

College van B & W Doesburg
Postbus 100
6980 AC Doesburg

Doesburg, 27 januari 2021

ZIENSWIJZE:

Ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Verhuellweg (NL.IMRO.0221.PBL20001HBV-ON01)

Het hier gepresenteerde Ontwerpbestemmingsplan (NL.IMRO.0221.BPL20001HPV-ON01) is een aanfluiting, schadelijk voor het aangezicht van het historische stadshart Doesburg, schadelijk voor de natuur rond Doesburg, schadelijk voor de kwaliteit van leven van de bewoners van Doesburg.

Wij maken bezwaar tegen het moment van terinzagelegging: 1 dag voor Kerst, tijdens een totale corona-lockdown. Achterbaks, opportunistisch.

Wij maken bezwaar tegen elk onderdeel van het plan: de verhoging van de bouwwerken naar 22 m, de verlenging van de laad- en loswal met 100%, de verdere vergroting van de zwaikom en de maximale benutting van het industrieoppervlak.

En zoals in Toelichting, 1.1. Aanleiding al staat: 'tevens wordt er rekening gehouden met mogelijkheden voor doorontwikkeling in de toekomst'. Dus dit ontwerp is pas een tussenstadium. Met elke aanvraag worden de grenzen opgerekt. Wanneer wordt het volgende plan gepresenteerd? Waar houdt het op?

Wij maken bezwaar tegen de door ons geconstateerde tendens van elke keer meer, meer, hoger, hoger, groter, groter.

Het is een herhaling van zetten van het totaal mislukte Rotra-Mulder-plan van 2017/2018 dat de argeloze burger van Doesburg toen al het lieve sommetje van zo'n €100.000 heeft gekost (budgetbegroting €285.000; rest nog beschikbaar voor deze fase of is er nu al meer uitgegeven ná half aug. 2018? en moet er nog meer geld naar toe). Een plan dat veel onrust/ongenoegen in Doesburg veroorzaakte. De altijd zo geheim gehouden terugvaloptie wordt bevestigd in Toelichting 1.1. Dit Plan B is vanaf het begin achter de hand gehouden en heeft een serieuze zoektocht door Rotra naar alternatieve locaties elders overbodig gemaakt. Volgens lokale en provinciale wetgeving zijn overheden verplicht tot onderzoek hiernaar. Rotra poneert herhaaldelijk de onsuccesvolle zoektocht maar nergens wordt hard gemaakt waarom het geen resultaat heeft opgeleverd. Zijn de in 2017/2018 gebruikte ondersteunende onderzoeken nu voor dit ontwerpbestemmingsplan weer afgestoft, en slechts voorzien van een nieuwe datum?

Loopt de gemeente niet continue aan de leiband van Rotra? In hoeverre is de beklemmende stellingname van Provincie Gelderland totaal richtinggevend voor Doesburg?

Op verschillende facetten willen wij hieronder nader ingaan:

Aantasting historisch stadshart Doesburg

Niet voor niets is Doesburg een wettelijk beschermd stadsgezicht sinds 22 augustus 1974. De bescherming moet bewaakt worden in bestemmingsplannen. Door Erfgoedvereniging Bond Heemschut en Gestichten Doesburg is hierop al vaker gewezen. De nu voorgestelde verzameling blokkendozen tot wel 22 m hoog gaat de schaal van Doesburg ver te boven, disproportioneel. Het neerzetten van een reclamebord of het een meter opschuiven van een terrasstoel leidt al tot verhitte raadsdiscussies en aanscherping van de regels door het college van B&W. Maar datzelfde college heeft geen enkel probleem met metershoge, megahallen pal naast een historisch stadshart. Kunnen huiseigenaren in de binnenstad na afloop bij de Gemeente een schadeclaim indienen voor de waardevermindering van hun bezit? (huis in Hanzestadje tegenover huis naast industriecomplex).

Toerisme - de economische pijler van Doesburg

Doesburg als annex van een mega-bedrijvencomplex lijkt mij geen publiekstrekker. Dan kan je nog zo veel geld pompen in promotie maar dat helpt niet. Toerisme is dé economische pijler van de totale Doesburgse financiële huishouding. Voor de gemeente als inkomstenbron door toeristenbelasting (campings, andere logiesvormen) en parkeergelden. Voor de horeca en de detailhandel zijn toeristen de kurk waarop alles drijft. Het winstbejag van de één gaat ten koste van het bestaansrecht van de ander.

Natura 2000-Fraterwaard

Industrieterrein Verhuellweg grenst aan het Natura 2000-gebied Fraterwaard. Dit laatste is niet voor niets wettelijk beschermd. In elke fase van sloop, bouw, bedrijfsactiviteiten zal de aantasting aanzienlijk zijn.

Zwaaikom Rijkswaterstaat

Toelichting en Sweco, Aanmeldingsnotitie, 2.1: hier staat dat deze verdere vergroting nog niet zeker/beoogd is. Komt dat misschien vooral omdat de strook grond eigendom is van Stichting Twickel (deel Fraterwaard dus) en onderdeel uitmaakt van een Natura 2000-gebied. Onteigening met gemeenschapsgeld? De nu al bestaande zwaaikom, aangelegd met belastinggeld door Rijkswaterstaat onder het mom van scheepsveiligheid op de IJssel, is in werkelijkheid de aanleg van een haven voor Rotra.

Geluidsoverlast, lichtoverlast, luchtverontreiniging, gevaarlijke stoffen

Aangezien Rotra, Ubbink en waarschijnlijk ook Kühne+Nagel uitgaan van een 24/7-economie/ploegendiensten (SWECO, Akoestisch Onderzoek pag. 8 en 12) zal de overlast naast overdag ook in de nachtelijke uren ziekmakend zijn voor mens en dier (zie verderop).

