. Het betreffende gebied wordt nu bestemd tot "Agrarisch gebied".

De spoorlijn Tiel - Elst verschuift in het Tracé-Besluit in zuidoostelijke richting. De bestemming van de daardoor overblijvende hoek tussen de A15 en de verschoven spoorlijn wordt gewijzigd in "groenvoorzieningen".

2. Twee kleine gebieden ten zuiden van de Betuweroute liggen nog net in de gemeente Kesteren. Om tot een overzichtelijke regeling te komen, zijn deze gebieden geregeld in het veterplusgebied. De op te nemen bestemmingen zijn "Water en Waterhuishouding" en "Agrarisch gebied". De Walenhoekseweg is naar het noorden verplaatst en ligt direct naast de A15. De A-watergang is opgenomen met de bestemming "Water en Waterhuishouding". Tevens is een groenstrook opgenomen met de bestemming "Groenvoorzieningen" en is een uitbreiding van de veiling met de bestemming "Veiling" opgenomen. Op de veiling wordt hieronder nader ingegaan.
3. Het gebied tussen de in noordwaartse richting verplaatste Walenhoekseweg en het huidige veilingterrein wordt in het voorliggende plan benut voor een uitbreiding van de veiling. Daartoe wordt het gebied bestemd als "Veiling". Voor de afstand van de rijksweg A15 en de bouwgrens wordt het huidige meest noordelijk gelegen gebouw als maatgevend genomen. Tussen de Walenhoekseweg en het veilingterrein wordt naast een watergang, ook een beplantingsstrook met een breedte van 10 meter als zodanig bestemd.
4. De huidige aansluiting van de A15 op de Cuneraweg komt te vervallen. Voor zover deze gronden niet meer als weg worden gebruikt, verandert de huidige bestemming "Verkeersdoeleinden" in "Groenvoorzieningen". De Lageveldweg die ten noordwesten van dit gebied loopt, is opgenomen met de bestemming "Verkeersdoeleinden" met de breedte van de Nieuwedijk.
5. In het Tracébesluit is bij de Cuneraweg een T-splitsing opgenomen en bij de aansluiting met de A15 een rotonde. Na overleg met vertegenwoordigers van gemeente, provincie, Rijkswaterstaat en de NS wordt in het voorliggende bestemmingsplan een rotonde bij de Cuneraweg opgenomen. Vanaf deze rotonde wordt dan de veiling, alsmede de Walenhoekseweg ontsloten. De geplande rotonde bij de aansluiting van de A15 wordt dan vervangen door een T-kruising met verkeerslichten. Dit strookt ook beter met de gangbare op- en afritten met de A15, zie afbeelding 27. Vanaf de Walenhoekseweg wordt tevens een gewenste en in het plan opgenomen carpoolplaats ontsloten.



afbeelding 27. Toekomstige situatie Cuneraweg

6. Ten oosten van de oprit van de Cuneraweg is in het Tracébesluit uitsluitend het westelijke deel van het terrein van de manege bestemd als "Werkterrein en Depot, definitief agrarisch gebied" aangegeven. In voorliggend plan is daarnaast het oostelijke deel van het manageterrein opgenomen met de bestemming "Agrarisch Gebied". In het voorliggende plan wordt het terrein tussen de Betuweroute en De Nieuwe Dijk bestemd als "Groenvoorzieningen". Hierdoor ontstaat een betere inpassing in relatie tot de aangrenzende bebouwing. Het gasverdeelstation, dat in deze groenvoorzieningen is gelegen, is bestemd als "Nutsvoorzieningen".

Plankaart 4.

Gemeenten Echteld en Kesteren

Plankaart 4 omvat het gebied vanaf de aansluiting van de Cuneraweg tot aan de kruising met de Linge. De belangrijkste veterplusonderdelen binnen dat gebied worden hieronder beschreven.

1. De strook tussen de Betuweroute en de A15 is conform het Tracébesluit opgenomen. De strook heeft daarnaast een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de inrichting voor natuur- en landschapsontwikkeling. Deze inrichting is relevant, indien mocht blijken dat de smalle strook tussen de A15 en de Betuweroute zich minder goed voor de agrarische productie leent. Gezien ontoegankelijkheid van de strook voor mensen leent dit gebied zich uitstekend voor natuur- en landschapsontwikkeling.
2. De in het Tracé-besluit opgenomen faunapassage is, in verband met de samenhang met een mogelijk toekomstige industrieterrein bij Kesteren, meer in oostelijke richting ver-

schoven.

3. De pleisterplaats Varakker vormt ruimtelijk en functioneel een onderdeel van de bundel gevormd door de A15 en de Betuweroute. Om een aansluitend plan te krijgen wordt de pleisterplaats in zijn geheel in het Veterplusgebied geregeld. De bestemming wordt "Pleisterplaats". Op de plankkaart is daarnaast de nadere aanduiding "B = brandstoffen-verkooppunt" opgenomen.
Rond de pleisterplaats liggen een aantal groenelementen, die de pleisterplaats landschappelijk moeten inpassen. Deze elementen krijgen de bestemming "Groenvoorzieningen".
4. De beplanting langs de Markstraat wordt op maaiveldniveau langs het talud van het viaduct over de Betuweroute aangebracht. Hiermee wordt voorkomen dat het viaduct een te hoge visuele barrière vormt.

Plankaart 5. Gemeenten Kesteren en Dodewaard

Plankaart 5 omvat het gebied vanaf de kruising met de Linge tot aan de Dalwagen. De belangrijkste veterplusonderdelen binnen dat gebied worden hieronder beschreven.

1. Het viaduct van de Pijenkampseveldweg over de A15 verdwijnt. Het Tracé-besluit spreekt zich niet uit over een toekomstige bestemming voor de op- en afritten. De bestaande bestemming "Verkeersdoeleinden" ter plaatse van de op- en afrit wordt gewijzigd in "Groenvoorzieningen".
2. De bestemmingen naast de plas van Schouls (groenvoorzieningen op termijn) sluiten aan bij deze plas. Om tot een samenhangend plan te komen, worden de plas van Schouls en de daaromheen gelegen de groenvoorzieningen in het Veterplusgebied opgenomen.
3. De nieuwe ontsluitingsweg van Opheusden naar de A15, zoals deze in het Tracébesluit wordt voorgesteld, wordt iets in zuidelijke richting verbogen, waardoor minder doorsnijding van de agrarische percelen en een betere landschappelijk inpassing plaatsvindt. Daartoe wordt de bestemming "Agrarisch Productiegebied" gewijzigd in "Verkeersdoeleinden".
4. Volgens de Ruimtelijke Structuurvisie Kom Dodewaard is het minimaal noodzakelijk voor een goede ontsluiting van Dodewaard dat de aansluiting met de A15 tot aan de Matensestraat loopt. Dit weggedeelte krijgt in het Veterplusgebied daarom de bestemming "Verkeersdoeleinden". In samenhang hiermee wordt de groenzone langs het weggedeelte aangewezen als "Groenvoorzieningen". De waterpartij in deze groenzone wordt in het Veterplusgebied opgenomen met de bestemming "Water en waterhuishouding".
Voor een goede aansluiting en een goed wegverloop verschuift de rotonde bij de Bonegraafseweg voorts enigszins in westelijke richting.

5. Aan de Bonegraafseweg is een carpoolplaats opgenomen, ter vervanging van de bestaande carpoolplaats aan de Dalwagen. In samenhang daarmee is bij de vaststelling van het plan de uit de kom te verplaatsen ijs- en skeelerbaan binnen het plangebied geregeld.
6. De huidige aansluiting van de A15 met de Dalwagen zal worden opgeheven. De bestemming van een gedeelte van de Dalwagen wordt gewijzigd van "Verkeersdoeleinden" in "Agrarisch gebied". De zuidelijke oprit, aan de oostzijde, sluit aan op de parkzone van het bedrijventerrein Dodewaard Noord. Dit gebied, dat niet was opgenomen in het Tracébesluit, wordt nu geregeld met de bestemming "Groenvoorzieningen" en "Water en waterhuishouding".
7. De geluidszone van het Bedrijvenpark Dodewaard-Noord is, conform het geldende bestemmingsplan opgenomen, voor zover deze binnen het voorliggende bestemmingsplan valt.
8. Het hierboven omschreven veterplusgebied is verbeeld op een apart daartoe opgesteld ontwerp voor de toekomstige inpassing van de Betuweroute, de nieuwe aansluiting met de A15, de nieuwe ontsluitingsweg richting Opheusden en de inpassing van het toekomstige bedrijventerrein Dodewaard-noord. Dit ontwerp, de Parkzone de Groene Zoom geheten, is in dit plan aan het eind van dit hoofdstuk bijgevoegd.

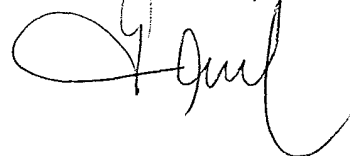
Plankaart 6.

Gemeente Dodewaard

Plankaart 6 omvat het gebied vanaf de Dalwagen tot aan de gemeentegrens met de gemeente Valburg. De belangrijkste veterplusonderdelen binnen dat gebied worden hieronder beschreven.

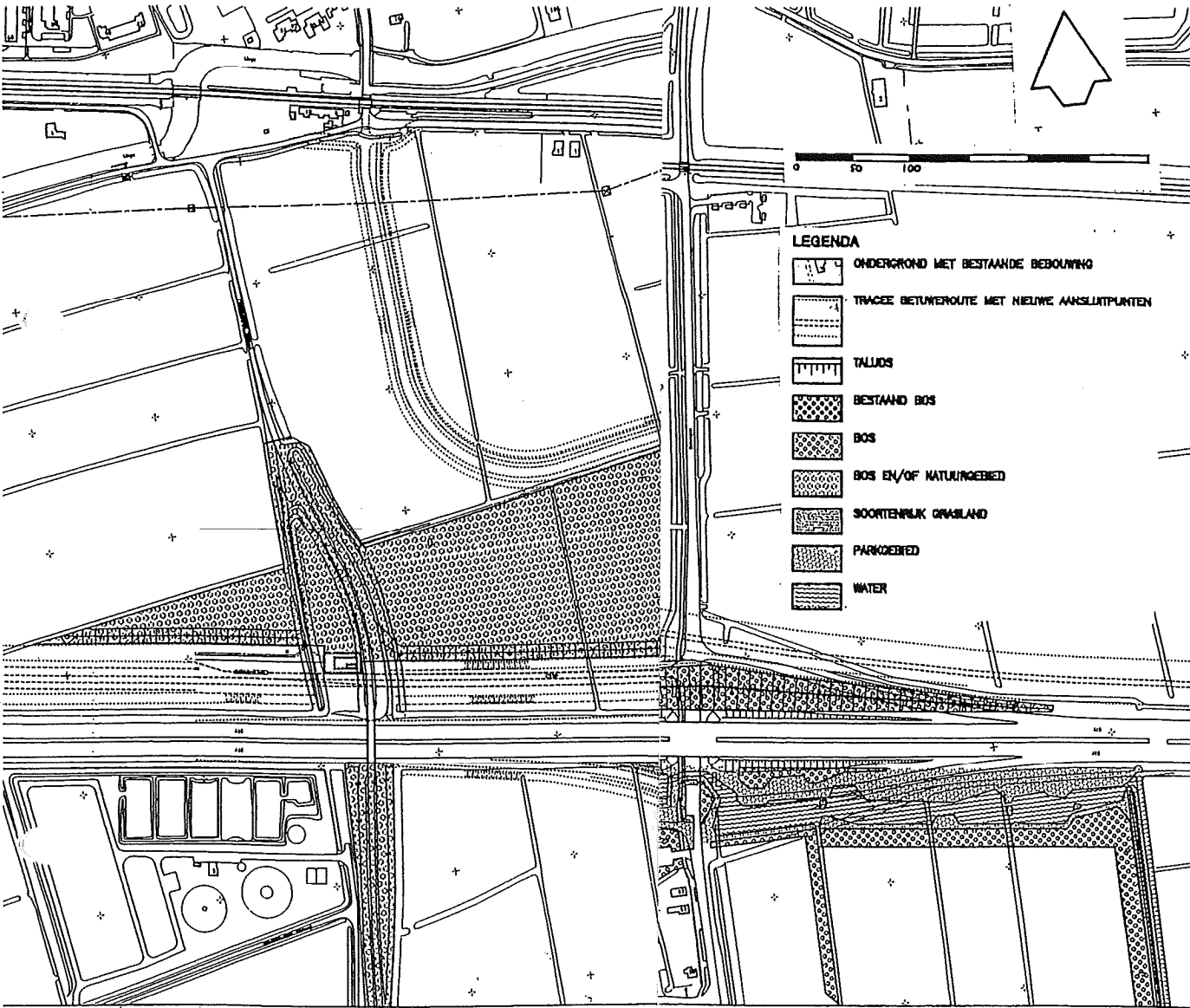
1. Het noordelijke deel van de oprit van het viaduct van de Kerkstraat verschuift in oostelijke richting om de bouw van een nieuw viaduct mogelijk te maken. De huidige oprit, waaraan het Tracé-besluit geen nieuwe functie geeft, krijgt nu de bestemming "Groenvoorzieningen". Vanwege de ontsluiting van bestaande gebouwen, wordt er een weg aangelegd die aansluit op de Kerkstraat ten noorden van de oprit. Deze weg krijgt de bestemming "Verkeersdoeleinden".
2. Het bouwperceel aan de Kerkstraat 67, ten behoeve van een ambachtelijk bedrijf, dat ten noorden van de Betuweroute ligt verdwijnt ten gevolge van aanleg van de Betuweroute. De bestemming wordt gewijzigd in "Agrarisch gebied".

