Nota van antwoord zienswijzen
Bedrijventerrein Verhuellweg Doesburg

Bestemmingsplan en vormvrije m.e.r.

Versie 6 augustus 2021-DEFINITIEF

Inhoud

1 Inleiding 4
1.1 Opzet van de antwoordnota 4
2 Thematische beantwoording 4
2.1 Reactie op hoofdlijnen 4
2.2 Wat wordt mogelijk gemaakt 4
2.3 Aanleiding van de ontwikkeling 6
2.3.1 Behoefte (Waarom) 6
2.4 Ruimtelijke inpassing 10
2.4.1 Stedenbouwkundige inpassing 10
2.4.2 Landschap en cultuurhistorische waarden 13
2.5 Natuur en ecologie 14
2.6 Milieu 15
2.6.1 Verkeer 15
2.6.2 Luchtkwaliteit 17
2.6.3 Milieuzonering 17
3 Antwoord op zienswijzen 18
4 Overzicht aanpassingen bestemmingsplan 149
4.1 Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen 149
4.2 Ambtshalve wijzigingen 149
Bijlagen 150

1 Inleiding

Het (ontwerp-)bestemmingsplan Bedrijventerrein Verhuellweg voorziet in het juridisch-planologisch mogelijk maken van de optimalisatie en herstructurering van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg in Doesburg.

Het ontwerpbestemmingsplan en de aanmeldingsnotitie voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling hebben vanaf 24 december 2020 zes weken ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld tijdens deze periode een zienswijze bij de gemeenteraad in te dienen. Gedurende deze periode zijn 59 zienswijzen ingediend.

In deze nota wordt de benaming ‘Rotra’ gehanteerd voor de gronden en gebouwen en het gebruik daarvan die in eigendom zijn van Rotra maar inmiddels verhuurd worden aan en in gebruik zijn door Kuehne+Nagel.

In deze antwoordnota wordt ingegaan op de ingebrachte zienswijzen.

1.1 Opzet van de antwoordnota

In deze antwoordnota komen de volgende onderwerpen aan bod:

- In hoofdstuk 2 wordt een thematische reactie gegeven op een aantal onderwerpen die in meerdere zienswijzen terugkomen.
- In hoofdstuk 3 wordt per ingediende zienswijze een meer gedetailleerde reactie gegeven (indien nodig) waarbij ook wordt aangegeven of de zienswijze of reactie aanleiding heeft gegeven tot aanpassing van het bestemmingsplan.
- Tot slot is in hoofdstuk 4 een overzicht opgenomen van de aanpassingen die zijn doorgevoerd naar aanleiding van zienswijzen en aanpassingen die ambtshalve zijn doorgevoerd.

2 Thematische beantwoording

2.1 Reactie op hoofdlijnen

In totaal zijn 59 zienswijzen ingediend op het ontwerpbesluit. Een deel van deze zienswijzen heeft betrekking op dezelfde onderwerpen. In dit hoofdstuk worden de meest voorkomende onderwerpen behandeld. In de antwoordtabel van hoofdstuk 3 wordt, daar waar dat aan de orde is, verwezen naar de beantwoording in dit hoofdstuk.

2.2 Wat wordt mogelijk gemaakt

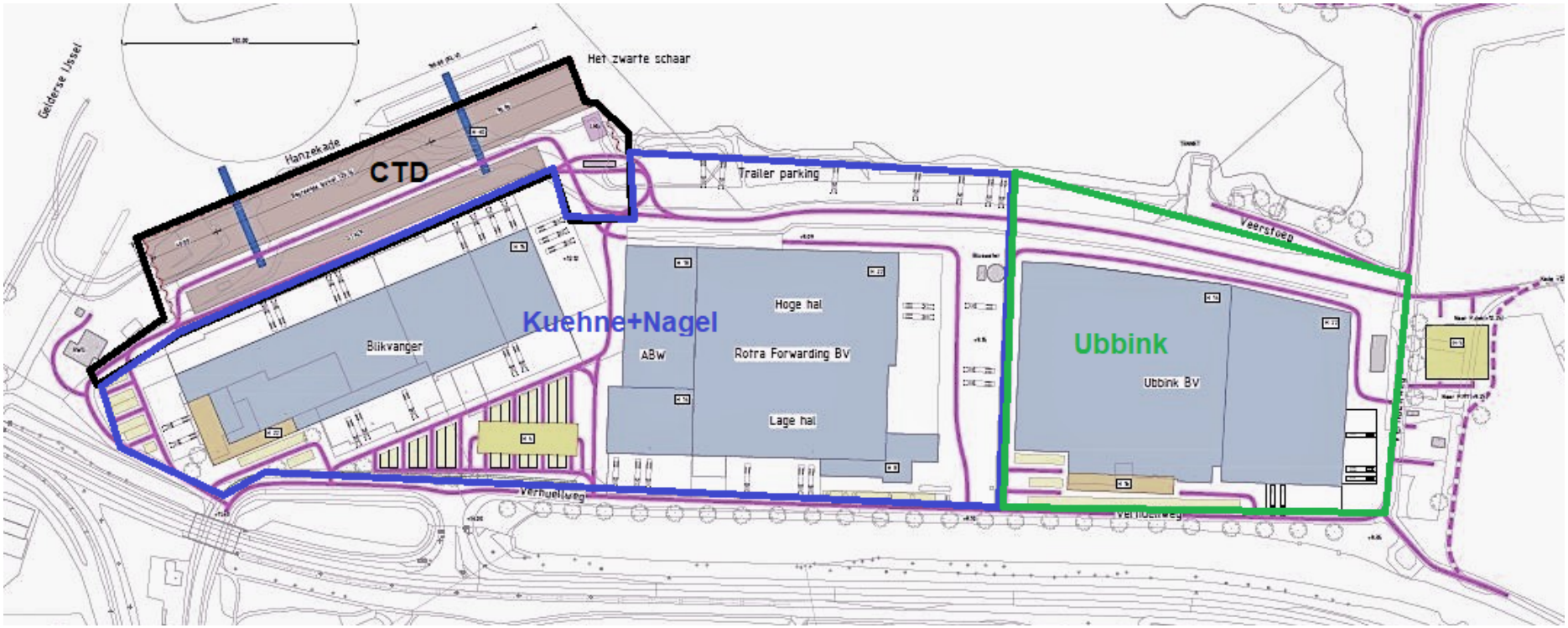
Het bestemmingsplan ‘Bedrijventerrein Verhuellweg’ is door de bedrijven op het bedrijventerrein aan de Verhuellweg in Doesburg ingediend bij de gemeente Doesburg. In tegenstelling tot het Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg (LEID), waarmee een uitbreiding van ca. 20 hectare was beoogd, zet het nieuwe bestemmingsplan in op een optimalisatie en herstructurering van het bestaande bedrijventerrein. Naast de beoogde kadeverlenging vindt geen

uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein plaats. Ook staat het nieuwe bestemmingsplan geen bedrijvigheid toe, anders dan op dit moment in de huidige situatie aanwezig is.

Het nieuwe bestemmingsplan staat verdeeld over het bestaande terrein verschillende bouwhoogten toe, variërend van maximaal 8 meter tot op enkele plekken maximaal 22 meter hoog. Volgens het bestaande bestemmingsplan is nu voor het hele bouwvlak een maximaal bouwhoogte van 12 meter toegestaan, waarbij afgeweken kan worden tot maximaal 17 meter. Daarnaast zijn in de huidige situatie enkele gebouwen vergund tot een bouwhoogte van 18 meter. Aan de noordzijde is het bouwvlak vergroot om hier de mogelijkheid te bieden om tochtsluizen te realiseren ten behoeve van het in- en uitladen van goederen. Dit bouwvlak blijft binnen de huidige plangrenzen van het bestaande bedrijventerrein. De beoogde tweede kraan is op basis van het huidige bestemmingsplan reeds toegestaan.

