

Aan Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Doesburg
Postbus 100
6980 AC Doesburg

Datum	Onderwerp	Kenmerk
1 februari 2021	Zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan "Bedrijventerrein Verhuellweg"	

Geachte college,

Op 24 december 2020 heeft u het ontwerpbestemmingsplan "Bedrijventerrein Verhuellweg" ter inzage gelegd. Op 15 januari 2021 zijn wij plezierig ontvangen door de directies van Rotra en Ubbink waarbij de plannen zijn toegelicht. De tijdens dit gesprek door ons ingebrachte zienswijzen worden hieronder nader verwoord. Gezien het gesprek op 28 januari 2020 tussen het College en het bestuur van de Gestichten Doesburg over onverkwikkelijke aspecten van het LEID proces, verbaast het ons dat ons bestuur niet in een eerder stadium over deze plannen is geïnformeerd.

De Gestichten Doesburg zijn statutair betrokken bij het welzijn van de bewoners van Doesburg alsmede bij het Doesburgs erfgoed, waar ook de directe omgeving onder valt.

De gepresenteerde plannen behoren tot een kleine groep van fundamentele stedenbouwkundige ingrepen in deze stad sinds de WO2. Deze ingrepen zijn van grote invloed geweest op de verdere ontwikkeling van onze stad. De huidige plannen zijn te vergelijken met de ingrepen zoals: de bouw van de brug over de IJssel en de daarbij behorende ontsluiting in de vijftiger jaren, de bebouwing van het voormalige schootsveld in de zestiger jaren en de grootschalige restauratie van de binnenstad in de zeventiger jaren. In de Ruimtelijke Structuurvisie Doesburg 2030 wordt gesteld dat er géén grote veranderingen meer zullen optreden in de ruimtelijke hoofdstructuren. Het rapport negeert de beoogde verdozing, die naar onze mening als een grote verandering moet worden gezien. Het faciliteren van het ontwerp bestemmingsplan zet de deur open voor meer expansie van de bedrijfsactiviteiten, van met name die van Rotra, wanneer de onderhavige plannen zijn gerealiseerd, en de behoefte aan groei doorgaat. Wij adviseren daarom bij de beoordeling verder te kijken dan de termijn waarop deze plannen betrekking hebben. Voor de lange termijn biedt de locatie géén mogelijkheden meer, zodat ons inziens planologisch gezien, deze ontwikkeling niet wenselijk is.

Dit soort stedenbouwkundige stappen verdienen een zeer uitgebreide en zorgvuldige afweging. Onzes inziens voldoet het voorliggende bestemmingsplan daar niet aan. Door het gehele rapport heen worden consequenties genegeerd, verhuld, dan wel onjuist voorgesteld. Bovendien is er géén sprake van een toetsing van de uitspraken door onafhankelijke materiedeskundigen. De lezer moet er vanuit kunnen gaan dat hetgeen voorgesteld wordt, juist is. Dit is voor ons een heel belangrijk punt, omdat het raakt aan het vertrouwen tussen bevolking en bestuur. Nu lijkt er sprake van (on)bewuste misleiding. Bovendien zijn een aantal onderzoeksbijlagen uit 2017 gedateerd en deze zijn op onderdelen verouderd zodat actualisatie hiervan nodig is, alvorens tot besluitvorming kan worden overgegaan.