Behoort bij besluit van
de Gemeenteraad van
Echteld dd. 15.03.2001
Mij bekend.
De secretaris,



MEENTE DODEWAARD

INE DE GROENE ZOOM NOORD langs A15 en Betuweroute
ITINGSWEG NAAR OPHEUSDEN



IV FINANCIËLE ASPECTEN

1. Financiële uitvoerbaarheid van het plan.

De in dit bestemmingsplan opgenomen gronden zijn bestemd in relatie tot de realisatie van de Betuweroute en de daarbij behorende inpassingsmaatregelen.
De middelen voor dit project worden van rijkswege beschikbaar gesteld en wel overeenkomstig het daarvoor opgestelde meerjareninvesteringsprogramma.
2. Toepassing artikel 31a W.R.O.

De gemeenten Echteld, Buren, Kesteren en Dodewaard zijn voornemens toepassing te geven aan het gestelde in artikel 31a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in verband met de bestemmingsplankosten voor het voorliggende bestemmingsplan, inclusief de noodzakelijke bijbehorende herzieningen van de respectievelijke bestemmingsplannen voor het Buitengebied. Over de verdeling van deze kosten kon geen overeenstemming worden bereikt.
3. Schade.

In geval enige belanghebbende als gevolg van het voorliggende bestemmingsplan schade lijdt of zal lijden, welke redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd, kan een beroep worden gedaan op artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Daartoe dient aan de gemeenteraad een verzoek te worden ingediend.

Dit geldt uiteraard voor zowel het gedeelte van het bestemmingsplan dat valt binnen het Tracébesluit, als het zogenoemde plusgedeelte waarbinnen ondermeer ook met het Tracébesluit samenhangende of daaruit voortkomende bestemmingen zijn opgenomen.

Speciaal ten behoeve van de aanleg van de Betuweroute is de "Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute" van kracht. Daaronder vallen alle vormen van schade die worden veroorzaakt door (tijdelijke) maatregelen als gevolg van het Tracébesluit Betuweroute. Uitgezonderd zijn gevallen waarbij een vergoeding op andere wijze is verzekerd, zoals bijvoorbeeld door aankoop of onteigening.

De N.S. merkt ten aanzien van het begrip schade het onderstaande op:

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

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

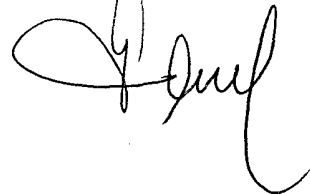
In bepaalde andere gevallen kunnen de betrokkenen in aanmerking komen voor een gedeeltelijke schadevergoeding. Door de minister van verkeer en waterstaat is daarvoor de "Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute" vastgesteld.

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

"Naast de Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute blijft van belang de planschade als bedoeld in artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Planschade heeft uitsluitend betrekking op schade die het gevolg is van planologische maatregelen zoals het wijzigen van een bestemmingsplan. Omdat het op grond van de Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute mogelijk is dat eventueel later optredende planschade reeds op grond van deze regeling vergoed wordt, zal de praktische betekenis van artikel 49 WRO voor de Betuweroute waarschijnlijk worden beperkt."

De nutsbedrijven hebben in het kader van het vooroverleg ex. art 10 B.R.O. opgemerkt dat er met de eigenaren van de kabels en leidingen landelijk afspraken worden gemaakt over schadevergoedingen voor het verleggen en vervangen van kabels en leidingen en het aanbrengen van constructieve voorzieningen.

Behoort bij besluit van
de Gemeenteraad van
Echteld dd. 15.03.2002
Mij bekend.
De secretaris,



V JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

1. Algemeen.

Dit bestemmingsplan "Betuweroute" vormt de planologische uitwerking van hetgeen in het Tracébesluit is vastgelegd omtrent de ligging van de spoorlijn en de verschillende typen inpasingsmaatregelen.

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

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

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

Bij de vaststellingen van de vier betrokken gemeenten zijn enkele artikelen toegevoegd. Ook deze artikelen worden in de volgende paragraaf toegelicht.

In de toelichting wordt op een aantal plaatsen een lokaliseringsring gehanteerd door het vermelden van de kilometrering verbonden aan de Betuweroute. Deze kilometrering is aangegeven op de plankaarten.

Op de plankaart is onderscheid gemaakt binnen de bestemmingen in het gedeelte van de gronden dat valt binnen het Tacebesluit en het gedeelte dat daarbuiten valt.

2. Artikelsgewijze toelichting.

Artikel 01 Begripsbepalingen

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

Artikel 02 Wijze van meten

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

Artikel 03 Voorrangsregeling dubbelbestemmingen

Dit artikel regelt de relatie tussen twee of meer bestemmingen die op een aantal plaatsen gelijktijdig aan de gronden zijn gegeven.

Artikel 04 Spoorwegdoeleinden

In de bestemming "spoorwegdoeleinden" kunnen alle zogenoemde spoorwegwerken worden gerealiseerd. Behalve de spoorbaan zelf vallen daaronder alle spoortechnische bouwwerken en voorzieningen, waaronder geluidsschermen, na de ingebruikneming van de Betuweroute. Enkele van de spoorwegwerken kunnen overigens ook buiten de bestemming "spoorwegdoeleinden" worden gerealiseerd. Dit betreft met name de realisatie van de gebouwtjes ten behoeve van de elektrotechnische systemen, zoals schakelstations, onderstations en relaishuizen. Deze mogen ook in de bestemmingen "verkeersdoeleinden" en "werkterrein en depot" worden gerealiseerd mits de oppervlakte van deze bouwwerken niet groter is dan 30 m² en mits de afstand tot de meest nabijgelegen woning ten minste 50 meter bedraagt en de afstand tot aan het buitenste spoor niet meer dan 25 meter bedraagt.

Artikel 05 Verkeersdoeleinden

In samenhang met de realisering van spoorwegwerken binnen de bestemming "spoorwegdoeleinden" dienen infrastructurele maatregelen getroffen te worden in de vorm van wegaanpassingen, wegverleggingen en kruisingen met de spoorbaan. De gebieden waar deze werkzaamheden en werken zijn voorzien, zijn opgenomen in de bestemming "verkeersdoeleinden". Zoals hiervoor gezegd zijn binnen deze bestemming ook kleinere gebouwtjes mogelijk ten behoeve de elektrotechnische systemen.

Artikel 06 Water en waterhuishouding

Evenals de bestaande weginfrastructuur zal ook de bestaande waterhuishoudkundige infrastructuur door de Betuweroute op een aantal plaatsen worden doorsneden. Voor een deel zullen werken ter herstel van een doelmatige waterhuishouding plaatsvinden binnen de bestemmingen "spoorwegdoeleinden", "verkeersdoeleinden" of "groenvoorzieningen" (definitief), voor een ander deel is voor die betreffende werken en werkzaamheden de afzonderlijke bestemming "water en waterhuishouding" opgenomen. Voorts gaat het om de aanleg van natuurlijke oeverzones langs de Linge in de gemeenten Echteld, Buren en Kesteren en langs de hoofdwetering in de gemeente Buren. Bovendien gaat het om de aanleg van natuurvriendelijke oeverzones bij een tweetal duikers in Echteld, en een drietal duikers in Dodewaard.

Artikel 07 Werkterrein en depot (tijdelijke bestemming)

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

Artikel 08 Groenvoorzieningen

In het bestemmingsplan zijn groenvoorzieningen opgenomen die

zorgdragen voor landschappelijke inpassing van de spoorlijn. Het gaat om groenvoorzieningen als definitieve bestemming van onder andere werkterreinen en depots. De bestemming groendoeleinden laat slechts een beperkt medegebruik ten behoeve van dagrecreatie toe; wel is de aanleg van fiets- en wandelpaden binnen de bestemming toegestaan. Tenslotte zijn met een vrijstelling van Burgemeester en Wethouders kleine gebouwen voor elektrotechnische systemen toegestaan.

Artikel 09 Beplantingsstrook

Deze bestemming is opgenomen voor de 10 meter brede beplantingsstrook aan de noordzijde van het veilingterrein tussen Ochten en Kesteren.

Artikel 10 Pleisterplaats

In dit artikel wordt het benzinestation en het snelwegrestaurant met bijbehorende parkeervoorzieningen geregeld.

Artikel 11 Veiling

Dit voorschrift voor de veiling tussen Ochten en Kesteren is opgenomen overeenkomstig de geldende bestemmingsplannen van de gemeenten Echteld en Kesteren voor het reeds bestaande veilingterrein.

Artikel 11a Sportterrein

Deze bestemming regelt de te verplaatsen ijs- en skeelerbaan.

Artikel 11b Antiekbedrijf

Deze bestemming regelt de bestaande situatie ter plaatse van Brenksestraat 16 in de gemeente Echteld.

Artikel 11c Tuincentrum

Deze bestemming regelt de overige door wegen omsloten gronden van het perceel aan de Brenksestraat 16 in de gemeente Echteld. In het plan is een bouwvlak opgenomen met een maximaal bebouwingspercentage van 30%.

Artikel 12 Agrarisch gebied

In dit artikel wordt de bestemming van het gebied tussen de A15 en de Betuweroute geregeld. Daartoe zijn de overigens in het buitengebied opgenomen mogelijkheden, in zoverre deze hier kunnen worden toegelaten, opgenomen. Toegevoegd is een wijzigingsbevoegdheid om de gronden te kunnen gebruiken voor de ontwikkeling van natuur en landschap.

Artikel 13 Nutsvoorzieningen

Deze bestemming regelt het nieuwe gasregelstation voor de 6" gastransportleiding.

Artikel 14 Hoogspanningsleidingen (dubbelbestemming)

Deze bestemming regelt de aanwezige 150 kV en 380 kV hoogspanningsleidingen.

Artikel 15 Gastransportleiding (dubbelbestemming)

Deze bestemming regelt de 6" gastransportleiding welke voor een gedeelte verlegd wordt.

Artikel 16 Terrein van Archeologische waarde (dubbelbestemming)

Deze bestemming stelt de hoge of zeer hoge archeologische waarden veilig, zoals deze voorkomen in het plangebied.

Artikel 17 Straalverbindingspad (dubbelbestemming)

Deze bepaling stelt de belangen van de aanwezige straalpaden veilig.

Artikel 18 Vrijstellingsbepalingen

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

Artikel 19 Algemene wijzigingsbevoegdheid

Deze wijzigingsbevoegdheid maakt kleine onderlinge verschuivingen tussen bestemmingen mogelijk. Daarnaast worden nutsvoorzieningen tot 150 m² en 6 m hoog, die niet vallen binnen de bestemmingsbepalingen of binnen de vrijstellingsbepaling, mogelijk gemaakt. Tenslotte is een regeling opgenomen die voorziet in (de procedure voor) een mogelijke halfverdiepte, verdiepte of ondergrondse aanleg van de Betuweroute, afhankelijk van de te verkrijgen toestemming van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Artikel 20 Procedurevoorschriften m.b.t. vrijstellingen en wijzigingen

Hier worden de verplichte procedures bij het toepassen van vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden genoemd en in relatie gebracht met de Algemene wet bestuursrecht.