Voor het specifieke gebruik van de laad- en loskade wordt in het bestemmingsplan categorie 4.2 opgenomen. Deze categorie is in de huidige situatie al bij recht toegestaan (activiteiten laad- en loskade zijn vergund en in huidige bestemmingsplan reeds geregeld) alleen nog niet als categorie 4.2 in het bestemmingsplan opgenomen. Voor de bedrijfsactiviteiten van Ubbink is, in tegenstelling tot de aangegeven categorie 3.2, categorie 4.1 van toepassing. Dit is daarom ook specifiek voor de huidige bedrijfsactiviteit als zodanig opgenomen in het bestemmingsplan. De activiteiten van Rotra zijn begin 2020 overgenomen door Kuehne+Nagel, welke ook de gebouwen op het terrein in gebruik heeft genomen. Kuehne+Nagel verzorgt wegtransport en logistieke dienstverlening. Deze bedrijfsactiviteiten vallen, net als in de huidige situatie, onder categorie 3.2.
Tot slot maakt het bestemmingsplan de verplaatsing van het LNG-station, van de westelijke zijde van de kade naar de oostelijke zijde van de kade, mogelijk.

Binnen deze kaders van het bestemmingsplan kunnen de initiatiefnemers na vaststelling bouwplannen ontwikkelen en vergunning aanvragen. Dan pas is bekend hoe het geoptimaliseerde bedrijventerrein er concreet uit komt te zien. Op dat moment wordt het ontwerp op uiterlijk beoordeeld door de commissie ruimtelijke kwaliteit.
Navolgende afbeelding toont de globale begrenzing van de het gebruik van de gronden van de bedrijven in de toekomstige situatie. De Laad- en loskade is van Container Terminal Doesburg (CTD), de twee westelijke gebouwen worden gebruikt door Kuehne+Nagel (in eigendom van Rotra) en het oostelijke gebouw is van Ubbink. Het verschil tussen wat is toegestaan op basis van het huidige bestemmingsplan en wat mogelijk wordt gemaakt met het gewijzigde bestemmingsplan is visueel weergegeven in paragraaf 2.4.1.



Figuur 1 Gebruik van gronden/gebouwen CTD, Kuehne+Nagel en Ubbink

2.3 Aanleiding van de ontwikkeling

2.3.1 Behoefte (Waarom)

2.3.1.1 Positie in de markt en economische noodzaak

De bedrijven Rotra en Ubbink zijn in de jaren ’60 gevestigd op het bedrijventerrein aan de Verhuellweg in Doesburg. Beiden bedrijven hebben een bovenregionale uitstraling en een sterke positie in de markt. Rotra is een logistieke dienstverlener en voorziet op deze locatie in transport over water en weg en beschikt over en warehouse voor opslag van goederen. De logistieke dienstverlening en wegtransport is inmiddels overgenomen door Kuehne+Nagel. Het transport via water wordt door CTD voorzien. Ubbink is een productie- en handelsbedrijf welke werkt aan oplossingen voor energie-efficiency en een gezond binnenklimaat voor gebouwen. Het bedrijf is afhankelijk van producten en goederen die worden aangevoerd en afgevoerd over zowel water als weg.

Investering in deze bedrijven is van groot belang omdat de bedrijven een belangrijke functie hebben in de regio en omdat ontwikkeling van deze bedrijven van groot belang is voor duurzame en innovatieve oplossingen en de positie van de regio in deze markt. Doordat ze gericht zijn op duurzame en innovatieve oplossingen maken de bedrijven een constante groei door. Om die groei mogelijk te kunnen maken zijn ruimtelijke aanpassingen op het bedrijventerrein noodzakelijk.

De containerterminal is een belangrijke schakel voor de regio Liemers en de Achterhoek en knooppunt EMZ (Emmerich-Montferland-Zevenaar aan de A12) en de daar gevestigde verladers binnen de maakindustrie voor vervoer over water. De terminal is een belangrijke rechtstreekse verbinding naar de regio Twente. Tevens verzorgt de containerterminal containertransport over water naar de havens van Rotterdam en Antwerpen en staat in directe verbinding met het Europese achterland.

De structureel groeiende vraag van klanten uit de markt maakt dat stilstand kan leiden tot verslechtering van de concurrentiepositie. Er wordt dan ook al jaren ingezet op het door ontwikkelen van deze locatie. Het doorontwikkelen van de bedrijven wordt beperkt in de ruimte die bedrijven nu hebben. Daarom is het herstructureren en optimaliseren van de bedrijven op Bedrijventerrein Verhuellweg noodzakelijk.

De ontwikkelwens van Rotra komt voort uit een autonome ontwikkeling van bestaande activiteiten die ruimtelijk onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Voor Rotra zijn vier ontwikkelingen van groot belang:

1. Ontwikkeling van een crossdock-faciliteit: Bij Rotra worden goederen aangeleverd via water en weg, en op/vanuit de hoofdlocatie in Doesburg opgeslagen of verder gedistribueerd. In het crossdock worden goederen aangeleverd en van daaruit verdeeld naar andere transporten en/of warehouse voor opslag. Op dit moment beschikt Rotra over een geïmproviseerd crossdock in één van de warehouses. Deze overslag is inefficiënt qua vorm en manoeuvreerruimte, en beperkt bovendien de opslagcapaciteit van het warehouse. Tevens is er voorzien dat er een nieuw kantoorgebouw wordt gebouwd gedeeltelijk in en op het nieuwe crossdock.
2. Rotra beschikt op dit moment over te weinig opslagcapaciteit. Enerzijds omdat Rotra als bedrijf groeit en de nodige opslagruimte groter wordt, anderszijds omdat een deel van het huidige warehouse noodgedwongen als crossdock wordt gebruikt. (Onder andere) hierdoor is er elders extra ruimte gehuurd (8.000 m^2), waardoor een deel van de huidige interne vervoersbewegingen een onnodige verkeersdruk op de kern Doesburg leggen. Daarnaast ligt het in de lijn der verwachting dat de goederenstromen en daarmee de nodige opslagruimte in de toekomst verder zal groeien.
3. Uitbreiding van de containerterminal is gewenst omdat uitbreiding van de huidige terminal een uitbreiding van de goederenstroom over water mogelijk maakt. Extra kade lengte en opslagruimte zorgt er voor dat grotere schepen gemakkelijker aan kunnen leggen en op die manier de potentie beter benut kan worden.
4. Het is noodzakelijk dat de vele vrachtwagens van Rotra geparkeerd kunnen worden op het terrein en veilig kunnen manoeuvreren over het terrein. Daarvoor is voldoende ruimte nodig. Dit is met name rond het crossdock relevant, omdat vrachtwagens hier veelal moeten draaien en keren, zodat zij hun goederen kunnen lossen en laden.

