INFORMATIEMEMO RAAD

Kenmerk: 21INF00028

Datum advies: 7 april 2021	**Onderwerp:** Voortgang Spoorkruisingen Elst Noord
Kennis nemen van: De voortgang en resterende planning voor Spoorkruisingen Elst Noord, de financiële stand van zaken en het proces omtrent de geluid- en trillingen ontheffing.	
Status advies: openbaar	**Argument:** (indien niet openbaar)
Portefeuillehouder: W.H. Hol	**Datum b&w-vergadering:** 13 april 2021
Betrokkenen bij voorstel extern:	**Betrokkenen bij voorstel intern:** H. Jansen (TSP), G. Willemsen (TO), N. Jansen (TO)
Bijlagen:	

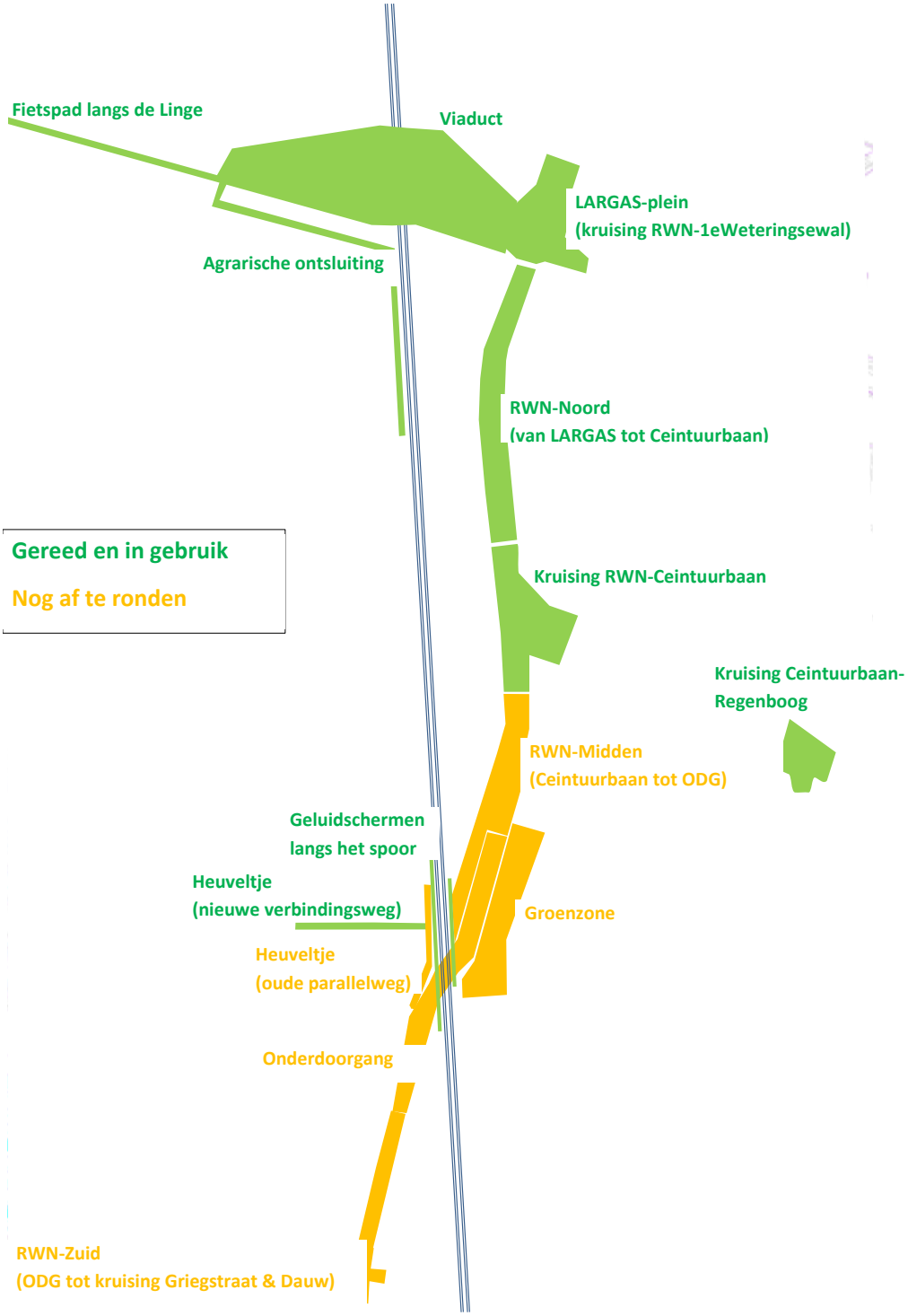
De voortgang en resterende planning voor Spoorkruisingen Elst Noord, de financiële stand van zaken en het proces omtrent de geluid- en trillingen ontheffing.

Inleiding

Van het project Spoorkruisingen Elst Noord is reeds een flink deel gerealiseerd. Hierdoor is er meer zekerheid over de planning en de financiële eindstand van het project. Deze memo heeft als doel om inzicht te geven in de voortgang en resterende planning voor Spoorkruisingen Elst Noord, de financiële stand van zaken en de prognose voor de eindstand. Daarna volgt een toelichting van het proces betreffende de geluid- en trillingen ontheffing naar aanleiding van de gestelde vragen (S-515) en aangeleverde rapportage door de raadsfractie BOB. De inhoud hiervan is dusdanig uitgebreid dat wij daar niet in dit memo al volledig op kunnen reageren. We komen daar nog met een uitgebreidere reactie op terug maar willen u alvast op hoofdlijnen inzicht geven.