Artikel 21 Algemene gebruiksbepaling

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

Artikel 22 Specifieke gebruiksbepaling

Om te voorkomen dat voor het tijdelijk uitvoeren van werken en werkzaamheden allerhande procedures noodzakelijk zijn, is uitdrukkelijk geregeld dat alle in het plan begrepen gronden mogen worden gebruikt voor werkzaamheden ter realisering van de Betuweroute. Dit gebruik is mogelijk tot een half jaar na ingebruikneming van de Betuweroute.

Artikel 23 Overgangsbepalingen

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

De periode waarvoor bestaand gebruik kan worden voortgezet dient zich te verenigen met een doelmatige realisatie van alle in het bestemmingsplan opgenomen bestemmingen.

Artikel 23a Verwerkelijking van het plan

Dit artikel is opgenomen om een eventuele onteigeningsprocedure zo kort mogelijk te laten verlopen, opdat de gronden

tijdig kunnen worden verworven. Daartoe zijn de in het artikel genoemde kadastrale percelen, waarvan overeenkomstig het gestelde in artikel 13, lid 1, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de verwerkelijking in de naaste toekomst nodig wordt geacht, aangewezen. De bijbehorende kaart is achterin de planset opgenomen. Dit artikel is opgenomen voor uitsluitend de gronden in de gemeente Dodewaard.

Artikel 23b Verwerkelijking van het plan

Dit artikel is opgenomen om een eventuele onteigeningsprocedure zo kort mogelijk te laten verlopen, opdat de gronden tijdig kunnen worden verworven. Daartoe zijn de in het artikel genoemde kadastrale percelen, waarvan overeenkomstig het gestelde in artikel 13, lid 1, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de verwerkelijking in de naaste toekomst nodig wordt geacht, aangewezen. De bijbehorende kaart is achterin de planset opgenomen. Dit artikel is opgenomen voor uitsluitend de gronden in de gemeente Echteld.

Artikel 24 Strafbaarstellingsbepaling

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

Artikel 25 Titel

Dit artikel heeft geen nadere toelichting.

VI OVERLEG EN INSPRAAK

1. Procedure. Onderliggende plannen en besluiten

Voorafgaand aan het onderhavige bestemmingsplan zijn reeds (planologische) procedures gevolgd in het kader van de Planologische Kernbeslissing Betuweroute en het Tracébesluit Betuweroute.

Inspraak en bestuurlijk overleg omtrent Tracébesluit Betuweroute.

Naar aanleiding van de terinzagelegging van zowel het Voorontwerp- als Ontwerp-Tracébesluit is door de bevolking en het gemeentebestuur van Echteld, Buren, Kesteren en Dodewaard uitgebreid gereageerd op de plannen. Al deze reacties zijn samengevat, gerubriceerd en beantwoord.

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

2. Overleg.

Het voorontwerp van het bestemmingsplan is in het kader van het zogenoemde vooroverleg (op grond van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening) toegezonden aan diverse instanties die met het plangebied te maken hebben. De onderstaande instanties hebben daartoe een planset ontvangen, met het verzoek te reageren ingeval aanleiding wordt gevonden tot het maken van op- of aanmerkingen.

- Inspecties van de Ruimtelijke Ordening Oost in de provincies Overijssel en Gelderland
- Regionale Inspectie van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Oost
- Ministerie van Economische Zaken, Consulentenschap Economische Zaken in de provincie Gelderland
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
- Provinciale dienst Ruimte, Economie en Welzijn, welke dienst ook het overleg met de andere provinciale diensten coördineert
- Polderdistrict Betuwe
- Waterschap van de Linge
- Zuiveringsschap Rivierenland
- N.V. Samenwerkende elektriciteits-produktiebedrijven
- NUON Transport
- N.V. Nederlandse Gasunie
- NV GGR Gasmaatschappij Gelders Rivierengebied
- Nuon Zuid-Gelderland BV
- Waterbedrijf Gelderland
- KPN Telecom, Netwerkdiensten
- NS Railinfrabeheer

- Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek
- Kamer van Koophandel Rivierenland
- Gemeente Tiel
- Gemeente Valburg
- Recreatieschappen Nederrijn, Lek en Waal
- Regionale brandweer Rivierenland

De ontvangen reacties zijn hieronder verkort weergegeven. Per instantie is vervolgens met een ingesprongen tekst de gemeentelijke reactie weergegeven.

Rijksplanologische Dienst, Inspecties van de Ruimtelijke Ordening Oost.

Merkt op dat het plan op enkele onderdelen afwijkt van het op 26 november 1996 vastgestelde Tracébesluit Betuweroute. Nu het Tracébesluit grotendeels onherroepelijk is vastgesteld, zijn wel kleine wijzigingen bespreekbaar, waarbij de uitvoeringsplanning niet in gevaar komt en de eventuele extra benodigde financiering door de gemeenten gewaarborgd worden. Een bestemmingsplanregeling is alleen aanvaardbaar waarbij kan worden teruggevallen op het Tracébesluit. Stelt voor om de voorgestelde wijzigingen of aanpassingen zoals beschreven in deel III van de plantoelichting per geval te bespreken.

Met bespreking daarvan kan worden ingestemd.

Merkt op dat voor de door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigde delen van het Tracébesluit in Echteld en Kesteren in ruimtelijk opzicht geen veranderingen voorzien worden en dus evenmin voor de betreffende bestemmingsplannen.

Merkt op dat de Afdeling Bestuursrechtspraak stelt dat de kosten gemoeid met het maken van bestemmingsplannen voor de Betuweroute voor rekening van de gemeenten komen. Gelet hierop dient hoofdstuk IV van de plantoelichting te worden aangepast.

De eerste opmerking wordt voor kennisneming aangenomen. Met de tweede opmerking kan niet worden ingestemd. Kosten voor het opstellen van bestemmingsplannen voor het regelen van belangen van derden worden gewoonlijk in rekening gebracht volgens de legesverordening of anderszins. Niet wordt ingezien waarom dit niet zou gelden voor de Betuweroute.

Merkt op dat op plankaart 5 de aansluiting naar Opheusden zoals vastgesteld in het Tracébesluit niet als zodanig is weergegeven.

Deze constatering is juist, dit is een van de aspecten waarvan wordt voorgestaan dat deze in afwijking van het tracébesluit zal worden uitgevoerd.

Merkt op dat de aanduiding van verticale strepen daar waar de Linge weergegeven wordt, niet in de legenda is vermeld.

Het betreft de te verbreden oever als ecologische zone. Het plan wordt hierop aangepast.

Merkt op dat de hogere grenswaarden WGH voor kruisende infrastructuur en het bodemonderzoek nog niet zijn afgerond. Duidelijkheid hieromtrent is noodzakelijk om het plan vast te kunnen stellen of toepassing te geven aan art. 19 WRO.

De procedures hogere grenswaarden wegverkeer, alsmede noodzakelijke bodemonderzoeken, zullen tijding zijn afgerond.

Merkt op dat in de plantoelichting niets is vermeld over het (lopende) archeologische onderzoek en dat aanvulling gewenst is.

Op basis van de medio 1998 verschenen Archeologische Monumentenkaart Gelderland zijn de gebieden die daarin zijn opgenomen als terrein van hoge of zeer hoge archeologische waarde nu in het bestemmingsplan opgenomen.

Merkt op dat in de planvoorschriften sprake is van verticale lengteprofielen, die op de plankaarten ontbreken.

De verticale lengteprofielen zullen op de kaarten worden opgenomen.

Tevens is niet duidelijk waarom onderscheid wordt gemaakt in de werkingsduur voor Echteld en Dodewaard, respectievelijk Buren en Kesteren. Geadviseerd wordt om als einddatum 31 december 2005 aan te houden.

Dit komt voort uit voorstellen van de NS. Het plan zal overeenkomstig de opmerking worden aangepast.

Stelt vast dat de bestemmingsplannen een goede basis vormen voor de planologische inpassing van de Betuweroute en adviseert de plannen met inachtneming van de gemaakte opmerkingen in procedure te brengen.

Hiermede kan worden ingestemd.

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

Deze instantie heeft geen aanleiding gevonden tot het maken van op- of aanmerkingen.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.

Stelt vast dat de ontsluitingsweg van Opheusden naar de A15 afwijkt van het tracébesluit en kan daarom hiermee niet instemmen.

Verwezen wordt naar de reactie op de betreffende opmerking van de Inspectie van de Ruimtelijke Ordening.

Geconstateerd wordt dat in het plan een aantal landschappelijke maatregelen zijn genomen, die niet zijn gebaseerd op het Tracébesluit en daarom niet ten laste van het project Betuweroute kunnen worden gebracht.

Deze opmerking is voor kennisgeving opgenomen, met dien verstande dat ten aanzien van het gestelde omtrent de kosten van mening wordt verschild.

Merkt op dat de vernietigde delen van het Tracébesluit in Echteld en Kesteren in het ReparatieTracébesluit naar verwachting gelijk zullen zijn aan het Tracébesluit van 1996. In de optiek van het Rijk behoeft deze reparatie-actie geen consequentie te hebben voor de voortgang van de bestemmingsplanprocedures. Adviseert dan ook om het plan spoedig in procedure te brengen.

Het plan is inmiddels aangepast aan het Ontwerp-tracébesluit 1998-2.

Polderdistrict Betuwe

Merkt op dat in het Tracébesluit, in strijd met de Algemene Keur van het polderdistrict, een obstakelvrije strook ter breedte van slechts 3 meter in plaats van 4 meter langs de spoorlijn aanwezig zal zijn. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de afwijking meegenomen dat deze keurzones in de bestemmingsplannen moeten worden opgenomen. Gevraagd wordt de obstakelvrije tweezijdige keurzone met een breedte van 4 meter in het bestemmingsplan langs alle watergangen op te nemen.

Na overleg en na breedvoerig beraad is besloten voor alle A-watergangen in het plan, ook in geval deze mede functioneren als spoorsloot, de bestemming "Water en Waterhuishouding" op te nemen, waardoor de hoofdfunctie in de plankaarten en de voorschriften is vastgelegd. Opname van de keurzones is achterwege gebleven naar aanleiding van de mededeling van de N.S. dat met het Polderdistrict is besproken dat het onderhoud vanaf de zijde van het spoorwegterrein in voldoende mate is verzekerd.

Merkt op dat op bladzijde 7 van de toelichting staat dat er nog een beroepsprocedure loopt bij de Raad van State. Deze procedure is inmiddels afgerond waarbij de uitspraak op 28 mei 1998 is geweest.

Het bestemmingsplan zal daartoe worden aangepast.

Merkt op dat op bladzijde 26 van de toelichting melding wordt gemaakt van een natuurvriendelijke oever aan de noordzijde van de Linge. Voorzover bekend bij het Polderdistrict Betuwe is deze oever aan de zuidzijde geprojecteerd.

Het betreft het gedeelte van de tekst die door de NS is aangedragen en die overeenkomt met de kaart (en niet met de toelichting) van het Tracébesluit. Met een voetnoot zal de relatie met de wel gewenste zuidelijke ligging worden aangegeven.

Merkt op dat de bestemming water en waterhuishouding in de Voorschriften en Regelen summier is omschreven en onvoldoende aansluit op de regelgeving voor het waterbeheer. Bij de overige bestemmingen is de bescherming van de waterhuishoudkundige functies onvoldoende geregeld. Verzocht wordt om aanpassing.

De voorschriften zullen, waar nodig op deze aspecten worden aangepast.

Verzocht wordt om het glooiende talud buiten de keurzone te houden. Verzocht wordt deze keurzone een beschermende bestemming te geven.

Aangezien deze glooiende taluds ten zuiden van Opheusden inmiddels zijn vervallen, behoeft deze opmerking geen verdere beantwoording.

km 61.35: De bestaande A-watergang langs de Grotebrugsegrintweg heeft geen bestemming "Water en waterhuishouding" gekregen.

Deze watergang valt buiten dit bestemmingsplan en is geregeld in het Bestemmingsplan Bedrijvenpark Medel 1998 van de gemeente Echteld.