De ontwikkelwens van Ubbink komt eveneens voort uit een autonome ontwikkeling van bestaande activiteiten die ruimtelijk onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. De volgende drie ontwikkelingen zijn van belang:

1. Ubbink voert steeds meer productie zelf uit. Eindproducten worden steeds vaker weer in Nederland geproduceerd. Als gevolg van deze ontwikkeling, maar ook als gevolg van automatisering in de bestaande faciliteit is de omzet flink gegroeid. Door vernieuwing van de productiefaciliteit en een efficiënter gebruik van de ruimte kan verdere groei gerealiseerd worden.
2. Ubbink zit al enkele jaren tegen het maximum van de opslagruimte in het eigen magazijn. Ondanks verbeteringen en optimalisaties is er onvoldoende opslagcapaciteit voor de producten en onderdelen. Bovendien hebben de bestaande magazijnruimten onvoldoende loadingdocks. Dit remt de efficiëntie in het warehouse. Hierom wordt externe ruimte gehuurd, resulterend in proces inefficiënties en meer transportbewegingen. De verhoging en de uitbreiding van de bestaande opslaghallen moet hiervoor een oplossingen bieden. Tevens is voorzien dat het bestaande kantoor/ kantine wordt vervangen door een nieuw kantoorgebouw.
3. Gelet op de groei die Ubbink meemaakt bestaat er de wens om ook de buitenruimte verder te optimaliseren. Op dit moment is deze, met parkeren voor werknemers, manoeuvreren van vrachtwagens en intern transport krap.

De groei die beide bedrijven doormaken is hoofdzakelijk bereikt door optimalisatie van de bedrijfsprocessen en nauwelijk door groei in m² bedrijfsruimte. Daar waar sprake was van groei in bedrijfsruimte betrof het externe opslag. In de huidige siutatie nadert het huidige ruimtelgebruik haar maximumcapaciteit. Beide bedrijven willen groeien, zodat zij aan de huidige vraag kunnen voldoen en concurrerend kunnen blijven in de markt. Daarbij horen investeringen in innovaties, personeel, technologie en ook bedrijfsruimte.

Rotra en Ubbink zijn niet enkel gerenommeerde bedrijven die de Gelderse economie stimuleren en voorzien in een belangrijk deel van de werkgelegenheid voor Doesburg en omgeving, het zijn ook bedrijven die al tientallen jaren nauw verbonden zijn met Doesburg. Rotra is inmiddels al bijna 110 jaar gevestigd in Doesburg, Ubbink zelfs meer dan 120 jaar. Beide bedrijven hebben op het bedrijventerrein aan de Verhuellweg aanzienlijke investeringen gedaan in vastgoed (zoals warehouses en productiefaciliteiten) en voorzieningen (zoals de containerterminal en bijbehorende faciliteiten waaronder de portaalkraan, het LNG-station, baggeren en de zwaaikom).

Vanuit sociaal economisch, maatschappelijk en duurzaamheidsperspectief is een investering op de bestaande locatie het meest wenselijk.

2.3.1.2 Werkgelegenheid

De bedrijven Rotra en Ubbink hebben niet alleen een belangrijke positie in de regio maar leveren ook een belangrijke bijdrage aan de werkgelegenheid in Doesburg en omgeving. De werkgelegenheid in Doesburg is namelijk voor een groot deel afhankelijk van een paar grote bedrijven. Ubbink en Rotra staan daarbij in de top 5 van de 20 grootste werkgevers binnen de gemeente Doesburg.

Op het terrein van Rotra in Doesburg werken momenteel ca. 300 medewerkers. De herontwikkeling van het bedrijventerrein en de haven is hierin nog niet meegenomen. Om de huidige groeicijfers vast te houden is ruimte voor doorontwikkeling nodig. Op dit woont ca. 35% van de medewerkers in Doesburg of in de omgeving binnen 10 kilometer van Doesburg.

Ubbink past geavanceerde spuitgietmachines toe, maakt gebruik van robots, collaboratieve robots en onderzoekt de inzet van Automated Guided Vehicles. Door continue ontwikkelingen in de markt neemt de vraag naar innovatieve producten toe. Om een competitief productiebedrijf in Nederland te kunnen zijn, is het noodzakelijk voorop te lopen in het toepassen van nieuwe productietechnieken en een daarbij behorende schaalgrootte te borgen. Er werken momenteel zo'n 250 medewerkers bij Ubbink. De afgelopen decennia heeft het bedrijf een sterke groei doorgemaakt waarbij er flink geïnvesteerd is in nieuwe productiemiddelen en innovatieve technologie. Op dit moment komt ca. 27% van de Ubbink medewerkers uit Doesburg, en woont ca. 50% van de medewerkers binnen een straal van 10 km van Doesburg. De verwachting is dat het personeelsbestand na uitbreiding een groei van ca. 1% - 1,5% p/jaar zal doormaken.

De bouwmarkt Hubo, die in de huidige situatie in het plangebied gevestigd is, is nauw betrokken bij de beoogde ontwikkeling. In samenspraak met de bouwmarkt wordt gekeken of deze in de toekomst plaats kan maken voor de uitbreiding van de gebouwen van Rotra. Mogelijk komt de bouwmarkt op een andere locatie in Doesburg terug. Het gebruik van de Hubo blijft binnen het nieuwe bestemmingsplan dan ook gewoon toegestaan op de huidige locatie.

2.3.1.3 Behoeftetoets verlengen laad- en loskade

Daar het verlengen van de laad- en loskade, deels, plaatsvindt buiten de contouren van het vigerende bestemmingsplan en daarmee buiten bestaand stedelijk gebied, is hiervoor door Stec een behoeftetoets gedaan. Voor de herstructurering en optimalisatie binnen de contouren van het huidige bestemmingsplan is dit niet nodig daar dit een binnenstedelijke herstructurering betreft. De ladder geeft daarbij aan dat aan de ladder wordt voldaan indien er behoefte is en deze wordt opgelost binnen bestaand stedelijk gebied. In de vorige hoofdstukken is uitgebreid ingegaan op de behoefte, zodat hiermee volstaan kan worden.

Conclusie uit de uitgevoerde behoeftetoets is dat er, zowel kwalitatief als kwantitatief, voorzien wordt in een concrete behoefte door het verlengen van de kade.

Kwalitatief sluit de ontwikkeling aan op de marktontwikkelingen en beleidsambities de komende jaren. Niet alleen vanuit de schaalvergroting die geconstateerd wordt maar ook vanuit duurzaamheidsoverwegingen die vervoer over water stimuleert. Tevens zal vervoer over de weg de komende jaren duurder worden. Verlenging van de kade voorziet derhalve in een kwalitatieve behoefte.

Kwantitatief zijn er een tweetal groeiscenario's aan de orde, een laag en een hoog groeiscenario. Deze scenario's zijn gebaseerd op de groeiverwachtingen voor containervervoer en in hoeverre de huidige kade deze groei aan kan. In beide groeiscenario's die worden voorzien, voldoet de capaciteit van de

huidige laad- en loskade in de toekomst niet. Overigens is het de verwachting dat het hoge groeiscenario het meest aannemelijk is, qua verwachting in de richting van 2040.

Op basis van bovenstaande, kan worden geconcludeerd dat, zowel kwantitatief als kwalitatief de verlenging van de kade voorziet in een behoefte. De nadere onderbouwing van die de behoefte is in de integrale notitie van Stec Groep te raadplegen (bijlage 1).

2.4 Ruimtelijke inpassing

2.4.1 Stedenbouwkundige inpassing

De voorgenomen ontwikkelingen blijven, met uitzondering van de verlenging van de kade, beperkt tot binnen de begrenzing van het bestaande bedrijventerrein. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande structuren, zowel bouwkundig als ook logistiek. De routing op het buitenterrein blijft grotendeels gehandhaafd. De belangrijkste ontwikkelingen bestaan uit het opwaarderen van de containerterminal, de bouw van een crossdock op de plaats van de Blikvanger en het optimaliseren van de bestaande bedrijfsgebouwen onder meer door het deels vergroten van de bebouwingshoogten.

