

Bestemmingsplan

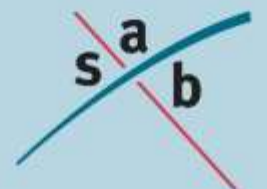
# Spoorverdubbeling Wehl - 2013

Gemeente Doetinchem

Datum: 17 juli 2013

Projectnummer: 130224

ID: NL.IMRO.0222.R50B225A-0003





# Inhoudsopgave

<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Plangebied	7
1.3	Geldende bestemmingsplannen	9
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Planbeschrijving</b>	<b>13</b>
2.1	Algemeen	13
2.2	Huidige situatie	13
2.3	Nut en noodzaak verdubbeling spoor	16
2.4	Toekomstige situatie	17
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>31</b>
3.1	Algemeen	31
3.2	Rijksbeleid	31
3.3	Provinciaal beleid	36
3.4	Regionaal beleid	45
3.5	Gemeentelijk beleid	46
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Haalbaarheid</b>	<b>51</b>
4.1	Algemeen	51
4.2	Afweging noodzaak milieueffectrapportage	51
4.3	Bodem	52
4.4	Hinder tijdelijk werkterrein	53
4.5	Akoestiek	54
4.6	Lucht	56
4.7	Externe veiligheid	57
4.8	Niet Gesprongen Explosieven (NGE)	59

4.9	Flora en fauna	60
4.10	Water	63
4.11	Cultuurhistorie	66
4.12	Verkeer en parkeren	72
4.13	Kabels en leidingen	77
4.14	Trillingshinder	77
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Wijze van bestemmen</b>	<b>79</b>
5.1	Dit bestemmingsplan	79
5.2	Toelichting op de regels	79
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>85</b>
6.1	Algemeen	85
6.2	Exploitatie	85
6.3	Noodzaak Exploitatieplan	85
<b>Hoofdstuk 7</b>	<b>Procedure</b>	<b>87</b>
7.1	Algemeen	87
7.2	Informatieavond	87
7.3	Overleg	87
7.4	Zienswijzen	88
<b>Voetnoten</b>		<b>89</b>

## **Bijlagen bij toelichting**

Bijlage 1	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 26 september 2008, Quick Scan naar de markt en capaciteit op de gedecentraliseerde spoorlijnen
Bijlage 2	ProRail, 7 april 2011, Dubbelsporigheid Wehl, afweging varianten, documentnr. EDMS 2713696
Bijlage 3	Toekomstige inrichting plangebied
Bijlage 4	Locatie tijdelijk werkterrein

- Bijlage 5 DHV, november 2012, Aanleg dubbelsporigheid nabij station Wehl, verkennend bodemonderzoek perceel L373, registratienummer MD-AF20121833
- Bijlage 6 DHV, november 2012, Aanleg dubbelsporigheid nabij station Wehl, verkennend bodemonderzoek perceel L650, registratienummer MD-AF20121590
- Bijlage 7 DHV, november 2012, Aanleg dubbelsporigheid nabij station Wehl, verkennend bodemonderzoek perceel L686, registratienummer MD-AF20121833
- Bijlage 8 Movares, 24 augustus 2013, Wehl Spooraanpassing, Akoestisch onderzoek, Projectnr. RL198960
- Bijlage 9 Prorail, 26 oktober 2012, Quicksan OCE Oostzijde Wehl wissel ontwerp
- Bijlage 10 Ekoza, 12 december 2011, Quicksan flora en fauna Spoorverdubbeling, Wehl, projectnr. 11.124
- Bijlage 11 Ekoza, 22 april 2014, Nader onderzoek Flora en Fauna Spoorverdubbeling, Wehl, projectnr. 12.013
- Bijlage 12 Movares, 15 mei 2014, waterhuishoudkundigplan Wehl, Projectnummer RL198960
- Bijlage 13 ADC ArcheoProjecten, Sporen langs het spoor te Wehl (gemeente Doetinchem), een Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van proefsleuven, rapport 3435
- Bijlage 14 Arcadis, 16 mei 2012, Risicobeschouwing overwegveiligheid Wehl, Partiële dubbelsporigheid, projectnr. 076437012:A
- Bijlage 15 Zienswijzennota
- Bijlage 16 Nota van wijzigingen



# Hoofdstuk 1 Inleiding

## ***1.1 Aanleiding en doel***

De treinen tussen Arnhem en Winterswijk rijden onvoldoende vaak op tijd. Oorzaken hiervoor zijn het intensieve gebruik van het enkelspoor en het invoegen tussen de goederentreinen en de internationale treindiensten op het trajectdeel Arnhem – Zevenaar. Hierdoor kan eenmaal opgelopen vertragingen nauwelijks of niet meer worden ingelopen. Om dit probleem te verhelpen zijn verschillende aanpassingen aan het spoor onderzocht. Na een afweging blijkt de vervanging van een stuk enkelspoor voor dubbelspoor aan de oostzijde van station Wehl over een lengte van 700 meter de meest effectieve oplossing.

Op grond van de vigerende bestemmingsplannen is de spoorverdubbeling aan de oostzijde van station Wehl niet mogelijk. Binnen de vigerende verkeersbestemming is onvoldoende ruimte. Om de spoorverdubbeling mogelijk te maken, is dit bestemmingsplan opgesteld.

Bij het opstellen van bestemmingsplannen voor het grondgebied van de gemeente Doetinchem wordt in principe overal dezelfde plansystematiek gehanteerd. De bestemmingen en regels uit het voorliggende bestemmingsplan sluiten daardoor grotendeels aan op de bestemmingen en regels uit andere bestemmingsplannen. Daarmee wordt de rechtsgelijkheid en rechtszekerheid van de burgers vergroot.

Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan de normen zoals die zijn vastgelegd in de 'Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012' (SVBP), onderdeel van de RO-standaarden, zoals deze landelijk zijn voorgeschreven.

## ***1.2 Plangebied***

Het plangebied ligt ten zuidoosten van de kern Wehl en betreft een deel van het bestaande enkel spoor met de direct aangrenzende gronden ten oosten van het station Wehl tot aan de Bleeksestraat. Op de navolgende afbeeldingen zijn de globale ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding, horend bij dit bestemmingsplan.



*Figuur 1.1: Globale ligging plangebied*



*Figuur 1.2: Globale begrenzing plangebied*



### **1.3 Geldende bestemmingsplannen**

De juridisch-planologische situatie van het plangebied is vastgelegd in drie bestemmingsplannen.

Voor het deel van het plangebied ten westen van de Weemstraat geldt het bestemmingsplan 'Heideslag 2009'. Dit bestemmingsplan is op 4 februari 2010 vastgesteld door de gemeenteraad van Doetinchem. Op grond van dit bestemmingsplan kent dit deel van het plangebied de bestemmingen 'Agrarisch', 'Verkeer', 'Verkeer – Railverkeer', 'Water', 'Woongebied – 2' en de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie' en 'Waterstaat – Waterlopen'. De spoorverdubbeling is niet in alle bestemmingen mogelijk, waardoor een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk is. Daarnaast wordt in verband met de aanleg van het extra spoor een watergang gedeeltelijk verlegd en gedempt. Om de gronden van de te dempen watergang om te zetten in agrarische grond is de herziening van het bestemmingsplan eveneens noodzakelijk.

Op de navolgende afbeelding is een uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan 'Heideslag 2009' weergegeven. Het plangebied is globaal met een rode arcering weergegeven.



*Figuur 1.3: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Heideslag 2009'*

In het westelijke deel van het plangebied geldt voor een klein deel het bestemmingsplan 'Wehl 2008'. Dit bestemmingsplan is op 4 februari 2010 vastgesteld door de gemeenteraad van Doetinchem. Op grond van dit bestemmingsplan kent dit deel van het plangebied de bestemming 'Verkeer', waarbij de aanduiding 'Railverkeer' is opgenomen. Op de navolgende afbeelding is een uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan 'Wehl 2008' weergegeven. Het plangebied is globaal met een rode arcering weergegeven.



Figuur 1.4: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Wehl 2008'

In verband met de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Motketel geldt, voor een klein deel van de gronden van het plangebied ten westen van de Weemstraat, het bestemmingsplan 'Motketel 2011'. Dit bestemmingsplan is op 8 december 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Doetinchem. Dit deel van voorliggend plangebied is daarbij bestemd als 'Groen'. De spoorverdubbeling is binnen deze bestemming niet mogelijk, waardoor een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk is.

Op de navolgende afbeelding is een uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan 'Motketel 2011' weergegeven. Het plangebied is globaal met een rode arcering weergegeven.



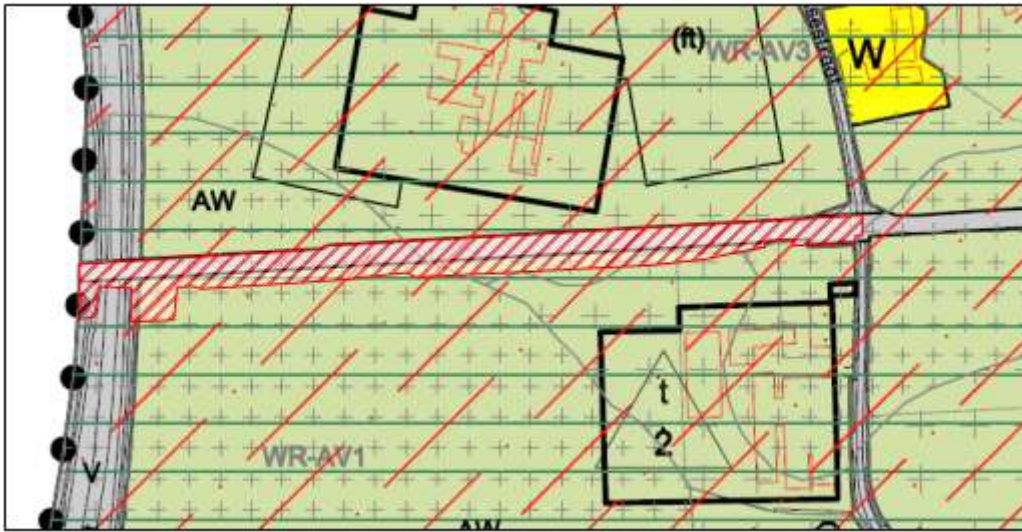
*Figuur 1.5: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Motketel 2011'*

Voor het deel van het plangebied ten oosten van de Weemstraat geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied – 2012'. Dit bestemmingsplan is op 18 juli door de gemeenteraad van de gemeente Doetinchem vastgesteld.

In dit bestemmingsplan is het plangebied bestemd als 'Verkeer', 'Verkeer – Railverkeer' en 'Agrarisch met waarden'. Daarnaast kent dit deel van het plangebied de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologische verwachting 1, 3 en 4'. In voorliggend bestemmingsplan wordt aangesloten bij de systematiek van het bestemmingsplan 'Buitengebied – 2012'.

De functie spoorverkeer past onder meer niet binnen de agrarische bestemming van het vigerende bestemmingsplan. Om deze reden is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk.

Op de navolgende afbeelding is een uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan 'Buitengebied – 2012' weergegeven. Het plangebied is globaal met een rode arcering weergegeven.



*Figuur 1.6: Uitsnede bestemmingsplan 'Buitengebied - 2012'*

## **Hoofdstuk 2      Planbeschrijving**

### ***2.1    Algemeen***

In dit hoofdstuk wordt het plan beschreven. Hierbij wordt eerst ingegaan op de huidige situatie en het nut en de noodzaak voor de spoorverdubbeling. Vervolgens worden het ontwerp van de spoorverdubbeling en de daarmee samenhangende maatregelen nader toegelicht.

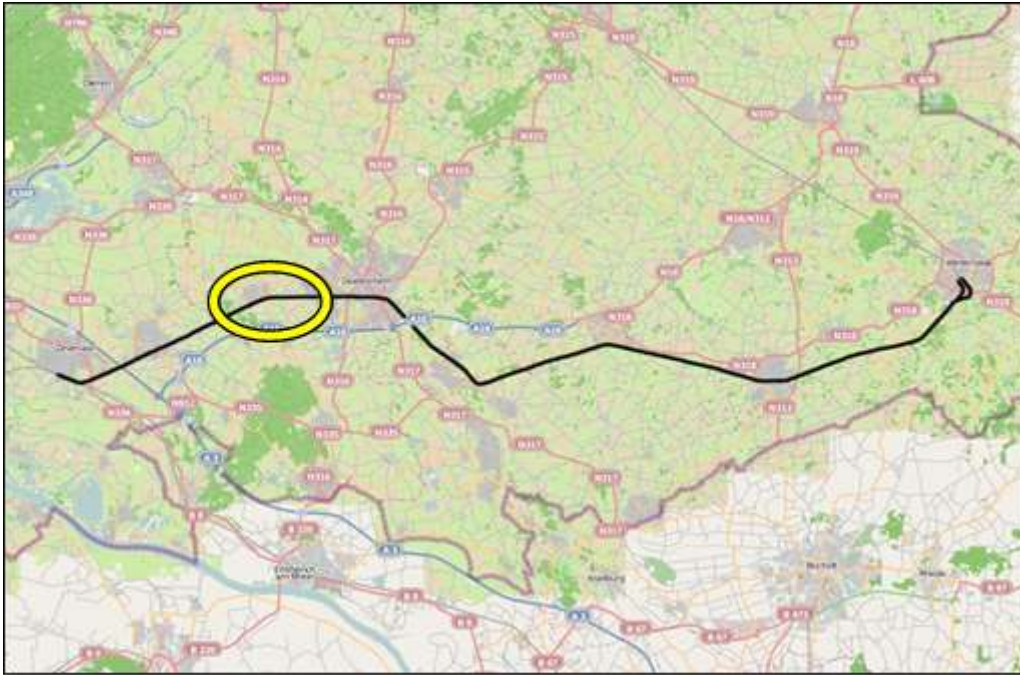
### ***2.2    Huidige situatie***

#### ***Spoorlijn Arnhem – Winterswijk***

Het plangebied maakt deel uit van het enkelsporige baanvak Zevenaar – Winterswijk op de spoorlijn Arnhem – Winterswijk. De beheerder van de spoorlijn is ProRail. De provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem – Nijmegen verlenen de concessies voor deze regionale spoorlijn. Vanaf december 2012 verzorgt Arriva de treindiensten tussen Arnhem en Winterswijk. De dienstregeling ziet toe op 4 treinen per uur tussen Arnhem en Doetinchem waarvan er 2 per uur door rijden naar Winterswijk. De spoorlijn vervult een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van de Achterhoek met de regio Arnhem – Nijmegen en wordt veel gebruikt door forenzen en scholieren.

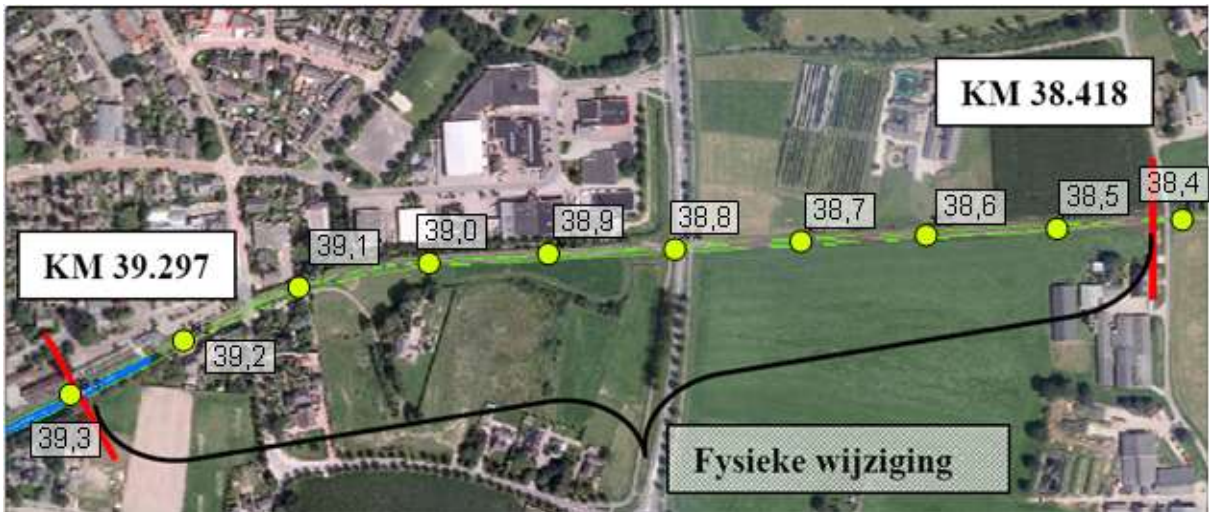
Het plangebied omvat het spoor met direct aangrenzende gronden over een lengte van 900 meter ten zuidoosten van Wehl tussen kilometrerings 39.3 en 38.4. De spoorlijn wordt van west naar oost gekruist door de Stationsstraat / Doetinchemseweg, de Weemstraat en de Bleeksestraat.

De navolgende afbeelding geeft het baanvak Zevenaar – Winterswijk weer. De ligging van het tracé waar dit bestemmingsplan op toeziet is hierop globaal aangegeven.



*Figuur 2.1: Baanvak Zevenaar-Winterswijk*

Op de navolgende afbeelding wordt het plangebied weergegeven op een kaart waarop de kilometrerings van de spoorlijn is opgenomen.

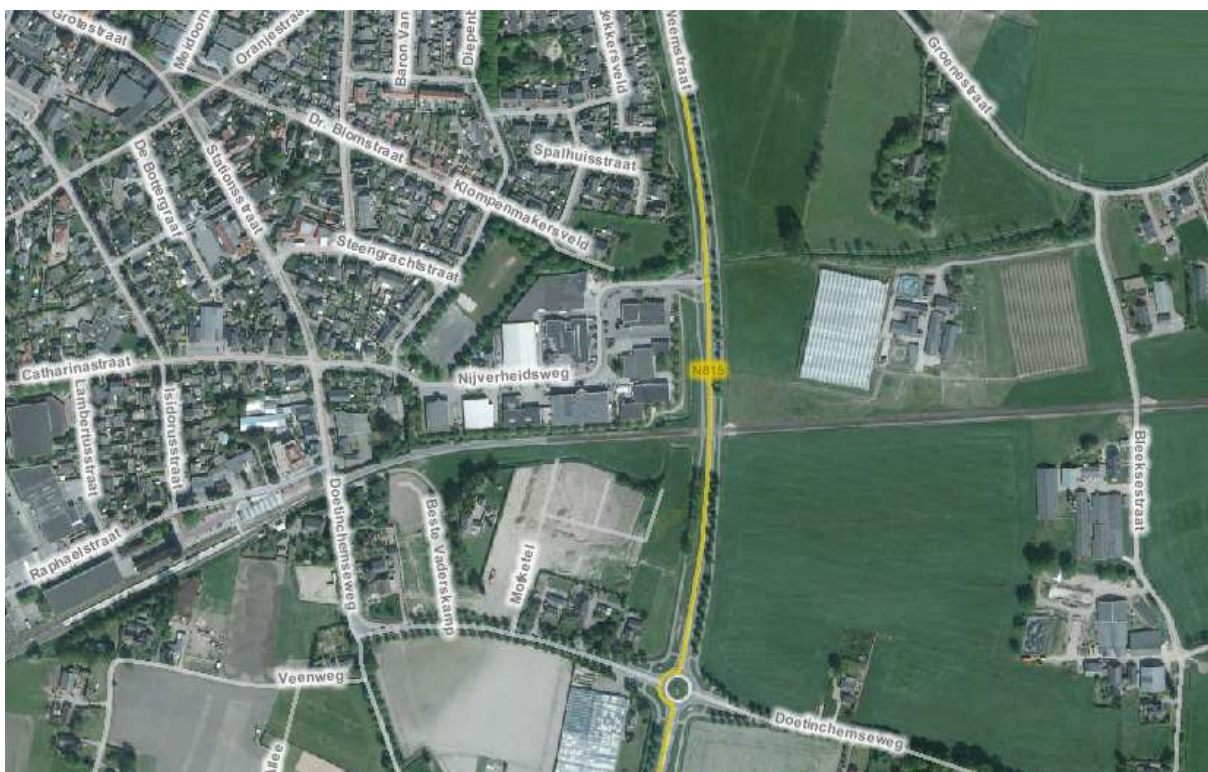


*Figuur 2.2: Kilometrerings spoorlijn ter plaatse van het plangebied*

### ***Omgeving plangebied***

Het huidige enkelspoor ligt aan de zuidzijde van Wehl tussen het station van Wehl en de Bleeksestraat. Ten noorden van de spoorlijn ligt een klein bedrijventerrein rondom de Nijverheidsweg. Op dit bedrijventerrein zijn verschillende bedrijven gevestigd. Ten zuiden van de spoorlijn wordt gebouwd aan de nieuwe woonwijk Motketel. In het ontwerp van deze wijk is al rekening gehouden met de verdubbeling van de spoorlijn.