Planning en voortgang

Het viaduct, het fietspad langs de Linge en de nieuwe kruising Rijksweg-Noord – 1eWeteringsewal zijn afgelopen jaar afgerond en in gebruik genomen. In onderstaande figuur hebben we weergegeven welke onderdelen van het project gereed en in gebruik zijn genomen en welke delen dit jaar nog afgerond zullen worden.



De Rijksweg-Noord is afgesloten voor de realisatie van de onderdoorgang. Voor de onderdoorgang zijn de bouwkuip, het spoordek en de paalfundaties van de toeritten gerealiseerd.

Voor het borgen van de veiligheid op de omleidingsroutes zijn een tijdelijke fietsroute en fietsbrug toegepast, is de Grote Molenstraat ter hoogte van de komgrens definitief aangepast en zijn tijdelijke maatregelen getroffen bij de Ceintuurbaan, kruising Grote Molenstraat-Griegstraat en kruising Grote Molenstraat-1eWeteringsewal.

Tijdens de treinvrije periode zijn de daarin geplande werkzaamheden succesvol uitgevoerd, waarmee de laatste overwegen in het hoofdspoor tussen Arnhem en Nijmegen zijn gesaneerd.

De onderdoorgang en de Rijksweg-Noord van Ceintuurbaan t/m de kruising Griegstraat zullen dit jaar gereed zijn en in gebruik worden genomen. Door onvoorziene omstandigheden zijn de civiele werkzaamheden ten behoeve van de onderdoorgang iets vertraagd en zullen deze niet in de zomer maar in de herfst afgerond worden.

Alle afrondende werkzaamheden zoals de inrichting van nieuwe groenstroken en het planten van de bomen langs de Rijksweg-Noord zullen voor het einde van dit jaar plaatsvinden

Dit hoofdstuk heeft als doel om inzicht te geven in de oorzaken en de consequenties van het uitlopen.

Oorzaken uitstel ingebruikname

<u>Fundatiepalen onderdoorgang (circa 8 weken)</u>
Bij het aanbrengen van de fundatiepalen onder beide toeritten in het najaar van 2020 bleken vele palen aan de bovenkant (bovenste 1 tot 2 meter) afwijkingen te vertonen. Deze palen kwamen daardoor niet door de keuring. Om dit te corrigeren zijn verschillende maatregelen getroffen:

- Het defecte bovenste deel van een aantal palen (15%) is vervangen.
- Er zijn extra palen ingebracht ter vervanging van de palen die niet te herstellen waren.
- De constructie is qua vorm en wapening iets aangepast in lijn met de nieuwe krachtenverdeling door de nieuwe palen.

Door het benodigde onderzoek, bepalen van maatregelen, extra ontwerpwerkzaamheden en extra werkzaamheden is hiermee een vertraging opgelopen van circa 8 weken.
NB: Er wordt op dit moment nog onderzocht wat precies de oorzaak van de afwijkingen is, want dit speelt een rol in welke partij uiteindelijk risicodragend is voor de vertraging en extra kosten.

<u>Winters weer (circa 2 weken)</u>
De onverwacht zware winterse weersomstandigheden verstoorden de betonwerkzaamheden (vlechten, bekisten en storten) aanzienlijk en zorgde voor een vertraging van ongeveer 2 weken.

<u>Integratie planning Flankerende infra (circa 1 week)</u>
Bij de afstemming van de werkzaamheden en scope met betrekking tot de raakvlakken tussen de onderdoorgang en de flankerende infra kwamen we tot de conclusie dat het voor de veiligheid en kwaliteit beter is om in de planning ongeveer 1 week extra te reserveren. Dit is voor de werkzaamheden die Heijmans uitvoert in de onderdoorgang tussen de werkzaamheden door van de combinatie Mobilis-Hegeman.

Covid-19 (circa 2 weken)
Voor de personeelsplanning speelt Covid-19 een belangrijke rol voor de buitenlandse vakmensen. Na lange tijd in Nederland te blijven zonder hun familie te zien gingen velen tijdens de kerstperiode extra lang naar huis. Met het testen en tijdelijke quarantaine resulteerde dit begin januari in een vertraagde hervatting van de werkzaamheden van circa 2 weken.

Daarnaast blijft er altijd het risico dat individuele vakmensen of hele teams tijdelijk niet beschikbaar zijn. In de huidige arbeidsmarkt zijn de benodigde vakmensen niet zomaar en zeker niet op korte termijn vervangbaar. Door extra keten/schaftruimtes worden de teams (die hierdoor geraakt zouden kunnen worden), zo klein mogelijk gehouden.

Nog benodigde marge in de planning (circa 4 weken)
Om verdere afwijkingen in de planning te voorkomen, hebben we voor verschillende werkzaamheden een extra buffer aangebracht. Deze is nodig door de huidige onzekerheden over personeel en omdat bepaalde ingeplande werkzaamheden met grote afhankelijkheid van derden (zoals asfalteren) vlak van tevoren niet makkelijk te wijzigen zijn. Daarnaast valt de verlenging van de bouwtijd over de bouwvakvakantie, waardoor op dit moment nog niet duidelijk is welke impact dit heeft op de voortgang in deze periode.

Consequenties

Planning
De delen van de Rijksweg-Noord die aansluiten op de onderdoorgang worden zoveel mogelijk vooruitlopend op de daadwerkelijke aansluiting gerealiseerd. Naar verwachting zijn de onderdoorgang en de Rijksweg-Noord van Ceintuurbaan t/m de kruising Griegstraat in de herfst (eind oktober, wk 43) klaar om in gebruik te nemen. De nieuwe definitieve planningen van de aannemers worden binnenkort vastgesteld. (om daarmee hun voortgang te beheersen en de nieuwe contractuele mijlpalen te handhaven.)