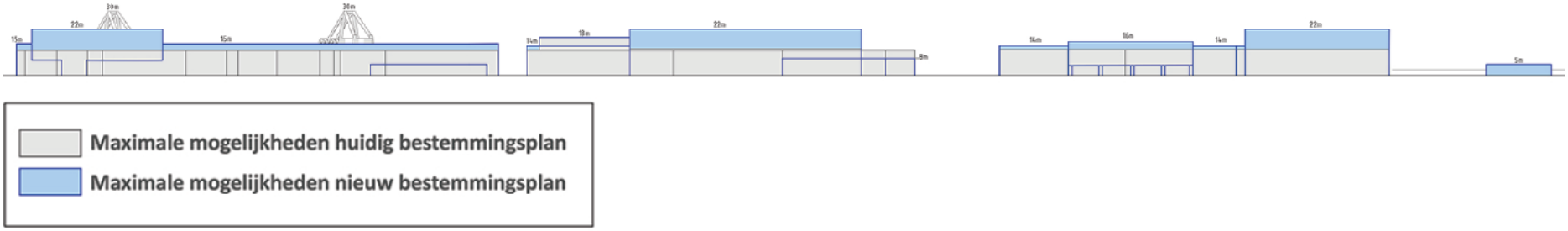
In aanzicht geeft het stedenbouwkundig lengteprofiel een overheersende bebouwingshoogte tussen 14 en 16 meter. Een drietal hogere volumes van 22 meter komen verspreid en enigszins ritmisch voor in het profiel. Het aan de westzijde gelegen kantoor vormt stedenbouwkundig (‘hoeksteen’) en architectonisch (visueel toegankelijke gevel) een accent. Een aantal lagere bebouwingselementen en de secties met loadingdock’s vormen als het ware een plint in de totale wand. Door deze plint sluiten de hogere, vaak blinde gebouwdelen goed aan op de menselijke schaal in de openbare ruimte.

Aan de westzijde heeft het bedrijventerrein een zekere relatie met de stad. Gezien vanuit de stad en komend vanonder het viaduct onder de N317, vormt de hoek van de crossdock waarboven het kantoor voorzien is een representatieve entree voor het bedrijventerrein met verzorgende groen- en parkeervoorzieningen. Het kantoorgebouw betreft vervangende nieuwbouw. De huidige kantoorgebouwen zijn verouderd en voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd. Vanwege het, eveneens, situeren van een crossdock (in het kader van de herstructurering en optimalisering) op de huidige plek van De Blikvanger is ervoor gekozen, bij de sloop en nieuwbouw, een in het oog springend volume, qua hoogte, te realiseren. Hierbij zal wel het industriële karakter van de locatie, van oudsher, qua vormgeving en beeldkwaliteit een plek krijgen. In aanvulling daarop wordt de ruimtelijke kwaliteit en de beeldkwaliteit van het terrein bevorderd door zorg te besteden aan de inrichting van de buitenruimte aan de zijde van de Verhuellweg.

Het zicht vanaf de IJsselbrug is beeldbepalend voor Doesburg. Doordat het zicht op de stad zelf al vrij snel buiten beeld raakt door hoog opgaande beplanting aan de zuidzijde van de Ellecomsedijk, wordt de blik gefocust op de industriezone. Historisch gezien een gepast beeld, waarbij rivier-gebonden bedrijvigheid op een logische plek, namelijk op de grens van stad en rivier is gevestigd. Dit beeld wordt nog verstrekt door de huidige plannen waarbij tevens gekeken is naar, voor zover mogelijk, een landschappelijke inpassing. Aan de rivierzijde van het bedrijventerrein kan dit, vanzelfsprekend niet en zien

we juist het riviergebonden karakter sterk terug komen. Hierbij is het van belang onderscheid te maken tussen de verworven rechten en de toevoegingen daarop (verlengen kade). Met de beoogde verlenging van de loswal ontstaat er nog meer, dan nu al, een eenduidig, zelfstandig object, dat qua maat en schaal in balans is met het rivierlandschap.

Om een beeld te schetsen van de situatie die planologisch mogelijk wordt gemaakt met het gewijzigde bestemmingsplan ten opzichte van het huidige bestemmingsplan zijn extra visualisaties opgesteld welke beoordeeld zijn door het Geldersgenootschap. Zij ziet in het gebied rondom het bestaande bedrijventerrein kansen om cultuurhistorische- en landschappelijke waarden te verbeteren en versterken. De voorgenomen ontwikkelingen vinden echter allen plaats op het bestaande bedrijventerrein en deze kansen worden door haar dan ook als niet noodzakelijk beoordeeld voor de aanvaardbaarheid van het voorliggende ontwikkelkader. Zij is daarbij van mening dat voor de ontwikkeling van het bestaande bedrijventerrein stoere, watergebonden bedrijvigheid bij het karakter van de IJssel op deze plek aan de rand van het stedelijk gebied past. De incidentele verhogingen blijven in maat en schaal proportioneel en hebben, vanaf de Zwarte Schaar en de Ellecomsedijk, nauwelijks impact op contour van de historische kern. Ten aanzien van de optopping (het kantoor) op de crossdock geeft zij aan dat een hoogte accent goed voorstelbaar als verbijzondering van de architectuur van het bedrijfsgebouw. Het bestaande toetsingskader wat op dit moment van toepassing is op de ontwikkelingen van de Verhuellweg biedt volgens de commissie voldoende houvast om het bebouwingsbeeld van stoere watergebonden bedrijvigheid en daarmee de ruimtelijke kwaliteit te borgen. Bij de nadere uitwerking van bouwplannen zal de integrale commissie omgevingskwaliteit (welstand en cultuurhistorie) betrokken worden.
Navolgende doorsnede en 3D visualisaties tonen de huidige en nieuwe planologische situatie vanuit verschillende standpunten.



Figuur 2: Doorsnede bebouwing

Maximale mogelijkheden huidig bestemmingsplan



Maximale mogelijkheden nieuw bestemmingsplan



Figuur 3 Vogelvlucht perspectief

Dat de skyline wijzigt ten opzichte van de huidige situatie is evident, echter, het is een voortborduren op een reeds aanwezig bedrijventerrein, en ook binnen de grenzen van het bedrijventerrein. In de verschillende hoogtes is nu juist voorkomen dat er sprake is van een aaneengesloten bebouwingswand en is sprake van geleding van de bouwmassa's. In de 3D-visualisaties en doorsnede is dit nader weergegeven. Juist door binnen de contouren van het bedrijventerrein te blijven, wordt voorkomen dat er sprake is van verspreiding van die verdozing en blijft dit beperkt tot het bedrijventerrein zelf. Daarnaast varieert de bouwhoogte van de verschillende gebouwen en delen van gebouwen, dat zorgt voor een verbetering van de geleding.

Het aanzicht bij de brug verandert niet wezenlijk. Weliswaar is sprake van een verlenging van de kade, meer bebouwing en een extra kraan, alleen die ingrediënten waren ook al aanwezig bij de huidige bestemming. Het bedrijventerrein is verder al sinds jaar en dag aanwezig op deze locatie en daarmee bij uitstek aangewezen om vervoer over water hier uit te breiden. De aanwezigheid van het bedrijventerrein en gezicht op de brug kunnen naast elkaar bestaan, mede aangezien de bebouwing enkel plaats vindt binnen het bestaande bedrijventerrein.

In bijlage 2 zijn meer visualisaties vanuit verschillende standpunten bijgevoegd en in bijlage 3 is de afbeelding van de doorsnede bijgevoegd.