Ten oosten van de Weemstraat ligt de spoorlijn in het buitengebied van Doetinchem. Dit deel van het buitengebied kan worden gekarakteriseerd als een essenlandschap. Kenmerkend aan dit landschap zijn de grote aaneengesloten en open bouwlanden, de essen. De essen hebben vaak een glooiend verloop en vaak een bolle ligging. De erven aan de rand van de es hebben van oorsprong opgaande beplanting aan de zijde van de es. In de navolgende afbeelding is een luchtfoto van de omgeving van het plangebied opgenomen.



*Figuur 2.3: Luchtfoto omgeving plangebied*

De gronden waar de spoorverdubbeling plaatsvindt en de tijdelijke werkterreinen komen, beslaan de agrarische gronden ten zuiden van het huidige enkelspoor. De navolgende afbeeldingen geven een beeld van de huidige situatie van dit gebied.



*Figuur 2.4: Huidige situatie plangebied (bron: Ekoza)*

## **2.3 Nut en noodzaak verdubbeling spoor**

### **2.3.1 Algemeen**

In september 2008 is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een onderzoek uitgevoerd naar de markt en capaciteit van regionale spoorlijnen<sup>1</sup> (zie Bijlage 1). Het doel van dit onderzoek was om te beoordelen of de vervoersgroei op bestaande regionale spoorlijnen opgevangen kon worden middels het verdubbelen van sporen of de aanleg van inhaalsporen.

Uit de Quick Scan bleek dat op de spoorlijn Arnhem – Winterswijk sprake was van een sterke vervoersgroei die samen met het goederenvervoer en de internationale dienstregelingen zou leiden tot een knelpunt in de dienstregeling. De treinen tussen Arnhem en Winterswijk rijden onvoldoende vaak op tijd. Oorzaken hiervoor zijn het intensieve gebruik van het enkelspoor, en het invoegen tussen de internationale treindiensten op het trajectdeel Arnhem–Zevenaar, waardoor eenmaal opgelopen vertragingen nauwelijks of niet meer kunnen worden ingelopen.



Uit de quick scan kwam verder naar voren dat door rijtijden te verkorten een mogelijkheid ontstaat om de dienstregeling van de treindienst op het enkelspoor te extensiveren. Dit kan door een stuk enkelspoor te vervangen door een dubbelspoor aan de oostzijde van station Wehl. De dienstregeling heeft juist binnen het traject ten oosten van circuit Wehl-Doetinchem/Terborg heel weinig speling. Het dubbelspoor aan de oostzijde van Wehl brengt meer speling in dit circuit. Concreet betekent dit dat een trein die te laat uit Terborg/Doetinchem komt, de vertraging minder snel door geeft aan een tegentrein. Andere circuits hebben al veel meer speling waardoor extra speling hier veel minder oplevert om vertragingen tegen te gaan dan bij Wehl. De westzijde van Terborg was eventueel ook een optie geweest om meer ruimte te krijgen in dit kritieke circuit. Hier is echter een stuk dubbelspoor veel lastiger inpasbaar vergeleken met onderhavig plangebied.

Om te bepalen op welke wijze de spoorverdubbeling het meeste effect kon behalen is een variantenstudie uitgevoerd. In paragraaf 2.3.2 wordt hier nader op ingegaan.

### **2.3.2 Variantenstudie**

Op verzoek van de Provincie Gelderland zijn de mogelijkheden voor het behalen van extra seconden rijtijdwinst op het deeltraject Wehl – Doetinchem voor een aantal verschillende varianten inzichtelijk gemaakt. Hierna is door ProRail een variantenafweging gemaakt<sup>2</sup> (zie Bijlage 2).

Op basis van de afweging tussen de kosten, functionaliteit en overwegveiligheid van de verschillende varianten, is door de provincie een keuze gemaakt voor variant 2. Deze variant is het meest effectief gebleken. Bij deze variant wordt het dubbelspoor uitgebreid tot voorbij de overweg Weemstraat waarbij de lengte van het dubbelspoor circa 700 meter zal bedragen. In deze variant is, om het bestaande snelheidsprofiel te handhaven, gekozen om een wissel toe te passen die vlak voor de overweg Bleeksestraat in takt. In deze variant zal de trein vanuit Wehl pas vertrekken op het moment dat de trein vanuit Doetinchem de nieuwe wissel is gepasseerd. De rijtijdwinst bedraagt 71 seconden.

## **2.4 Toekomstige situatie**

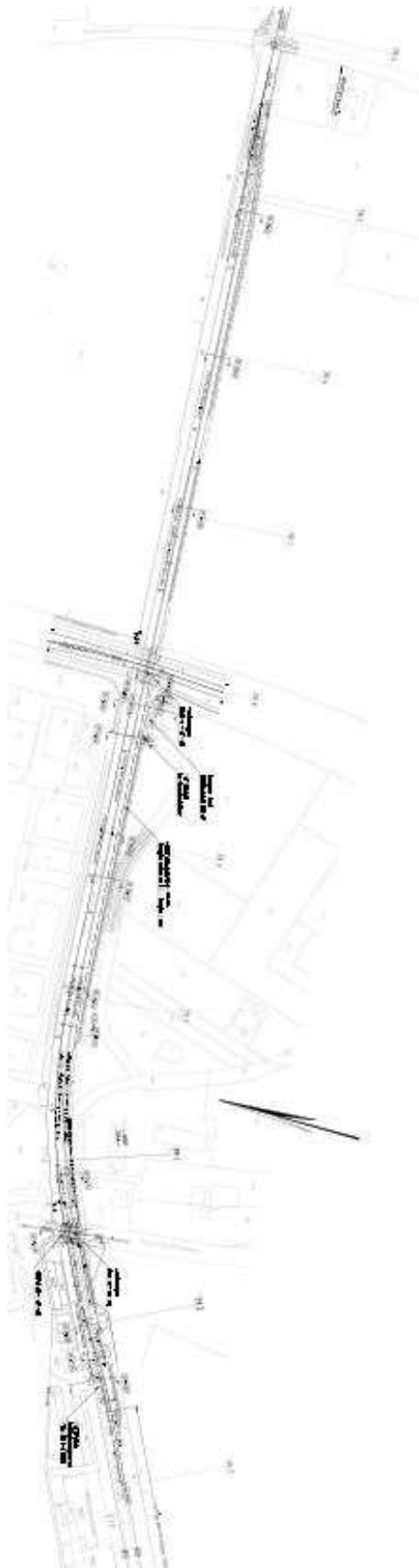
### ***Spoorverdubbeling***

Met dit bestemmingsplan wordt de uitvoering van de in paragraaf 2.3 toegelichte variant (2), planologisch mogelijk gemaakt. Bij deze variant wordt het bestaande dubbelspoor ter hoogte van het station Wehl uitgebreid tot aan de Bleeksestraat. Het extra spoor wordt ten zuiden van het bestaande spoor aangelegd. Het extra spoor heeft een lengte van circa 700 meter.

Met de aanleg van het extra spoor, kan het dubbelspoor worden ingezet om een rijtijdwinst van 71 seconden te behalen. Deze tijdwinst ontstaat doordat wachtende treinen in de richting van Arnhem door het extra spoor al kunnen optrekken op het moment dat de trein op het station in Wehl vertrekt in de richting van Doetinchem. Hiermee wordt bijgedragen aan een meer betrouwbare treindienst op de spoorlijn Arnhem–Winterswijk.

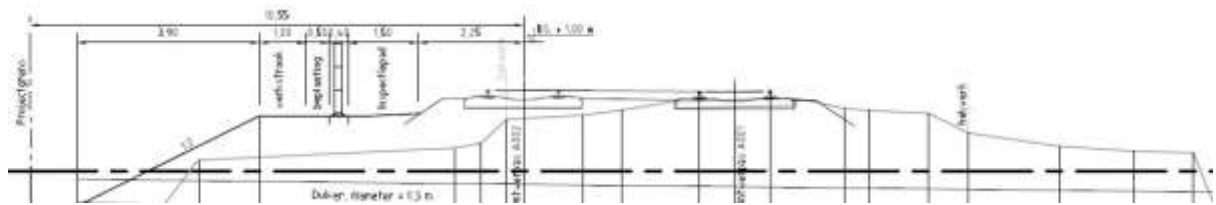
Het nieuw aan te leggen spoor sluit direct aan op het bestaande enkelspoor. Vanwege deze bundeling vindt er geen nieuwe doorsnijding van het bestaande essenlandschap plaats. De impact van de spoorverdubbeling zelf is dan ook beperkt.

Op de navolgende afbeelding is de toekomstige inrichting van het plangebied weergegeven. Deze afbeelding is eveneens als bijlage bij de toelichting toegevoegd op groter formaat (zie Bijlage 3).



*Figuur 2.5: Afbeelding inrichting plangebied*

Op de navolgende afbeelding is een dwarsdoorsnede opgenomen van de nieuwe situatie binnen het plangebied. Deze dwarsdoorsnede is gesitueerd ter plaatse van kilometrering 38.84 en geeft tevens de afstand en de hoogte van het geluidsscherm ten opzichte van het spoor weer.



LEGENDA	
lijntype/symbool	betekenis
	Bestaand dwarsprofiel
	Nieuw dwarsprofiel
	Nieuw spoor
	Bestaand spoor
	Geluidsscherm (hoogte 1 m boven toekomsig BS)
	Bestaande wegconstructie
	NAP-lijn
	Bestaand hekwerk
	Nieuw hekwerk
	Projectgrens

Figuur 2.6: dwarsdoorsnede aanleg dubbel spoor en geluidsscherm

Om de spoorverdubbeling mogelijk te maken moet een aantal bestaande voorzieningen aangepast of toegevoegd worden. Deze voorzieningen worden hieronder nader toegelicht.

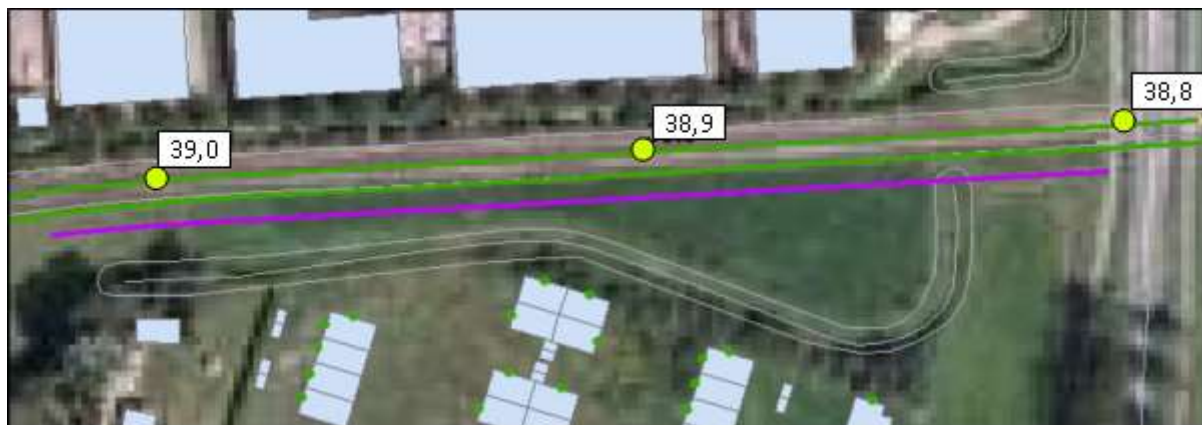
### ***Geluidsscherm***

Het nieuwe spoor wordt ter hoogte van de nieuwe woonwijk Motketel, aan de zuidzijde voorzien van een geluidsscherm van 1 meter hoog ten opzichte van de bovenkant van het spoor. Het geluidsscherm zal 3,75 meter uit de as van het nieuwe spoor gerealiseerd worden, globaal tussen kilometrerings 38,8 en 39,0. Het geluidsscherm heeft een lengte van 216 meter.

Naast de afscherming van het geluid, heeft het geluidsscherm ook een functie als afscherming uit het oogpunt van veiligheid. Om die reden wordt bovenop het geluidsscherm een stuk gaashek met een hoogte van circa 30 cm geplaatst om te voldoen aan de hoogte eisen voor veiligheid.

Door de beperkte hoogte van het scherm is de impact van dit bouwwerk gering. Het geluidsscherm wordt uitgevoerd als een zogenaamd kokosvezelscherm en wordt beplant met hederas (klimop). De keuze voor het scherm is in overleg tussen ProRail en de gemeente Doetinchem tot stand gekomen.

In de navolgende afbeeldingen is de ligging van het scherm weergegeven alsmede een afbeelding met daarin een voorbeeld van het toe te passen materiaal.



*figuur 2.7: situering geluidsscherm (blauwe lijn)*



*Figuur 2.8: Voorbeeld kokoscherm met hедера*



*Figuur 2.9: Impressies geluidscherm na 1 jaar*

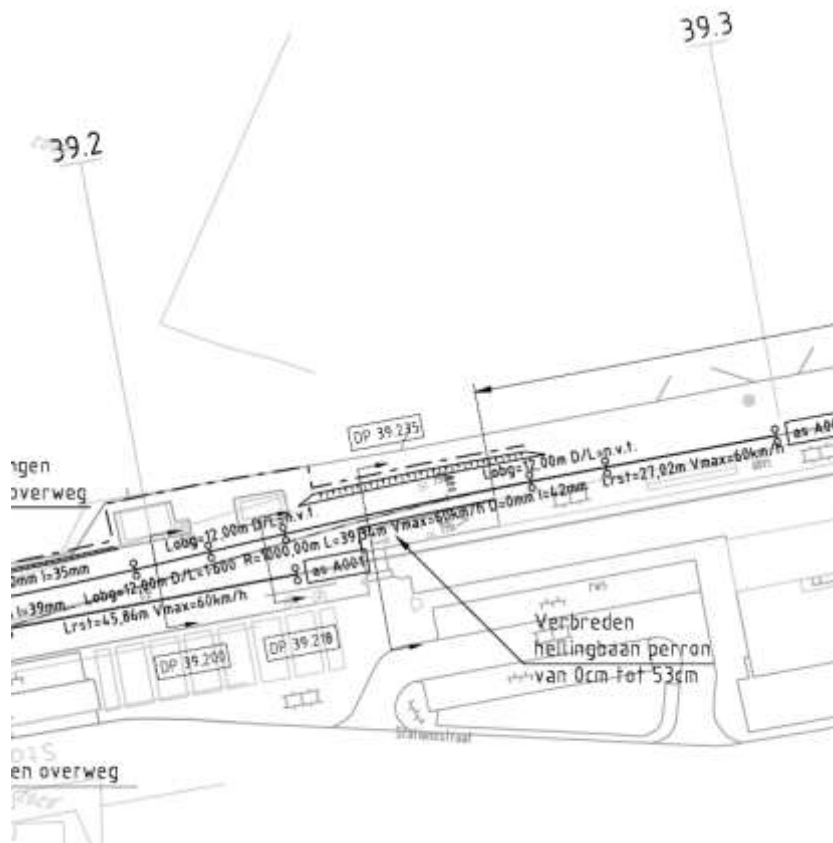


*Figuur 2.10: Impressies geluidscherm na 3 jaar*



### **Hellingbaan perron**

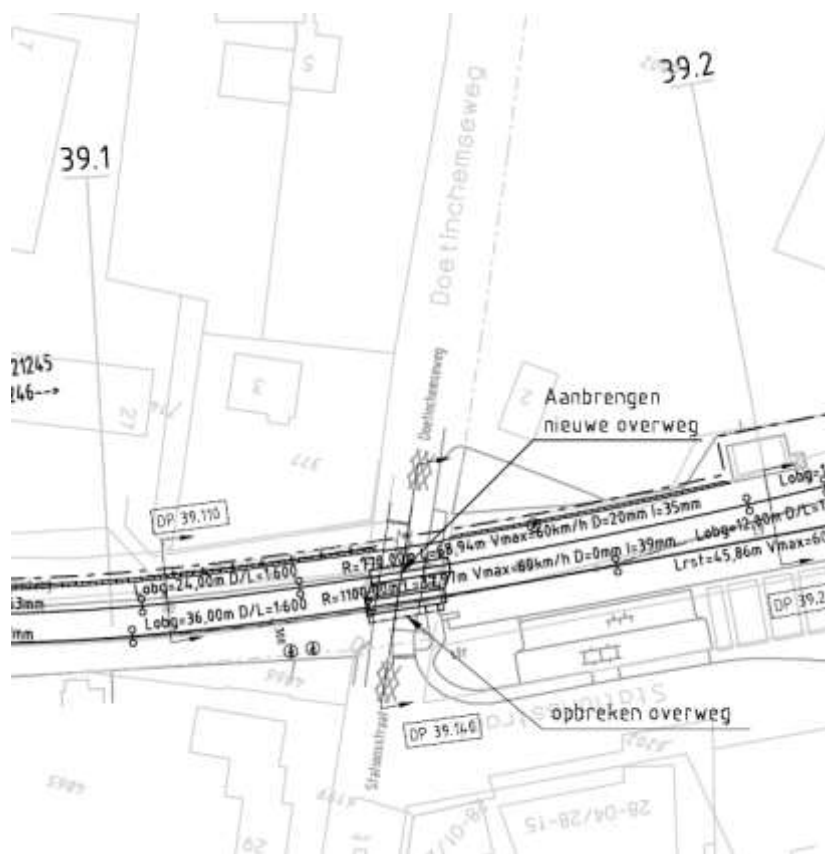
Vanwege de spoorverdubbeling wordt de hellingbaan ter plaatse van het perron van Station Wehl (tussen kilometrering 39.2 en 39.3) aan de onderzijde verbreed met maximaal 0,5 meter. Navolgende afbeelding geeft de locatie van de verbreding weer. De afbeelding is zuidgericht.



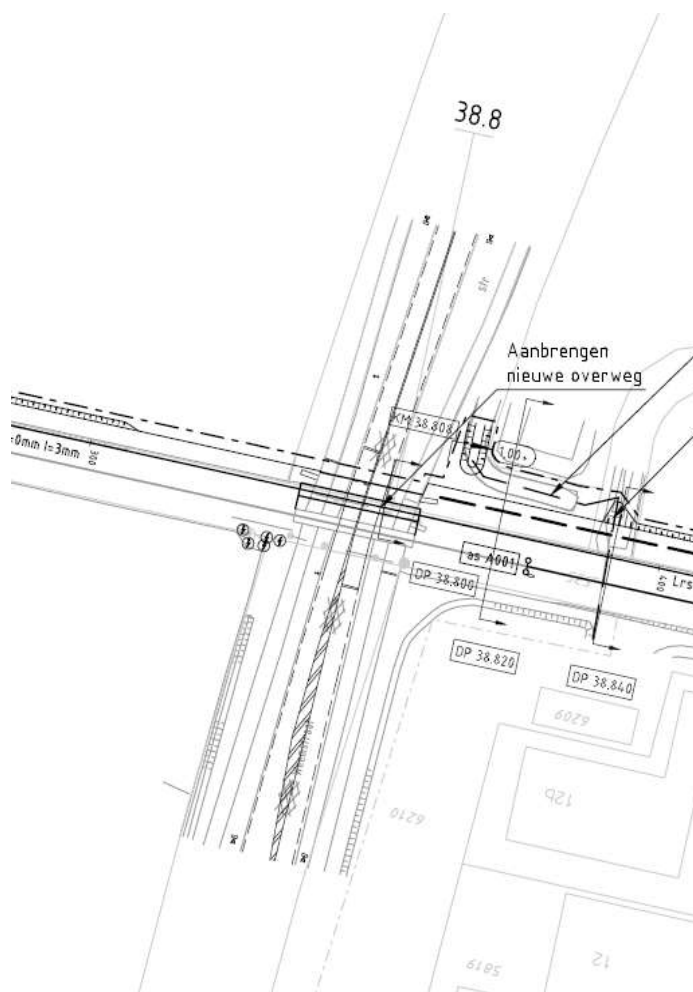
*Figuur 2.11: locatie waar de hellingbaan van het perron verbreed wordt*

### **Overwegen**

Als gevolg van de spoorverdubbeling moeten de enkelsporige overwegen bij de Stationstraat / Doetinchemseweg (tussen kilometrering 39.1 en 39.2) en de Weemstraat (ter hoogte van kilometrering 38.8) worden aangepast. Door het extra spoor duurt de oversteek voor het verkeer iets langer. Daarnaast worden de periodes tussen twee sluitingen korter. Dit zal echter geen invloed hebben op de bestaande verkeersafwikkeling. Om de veiligheid te garanderen worden verschillende technische maatregelen getroffen. In paragraaf 4.12 wordt hier nader op ingegaan. In de navolgende afbeeldingen zijn de nieuwe overwegen weergegeven. De afbeeldingen zijn zuidgericht.



