

Aan de gemeenteraad van Doesburg  
Postbus 100  
6980 AC DOESBURG

Doesburg, 2 februari 2021

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Verhuellweg

### **Geachte raad,**

Op 24 december is ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Verhuellweg ter inzage gelegd in gemeentehuis Doesburg. Daarbij wordt de mogelijkheid geboden een zienswijze in te dienen betreffende onderhavige bestemmingsplan; graag maken wij gebruik van deze mogelijkheid. Waar in deze zienswijze wordt gesproken over bestemmingsplan wordt bedoeld ontwerp bestemmingsplan Verhuellweg (21/12/2020).

### **Bedrijfscategorie**

Het bestemmingsplan biedt de op het betreffende bedrijventerrein gevestigde bedrijven de mogelijkheid hun activiteiten substantieel uit te breiden. De ruimtelijke effecten van deze uitbreiding zullen ver buiten het plangebied merkbaar zijn.

Waar voorheen als zwaarste milieucategorie bedrijfsactiviteiten 3.2 mogelijk waren, wordt dit nu 4.2 langs de hele waterkant. Dit is noodzakelijk om containers te kunnen overslaan. Bij de Bestemmingsregels in hoofdstuk 2 artikel 3.1 onder d staat slechts *...-loskade ter plaatse van de aanduiding bedrijf tot en met categorie 4.2...* en ontbreekt een specificatie van de bedrijvigheid die daar toegestaan gaat worden. Dit dient nader gespecificeerd te worden om te voorkomen dat ieder bedrijf wat onder die categorie valt zich daar in theorie zou kunnen vestigen.

Verder zien wij in de plankaart dat bijna het hele stuk aan het water (veel groter dan waar de uitgebreide laad- loskade gepland staat) bestemd wordt voor bedrijf tot en met categorie 4.2. Dat is niet nodig en niet wenselijk aangezien dat tot onvoorziene effecten (nog meer kranen of iets dergelijks) kan leiden en is het voor de nieuwe kade genoeg om de functieomschrijving tot dat gedeelte te beperken.

Overigens merken wij op dat de bestaande laad- en los activiteiten in de haven als zodanig nooit correct in de twee voorafgaande bestemmingsplannen zijn opgenomen.

### **Verkeer**

De ruimtelijke uitstraling van de toename in activiteit op het bedrijventerrein zal vooral merkbaar worden door toenemend verkeer over de N317 en o.a. op de afrit naar de Koepoortwal/ Koepoortwal-Koepoortdijk.

In het rapport dat Rotra heeft laten opstellen door Sweco (Bijlage 16 bij Toelichting: deelrapport Verkeer) om inzicht te verschaffen in deze toename wordt geconcludeerd dat de voorgenomen herstructurering/optimalisering van het bedrijventerrein Verhuellweg geen significante effecten heeft op verkeersstructuur, verkeersintensiteit, verkeerafwikkeling en verkeersveiligheid en gevolgen voor langzaam verkeer. Een en ander wordt cijfermatig onderbouwd in bijlage 1 (Inventarisatie bedrijfsgegevens t.b.v. bepaling ritproductie

bestaande en toekomstige activiteiten) van genoemd rapport.

Van groot belang in de beoordeling van effecten is het aantal containers wat per dag wordt aan- dan wel afgevoerd. Elke container wordt immers verder vervoerd of teruggebracht door een vrachtwagen. Ook als de container in het crossdock wordt gelost zal de inhoud toch verder vervoerd worden per vrachtwagen(s).

In genoemde bijlage 1 word als maximum 114 per dag genoemd bij 10 afvaarten per week van schepen klasse Va. Dit aantal wordt herleid uit de beschrijving van de representatieve bedrijfssituatie in Bijlage 4, Akoestisch onderzoek, Sweco, 17-06-2020.

In deze beschrijving zitten twee foute aannames te weten:

1. Abusievelijk wordt de capaciteit van de huidige schepen (IV) gebruikt (81+90). De nieuwe laad-loskade is zodanig gedimensioneerd dat daar twee Va schepen met een capaciteit van 200 containers (per schip) kunnen afmeren. Dus te verwachten capaciteit is 2 x 200 TEU per dag.

2. Ook al wordt een deel van de containers op de kade geplaatst, dat deel verdwijnt niet in een zwart gat en wordt dus ooit een keer opgehaald en verder verwerkt en zal dus meegenomen moeten worden in transportbewegingen.

Wanneer we de juiste cijfers voor klasse Va schepen (2 afvaarten per dag met per schip 200 TEU) toepassen komen we dus op een (maximaal) aantal van 400 TEU Dit zorgt voor 800 transportbewegingen van en naar het bedrijventerrein (de container moet worden opgehaald door een vrachtwagen die hiervoor naar het bedrijfsterrein moet rijden dus dat is 2 transportbewegingen per container). Ook wanneer de container zou worden gelost in het crossdock wordt de inhoud daarvan in een vrachtwagen verder vervoerd.

Dit is een factor 7 meer dan het aantal (114) wat gebruikt wordt in het deelrapport Verkeer. Wanneer deze bewegingen plaatsvinden tussen 6.00 en 21.00 uur betekent dat 53 vrachtwagens per uur over de weg van en naar het bedrijventerrein.