2.4.2 Landschap en cultuurhistorische waarden

Een cultuurhistorische waardestelling voor de stad Doesburg is door de gemeente al gemaakt in de stukken die ten grondslag liggen aan het beschermd stadsgezicht. In de toelichting bij de beschikking tot aanwijzing van dit beschermd stadsgezicht (1974) is vermeld dat de grens van het beschermde stadsgezicht destijds zo gekozen is dat enerzijds het vrije uitzicht op de Martinikerk vanaf de IJsselbrug te waarborgen is en anderzijds ook de resten van de vestinggracht van 1609 behouden blijven. Dit vrije uitzicht wordt niet gehinderd door de voorgenomen optimalisatie. Op de kadeverlenging na vinden alle bedrijfsactiviteiten plaats binnen de huidige contouren van het bestaande bedrijventerrein.

In het achtergrond document van Jan Bruyn is specifiek ingegaan op de Blikvanger. Dit gebouw, ooit onderdeel van de blikfabriek van Thomassen & Drijver, ontleent een zekere waarde aan haar positie; vanuit de binnenstad komend vormt het gebouw de eerste aanblik op de bedrijvenzone aan de Verhuellweg. Het heeft daarmee de betekenis van een landmark. Door allerlei reclame-uitingen, kleurstelling en de verschillende aan- en bijgebouwen staat de cultuurhistorische waarde onder druk. De Blikvanger betreft geen cultureel erfgoed. Behoud en inpassing van de Blikvanger in de nieuwe situatie is zowel ruimtelijk als functioneel zorgvuldig overwogen. Dit bleek echter een te grote belemmering voor de gewenste ontwikkeling.
Het bestaande bedrijventerrein bevindt zich op een voormalig hoornwerk van de stadsgracht. Van dit hoornwerk is in de huidige situatie echter geen spoor meer aanwezig. Met de optimalisatie van het huidige bedrijventerrein is er dan ook geen sprake van invloed of aantasting van een voormalig hoornwerk.

De Fraterwaard wordt met de beoogde ontwikkeling niet aangetast. In tegenstelling tot de eerdere plannen voor het LEID is er met onderhavige ontwikkeling geen sprake van terreinverlies van de Fraterwaard. De beoogde ontwikkelingen beperken zich tot het bestaande bedrijventerrein. Behalve de kadeverlenging vindt hier geen uitbreiding plaats. Volgens het Gelders Genootschap biedt het huidige toetsingskader wat van toepassing is op de ontwikkelingen van de Verhuellweg voldoende houvast om het bebouwingsbeeld van stoere watergebonden bedrijvigheid en daarmee de ruimtelijke kwaliteit te borgen.

2.5 Natuur en ecologie

Actualiteit onderzoeken
De ecologische onderzoeken bij het bestemmingsplan 'Verhuellweg' zijn opgesteld in het kader van het toenmalige project LEID. De onderzoeken zijn door een provinciaal ecoloog begeleid en getoetst. De onderzoeken zijn opgesteld conform de voorwaarden die de Wet natuurbescherming daaraan stelt. De ecologische omstandigheden op de locaties waar effecten zouden kunnen optreden, zijn sinds het uitvoeren van de onderzoeken niet veranderd. De gebruikte onderzoeken zijn voor dit bestemmingsplan dan ook voldoende actueel.

Geen negatieve effecten op natuurwaarden
De ontwikkeling is getoetst op mogelijke effecten ten aanzien van de aangewezen soorten voor Natura 2000-gebied Rijntakken en de daarvoor geformuleerde instandhoudingsdoelen.
Op basis van onderzoek blijkt dat er als gevolg van de verlenging van de kade geen significant negatieve effecten optreden op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied plaats vinden. Het Zwarte Schaar is ter plaatse van het plangebied in de huidige situatie ook geen geschikt leefgebied voor Natura 2000-doelsoorten. Dit mede vanwege de directe ligging naast een drukbevaren rivier, alsmede door het huidige gebruik als los- en laadhaven.

Groene Ontwikkelzone (GO)
Een deel van het plangebied aan de noordzijde in het Zwarte Schaar is aangewezen als Groene Ontwikkelingszone. De provincie geeft aan dat de uitbreiding van de kade vindt plaats in een havengebied. Feitelijk zijn er geen kernkwaliteiten van het GO ter plaatse aanwezig. Mede gezien de beperkte oppervlakte van de uitbreiding van de kade, zijn er daarmee geen negatieve gevolgen voor het GO te verwachten.
Er is in het bestemmingsplan geen groencompensatie geborgd. In het kader van het eerdere LEID werd groencompensatie vereist vanwege terreinverlies van de Fraterwaard. Met onderhavig plan wordt geen groencompensatie vereist omdat we niet in de Fraterwaard gaan bouwen.

Stikstofdepositie
Voor wat betreft het aspect 'stikstofdepositie' zijn nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd met AERIUS Calculator 2020 (notitie d.d. 12 juli 2021), als gevolg van het actualiseren van het verkeersonderzoek. Uit deze stikstofberekeningen en de daaraan gekoppelde Natura2000 effectanalyse is gebleken dat significante effecten zijn uit te sluiten (aanvulling rapportage van 4 december 2020, versie 3 augustus 2021). Hiermee is aangetoond dat voor omliggende Natura 2000 gebieden (zoals Rijntakken en Veluwe) geen significant negatieve gevolgen optreden. Hiermee is voor het bestemmingplan de uitvoerbaarheid voldoende aangetoond. T.z.t. zullen de uitgevoerde onderzoeken waar nodig dienen te worden geactualiseerd ten behoeve van de te verkrijgen Wnb-vergunning en Wnb-ontheffing.

2.6 Milieu

2.6.1 Verkeer

Met de beoogde optimalisatie van het bedrijventerrein kunnen de bedrijven de komende jaren een groei doormaken. Die groei gaat samen met een toename van het verkeer, zowel vrachtverkeer als personenverkeer (woon-werkverkeer).
Er is een inventarisatie uitgevoerd naar de verkeersgegevens van de bedrijven en in hoeverre deze zullen toenemen als gevolg van de optimalisatie. Deze inventarisatie houdt dus expliciet rekening met de groeiplannen van de bedrijven en de extra mogelijkheden die het nieuwe bestemmingsplan biedt.

Het verkeersonderzoek (deelrapport verkeer d.d. 12-10-2020) is gebaseerd op het toenmalige project LEID waarbij kengetallen geactualiseerd en deels geïndexeerd zijn. In enkele zienswijzen is gesteld dat de verkeersgegevens gedateerd zijn en van vóór de afstoting van bedrijfsonderdelen naar Kuehne+Nagel. Op basis hiervan is het verkeersonderzoek geactualiseerd op basis van recente gegevens en verkeersmodellen (rapport d.d. 28 juli 2021). De verschillen ten opzichte van het eerder uitgevoerde onderzoek zijn over het algemeen klein. Dit geldt echter niet voor het oostelijke gedeelte van de N317 (na de afrit naar Koepoortwal). Hier laat het nieuwe onderzoek een hogere intensiteit voor 2020 zien dan op basis van het verkeersmodel uit 2017 werd verwacht (verschil 1.500 mvt/etm = ca. 1 extra auto per minuut). De berekende autonome ontwikkeling tot 2030 en plantoevoeging in dit traject zijn echter wel vergelijkbaar aan het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek en liggen lager dan de verkeersintensiteit van 2020.
Dit nieuwe verkeersonderzoek maakt deel uit van het vast te stellen bestemmingsplan. Op basis van de bevindingen uit het geactualiseerde verkeersonderzoek kan worden geconcludeerd dat significante effecten als gevolg van de herstructurering en optimalisatie van het bedrijventerrein uit te sluiten zijn. Hieronder wordt op de verschillende onderdelen ingegaan.

Beïnvloeding van de verkeersstructuur
De uitbreiding van het bedrijventerrein heeft in beginsel geen invloed op de verkeersstructuur in Doesburg en omgeving. De ontwikkeling vindt plaats op de huidige locatie en de Verhuellweg blijft intact.