Verkeersmaatregelen
Uiteraard stemmen we de verlenging van de verkeersmaatregelen ook af met de scholen en Connexxion. Deze zomer starten ook de werkzaamheden ten behoeve van Rijnstate. Hierdoor ontstaan er raakvlakken tussen de verkeersmaatregelen voor beide projecten.

We voorzien nu een periode van ongeveer 6 weken in de herfst waarin er extra verkeersoverlast zal zijn. Deze periode eindigt zodra de onderdoorgang en de Rijksweg-Noord van Ceintuurbaan t/m de kruising Griegstraat in gebruik genomen worden. We onderzoeken hoe we de raakvlakken en extra verkeersoverlast tot een minimum kunnen beperken.

Voor een zo goed mogelijke verkeersdoorstroming en veilige schoolroutes stemmen we de benodigde maatregelen voor beide projecten daarom integraal af. Waarbij we rekening houden met de verkeersdoorstroming van heel Elst en omgeving. We houden hierbij ook speciaal rekening met de veilige bereikbaarheid en bevoorrading van het centrum aangezien er tegen die tijd weer flink wat meer verkeer en bedrijvigheid zal zijn.

Communicatie
Binnenkort communiceren we over de start van het uittrillen van de damwanden. Door de samenhang met de voortgang en de planning nemen we dit integraal mee in deze communicatie inclusief de oorzaken van de latere ingebruikname.

Recent hebben we de werkzaamheden aan de Rijksweg-Noord tussen Ceintuurbaan en onderdoorgang aangekondigd met een bewonersbrief voor de aanwonenden. Hierbij hebben we toegelicht wat de te verwachten hinder is en hoe we hun woningen bereikbaar houden.

Persbericht
Direct volgend op het delen van deze raadsinformatiememo verspreiden we een persbericht met betrekking tot de voortgang van het project, het trekken van de damwanden en de geluidontheffing die hiervoor wordt verleend.

Nieuwsbrief en bewonersbrieven
Dezelfde week nog verspreiden we een nieuwe editie van de digitale nieuwsbrief. Hiermee behandelen we alle actuele onderwerpen zoals: de voortgang van het project, de inrichting van de groenzone, het trekken van de damwanden, de te verwachten hinder en de geluidontheffing die hiervoor wordt verleend.

Daarnaast passen we de informatie op de projectsite en de bebording aan.

Om ‘iedereen’ te bereiken versturen we daarnaast wederom bewonersbrieven per post naar een grote contour over de belangrijkste onderwerpen: de voortgang van het project, het trekken van de damwanden en de geluidontheffing die hiervoor wordt verleend.

Persoonlijke gesprekken in plaats van een digitale presentatie
Een inloopavond is helaas nog steeds niet mogelijk onder de huidige richtlijnen en het digitaal houden van een informatieavond waarbij we centraal de informatie uit de digitale nieuwsbrief herhalen heeft volgens ons geen toegevoegde waarde.

Wel zullen we aanwonenden een extra mogelijkheid bieden om hun persoonlijke vragen te stellen. Dit kan uiteraard al via de directe contactgegevens van de omgevingsmanager die op alle communicatiemiddelen staan, maar in aanvulling hierop nodigen we omwonenden uit om zich aan te melden voor een 10-minuten gesprek. Het doel hiervan is om mensen de mogelijkheid te bieden om net zoals bij een inloopavond hun persoonlijke vragen te stellen die opkwamen tijdens het lezen van de gedeelde informatie.

1. Financiële stand van zaken en prognose

Prognose
Door het afronden van het viaduct, bepaalde delen van de flankerende infra en het behalen van de belangrijkste mijlpaal -de treinvrije periode in augustus 2020- is er nu goed zicht op te verwachten totaalkosten.

We verwachten het project binnen het beschikbaar gestelde krediet te realiseren. Dit houdt in dat het project financieel nog steeds verloopt zoals in september 2019 met een raadsinformatiememo is gedeeld. De definitieve begroting van toen is dus nog steeds actueel met € 28,16 miljoen (prijspeil 2019 excl. BTW). Ondanks de forse bruto kostentoename, ten opzichte van het originele budget van € 20 miljoen (prijspeil 2015 excl. BTW), nemen de financiële lasten voor de gemeente niet toe.

Uiteraard treden er wat verschillen op in kosten van de deelprojecten in vergelijking met de begroting van toen, maar deze middelen naar verwachting uit met elkaar en met nog wat extra opbrengsten zoals indexering van de subsidie door het ministerie.

Huidige financiële stand van zaken

<u>Viaduct 1eWeteringsewal</u>
Dit deelproject is geheel afgerond. Komende periode volgt de financiële afronding met ProRail. De kosten voor het viaduct vallen ongeveer 10% lager uit dan begroot.

<u>Onderdoorgang Rijksweg-Noord</u>
(De realisatie van) Dit deelproject is voor ongeveer driekwart afgerond. Dit jaar zal de financiële afronding volgen met ProRail. De kosten voor de onderdoorgang vallen waarschijnlijk enkele procenten lager uit dan begroot.

<u>Flankerende infra</u>
(De realisatie van) dit deelproject is voor ongeveer driekwart afgerond. Dit jaar zal de financiële afronding volgen met de aannemer. De kosten voor de flankerende infra zullen naar verwachting maximaal een kwart hoger zijn dan begroot.