Vervolgens wordt door het Polderdistrict een opsomming gegeven van de A-watergangen, waarvan het gewenst is deze in het bestemmingsplan op te nemen en waarlangs verzocht wordt tevens de zogenoemde keurzone in het bestemmingsplan op te nemen.

Verwezen wordt naar het gesteld daaromtrent bij de eerste opmerking.

Waterschap van de Linge.

Constaateert dat gedeelten van het plan Herinrichting Boven-Linge niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het gaat om de gedeelten van de Herinrichting Opheusden-Aftakingskanaal en Vogelenzangsebrug-Amsterdam-Rijnkanaal. In overleg was afgesproken dat het gehele plan zou worden opgenomen.

In het bestemmingsplan Betuweroute zijn ten aanzien van dit aspect uitsluitend de gedeelten die in het kader van het Tracébesluit worden gerealiseerd opgenomen. De overige gedeelten zullen in de respectievelijke bestemmingsplannen buitengebied worden opgenomen. Het eerste gedeelte vanaf het Amsterdam-Rijnkanaal tot aan de Ooijsche Wetering is reeds opgenomen in het Bestemmingsplan Bedrijvenpark Medel 1998 van de gemeente Echteld.

Verzoekt om in artikel 07 "Werkterrein en depot" bepalingen op te nemen die tijdens de werkzaamheden het doorstroomprofiel garanderen.

Artikel 07, lid 2 wordt daartoe aangevuld.

Verzoekt om in artikel 09 "pleisterplaatsen" rekening te houden met de kano-in-en-uitstapplaats, die in de Herinrichting is gepland.

Het plan is hiertoe aangepast.

Zuiveringsschap Rivierenland

Constaateert dat in hoofdstuk II Planbeschrijving Vetergebied slechts in algemene bewoordingen wordt gesproken over de te verleggen kabels en leidingen. Ook rioolwaterpersleidingen van het zuiveringsschap moeten worden verlegd. In het bestemmingsplan ontbreken gedetailleerde omschrijvingen.

Het tracé van de rioolpersleiding is nu als aandui-

ding op de plankaarten opgenomen.

Verzoekt in hoofdstuk IV Financiële Aspecten te vermelden dat er met de eigenaren van de kabels en leidingen landelijk afspraken worden gemaakt over schadevergoedingen voor het verleggen en vervangen van kabels en leidingen en het aanbrengen van constructieve voorzieningen.

Het plan is hiertoe aangevuld.

Stelt het op prijs dat er ruimte is gereserveerd voor de natuurvriendelijke oevers van de Linge. Onderschrijft het belang van de natuurvriendelijke oevers om een gezond ecosysteem te bewerkstelligen. Verzoekt overleg over de mogelijkheden om ook langs de spoorsloten ruimte te reserveren voor natuurvriendelijke oevers.

Overleg hierover zal plaatsvinden.

NV Samenwerkende Elektriciteits-produktiebedrijven.

De reactie van deze instantie beperkt zich tot de gemeente Dodewaard omdat er geen eigendommen in de andere gemeenten liggen.

Opmerkingen ten aanzien van het bestemmingsplan:

Verzoekt haar naam aan te passen. Constateert dat in artikel 12, lid 1 abusievelijk wordt verwezen naar artikel 04, in plaats van artikel 03. Verzoekt in artikel 12, lid 4 de woorden provinciaal beheerder te schrappen aangezien zij landelijk beheerder zijn. Verzoekt de legenda van de plankaart overeen te laten stemmen met de weergave van de hoogspanningsverbinding op de kaart zelf.

Het plan zal worden aangepast naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen.

Opmerkingen ten aanzien van de gedeeltelijke herziening Z, 57 dB(A):

Verzoekt haar naam aan te passen. Verzoekt de legenda van de plankaart overeen te laten stemmen met de weergave van de hoogspanningsverbinding op de kaart zelf.

Het plan zal worden aangepast naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen.

Nuon Transport

Meldt geen opmerkingen te hebben.

Merkt daarnaast op dat er onder de hoogspanningsleidingen een "zakelijk recht van opstal" (dubbelbestemming) geldt. Merkt enige aspecten op die van belang zijn binnen de zakelijk recht strook van 22,5 meter ter weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn, waarvoor op de kaart een dubbelbestemming is aangegeven.

De opmerkingen worden voor kennisneming aangenomen.

N.V. Nederlandse Gasunie.

Merkt op dat de op de kaart opgenomen gastransportleidingen niet geheel overeenkomstig haar gegevens zijn en verzoekt een en ander in overeenstemming te brengen. Merkt op dat het aangegeven tracé bij de Cuneraweg nog niet definitief is.

Het plan is aangepast aan de hand van de van de Gasunie ontvangen gegevens.

Merkt op dat de breedte van de dubbelbestemming van artikel 13 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding dient te bedragen.

Artikel 3 is hiertoe aangepast.

GGR GAS.

Verzocht wordt om het gasontvangststation te verplaatsen. In overleg met Grontmij-De Weger, de Gasunie en NS is perceel G179 aangewezen. Tevens wordt verzocht de bouwhoogte in de voorschriften te verhogen van 4 naar 5 meter.

Aan het verzoek is voldaan.

Waterbedrijf Gelderland.

Het Waterbedrijf Gelderland vraagt aandacht voor de drinkwaterhoofdleidingen en de daartoe nodige verleggingen en vergoedingen.

Deze opmerking is voor kennisneming aangenomen.

KPN Telecom.

Deze instantie heeft geen aanleiding gevonden voor op- of aanmerkingen.

NS Railinfrabeheer.

Constaateert dat het overgrote deel van het Tracébesluit onherroepelijk is vastgesteld en kan daarom niet instemmen met de gedeelten van het bestemmingsplan die afwijken van het Tracébesluit. Het gaat om de volgende gedeelten:

- De Linge en de ecologische zone zijn omgedraaid in afwijking met het TB.
Het Tracébesluit is in deze kwestie niet eenduidig; kaart en toelichting stemmen niet overeen. Voor de motivering van hetgeen in het plan is opgenomen wordt verwezen naar Hoofdstuk III, Beschrijving Plusgebied. Inmiddels is voorts gebleken uit gevoerd overleg met de Managementgroep Betuweroute dat ingestemd kan worden met de ecologische zone aan de zuidzijde.
- In afwijking met het TB is er bij de Cuneraweg een rotonde opgenomen en bij de aansluiting met de A15 een T-splitsing. Op blz. 79 staat dat dit in overleg is gebeurd met Railinfrabeheer. Merkt op dat dit niet het geval is geweest.
Inmiddels is overeenstemming bereikt over de in afwijking van het TB in het bestemmingsplan opgenomen rotonde.
- Merkt op dat een werkterrein (aangegeven op de kaart 82 van het Tracébesluit) is verplaatst naar een andere locatie.
Deze oorspronkelijk beoogde verplaatsing is heroverwogen. Nu is overeenkomstig het Tracébesluit de voorlopige bestemming "Werkterrein en Depot,

definitief Agrarische Gebied" opgenomen.

- Merkt op dat een faunapassage (aangegeven op de kaart 83 van het TB) is verplaatst. De nieuwe locatie heeft tot gevolg dat de passage kostbaarder wordt, deze extra kosten kunnen niet voor rekening komen van het project Betuweroute.
Verplaatsing heeft plaatsgevonden omdat daardoor (op termijn) een beter ecologisch gebruik wordt verwacht. Op de nieuwe locatie zijn bovendien slechts 2 kruisingen met de infrastructuur nodig.
- Merkt op dat de ontsluitingsweg Opheusden-A15 gewijzigd is opgenomen in het plan. In het kader van de beroepen is deze weg al aan de orde geweest en naar het oordeel van de Afdeling is onvoldoende gebleken dat ernstige bezwaren bestaan tegen de verbindingsweg in het TB.
Verwezen wordt naar de reactie op de betreffende opmerking van de Inspectie van de Ruimtelijke Ordening.
- De rotonde Bonegraafseweg is in westelijke richting verschoven, waardoor deze buiten het maatregelvlak infrastructuur komt te liggen.
Dit is juist; de, overigens ongewenste, aanleg conform het TB is niet onmogelijk binnen het bestemmingsplan.
- Het in het TB opgenomen kleine werkterrein rond kunstwerk 82b is niet in het bestemmingsplan opgenomen.
Dit werkterrein is alsnog opgenomen met de voorlopige bestemming "Werkterrein en depot, definitief Water en Waterhuishouding".
- Opgemerkt wordt dat de aanvullende landschappelijke maatregelen afwijken van wat er in het TB is opgenomen.
Deze constatering is juist.
- Merkt op dat in het bestemmingsplan toepassing wordt gegeven aan artikel 31a WRO. Wijst op de uitspraak van de Afdeling inzake het beroep van de gemeente Kesteren, waarin wordt gesteld dat het bestemmingsplan, dat tot doel heeft om de Betuweroute in te passen, voor rekening van de gemeente komen.
Verwezen wordt naar de beantwoording van de betreffende vraag van de Inspectie Ruimtelijke Ordening.
- Verzocht wordt de horizontale en verticale profielen, waarvan in de planvoorschriften melding wordt gemaakt, op de plankaarten op te nemen.
Het plan zal hiertoe aangepast worden.
- In art 7 moet de tijdelijke duur van de werkterreinen in de gemeenten Echteld en Buren worden gesteld op 31 dec 2005.
Het plan zal hiertoe aangepast worden.

Ten aanzien van de vernietigde delen wordt het volgende opgemerkt:

- Voor het vernietigde deel in de gemeente Kesteren is inmiddels een aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd. Verwezen wordt naar het akoestisch rapport en de brief van 3-6-1998, waarin wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan zou moeten worden aangepast. Uit het rapport komt naar voren dat voor de woning boven restaurant Varakker een hogere grenswaarde noodzakelijk is. De ontwerp-aanvraag voor deze grenswaarde is door de gemeente ter inzage gelegd.
- Voor het vernietigde deel in de gemeente Echteld wordt momenteel een akoestisch onderzoek verricht. Zodra de resultaten bekend zijn, wordt hierover nader bericht. Is van mening dat dit geen consequenties hoeft te hebben voor de voortgang van de bestemmingsplanprocedure.

Deze aspecten zijn inmiddels opgenomen in een nieuw Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-2 en opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

Ten aanzien van de geluidsparagraaf zijn er de volgende opmerkingen:

- Op pag 51 is het nummer van de tweede alinea onjuist: nummer L960732.D moet worden gewijzigd in L960732.D7
- Na de tweede alinea zou een kopje "Geluidsbelasting ten gevolge van het spoorweglawaaï" moeten worden toegevoegd.
- De zin in de derde alinea op pag. 53 moet worden gewijzigd in "Bij woningen waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd en verleend, worden etc...."
- Tabel 10 moet worden aangepast conform het laatste akoestische onderzoek:

woning	reconstructie	toename in dB(A)
Medelsestraat 19	Grotebrugse Grintweg	≥ 2
Meersteeg 1	aansluiting Meersteeg op de Prins Willem Alexanderweg	≥ 2
Spoorstraat 1 + 1a	A15	≥ 2
Voorstraat 30	A15	≥ 2
Voorstraat 51	A15	≥ 2
Brenksestraat 14	A15	≥ 2

- De alinea daaronder moet beginnen met "Er is gekozen voor gevelisolatie etc...."
- De zin daarna "Bij de uitvoering van de te treffen gevelvoorzieningen.....zogenaamde eindsituatie" is onjuist en moet vervallen.
- De laatste alinea moet luiden: "Het bovenstaande heeft tot gevolg dat voor de woning Medelsestraat 19 een hogere waarde moet worden aangevraagd van 57 dB(A), voor de Brenksestraat 14 van 58 dB(A), voor Spoorstraat 1 en 1a van 55 dB(A), voor Voorstraat 30 van 55 dB(A) en voor Voorstraat 51 van 57 dB(A)."
- In de noot op pag. 56 moet het nummer van het laatste rapport worden gewijzigd van "L.960732.D3" in "L.960732.D7".
- Op pag. 58 moet nummer "L.96.0732.F3" worden gewijzigd in "L.96.0732.F4" en moet worden toegevoegd: "en het Akoestisch onderzoek Betuweroute met betrekking tot de woningen bij de restaurants Overbroek en Varakker in de gemeente Kesteren in het kader van bestemmingsplanprocedure (L.96.0732.F7)".
- Na de eerste alinea op pag. 58 zou een kopje "Geluidsbelasting ten gevolge van het spoorweglawaaï" moeten worden toegevoegd.
- Op pag. 59 moet in tabel 13 nog een scherm worden toegevoegd van 800 m, met een hoogte van 2 m.
- In tabel 14 moet worden toegevoegd "Rijksweg 15 nr. 4". Dit betreft één woning met een geluidsbelasting van 65 dB(A).
- De zin in de laatste alinea op pag. 59 moet worden gewijzigd in "Bij woningen waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd en verleend, worden etc...."
- Op pag. 60 kan in tabel 15 "Meezendreef 1" vervallen. Bij "Meezendreef 3" moet in de kolom "maatregel" toegevoegd worden "in combinatie met gevelisolatie".
- De zin onder de tabel moet luiden: "In tabel 15 zijn de woningen opgenomen waarvoor ten gevolge van het wegverkeer een hogere waarde zal worden aangevraagd en de reductiemaatregelen die worden genomen".
- De volgende alinea ("Bij de uitvoering...eindsituatie") is onjuist en moet komen te vervallen.
- Bij de laatste zin van de derde alinea moet worden toegevoegd: "en voor de woning aan de Meezendreef 3 voor een waarde van 63 dB(A)."
- Op pag. 61 moet in de laatste zin van de eerste alinea

in plaats van "L.960732.61" worden opgenomen
"L.96.07332.G1" en in plaats van "L.96.0732.63"
"L.96.0732.G4".

