

***Rapport zienswijzen & ambtshalve wijzigingen***

***ontwerpbestemmingsplan***

***Elst, Spoor kruising Rijksweg-Noord***

***17 december 2018***

Vastgesteld door de raad op 26 februari 2019  
Registratienummer: 18INT04124

## **Inhoud**

1. Inleiding
2. Procedure ontwerpbestemmingsplan
3. Samenvatting zienswijzen en beantwoording
4. Aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan
  - 4.1 Aanpassingen als gevolg van zienswijzen
  - 4.2 Ambtelijke aanpassingen
5. Conclusies

## 1. Inleiding

Dit rapport bevat de resultaten van de gevolgde zienswijzeprocedure voor het ontwerpbestemmingsplan Elst, Spoorkruising Rijksweg-Noord. Het bestemmingsplan maakt een tunnel onder het spoor bij de Rijksweg-Noord juridisch-planologisch mogelijk. Ook maakt het bestemmingsplan een verbindingsweg tussen de Rijksweg-Noord en de Haydnstraat met daaraan drie nieuwe bouwkavels mogelijk. Tot slot is de woonbestemming ten zuiden van het adres Rijksweg-Noord 73 aangepast.

## 2. Procedure ontwerpbestemmingsplan

Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening lag het ontwerpbestemmingsplan zes weken voor zienswijzen ter inzage en was het digitaal te bekijken op de websites [www.overbetuwe.nl](http://www.overbetuwe.nl) en [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Dit is openbaar bekend gemaakt door het plaatsen van een publicatie in 'De Betuwe' en Staatscourant op woensdag 19 september 2018. Een ieder was in de gelegenheid om vanaf donderdag 20 september 2018 tot en met woensdag 31 oktober 2018 een zienswijze in te dienen.

Daarnaast is de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan op grond van art 3.8 lid 1 sub b Wro toegestuurd aan de provincie Gelderland en het Waterschap Rivierenland.

De Wet bescherming persoonsgegevens stelt strenge regels aan het (digitaal) openbaar maken van de NAW-gegevens. Om deze reden worden in dit rapport geen NAW-gegevens vermeld.

Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn 11 zienswijzen ingediend. 6 zienswijzen (nr. 6, 7, 8, 9, 10 en 11) zijn grotendeels gelijk. Gekozen is om de meest uitgebreide zienswijze (zienswijze 6) te beantwoorden. Zienswijzen 4 en 5 zijn identiek en samen beantwoord.

## 3. Samenvatting zienswijzen en beantwoording

Samenvatting zienswijze 1 (zienswijze is ook ingediend op het ontwerpbestemmingsplan 'Elst, Spoorkruising 1<sup>e</sup> Weteringsewal en kruising Ceintuurbaan').

- 1.1 Op 9 januari 2018 heeft uw raad de notitie "Overbetuwe fietst verder", Naar een optimaal fietsnetwerk tussen de kernen' vastgesteld. Daarin is de verbinding Nijmegen – Arnhem via Elst v.v. aangeduid als 'Hoofd fietsroute plus'. Aan het ontwerp van een Hoofd fietsroute plus worden onder meer de volgende eisen gesteld:
- Zo veel mogelijk rechtstreeks, ontwerpsnelheid 30 km/u;
  - Voorrang voor de fiets waar dat verkeerstechnisch mogelijk en verantwoord is;
  - Breedte fietspad intensiteitsafhankelijk, maar minimaal 2,50 m en bij voorkeur 3,00 meter voor één richtingsfietspad en 4 m voor twee richtingen;
  - Rood asfalt bij signaalpunten;
  - Bewegwijzering;
  - Asfaltverharding;
  - Verlichting tenzij in het landelijk gebied niet mogelijk vanwege omgevingsnadelen.

In de voorliggende ontwerpbestemmingplannen wordt de voorkeursbreedte voor een "een richtingsfietsweg (met name in de tunnel) niet gerealiseerd. Dit is des te meer verontrustend, omdat de fietsroute moet worden gedeeld met de voetgangers. Vooral door de diversifiëring van het fietsgebruik (qua snelheid en fietsbreedte) is dit onveilig te noemen.