<u>Plankosten</u>
De plankosten zullen aan het einde van het project naar verwachting ongeveer een kwart hoger zijn dan in de definitieve begroting stond.

<u>Dekking</u>
De opbrengsten / dekking derden zal aan het einde van het project ongeveer 5% hoger zijn dan in de definitieve begroting stond.

Financiële afhandeling
De financiële afhandeling met zowel het Ministerie als de Provincie volgt na de afronding van de realisatie. Er zijn geen onzekerheden over de bijdrage van het Ministerie, want deze is op basis van lump sum. Door de tijd te nemen voor de afstemming met de Provincie hebben we de drie afzonderlijke subsidiebeschikkingen samen kunnen voegen tot één overzichtelijke beschikking. Hierdoor is de bewijslast eenvoudiger te verantwoorden. Door de huidige financiële stand van zaken staat vast dat er ook over de hoogte van de Provinciale bijdrage geen onzekerheden meer zijn.

2. Geluid- en trillingen ontheffing

Proces, rollen en verantwoordelijkheden
Voor de realisatie van de onderdoorgang is de gemeente initiatiefnemer en financier (samen met provincie en Ministerie). ProRail is de opdrachtgever richting de aannemer die de onderdoorgang realiseert.

De samenwerking en verantwoordelijkheidsverdeling tussen gemeente en ProRail zijn nader vastgelegd in een algemene samenwerkingsovereenkomst en een specifieke objectovereenkomst voor de onderdoorgang. Dit houdt in dat ProRail de projectorganisatie van de gemeente meeneemt in het proces. Hierdoor blijft de gemeente nauw betrokken bij de aspecten kwaliteit, planning en kosten.

De aannemer is bij de toegepaste contractvorm verantwoordelijk voor de ten behoeve van de uitvoering noodzakelijke vergunningen, waaronder de ontheffing voor geluid en trillingen.
De gemeente is het bevoegde gezag voor deze ontheffing. Voor aanvragen geldt dat vergunningen en ontheffingen verleend worden als de aanvrager hier recht op heeft.

Voor de verleende ontheffing is de verkeerde grondslag toegepast
Voor de verleende ontheffing is per abuis artikel 4.6 van de APV gehanteerd als grondslag. Deze ontheffing had moeten worden verleend op de voet van artikel 8.3 (geluid) en artikel 8.4 (trillingen) van het Bouwbesluit. Deze vormfout leidt ertoe dat er juridisch gezien nu geen geldige ontheffing voor het project ‘Spoorkruisingen Elst Noord’ is. Dat levert op dit moment geen onhoudbare situatie op, want met de huidige werkzaamheden worden de standaard normen niet overschreden en hiervoor is dus geen ontheffing nodig.

Voor de nog komende werkzaamheden waarmee die normen wel worden overschreden (het uittrillen van de damwanden) is een nieuwe ontheffing noodzakelijk. De ontheffingsaanvraag van de aannemer hoeft echter niet aangepast te worden. Op basis van de originele aanvraag verlenen we in samenwerking met de ODRA binnenkort een ontheffing op basis van de juiste grondslag. Met de ODRA hebben we aanvullende afspraken gemaakt voor het toezicht tijdens de betreffende werkzaamheden.

Praktische gevolgen qua geluid en trillingen waren/zijn er niet
Het toepassen van de verkeerde juridische grondslag betreft een vormfout. In de praktijk heeft de toegepaste / genoemde grondslag in de ontheffing geen invloed op de hoeveelheid geluid en trillingen die veroorzaakt worden of toelaatbaar zijn. Het hanteren / noemen van de verkeerde grondslag heeft dus niet geresulteerd in meer bouwlawaai en sterkere trillingen bij de omwonenden. Er is niet meer hinder geweest door deze vormfout.

<u>Bouwkundige opnamen en monitoring</u>
In opdracht van de gemeente is een algemene contour voor 0-metingen bepaald voor het gehele project, in afstemming met experts. Deze contour is daarna uit het oogpunt van zorgvuldigheid en maatwerk uitgebreid met 15 extra woningen rondom de onderdoorgang. Voor de start van de uitvoering is in 2019 bij 94 woningen een 0-meting uitgevoerd.

In opdracht van de aannemerscombinatie is, specifiek voor de werkzaamheden aan de onderdoorgang, met een trillingenprognose het gebied in beeld gebracht dat risico loopt op schade. . Woningen binnen dit gebied zijn toen opnieuw (voor een tussenstand) bouwkundig

opgenomen. In 2020 zijn daartoe bij 28 woningen een 0-meting uitgevoerd. Deze vielen l uiteraard binnen de eerder toegepaste contour voor 0-metingen.

Het bepalen van de contour voor bouwkundige opnamen en het uitvoeren daarvan gebeurt ver vooruitlopend op de ontheffing en staat dan ook los van de eventuele juridische grondslag voor de ontheffing. Een andere grondslag voor de ontheffing had dan ook niet geleid tot meer bouwkundige opnamen. De bestaande contour voor de bouwkundige opnamen verder uitbreiden heeft geen toegevoegde waarde.