- Na de eerste alinea op pag. 61 zou een kopje "Geluidsbelasting ten gevolge van het spoorweglawaaï" moeten worden toegevoegd.
- Op pag. 62 moet in de titel een "d" worden toegevoegd in "geluidsschermen".
- De zin in de eerste alinea op pag. 63 moet worden gewijzigd in "Bij woningen waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd en verleend, worden etc...."
- De tweede alinea zou moeten luiden: "In verband met de wijzigingen aan de A15 treedt voor de Kerkstraat 63 een reconstructie op in de zin van de Wet Geluidhinder, omdat bij deze woning de geluidsbelasting met 2 of meer dB(A) toeneemt (zie tabel 18). Wel is er bij een aantal woningen sprake van een sanerings situatie. Voor de betreffende sanerings situaties etc..."
- Tabel 18 moet als volgt luiden:

woning	reconstructie	toename in dB(A)
Kerkstraat 63	A15	≥ 2

- De vijfde alinea ("Bij de ...Betuweroute") is onjuist en moet komen te vervallen.

Deze gevraagde tekstaanpassingen zullen in het plan worden opgenomen; met dien verstande dat van de woning Medelsestraat 19 inmiddels is gebleken dat deze zal worden geamoveerd en overigens tabel 10 inmiddels anders dient te luiden.

Opgemerkt wordt dat voor de Meersteeg 4a in de gemeente Echteld een akoestisch onderzoek is verricht (L.96.0732.D6), waaruit bleek dat voor deze woning een hogere waarde t.g.v. het railverkeer moet worden aangevraagd van 58 dB(A). Dit geldt ook voor bij verplaatsing van de woning aan de Kerkstraat 26 (L.96.0732.G6), waarvoor een waarde van 53 dB(A) t.g.v. wegverkeer moet worden aangevraagd. Beiden zijn nog niet in het bestemmingsplan opgenomen.

Het bestemmingsplan zal hier melding van maken.

Wijst op de saneringsprocedure van de woningen aan de Medelsestraat 19 in de gemeente Echteld en de Meezendreef 3 in de gemeente Kesteren, die doorlopen dient te worden voordat een aanvraag van een hogere waarde kan worden ingediend. Deze procedure dient zo spoedig mogelijk gestart worden.

Medelsestraat 19 wordt geamoveerd. Voor Mezendreef 3 zullen de noodzakelijke procedures worden doorlopen.

Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek.

Geeft aan dat binnen het tracé van de Betuweroute vier vindplaatsen in de gemeente Dodewaard bewaard. Wenst dat deze vindplaatsen op de plankaarten worden aangegeven als "Archeologisch Waardevol", met daaraan gekoppeld een aanlegvergunningstelsel. Voorts wordt opgemerkt dat in de artikelen 04 lid 2f en 4c, 05 lid 3c, 07 lid 2c en 08 lid 3b vindplaatsen worden genoemd die niet volgens de Monumentenwet 1998 zijn beschermd. Ook in de toelichting pagina's 27, 45 en 54 wordt gesproken over beschermende maatregelen in het kader van de Monumentenwet 1998, terwijl deze (nog) niet van toepassing is.

Naast de door de ROB in de gemeente Dodewaard gemaakte gebieden zijn ook in de andere gemeenten archeologische terreinen opgenomen. Zie hiervoor de reactie bij de Inspecties van de Ruimtelijke Ordening Oost.

Kamer van Koophandel Rivierenland.

Verzoekt een eventuele ondertunneling of verdiepte ligging van de Betuweroute planologisch niet te blokkeren. Het opnemen van een ruimere verticale bandbreedte in de planvoorschriften en op de plankaarten, of het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid kan dit voorkomen.

In het bestemmingsplan zal hiertoe een wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen.

Gemeente Tiel.

Verzoekt een eventuele ondertunneling mogelijk te maken middels het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid indien ondertunneling in financiële en technische zin mogelijk wordt.

Deze opmerking is van gelijke strekking als die van de Kamer van Koophandel. In het bestemmingsplan zal hiertoe een wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen.

Recreatieschappen Nederrijn, Lek en Waal.

Deze instantie heeft medegedeeld geen op- of aanmerkingen te hebben.

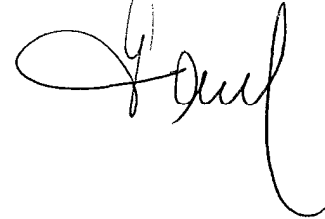
Er is geen reactie ontvangen van de Regionale Inspectie van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne, het Ministerie van Economische Zaken, Consulentenschap Economische Zaken in de provincie Gelderland, de Provinciale dienst Ruimte, Economie en welzijn, welke dienst ook het overleg met de andere provinciale diensten coördineert, Nuon Zuid-Gelderland BV, de gemeente Valburg en de Regionale brandweer Rivierenland.

Met de Provinciale Diensten is overigens in een eerder stadium voor-vooroverleg gevoerd over een eerste planconcept. Hetgeen in dat kader is opgemerkt heeft, voor zover van belang, aanleiding gegeven het plan aan te passen voor een aantal aspecten, c.q. is bij de verdere planvorming betrokken.

3. Inspraak.

Voor de binnengekomen inspraakreacties wordt verwezen naar het eindverslag van de inspraak, dat op de volgende bladzijden is opgenomen.

Behoort bij besluit van
de Gemeenteraad van
Echteld dd. 15.03.2012
Mij bekend.
De secretaris,



Eindverslag inspraakprocedure betreffende voorontwerp bestemmingsplan Betuweroute Veterplus gemeenten 1998 van de gemeenten Echteld-Lienden-Kesteren-Dodewaard en voorontwerp Gedeeltelijke Herzieningen 57 dB(A) gebied Betuweroute van de bestemmingsplannen Buitengebied van de vier gemeenten

1. Algemeen

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de inspraakverordeningen van de participerende gemeenten heeft de inspraak betreffende het voorontwerp bestemmingsplan Betuweroute Veterplus 1998 van de gemeenten Echteld-Lienden-Kesteren-Dodewaard alsmede de voorontwerpen van de Gedeeltelijke Herzieningen 57 dB(A) gebied Betuweroute van de bestemmingsplannen Buitengebied van de vier gemeenten procedureel als volgt gestalte gekregen.

De colleges van burgemeester en wethouders hebben in huis-aan-huisbladen en een regionaal dagblad alsmede op de gemeentelijke publicatieborden bekend gemaakt op welke manier de inspraak zal gaan verlopen.

De inspraakprocedure kent twee facetten, te weten:

* de terinzagelegging van 18 juni tot en met 29 juli 1998.

* de inspraakbijeenkomst op 1 juli 1998.

Van het verloop van de procedure wordt onderstaand verslag gedaan.

2. De terinzagelegging

Van de geboden gelegenheid om van de voorontwerpen van de plannen kennis te nemen, nadere informatie te verkrijgen of eventuele vragen te stellen dan wel opmerkingen en/of wensen naar voren te brengen is tijdens genoemde periode door diverse personen en instanties gebruik gemaakt. Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn in totaal drie schriftelijke reacties ingekomen.

3. De inspraakbijeenkomst (verslag)

Op 1 juli 1998 (aanvang 19.30 uur) heeft in zalencentrum "De Vicarij" te Ochten een inspraakbijeenkomst plaatsgevonden.

Namens de colleges van burgemeester en wethouders waren aanwezig:

gemeente Echteld : mevrouw mr. J.M. Talman-van der Woude (wethouder) en de heer H.J. Zomerdijk (burgemeester), voorzitter;
gemeente Lienden : met kennisgeving afwezig;
gemeente Kesteren : de heer W.A. Peters (wethouder);
gemeente Dodewaard: mevrouw M.J.T. Erinkveld-Huls (wethouder).

Voorts waren aanwezig:

Rijkswaterstaat, Directie Oost Nederland: de heer drs. H. Bruinewoud;
Inspectie Ruimtelijke Ordening Oost : de heer R.J. Kohutnicki;
NS Railinfrabeheer : de heren drs. ing. J.P. Molenaar en E. Talacua;
Sonsbeek Adviseurs BV : de heer ir. R.A. Jekel;
alsmede circa 40 belangstellenden

Verslag

De voorzitter heet de aanwezigen welkom, introduceert het bestuurlijk forum alsmede de vertegen-

woordigers van de rijksoverheid, NS Railinfrabeheer en heer Jekel van het stedenbouwkundig bureau, die aanwezig zijn om vanuit hun specifieke deskundigheid vragen van meer technische aard te beantwoorden.

Vervolgens schetst hij de procedure van de inspraakperiode en merkt hij op, dat het voorontwerp de planologisch-juridische grondslag vormt voor de aanleg van het tracégedeelte van de Betuweroute tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de oostgrens van de gemeente Dodewaard op basis van hetgeen in het Tracébesluit is vastgelegd over de ligging van de spoorbaan en de noodzakelijke inpassingsmaatregelen. Voorts is in het voorontwerp een regeling opgenomen voor in het zogeheten "veter-plusgebied" te treffen additionele maatregelen, hetgeen betrekking heeft op het gebied, dat ligt tussen de noordelijke spoorlood van de Betuweroute en de zuidelijke bermsloot van de A15, aangevuld met de noodzakelijke en mogelijk blijvende landschappelijke inpassing en de noodzakelijke infrastructuure aanpassingen alsmede de herinrichting van de Linge.

Tenslotte nodigt hij de aanwezigen om de presentielijst te tekenen om verzekerd te zijn van toezending van een verslag van de inspraakbijeenkomst. Vervolgens geeft hij het woord aan de heer Jekel om het voorontwerp toe te lichten.

De heer Jekel zegt, dat in het Tracébesluit heel nauwkeurig is aangegeven hoe de Betuweroute door de vier gemeenten komt te lopen en het is de bedoeling, dat het Tracébesluit door de gemeenten in bestemmingsplannen wordt vastgelegd, hetgeen in het voorontwerp is gebeurd. De gemeenten hebben echter kritisch gekeken naar het Tracébesluit en hebben daar een aantal conclusies uit getrokken, hetgeen erin heeft geresulteerd, dat het plan bestaat uit het "vetergedeelte" en het "plusgedeelte", die gezamenlijk het "veterplusplan" vormen. In het "vetergedeelte" is de aanleg van de spoorlijn geregeld overeenkomstig het Tracébesluit en in het "plusgedeelte" zijn alle bijkomende, noodzakelijk gebleken maatregelen opgenomen.

Het voorontwerp is opgesteld in opdracht van de vier gemeenten en voor dat gezamenlijke plan is gekozen vanwege de verwevenheid van de Betuweroute met de gemeenten als gevolg van de ligging van de gemeentegrenzen, die zodanig is, dat een regeling in afzonderlijk bestemmingsplannen tot een enigszins verknipt geheel zou leiden, zodat geen recht zou worden gedaan aan de veelheid van gemeentegrenzen overschrijdende belangen. Overigens stelt in de verdere procedure iedere gemeenteraad het plan vast voor dat gedeelte, dat op zijn grondgebied is geprojecteerd, maar het is wel de bedoeling, dat het één plan blijft.