Hoe groot is het gevaar voor Doesburg als gevolg van het opslaan, verplaatsen enz. enz. van gevaarlijke stoffen? (in de Quickscan Externe Veiligheid, pag. 2, is te lezen dat dit gevaar aanwezig

is). Alles is beheersbaar totdat het een keer fout gaat. Wellicht is een vergelijking met Beiroet of de vuurwerkramp van Enschede wat overdreven . . .

Waterstand IJssel

Delen van het jaar is de waterstand in de IJssel te laag om scheepvaart mogelijk/rendabel te maken. In andere tijden is de waterstand te hoog om onder bruggen door te varen. De IJssel is dus een onstabiele factor qua transport. In geschetste periodes moet dus de onmogelijke scheepvaart gecompenseerd worden door extra transportstromen via de weg, t.w. vrachtwagens (zie verderop).

Scheepvaart

De scheepvaart is milieutechnisch een van de meest vervuilende vormen van transport. Het inzetten van 1 of 2 op dat terrein 'iets betere' schepen is slechts een druppel op een gloeiende plaat. Europese regelgeving voor verschoning bij schepen is sterk achtergebleven. Inmiddels is het vervoer van een ton lading over het water vervuilerder dan over de weg (fijnstof, stikstofdioxide; uitspraak ministerie van infrastructuur in 2018). Pas in 2030 moet de binnenvaart zijn vervuiling met slechts 50% gereduceerd hebben, hoe is onduidelijk.

Vrachtwagens

Er zullen best wat schone vrachtwagens (zgn. trekkers) in het wagenpark van Kühne-Nagel, Rotra en Ubbink aanwezig zijn, maar het grootste deel is nog steeds van zeer vervuilende Oost-Europese origine die niet voldoet aan EU-normen van uitstoot enz. De vervoersstromen zijn en blijven groot (SWECO aanmeldingsnotitie, pag. 9 en 11).

Kruispunt Koepoortdijk

De immense stroom van vrachtwagens die elke dag vanaf de N317 het kruispunt Koepoortwal/-dijk/-straat oprijdt, blijft maar toenemen en dat wordt steeds erger en erger. Zeer gevaarlijk.

Werkgelegenheid

Gelukkig hebben de drie partijen ingezien dat dit niet een van de sterkste argumenten is. Door schaalvergroting, vernieuwing enz. enz. zal door automatisering, robotisering de werkgelegenheid juist schrikbarend afnemen. De vooral bij Kühne+Nagel aanwezige werkgelegenheid wordt ingevuld door uitgebuite Roemenen, Polen, Bulgaren enz. Of je dat zo moet nastreven, is weer een andere vraag.

Warehouses en crossdocks leveren geen werkgelegenheid op, een voorbeeld is de megahal van Tata Steel (220 m lang, 42 m breed) in IJmuiden waar 3 mensen werken per ploegendienst. En het vriesdeel van Aviko (0 personen).

Wegen/parkeerterreinen rondom bedrijventerrein

Komen voor rekening van de Gemeente (gemeenschapsgeld dus). In maart 2018 werden de wegen volledig vernieuwd, nieuwe inritten en parkeerterreinen aangelegd. De totale kosten in dat jaar 320.000 euro, provincie minimaal het dubbele.

Door het veelvuldig gebruik door zware vrachtwagens zal herstel/verbetering regelmatig opnieuw bekostigd moeten worden en zwaar drukken op de stadsbegroting.
De betaalde OZB-belasting zal bij lange na niet toereikend zijn.

Drie bedrijven (incl. Blikvanger)

De splitsing van Rotra in CTD en Kühne+Nagel is nog geen feit. Is Rotra juridisch gezien wel bevoegd om een herziening van een bestemmingsplan aan te vragen?

Duurzaamheid van de drie bedrijven?

De duurzaamheid van met name Rotra/CTD en K+N wordt nergens aangetoond maar wel uitgeschreeuwd. Je kan nog zo veel pagina's vullen met beloften, cijfertjes, aannames, maar . . .
Dat er zonnepanelen op nieuwbouw komen, is vooral eigen belang. CO2 Footprint-compensatie in Afrika helpt de inwoners van Doesburg niet.

PAS

Programma Aanpak Stikstof (PAS)(vooraf stikstofuitstoot vast wegpoetsen)is nog steeds van kracht door uitspraak Raad van State van 29 mei 2019 (zie ook uitspraak RvS over A15 van 20-1-2021).
Vee inleveren, woningbouw opschorten want Rotra wil uitbreiden???

Wegsluizen winsten enz. door buitenlandse bedrijven

Bij buitenlandse bedrijven (het Zwitserse K+N en het Duitse Ubbink; dus overgrote deel van de aanvragers) is de vraag gerechtvaardigd of ze überhaupt wat bijdragen aan de financiële huishouding van Nederland waaruit de infrastructuur (waar die bedrijven wel gebruik van maken) betaald moet worden.

Conclusie

De kwaliteit van leven van de inwoners van vooral de binnenstad van Doesburg wordt opgeofferd voor het privaat commercieel belang van drie bedrijven. Mensen totaal ondergeschikt.

Hierbij verzoeken wij het College van B&W Doesburg geen bestemmingsplan wijziging toe te staan.

E. Hagedoorn
Windmolenstraat 6

G.J. Zoet
Windmolenstraat 2

T.G. Keuning
Windmolenstraat 2
tgkeuning@yahoo.co.uk