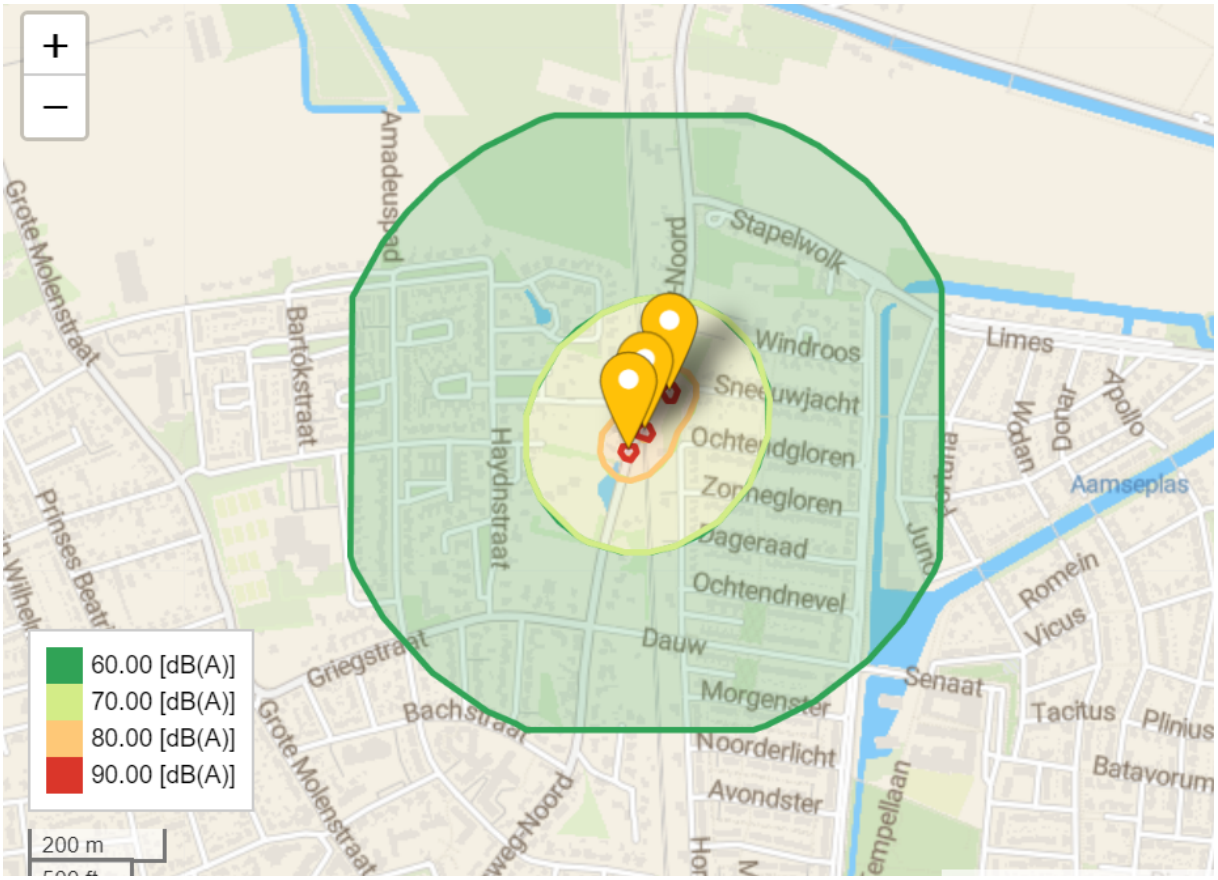
Hetzelfde geldt voor de realtime monitoring. Een andere grondslag voor de ontheffing had niet geleid tot meer te monitoren woningen. Bij alle woningen waar metingen nut hebben zijn en worden deze al uitgevoerd. De trillingsmeters zijn geplaatst binnen een gebied, welke volgens de geldende normen en voorschriften zijn bepaald. Een gespecialiseerd adviesbureau heeft hiervoor analyses uitgevoerd en de trillingsmeters op de relevante locaties aangebracht. De uitgevoerde trillings- en verplaatsingsmetingen en beoordelingen van schademeldingen door een schade-expert geven geen enkele aanleiding voor verdere uitbreiding van de trillings- en verplaatsingsmetingen. Het uitbreiden van deze metingen zal geen ander beeld geven en heeft geen toegevoegde waarde.

Het is begrijpelijk dat omwonenden, die trillingen waarnemen, zich zorgen maken over hun huis en het komt voor dat omwonende scheuren waarnemen in hun huis die eerder niet zijn opgevallen. De aannemer neemt iedere schademelding serieus in behandeling en analyseert of er een mogelijk verband zou kunnen zijn met de werkzaamheden. Hierover wordt open gecommuniceerd met de melders.

<u>Bepaling van de communicatiecontour</u>
In overleg met ProRail en de aannemer doen wij ons best om de hinder van de werkzaamheden tot een minimum te beperken. Wij informeren de omgeving zo goed mogelijk over mogelijke hinder van een bouwactiviteit en de verwachte duur van de hinder.

De communicatiecontour is echter niet afhankelijk van de grondslag voor de ontheffing. We maken gebruik van een zogenaamd geluidshinderinstrument om inzicht te krijgen in de geluidbelasting voor de omgeving. Hieronder is de contour weergegeven voor het intrillen van de damwanden.