Figuur 2.12: nieuwe overweg Stationstraat / Doetinchemseweg



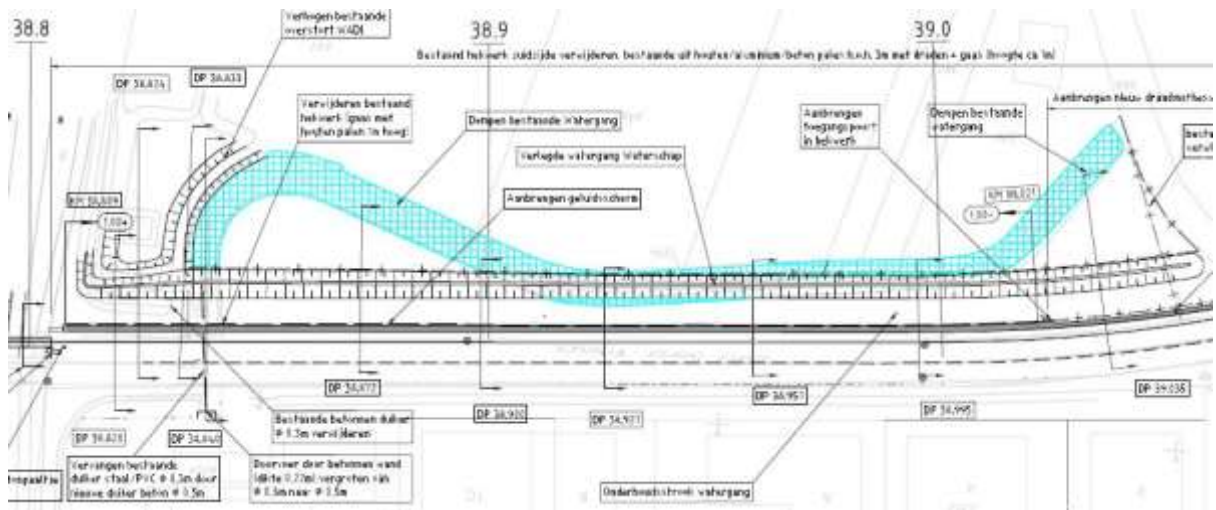
*Figuur 2.13: nieuwe overweg Weemstraat*

### ***Aanpassing watergang***

Door de aanleg van het extra spoor en de aanleg van het geluidsscherm met beplanting moet de hoofdwatgang tussen de bestaande duiker en de hoofdwatgang langs de Weemstraat worden aangepast. Hiervoor wordt de bestaande duiker onder het huidige enkelspoor (tussen kilometring 38.8 en 38.9) vervangen en verlengd.

Naar aanleiding van een zienswijze wordt ook de hoofdwatgang ten zuiden van de spoorbaan tussen kilometring 38.8 en km 39.05 verlegd. Deze komt parallel aan het spoor/geluidsscherm te liggen. Het deel van de oude loop van de hoofdwatgang dat niet wordt opgenomen in de nieuwe loop wordt gedempt.

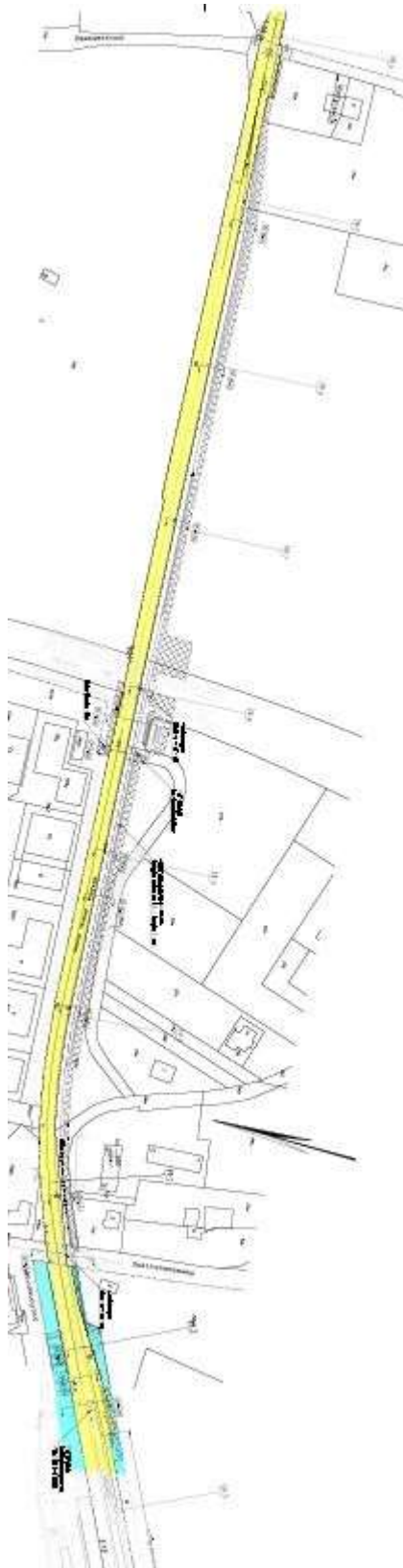
In de navolgende afbeeldingen is de nieuwe situatie weergegeven. De afbeelding is zuidgericht. Het gedeelte van de oude loop dat gedempt wordt, is met een lichtblauwe arcering aangegeven. Voor meer informatie over de waterhuishoudkundige aanpassingen wordt verwezen naar de waterparagraaf in 4.10.



*Figuur 2.14: nieuwe situatie aanpassing watergang en duiker*

### ***Tijdelijke werkterreinen***

Voor de aanleg van de spoorlijn is ruimte nodig om te werken. In dit bestemmingsplan is daarom een tijdelijke planologische mogelijkheid opgenomen voor een werkterrein met bijbehorende bebouwing aangrenzend aan de zuidzijde van het spoor. Op de navolgende afbeelding is de tijdelijke situatie van het werkterrein weergegeven. Deze afbeelding is eveneens als bijlage bij de toelichting toegevoegd op groter formaat (zie Bijlage 4).



figuur 2.15: situering tijdelijk werkterrein

### ***Overige maatregelen***

Tussen de nieuwbouwwijk Motketel en de Doetinchemseweg bevindt zich een langzaamverkeersverbinding die tevens fungeert als perceelontsluitingsweg van de woning Doetinchemseweg 3. Uit de analyse van de verkeerssituatie, die ontstaat na de verdubbeling van het spoor, is gebleken dat het onveilig is om deze weg in de toekomst open te blijven stellen voor autoverkeer. De onveilige situatie wordt veroorzaakt door de korte afstand van de inrit van de weg op de nieuwe dubbelsporige overweg. De weg zal om die reden na voltooiing van de spoorverdubbeling, enkel beschikbaar zijn als langzaamverkeersverbinding voor fietser en voetgangers. De ontsluiting van de woning Doetinchemseweg 3 per auto is dan niet langer mogelijk. Er zijn twee mogelijkheden waarop de ontsluiting van de woning per auto in de toekomstige situatie kan worden gerealiseerd. Bij de eerste mogelijkheid wordt de woning ontsloten via de straat Beste Vaderskamp en de aansluitende wegen in de achterliggende nieuwbouwwijk. Bij de tweede mogelijkheid wordt er aan de westkant van het perceel Doetinchemseweg 3 een nieuwe inrit gerealiseerd die het perceel op de Doetinchemseweg ontsluit.



*figuur 2.16: langzaamverkeersverbinding tussen de Doetinchemseweg en de Beste Vaderskamp*

## **Hoofdstuk 3      Beleidskader**

### ***3.1    Algemeen***

Dit hoofdstuk beschrijft het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifiek voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven. Het beleid is in dit hoofdstuk verwoord en afgewogen en indien noodzakelijk op de verbeelding en in de regels vertaald.

### ***3.2    Rijksbeleid***

#### **3.2.1    Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Deze actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid was nodig omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden, zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder invloed van groei, stagnatie en krimp.

In de visie worden ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden. De structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

Voor dit bestemmingsplan is het hoofddoel 'Verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid' van belang. Op grond van de SVIR maakt de spoorlijn Wehl-Doetinchem deel uit van het landelijk spoorwegennet.

In het mobiliteitssysteem van Nederland zet het Rijk de gebruiker (zowel reiziger als verlader) centraal. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Het Rijk wil die robuustheid en samenhang bereiken door op basis van daadwerkelijke vraag de verschillende modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) ieder voor zich te versterken en beter met elkaar te verknopen (inzet op ketenmobiliteit en multimodale knopen). Daarbij wordt ook de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen versterkt. De deur-tot-deurbereikbaarheid staat centraal. Het Rijk richt zich niet alleen op meer infrastructuur ofwel capaciteitsvergroting maar ook op beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit.

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het Rijk in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en instandhouden. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd. Innovatie wordt ingezet om het mobiliteitssysteem beter te benutten. Instandhouden van de netwerken door goed beheer en onderhoud is het fundament voor het robuuste en samenhangende netwerk.

Om een leefbare omgeving te waarborgen, om te gaan met de afname van fossiele brandstoffen en CO<sub>2</sub>-reductie te bereiken is een verdere transitie naar duurzame mobiliteit nodig.

*Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5)*

Het Rijk prioriteert de investeringen uit het Infrastructuurfonds (2021-2028) voor het versterken van de bereikbaarheidskwaliteit in stedelijke regio's rond mainports, brainport en greenports en hun achterlandverbindingen.

De investeringen moeten 'slim' gedaan worden: over de modaliteiten heen en niet alleen op basis van verkeerskundige principes, maar ook kijkend naar de gebruiker en het ruimtelijk-economisch functioneren van de regio's en Nederland als geheel.



Op de weg wordt doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer zoveel mogelijk gescheiden. Dat komt de doorstroming ten goede. Op de hoofdverbindingen buiten de Randstad waar congestie een structureel probleem is, wordt 2x3 rijstroken de standaard. In de Randstad is de standaard 2x4 rijstroken. Bij de inpassing van infrastructuur waarborgt het Rijk de wettelijke eisen (bijvoorbeeld op het gebied van geluid). Om de uitbreidingen in het mobiliteitssysteem conform de gestelde ambitie mogelijk te maken zonder onnodig hoge kosten, legt het Rijk in het Barro en de bijbehorende ministeriële regeling reserveringsgebieden vast voor (mogelijk) nog te realiseren rijksinfrastructuur.

Op het spoor kunnen reizigers vanaf 2020 spoorboekloos reizen tussen de belangrijkste bestemmingen. Op de drukste trajecten gaan 6 intercity's en 6 sprinters per uur rijden. De infrastructuur van het spoor wordt minder complex gemaakt. Daardoor neemt de betrouwbaarheid toe.

*Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6)*

Naast de op veel plaatsen noodzakelijke investeringen in het mobiliteitssysteem ziet het Rijk goede mogelijkheden om de capaciteit van het bestaande hoofdnet met innovatieve maatregelen te vergroten en op die manier tot betrouwbare reistijden te komen op de wegen, vaarwegen en spoorwegen. Het Rijk lanceert een programma Beter benutten, waarin tal van maatregelen zijn opgenomen. Voorbeelden zijn het ruimer openstellen van spitsstroken en de introductie van intelligente transportsystemen, afspraken met werkgevers om het woon-werkverkeer terug te dringen en uitbreiding van het aantal fietsstallingen bij stations. De te nemen maatregelen zijn door Rijk, decentrale overheden en bedrijfsleven gezamenlijk in acht regio's uitgewerkt in gebiedspakketten. Deze leiden nog voor 2015 tot merkbare resultaten voor de gebruiker. In de pakketten worden afspraken gemaakt tussen de partners over te realiseren doelstellingen.

Het Rijk wil samen met decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten. Goed toegankelijke en integrale real-time reisinformatie is hierbij noodzakelijk. Het Rijk is verantwoordelijk om samen met decentrale overheden en marktpartijen sterke multimodale knooppunten te stimuleren door bijvoorbeeld het bijdragen aan nieuwe en het opwaarderen van bestaande Park+Ride-locaties, het uitbouwen van HSL-stations en het verder verbeteren van logistieke knooppunten.

*Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7)*

De Nederlandse infrastructuur van wegen, spoorwegen en vaarwegen wordt, internationaal vergeleken, zeer zwaar belast. De afhankelijkheid van het functioneren van deze infrastructuur is groot. Goed beheer en onderhoud van de bestaande rijksinfrastructuur is daarmee een basisvoorwaarde voor een robuust mobiliteitssysteem en een florierende Nederlandse economie. Het gaat dan bijvoorbeeld om vervanging of renovatie van infrastructuur en het minder complex maken van de dienstregeling en hoofdspoorweginfrastructuur, zodat de betrouwbaarheid wordt vergroot.

### ***Toets plan***

Met de aanleg van het extra spoor wordt bijgedragen aan een meer betrouwbare treindienst op de spoorlijn Arnhem–Winterswijk. Hiermee wordt invulling gegeven aan het hoofddoel 'Verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid' uit de SVIR.

### **3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening**

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte bepaalt dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor deze onderwerpen voorziet het besluit ook niet in de (definitieve) begrenzing. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR zijn herbevestigd. Deze onderdelen zijn op 30 december 2011 in werking getreden. Het betreft de volgende onderdelen:

- project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- defensie, en
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- rijksvaarwegen;
- hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur (EHS);
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De regels betreffende de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde kunnen pas in werking treden, zodra de hiervoor bedoelde Spoedwet Wro in werking treedt (afhankelijk van de parlementaire behandeling).

Voor dit bestemmingsplan zijn de regels met betrekking tot de hoofdspoorwegen van belang. Langs sommige hoofdwegen of delen daarvan zijn in Nederland reserveringsgebieden aangewezen ten behoeve van mogelijke toekomstige verbredingen. Tevens regelt het Barro reserveringsgebieden voor nieuw aan te leggen hoofdwegen of hoofdspoorwegen. Ook wordt de mogelijkheid geregeld voor reserveringen voor een nieuwe verbinding.

Langs de spoorlijn Arnhem–Winterswijk zijn zulke reserveringsgebieden niet aangewezen.

### ***Toets plan***

De regels uit het Barro zijn niet van invloed op dit bestemmingsplan.

## **3.3 *Provinciaal beleid***

### **3.3.1 *Streekplan Gelderland 2005***

Het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland tot 2015 is vastgelegd in het Streekplan Gelderland 2005. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 heeft het Streekplan de status van structuurvisie gekregen. Dat betekent dat de inhoud van het Streekplan voor de provincie de basis blijft voor haar eigen optreden in de ruimtelijke ordening. Hierbij hanteert de provincie een tweeledige provinciale hoofdstructuur. Enerzijds 'hoog dynamische' functies met een intensieve vorm van ruimtegebruik, zoals stedelijke functies en intensieve vormen van recreatie. Anderzijds kent de provincie 'laag dynamische' functies. Deze gebieden zijn kwetsbaar voor intensieve vormen van ruimtegebruik, zoals de Ecologische Hoofdstructuur, waardevolle open gebieden en gebieden waar ruimte voor water moet worden gecreëerd.



*Figuur 3.1: Uitsnede streekplankaart (bron: provincie Gelderland)*

Op de streekplankaart ligt het plangebied deels in het 'multifunctioneel platteland' en deels in het 'bebouwd gebied'.

Het multifunctioneel platteland maakt deel uit van het multifunctioneel gebied. In het provinciaal planologisch beleid wordt op deze gebieden geen expliciete provinciale sturing verricht.

In het provinciaal beleid voor stedelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen bestaand bebouwd gebied en stedelijke uitbreiding. Het accent van de provinciale beleidsambities ligt op de vernieuwing en het beheer en onderhoud van bestaand bebouwd gebied. Hiervoor zijn nodig:

- een verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving en openbare ruimte door fysieke aanpassingen;

- het oplossen en voorkomen van milieuproblemen en –knelpunten door een duurzame planontwikkeling;
- door kwalitatief woonbeleid bevorderen dat woonmilieus en de kwaliteit van de woningen aansluiten op de vraag van de inwoners van Gelderland;
- intensivering van het stedelijk grondgebruik, maar wel met behoud van karakteristieke elementen en zorgvuldig omgaan met open ruimten daarbinnen;

optimalisering van het gebruik van het bestaand bebouwd gebied: meer gebruik van de verticale dimensie (hoogte, diepte) en van de tijdsdimensie (meervoudig gebruik van dezelfde gebouwde ruimte).

### *Infrastructuur*

In het generieke beleid van het streekplan wordt aangegeven dat het doel van het ruimtelijk–infrastructurele beleid is gericht op het streven naar een goede bereikbaarheid van en in Gelderland. De economische centra en de grote steden in Gelderland, net als concentraties van wonen en voorzieningen, moeten goed bereikbaar zijn voor burgers en bedrijven. Voorop staat dat het huidige verkeers– en vervoersysteem wordt behouden en goed wordt onderhouden. Waar nodig moet het systeem worden verbeterd. Met een veilig en samenhangend netwerk wordt de wisselwerking tussen de vervoersmodaliteiten bevorderd en krijgen collectieve middelen van vervoer meer kans. Hierbij wordt ingezet op een maximale benutting van bestaande structuren. Daarnaast is het beleid erop gericht de economische potentie die geboden wordt door het aanwezige infrastructuurnet ten volle te benutten.

### *Toets plan*

De uitvoering van dit plan leidt tot een verbetering van de betrouwbaarheid van de treindienst op de spoorlijn Arnhem–Winterswijk. Hiermee wordt bijgedragen aan een goede bereikbaarheid binnen de provincie Gelderland en wordt voldaan aan de uitgangspunten uit het provinciale Streekplan.

### **3.3.2 Ruimtelijke Verordening Gelderland**

Op 22 januari 2011 is de Ruimtelijke Verordening Gelderland officieel in werking getreden. Met de ruimtelijke verordening stelt de provincie regels voor onderwerpen die van provinciaal belang zijn, zoals verstedelijking, natuur, nationale landschappen, water en glastuinbouw.

De invoering van de verordening is een direct gevolg van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) uit 2008 die is ingevoerd om de rolverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten te vereenvoudigen. De verordening betekent geen verandering in het ruimtelijk beleid van de provincie, maar is de 'juridische vertaling' van de eerder vastgestelde Structuurvisie, de opvolger van het Streekplan.

Op 27 juni 2012 is de eerste herziening van de Ruimtelijke Verordening Gelderland vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Op 19 december 2012 volgde een tweede herziening.

De verordening richt zich net zo breed als het streekplan op de fysieke leefomgeving in de provincie. De vigerende ruimtelijke structuurvisie hanteert als uitgangspunt dat nieuwe verstedelijking voor wonen en werken hoofdzakelijk plaatsvindt binnen het bestaand bebouwd gebied. De verordening legt dit beleid van bundeling en intensivering vast door hiervoor voorschriften op te nemen. Bij de afzonderlijke voorschriften uit de verordening is in de artikelsgewijze toelichting een korte duiding en verantwoording van het provinciaal belang opgenomen.

#### ***Toets plan***

In de verordening zijn geen onderwerpen opgenomen die van belang zijn voor dit bestemmingsplan.