Negeren van consequenties

- Waarom ontbreekt kwantitatieve onderbouwing van de zogenaamde gunstige spin-off? Er wordt bijvoorbeeld geschreven dat er **eventueel** zonnepanelen op daken van autostallingen kunnen worden geplaatst. Dit zou bijdragen aan de gewenste vergroening. Deze “winst” wordt niet afgezet tegen het extra energieverbruik door de groei van het bouwvolume. De gewenste vergroening blijft dus speculatief.
- In de tekst over het beleidskader wordt gesteld: “*Met het nieuwe bestemmingsplan worden de bouwmogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie **niet** vergroot*”. Waarom wordt verzwegen dat het bouwblok 25% groter wordt?
- Waarom wordt verzwegen dat door de verlenging van de kademuur het kadeoppervlak met ca 4000m² zal toenemen. Volgens de in de tekst aangehaalde jurisprudentie is er bij een vergroting van >2000m² al sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit impliceert dat de plannen moeten worden getoetst aan de *Ladder voor duurzame verstedelijking*. Daarmee dient nut en noodzaak van de plannen te worden aangetoond.
- Er is hier sprake van zeer grootschalige logistiek (>5 ha, zogenaamde XXL bouwwerken). Waarom wordt in de tekst verzwegen dat de provincie Gelderland speciale locaties heeft aangewezen voor XXL logistieke bouwwerken en dat Doesburg daar niet bij hoort (zie ook onderstaande kaartjes).



Aangewezen locaties voor XXL-logistiek en haven gebonden activiteiten in de regio Arnhem-Nijmegen. Doesburg behoort daar niet toe.

Bron: Regionaal Programma Werklocaties.



- In de Ruimtelijke structuurvisie van Doesburg wordt gesteld: “*Alle ontwikkelingen voor deze locatie dienen samen te gaan met een hoogwaardige inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap*”. Waarom wordt nergens onderbouwd wat die kwaliteitsverbetering van het landschap in dit geval inhoudt? Veel stadsgenoten zien de ontwikkelingen juist als een aanslag op de kwaliteit van het landschap.
- Ook de stelling “*Met de herontwikkeling van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg wordt er geen afbreuk gedaan aan het landschap van de Fraterwaard*” wordt niet onderbouwd; daarom concluderen wij dat de ontwikkelingen **niet passen** in de Ruimtelijke structuur visie van Doesburg.
- De jurisprudentie over de stikstofproblematiek neemt snel toe. De effecten van luchtverontreiniging dienen daarom getoetst te worden aan de meest recente uitspraken van de bestuursrechters over de berekeningen van de luchtkwaliteit en de reikwijdte van de verontreiniging.

Verhullend taalgebruik

In de Omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland' van de provincie staan de begrippen 'veilig en schoon' centraal.

- Het is verbazingwekkend en frustrerend te lezen dat de verkeersbelasting buiten het terrein niet wordt toegewezen aan de nieuwe ontwikkeling. Voor een situatie als deze, waar het vrachtverkeer door de routing zo nauw verweven is met de woonomgeving, stellen wij de vraag: Waarom wordt nergens in de tekst ingegaan op maatregelen die nodig zijn om de negatieve milieuaspecten (toename van geluid, fijnstof, onveilige verkeerssituaties), te mitigeren?
- Wij lezen "De grootte van het terrein wijzigt vrijwel niet". Waarom wordt niet geschreven dat het oppervlak van het bedrijventerrein vergroot wordt van 9.2ha naar 13 ha , dit is 42% groter?
- Waarom wordt een toename van het zware verkeer met 200 vrachtwagens per dag omschreven als niet significant? Een degelijke toename (met 50%) is een zeer belastende situatie, die meer aandacht behoeft.

Onjuiste voorstelling van zaken:

- De tekst van de aanbiedingsbrief zegt over de bestaande hal van Ubbink dat deze 11.5m hoog blijft, dit wordt tegengesproken in de tekst van Bijlage 1 waar sprake is van een hoogte van 22m. Dit roept de vraag op of het voor Ubbink wel van wezenlijk belang is om een dergelijke megahal te bouwen, of is dat een architectonische opvatting? In de voorafgaande LEID-procedure heeft Ubbink ook al aangegeven dat de behoefte aan volume-expansie van de gebouwen zeer beperkt is.
- Het bestemmingsplan geldt ook voor het gebied gelegen binnen de Groene ontwikkelingszone. Wettelijk wordt daarvoor een goede landschappelijke inpassing vereist als mede een planologische borging. In de betreffende tekst wordt verwezen naar Bijlage 1 "*de landschappelijke en cultuurhistorische inpassing*". Daar wordt de landschappelijke inpassing geregeld door "*de beplanting aan de zijde van het bruggenhoofd te versterken tot een robuuste afscherming*". Waarom wordt hier niet bij gezegd dat dit een wens is die alleen gerealiseerd kan worden op het terrein van Rijkswaterstaat? Bovendien is dit een illusie, omdat het niet kan worden afgedwongen. Datzelfde geldt voor de