Beïnvloeding van de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling

De uitbreiding van het bedrijventerrein heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit op de toeleidende wegen toeneemt. Op enkele wegvakken is sprake van een relatief vrij grote groei van verkeer, maar in absolute aantallen is deze groei niet problematisch. De toename van verkeersstromen op de kruispunten heeft geen relevante gevolgen voor de verkeersafwikkeling.

Voor de meeste wegvakken in het onderzoeksgebied rond Doesburg is er sprake van een (lichte) afname van het verkeer. Dit is vooral het gevolg van de krimp in het inwoneraantal van Doesburg en omstreken. Ook is het de verwachting dat door de verbreding van de A12 tussen Duiven en knooppunt Oud-Dijk het verkeer op de N317 licht zal afnemen. Op dit traject krijgt de A12 in beide richtingen drie rijkstroken, wat de doorstroming zal verbeteren. In het verkeersmodel is de verbreding van de A12 meegenomen. Op een aantal relaties, bijvoorbeeld Dieren-Zevenaar en Velp-Doetinchem is de A12 dan een logischere keuze dan de N317. Door de verbreding van de A12 wordt dus verwacht dat minder verkeer van de N317 gebruik zal maken.

In het onderzoek zijn de verwachte intensiteiten op de wegen nu 'worstcase' benaderd. De aantallen extra verkeersbewegingen (2030 incl. planontwikkeling) ten opzichte van de autonome ontwikkeling 2030 zijn in het nieuwe onderzoek volledig aan alle wegen toegerekend terwijl hiervoor in het eerdere onderzoek aannames zijn gedaan m.b.t. de verdeling van het verkeer over de wegen. Dit verklaart waarom de wegen uit het eerdere onderzoek een kleinere toename hadden dan nu het geval is. Zelfs met de nieuwe 'worstcase' benadering blijft de toename van ca. 500 mvt/etm door de planontwikkeling in 2030 erg klein (0,34 auto per minuut op een weg).

Het nieuwe verkeersonderzoek leidt dan ook niet tot een andere conclusie ten opzichte van het eerder uitgevoerde onderzoek. De planregels en/of verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan worden op basis hiervan dan ook niet gewijzigd.

Beïnvloeding van de verkeersveiligheid en gevolgen langzaam verkeer

Uit de analyse van de verkeersafwikkeling is gebleken dat op de kruispunten geen significante veranderingen worden verwacht als gevolg van de planontwikkeling. Een aantal aandachtspunten met betrekking tot de verkeersveiligheid (ligging en lengte afrit N317, linksaf verbod N317 naar Verhuellweg) blijft echter onverminderd van belang.

De ontwikkeling van de verkeersintensiteiten hebben voor langzaam verkeer geen grootschalige gevolgen. De Verhuellweg blijft op basis van de verwachte verkeersintensiteiten met de huidige inrichting geschikt voor het verwerken van het verkeer. De Koepoortdijk is al voorzien van vrijliggende fietspaden waardoor de toename van de verkeersintensiteit geen probleem vormt voor fietsverkeer.

Op basis van bovenstaande kan dan ook geconcludeerd worden dat de voorgenomen herstructurering en optimalisatie van het bedrijventerrein Verhuellweg geen significante effecten heeft op de verkeersstructuur, verkeersintensiteiten, verkeerafwikkeling en de verkeersveiligheid en gevolgen voor langzaam verkeer.

2.6.2 Luchtkwaliteit

In het onderzoekrapport Luchtkwaliteit dat bij het bestemmingsplan is bijgevoegd is enkel de toename van scheepvaart meegenomen. Op basis van het geactualiseerde onderzoek is het onderzoek Luchtkwaliteit aangevuld met de toename van verkeersstromen als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

De conclusies uit het eerdere rapport wijzigen niet als gevolg van het toevoegen van de verkeersgeneratie uit het geactualiseerde verkeersonderzoek. Deze zijn toegevoegd aan het rekenmodel en uit de resultaten van dit rekenmodel (d.d. 6 augustus 2021) blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied de concentratietoenamen NO2 en PM10 ten gevolge van het plan nergens meer bedragen dan 1,2 µg/m3 (zelfs veel lagere waarden worden gevonden PM10= 0,00 en NO2 = 0,14). Hiermee is het aannemelijk dat de realisatie van het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Hiermee voldoet het plan, ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit, aan de milieukwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer en staat het aspect luchtkwaliteit niet in de weg van een positief besluit op het plan.

2.6.3 Milieuzonering

In het huidige bestemmingsplan zijn de gronden van het plangebied bestemd voor bedrijven tot en met milieucategorie 3.2. Voor het specifieke gebruik van de laad- en loskade wordt in het bestemmingsplan categorie 4.2 opgenomen. Deze categorie is in de huidige situatie al bij recht toegestaan alleen is niet als zodanig in het bestemmingsplan opgenomen. In de bestemmingsplanwijziging daarom, in lijn met de huidige bedrijfsactiviteiten en de beoogde activiteiten ter plaatse, de bedrijfscategorie van 4.2 opgenomen uitsluitend voor en ter plaatse van de laad- en loskade. Voor deze bedrijfscategorie geldt een maximale richtafstand van 300 meter voor het aspect geluid. Er zijn een aantal woningen die zich binnen de richtafstand voor geluid bevinden. Enige jaren geleden is een geluidwerende wal aangebracht aan de stadszijde van de N317. Voor de andere aspecten (geur, stof, gevaar) wordt de richtafstand niet overschreden. Uit het akoestisch onderzoek, dat in het kader van onderhavig plan is uitgevoerd, is gebleken dat de wettelijke vastgestelde 50 dB(A) geluidszone rondom het gezoneerde industrieterrein niet wordt overschreden voor de woningen die binnen deze zone zijn gesitueerd.

Voor de bedrijfsactiviteiten van Ubbink is, in tegenstelling tot de aangegeven categorie 3.2, categorie 4.1 van toepassing. Dit is in de bestemmingsplanwijziging dan ook opgenomen. Deze bedrijfscategorie 4.1 geldt uitsluitend voor de huidige bedrijfsactiviteit van het bedrijf. Voor de overige bedrijfsactiviteiten op het bedrijventerrein is categorie 3.2 van toepassing, dit blijft in de toekomstige situatie ongewijzigd.

Op basis van enkele zienswijzen zijn de regels en Staat van bedrijfsactiviteiten met betrekking tot de toegestane bedrijfsactiviteiten aangepast en beperkt tot de huidige bedrijfsactiviteiten.

3 Antwoord op zienswijzen

In dit hoofdstuk worden de ingekomen zienswijzen individueel en puntsgewijs behandeld. In de eerste kolom in het nummer/kenmerk van de zienswijze weergegeven. In de tweede kolom is de zienswijze weergegeven. In de derde kolom is het antwoord op de zienswijze weergegeven en in de laatste kolom is aangegeven of de zienswijze leidt tot een aanpassing in het bestemmingsplan en hoe hier mee om is gegaan.