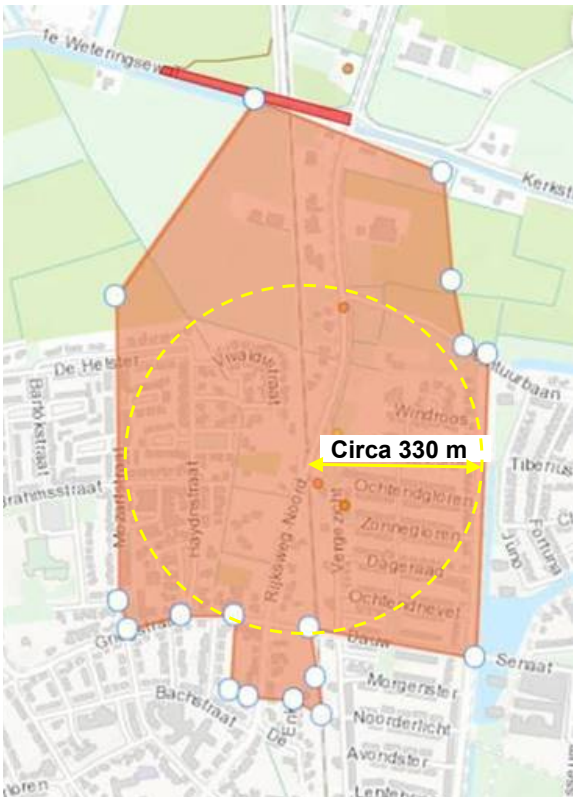
In het instrument wordt bij de berekening van de reikwijdte van geluid geen rekening gehouden met demping en obstakels zoals bebouwing. De daadwerkelijke geluidsbelasting zal in de praktijk dus altijd minder zijn. Aan de hand van deze contouren, de loop van de straten en de impact op bereikbaarheid wordt bepaald welke bewoners een brief over de bouwhinder ontvangen.



Als communicatiecontour voor het intrillen van de damwanden is het rood gearceerde gebied geselecteerd.

Zoals in de figuur is weergegeven zijn naar alle woningen binnen een straal van circa 330 meter brieven over het project en het intrillen van de damwanden gestuurd.

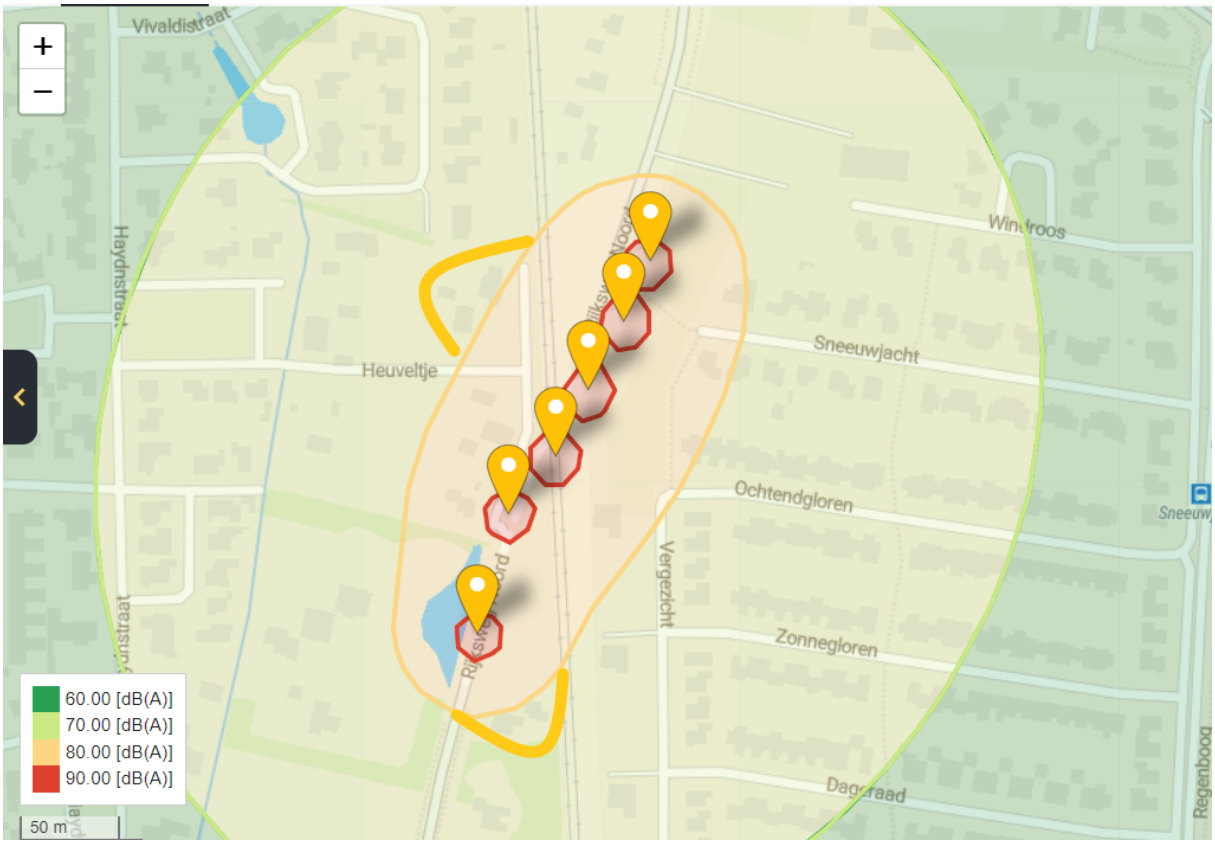
Daarnaast wordt een nog veel grotere contour bereikt met de e-mailgroep en digitale nieuwsbrieven, voor zover omwonenden zich daar voor hebben aangemeld.



Maatregelen ter compensatie van omwonenden

Er zijn geen wettelijke eisen of richtlijnen voor compensatie of het organiseren van tijdelijk verblijf voor omwonenden. Het bieden van compensatie is niet een verplichting of vanzelfsprekendheid. Een andere grondslag voor de ontheffing zou dan ook niet van invloed zijn geweest op de projectkeuzes voor wat omwonenden is geboden. We communiceren niet algemeen over de toegepaste compensatie, omdat deze in alle gevallen aansluit op persoonlijke situaties.