geplande beplantingscoulissen in het noorden, op het terrein van Twickel. Bovendien wordt dit niet geregeld in het bestemmingsplan. Daarmee voldoet dit aspect niet aan de wettelijke regelingen. Ook andere “groene inpassingmaatregelen” worden nergens planologisch geborgd en zijn dus “als kleren van de keizer”.

- In het “programma logistiek als Gelderse motor” wordt gesteld dat de logistieke hotspots liggen in Rivierenland, en in de regio Arnhem- Nijmegen. Doesburg valt binnen de logistieke hotspot Liemers. Waarom wordt hier niet bij vermeld dat de Regio Arnhem Nijmegen onlangs in het Regionaal Programma Werklocaties aangegeven heeft dat XXL logistiek alleen op de daarvoor aangewezen locaties zoals Nijmegen (De Grift) en Montferland (DocksNLD) kunnen worden gerealiseerd (zie ook de kaartjes hierboven)? De locatie zou een onderdeel uitmaken van de Gelders Corridor North Sea - Baltic (Dit is toch niet voorstelbaar!). Wie naar de Baltische staten wil, rijdt niet door de binnenweggetjes van de Achterhoek, maar langs Deventer via de A1, of neemt de trein!).
- In het “programma logistiek als Gelderse motor” worden meerdere doelen genoemd. Het plan voldoet niet aan de doelen van deze corridor zoals: *voldoende ruimte logistieke bedrijven*, Het bedrijventerrein wordt door de herstructurering 42% groter (van 9,2ha naar 13ha). Daarmee zijn de fysieke grenzen bereikt. Dus op de lange termijn is hier geen perspectief.
- Ook het programma-doel: *meer personeel voor logistieke bedrijven* is onwaarschijnlijk om te halen. De geplande 22m hoge warehouses dienen voor opslag van goederen en zullen vrijwel gerobotiseerd worden. De in de rapporten geraamde jaarlijkse toename van het aantal arbeidsplaatsen met 1,5% à 2% is niet onderbouwd. En 82% van de werknemers van Rotra woont nu buiten Doesburg. Het zou dan gaan over maximaal 2 werknemers per jaar die zich in Doesburg vestigen. Maar bij andere logistieke bedrijven met robotisering laat de praktijk zien dat het aantal arbeidsplaatsen eerder afneemt dan toeneemt. Daarnaast is het onwaarschijnlijk dat beide bedrijven even hard groeien (beide 3%, gebaseerd op vage aannames) ondanks een groot verschil in conjunctuurgevoeligheid tussen de bedrijfstypen. De verwachte groei van Kuehne & Nagel (= transportbewegingen) wordt niet in de berekeningen betrokken.

- De benadering van de ontwikkeling van de bedrijven zou ons inziens moeten zijn: wat betekent dit plan en de uitbreiding in volumes op de langere termijn(2030/2040) voor de omgeving ?. Nu wordt bij voorbeeld met betrekking tot het verkeer uitgegaan van de bestaande situatie (het verkeerslicht kan het aan; nauwelijks ongelukken (wie houdt de bijna-ongelukken bij?)
- De autonome verkeersontwikkeling wordt berekent aan de hand van een bestaand algemener onderzoek uit 2015/16 (RVMK). Dit model wordt doorgetrokken tot 2030 met de aanname van 1,5 % autonome groei per jaar(model +). Gegeven de afnameverwachting rondom Doesburg zal enige groei dan ook geen probleem zijn. Volgens hen is er dan ruimte “op de wegen rondom Doesburg”. De vraag is of dat ook specifiek geldt voor de 2 aansluitingen op de N317. Dat wordt niet duidelijk!.