Advies: In ieder geval in de bebouwde kom een afzonderlijk voetpad realiseren en in geval van een éénrichtingsfietsweg (gedeeld met voetgangers) een breedte van minimaal 3 meter aanhouden.

- 1.2 Concurrentie met het autoverkeer op een Hoofd fietsroute plus zou niet aan de orde mogen zijn. De invulling van parallelweg-gedeelten in de Noord-Zuid-route is daarmee in strijd.

Ten aanzien van de beide voorgestelde stroken kan nog het volgende worden gemeld:

1. Van uitrit Rijksweg-Noord 103 tot perceelgrens Rijksweg-Noord 101: Het autobedrijf (Rijksweg-Noord 103) heeft nu een rechtstreekse inrit. Een parallelweg is daar overbodig voor. Dat het bedrijf een parallelweg 'handig' vindt om auto's te kunnen keren en parkeren (?) zal zeer belemmerend zijn voor de fietsdoorstroom. De uitrit vanaf de onbewaakte spoorwegovergang tussen nr. 103 en nr. 101 wordt nauwelijks benut (afgesloten met hek en kettingslot). Moet daarvoor een parallelweg dienen? Bovendien zal de onbewaakte particuliere spoorwegovergang zijn langste tijd gehad hebben.
2. Tussen uitrit Rijksweg-Noord 101 en uitrit Rijksweg-Noord 89: in de huidige situatie ter hoogte van de Ceintuurbaan een keurige oprijmogelijkheid vanuit de uitritten naar de autoweg aanwezig. De aanleg van een parallelweg brengt lokaal autoverkeer onnodig in concurrentie met het doorgaande fietsverkeer.

Advies: bespaar op kosten van parallelweg-aanleg en handhaaf de huidige situatie met dien verstande dat het door automobilisten oprijden vanuit de inrit(ten) tot op de fietsweg om de autoweg te bereiken, vermeden wordt (middels drempel, haaiantanden o.i.d.). Het realiseren van een voetpad zou door de besparing mede gefinancierd kunnen worden.

- 1.3 Wat betreft de keurige invulling van de kruising met de 1<sup>e</sup> Weteringsewal en het viaduct over het spoor nog één ferme kanttekening: de geplande aansluiting van de fietsroute aan de westzijde op de autoroute is uitgesproken onveilig (autoverkeer komt daar van een helling van 7% naar beneden suizen). Het was een opluchting om tijdens de inloopavond (10 oktober jl.) te vernemen, dat er plannen worden gesmeed om het fietsverkeer over een - aan te leggen - boerderij-inritbrug naar een - eveneens aan te leggen - vrij liggende fietsroute aan de zuidzijde van de Linge verder te geleiden.

Advies: houd hier nauwgezet de vinger aan de pols. Bewerkstellig dat het aanvullende plan gekoppeld wordt aan de voorliggende plannen.

Reactie:

- 1.1 Het fietspad in de onderdoorgang wordt 2,5 m breed. Dit is inclusief een halve meter schrikstrook langs de wand. Wat een effectieve breedte voor fietsers oplevert van 2 m. Hierdoor is het goed mogelijk om elkaar in te halen of met z'n tweeën naast elkaar te fietsen. Met een spitsuurintensiteit van rond de 150 fietsers per uur adviseert het CROW een breedte toe te passen van 2 meter. De breedte in de onderdoorgang voldoet dus ook aan de richtlijnen van het CROW. Omdat in de huidige situatie geen voorzieningen voor voetgangers aanwezig zijn, hebben wij besloten deze nu ook niet toe te voegen aan de onderdoorgang.
- 1.2 Het handhaven van de huidige situatie is geen optie. De gemeente heeft in afstemming met de politie gekozen voor deze integrale veilige oplossing. De uitritten van Rijksweg-Noord 101 en 103 komen in de huidige situatie uit op de Rijksweg-Noord binnen de (met verkeerslichten geregelde) kruising met de Ceintuurbaan. Deze twee onveilige situaties lossen we op met de parallelwegstructuur. De parallelwegstructuur kan daarnaast niet los gezien worden van de benodigde fietsoversteek richting de Stapelwolk die wordt toegevoegd aan de kruising. Deze