### **3.3.3 Ontwerp-Omgevingsvisie en Omgevingsverordening**

#### ***Omgevingsvisie***

De ontwerp omgevingsvisie en de omgevingsverordening zijn door Gedeputeerde Staten vastgesteld op 14 mei 2013. Van 21 mei tot en met 2 juli lagen beide documenten samen met het Milieueffectrapport (MER) voor een ieder ter inzage. Wanneer de omgevingsvisie wordt vastgesteld, vervangt hij de huidige omgevingsplannen: het Waterplan, Gelders Milieuplan, Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan, de Structuurvisie (Streekplan) en de Reconstructieplannen.

De nieuwe Omgevingsvisie markeert voor de provincie Gelderland een nieuwe tijd van transitie, waarbij toekomstige ontwikkelingen, de provincie meer dan ooit uitdaagt om te werken aan een robuuste structuur in Gelderland. De huidige economie staat onder druk en nieuwe maatschappelijke opgaven dienen zich aan. Dat vraagt om gericht handelen en alle kansen te benutten die Gelderland sterker maken bij veranderende maatschappelijke omstandigheden. De provincie wil dit samen doen met haar partners in de regio. De maatschappelijke opgaven kunnen niet alleen door de overheid, laat staan door de provincie, worden opgelost. Co-creatie, met inzet van een ieders specifieke kwaliteiten, is daarom de rode draad van deze Omgevingsvisie.

De nieuwe Omgevingsvisie is geen 'dichtgetimmerd' plan. Dat zou Gelderland op slot zetten en initiatieven en initiatiefnemers onnodig kunnen belemmeren. Deze Omgevingsvisie biedt juist ruimte aan het onvoorspelbare; zo krijgt Gelderland de ruimte zich te blijven ontwikkelen. In deze Omgevingsvisie wordt een beroep gedaan op iedereen die een bijdrage kan leveren aan de leefkwaliteit van huidige en toekomstige inwoners van Gelderland. De Omgevingsvisie biedt ruimte binnen kaders. Allereerst door voort te bouwen op de belangrijkste kwaliteiten van de provincie.

#### *Mobiliteit*

Ten aanzien van mobiliteit streeft de provincie, samen met haar partners, naar een duurzame mobiliteit: een systeem dat een sterke economie ondersteunt, de welvaart versterkt, de sociale integratie stimuleert en rekening houdt met de kwaliteit van de leefomgeving. Voor de Achterhoek zijn de volgende voor dit bestemmingsplan relevante doelen geformuleerd:

- investeren in de bereikbaarheid van Doetinchem;
- toegankelijk houden van de voorzieningen in de Achterhoek door fysieke en digitale bereikbaarheid;
- de stedelijke netwerken in de directe omgeving (Arnhem–Nijmegen, Apeldoorn–Zutphen–Deventer, Twente en Duitsland) verbinden;
- verbeteringen agenderen in de netwerken van gemeenten en het Rijk, bijvoorbeeld de doortrekking van de A15, kwaliteit van het spoor (met name Arnhem–Doetinchem–Winterswijk) en de vrije kruising van het spoor in Arnhem–Oost;
- de verbindingen in en naar de steden zien als dragend netwerk van regionaal openbaar vervoer en het ondersteunen van aanvullend openbaar vervoer voor het behoud van de basismobiliteit buiten het stedelijk gebied. Het gaat daarbij om de bereikbaarheid van lokale voorzieningen en de participatiemogelijkheden van burgers;
- samenwerken met andere partijen op mobiliteitsthema's. Bijvoorbeeld voor gedragsonderwerpen, verkeersveiligheid, verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, fiets en aanvullend openbaar vervoer.



### ***Omgevingsverordening***

Het beleid uit de nieuwe omgevingsvisie is in de nieuwe omgevingsverordening deels vertaald in regels die de provincie Gelderland stelt aan de bestemmingsplannen van gemeenten. De nieuwe verordening bevat geen nieuwe regels die relevant zijn voor dit bestemmingsplan.

### ***Toets plan***

De uitvoering van dit plan leidt tot een verbetering van de betrouwbaarheid van de treindienst op de spoorlijn Arnhem–Winterswijk. Hiermee wordt bijgedragen aan een goede bereikbaarheid binnen de provincie Gelderland en wordt voldaan aan de uitgangspunten uit de provinciale Omgevingsvisie. De verordening bevat geen nieuwe regels die relevant zijn voor dit bestemmingsplan.

### **3.3.4 Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2**

Het provinciaal beleid voor verkeer en vervoer is vastgelegd in het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2 (PVVP 2) (2004). Het PVVP 2 geeft tot 2015 richting aan het provinciale verkeers- en vervoersbeleid, waarbij naar een duurzame balans wordt gezocht tussen bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid.

Voor de regio Achterhoek wordt aangegeven dat de verkeers- en vervoerrelaties sterk intern gericht zijn. Er is een fijnmazig wegennetwerk waarin een duidelijke hiërarchie ontbreekt. Mede daardoor is er een diffuus verkeerspatroon. Veel werkgelegenheid en voorzieningen zijn geconcentreerd in de grote kernen van Doetinchem, Winterswijk en Groenlo. Door de relatief grote afstand voor veel inwoners naar deze voorzieningen- en werkgelegenheidscentra is er sprake van een grote afhankelijkheid van de auto. Veel autogebruik, het gebrek aan hiërarchie in het wegennet en enkele slecht functionerende schakels in het wegennet, zijn belangrijke oorzaken voor veiligheids- en leefomgevingsproblemen in de Achterhoek.

De voornaamste dragers van het openbaarvervoernetwerk in de Achterhoek zijn de spoorverbindingen Arnhem–Doetinchem–Winterswijk en Zutphen–Winterswijk, aangevuld met snelnet-busverbindingen. Deze verbinden de Achterhoek met de Randstad en de regio Arnhem – Nijmegen. In het PVVP worden drie opgaven genoemd voor de regio Achterhoek:

1. Realiseren van de A18 tussen Varsseveld en Enschede.
2. Realiseren van een hiërarchische wegenstructuur in het gebied tussen A1, A12 en A18.
3. Bereikbare stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen.

Voor dit plan is opgave 3 relevant. Aangegeven wordt dat voor de aansluiting op het nationale openbaar- en vervoernetwerk, de verbinding tussen Doetinchem en Arnhem essentieel is. Dit vraagt om een uitstekende bereikbaarheid van het station in Doetinchem. Daarnaast

moet de betrouwbaarheid van de verbinding Doetinchem–Arnhem ook in de toekomst gewaarborgd blijven.

#### *Toets plan*

De uitvoering van dit plan leidt tot een verbetering van de betrouwbaarheid van de treindienst op de spoorlijn Arnhem–Doetinchem. Hiermee wordt bijgedragen aan een goede bereikbaarheid en verbinding tussen Doetinchem en Arnhem. Het plan draagt daarmee bij aan opgave 3 voor de regio Achterhoek uit het PVVP 2.

### **3.3.5 Werken aan duurzame mobiliteit**

Het programma 'Werken aan Duurzame Mobiliteit 2014' (WaDM) biedt een overzicht van projecten en activiteiten waaraan de programmabudgetten Mobiliteit in 2013 worden besteed. Het is een nadere concretisering van het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP 2) en kan gezien worden als een bestedingsplan voor de middelen van 2014.

#### *Toets plan*

In het uitvoeringsprogramma 2014 is geld gereserveerd voor nieuwe infrastructuur en het verbeteren van de bereikbaarheid van het spoor Arnhem – Doetinchem.

### **3.3.6 Waterplan Gelderland 2010–2015**

#### *Algemeen*

Het Waterplan bevat het waterbeleid van de provincie en is de opvolger van het derde Waterhuishoudingsplan (WHP3). Het beleid uit WHP3 wordt grotendeels voortgezet. Het Waterplan is tegelijk opgesteld met de water(beheer)plannen van het Rijk en de waterschappen. In onderlinge samenwerking zijn de plannen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. Het Waterplan Gelderland 2010–2015 is op 1 januari 2010 in werking getreden.

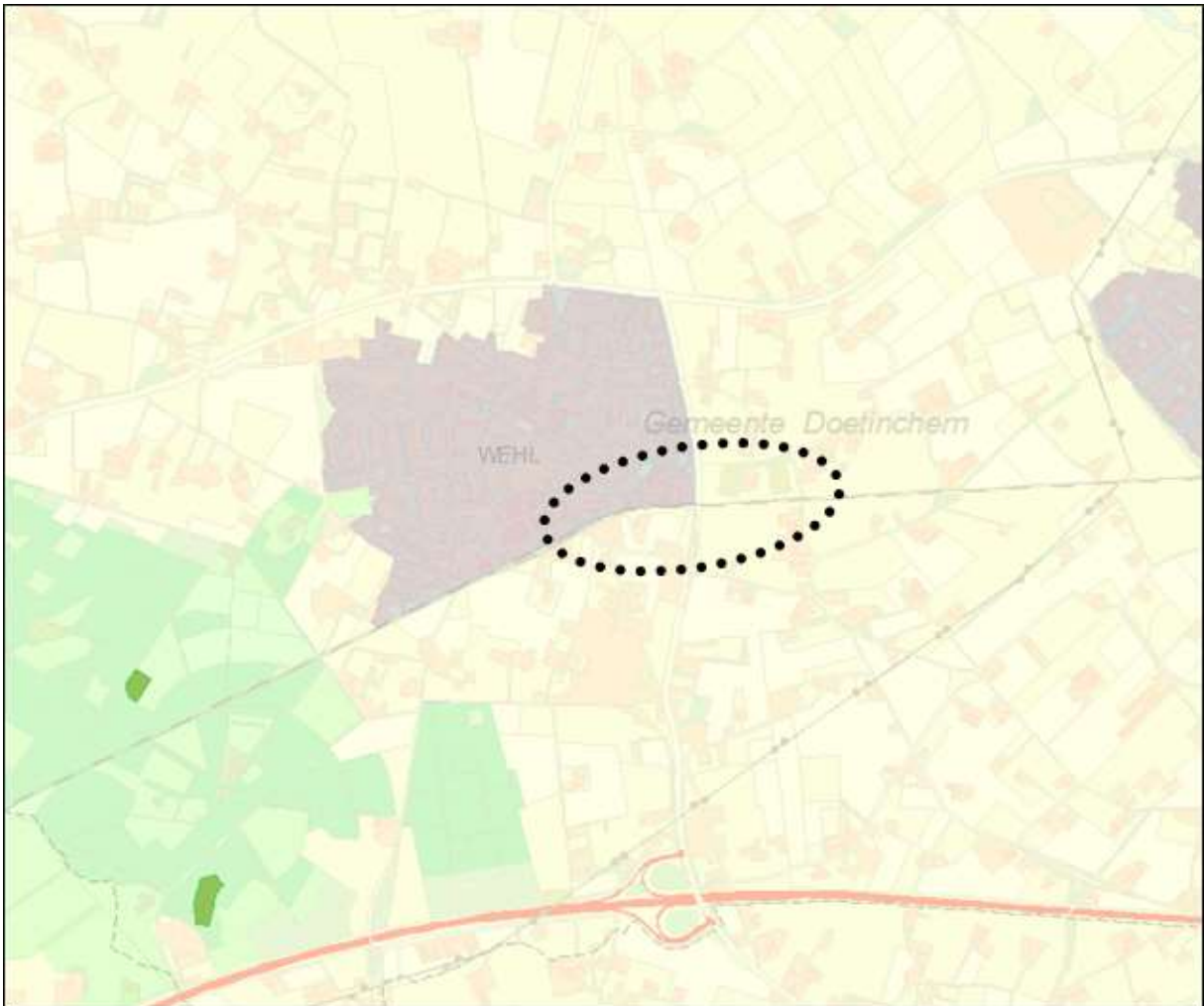
In het plan staan de doelen voor het waterbeheer, de maatregelen die daarvoor nodig zijn en wie ze gaat uitvoeren. Voor oppervlaktewaterkwaliteit, hoogwaterbescherming, regionale wateroverlast, watertekort en waterbodems gelden provinciebrede doelen. Voor een aantal functies, zoals landbouw, natte natuur, waterbergingsgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden, zijn specifieke doelen geformuleerd.

Het plangebied heeft op grond van het Waterplan deels de basisfunctie 'landbouw'. Binnen deze functie komt natte natuur verspreid in kleine elementen voor. In de gebieden met de functie landbouw is de inrichting en het beheer van het watersysteem allereerst gericht op:

- een ontwateringsdiepte met aanvaardbare risico's voor wateroverlast en vervolgens minimale vochttekorten;
- oppervlaktewaterpeilen die het meest voorkomende landbouwkundige grondgebruik accommoderen;
- beschikbaarheid van oppervlaktewater voor het op peil houden van de grondwaterstand en voor beregening;
- (zeer) lokale afstemming op verspreid liggende natuurelementen en waardevolle ecologie (vissen, waterplanten);
- een grondwaterpeil in de veenweidegebieden dat niet verlaagd wordt ten opzichte van het maaiveld (wel het volgen van maaiveldaling). De maximale drooglegging in veenweidegebieden is 60 cm onder maaiveld.

Het deel van het plangebied binnen de kern van Wehl heeft de basisfunctie 'stedelijk gebied'. De inrichting en het beheer van het waterhuishoudkundige systeem zijn in stedelijk gebied gericht op:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van wateroverlast;
- de ontwikkeling en het behoud van de natuur in het stedelijk gebied;
- het voorkomen van zettingen;
- het herbenutten van ontwateringswater voor drink- en industriewatervoorziening of voor herstel van verdroogde natuur;
- het weren van de riolering van (diepe) drainage en instromend grond- en oppervlaktewater;
- het beperken van de vuilbelasting door riooloverstorten en hemelwateruitlaten;
- het beperken van de invloed van bronbemaling;
- het realiseren van de basiskwaliteit voor oppervlaktewater.



*Figuur 3.2: Uitsnede Waterplankaart (bron: provincie Gelderland)*

### ***Toets plan***

Voor het plangebied Spoorverdubbeling Wehl – 2013, staan in het waterplan geen specifieke doelstellingen beschreven. De ontwikkeling sluit aan op de doelstellingen zoals aangegeven in het plan. In paragraaf 4.10 wordt nader op het aspect water ingegaan.

### 3.4 Regionaal beleid

#### 3.4.1 Regionale Structuurvisie Achterhoek 2012

Op 26 april 2012 heeft de gemeenteraad van Doetinchem de Regionale Structuurvisie Achterhoek 2012 vastgesteld. Dit is een actualisatie van de Regionale structuurvisie uit 2004.

Als basis voor ruimtelijk beleid zijn er een aantal speerpunten voor de regio benoemd. Dat zijn:

- omgaan met de krimp;
- externe relaties;
- veranderingen in het landelijk gebied;
- overstap naar duurzame energie.



*Figuur 3.3: Visiekaart Achterhoek*

Op de Visiekaart Achterhoek is het bestaande spoor tussen Wehl en Doetinchem ingetekend. Het speerpunt vanuit de regio is om het spoor tussen Arnhem en Doetinchem te verdubbelen. Bereikbaarheid van, en in de regio, is van groot belang.

#### ***Toets plan***

Het speerpunt vanuit de regio is om het spoor tussen Arnhem en Doetinchem te verdubbelen. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt deels invulling gegeven aan dit speerpunt. De uitvoering van het plan leidt tot een betere bereikbaarheid van en in de regio.

### **3.4.2 Waterbeheerplan 2010–2015**

In het Waterbeheerplan 2010–2015 zijn door het Waterschap Rijn en IJssel opgestelde uitgangspunten voor water-, waterkeringen- en waterwegbeheer vastgelegd. Kernbegrippen zijn schoon, levend en functioneel water. Het waterschap streeft samen met gemeenten naar een vorm van duurzaam stedelijk waterbeheer en verbetering van de waterkwaliteit, door afkoppelen van schoon regenwater, het minimaliseren van de verontreiniging van oppervlaktewater en waterbodem en het aanleggen van natuurvriendelijke oevers. Met betrekking tot de chemische en ecologische waterkwaliteit van oppervlaktewater wordt gewerkt aan nadere invulling van doelstellingen en maatregelen op basis van de normstelling uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

#### ***Toets plan***

Voor het plangebied Spoorverdubbeling Wehl – 2013, staan in het beheersplan geen specifieke doelstellingen beschreven. De ontwikkeling sluit aan op de doelstellingen zoals aangegeven in het plan. In paragraaf 4.10 wordt nader op het aspect water ingegaan.

## **3.5 Gemeentelijk beleid**

### **3.5.1 Structuurplan Land van Wehl**

Ten zuiden en ten oosten van de kern Wehl ligt het 'Land van Wehl'. De gemeente Doetinchem is van plan in het 'Land van Wehl' een aantal ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken:

- een groen en waterrijk recreatief uitloopgebied ten westen van de Doetinchemse woonwijken Dichteren en de Huet (GIOS–Meerenbroek);
- een Regionaal Bedrijven Terrein ruwweg ten oosten van de Weemstraat en ten noorden van de A18;
- een woonwijk ten zuiden van Wehl.

Het structuurplan Land van Wehl vormt de integrale gebiedsvisie voor deze ontwikkelingen.

#### ***Toets plan***

In het structuurplan wordt de spoorverdubbeling niet specifiek benoemd. In het structuurplan is wel de uitbreiding van het dorp Wehl ten zuiden van de spoorlijn opgenomen.

### **3.5.2 Groenstructuurplan Doetinchem**

Het Groenstructuurplan Doetinchem (1992) heeft als doel richting te geven aan de gewenste opbouw en ontwikkeling van het groen in de stad. De hoofddoelstelling van het groenbeleid is het in stand houden en realiseren van groenvoorzieningen die bijdragen aan het welzijn van de inwoners van de gemeente. De waarde van het groen wordt bepaald door de kwaliteit – gevormd door de structurerende betekenis, de functionele betekenis en beplantings- en onderhoudstechnische aspecten – en de kwantiteit (aantal vierkante meters per inwoner).

#### ***Toets plan***

Voor het bestemmingsplan Spoorverdubbeling Wehl – 2013 zijn in het groenstructuurplan geen concrete ontwikkelingen opgenomen. Het bestemmingsplan past binnen de uitgangspunten van het beleid.

### **3.5.3 Mobiliteitsplan**

Op 12 juli 2007 heeft de gemeenteraad het mobiliteitsplan vastgesteld. Het Mobiliteitsplan schetst vanuit ruimtelijk-economisch-perspectief de opgaven voor het mobiliteitsbeleid op korte en middellange termijn. Aan de hand van een analyse van ontwikkelingen en knelpunten zijn vervolgens de concrete problemen en oplossingsrichtingen geformuleerd. Dit leidt tot een integraal pakket van bereikbaarheidsmaatregelen gericht op de auto, het openbaar vervoer, het langzame verkeer en een visie op de wegen en fietsstructuur. Parkeerbeleid is daarvan integraal onderdeel. Vervolgens wordt aangegeven hoe randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid worden gewaarborgd. In het Mobiliteitsplan is ook aandacht voor de financiële consequenties en mogelijkheden en de wijze waarop de mobiliteit duurzaam wordt gemonitord.

In het Mobiliteitsplan worden 5 probleemclusters onderscheiden. Deze probleemclusters hebben geen betrekking op dit bestemmingsplan. In het mobiliteitsplan wordt in de probleemverkenning wel aangegeven dat de verbinding Arnhem – Winterswijk enkelsporig is en daardoor kwetsbaar voor vertragingen. Partiële verdubbeling van het spoor zal tot een verbetering van de verbinding leiden, maar de gemeentelijke invloed op de mate waarin verbeteringen kunnen worden aangepakt is beperkt. De verbinding wordt geëxploiteerd door de provincie en het beheer van het spoor valt onder verantwoordelijkheid van ProRail.

### ***Toets plan***

In het gemeentelijk Mobiliteitsplan wordt de wens voor een partiële verdubbeling van de spoorlijn Arnhem – Winterswijk uitgesproken. Met dit bestemmingsplan wordt een partiële verdubbeling van de spoorlijn planologisch mogelijk gemaakt.