Zienswijze 1

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
1.a	De commissie is verbaasd over het feit dat zij niet in een eerder stadium gevraagd is te adviseren over deze ontwikkeling. Gelet op artikel 2 van het Reglement Adviescommissie Cultuurhistorie heeft de commissie tot taak aan het College gevraagd en ongevraagd te adviseren over onder andere plannen ten aanzien van het cultuurlandschap, openbare ruimte en stedenbouw als ook met betrekking tot bestemmingsplannen. In het kader van de nu voorliggende bestemmingsplanwijziging dient de gemeente een zorgvuldige afweging te maken over de omgang met de binnen het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden. De commissie is van mening dat zij eerder betrokken had moeten worden bij deze ontwikkeling waardoor mogelijk in een eerder stadium eventuele bezwaren weggenomen hadden kunnen worden.	De commissie kan gevraagd maar ook ongevraagd haar advies geven. Dit kan zoals in de zienswijzen wordt aangegeven ook op het gebied van stedenbouw en bestemmingsplannen. Het primaat van de adviescommissie ligt echter zoals blijkt uit de erfgoedverordening en het reglement bij de aanwijzing van monumenten en het beschermde stadsgezicht (inclusief het bestemmingsplan voor het beschermde stadsgezicht). Het voorliggende bestemmingsplan betreft een optimalisatie van het bestaande bedrijventerrein; deze maakt geen onderdeel uit van het beschermd stadsgezicht van Doesburg. Daarnaast bevat het bestaande bedrijventerrein geen erfgoed in de vorm van bijvoorbeeld beschermde monumenten. Het gebruik blijft ongewijzigd en voor het terrein wordt – op de verlengde kade na – uitsluitend een verhoging van een aantal bouwvlakken planologisch mogelijk gemaakt. Als onderdeel van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de cultuurhistorie, Landschap, Stedenbouw en Ruimtelijke ontwikkeling van de gevraagde optimalisatie van het bedrijventerrein (Bijlage 1 bij de toelichting). Naar ons oordeel is hiermee in voldoende mate vastgesteld dat de mogelijkheden van het bestemmingsplan geen onevenredige afbreuk doet (en zelfs geen afbreuk doet) aan de bestaande cultuurhistorische waarden.	Geen

		Vanwege de bestaande inrichting en gebruik van het plangebied, dat alle ontwikkelingen – behoudens de kadeverlenging – plaats vindt binnen de bestaande bestemming 'Bedrijventerrein', de wijziging voornamelijk het verhogen van delen van een bestaand bedrijventerrein betreft en het hiervoor genoemde onderzoek, heeft het college niet de noodzaak gezien om een advies aan de adviescommissie te vragen. Het vragen van een advies aan de adviescommissie Cultuurhistorie buiten het beschermd stadsgezicht is ook niet gebruikelijk in deze omstandigheden. Het staat de commissie natuurlijk vrij om een (zoals het reglement dit noemt) ongevraagd advies te geven. Hier heeft de commissie geen gebruik van gemaakt anders dan dat ze een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan heeft ingediend.	
1.b	Door het bureau JANBRYUN landschapsarchitectuur is in opdracht van initiatiefnemer een onderzoeksrapport uitgebracht d.d. 09-12-2020. Het rapport beschrijft de cultuurhistorie, Landschap, Stedenbouw en Ruimtelijke ontwikkeling van de gewenste uitbreiding voor dit gebied. Met betrekking tot de inhoud heeft de commissie de volgende opmerkingen. De commissie is van mening dat de cultuurhistorische waarden onvoldoende zijn belicht. Er is geen waarde stelling gedaan van het gebied en de bebouwing. Het terrein ligt gedeeltelijk op een voormalig Hoornwerk van de stadsgracht rondom de binnenstad van Doesburg. Ook is niet inzichtelijke gemaakt wat het effect van de nieuwe hogere bedrijfsgebouwen is op de skyline van Doesburg. Het rapport is te mager en het geheel wordt te eenzijdig belicht.	Het klopt dat er geen visie op cultuurhistorie en het landschap is opgesteld. Er is echter wel degelijk aandacht besteed aan cultuurhistorische waarden, verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Landschap en cultuurhistorische waarden' (2.4.2). Het bedrijventerrein is in de huidige situatie reeds gevestigd op deze locatie, het plan heeft immers betrekking op de herontwikkeling van het bestaande bedrijventerrein. Alle ontwikkelingen – op de kadeverlenging na – vinden plaats binnen de huidige bestemming 'bedrijventerrein', waarbij voornamelijk ingezet wordt op het (deels) verhogen van de maximale bouwhoogte. Er is in de huidige situatie dan ook geen (kenmerken van een) Hoornwerk meer aanwezig. Onderhavige ontwikkeling heeft daarmee geen invloed op een voormalig hoornwerk. Naar ons oordeel is hiermee in voldoende mate vastgesteld dat de mogelijkheden van het bestemmingsplan geen onevenredige afbreuk doet (en zelfs geen afbreuk doet) aan de bestaande cultuurhistorische waarden.	Geen

1.c	Uit de stukken en het rapport valt niet op te maken welke impact de ruimtelijke ontwikkeling heeft voor de skyline van Doesburg gezien vanuit de Fraterwaard. Niet duidelijk is welke impact het verhogen van de gebouwen heeft in relatie tot het beschermde stadsgezicht.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Beeldkwaliteit' (2.4.1).	Geen

Zienswijze 2:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
2.a	N.a.v. het artikel van het Bestuur Gestichten Doesburg heb ik mij verdiept in deze plannen. Eerder was ik al verbaasd door uw mededeling in de Regiobode dat dit project weer op de nominatie stond. Ik had verwacht dat eerdere bezwaren vanuit verschillende organisaties bij het vorige plan en het totale gebrek aan draagvlak bij de Doesburgse bevolking tot een beter inzicht zouden hebben geleid. En zeker niet tot een dergelijke nog grootschaliger aanpassing.	Dit plan ging niet door omdat er geen draagvlak was maar omdat het plan financieel niet haalbaar bleek. Op basis van de uitkomsten hebben de bedrijven gezocht naar een zogenaamde terugvaloptie om toch, zoveel als mogelijk, tegemoet te kunnen komen aan de uitbreidingsbehoefte. In dit geval nu binnen de grenzen van het huidige bedrijventerrein. Er is dan ook geen sprake van een dergelijke nog grootschaligere aanpassing. In tegenstelling tot het eerdere onderzoek wordt nu gekozen om de ontwikkelingen te concentreren op het bestaande bedrijventerrein en deze beter te benutten.	Geen
2.b	Uit de doorgelezen stukken kan ik helaas niet anders dan concluderen dat het Bestuur van de Gestichten Doesburg volkomen gelijk heeft. En in haar argumenten en in haar visie, dat hier selectief en onzorgvuldig te werk wordt gegaan. Waardoor beeldvorming afwijkt van de te verwachten werkelijkheid.	Het bestemmingsplan en de onderzoeken zijn opgesteld door onafhankelijke partijen. Alle belangrijke aspecten zijn hierbij geadresseerd. Het bestemmingsplan en de onderzoeken zijn gebaseerd op de nieuwe plannen van de bedrijven. In de ruimtelijke ordening en onderbouwing hiervan worden eisen gesteld en aan deze eisen voldoet dit bestemmingsplan en de onderzoeken.	Geen
2.c	Ook vind ik het betreurenswaardig dat de gemeente haar inwoners zo summier informeert over een zo belangrijke wijziging en op zo'n tijdstip in december. Waar blijft de politiek zo beleden transparantie in de praktijk ?	De indiener van de zienswijze heeft tijdig en volledig zijn zienswijze in kunnen dienen. Hiermee is geen sprake van een nadelige positie van de indiener als gevolg van het gestelde. De herstructurering en optimalisatie van het huidige bedrijventerrein is een logisch gevolg van de eerdere plannen van het LEID die geen doorgang hebben gevonden vanuit financieel oogpunt. Het is evident dat dan de bedrijven naar	Geen

		andere opties kijken. Voorliggend bestemmingsplan is hiervan het resultaat.	
2.d	Natuur, landschap, stadsgezicht etc. lijken wederom het onderspit te moeten delven tegen uitbreidingsdrang.	Er is hier geen sprake van uitbreiding van het bedrijventerrein maar het beter benutten van het bestaande bedrijventerrein. Met het plan wordt een bestaande locatie optimaler gebruikt van de ruimte door middel van herstructurering en nieuwbouw op het bestaande bedrijventerrein. Er wordt daarmee juist zo veel mogelijk rekening gehouden met het landschap en stadsgezicht. Zie hiervoor ook de onderzoeken die door de bedrijven zijn uitgevoerd. Er is geen sprake van ontwikkelingen in het landelijk gebied, de bestaande natuur blijft behouden en de locatie die reeds in gebruik is voor bedrijven wordt optimaal benut. Met betrekking tot het beschermd stadsgezicht wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Ruimtelijke inpassing’ (2.3). Voor het onderdeel natuur wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Natuur en ecologie’ (2.5).	Geen