Voor de toekomst wordt nu uitgegaan van 10 afvaarten per week; waar is deze aanname op gebaseerd? Het bestemmingsplan biedt de technische mogelijkheid om meer afvaarten per week te realiseren dan de genoemde 10. De kraan van CTD kan 20 TEU per uur handelen. Van 6.00 tot 21.00 uur is dat 15 uur x 20 = 300 TEU. Twee kranen (na uitbreiding) kunnen dan theoretisch 600 TEU verwerken per dag. In een werkweek van 5 dagen hebben we het dus over in theorie 3000 containers per week waarvan een groot deel uitgereden gaat worden. (De zaterdag en zondag laten we nu buiten beschouwing maar dat kan in de toekomst anders blijken te worden).

Uit bovenstaande blijkt dat de cijfermatige onderbouwing zoals gegeven in het deelrapport Verkeer voor de gevolgen voor verkeer in en rond Doesburg door de uitbreidingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, herzien moet worden.

Wat de afwikkeling van mogelijk bovengenoemd verkeer betreft: de afrit van N317 naar de Koepoortwal is niet geschikt voor grote aantallen vrachtwagens door nabijheid van bewoning en de onhandige bocht. Dit is al eerder door de gemeente zelf vastgesteld; in een eerdere nota van inspraak (2007) mbt bedrijventerrein Verhuellweg schrijft de gemeente : *"Rechtstreeks afdraaien van N317 naar de Verhuellweg is niet mogelijk. In de huidige situatie is er dus sprake van een omrijdbeweging voor (vracht)verkeer naar het bedrijventerrein. De afslag doet daardoor indirect aan en leidt tot onnodige zoekverkeer, is onhandig voor het*

*bedrijventerrein en zorgt voor overlast van vrachtverkeer in de buurt van het centrumgebied. De ruimte die in de huidige situatie in beslag wordt genomen door de lus kan wellicht beschikbaar komen voor een andere functie, hetgeen aansluit bij het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Voor een rechtstreekse afslagconstructie is op de huidige locatie voldoende ruimte, het wegverkeerslawaai in het noordwestelijk centrumgebied zal worden beperkt en de ondernemers hebben een rechtstreekse aansluiting op de N317.”*

De ontwikkelingen op bedrijventerrein Verhuellweg zullen het verkeer op de afrit N317 doen toenemen en het zeer waarschijnlijk noodzakelijk maken de situatie daar te veranderen. Het is dus nu aan de orde het verkeer naar en van het bedrijventerrein vanaf Arnhem-Dieren op een andere, voor de bewoners in de buurt en de stad in het algemeen minder belastende wijze te gaan laten verlopen.

Heeft de gemeente Doesburg hier plannen voor?

Heeft de gemeente Doesburg hier gelden voor beschikbaar?

### **Geluid**

Zoals verduidelijkt onder Verkeer geeft de beschrijving van de toekomstige representatieve bedrijfssituatie zoals weergegeven in de diverse toelichtingen bij het bestemmingsplan geen juist beeld. Wat betreft geluid vanaf het terrein zal het akoestisch onderzoek wellicht wat hogere waarden produceren.

Wat betreft het verkeer van en naar het industrieterrein dient opgemerkt te worden dat geluid geproduceerd door dat verkeer niet toegerekend wordt aan de op dat industrieterrein aanwezige bedrijven. Dit als gevolg van het feit dat het een gezoneerd industrieterrein betreft. Dit betekent dat geluid van verkeer van en naar het terrein meegenomen wordt op macroniveau en dat daar geen grenzen aan gesteld kunnen worden.

Wat de diverse geluidsbronnen betreft kunnen wij in het akoestisch onderzoek (Bijlage 4 bij de toelichting) de aanwezigheid van een (op dit moment) twintigtal reefer (koelcontainers) niet terug vinden. De koelsystemen in deze reefer produceren met name op warmere dagen significant geluid. Dit dient meegenomen te worden als geluidsbron in het onderzoek.

### **Bouwhoogtes**

In de nota “inspraak en vooroverleg” bedrijventerrein Verhuellweg uit 2007 reageert de gemeente op inspraak van Twickel over bouwhoogtes en landschappelijke inpassing dat de *“gemeente aansluit bij het standpunt van de inspreker dat de overgang tussen stad en buitengebied zorgvuldig moet worden vormgegeven”* en daarom maximaal bij uitzondering 17 meter hoogte via vrijstelling toestaat. Dat er nu gebouwen van 22 meter hoogte toegestaan gaan worden heeft kortgezegd dus niks meer te maken met landschappelijke inpassing en wij vragen ons af of de nieuwe geplande situatie wel voldoende aandacht in de welstandstoets heeft gekregen.

Samenvattend stellen wij vast dat toelichting en bijlagen een onvolledig beeld geven van de gevolgen van de uitbreidingsmogelijkheden die binnen het bestemmingsplan gerealiseerd kunnen worden. Degelijke besluitvorming op een dossier met ingrijpende ruimtelijk

consequenties vereist dat bestuurders goed geïnformeerd worden. De indruk bestaat dat dat in dit geval niet zo is.

Doesburg is geen geschikte plek voor grootschalige containeroverslag en wij verzoeken u dan ook dat niet te faciliteren en het bestemmingsplan overeenkomstig te veranderen.

In afwachting van uw reactie, tekenen wij

Hoogachtend,

J.W Scharloo, E.G.L. Scharloo-Weersink  
Burg. Fl. v. Aspermontlaan 10  
6981 AN Doesburg