### **3.5.4 Nota Cultuurhistorie: Doetinchem, Cultuurhistorierijk!**

In de nota cultuurhistorie, Doetinchem Cultuurhistorierijk, d.d. 25 september 2008, worden voorwaarden en kansen geschetst die het mogelijk maken om de Doetinchemse cultuurhistorie te behouden, te beheren en te ontwikkelen. De nota gaat in op de cultuurhistorische opgave voor de komende 10 jaar.

De cultuurhistorie moet weer op een positieve manier in beeld komen. Een aantal speerpunten daarbij zijn:

- Besef van en waardering voor het cultuurhistorisch erfgoed;
- Kennisvermeerdering over het cultuurhistorisch erfgoed;
- Visualisatie en exposure van het cultuurhistorisch erfgoed;
- Stimulering wisselwerking tussen cultuurhistorisch erfgoed, moderne stedenbouw en landschapontwikkeling.

De gemeente Doetinchem kent verschillende historische identiteiten, zoals landschap, wonen en werken, et cetera, welke de komende jaren een leidraad moeten vormen voor het cultuurhistorisch beleid. Daarnaast moet het cultuurhistorisch beleid zoveel mogelijk aansluiten op bestaande wetgeving.

Binnen de gemeente Doetinchem wordt gewerkt aan een inhaalslag op het gebied van informatie en kennis over de cultuurhistorie. Iedere ruimtelijke ontwikkeling moet benut worden om de kennisleemte verder aan te vullen. Daarnaast moet de reeds beschikbare kennis benut worden als belangrijk ingrediënt en inspiratiebron bij de betreffende ontwikkeling.

De gemeente heeft inmiddels veel informatie beschikbaar over de archeologie, de naoorlogse wijken, het industrieel erfgoed, het centrum van Doetinchem, het landelijk gebied en enkele kleinere onderzoeksitems. Uit alle onderzoeken zijn aanbevelingen naar voren gekomen voor behoud en ontwikkeling van bepaalde panden of structuren, onder en boven de grond.



Voor sommige panden heeft dat een bescherming opgeleverd als gemeentelijk monument. Voor anderen loopt die procedure of volgt die nog. Daarnaast zijn er panden die net niet in aanmerking komen voor de monumentale status, maar wel bescherming verdienen tegen sloop. Dit gebeurt of door de aanwijzing als beeldbepalend pand of karakteristieke boerderij, als voortvloeisel uit de Erfgoedverordening. Of door de bescherming met en regeling in het bestemmingsplan. Zo krijgen de te beschermen waarden een status.

Dan resteren de cultuurhistorische waarden, die als inspiratiebron of sturend ingrediënt kunnen fungeren bij een ontwikkeling. In de lijn van de structuurvisie “Doetinchem: Cultuurhistorierijk!” is het noodzakelijk dat in ieder bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond met welk onderzoek er is gewerkt. Waar nodig is dit verder onderbouwd met een aanvullend onderzoek. Uit de ruimtelijke onderbouwing moet blijken hoe de resultaten hebben bijgedragen of deel hebben uitgemaakt van de ontwikkeling.

### ***Toets plan***

In paragraaf 4.11 wordt nader ingegaan op het aspect cultuurhistorie binnen het plangebied. Hieruit blijkt dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering oplevert voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

### **3.5.5 Waterplan Doetinchem**

De gemeente Doetinchem heeft samen met het waterschap Rijn en IJssel het Waterplan Doetinchem opgesteld. In dit beleidsdocument is de integrale omgang met water in stedelijk en landelijk gebied aangegeven ter ondersteuning van het streven te komen tot veerkrachtige watersystemen en het scheiden van vuil- en schoonwaterstromen als principe. Sinds de gemeentelijke herindeling (2005) is dit beleid ook van toepassing op het gebied van de voormalige gemeente Wehl.

Het Waterplan Doetinchem bundelt op lokaal niveau het inzicht in de huidige situatie en geeft in de streefbeelden en ambities aan hoe duurzaamheids- en gidsprincipes van integraal waterbeheer in plannen vertaald kunnen worden. Hierin zijn belangen van ruimtelijke ordening, milieu, natuur en toerisme meegewogen.

Het waterplan is door de gemeente in samenwerking met waterschap, waterbedrijf, vertegenwoordigers van natuur en milieubelangen, inwoners en bedrijfsleven tot stand gekomen. In het waterplan zijn Rijksbeleid, provinciaal beleid en het beleid van het waterschap als fundamentele elementen opgenomen. Het Waterplan uit 2003 en het Gemeentelijk Rioleringsplan 2010-2015 vormen samen de basis voor de omgang met water in het algemeen en het rioleringsstelsel in het bijzonder.

Met betrekking tot de ruimtelijke ordening en het stedelijk gebied zijn de volgende gidsprincipes voor integraal waterbeheer van belang:

- Het toepassen van de drietrapsstrategie: vasthouden, bergen en afvoeren;

- Water van schoon naar minder schoon laten stromen (geen afwenteling);
- Met water de identiteit van een plek zichtbaar maken;
- Een goede communicatie opzetten (intern en extern);
- Water als mede-ordenend principe toepassen bij ruimtelijke plannen;
- Samenwerken en afstemmen;
- Balans in watersysteem en waterketen.

Door het toepassen van deze principes wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een robuust, veerkrachtig en gezond watersysteem binnen de gemeentegrenzen, gecombineerd met een aantrekkelijke woonomgeving met optimale belevings- en gebruiksmogelijkheden van het water. Er is een goede samenwerking en afstemming tussen alle bij het waterbeheer betrokken partijen, en er vindt geen bestuurlijke, financiële of ruimtelijke afwenteling plaats. Dit is het algemene streefbeeld voor 2030.

### ***Toets plan***

In het waterplan Doetinchem wordt het algemene streefbeeld per functie en thema nader uitgewerkt. In paragraaf 4.10 wordt nader op het aspect water ingegaan. Dit bestemmingsplan sluit aan op het gestelde in het waterplan.

## **Hoofdstuk 4      Haalbaarheid**

### ***4.1    Algemeen***

Dit hoofdstuk geeft de randvoorwaarden van de milieukundige aspecten en overige aspecten waarmee rekening gehouden moet worden bij het bouwen en bij de inrichting en het beheer van het plangebied. Deze aspecten kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik van bepaalde locaties.

### ***4.2    Afweging noodzaak milieueffectrapportage***

#### **4.2.1    Algemeen**

Vanaf 1987 is het in Nederland wettelijk verplicht om voor bepaalde activiteiten die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben, de zogenoemde procedure voor de milieueffectrapportage, kortweg de m.e.r.-procedure, te doorlopen. In het Besluit m.e.r. bijlage C en D staat een opsomming van activiteiten die mogelijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Indien de activiteit (kolom 1) de genoemde drempelwaarde (kolom 2) overschrijdt, geldt voor de in kolom 3 en/of 4 genoemde plannen en/of besluiten de m.e.r.- (beoordelings)plicht.

#### **4.2.2    Toetsing**

Op basis van de genoemde C- en D-lijst zijn de maatregelen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt niet m.e.r.-plichtig. Ten aanzien van de m.e.r.-beoordelingsplicht ligt deze afweging als gevolg van een uitspraak van het Europees Hof van Justitie gecompliceerder. Om risico's ten aanzien van de voortgang van het project te voorkomen is uitgebreider gekeken of m.e.r.-plicht voor dit project aan de orde is. Daarbij is, mede gezien de uitspraak van het Europees Hof, een aanpak gekozen zoals die wordt toegepast indien wel sprake is van m.e.r.-beoordelingsplicht.

Deze aanpak houdt in dat de mogelijke effecten van de spoorverdubbeling op het milieu zijn afgewogen. Uit de afweging blijkt dat de effecten van de maatregelen voor de geluidsbelasting en de natuur beperkt zijn. De aanleg van het extra spoor zorgt alleen voor tijdswinst en leidt niet tot een toename in het aantal treinbewegingen op het traject. Voor de normen voor luchtkwaliteit, geldt dat deze als gevolg van de spoorverdubbeling niet overschreden worden. Verder zijn er geen andere milieuaspecten waarop eventuele nadelige effecten verwacht kunnen worden. In de navolgende paragrafen wordt nader ingegaan op de toetsing van het plan aan de milieuaspecten.

### **4.2.3 Conclusie**

Kijkend naar de C- en D-lijst en naar de aard en omvang van het project, de plaats van het project en de potentiële effecten die bij de oplossingsrichtingen worden verwacht, is het doorlopen van de m.e.r.-procedure en het opstellen van een MER voor de besluitvorming niet nodig. Ook een eventuele plan-m.e.r.-plicht vanwege de ligging van Natura2000 gebieden is vanwege de afstand en de maatregelen, verdubbeling van een bestaand spoor, niet aan de orde (zie paragraaf 4.9). Om die reden is voor dit project geen m.e.r.-procedure doorlopen.

## **4.3 Bodem**

### **4.3.1 Algemeen**

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht om, in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening', aan te tonen dat de bodem- en grondwaterkwaliteit ter plaatse van het plangebied geschikt zijn voor het boogde gebruik.

### **4.3.2 Toetsing**

In de huidige situatie is het plangebied in gebruik als spoorlijn en (agrarisch) grasland. De locatie waar de werkzaamheden zullen plaats vinden worden in de toekomstige situatie in gebruik genomen als spoorlijn en werkterrein. De toekomstige functie als spoorlijn is niet meer milieugevoelig dan de huidige functie. Omdat een werkterrein als meer milieugevoelig wordt beschouwd dan de huidige (voornamelijk) agrarische functie en ter bescherming van werknemers tegen blootstelling aan gevaarlijke stoffen in de bodem bij de aanleg van het extra spoor zijn door DHV in november 2012 ter plaatse van het plangebied drie bodemonderzoeken uitgevoerd<sup>3</sup> (zie bijlagen 5, 6 en 7). Daarnaast is het onderzoek uitgevoerd om duidelijkheid te krijgen over onder welke condities grondtransport of hergebruik van grond plaats kan vinden. De bodemonderzoeken zijn als bijlagen bij deze toelichting gevoegd.

Het bodemonderzoek is uitgevoerd voor de locatie van het extra spoor en het werkterrein en is opgedeeld in drie rapporten. Uit de rapporten blijkt dat de onderzochte gronden niet verontreinigd zijn. Het grondwater ter plaatse van deze onderzoeken is eveneens niet verontreinigd.

### **4.3.3 Conclusie**

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

## **4.4 Hinder tijdelijk werkterrein**

### **4.4.1 Algemeen**

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht om, in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening', aan te tonen dat nieuwe, milieuhindergevoelige functies niet worden gerealiseerd binnen de hinderzone van omliggende bedrijven. Anderzijds mogen milieuhindergevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkelingen die met een plan mogelijk worden gemaakt.

### **4.4.2 Toetsing**

In dit bestemmingsplan wordt een extra spoor aangelegd ten zuiden van een bestaand spoor. Hiervoor worden de aangrenzende gronden aan de zuidzijde tijdelijk als werkterrein gebruikt voor de aanleg van het spoor. Bouwlawaai is een tijdelijk optredend effect dat sterk afhankelijk is van de lokale omstandigheden. Tot op zekere hoogte mag van de omgeving worden verwacht dat de tijdelijke hinder van bouwlawaai wordt geaccepteerd. Om echter te voorkomen dat hinder uitstijgt boven hetgeen maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht, is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu de circulaire Bouwlawaai 2010 opgesteld.

Bij de beoordeling van bouwlawaai gebruiken gemeenten deze circulaire. Op grond van de circulaire bedraagt de voorkeursgrenswaarde in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur) 60 dB(A). Mits onderbouwd kan worden afgeweken van deze norm en kunnen werkzaamheden ook in de avond- en nachtperiode plaatsvinden.

### **4.4.3 Conclusie**

In het kader van de uitvoering van het project worden de bouwwerkzaamheden getoetst aan de circulaire. Er zal ten alle tijde gestreefd worden om de werkzaamheden zoveel mogelijk in de dagperiode uit te voeren. Daarnaast wordt gestreefd om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Hiervoor wordt waar mogelijk stil materieel ingezet en stille technieken toegepast in het bouwproces.

Door deze werkwijze wordt de hinder afkomstig van het bouwlawaai voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt en leiden de werkzaamheden niet tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat.

## **4.5 Akoestiek**

### **4.5.1 Spoorwegverkeerslawai**

#### Algemeen

De Wet milieubeheer (hoofdstuk 11) stelt eisen aan de geluidproductie van spoorwegen in de vorm van geluidproductieplafonds (GPP's). De beheerder van de spoorwegen, ProRail, moet de GPP's naleven en daarover elk jaar rapporteren. Als de geluidsproductie verandert, bijvoorbeeld door uitvoering van een project, stelt de wet ook eisen aan de geluidbelasting die optreedt op onder andere woningen.

Bij de voorbereiding van een project gaat de initiatiefnemer na of de situatie na uitvoering van het project binnen de geldende GPP's zal blijven. Als verwacht wordt dat na uitvoering van het project binnen de geldende GPP's gebleven wordt, kan het project zonder verder onderzoek uitgevoerd worden.

Als de situatie na uitvoering van het project niet binnen de GPP's past, bijvoorbeeld omdat groei van het treinverkeer wordt verwacht, moeten geluidmaatregelen afgewogen worden op basis van de geluidbelasting bij geluidsgevoelige bestemmingen (woningen). (Financieel) Doelmatige geluidsmaatregelen moeten dan getroffen worden.

De nieuwe waarden voor de geluidproductieplafonds moeten worden gewijzigd en vastgesteld worden door de minister van Infrastructuur en Milieu. Als het besluit onherroepelijk is, wordt onderzocht of verbetering van de gevelisolatie nodig is om te voldoen aan de binnenwaarde. Dit onderzoek wordt voor woningen waarvan de geluidbelasting niet voldoet aan de streefwaarde.

#### ***Toetsing***

In verband met de geplande spooraanpassing is in augustus 2013 is door Movares akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de consequenties van de aanpassing van de spoorlijn<sup>4</sup> (zie Bijlage 8).

Bij dit project wordt een geluidscherm dat reeds is beoogd in verband met de woningbouwlocatie Motketel, gewijzigd. Het geluidscherm is opgenomen in het geluidregister, maar is nog niet gerealiseerd. Naar aanleiding van het akoestisch onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- de GPP's moeten gewijzigd worden. Hiervoor moet een aparte wijzigingsprocedure gevolgd worden;

- uit onderzoek blijkt dat het geluidsscherm niet doelmatig is. Toch wordt een scherm van 1 meter hoog en met een lengte van 216 meter gerealiseerd. In de toekomstige situatie is er op één woning, Motketel 27, sprake van een overschrijding van de streefwaarde. Voor de woning is nader onderzoek vereist naar de geluidbelasting in de leefruimten van de woning.

### ***Conclusie***

Met de realisatie van het geluidsscherm en wijziging van de GPP's wordt voldaan aan de eisen uit hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Het aspect spoorwegverkeerslawaaï vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

## **4.5.2 Wegverkeerslawaaï**

### ***Algemeen***

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer, onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende wegen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende wegen.

### ***Toetsing***

Met het plan worden geen nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk gemaakt. Een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï is daarom niet noodzakelijk.

### ***Conclusie***

Het aspect wegverkeerslawaaï vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

## **4.6 Lucht**

### **4.6.1 Algemeen**

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en zwevende deeltjes als PM<sub>10</sub> (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in een gebiedsgericht programma van het NSL. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup> verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is een aanzienlijk deel van de dag betreft. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.



#### **4.6.2 Toetsing**

De aanleg van het extra spoor zorgt alleen voor tijdwinst en leidt niet tot een toename in het aantal treinbewegingen op het traject. Deze ontwikkeling draagt niet bij aan de luchtverontreiniging. Toetsing aan de grenswaarden is daarom niet noodzakelijk.

Er is geen sprake van een significante blootstellingsduur ter plaatse van het plangebied. Toetsing aan de grenswaarden is derhalve niet noodzakelijk.

#### **4.6.3 Conclusie**

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

### ***4.7 Externe veiligheid***

#### **4.7.1 Algemeen**

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (bijvoorbeeld een chemische fabriek of lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (bijvoorbeeld route gevaarlijke stoffen of buisleidingen). Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is de kans op een dodelijk ongeval binnen een bepaald gebied. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

#### ***Plaatsgebonden risico***

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel  $10^{-6}$ ). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van  $10^{-6}$  als grenswaarde.

## **Groepsrisico**

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi (stb. 250, 2004) wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld (art. 13). De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

### **4.7.2 Toetsing**

Over het traject Wehl – Doetinchem vindt geen goederenvervoer met gevaarlijke stoffen plaats. Nader onderzoek in het kader van externe veiligheid is daarom niet noodzakelijk. Met de voorgenomen ontwikkeling worden eveneens geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten gerealiseerd. Overigens bevinden zich in de huidige situatie ook geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen het plangebied.

De Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland geeft aan in een reactie aan dat op 150 meter ten zuiden van het plangebied een buisleiding is gelegen. Deze buisleiding is op de navolgende afbeelding weergegeven.



*Figuur 4.1: uitsnede risicokaart*

De buisleiding is niet van invloed ten aanzien van de verantwoording groepsrisico voor het betreffende baanvak.

De Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland geeft aan dat er echter wel rekening gehouden worden met de effecten bij een calamiteit met de buisleiding voor het betreffende baanvak. De effectafstand ligt volgens de risicokaart tot ongeveer 500 meter van de buisleiding. Om de zelfredzaamheid in het plangebied te vergroten kan er voor gekozen te worden om de aanwezigen middels risicocommunicatie op de hoogte te stellen van de aanwezigheid van de buisleiding. In de verdere uitwerking van het initiatief zal met de buisleiding rekening worden gehouden.

#### **4.7.3 Conclusie**

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

### ***4.8 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)***

#### **4.8.1 Algemeen**

In de Tweede Wereldoorlog hebben zich in de omgeving van het plangebied oorlogshandelingen plaatsgevonden. Het is daarom voorstelbaar dat er in het gebied nog explosieven aanwezig zijn.

#### **4.8.2 Toetsing**

Omdat met het uitvoeren van het voorliggend initiatief grondwerkzaamheden plaatsvinden is door ProRail een quick scan uitgevoerd of er mogelijk niet gesprongen explosieven voorkomen in het plangebied<sup>5</sup> (zie Bijlage 9). Uit de quick scan komt naar voren, dat een gedeelte van het projectgebied verdacht is op het voorkomen van niet-gesprongen conventionele explosieven (CE). Te weten geallieerde afwerpmunitie van 250 en 500 Lbs en gedeeltelijk op geschutmunitie vanaf 20 mm.

Eventuele gevonden niet gesprongen explosieven worden bij de grondwerkzaamheden conform het Systeemcertificaat Opsporen Conventionele Explosieven (WSCS-OCE) verwijderd.

#### **4.8.3 Conclusie**

Het aspect niet gesprongen explosieven vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

## **4.9 Flora en fauna**

### **4.9.1 Algemeen**

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Voordat ontwikkelingen mogen plaatsvinden, dient eerst een onderzoek uitgevoerd te worden in het kader van de Natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en eventuele andere betrokken natuurregeling zoals de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

### **4.9.2 Toetsing**

#### ***Quick scan flora en fauna***

Vanwege het voorgaand is door Ekoza in december 2011 een verkennend flora- en faunaonderzoek uitgevoerd<sup>6</sup> (zie Bijlage 10).

#### *Gebiedsbescherming*

Het plangebied ligt op grote afstand van Natura 2000 gebieden. Gezien de beperkte ingreep en doordat het plangebied buiten de invloedssfeer van beschermde natuurgebieden ligt, hoeft er geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet te worden aangevraagd. Het plangebied ligt buiten het EHS gebied. De voorgenomen bouwwerkzaamheden zullen geen effect hebben op het nabij gelegen EHS gebied.

#### *Soortbescherming*

De Flora- en faunawet is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Vooral de instandhouding van verblijfplaatsen is hiervoor van belang en in mindere mate ook de instandhouding van het leefgebied. Te allen tijde dient men de zorgplicht in acht te nemen.