fietsoversteek is een essentieel onderdeel voor een nieuwe veilige schoofietsroute tussen Arnhem-Zuid en Westeraam. Om deze fietsoversteek veilig mogelijk te maken wordt de gehele kruising verschoven (om ruimte te creëren voor de parallelweg) en opnieuw ingericht. De parallelweg maakt voldoende opstelruimte mogelijk zonder dat de fietsers de inrit van Rijksweg-Noord 101 blokkeren. Door voldoende opstelruimte blijven de wachtrijen en -tijden zo kort mogelijk. De parallelwegstructuur voldoet aan het beleid om op een hoofdfietsroute aan twee zijden een vrijliggend fietspad te hebben en is mogelijk binnen een klein ruimte beslag, waardoor er geen onteigening nodig is. Daarnaast zorgt de parallelweg ook voor minder inritten aan de Rijksweg Noord en een overzichtelijke kruising ter hoogte van Plan Rijsenburg met veilige fietsoversteken.

Verkeer dat een uitrit verlaat moet volgens de wetgeving al het kruisend verkeer voorrang verlenen. Omdat de inritten volgens de CROW normen worden aangelegd, zijn er geen aanvullende maatregelen nodig.

- 1.3 Het deel van de fietsroute tussen de spookruising in de 1<sup>e</sup> Weteringsewal en de Grote Molenstraat is ondertussen losgekoppeld van de planstudie voor de rest van de fietsroute langs de Linge. Voor dit deel wordt nu onderzocht wat de mogelijkheden zijn. Het doel is om dit fietspad overzichtelijk en veilig aan te laten sluiten op het vrijliggende fietspad van de spookruising. In de verdere uitwerking zullen wij maatregelen nemen om het fietspad veilig aan te laten sluiten op de 1<sup>ste</sup> Weteringsewal. Hierbij zullen wij zeker rekening houden met de snelheid waarmee het autoverkeer vanaf het viaduct komt.

#### Samenvatting zienswijze 2

- 2.1 De huidige aarde wal met scherm wordt afgegraven en daar komt een nieuw wal en scherm voor in de plaats. Op de verschillende tekeningen (de rode kromme lijn) verschilt de vraag hoe ver dit nieuwe scherm wordt doorgetrokken. Niemand kan mij vertellen hoe het echt wordt.

Mijn zienswijze is dat het nieuwe scherm niet verder doorloopt dan de huidige aarde wal en dus niet verder dan het huidige fietspad aan het einde van de Sneeuwjacht. Als dat wel gebeurt vervalt mijn zoninval en uitzicht in de tuin aan de Sneeuwjacht 34. Bovendien is aangegeven dat het voor de geluidsnormen niet nodig is. Wij hebben daar nu ook geen last van en dus willen wij geen geluidsscherm langs onze tuin van 3 meter hoog.

#### Reactie:

- 2.1 Het nieuwe scherm (van 3 m hoog) is ter vervanging van de geluidswal met scherm (van 5 tot 6 m hoog) langs de Rijksweg-Noord ten behoeve van het wegverkeersgeluid. Conform de gehanteerde uitgangspunten en het model in het akoestisch onderzoek ter onderbouwing van het bestemmingsplan, zal het nieuwe scherm net zo lang worden als de huidige geluidswal. In het ontwerp is dit nieuwe scherm echter tot aan het einde van de toerit van de onderdoorgang getekend. We passen dit aan in het ontwerp. Dit heeft geen invloed op het bestemmingsplan (de ontwerp-tekening was aanwezig op de inloopavond, maar staat niet in het bestemmingsplan of in de bijlagen daarbij).

#### Samenvatting zienswijze 3

- 3.1 Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in een onderdoorgang en ongelijkvloerse kruising met het spoor op de Rijksweg-Noord te Elst. In verband hiermee wordt de huidige parallelweg, die indirect aansluiting heeft op de Rijksweg-Noord, opgeheven. Om deze reden komt er voor de woningen aan de Rijksweg-Noord nummers 73 t/m 87 een alternatieve ontsluiting genaamd Heuveltje. Kan de gemeente bevestigen en (zo nodig met maatregelen) garanderen dat het voorgestane nieuwe

bestemmingsplan eraan in de weg staat dat bedoelde alternatieve ontsluiting via de Haydnstraat niet ook door ander (sluip)verkeer (met aanmerkelijke gevolgen voor de verkeersintensiteit) kan worden gebruikt.