Wij concluderen: je neemt dus een oud model (uit 2015) dat afname verkeersaanbod rondom Doesburg voorspelt, doet er 4 jaar groei van 1,5 % bij en concludeert dan dat er slechts sprake is van een kleine toename tot 2030. Een volstrekt ongeschikte benadering om, op basis van een algemene studie, belangrijke specifieke conclusies te trekken over de verkeersbewegingen en de daartoe behorende milieuaspecten. Onderwerpen die juist gerelateerd moeten zijn aan de volumeontwikkeling en de toenemende bedrijfsactiviteiten van Rotra, K+N en Ubbink. Wij adviseren om een onafhankelijke partij de veranderingen in de verkeerssituatie, voor iedereen inzichtelijk, te laten maken.

MER plichtigheid.

De argumentatie voor de stelling in het rapport: *“Nader onderzoek in een MER is dan ook niet noodzakelijk”* is onzes inziens onvoldoende en zelfs soms onlogisch. Immers door de grote invloed van de plannen op het milieu (landschap, lucht, geluid, directe omgeving) kan deze procedure geen voortgang vinden zonder dat deze effecten eerst **objectief** in beeld zijn gebracht.

- Met betrekking tot het landschap wordt de onlogische conclusie getrokken *“omdat er al wat staat, is de verandering niet als belangrijk nadelig te beschouwen”*.
- Het is niet onderbouwd waarom er in de gebruiksfase geen belangrijke nadelige effecten worden **verwacht**.
- Met betrekking tot de verontreiniging / hinder wordt de verkeer aantrekkende werking ongemotiveerd gebagatelliseerd. *De voorstelling van zaken dat: “ In*

de gebruiksfase de activiteiten niet wezenlijk zullen veranderen in vergelijking met de huidige situatie” is onlogisch. Het doel van deze operatie is om de bedrijfsactiviteiten te laten groeien en groei is wezenlijk iets anders dan de zaken bij het huidige gebruik houden.

- Met betrekking tot de Luchtkwaliteit: Gegevens van het RIVM laten zien dat bij Doesburg de jaargemiddelde norm voor fijn stof (PM10)=19-20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor stikstofdioxide (NO_2) = 18-25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De 3% grens bedraagt dus voor fijnstof $\sim 0.6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor NO_2 : 0.54 – 0,75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Als uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied de concentratietoename NO_2 en PM10 ten gevolge van het plan niet meer bedragen dan 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, dan wordt onze inziens de 3% grens dus ruimschoots overschreden. Wij begrijpen daarom de conclusie niet: *“Dat de realisatie van het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging”*.
- Met betrekking tot de milieuzonering wordt gesteld dat de bedrijven niet in de directe nabijheid van woningen of andere gevoelige bestemmingen liggen. Hoewel in de huidige situatie de milieucategorie van 3.2 geldt (een afstand van 100m tussen industrie en wonen), weten wij van omwonenden dat in de praktijk het geluid van het laden en lossen regelmatig als zeer hinderlijk wordt ervaren. Er bestaat dus een grote discrepantie tussen de theorie en de praktijk. Nieuwe theoretische berekeningen laten zien dat de grenswaarden van de geluidsbelasting op enkele decibellen na benaderd zullen worden. Ook de richtafstand voor het bedrijf van Ubbink wordt voor een aantal aspecten overschreden. Door het uitbreiden van de kade (met een milieu categorie 4.2) in zuidelijke richting, komt een aantal huizen binnen de daarbij passende norm van 300 m te liggen. Het moge zo zijn dat het categorie niveau voor de kade in de bestaande situatie in rechte is toegestaan, maar dat wil niet zeggen dat dit ook geldt voor een uitbreiding van die kade. Daarom vinden wij dat de zuidelijke uitbreiding niet in het plan moet worden opgenomen