## Zoogdieren

Sporen van de Mol zijn aangetroffen, en Haas, Egel, Konijn en muizen kunnen van het plangebied gebruik maken. Het gaat hierbij om soorten van tabel 1 van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt een algehele vrijstelling voor ruimtelijke ingrepen. De Gewone dwergvleermuis en de Rosse vleermuis komen in de omgeving van het plangebied voor. Mogelijk worden met de ontwikkelingen gebouwen gesloopt of bomen gekapt. De gebouwen bieden kleine mogelijkheden (via roosters) voor vleermuizen om naar binnen te kruipen. De bomen kunnen als vliegroute worden gebruikt. Deze bomen worden echter niet gekapt. De twee technische ruimtes langs het spoor ten oosten van het station Wehl zullen niet worden verplaatst. Er zullen geen verblijfplaatsen vernietigd worden.

## Vogels

Vogels vallen onder hetzelfde beschermingsregime als de tabel 3 van de Flora- en faunawet en mogen in de broedtijd niet verstoord worden. Vogels vallen onder hetzelfde beschermingsregime als de tabel 3 van de Flora- en faunawet en mogen in de broedtijd niet verstoord worden. Hiervoor is geen ontheffing mogelijk. De Flora- en faunawet kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Dit omdat het broedseizoen van soort tot soort en van jaar tot jaar kan verschillen. Globaal kan voor het broedseizoen de periode van 15 maart tot 15 juli worden aangehouden.

Het eventueel kappen van bomen en struiken zal buiten het broedseizoen moeten plaatsvinden. Hiermee wordt voorkomen dat vogels in het broedseizoen aanwezig zijn.

## Reptielen, amfibieën en vissen

Bruine kikker, Bastaard kikker en Gewone pad kunnen in het plangebied voorkomen. Dit zijn tabel 1 soorten van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt een algehele vrijstelling voor ruimtelijke ingrepen. Hiervoor hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Reptielen worden door gebrek aan geschikt habitat in het plangebied niet verwacht.

## Planten

Er kunnen enkele beschermde plantensoorten in het plangebied voorkomen. De Gewone vogelmelk, Grasklokje en Wilde marjolein komen in of nabij het plangebied voor. Gewone vogelmelk en Grasklokje zijn tabel 1 soorten van de Flora- en faunawet. Voor deze soort geldt een algehele vrijstelling. Wilde marjolein is een tabel 2 soort en is zwaarder beschermd. Om een goed beeld te krijgen waar en welke beschermde plantensoorten binnen het plangebied voorkomen, wordt geadviseerd nader onderzoek uit te voeren. Dit nader onderzoek volstaat met twee veldbezoeken. Het eerste bezoek in mei, voor de vroege bloeiers, het tweede bezoek in juli voor de latere bloeiers zoals de wilde marjolein.

Dit onderzoek moet uitwijzen of een ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk is en of mitigerende en compenserende maatregelen getroffen dienen te worden of dat er mogelijk met een goedgekeurde gedragscode gewerkt kan worden als beschermde soorten worden aangetroffen.

## Ongewervelden

Beschermde ongewervelden worden in het plangebied niet verwacht. Hiervoor hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

### ***Nader onderzoek***

Uit de quick scan komt naar voren dat er mogelijk beschermde planten langs het spoor voorkomen. Om te bepalen of deze daadwerkelijk voorkomen, heeft Ekoza een nader ecologisch onderzoek uitgevoerd in mei en juli 2012 en april 2014<sup>7</sup> (zie Bijlage 11). Omdat er waarnemingen bekend zijn van de spoorlijn Arnhem – Winterswijk is op verzoek van de gemeente Doetinchem ook gekeken naar het voorkomen van de levendbarende hagedis.

Omdat naar aanleiding van een zienswijze een sloot ten zuiden van het spoor gedeeltelijk verlegd en gedempt wordt, is op die locatie ook nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde amfibieën en vissen.

Uit dit onderzoek blijkt dat alleen Graskolkje in het plangebied is aangetroffen. Dit is een tabel 1 soort van de Flora- en faunawet. Hiervoor geldt een algehele vrijstelling. Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is niet nodig.

De levendbarende hagedis is in het plangebied niet aangetroffen, en wordt door gebrek aan een gevarieerde vegetatiestructuur ook niet verwacht.

Tijdens de veldbezoeken zijn ter plaatse van de te verleggen/dempen sloot enkele kleine watersalamanders en bastaardkikkers aangetroffen. De sloot stond tijdens de tweede ronde op veel plaatsen droog. Vissen zijn niet aangetroffen. De kleine watersalamander en bastaardkikker zijn tabel 1 soorten van de Flora- en faunawet. Voor deze soort geldt een algehele vrijstelling voor het optreden van enkele verbodsbepalingen wanneer sprake is van bestendig beheer en onderhoud en bestendig gebruik of van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.

#### **4.9.3 Conclusie**

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

### **4.10 Water**

Door Movares is in mei 2014 een waterhuishoudkundig plan opgesteld. Dit plan is op 19 mei 2014 op onderdelen aangepast. Deze paragraaf is mede opgesteld aan de hand van dit waterhuishoudkundig plan<sup>8</sup> (zie Bijlage 12).

#### **4.10.1 Watertoets**

Eind 2000 heeft het kabinet het standpunt “Anders omgaan met water” vastgesteld. Het op een andere manier omgaan met water én ruimte is nodig om in de toekomst bescherming te bieden tegen overstromingen en wateroverlast. De watertoets is een instrument dat ruimtelijke plannen toetst aan de mate waarin zij rekening houden met het beleid om het water meer ruimte te geven. De watertoets heeft als doel om in een vroegtijdig stadium alle relevante partijen te betrekken bij het opstellen van een wateradvies. De toets heeft betrekking op alle wateren en alle waterhuishoudkundige aspecten die van betekenis zijn voor het gebruik en de functie van het plangebied en de directe omgeving van het gebied, bijvoorbeeld veiligheid (overstromingsgevaar), wateroverlast en waterkwaliteit. Deze toets is opgenomen in subparagraaf 4.10.4.

#### **4.10.2 Waterplan**

In paragraaf 3.5.5 is het Waterplan Doetinchem behandeld. Het beleid dat daarin is verwoord is vertaald in deze waterparagraaf.

#### **4.10.3 Watersysteem**

##### ***Bestaande situatie in het gebied van Waterschap Rijn en IJssel***

Bij het aanleggen van een extra spoor wordt één betonnen duiker met diameter rond 300 mm gekruist op kilometrerings 38.84. Aan de zuidkant van het spoor ligt parallel aan de spoorbaan een hoofdwatgang tussen de bestaande duiker kilometrerings 38.84 en de Weemstraat kilometrerings 38.80.

Ter hoogte van kilometrerings 39.93 ligt de beschermzone van een hoofdwatgang binnen het invloedsgebied van het project.

De duiker en de genoemde hoofdwatgangen hebben onder meer als functie het afvoeren van hemelwater uit het gebied ten zuiden van de spoorbaan dat o.a. wordt opgevangen in de nieuwe woonwijk De Motketel ten zuiden van het spoor en de hemelwaterafvoer van het ten zuiden van de spoorbaan gelegen gedeelte van de Weemstraat. Aan de noordzijde van de duiker is een uitstroombak aanwezig.

Het oppervlaktewater wordt afgevoerd van de zuidzijde naar de noordzijde van de spoorbaan.

Voor het overige zijn er geen raakvlakken met het waterhuishoudkundig systeem van het Waterschap Rijn en IJssel.

##### ***Grondwaterbescherming***

Via de provincie Gelderland is onderzocht dat er in het plangebied geen beperkingen zijn wat betreft grondwater.

##### ***Waterveiligheid***

Binnen het plangebied van het project bevinden zich geen waterkerende functies.



#### **4.10.4 Waterhuishoudkundige aspecten**

##### ***Beschrijving raakvlakken en gevolgen project op de waterhuishouding***

###### *Kruising duiker*

Door de aanleg van een extra spoor moet de huidige duiker worden vervangen en verlengd. Doordat de duiker wordt verlengd is er sprake van capaciteitsverlies.

###### *Parallel watergang*

De hoofdwatgang tussen de Beste Vaderskamp en de hoofdwatgang langs de Weemstraat zal moeten worden aangepast i.v.m. uitbreiding van het baanlichaam en de plaatsing van het geluidsscherm met beplanting. Een gedeelte van de hoofdwatgang aan de zuidzijde van het spoor zal worden verlegd. De brug en duikers in de bestaande te dempen deel van de hoofdwatgang kunnen komen te vervallen.

###### *Beschermingszone watergang*

Het Waterschap Rijn en IJssel hanteert een beschermingszone van 5 meter langs de beide watergangen. Door de aanleg van een extra spoor komt het geluidsscherm ter plaatse van kilometrering 39.93 binnen de beschermingszone van de beide watergangen.

###### *Waterkwaliteit*

Er zal geen extra emissies of afvalwater in het watersysteem terecht komen.

###### *Beheer van waterhuishoudkundig systeem*

Door de aanleg van een extra spoorbaan zal er geen extra beheer en onderhoud vanuit het Waterschap voor het waterhuishoudkundige systeem zijn.

###### ***Waterhuishoudkundige maatregelen***

Om de werking van het bestaande watersysteem te borgen moeten er enkele maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen zijn besproken en afgestemd met het Waterschap.

Er moet een betonnen duiker met een diameter van 500 mm worden aangelegd op de plek van de huidige duiker. De uitstroombak aan de noordzijde van de spoorbaan zal moeten worden aangepast aan grotere diameter van de duiker, dat is het benedenstroomse punt van de bestaande duiker. Voor activiteiten in en nabij de watergangen zijn de regels van de keur van toepassing.

De hoofdwatgang tussen de Beste Vaderskamp en de hoofdwatgang langs de Weemstraat zal parallel aan het spoor worden aangepast. De gemeentelijke wadi zal daarop worden aangepast, inclusief de bestaande overstort. De hoofdwatgang zal ten zuiden van de spoorbaan tussen km 38.800 en km 39.050 worden verlegd parallel aan het spoor/geluidsscherm.

### ***Watertoets***

In het plan zullen geen extra verhardingsoppervlakken worden gecreëerd. Er hoeft dan ook geen extra hemelwater te worden afgevoerd. Ook uit andere activiteiten wordt geen extra waterafvoer gegenereerd. Derhalve blijft voor de watertoets de functie van het bestaande watersysteemsituatie onveranderd. De nodige aanpassingen in het (technische) waterhuishoudkundig systeem zijn in overleg met het Waterschap tot stand gekomen en leiden niet tot negatieve effecten op de functie van het watersysteem.

#### **4.10.5 Conclusie**

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

## ***4.11 Cultuurhistorie***

### **4.11.1 Algemeen**

Op grond van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten, naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van ruimtelijke plannen. Ook in het kader van de structuurvisie “Doetinchem: Cultuurhistorierijk!” is het noodzakelijk dat in ieder bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing aandacht wordt besteed aan dit aspect. Om die reden is een korte analyse verricht van de geschiedenis van de omgeving van het plangebied en de mogelijk aanwezige cultuurhistorische waarden. Vervolgens is bekeken wat de gevolgen van het bestemmingsplan op de aanwezige cultuurhistorie zijn.

#### 4.11.2 Historie

De naam Wehl (Weel) komt rond het jaar 1200 voor het eerst in akten voor. Archeologische vondsten dateren uit deze periode en ook de tufstenen geledingen van de toren van de roomskatholieke kerk vindt haar oorsprong in deze tijd. Vanaf 1406 valt Wehl onder bestuur van de Kleefse graven. Wehl is sindsdien ongeveer vier eeuwen Kleefs gebleven. In 1816 is Wehl weer onder het staatsgezag van het nieuwe koninkrijk der Nederlanden gesteld.

De oorspronkelijke bebouwing van Wehl is tot aan 1945 aan de doorgaande wegen gesitueerd. Het betreft de huidige Stationsstraat, Grotestraat, Didamseweg, Keppelseweg en Beekseweg. Het merendeel van deze historisch waardevolle bebouwing dateert uit de tijd na de grote dorpsbranden in 1840 en 1842. Langzaam zijn de open plekken tussen de linten met woonbebouwing ingevuld. Door deze organische groei zijn de oude linten van zeer grote invloed gebleven op de ruimtelijk beleving van het dorp.

Vanaf de tweede helft van de vorige eeuw groeit Wehl snel. Verschillende uitbreidingen vinden plaats aan zowel de oost- als westzijde van de historische kern. Veel oude panden in het dorpshart hebben momenteel de status van gemeentelijk- of rijksmonument. Vele mensen geloven nog in een oud verhaal; dat Karel de Grote op de Hettenheuvel stond, en over de vlakte waar Wehl lag uitkeek en zei: Wat Een Heerlijk Land, waarbij de eerste letters van de woorden het woord Wehl vormen.

Het baanvak Zevenaar – Winterswijk stamt uit 1885. Destijds was het onderdeel van het net van lokaalspoorwegen in Twente en de Achterhoek, aangelegd door de Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg-Maatschappij. De spoorlijn tussen Zevenaar en Winterswijk is de enige spoorlijn van deze voormalige maatschappij die nog altijd in regulier gebruik is.

In de navolgende afbeelding is een uitsnede van de topografische militaire kaart uit 1898 opgenomen. Op deze afbeelding is de spoorlijn en het station van Wehl te zien evenals de lintbebouwing aan de Stationsstraat / Doetinchemseweg.



*Figuur 4.2: Uitsnede topografische militaire kaart uit 1898*

*Bron: watwaswaar.nl*

#### **4.11.3 Gevolgen cultuurhistorische waarden**

Als gevolg van de uitvoering van dit bestemmingsplan wordt het spoor verdubbeld. Deze verdubbeling heeft geen gevolgen voor het historische ligging van het spoor, deze wordt niet gewijzigd. In en om het plangebied bevinden zich geen monumenten of karakteristieke bebouwing die gesloopt worden. Het bestemmingsplan heeft gezien de afstand tot de bestaande bebouwing bovendien geen gevolgen voor de buiten het plangebied gelegen monumenten en karakteristieke objecten. Het aspect cultuurhistorie vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

#### **4.11.4 Archeologisch erfgoed**

Met de ondertekening van het Verdrag van Valletta (Malta) in 1992 is in Nederland de beleidsmatige zorg voor het archeologisch bodemarchief aanzienlijk toegenomen. In het verdrag staat: Archeologische waarden dienen als onvervangbaar onderdeel van het culturele erfgoed te worden meegenomen en te worden ontzien bij de ontwikkeling en besluitvorming van ruimtelijke plannen.

Met het in werking treden van de Wet op de archeologische monumentenzorg in september 2007 is het verdrag wettelijk verankerd en is de Monumentenwet 1988 herzien. Het belangrijkste doel van deze wet is het behoud van het archeologisch erfgoed ter plekke. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden en een afweging te maken. Vroegtijdig onderzoek maakt ruimte voor de overweging om archeologievriendelijke alternatieven toe te passen. Wie dan ondanks de aanwezigheid van archeologische waarden toch de grond in wil, moet archeologisch (voor)onderzoek doen en de kosten daarvan op zich nemen. Ook als het onderzoek uiteindelijk tot een opgraving leidt.

Het archeologiebeleid van de gemeente Doetinchem is er op gericht om het bodemarchief zoveel mogelijk te ontzien. Indien dat niet mogelijk is, wordt voorafgaande aan de bodemverstoring archeologisch onderzoek verricht. De wijze van onderzoek wordt bepaald op basis van de vast te stellen archeologische waarden en de aard en omvang van de bodemingrepen. De archeologische (in bredere zin: cultuurhistorische) kennis die hierbij wordt vergaard, levert informatie op die ook als inspiratiebron kan dienen voor het ontwerp van een gebouw of bij het inrichten van de openbare ruimte. Zo kan het 'verhaal van de plek' ook door toekomstige generaties nog worden gelezen.

Het zal duidelijk zijn dat een betere bescherming van het bodemarchief en vooral ook het tijdig meewegen van de archeologische belangen vraagt om een zo goed mogelijk inzicht in de verwachte ligging, verspreiding en aard van het bodemarchief. In haar rol van bevoegd gezag kan de gemeente van initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen vragen aan te geven wat de effecten van de voorgenomen bodemingrepen zullen zijn op de eventueel aanwezige archeologische waarden. Om deze reden heeft de gemeente Doetinchem (mede als uitvoering van de nota cultuurhistorie) een archeologische beleidskaart laten opstellen waarop de archeologische vindplaatsen en verwachtingszones zijn aangegeven. Afhankelijk van de (verwachtings)waarde in een (deel)gebied zal het beschermingsregime meer of minder streng zijn. De archeologische beleidskaarten zijn samen met de erfgoedverordening op 18 november 2010 door de gemeenteraad van Doetinchem vastgesteld.

De gemeentelijke archeologische beleidskaart geeft aan dat het plangebied deels een hoge, gematigde en een lage archeologische verwachtingswaarde heeft voor aantreffen van archeologische vondsten.

Voor gronden met een hoge archeologische verwachtingswaarde hanteert de gemeente Doetinchem de norm dat bij ingrepen groter dan 100 m<sup>2</sup> én dieper dan 40 cm, inventariserend archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Voor gronden met een gematigde archeologische verwachtingswaarde hanteert de gemeente Doetinchem de norm dat bij ingrepen groter dan 100 m<sup>2</sup> én dieper dan 30 cm, inventariserend archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Voor gronden met een lage archeologische verwachtingswaarde hanteert de gemeente Doetinchem de norm dat bij ingrepen groter dan 2.500 m<sup>2</sup> én dieper dan 30 cm, inventariserend archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

In dit plan wordt een extra spoorlijn en een tijdelijk werkterrein aangelegd. Hiervoor zullen bodemingrepen worden uitgevoerd die dieper reiken dan 40 cm. De ingrepen zullen groter zijn dan 100 m<sup>2</sup>. Daarom is archeologisch onderzoek noodzakelijk.

#### **4.11.5 Archeologisch onderzoek**

In verband met de ontwikkelingen binnen het plangebied heeft ADC ArcheoProjecten een Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van Proefsleuven (IVO-P) uitgevoerd ter plaatse van het traject van de nieuw aan te leggen spoor<sup>9</sup> (zie Bijlage 13). Ter plaatse van de tijdelijke werkterreinen is geen archeologisch onderzoek uitgevoerd. Op de tijdelijke werkterreinen worden bouwketen en containers geplaatst, materiaal opgeslagen, geparkeerd en materiaal aan- en afgevoerd. Er vinden met deze werkzaamheden geen bodemingrepen plaats op de de tijdelijke werkterreinen. Ter bescherming van eventuele aanwezige archeologische waarden tegen mogelijke toekomstige bodemingrepen, is ter plaatse van de tijdelijke werkterreinen een passende archeologische dubbelbestemming opgenomen.

Om de aanwezigheid van eventuele vindplaatsen op te sporen zijn over vrijwel het hele plangebied twee proefsleuven aangelegd van 3 m breed en 200 resp. 307 m lang. Op grond van de resultaten zijn in overleg met de bevoegde overheid op vier locaties uitbreidingen gegraven aan sleuf 1.

Ter hoogte van de vindplaats Motketel direct ten zuiden van het spoortracé werden in sleuf 1 sporen uit de Middeleeuwen en Nieuwe tijd aangetroffen. Het betreft enkele meilerkuilen uit de periferie van de vindplaats Motketel en greppels uit de Nieuwe tijd. Ook werd het vervolg van een loopgraaf gevonden. Sporen uit de IJzertijd zijn niet aangetroffen in deze sleuf. De sporen bevonden zich op de flank van een dekzandrug. In sleuf 2 werden in het westen sporen aangetroffen van een (periferie van een) ijzertijd nederzetting, die vermoedelijk zeer nabij op de dekzandrug ligt. In het oostelijke deel van de sleuf werden sporen van de ontginning van de es (esgreppels) gevonden en sporen uit de Nieuwe tijd, die verband houden met de aanleg van het spoor en een oude spoorwegovergang. In het midden van de sleuf is een karrenspoor gevonden ingebed tussen de twee fasen van het esdek.

Ten aanzien van de vindplaats in sleuf 1 kan gesteld worden dat de vindplaats grotendeels is opgegraven: een klein deel in het onderhavige onderzoek en het grootste deel tijdens het onderzoek van Motketel. Het gebied tussen het huidige plangebied en de opgravingsputten van Motketel wordt voor het grootste deel in beslag genomen door een diepe sloot. Hier zijn geen sporen meer te verwachten. In noordelijke richting zal de vindplaats zich vermoedelijk niet ver meer uitstrekken, aangezien in het spoortracé al de randzone is aangesneden. Eventuele sporen daar liggen onder de huidige spoorbaan en wellicht onder de bebouwing ten noorden daarvan.