Reactie:

3.1 Met deze nieuwe ontsluitingsweg (Heuveltje) voor de huidige parallelweg wordt een kostbare en veel ruimte in beslag nemende aansluiting op de rijbaan van de Rijksweg-Noord voorkomen. Juist vanwege de onmogelijkheid om via de Rijksweg-Noord straks nog op de huidige parallelweg te komen is er voor gekozen om de straatnaam te wijzigen. Dit voorkomt onduidelijkheid in de bereikbaarheid van de woningen voor bezoekers, postbezorgers en hulpdiensten. De nieuwe straatnaam geldt dan ook voor alle woningen die met de nieuwe weg worden ontsloten (zowel de huidige woningen aan de parallelweg als de toekomstige). De bestemming 'verkeer' in het bestemmingsplan begrenst het (door het college van B&W vastgestelde) ontwerp van de onderdoorgang, de Rijksweg-Noord en het Heuveltje. Deze begrenzing maakt het fysiek onmogelijk om alsnog of in een latere fase een aansluiting van het Heuveltje op de rijbaan van de Rijksweg-Noord te kunnen realiseren. Wel zal het huidige westelijke voetpad langs de Rijksweg-Noord ook in de toekomstige situatie aansluiten op het Heuveltje.

Samenvatting zienswijze 4 en 5

- 4.1/5.1 Er is onvoldoende onderzoek en inspanning gedaan om de woningen aan de Rijksweg-Noord in de nieuwe situatie via deze weg te ontsluiten, zoals nu het geval is. Ook zijn alternatieven voor een ontsluiting niet of onvoldoende onderzocht.
- 4.2/5.2 Met de eigenaren van twee percelen is een deal gesloten om in ruil voor woningbouw op hun percelen een ontsluitingsweg via het hofje van de Haydnstraat te laten lopen. De gemeente heeft eerdere aanvragen voor bouwen van een woning op dit perceel altijd afgewezen. De redenen voor het afwijzen van deze bouwplannen zijn bij de gemeente bekend. Dit doet ons vermoeden dat er straks nog veel meer woningbouw komt met bijbehorende verkeersstoename.
- 4.3/5.3 De nieuwe ontsluitingsweg sluit direct aan op ons perceel. Dit betekent dat wij bij het verlaten van ons perceel te maken krijgen met van twee kanten verkeer. Inmiddels heeft de gemeente per brief (02-10-2018, kenmerk 18uit19977) laten weten dat voor het hofje eenrichtingsverkeer wordt ingesteld, omdat de gemeente van mening is dat de verkeersafwikkeling dan verbeterd. Ook na het instellen van eenrichtingsverkeer zal voor onze woning het verkeer van twee kanten blijven komen. De nieuwe ontsluitingsweg wordt ook een doorgaande route voor langzaamverkeer (o.a. brommers en elektrische fietsen). Naast dit langzaamverkeer zal ook het (vracht)verkeer van de bedrijven en bewoners aan de Rijksweg-Noord (o.a. hondenuitlaatservice) gebruik maken van deze nieuwe ontsluitingsweg. Dit betekent dat het verkeer aanzienlijk zal toenemen. De schattingen van de gemeente zijn naar onze mening dan ook veel te laag.
- 4.4/5.4 Vanuit onze woning stappen wij in de nieuwe situatie direct op een erftoegangsweg waar aanzienlijk meer verkeer doorheen komt zonder dat op deze weg een trottoir voor voetgangers ligt. Het bereiken en verlaten van onze woning wordt zonder trottoir voor zowel bezoekers als bewoners zeer onveilig. Deze nieuwe verkeerssituatie heeft de gemeente niet nader onderzocht.
- 4.5/5.5 Op het perceel waar de woningbouw en de ontsluitingsweg moet komen, bevinden zich een aantal oude hoogstambomen (fruit). Onze woning licht direct aan dit perceel. Wij hebben regelmatig vleermuizen waargenomen op ons perceel welke mogelijk op

het te bebouwen perceel zijn gehuisvest. Nader onderzoek hiervan is zeer gewenst, omdat het mogelijk om een beschermde soort gaat.