Voor een aantal woningen in de zeer directe omgeving van de bouwactiviteit is compensatie toegepast. In de figuur hieronder staat de contour die hiervoor is gebruikt en waaraan nog enkele woningen zijn toegevoegd (aangegeven met de gele lijn).

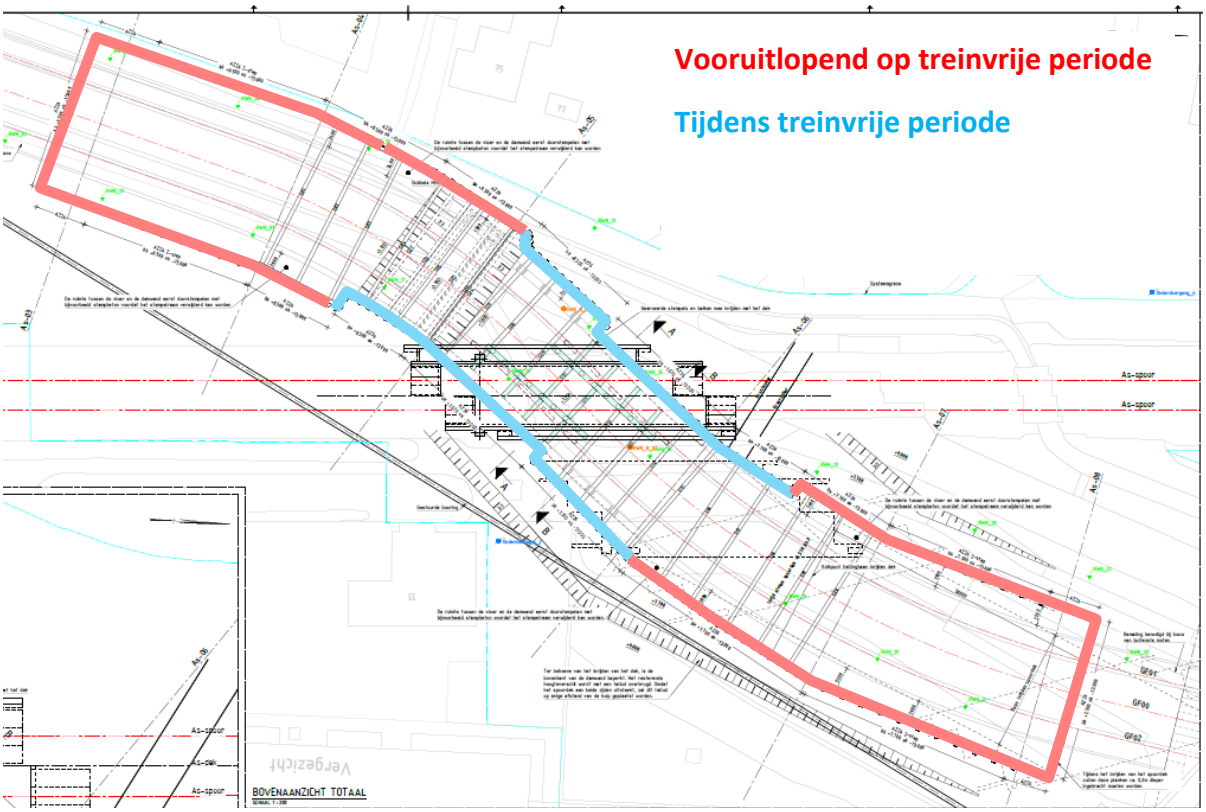


Het betreft de direct aanwonenden die compensatie hebben ontvangen. Redenen hiervoor zijn dat zij niet alleen zware hinder in bijzondere perioden zoals de treinvrije periode ondervinden, maar ook het meeste risico lopen op schade door trillingen en gedurende de gehele uitvoering al genoeg voor hun kiezen krijgen. Buiten deze contour zijn er enkele gevallen waarbij wij om medische redenen uitzonderingen gerechtvaardigd vonden.

Wij realiseren ons dat omwonenden meer thuis zijn dan normaal gesproken, vanwege de richtlijnen van het RIVM. Omwonenden ondervinden hierdoor veel meer hinder van de werkzaamheden, dan wanneer zij regelmatig buiten de deur zouden zijn. Dezelfde richtlijnen maken het echter ook onmogelijk om op grote schaal alternatieve studie- en werklocaties te organiseren.

Nog te verwachten hinder
Omdat nog steeds iedereen meer thuis is dan normaal zal het uittrillen van de damwanden nog voor aanzienlijke hinder zorgen. Om een duidelijker beeld te geven van de nog te verwachten hinder vergelijken we deze met de reeds uitgevoerde werkzaamheden.