Concluderend is onze zienswijze voor het aspect milieuzonering dat de “lusten’ van bedrijfsintensivering volledig bij de bedrijven liggen en de lasten bij de omwonenden terecht komen. Wij adviseren daarom in het plan afdoende mitigerende maatregelen op te nemen.

- Met betrekking tot het aspect **Cultuurhistorie** valt op dat de status van Doesburg met een wettelijk beschermd stadsgezicht wordt genegeerd omdat de grens van het aangewezen stadsgezicht net buiten het plangebied ligt. Deze visie is onzes inziens te beperkt. De bedoeling van de bestemming 'beschermd stadsgezicht' is primair te conserveren wat stedenbouwkundig fraai is en dat geldt voor de gronden waarop die bebouwing aanwezig is. Maar vervolgens brengt een goede ruimtelijke ordening met zich mee dat, met name op de aanliggende gronden, het fraaie stadsgezicht niet wordt aangetast of onmogelijk wordt gemaakt. De voor die gronden vast te stellen bestemmingsplannen zullen in die zin aansluiting moeten zoeken, anders heeft een bestemming 'beschermd stadsgezicht' geen zin. Het in de wet genoemde waardestellende uitzicht vanaf de brug op de stad zal nog zwaarder worden aangetast door de massaliteit van de geplande bebouwing en de opslag van de containers. Het effect van de 22m hoge bebouwing op het profiel van de stad is niet geanalyseerd. Evenmin is de impact op het landschap van de Fraterwaard geanalyseerd. Daar geldt de beleving van de wijde open ruimte als een kernkwaliteit. Deze kwaliteit wordt geschaad door de hoge bebouwing die als een muur zal werken. Volgens de Kadernota voor de Cultuurhistorie van de gemeente Doesburg dient er *“minimaal ingegrepen te worden in historisch waardevolle objecten en structuren van de stad”* en moeten *“Ruimtelijke ingrepen worden onderbouwd met bouwhistorisch, landschappelijk onderzoek”*. De beperktheid en de eenzijdigheid van het rapport over de cultuurhistorische- en landschappelijke inpassing, is opvallend. Concluderend zijn wij van mening dat de cultuurhistorische waarden onvoldoende in de plannen zijn betrokken.

Met betrekking tot de MER-plicht zijn wij van mening dat de argumentatie, waarom dit plan niet MER-plichtig is, op een aantal onderdelen ontoereikend is, dan wel faalt. Wij vinden dat er alsnog een MER-analyse moet worden uitgevoerd alvorens tot besluitvorming wordt overgegaan.

Resumerend.

Het ontwerpbestemmingsplan voor het industrieterrein aan de Verhuellweg is onvoldoende van niveau om dergelijke belangrijke stedenbouwkundige ingrepen te onderbouwen.

De eenzijdigheid waarbij de lusten bij de bedrijven liggen en de milieubelasting door de toenemende bedrijvigheid, volledig bij de bevolking terechtkomt, is niet

acceptabel. Zonder belangrijke aanpassingen kan het definitieve bestemmingsplan volgens ons niet worden vastgesteld.

De plek, tussen bijzonder waardevolle gebieden met enerzijds het beschermde stadsgezicht, anderzijds het natuurgebied van de Fraterwaard en de historisch belangrijke Linies, vraagt om een originele en verantwoorde benadering voor de invulling. Eén die recht doet aan de vele belangen. Een plan waar Doesburg baat bij heeft.

In afwachting van uw antwoord,

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van de Gestichten Doesburg

J. van Amstel
(Voorzitter Gestichten Doesburg)