#### Reactie

4.1/5.1 Met deze nieuwe ontsluitingsweg (Heuveltje) voor de huidige parallelweg wordt een kostbare en veel ruimte in beslag nemende aansluiting op de rijbaan van de Rijksweg-Noord voorkomen. Er zijn meerdere opties voor de ontsluiting van de huidige parallelweg richting de Muziekburch bedacht. De gekozen oplossing was echter de enige waar geen onteigening voor nodig is. Gezien de ligging van de parallelweg, de Haydnstraat en de woningen lag aansluiting op de betreffende locatie op de Haydnstraat voor de hand. Er is zorgvuldig gekeken of deze aansluiting goed en veilig gerealiseerd kan worden. Dat is het geval.

4.2/5.2 Wij achten de drie nieuwe woningen ontsloten via de nieuwe verbindingweg ruimtelijk verantwoord. Dit bestemmingsplan laat het niet toe om meer woningen te realiseren.

4.3/5.3 De toename van het verkeer zijn niet geschat, maar berekend.

Voor de berekening zijn wij uitgegaan van de cijfers uit de publicatie 'Kencijfers en verkeersgeneratie' van het CROW. Voor een nadere onderbouwing van de intensiteiten verwijzen wij u naar bijlage 7 bij de toelichting 'Verkeersintensiteiten alternatieve ontsluiting parallelweg Rijksweg Noord, Elst'.

Het vrachtverkeer dat van de nieuwe toegangsweg gebruik zal maken, is beperkt tot bestemmingsverkeer tot die 8 woningen en daarmee te verwaarlozen. Het betreft o.a. de vuilniswagen en incidenteel een leverancier, of verhuishagen. Ook voor dit geringe aantal vrachtverkeersbewegingen is de infrastructuur toereikend.

Gezien de ligging van het Heuveltje zal het langzaamverkeer dat richting Arnhem moet, hier zeker gebruik van gaan maken. Toch gaat het ons te ver om te zeggen dat het de functie van een doorgaande route zal vervullen. De bestaande en nieuwe infrastructuur kan deze waarschijnlijk zeer geringe toename ook veilig verwerken.

4.4/5.4 Het hofje is zodanig ingericht dat een voetpad niet noodzakelijk is. Het is dan wel een erftoegangsweg, maar het heeft alleen een functie om de woningen aan het pleintje en de toegevoegde 8 woningen te ontsluiten. In de beantwoording onder 4.3/5.3 zijn we al ingegaan op de toename van de auto intensiteiten. Deze toename geeft geen aanleiding om de inrichting aan te passen of om voetpaden toe te voegen.

4.5/5.5 Er is reeds een toetsing uitgevoerd van de geplande ontwikkelingen aan de natuurwetgeving en het natuurbeleid.

Voor het bureauonderzoek is gebruik gemaakt van landelijke, provinciale en indien beschikbaar regionale verspreidingsinformatie. Op basis van een veldbezoek is de geschiktheid van het onderzoeksgebied voor de verwachte soorten en/of soortgroepen onderzocht en beoordeeld. Hierbij is ook gelet op geschiktheid van het perceel voor vleermuizen. Bij de rapportage is tevens gebruik gemaakt van de resultaten op basis van het eerder uitgevoerde veldbezoek dat is uitgevoerd bij het opstellen van een quickscan.

De betreffende percelen zijn hierbij ook bezocht en de hier aangetroffen situatie is inderdaad geschikt voor foeragerende vleermuizen. Echter is er voor de vleermuizen ook op andere, alternatieve plekken geschikt foerageergebied aanwezig, bijvoorbeeld boven de tuinen, langs groenstroken en bomenlanen en verderop aan de rand van Elst. Daarnaast kunnen zij, wanneer de ontsluitingsweg en woningen zijn gerealiseerd, nog steeds van het perceel gebruik maken om te foerageren.