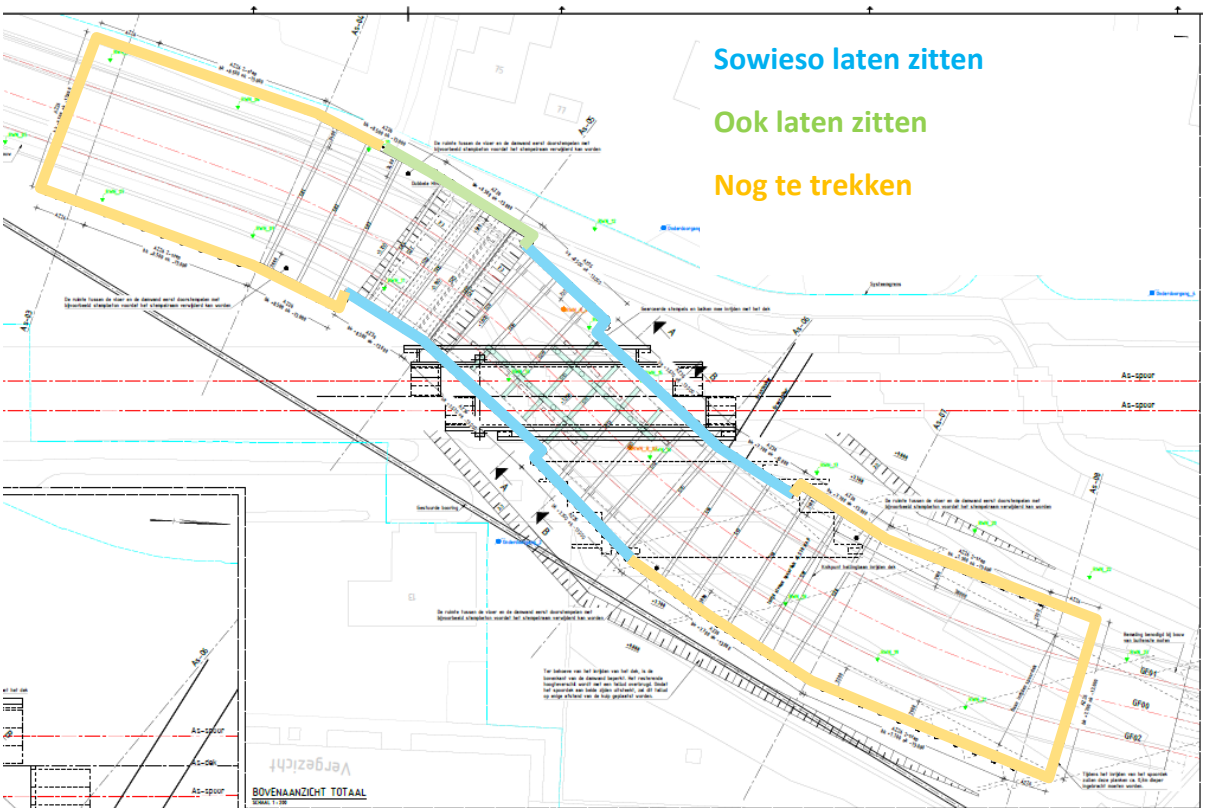
Het intrillen van de damwanden
Het intrillen van de damwanden vooruitlopend op de treinvrije periode in augustus vond plaats van half april tot en met begin juni aan de oostzijde van het spoor en van half juni tot eind juli aan de westzijde van het spoor. Het intrillen van de damwanden zoals weer gegeven in onderstaande figuur duurde in totaal dus ongeveer 11 weken. De dagelijkse hinder tijdens het intrillen van deze damwanden is goed te vergelijken met de nog te verwachten hinder tijdens het uittrillen van de damwanden, aangezien ook deze werkzaamheden doordeweeks en alleen overdag plaatsvonden.



Werkzaamheden tijdens de treinvrije periode
Het intrillen van de damwanden en heien van de buispalen tijdens de treinvrije periode zijn echter totaal niet te vergelijken met het uittrillen van de damwanden. De werkzaamheden in de treinvrije periode gingen dag en nacht door en vonden plaats onder de enorme druk van het weer op tijd in gebruik kunnen nemen van dit belangrijkste spoor van Oost-Nederland. Dergelijke treinvrije perioden in het hoofdspoor worden landelijk op elkaar afgestemd omdat het halen van de benodigde deadlines essentieel is voor het functioneren van het gehele spoornetwerk. Vooral voor het in de bodem krijgen van enkele lastige damwanden was ook midden in de nacht soms veel geweld nodig om de planning te kunnen halen en dit zorgde voor een aanzienlijke verhoging van de overlast.

Aangezien er geen treinvrije periodes meer nodig zijn voor de afronding van het project zal vergelijkbare hinder niet meer op kunnen treden.

<u>De nog uit te trillen damwanden</u>
Niet alle damwanden zullen verwijderd worden. Alle damwanden binnen een bepaalde afstand van het spoor moeten in ieder geval in de bodem achterblijven. En daarnaast is er voor een aantal damwanden voor gekozen om deze extra achter te laten. Dit om de kans op constructieve schade aan bepaalde woningen geheel te elimineren. De nog te trekken damwanden zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Het uittrillen van deze damwanden zal nog ongeveer 5 weken in beslag nemen. Dat is dus een stuk sneller dan het intrillen. Ook tijdens deze werkzaamheden worden de trillingen realtime gemonitord om te borgen dat de kans op schade beheerst blijft.

Overige ontheffingen
Er zijn naast het project ‘Spoorkruisingen Elst Noord’ geen recentelijk verleende ontheffingen voor lopende of nog komende werkzaamheden die vernieuwd zouden moeten worden.
Voor alle actuele en nog komende ontheffingsaanvragen worden de ontheffingen in afstemming met de ODRA op de juiste grondslag gebaseerd.

Met de komst van de Omgevingswet is het niet praktisch om de APV en de Nota Bouwlawaai hier nu nog op aan te passen. De incidentele aanvragen en te verlenen ontheffingen kunnen in de tussentijd prima met de ODRA afgestemd en op basis van het bouwbesluit verleend worden.

Behandelend adviseur voor technische vragen: D. van den Bos, tel.: 14 0481, email: d.vandenbos@overbetuwe.nl

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS,

de gemeentesecretaris,	de burgemeester,
P.J.E. Breukers	R.P. Hoytink-Roubos