Het "vetergedeelte" bestaat in hoofdlijnen uit drie elementen, die uit het Tracébesluit afkomstig zijn en wel uit de lijn zelf, die gedeelten van de A15, die verlegd worden en uit een aantal al dan niet blijvende gronddepots. Het "plusgedeelte" bestaat uit de resterende gedeelten van de A15, zodat de gehele weg opnieuw in een bestemmingsplan is geregeld, hetgeen de samenhang bevordert. Verder is het totale gebied tussen de A15 en de Betuweroute in het plan opgenomen om te voorkomen, dat er snippers ontstaan waar de oude bestemming voort blijft bestaan en tenslotte zijn een groot aantal doorsneden percelen en perceeltjes in het plan geregeld, waarvan anders in de toekomst juridisch een gedeelte nog in het bestemmingsplan buitengebied zou zijn geregeld.

Voorts is er een groot aantal specifieke elementen in het "plusgebied" opgenomen. In de eerste plaats is dat de Linge met de daarlangs geprojecteerde ecologische zone, omdat de Linge wel voorkomt uit het Tracébesluit, maar daar niet letterlijk in is opgenomen. De gemeenten zijn evenwel van mening, dat in het bestemmingsplan gevolg moet worden gegeven aan het feit, dat vanwege de Betuweroute in financieel opzicht een belangrijk deel van de ecologische verbindingzone tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en Opheusden wordt gerealiseerd. Ook is voor een aantal plaatsen de aanvullende landschappelijke inpassing opgenomen en een aantal aanvullende elementen met betrekking tot de nieuwe

situatie rond de Cuneraweg en is er een faunapassage verlegd, terwijl in Dodewaard de nieuwe aansluiting richting Opheusden op een andere manier dan in het Tracébesluit in het bestemmingsplan is geregeld.

Tenslotte is er met betrekking tot een aantal zaken, waar om voor de gemeenten onduidelijke redenen in het Tracébesluit geen aandacht aan wordt besteed, bestemmingen opgenomen. Het betreft hier open afritten bij viaducten of aansluitingen, waar in feite rudimenten blijven liggen zoals in Dodewaard bij de Dalwagen en de Pijenkampseveldweg.

Er is sprake van een hoofdbestemmingsplan en daarnaast is er voor elk van de vier gemeenten een gedeeltelijke herziening van het bestemmingsplan Buitengebied voor het zogeheten 57dB(A) gebied voorbereid of anders gezegd voor het gebied waar de Betuweroute gevolgen heeft. In deze partiële herzieningen wordt het onmogelijk gemaakt om tweede bedrijfswoningen of nieuwe agrarische bouwpercelen te regelen volgens de geldende voorschriften van de bestemmingsplannen Buitengebied. Uiteraard blijft het wel mogelijk, dat tweede bedrijfswoningen respectievelijk nieuwe agrarische bouwpercelen met een planherziening kunnen worden geregeld. Het grote verschil is, dat bij een planherziening de Wet geluidhinder in acht moet worden genomen en in het andere geval niet. Op deze manier wordt een ongelijkheid rechtgetrokken tussen degenen, die op basis van het Tracébesluit in de toekomst te maken krijgen met een hogere grenswaarde en eventuele bouwkundige maatregelen aan de woningen in vergelijking tot degenen, die op grond van de oude voorschriften toch nog een woning zouden mogen bouwen en daardoor buiten het vangnet van de Wet geluidhinder zouden vallen. Vervolgens geeft hij aan de hand van zes plankaarten een toelichting op het voorontwerp-plan, waarbij hij in het bijzonder ingaat op de aspecten, die niet in het Tracébesluit zijn opgenomen.

De voorzitter dankt de heer Jekel voor diens toelichting en stelt hierna de aanwezigen te reageren. De heer Doornebal zegt, dat het integraal opnemen van de A15 in het bestemmingsplan de vraag doet rijzen of bijvoorbeeld de geluidsnormen, die gelden voor deze weg, worden gewijzigd. Vervolgens merkt hij op, dat de 57 dB(A) contour in de toekomst dichterbij de Betuweroute komt te liggen, omdat de NS het voornemen heeft om bronbeleid te gaan voeren, hetgeen betekent, dat er ongeveer 3 dB(A) van het geluidsniveau afgaat, zodat de contour aanmerkelijk in de richting van de Betuweroute verschuift. Als in het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de grenzen zoals die nu zijn aangegeven worden daardoor veel te veel beperkingen opgelegd aan een aantal woningen, dat nu binnen de grens ligt, maar in de toekomst buiten de contour zal zijn gelegen. Voorts informeert hij naar de stand van zaken betreffende de lopende procedures inzake de ontheffing van de 57 dB(A) grens.

De heer Jekel antwoordt, dat het opnemen van de bestaande situatie van de A15 niet betekent, dat de Wet geluidhinder in acht moet worden genomen, maar dat geldt wel als de ligging van de weg wordt gewijzigd. Ten aanzien van de 57 dB(A) contour merkt hij op begrepen te hebben, dat de heer Doornebal uit gaat van de veronderstelling, dat de Betuweroute in de toekomst minder lawaai zal produceren. Uit de stukken blijkt echter, dat er deskundigen zijn, die stellen, dat er veel meer lawaai zal worden geproduceerd en uit de uitspraak van de Raad van State blijkt, dat die voorlopig de NS het voordeel van de twijfel geeft in die zin, dat de prognoses en berekeningen omtrent het geluidsniveau zullen kloppen. Hij heeft dan ook de neiging om te stellen, dat de 57dB(A) grens zoals die nu ligt een bepaalde veiligheid geeft, want als die dichterbij de spoorlijn ligt zou het zo kunnen zijn, dat mensen die er net buiten zitten in de toekomst met meer lawaai worden geconfronteerd en daardoor in een nadeliger positie komen te verkeren. Een tweede aspect is, dat het niet zo heel erg belemmerend hoeft te zijn, omdat als er bewoning wordt toegelaten de verplichting ontstaat om die maatregelen te nemen, die nodig zijn om het woon- en leefklimaat goed te krijgen en de Wet gelui

hinder voorziet daarin.

De heer Bruinewoud zegt, dat het Tracébesluit de geluidhinder aangeeft in de zin van dat het maxima zijn en op de vraag of de gemeente er verstandig aan doet om gebaseerd op die situatie de 57 dB(A) op te nemen acht hij dat zeker het geval.

De heer Doornebal zegt dat in de stukken, die betrekking hebben op de Betuweroute, is aangegeven, dat er een bronbeleid zal worden gevoerd en verwacht wordt, dat daaruit voort zal vloeien, dat er een geluidsreductie van 3 dB(A) zal worden bereikt. Als dat niet het geval blijkt te zijn wordt in de stukken gegarandeerd, dat er aanvullende geluidsschermen zullen worden geplaatst, hetgeen bijvoorbeeld het geval is aan de noordzijde van de Nieuwe Dijk tussen Ochten en Opheusden. Hierdoor zal een aantal woningen, dat nu boven de 57dB(A) grens valt daar dan onder komen te liggen en daar hoeft dan geen ontheffing meer voor te worden aangevraagd. Er wordt op dit moment voor de Raad van State geprocedeerd over een aantal van deze gevallen, omdat desondanks om volstrekt onbegrijpelijke redenen door de minister is gezegd, dat de ontheffing niet wordt verleend en dat alhoewel voorzien wordt, dat die woningen onder de grens komen. Als bij het bestemmingsplan toch wordt uitgegaan van de oude cijfers, die in het jaar 2004 achterhaald zullen zijn, want dat is de garantie, die NS hebben gegeven, dan worden er onnodige eisen aan die woningen gesteld en mensen op kosten te jagen voor een geluidsniveau, dat er feitelijk niet zal ontstaan.

De heer Bruinewoud zegt, dat qua geluidsbelasting maxima gelden, die door de minister van VROM zijn gegarandeerd. Waar de heer Doornebal op doelt is de zeer ingewikkelde geluidstechnische discussie over het zogenaamde "2003 geluidsschermenpakket". Door de minister is toegezegd, dat in het jaar 2003 zal worden geëvalueerd en dat alsdan zal worden gezien of er aanvullende maatregelen nodig zijn. Hiermee is kern van de problematiek aangegeven, omdat het de verwachting is dat door middel van bronbeleid het geluidsniveau kan worden gereduceerd, maar zekerheid hieromtrent is er op dit moment niet. Gelet op die onzekere factor lijkt het hem verstandig om in het bestemmingsplan met de maximale situatie rekening te houden

De heer Den Hartog zegt, dat de heer Jekel in zijn inleiding heeft gesteld, dat er een aantal agrarische bouwpercelen is opgenomen, die binnen de 57 dB(A) contour zijn gelegen. Als iemand in dat gebied voldoende grond heeft voor toekenning van een agrarisch bouwperceel zou dat in principe procedureel in eerste instantie niet kunnen, maar daar kan ontheffing voor worden aangevraagd. Er zullen dan wel maatregelen aan de woning getroffen moeten worden en de vraag is dan wie opdraait voor de kosten, want de maatregelen zijn een direct gevolg van de aanleg van de Betuweroute. Wellicht is het mogelijk, dat mensen bij voorbaat planschade kunnen claimen, omdat hun grond binnen de 57 dB(A) contour is gelegen en daardoor in principe minder waard is geworden.

De heer Jekel antwoordt, dat de heer Den Hartog een situatie schetst van mensen, die op dit moment nog geen agrarisch bouwperceel of een tweede bedrijfswoning hebben, maar daar wel plannen voor hebben en die over enkele jaren willen realiseren. In het bestemmingsplan is geregeld, dat met betrekking tot nieuwe woningen de Wet geluidhinder in acht moet worden genomen. Vervolgens komt de vraag aan de orde hoe te handelen als betrokkenen van oordeel zijn, dat zij hierdoor schade lijden. Voor die gevallen geldt, dat een beroep op artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan worden gedaan als kan worden aangetoond, dat er plannen zijn om een agrarisch bouwperceel aan te vragen of een tweede bedrijfswoning te realiseren, hetgeen overigens niet impliceert, dat een dergelijke claim automatisch wordt gehonoreerd. Voor de goede orde voegt hij hieraan toe, dat de claim pas kan worden ingediend als het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, omdat dan pas de schade optreedt.

De heer Van Lent zegt mede namens de heer Wesseling ernstig bezwaar te hebben tegen het "plusge-

deelte" vanwege de beperking van de bebouwings- en gebruiksmogelijkheden van de daarin opgenomen agrarische bouwpercelen, omdat een tweede bedrijfswoning niet meer kan worden opgericht. De verwijzing naar artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is correct en daar kan te zijner tijd wellicht een beroep op worden gedaan. Hij vraagt zich af waarom de bouwpercelen meegenomen worden, omdat het niet verplicht is en in het bestemmingsplan uitsluitend moet worden opgenomen hetgeen in het Tracébesluit is geregeld. Met betrekking tot de 57 dB(A) grens merkt hij op, dat de NS daar talrijke ontheffingen voor heeft aangevraagd en dat kan in de toekomst ook door de gemeente worden gedaan.

De heer Jekel antwoordt, dat voorzien wordt in een bepaalde leemte van het Tracébesluit, omdat daarin geen aandacht wordt besteed aan degenen, die nu op grond van de geldende bestemmingsplannen voor het buitengebied bijvoorbeeld een tweede bedrijfswoning mogen bouwen. Het euvel is, dat ook de wetgeving daar niet helemaal toereikend voor is. Als de gedeeltelijke herziening niet wordt gemaakt kunnen mensen, die een tweede bedrijfswoning binnen de 57 dB(A) contour willen realiseren het als negatief ervaren, dat zij wel een woning mogen bouwen, maar geen voorzieningen behoeven aan te brengen, want degenen die momenteel wel een bedrijfswoning hebben krijgen gratis voorzieningen aan hun woning. Door middel van de gedeeltelijke herzieningen wordt het mogelijk om in het kader van de Wet geluidhinder het aan brengen van voorzieningen te regelen.