Ten aanzien van de vindplaats in het westelijke deel van sleuf 2 (ijzertijdvindplaats) is het raadzaam de informatie uit dit onderzoek te verwerken in het gemeentelijke archeologische beleid, zodat bij eventuele bodemverstorende ingrepen in de directe omgeving van deze vindplaats, vooral ten zuiden ervan, nader archeologisch onderzoek verricht kan worden naar de aanwezigheid van een eventuele ijzertijdvindplaats. Op basis van de resultaten van dit onderzoek mag verwacht worden dat in de directe nabijheid een nederzetting te verwachten is.

#### **4.11.6 Selectiebesluit bevoegd gezag**

Op basis van de resultaten van het archeologisch onderzoek wordt in het plangebied geen vervolgonderzoek geadviseerd. Met dit selectieadvies wordt ingestemd. De gronden zijn daarmee vrijgegeven voor het uitvoeren van de voorgenomen werkzaamheden.

#### **4.11.7 Conclusie**

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

## **4.12 Verkeer en parkeren**

### **4.12.1 Verkeer**

#### *Verkeersafwikkeling*

Met de aanleg van het extra spoor, kan het dubbelspoor worden ingezet om een rijtijdwinst te behalen. Hiermee wordt bijgedragen aan een meer betrouwbare treindienst op de spoorlijn Arnhem–Winterswijk. De aanleg van het extra spoor en de aanpassing van de overwegen zal niet leiden tot een andere verkeersafwikkeling.

#### *Verkeersveiligheid spoor*

Bij de aanleg van een extra spoor is overwegveiligheid van belang. Het kan voorkomen dat er in één sluiting van de overweg twee treinen passeren. Dit kan een verhoogde kans op aanrijdingen (tweede trein ongeluk) geven.

Bij wijziging van bestaande overwegen moet op grond van de Derde Kadernota Railveiligheid (juni 2010) een risicoanalyse worden uitgevoerd. In deze risicoanalyse moet worden aangetoond dat door aanvullende maatregelen de overwegveiligheid niet verslechtert en daarmee de risico's worden beheerst. Met de methode van risicoanalyse kunnen veiligheidsrisico's en het effect van beheersmaatregelen inzichtelijk worden gemaakt. Door Arcadis is daarom in mei 2012 een risicobeschouwing voor de overwegveiligheid uitgevoerd<sup>10</sup> (zie Bijlage 14).

Door de aanleg van een tweede spoor over circa 700 meter direct ten oosten van station Wehl worden de volgende twee nu enkelsporige overwegen voorzien van een tweede spoor:

- Doetinchemseweg;
- Weemstraat.

Door de aanleg van dit tweede spoor en de mogelijkheid tot een ander (eerder) moment van vertrek dan nu van de trein vanuit Wehl naar Doetinchem kan deze spoorverdubbeling invloed hebben op:

- de sluitingsduur van de overweg, door een langere oversteeklengte en daardoor een langere aankondigingstijd kan de overweg langer dichtliggen;
- het sluitpatroon van de overweg, door een andere mogelijkheid tot opvolging kunnen sluitingen elkaar overlappen;
- de kans op een tweede treinsituatie.



Ter compensatie van de toename van onveiligheid wordt in de risicobeschouwing voor de Weemstraat geadviseerd om de bestaande overweginstallatie uit te breiden met knipperende rode lichten. Hierdoor worden automobilisten die in een rij achter elkaar voor de overweg staan beter gewezen op de actieve Ahob-installatie<sup>11</sup>.

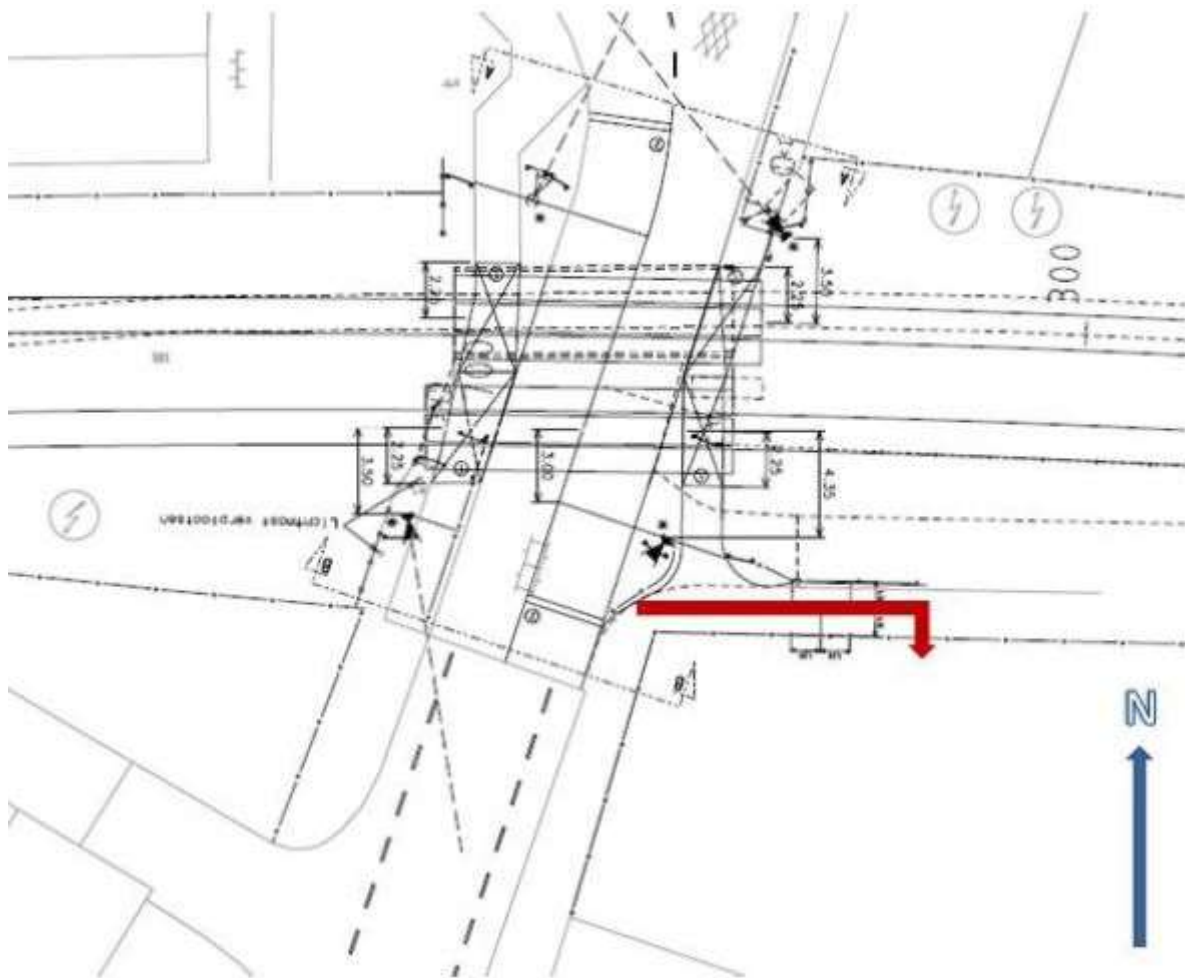
Het langzame verkeer heeft op de voor haar beschikbare vrijliggende fietspaden al aan beide zijden van het spoor een volledige afsluiting. Onveilig gedrag na passage van de eerste trein wordt daardoor al grotendeels tegengegaan. Het effect van deze afsluiting kan nog versterkt worden door het over circa 15 meter plaatsen van hekwerken in de tussenbermen evenwijdig aan en links van de hoofdrijbaan.

Voor de Doetinchemseweg zijn tweede trein situaties te verwachten. Daarom is het van belang om na passage van de eerste trein, de overweg afgesloten te houden indien er een tweede trein nadert. Een zigzaghek voor voetgangers voldoet niet en daarom wordt geadviseerd om deze te vervangen door een voetpad-Ahob. Daarnaast wordt geadviseerd om aansluitend aan de puntboom van de voetpad-Ahob een hekwerk bij te plaatsen, evenwijdig aan de weg tussen rijweg en voetpad.

Bij de uitvoering van het project worden de voorgestelde maatregelen genomen. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft ingestemd met dit maatregelenpakket. Met de voorgestelde maatregelen kunnen de toekomstige overgangen als veilig worden beschouwd.

### *Veiligheid inrit Doetinchemseweg 3*

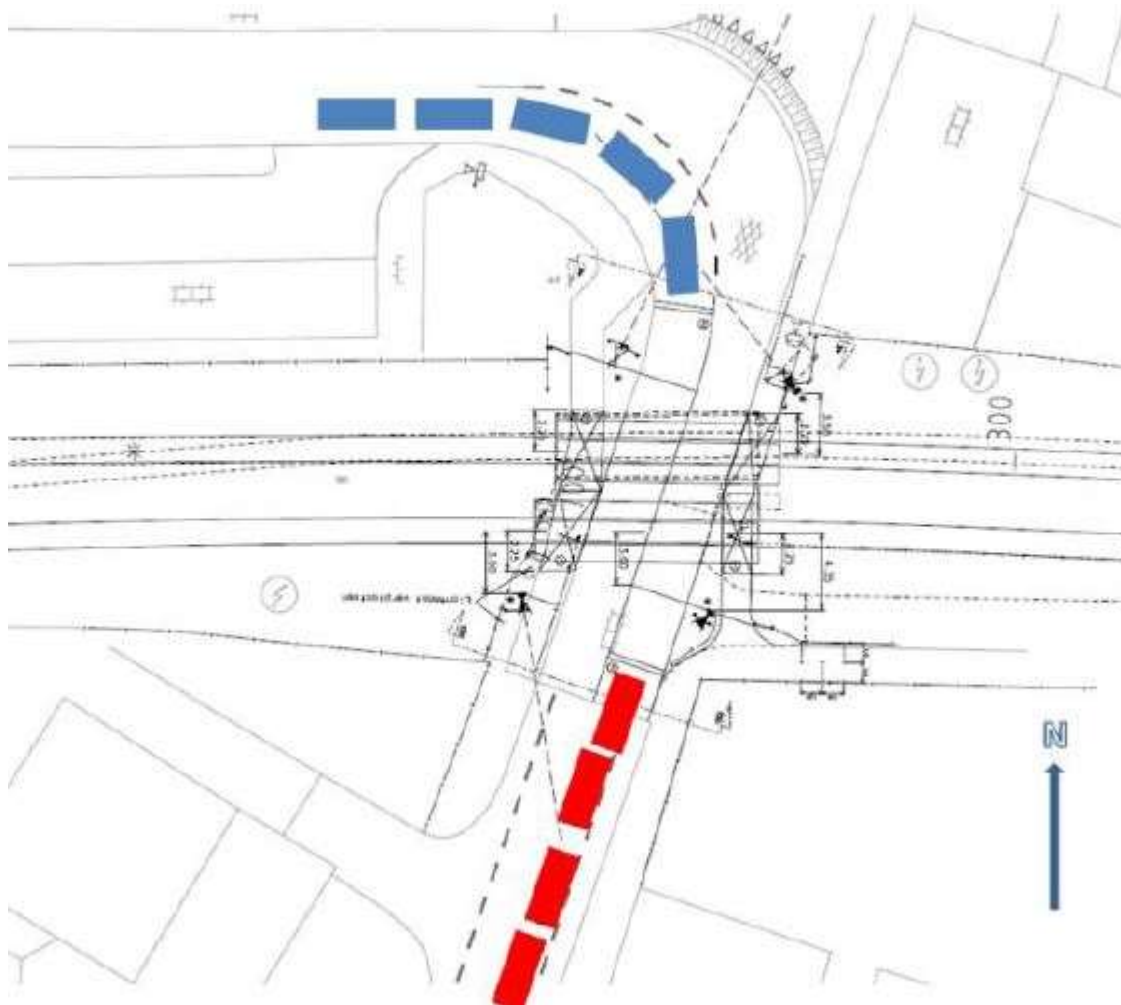
Tussen de nieuwbouwwijk Motketel en de Doetinchemseweg bevindt zich een langzaamverkeersverbinding die tevens fungeert als perceelssluitingsweg van de woning Doetinchemseweg 3. Uit de analyse van de verkeerssituatie, die ontstaat na de verdubbeling van het spoor, is gebleken dat het onveilig is om deze weg in de toekomst open te blijven stellen voor autoverkeer. De bewoners kunnen, in de huidige situatie, via de Doetinchemseweg naar hun garage rijden. De route is op de navolgende afbeelding weergegeven met een rode pijl.



*Figuur 4.3: inrit Doetinchemseweg*

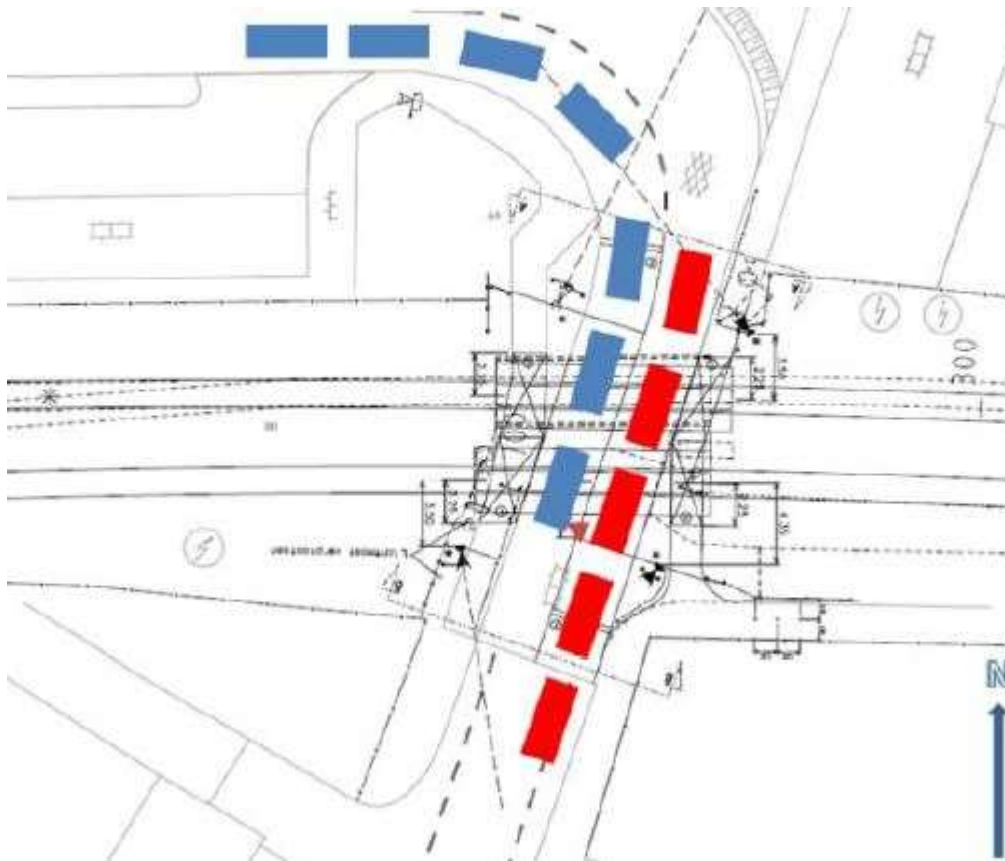
De onveilige situatie wordt veroorzaakt door de korte afstand van de inrit van de weg op de nieuwe dubbelsporige overweg. Het betreft hier een risico met betrekking tot de ontruiming van de overweg. Daarmee wordt bedoeld dat er een gerede kans is dat er voertuigen op de overweg stilstaan, op het moment dat de overweg gaat sluiten omdat er een trein nadert. Dit risico is vooral aanwezig in scenario's waarbij de overweg kort na een eerste sluiting opnieuw gaat sluiten. Dat is bij station Wehl regelmatig het geval omdat het een passeerstation is. Daarbij kan zich het volgende scenario ontwikkelen:

1. Tijdens de eerste sluiting ontwikkelt zich aan beide zijden van de overweg een wachtrij;
2. De automobilist die via Doetinchemseweg naar de inrit wil rijden bevindt zich (vooraan) in de wachtrij aan de noordkant van de overweg;



*Figuur 4.4: wachtende auto's voor de overweg*

3. De overweg gaat open en beide rijen auto's beginnen te rijden;
4. De automobilist die linksaf de Doetinchemseweg op wil, moet wachten totdat de voertuigen vanaf het zuiden allemaal zijn weggereden. Daarbij staat het voertuig op het nieuwe zuidelijke spoor;
5. Terwijl deze staat te wachten kunnen de voertuigen achter hem niet verder. De weg is te smal om de wachtende auto rechts te passeren. Daardoor komen meer voertuigen tot stilstand op de overweg;



*Figuur 4.5: auto vanuit noordelijke richting moet wachten op tegemoetkomende auto's om de Doetinchemseweg in te kunnen rijden*

6. De overweg wordt opnieuw geactiveerd (de bellen gaan rinkelen en lampen gaan knipperen) door een trein uit de andere richting;
7. De auto die linksaf wil slaan, en de voertuigen die op de overweg staan, kunnen geen kant meer op. De kans op aanrijding met de trein is dan aanzienlijk.

In feite bestaat het betreffende risico ook al in de huidige situatie. Het wordt echter verergerd door de spoorverdubbeling.

- In de huidige situatie is er ten zuiden van de overweg nog ruimte buiten het enkelspoor voor de auto die linksaf wil slaan. Die ruimte wordt in de nieuwe situatie gebruikt voor het nieuwe spoor. Er is dus geen veilige opstelruimte meer voor de linksafslaande auto.
- In de huidige situatie is er een vast patroon waarmee de overweg zich sluit.
  1. Eerst sluit de overweg om de trein vanuit Doetinchem te laten arriveren.
  2. Afhankelijk van de vraag of de trein richting Doetinchem al aanwezig is, gaat de overweg wel of niet eventjes open.
  3. Daarna komt de vertrekkende trein richting Doetinchem over de overweg.

Vaste gebruikers van de overweg kennen dit patroon en anticiperen daarop. Mensen weten welke kant ze moeten waarnemen om te zien of er een trein aankomt. Voor incidentele gebruikers geldt dit minder of niet. Omdat ze lokaal niet bekend zijn, zijn ze in het algemeen voorzichtiger dan vaste gebruikers. In de nieuwe situatie kan de trein richting Doetinchem al vertrekken voordat de trein vanuit Doetinchem binnen is. Er is dan meer variatie in scenario's waarmee treinen de overweg passeren. Dit werkt risicoverhogend.

De weg zal om voorgenoemde redenen na voltooiing van de spoorverdubbeling, enkel beschikbaar zijn als langzaamverkeersverbinding. De ontsluiting van de woning Doetinchemseweg 3 per auto is dan niet langer mogelijk. Er zijn twee mogelijkheden waarop de ontsluiting van de woning per auto in de toekomstige situatie kan worden gerealiseerd. Bij de eerste mogelijkheid wordt de woning ontsloten via de straat Beste Vaderskamp en de aansluitende wegen in de achterliggende nieuwbouwwijk. Bij de tweede mogelijkheid wordt er aan de westkant van het perceel Doetinchemseweg 3 een nieuwe inrit gerealiseerd die het perceel op de Doetinchemseweg ontsluit.

#### **4.12.2 Parkeren**

In dit plan is geen sprake van ontwikkelingen met een parkeerbehoefte.

### ***4.13 Kabels en leidingen***

In en om het plangebied zijn geen kabels en leidingen gelegen, die een juridisch-planologische bescherming genieten. Het plangebied valt niet samen met een zakelijk rechtstrook of een toetsingszone van een leiding, lijn of straalverbinding – gemeten uit het hart van een kabel, leiding of verbinding.

In het kader van de voorbereiding van het project is een KLIC-melding verricht. Met de relevante kabel- en leidingbeheerders worden nadere afspraken gemaakt indien een verlegging noodzakelijk is.