Er is beoordeeld of er mogelijkheden zijn voor vleermuizen om in of tussen te verblijven. Verblijfplaatsen bevinden zich in gebouwen of bomen. De woningen worden niet verbouwd of gesloopt waardoor eventuele verblijven niet worden aangetast. De bomen zijn gecontroleerd op geschikte holten en gaten. Deze zijn niet aangetroffen waardoor de realisatie van de ontsluitingsweg en woningen geen verblijfplaatsen beschadigd of verwijderd. Eventuele verblijven in de omgeving ondervinden geen hinder van de ontsluitingsweg of woningen doordat deze nog goed bereikbaar zijn en niet worden aangetast of beschadigd. Er is dan ook geen aanleiding voor specifiek en nader vleermuizenonderzoek.

Samenvatting zienswijze 6 (grotendeels gelijk aan zienswijze 7, 8, 9, 10 en 11)

- 6.1 Voor enkele woningen aan de oostzijde van het spoor (Rijksweg Noord 101-113) blijft de geluidsbelasting van de westgevel hoger dan 65 dB. De wijziging van de spoorkruising Rijksweg-Noord draagt bij aan een aanzienlijke verruiming van de mogelijkheden voor het treinverkeer, maar daarmee ook een sterke verhoging van mijn overlast. In referte is aangegeven dat, binnen het kader van het MJPG, separaat maatregelen overwogen moeten worden maar dat deze maatregelen buiten dit project vallen. Dat is voor mij onacceptabel. Ik ben van mening dat, ook nu er sprake is van een voornemen tot een belangrijke gebiedswijziging, de geluidsoverlast bij mijn woning adequaat dient te worden verminderd.
- 6.2 Relevante parameters voor het ontstaan van trillingen wijzigen ook met de realisatie van het project. Het gaat daarbij om o.a. aantallen treinpassages, aslasten treinpassages en snelheid treinpassages. Voor de toekomstige situatie mag worden verwacht dat er op basis van meer treinpassages, zowel passagierstreinen als goederentreinen, per uur een significante toename is van de trillingen die optreden. De trillingsniveaus voldoen nu al niet aan de streefwaarden zoals vermeld in de SBR-Richtlijn en zal daarbij in de toekomst dus tot nog meer overlast leiden. Bij de bestaande woningen zijn daarvoor in dit ontwerpbestemmingsplan geen verbeteringen gepland die de overlast in voldoende mate wegnemen, zoals bijvoorbeeld trilling dempende ballastmatten of trilling dempende panelen in de grond. Het project voldoet dan ook niet aan de SBR-richtlijn voor trillingen. Bovendien is niet voor de juiste en meest actuele onderzoeksmethode gekozen.
- 6.3 Er is sprake van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat als gevolg van o.a. deze spoorwijziging, en de daarbij behorende te beperkte voorzieningen om het geluid en de trillingen binnen de daarvoor geldende normen, nu en in de toekomst. Ik ben het dan ook niet eens met de door u uitgevoerde berekeningen en daaruit getrokken conclusies. Ik ben van mening dat bij mijn woning/bedrijf minimaal daadwerkelijke geluidsmetingen dienen te worden uitgevoerd

Reactie:

- 6.1 Eventuele besluiten door ProRail met betrekking tot snelheden of aantallen treinen die mogelijke consequenties hebben voor de geluidshinder worden onafhankelijk van dit bestemmingsplan en de gemeente gemaakt. De gemeente kan hier met behulp van ruimtelijke procedures zoals bestemmingsplannen geen beperkingen voor aanbrengen. Evenmin worden met dit bestemmingsplan treinintensiteiten beïnvloed en hogere treinintensiteiten of hogere geluidsbelasting mogelijk gemaakt. De plaatsing van geluidschermen ter hoogte van de betreffende woningen is en blijft wel mogelijk met de spoorbestemming in de huidige bestemmingsplannen. De verantwoordelijkheid voor het voldoen aan de bestaande verplichting voor de geluidsanering voor uw woning ligt echter middels het Meerjaren Programma Geluidsanering (MJPG) bij ProRail.