De heer Van Lent zegt, dat het merkwaardig is, dat voor de panden Medelsestraat 5 en 7 akoestische onderzoeken hebben plaatsgevonden en uit de daarop gebaseerde rapporten blijkt, dat er geen voorzieningen behoeven te worden getroffen, terwijl daar de geluidsbelasting 60 en 58 dB(A) zal bedragen. Aan het leven in de tuin wordt in het geheel geen aandacht geschonken, zodat hij moet concluderen, dat de waarde van de bouwpercelen drastisch zal dalen en daar werkt de gemeente naar zijn mening onverplicht aan mee.

De heer Jekel antwoordt, dat de wetgeving helaas niet voorziet in normen voor geluid buiten de woning en hij deelt de opvatting, dat het geluid van bijvoorbeeld een rijksweg in de tuin niet te harden kan zijn, terwijl binnen de woning met maatregelen het geluid wel binnen het niveau van 35 dB(A) kan liggen. Blijkbaar vindt de wetgever dit acceptabel, maar realistisch is dat ook zijns inziens zeker niet.

De heer Van Lent vraagt waarom in het bestemmingsplan niet een minimale hoogte van 3 meter voor de geluidsschermen wordt opgenomen, omdat het plan ook op andere onderdelen verder gaat dan het Tracébesluit voorschrijft.

De heer Jekel antwoordt, dat in het bestemmingsplan staat, dat de schermen maximaal 4 meter hoog mogen zijn. De minimale hoogte is niet geregeld, maar die is verplicht op grond van de Wet geluidhinder.

De heer Van Lent zegt, dat het mogelijk moet zijn om een hogere minimale hoogte op te nemen.

De heer Jekel antwoordt, dat dan bij elke meter langs de route exact de hoogte moet worden aangegeven. Er is nu een maximale hoogte opgenomen en volgens geluidsdeskundigen is een scherm met een hoogte van meer dan 4 meter niet meer effectief. De Wet geluidhinder schrijft voor, dat deze voorzieningen moeten worden getroffen, hetgeen betekent, dat de geluidsschermen tot een hoogte van maximaal 4 meter afdwingbaar zijn daar waar dat noodzakelijk is om het binnenniveau van 35 dB(A) te halen.

De heer Van Lent concludeert, dat de geluidhinder in de tuin wel aanwezig blijft en naar zijn mening kan de gemeente dat ondervangen door de hogere minimale hoogte op te nemen.

De voorzitter merkt op, dat dit mogelijk is, maar dan zal de gemeente wel voor de kosten opdraaien, want hij neemt niet aan, dat NS daartoe bereid zijn.

De heer Bruinewoud zegt, dat in de discussie over het al dan niet plaatsen van schermen in alle gevallen heel goed is gekeken naar de geluidsbelasting en de meeste effectieve manier om dat op te lossen. In vrijwel alle gevallen is dat ook in belangrijke mate een financiële afweging geweest, maar er is ook gekeken naar het effect van een verhoging van een 1 of 2 meter hoger scherm ten opzichte van de verbetering van de situatie voor de mensen. In het Tracébesluit is de hoogte van de schermen exact aangegeven en het is ook de grondslag geweest om aan de gemeenten te verzoeken planologische medewerking te verlenen. De systematiek geeft ook aan, dat als een gemeente het Tracébesluit overneemt in een bestemmingsplan alle financiële consequenties, die met de uitvoering gepaard gaan, door de rijksoverheid worden betaald. Met betrekking tot de vraag waarom de gemeente de schermen niet hoger maakt is de eerste vraag relevant wat het effect daarvan is en vervolgens geldt zoals al door de voorzitter is opgemerkt, dat de rijksoverheid van mening is dat er afdoende oplossing is bereikt om dat wordt voldaan aan de terzake geldende regelgeving. Eventuele extra's leveren niet veel effect op, maar brengen veel extra kosten voor de gemeente met zich mee. Ten aanzien van de afweging van de hoogte van het scherm en het kostenplaatje zegt hij, dat de Raad van State enkele weken geleden uitspraak heeft gedaan inzake de beroepsprocedure tegen het Tracébesluit en daaruit blijkt, dat de Raad van State van oordeel is, dat de afweging over dit moeilijke onderwerp de toets der kritiek kan doorstaan.

De heer Van Lent zegt met dit antwoord niet tevreden te zijn en merkt vervolgens op, dat in het bestemmingsplan in artikel 19 overgangsbepalingen zijn opgenomen, die dusdanig ruim zijn geredigeerd, dat hij zich afvraagt of de bepalingen in redelijkheid de toets der kritiek kunnen doorstaan. Hij doelt hierbij op de passage, dat het huidig gebruik mag worden voortgezet tot het moment, dat de grond voor de realisering van de spoorlijn nodig is.

De heer Jekel antwoordt, dat in het definitieve ontwerp een totaal andere overgangsbepaling komt, die gelijklopend zal zijn als gebruikelijk is in de bestemmingsplannen buitengebieden van de gemeenten, zodat bestaande rechten worden gecontinueerd.

De heer Lourens zegt een opmerking over het bestemmingsplan te willen maken, maar hij heeft geen behoefte aan een antwoord. Hij woont aan het adres Meersteeg 1 te Echteld en hij krijgt in de toekomst volgens NS te maken met een geluidsniveau van 67 dB(A) en volgens het door hem ingehuurd Adviesbureau Peutz van 70 dB(A). De spoorlijn komt 20 meter buiten zijn tuin te liggen en 60 meter vanaf zijn woning en hij moet 200 m² van zijn voortuin afstaan, waar het nieuwe tracé van de Meersteeg komt te liggen. Alsof dat nog niet genoeg is blijkt uit het bestemmingsplan, dat hij als gevolg van de omlegging van de Meersteeg aan een doodlopende weg komt te zitten en verder staat er op de kaart een gasleiding geprojecteerd door zijn tuin over een afstand van 75 a 80 meter en ongeveer 5 tot 10 meter uit de voorgevel van zijn woning, terwijl de Gasmij hem persoonlijk heeft verzekerd heeft, dat die leiding daar niet zal worden aangelegd. Hij is van mening, dat zo langzamerhand sprake is van een onhoudbare toestand. Hij heeft een en ander op papier gezet en hij hoopt, dat daar aandacht aan zal worden geschonken.

De heer Molenaar antwoordt, dat hij de heer Lourens regelmatig treft en inderdaad heeft de heer Lourens bij die verschillende gelegenheden steeds identieke antwoorden gekregen. De gasleiding is onder meer ter sprake gekomen na afloop van de zitting van de Raad van State. Hij kan slechts herhalen, dat hetgeen de heer Lourens zojuist heeft opgemerkt correct is, omdat de Betuweroute op die manier volgens het plan zal worden gerealiseerd.

De heer Lourens zegt de heer Molenaar al meerdere malen te hebben ontmoet tijdens discussiebijeenkomsten en een onteigeningszitting. Het gaat hem er om, dat hij zich negen jaar geleden in een hele mooie woning aan het adres de Meersteeg 1 heeft gevestigd en de laatste zeven jaar heeft hij al-

leen maar narigheid van de voorgenomen aanleg van de Betuweroute ondervonden, hetgeen in het bijzonder geldt voor de laatste twee jaar. Hij heeft verschillende bezwaar- en beroepsprocedures aangespannen, maar hij wordt gewoon niet serieus genomen. Het komt erop neer, dat zijn inziens de geluidsbelasting op de voorgevel van zijn woning meer dan 70 dB(A) zal gaan bedragen, terwijl de NS uitgaat van 67 dB(A). Voorts ontstaat er volgens meetrapporten van adviesbureau Peutz trillingshinder, die qua situatie de kwalificatie slecht tot zeer slecht verdient. Verder bedraagt de afstand van zijn woning tot de spoorlijn ongeveer 60 meter en ook zal er een gasleiding door zijn voortuin worden gelegd op een afstand van 5 tot 10 meter van zijn woon- en slaapvertrekken. Dit is ongehoord, omdat de Gasmij hem heeft verzekerd, dat de leiding daar niet zou komen. Bovendien komt hij aan een doodlopende weg te zitten en al met al is voor hem de maat vol. Hij wil het bij die constatering laten.

De voorzitter stelt vast, dat er kennelijk een verschil in opvatting bestaat tussen de NS en de Gasmij over de aanleg van de gasleiding.

De heer Molenaar zegt dit voor alle zekerheid nog te zullen nagaan, maar zijn laatste informatie is, dat de gasleiding om het perceel van de heer Lourens heen zal worden gelegd.

De heer Lourens antwoordt, dat de leiding volgens de plankaart van het voorontwerp dwars door zijn perceel zal lopen.

De heer Molenaar antwoordt, dat die constatering juist is, maar voegt hier aan toe, dat de tekening op dit punt waarschijnlijk niet correct is.

De Lourens merkt op, dat hij tijdens alle informatiebijeenkomsten, waarvan hij er veel heeft bezocht, nog nooit een correcte tekening heeft gezien.

De voorzitter zegt, dat de gemeente ook een eigen verantwoordelijkheid heeft, zodat omtrent dit punt nader overleg met de Gasmij zal plaatsvinden en zonodig zal de plankaart op dit punt worden gecorrigeerd.

De heer Waterval spreekt namens de Kamer van Koophandel en zegt een toelichting te willen geven op de reactie van de Kamer in het kader van het artikel 10 Bro-overleg. Het bedrijfsleven heeft zich van meet af aan op het standpunt gesteld, dat de Betuweroute van belang is voor de nationale economie en tegelijkertijd heeft de Kamer aangegeven, dat de overlast voor de bevolking en het regionale bedrijfsleven zo beperkt mogelijk moet blijven. Ter hoogte van het Amsterdam-Rijnkanaal signaleert de Kamer momenteel een knelpunt, omdat het voorontwerp uitsluitend voorziet in een bovengrondse traditionele aanleg. De Kamer is van oordeel, dat de potentiële kwaliteiten van het bedrijvenpark Medel hierdoor kunnen worden aangetast, terwijl de bovengrondse aanleg ook het leefklimaat niet ten goede zal komen en om die redenen heeft de Kamer voortdurend gepleit voor ondertunneling van de Betuweroute ter plaatse van het Amsterdam-Rijnkanaal en directe omgeving. De Kamer heeft zich in het verleden in die opvatting gesteund gezien door de moties, die door Provinciale Staten zijn aangenomen alsmede door de toezeggingen van gedeputeerde De Bondt. Het is dan ook van belang, dat in de aanbestedingsprocedure ondertunneling als een alternatief wordt meegenomen en de provincie heeft al aangegeven hier financiële middelen voor beschikbaar te stellen. Ook de minister van Verkeer en Waterstaat heeft laten weten, dat er bij de aanbesteding nog alternatieven mogelijk moeten zijn. Hij citeert de minister, die heeft gezegd, dat als er concurrerende aanbiedingen qua prijs zijn, die beter zijn dan hetgeen tot nu toe is voorgesteld er alles aan zal worden gedaan om dit planologisch mogelijk te maken. Voorts heeft de minister opgemerkt, dat als het beter kan door middel van ondertunneling of verdiepte aanleg en daarbij binnen de budgettaire randvoorwaarden wordt gebleven dat zeker zal worden overwogen. Het is duidelijk, dat de gemeente geen ondertunneling of verdiepte aanleg kan realiseren, maar wel kan de mogelijkheid daartoe in het bestemmingsplan niet ge-

blokkerd worden en derhalve verzoekt de Kamer daar een wijzigingsbevoegdheid in het plan voor op te nemen, hetgeen ook is gedaan door de gemeenten Gorinchem, Lingewaal en Tiel.

Mevrouw Talman zegt, dat het een waardevolle suggestie is en na een kortstondige consultatie van de andere wethouders zegt zij toe, dat deze wijzigingsbevoegdheid alsnog in het plan zal worden opgenomen, zulks met dien verstande, dat de gemeente Dodewaard zich hier nog over wil beraden.

Mevrouw Kuenen zegt in het belang van het langzame verkeer nog eens aandacht te vragen voor de verkeerssituatie, die ontstaat bij de Cuneraweg. Zij mist bijvoorbeeld een aansluiting van de bestaande ventweg langs de Cuneraweg en zij vraagt of er stoplichten op de T-kruising komen.