Het aspect leidingen vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

### ***4.14 Trillingshinder***

#### **4.14.1 Algemeen**

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

#### **4.14.2 Toetsing**

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

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

#### **4.14.3 Conclusie**

Het aspect trillingshinder vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

## **Hoofdstuk 5      Wijze van bestemmen**

### ***5.1    Dit bestemmingsplan***

Dit bestemmingsplan is een ontwikkelingsplan, waarbij flexibiliteit wenselijk is. Voor een deel is dat mogelijk met de in het plan opgenomen afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden. Daarmee kunnen reeds voorziene maar ook onvoorziene ontwikkelingen planologisch worden geregeld zoals uitbreidingen van gebouwen en functies. Het plan is daarom opgezet als een globaal bestemmingsplan. Op hoofdlijnen is duidelijk waarvoor gronden en gebouwen mogen worden gebruikt en wat er aan bebouwing wordt toegestaan. Dit biedt voldoende rechtszekerheid voor de burger.

### ***5.2    Toelichting op de regels***

De regels bestaan uit de volgende onderdelen:

- hoofdstuk I:            Inleidende regels;
- hoofdstuk II:          Bestemmingsregels;
- hoofdstuk III:        Algemene regels;
- hoofdstuk IV:        Overgangs- en slotregels.

#### **5.2.1    Inleidende regels**

De inleidende regels omvatten de in de planregels gebruikte begripsomschrijvingen en afkortingen (artikel 1) en de wijze van meten (artikel 2).

#### **5.2.2    Bestemmingsregels**

In de bestemmingsregels zijn de regels voor de verschillende bestemmingen omschreven. Elke bestemmingsregel is, overeenkomstig de RO-Standaarden 2012 waaronder de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (2012), in beginsel opgebouwd uit:

- een bestemmingsomschrijving: een omschrijving van de doeleinden waarvoor de gronden zijn bestemd en de toegelaten bijbehorende bebouwing;
- de bouwregels: deze bevatten de voorgeschreven maatvoering van de bouwwerken;
- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden;
- wijzigingsbevoegdheid.

### ***Agrarisch***

De strook ten zuiden van het nieuwe spoor tussen de Doetinchemseweg en de Weemstraat die tijdelijk gebruikt wordt als werkterrein heeft de bestemming Agrarisch. Deze bestemming betreft een voortzetting van de huidige regeling zoals opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied 2002 Wehl.

Binnen deze bestemming is o.a. agrarische bedrijvigheid en extensieve dagrecreatie toegestaan alsmede fiets- en wandelpaden zonder een direct verbindend karakter en verhardingen. Binnen de bestemming mogen geen gebouwen worden opgericht. Ook zijn de realisatie van kuilvoerplaatsen, tunnelkassen, mestopslag en silo's is niet toegestaan. Wel zijn bouwwerken, geen gebouwen toegestaan zoals bijvoorbeeld erf- en terreinafscheidingen, overkappingen in de vorm van schuilgelegenheden, en verlichting. In de regels zijn voor de verschillende bouwwerken hoogtebepalingen opgenomen.

### ***Agrarisch met waarden***

De strook ten zuiden van het nieuwe spoor tussen de Weemstraat en de Bleeksestraat die tijdelijk gebruikt wordt als werkterrein heeft de bestemming Agrarisch met waarden. Deze toevoeging met waarden komt voort uit het feit dat dit deel van het plangebied deel uitmaakt van het waardevolle buitengebied van Doetinchem. Voor de regels van deze bestemming is aansluiting gezocht bij het bestemmingsplan 'Buitengebied - 2012'.

De gronden zijn naast agrarische bedrijvigheid tevens bestemd voor de instandhouding van de aanwezige voorkomende dan wel daaraan eigen landschaps- en natuurwaarden. De waarden 'specifieke vorm van waarde - reliëf' en 'openheid' zijn onderscheiden in deze bestemming. Daarnaast zijn de waarden opgenomen in de algemene aanduidingsregels. Hierin is een beschermende regeling voor de waarden opgenomen. Deze regeling is niet van toepassing op de uitvoering van de maatregelen samenhangen met de spoorverdubbeling, gezien de tijdelijke aard van de maatregelen.

Daarnaast is het hobbymatig houden van dieren en telen van gewassen toegestaan alsmede extensieve dagrecreatie. Binnen de bestemming mogen geen gebouwen worden opgericht. Ook zijn de realisatie van kuilvoerplaatsen, tunnelkassen, mestopslag en silo's is niet toegestaan. Wel zijn bouwwerken, geen gebouwen toegestaan zoals bijvoorbeeld erf- en terreinafscheidingen, overkappingen in de vorm van schuilgelegenheden, en verlichting. In de regels zijn voor de verschillende bouwwerken hoogtebepalingen opgenomen.

Voor de bescherming van het waardevolle landschap en de natuur is voor een aantal ingrepen zoals het verharderen van paden of het scheuren van grasland een



omgevingsvergunning vereist.

### ***Verkeer***

Een beperkt deel van de gronden aan weerszijden van de Weemstraat heeft de bestemming Verkeer. Deze bestemming maakt o.a. verkeer, verblijf en mogelijkheden voor ontmoeting mogelijk alsmede geluidswerende voorzieningen, waterlopen, waterberging en waterinfiltratievoorzieningen, straatmeubilair, groen en nutsvoorzieningen. Binnen de bestemming mogen kleine gebouwen met een opervalk van maximaal 29 m<sup>2</sup> en bouwwerken worden gebouwd. In de regels zijn voor de verschillende bouwwerken hoogtebepalingen opgenomen.

### ***Verkeer – Railverkeer***

Het bestaande en nieuw aan te leggen spoor en de direct aangrenzende gronden zijn voorzien van de bestemming Verkeer – Railverkeer. Deze bestemming is bedoeld voor spoorwegen en maakt de spoorverdubbeling mogelijk. Daarnaast is kruisend wegverkeer zoals de Doetinchemseweg, de Weemstraat en de Bleeksestraat binnen deze bestemming geregeld. Binnen de bestemming zijn ook waterlopen, waterberging en waterinfiltratievoorzieningen, geluidswerende voorzieningen, groen en nutsvoorzieningen mogelijk.

### ***Woongebied – 2***

De gronden ter plaatse van deze bestemming zijn in het vigerende bestemmingsplan 'Heideslag 2009' reeds bestemd als 'Woongebied – 2'. De gronden zijn daarbij, vanwege de aangrenzende watergang, tevens bestemd met de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterlopen'. Vanwege de verplaatsing van de watergang is deze dubbelbestemming op de gronden niet langer noodzakelijk. Om die reden zijn deze gronden in dit bestemmingsplan opgenomen en bestemd als 'Woongebied – 2' zonder de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterlopen'. De regeling behorende bij de bestemming 'Woongebied – 2' zijn overgenomen uit het bestemmingsplan 'Heideslag 2009'.

### ***Waterstaat – Waterlopen***

De duiker onder het spoor en een deel van de gronden ten noorden van de nieuwe watergang zijn voorzien van de dubbelbestemming Waterstaat – Waterlopen. Met deze dubbelbestemming wordt voorzien in de bescherming van het functioneren van de aan te leggen watergang en de duiker. In de regels is opgenomen dat uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van deze dubbelbestemming is toegestaan. Een uitzondering hierop vormen bouwwerken die nodig zijn voor de spoorverdubbeling. Dit

betekent dat voor het nieuwe spoor het geluidscherm en andere benodigde (infrastructurele) voorzieningen zijn toegestaan, zonder dat hiervoor een omgevingsvergunning ten behoeve van een afwijking nodig is. In het kader van het project zijn hierover immers al afspraken gemaakt met het waterschap.

#### ***Waarde – Archeologische verwachting 1, 3 en 4***

De voor Waarde – Archeologische verwachting 1, 3 en 4 aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van te verwachten archeologische waarden in de bodem.

#### ***Tijdelijk werkterrein aanleg spoorweg***

Voor de aanleg van de spoorlijn is ruimte nodig om te werken. In dit bestemmingsplan is daarom een tijdelijke planologische mogelijkheid opgenomen voor een werkterrein met bijbehorende bebouwing aangrenzend aan de noord- en zuidzijde van het spoor. De betreffende gronden zijn voorzien van de aanduiding 'tijdelijk werkterrein aanleg spoorweg'. Tijdelijk houdt daarbij in dat na vijf jaar na inwerkingtreding van het bestemmingsplan, het gebruik als werkterrein komt te vervallen en dat alleen het gebruik conform de ter plaatse geldende bestemmingen is toegestaan.

### **5.2.3 Referentiekader nadere eisen- en afwijkingsbevoegdheid**

Een aantal planregels geven burgemeester en wethouders de bevoegdheid om nadere eisen te stellen of een afwijking te verlenen als bedoeld in artikel 3.6, lid 1, onder d, respectievelijk onder c, van de Wet ruimtelijke ordening.

De nadere eisen kunnen betrekking hebben op de plaats en afmetingen van de bebouwing.

In de planregels wordt een aantal criteria voor de uitoefening van de nadere eisen-bevoegdheid gesteld, te weten:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de sociale veiligheid;
- d. de milieusituatie;
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Binnenplanse afwijking is mogelijk van een aantal specifieke bouwregels en regels, die het gebruik in enge zin regelen. Voor zover aangegeven zijn ook hierbij bovengenoemde criteria van toepassing.

In het onderstaande wordt nader uiteengezet hoe deze criteria moeten worden gehanteerd.

### **Het straat- en bebouwingsbeeld**

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient te worden gestreefd naar het instandhouden c.q. tot stand brengen van een, in stedenbouwkundig opzicht, samenhangend straat- en bebouwingsbeeld. In het algemeen zal bij bebouwing worden gestreefd naar:

- een goede verhouding tussen bouwmassa en open ruimte;
- een goede hoogte-breedteverhouding tussen de bebouwing onderling en een samenhang in bouwvorm/architectonisch beeld tussen bebouwing die ruimtelijk op elkaar georiënteerd is.

### **De verkeersveiligheid**

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met het instandhouden c.q. tot stand brengen van een verkeersveilige situatie.

### **De sociale veiligheid**

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient te worden voorkomen dat een ruimtelijke situatie ontstaat die onoverzichtelijk, onherkenbaar en niet sociaal controleerbaar is.

### **De milieusituatie**

Ten aanzien van de binnen een bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met de milieuaspecten, zoals hinder voor omwonenden en verkeersaantrekkende werking.

### **De gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden**

Ten aanzien van de binnen een bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, indien deze daardoor kunnen worden beïnvloed.

#### **5.2.4 Algemene regels**

De algemene of aanvullende regels tenslotte vormen een set algemene regels die op alle onderdelen van het plan van toepassing zijn. De algemene regels bestaan onder meer uit afwijking- en wijzigingsbepalingen.

De algemene gebruiksregel luidt dat het verboden is om gronden en opstallen te gebruiken in strijd met de bestemming. Gebruik ten behoeve van de realisering en/of handhaving van de bestemming of het normale onderhoud van de gronden en/of bouwwerken wordt toegelaten.

De algemene afwijkingsregels voorzien in de mogelijkheid om op ondergeschikte onderdelen af te wijken van de regels van het bestemmingsplan. De in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheid laat meer ingrijpende afwijkingen toe en wordt daarom gekoppeld aan een zwaardere procedure dan die voor het verlenen van een afwijking van de bouw- en gebruiksregels.

### **5.2.5 Overgangs- en slotregels**

In de loop van de tijd kan het gebruik van gronden of bouwwerken gaan afwijken van datgene wat mogelijk is op basis van het bestemmingsplan. In de overgangsregels wordt geregeld in hoeverre deze afwijkingen positief bestemd worden. Daar waar maten van bestaande legale bouwwerken op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp meer bedragen dan is voorgeschreven in het nieuwe bestemmingsplan, gelden deze maten ingevolge het in het bestemmingsplan neergelegde overgangsrecht als maximum.

De naam van het plan wordt in de slotregel aangehaald.

## **Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid**

### ***6.1 Algemeen***

Ingevolge het bepaalde in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening gaat een bestemmingsplan vergezeld van een toelichting waarin ook inzicht wordt gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan.

### ***6.2 Exploitatie***

De kosten voor de aankoop van gronden, de ontwikkeling en inrichting van het plangebied en infrastructurele werken in de omgeving van het plangebied zijn voor rekening van de initiatiefnemer (ProRail) en worden gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie Gelderland. Ook de kosten die gepaard gaan met dit bestemmingsplan, waaronder ambtelijke kosten, zijn voor rekening van de initiatiefnemer (ProRail). Aan dit project zijn dan ook geen kosten verbonden voor de gemeente Doetinchem. Dit is vastgelegd in een anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer.

Gelet op het bovenstaande is het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar.

### ***6.3 Noodzaak Exploitatieplan***

De Wro bepaalt, dat de gemeenteraad bij het vaststellen van een bestemmingsplan tevens een exploitatieplan moeten vaststellen indien binnen het plangebied een bij wet omschreven bouwplan is voorgenomen (artikel 6.12, lid 1 Wro). De verdubbeling van de spoorlijn en het tijdelijke werkterrein kan niet worden aangemerkt als een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Het opstellen van een exploitatieplan is dan ook niet van toepassing op dit bestemmingsplan.



## **Hoofdstuk 7      Procedure**

### ***7.1    Algemeen***

Dit bestemmingsplan doorloopt de procedure als bedoeld in afdeling 3.2 van de Wet ruimtelijke ordening. Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht is van toepassing. Ook wordt het plan op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening overlegd worden met de besturen van waterschap, en provincie. In dit hoofdstuk zullen de resultaten van deze procedure en overleggen worden behandeld. De resultaten van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan worden niet toegevoegd aan dit hoofdstuk. Dit maakt deel uit van het raadsvoorstel en –besluit omtrent de vaststelling.

### ***7.2    Informatieavond***

Op 27 maart 2012 is in Wehl een informatieavond gehouden waarbij omwonenden en andere belangstellenden geïnformeerd zijn over de spoorverdubbeling. De informatieavond is door 27 mensen bezocht. Door 8 personen is een enqueteformulier ingevuld. Van deze personen gaf het merendeel aan goed geïnformeerd te zijn over het voornemen.

### ***7.3    Overleg***

Het bestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg ex art 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan de volgende overlegpartners verstuurd:

- Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland
- Gasunie;
- Liander;
- Provincie Gelderland;
- Tennet;
- Vitens;
- Waterschap Rijn en IJssel.

Bij twee overlegpartners gaf het bestemmingsplan aanleiding tot het maken van opmerkingen. Deze worden navolgend behandeld:

#### ***Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland***

De Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland geeft aan dat op grond van de risicokaart op ongeveer 150 meter ten zuiden van de locatie een buisleiding is gelegen. Deze wordt echter niet genoemd in de toelichting. De buisleiding is niet van invloed ten aanzien van de verantwoording groepsrisico voor de ontwikkeling. De Veiligheidsregio adviseert echter

wel om de buisleiding in de toelichting te vernoemen.

*Naar aanleiding van de reactie van de Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland is de buisleiding in paragraaf 4.7 opgenomen.*

### **Vitens**

Vitens geeft aan dat het plangebied niet overlapt met een grondwaterbeschermingsgebied. Wel ligt er een transportleiding van Vitens in het plangebied (dit betreft een 315 PVC leiding die parallel ligt aan de Weemstraat en het spoor kruist ter hoogte van de tunnel). Vitens geeft aan dat bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening moet worden gehouden met de ligging van deze transportleiding.

*De genoemde transportleiding betreft geen leiding die juridisch- planologisch moet worden beschermd. In het kader van de voorbereiding van het project is een KLIC-melding verricht. Bij de werkzaamheden zal rekening worden gehouden met de ligging van de transportleiding.*

## **7.4 Zienswijzen**

Het ontwerpbestemmingsplan 'Spoorverdubbeling Wehl - 2013' heeft vanaf 30 januari 2014 zes weken ter visie gelegen (t/m 12 maart 2014). Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan zijn binnen de daarvoor gestelde termijn twee zienswijzen naar voren gebracht.

De zienswijzen zijn beantwoord door de gemeente en de nota hiervan is als bijlage bij dit plan opgenomen (bijlage 15). De zienswijzen hebben geresulteerd in een aantal wijzigingen in het. Deze wijzigingen zijn opgenomen in de nota van wijzigingen. Deze nota is als bijlage bij dit plan opgenomen (bijlage 16).



## Eindnoten

1. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 26 september 2008, Quick Scan naar de markt en capaciteit op de gedecentraliseerde spoorlijnen
2. ProRail, 7 april 2011, Dubbelsporigheid Wehl, afweging varianten, documentnr. EDMS 2713696
3. DHV, november 2012, Aanleg dubbelsporigheid nabij station Wehl, verkennend bodemonderzoek perceel L373, registratienummer MD-AF20121833
- DHV, november 2012, Aanleg dubbelsporigheid nabij station Wehl, verkennend bodemonderzoek perceel L650, registratienummer MD-AF20121590
- DHV, november 2012, Aanleg dubbelsporigheid nabij station Wehl, verkennend bodemonderzoek perceel L686, registratienummer MD-AF20121833
4. Movares, 10 april 2013, Wehl Spooraanpassing, Akoestisch onderzoek, Projectnr. RL198960
5. Prorail, 26 oktober 2012, Quickscan OCE Oostzijde Wehl wissel ontwerp
6. Ekoza, 12 december 2011, Quickscan flora en fauna Spoorverdubbeling, Wehl, projectnr. 11.124
7. Ekoza, 22 april 2014, Nader onderzoek Flora en Fauna Spoorverdubbeling, Wehl, projectnr. 12.013
8. Movares, 15 mei 2014, waterhuishoudkundigplan Wehl, Projectnummer RL198960
9. ADC ArcheoProjecten, Sporen langs het spoor te Wehl (gemeente Doetinchem), een Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van proefsleuven, rapport 3435
10. Arcadis, 16 mei 2012, Risicobeschoouwing overwegveiligheid Wehl, Partiële dubbelsporigheid, projectnr. 076437012:A
11. Automatische Halve OverwegBomen



## **Bijlagen bij toelichting**



**Bijlage 1 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 26 september 2008, Quick Scan naar de markt en capaciteit op de gedecentraliseerde spoorlijnen**



**Bijlage 2 ProRail, 7 april 2011, Dubbelsporigheid Wehl,  
afweging varianten, documentnr. EDMS 2713696**





## **Bijlage 3 Toekomstige inrichting plangebied**



## **Bijlage 4 Locatie tijdelijk werkterrein**



**Bijlage 5 DHV, november 2012, Aanleg dubbelsporigheid nabij station Wehl, verkennend bodemonderzoek perceel L373, registratienummer MD-AF20121833**



**Bijlage 6 DHV, november 2012, Aanleg dubbelsporigheid nabij station Wehl, verkennend bodemonderzoek perceel L650, registratienummer MD-AF20121590**





**Bijlage 7 DHV, november 2012, Aanleg dubbelsporigheid nabij station Wehl, verkennend bodemonderzoek perceel L686, registratienummer MD-AF20121833**



**Bijlage 8 Movares, 24 augustus 2013, Wehl Spooraanpassing,  
Akoestisch onderzoek, Projectnr. RL198960**



**Bijlage 9 Prorail, 26 oktober 2012, Quicksan OCE Oostzijde  
Wehl wissel ontwerp**



**Bijlage 10          Ekoza, 12 december 2011, Quicksan flora en  
fauna Spoorverdubbeling, Wehl, projectnr. 11.124**





**Bijlage 11          Ekoza, 22 april 2014, Nader onderzoek Flora en  
Fauna Spoorverdubbeling, Wehl, projectnr. 12.013**



**Bijlage 12          Movares, 15 mei 2014, waterhuishoudkundigplan  
Wehl, Projectnummer RL198960**



**Bijlage 13      ADC ArcheoProjecten, Sporen langs het spoor te  
Wehl (gemeente Doetinchem), een Inventariserend Veldonderzoek  
in de vorm van proefsleuven, rapport 3435**



**Bijlage 14          Arcadis, 16 mei 2012, Risicobeschouwing  
overwegveiligheid Wehl, Partiële dubbelsporigheid, projectnr.  
076437012:A**





## **Bijlage 15**

## **Zienswijzennota**



## **Bijlage 16**

## **Nota van wijzigingen**