- 6.2 Op dit moment zijn er nog geen normen op het gebied van trillingen. Hierdoor zijn er geen wettelijke eisen met betrekking tot de vaststelling van onderzoeksmethoden en de bepaling van trillingshinder.  
Met de bestemmingsplanwijziging en het bijbehorende project worden in ieder geval geen wijzigingen gerealiseerd aan het spoor ter hoogte van uw woning. Hierdoor wijzigt de situatie qua trillingen niet ten gevolge van de bestemmingsplanwijzigingen en het bijbehorende project.  
Eventuele besluiten door ProRail met betrekking tot snelheden of aantallen treinen die mogelijke consequenties hebben voor de trillingshinder worden onafhankelijk van dit bestemmingsplan en de gemeente gemaakt. Net zoals bij geluid heeft de gemeente geen instrumenten beschikbaar om ProRail op dit aspect beperkingen op te leggen.
- 6.3 In de wetgeving met betrekking tot geluid is vastgelegd dat geluidshinder / geluidsniveaus met behulp van berekeningen dient te worden vastgesteld. Op dit moment spelen geluidsmetingen in deze wetgeving geen rol.

#### **4. Aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan**

##### **4.1 Aanpassingen als gevolg van zienswijzen**

Er zijn geen aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan naar aanleiding van zienswijzen.

##### **4.2 Ambtelijke aanpassingen**

#### **Regels**

- Art 4.1.b. wordt geschrapt en vervangen door 'een erfafscheiding met een maximum van 4 meter hoogte ter plaatse van functieaanduiding specifieke vorm van tuin – erfafscheiding 1'
- Art 4.1.c. wordt geschrapt en vervangen door 'een erfafscheiding met een maximum van 2 meter hoog ter plaatse van functieaanduiding specifieke vorm van tuin – erfafscheiding 2'
- Art 6.2 Bouwregels was per abuis foutief en onvolledig verwoord. Genoemd artikel is in overeenstemming gebracht met artikel 6.2 van het Bestemmingsplan 1eWW (met uitzondering van sublid 6.2.1). Daarbij is tevens het woord 'railshuizen' vervangen door 'relaishuizen'.
- Art 8.1.f: wordt geschrapt en vervangen door een erfafscheiding met een maximum van 4 meter hoogte ter plaatse van de aanduiding, specifieke vorm van wonen-erfafscheiding'
- Artikel 8.2.3: Aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen is aangepast. In de tabel (1<sup>e</sup> regel, 5<sup>e</sup> kolom) is de oppervlakte van het erf groter of gelijk aan 500 m<sup>2</sup> i.p.v. 200 m<sup>2</sup>

#### **Verbeelding**

De Verbeelding is aangepast op basis van de gewijzigde art 4.1.c en 4.1.d. en 8.1.f

#### **Bijlagen toelichting**

- Het geluidsonderzoek is tekstueel aangepast. Het aangepaste rapport geluidsonderzoek is als bijlage bij de toelichting toegevoegd. De aangepaste rapportage leidt niet tot aanvullende wijzigingen in regels, toelichting of verbeelding
- Het bodemonderzoek is tekstueel aangepast. Het aangepaste rapport bodemonderzoek is als bijlage bij de toelichting toegevoegd. De aangepaste rapportage leidt niet tot aanvullende wijzigingen in regels, toelichting of verbeelding

### Toelichting aanpassing bodemrapport

De alinea betreft uitvoeren van saneringen was gedateerd, de saneringen zijn inmiddels uitgevoerd. In de toelichting is de tekst als volgt aangepast: "Voor de verwijdering van deze verontreiniging is een plan van aanpak opgesteld welke is goedgekeurd door de gemeente Overbetuwe als bevoegd gezag. De saneringswerkzaamheden zijn onder milieukundige begeleiding uitgevoerd op 31 oktober 2018, zie Bijlage 2." Bijlage 2 beschrijft de sanering van tweetal spots Rijksweg Noord te Elst.

### **5. Conclusie**

Er zijn negen schriftelijke zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan ontvangen.

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan (zie onder punt 4).

Er bestaat wel aanleiding om ambtshalve wijzigingen door te voeren (zie onder punt 4).

Het bestemmingsplan wordt gewijzigd vastgesteld.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 26 februari 2019.

De raad voornoemd,  
De griffier,

De voorzitter,

drs. D.E. van der Kamp

drs. A.S.F. van Asseldonk