De heer Molenaar antwoordt, dat de ventweg begint als Meezendreef op het grondgebied van de gemeente Kesteren en vervolgens over de Betuweroute en de A15 wordt geleid. Op Echtelds grondgebied buigt de ventweg bij de T-aansluiting, waar de verkeerslichtinstallatie komt, naar het westen af en loopt vervolgens langs de zuidzijde van het nieuwe tracé van de Cuneraweg verder naar de bestaande ventweg.

De heer Van Lent zegt begrepen te hebben, dat de passage van de Medelsestraat en de Voorstraat onder de Betuweroute en de A15 doorgaat en hij informeert naar de hoogte van die tunnel, omdat het bestaande viaduct van de A15 redelijk laag is en wel eens problemen oplevert voor het landbouwverkeer.

De heer Molenaar antwoordt, dat de hoogte niet zal worden gewijzigd, omdat het bestaande viaduct van de A15 over de Voorstraat ongewijzigd blijft.

De voorzitter constateert, dat geen van de aanwezigen nog behoefte heeft aan het stellen van verdere vragen of het maken van opmerkingen. Hij attendeert op de mogelijkheid om tot 30 juli a.s. de stukken in te zien en daar tot die datum desgewenst mondeling of schriftelijk op te reageren. Ook die reacties zullen met het verslag van deze bijeenkomst worden meegenomen in het eindverslag van de inspraakprocedure, dat in het bestemmingsplan zal worden opgenomen. Vervolgens bedankt hij de aanwezigen voor hun komst en hun bijdrage aan de discussie.

4. Schriftelijke reacties

Ingekomen zijn in totaal drie reacties. Onderstaand volgt een beknopte weergave van de reacties alsmede hetgeen hieromtrent door het college van burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente is overwogen.

gemeente Echteld

- de heer J. Lourens, Meersteeg 1, 4054 NG Echteld (brief van 1 juli 1998)

In zijn brief geeft de heer Lourens een chronologische opsomming van zijn ervaringen met de Betuweroute. Geschetst wordt wanneer en waarom hij aan de Meersteeg is gaan wonen, hoe de omgeving er toen uitzag en welke bedreiging voor zijn gezin de plannen voor de Betuweroute gingen vormen. De Betuweroute komt volgens de heer Lourens zo dicht bij zijn woning te liggen, dat voor hem ernstige milieu-effecten zijn te verwachten tengevolge van geluids- en trillingshinder.

Daarnaast is een strook grond van zijn tuin nodig voor het project Betuweroute vanwege het verleggen van de Meersteeg. Zowel tegen de geluidsproblemen als de verkoop van de grond maakt de heer Lourens met behulp van adviseurs bezwaar bij alle instanties waar dat mogelijk is, maar tot dusverre hebben zijn bezwaarschriften geen succes opgeleverd.

Ook verwacht de heer Lourens, dat zijn huis onverkoopbaar zal zijn. Inmiddels heeft hij zijn pand in januari 1999 te koop aangeboden en heeft hij tevens een beroep op de Regeling Nadeelcompensatie

Betuweroute gedaan om vergoeding van de waardevermindering van zijn pand te claimen.

Hoewel erkend moet worden, dat de woonsituatie van inspreker door de aanleg van de Betuweroute negatief zal worden beïnvloed en aannemelijk is, dat die situatie zich zal vertalen in een waardevermindering van diens onroerend goed, plaatselijk bekend Meersteeg 1 te Echteld, moet tegelijkertijd worden geconstateerd, dat het door de Stichting Betuwe Fijn mede namens inspreker ingestelde beroep tegen het Tracébesluit Betuweroute van 26 november 1996 door de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State bij uitspraak van 28 mei 1998, nr. E01.96.0532, ongegrond is verklaard, hetgeen impliceert, dat de Afdeling van oordeel is, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat in redelijkheid heeft kunnen komen tot het voorziene tracé zoals dat met inachtneming van de planologische kernbeslissing is bepaald.

Voorts wordt door inspreker met betrekking tot de geluidsbelasting van zijn woning verwezen naar een in zijn opdracht door Adviesbureau Peutz en Associés B.V. ingesteld onderzoek, waaruit blijkt, dat de geluidsbelasting minimaal 70 dB(A) zal zijn, terwijl door NS Railinfrabeheer een belasting van 67 dB(A) wordt geprognoseerd en de voorkeursgrenswaarde op 57 dB(A) ligt.

In de uitspraak van de Afdeling is aangegeven (blz. 40 e.v.), dat de Technisch Fysische Dienst TNO-TU Delft in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het akoestisch onderzoek geluidstechnisch heeft getoetst, hetgeen heeft geleid tot de conclusie, dat de geluidsbelasting langs het overgrote deel van het tracé op de juiste manier en in overeenstemming met het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï in de rapporten is berekend. Volledigheidshalve wordt onder verwijzing naar bladzijde 42 van de uitspraak van de Afdeling opgemerkt, dat Witteveen + Bos Raadgevend Ingenieurs, die in opdracht van het Gebundeld Bestuurlijk Overleg Gelderland (GBO) het voorontwerp-tracébesluit op akoestische aspecten heeft getoetst, in haar rapport van september 1994 de conclusies van de Technisch Fysische Dienst TNO-TU Delft deelt. Relevant is in dit verband ook, dat in deze rapporten is geanticipeerd op de herziening van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï, die op 3 februari 1997 in werking is getreden.

In die gevallen, waarin niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, kan op een daartoe strekkend verzoek een hogere waarde voor de geluidsbelasting aan gevels worden vastgesteld - tot maximaal 70 dB(A) - en een dergelijke situatie doet zich hier voor.

Ten aanzien van de trillinghinder heeft de Afdeling in meergenoemde uitspraak overwogen, dat in toelichting bij het algemeen deel van het Tracébesluit is aangegeven, dat preventieve maatregelen zullen worden genomen om deze hinder te beperken, terwijl in de toelichting verder is aangekondigd, dat na ingebruikneming van de sporbaan een monitoring zal worden uitgevoerd en aan de hand van die metingen zal naar de kennis van dat moment worden bezien of aanvullende maatregelen mogelijk zijn, hetgeen in de optiek van de Afdeling toereikend is, zodat de beroepen, die op dit aspect betrekking hebben ongegrond zijn verklaard.

Met betrekking tot de door de heer Lourens aangevoerde waardevermindering van zijn woning als gevolg van de aanleg van de Betuweroute geldt, dat inspreker een beroep kan doen en inmiddels heeft gedaan op de Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute en vervolgens staat dan de mogelijkheid open om een planschadeverzoek als bedoeld in artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in te dienen.

gemeente Lienden

Er zijn geen schriftelijke reacties ingekomen.

gemeente Kesteren

- A & S Advocaten te Wageningen namens VOF Sluiter Elwoodii, Parallelweg 17a, 4043 KG Opheusden (brief van 22 juli 1998)

De inspraakreactie richt zich op de aan de zuidzijde van het perceel van inspreker geprojecteerde bestemming "Water en Waterhuishouding". Met name het feit, dat er ten behoeve van de oeverontwikkelingszone circa 5600 m2 van het terrein de bestemming "Glastuinbouw" verliest geeft aanleiding tot opmerkingen. Inspreker vraagt zich af waarom de bestemming is opgenomen, omdat dit niet verplicht is op grond van het Tracébesluit Betuweroute. Men vreest door uitvoering van het bestemmingsplan een schadepst, doordat het bedrijf niet meet optimaal economisch kan produceren.

Op 11 februari 1999 is inspreker in de gelegenheid gesteld om zijn inspraakreactie nader toe te lichten. Bij deze toelichting bleek dat de bezwaren van inspreker vervallen, indien compensatie wordt gevonden voor de te vervallen gronden. Gebleken is ook dat NS Railinfrabeheer in samenspraak met het Waterschap van de Linge reeds bezig is met het verwerven van gronden ten behoeve van compensatie.

Ten aanzien van de inhoud van de inspraakreactie wordt opgemerkt, dat deze bestemming om meerdere redenen is opgenomen. Voor het Herinrichtingsplan van de Linge is door de gemeente planologische medewerking toegezegd. Tevens is het Herinrichtingsplan van de Linge te zien als een natuurcompensatie voor de komst van de Betuweroute.

Een belangrijk punt in deze is dat ontwikkeling van het herinrichtingsplan in principe via minnelijk overleg zal geschieden. Tevens kunnen de activiteiten van Sluiter op grond van de overgangsbepalingen in het bestemmingsplan voort blijven bestaan zolang niet daadwerkelijk met de oeverontwikkeling wordt begonnen.

Indien inspreker schade meent te lijden, kan na vaststelling van het bestemmingsplan een verzoek om planschade ingediend worden. Gezien de onderhandelingen om te komen tot compensatie lijkt schade op voorhand ondervangen te kunnen worden.

Gezien de nog openstaande mogelijkheden voor compensatie en de wenselijkheid van natuurcompensatie voor de komst van de Betuweroute, geeft de inspraakreactie geen aanleiding om het voorontwerp-bestemmingsplan aan te passen.

gemeente Dodewaard

- Ergo Vision BV, Kerkstraat 71, 6669 DC Dodewaard (brief van 19 juli 1998)

De opmerkingen betreffen het wijzigen van de bestemming "Ambachtelijk bedrijf" van het perceel Kerkstraat 67 te Dodewaard (kachelsmederij D. Geurts) in de bestemming "Agrarisch produktiegebied". Ergo Vision verzoekt de huidige bestemming te handhaven en wel om de volgende redenen:

* er is bodemverontreiniging geconstateerd, die geen agrarische productie toestaat;

* Ergo Vision heeft belangstelling voor het perceel en wil dat in principe van NS Railinfrabeheer overnemen.

Door de aanleg van de Betuweroute zal het huidige bedrijfsperceel van de kachelsmederij worden doorsneden. Door NS Railinfrabeheer is actie ondernomen om het perceel te verwerven, hetgeen inmiddels ook is geschied.

Vanuit ruimtelijke overwegingen is het niet correct na amovering van de bouwwerken op een gedeel

te van dit perceel de bestemming "Ambachtelijk bedrijf" te handhaven. Het feit, dat Ergo Vision dit perceel wenst te verwerven doet hier niet aan af. Omtrent de aankoop van het perceel onstaat er een private verhouding tussen NS Railinfrabeheer en Ergo Vision. Hiervoor zijn geen redenen aanwezig om tot aanpassing van het plan over te gaan.

Of er sprake is van een verontreiniging van het perceel vormt geen aanleiding om een bestemming ongewijzigd te laten. Imeers er is geen relatie met een planologische afweging. Ook hiervoor wordt geen redenen aanwezig geacht de bestemming ongewijzigd te laten.

Gelet op bovenstaande overwegingen zijn er geen redenen aanwezig om tot aanpassing van het (voorontwerp) bestemmingsplan te komen.

Aldus vastgesteld in de vergadering van
burgemeester en wethouders van Echteld
d.d. 1999,

De secretaris, De burgemeester,

Aldus vastgesteld in de vergadering van
burgemeester en wethouders van Buren
(voorheen Lienden) d.d. 1999,

De secretaris, De burgemeester,

Aldus vastgesteld in de vergadering van
burgemeester en wethouders van Kesteren
d.d. 1999,

De secretaris, De burgemeester,

Aldus vastgesteld in de vergadering van
burgemeester en wethouders van Dode-
waard d.d. 1999,

De secretaris, De burgemeester,

VII.

BRONVERMELDING

- a. Tracébesluit Betuweroute, NS Railinfrabeheer Projectbureau Betuweroute.
- b. Bestemmingsplan Betuweroute Gemeente Echteld, Concept-Voorontwerp (NS Railinfrabeheer, 20 december 1996).
- c. Bestemmingsplan Betuweroute Gemeente Lienden²⁰, Concept-Voorontwerp (NS Railinfrabeheer, 11 februari 1997).
- d. Bestemmingsplan Betuweroute Gemeente Kesteren, Concept-Voorontwerp (NS Railinfrabeheer, 11 februari 1997).
- e. Bestemmingsplan Betuweroute Gemeente Dodewaard, Concept-Voorontwerp (NS Railinfrabeheer, 20 december 1996).
- f. Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-2, Toelichting, Bepalingen en Kaarten (NS Railinfrabeheer, november 1998).

²⁰

Sinds de gemeentelijke herindeling zijn de gemeenten Lienden, Maurik en Buren samengevoegd tot de gemeente Buren.