Zienswijze 3:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
3.a	Het gezicht op Doesburg, over de brug aankomend, de ingang tot de Achterhoek, is beeldbepalend. De plannen voor de distributiecentra op deze plek zijn in de frontyard van de stad en niet de backyard.	Het betreft geen plan voor een distributiecentrum. Het gaat om bestaande functies op een bestaand bedrijventerrein. Door de ontwikkeling van meer en grootschaliger vervoer over water is er behoefte aan meer opslagcapaciteit. Daarnaast blijft het wegtransport wel behouden. De locatiekeuze is niet aan de orde verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje ' Behoefte (Waarom' (2.3.1). Het betreft hier uitdrukkelijk een optimalisatie en herstructurering van het bestaande bedrijventerrein en uitbreiding van aspecten, zoals vervoer over water en meer opslag, alsmede het toevoegen van een crossdock (sloop en nieuwbouw). Er is dan ook geen sprake van nieuwe functies, het betreft functies die in de huidige situatie zijn toegestaan op een bestaand bedrijventerrein.	Geen
3.b	Het toenemend verkeer zowel over de weg als over water dat deze distributiecentra met zich meebrengen is vervuilend (Co2 en stikstof) en niet Co2 neutraal. Wat Kuehne+Nagelen Rotra ook aan compensatie van de uitstoot pogen te doen. Men kan zich zelfs afvragen of al het goederentransport positief is voor het terugdringen van de klimaatproblemen. Op Doesburgs grondgebied ligt een boerenbedrijf dat in de top20 van stikstof-uitstotende bedrijven in de buurt van een natuurterrein in Nederland. Misschien een argument om niet meer uitstoot van stikstof te willen bevorderen. De Verhuellweg grenst aan een agrarisch natuurgebied dat onderdeel is van een groter Natura 2000-gebied, de Rijntakken, en dus bescherming geniet in Europa	Uit de diverse rapportages (berekening stikstofdepositie, ecologische beoordeling, verkeersonderzoek) blijkt dat significant negatieve effecten op N2000 gebieden zijn uit te sluiten. Dit is ook cumulatief beoordeeld. Daarnaast is er sprake van een modal shift van vervoer over de weg naar vervoer over water. Dit heeft, vanwege de schaalvergroting, een positief effect op de achtergrondwaarde ten aanzien van stikstof (bereik verder dan alleen het bedrijventerrein).	Geen
3.c	Echt nodig is de bouw in Doesburg niet. In de omgeving zijn al concentraties zoals het Zevenaarse bedrijventerrein 7Poort. Het College van Rijksadviseurs adviseert dan ook distributiecentra bij elkaar te concentreren zodat de verrommeling van het landschap tot staan wordt gebracht. Als het Rotra, Ubbink, Kuehne+Nagel in Doesburg lukt om op deze plek deze grote logistieke hallen te laten bouwen dan is dat een opstap naar meer. De schade die een verstoord aanzicht van Doesburg bewerkt is niet te meten maar wel waarschijnlijk. Werkgelegenheidsaspect is niet zo enorm zwaar, terwijl een gastvrije, interessante en mooie stad zijn voor bewoners en bezoekers dat wel is	In de verschillende onderzoeken is aangetoond dat de herstructurering en optimalisatie van het bedrijventerrein, zoals thans voorzien, wel degelijk nodig is. Het betreft hier een reeds bestaand bedrijventerrein waarop bedrijven zijn gesitueerd die reeds langjarig een bijdrage leveren aan de economie van Doesburg. De huidige plannen vormen geen opmaat naar meer maar zijn, zoals al egzegd een optimalisatie van een bestaand bedrijventerrein die, behoudens de verlenging van de kade, geheel	Geen

		binnenstedelijk wordt opgelost. Uit het advies van het Geldergenootschap blijkt ook dat de impact van de plannen aanvaardbaar wordt geacht en het aanzien van Doesburg niet wezenlijk verandert. Werkgelegenheid en gastvrijheid kunnen naast elkaar bestaan. Niet is aangetoond dat het bedrijventerrein een negatief effect heeft op het aantal bezoekers van de binnenstad.	

Zienswijze 4:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
4.a	Kort voor Kerstmis 2020 werd in de Regiobode bekend gemaakt dat er een nieuw plan t.a.v. de bedrijfsruimte-uitbreiding van Rotra en Ubbink ter visie zou liggen in het Stadhuis te Doesburg waar gedurende zes weken op gereageerd kon worden. Gedurende de Kerstperiode t/m Nieuwjaar was het Stadhuis echter gesloten en nadien door de coronarestricties slechts op afspraak toegankelijk voor publiek. Hierdoor was de toegang tot deze visie ernstig beperkt en wij zouden u dan ook willen verzoeken de bekrachtiging van het plan Verhuellweg uit te stellen en vervolgens in een openbare vergadering te bespreken met de ingezetenen van Doesburg, zodra de coronamaatregelen zulks weer mogelijk maken. Het is voor het historisch aanzien van Doesburg zó belangrijk dat de burger goed en nauwkeurig wordt geïnformeerd en kan meedenken over de gevolgen van een dergelijk ingrijpend plan. Wij moeten er niet aan denken dat dit plan door de gebrekkige communicatie een hamerstuk wordt met als resultaat een monstrueuze doos aan onze stadszijde, vergelijkbaar met die welke Aviko heeft kunnen bouwen in Steenderen. Wij verzoeken u dan ook met klem de burgers van onze mooie stad een stem te geven in deze besluitvorming.	De plannen hebben conform afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende de hele terinzagelegging (behalve op vrijdag 25 december (1e kerstdag) en vrijdag 1 januari (nieuwjaarsdag) kon iedereen het bestemmingsplan inzien op het stadhuis. Daarnaast is het plan gedurende de periode van 6 weken altijd digitaal te raadplegen geweest via www.ruimtelijkeplannen.nl. Uit het feit dat u een zienswijze heeft ingediend, en met u vele andere partijen, blijkt dat de informatievoorziening afdoende is geweest, volgens de daarvoor vastgelegde wettelijke kaders. U bent daarmee niet in een nadeliger positie komen te verkeren. Ondanks de beperkingen die u heeft ervaren heeft u gelukkig toch de mogelijkheid gevonden om te reageren op de plannen. Alle indieners van een zienswijze hebben daarbij een uitnodiging ontvangen om in te spreken bij de behandeling van het bestemmingsplan in de commissie VROM van 8 september 2021.	Geen

Zienswijze 5:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
5.a	Onoverzichtelijk en ondoorgrondelijk voor burgers	Het betreft hier inderdaad een bestemmingsplan met een groot aantal deelrapportages. Deze rapportage	Geen

	Het plan is met onder meer 17 deelrapportages met evenzovele deelconclusies onduidelijk, onoverzichtelijk en nauwelijks te doorgronden voor burgers die door dit plan geraakt worden. Besluitvorming zou niet mogen plaatsvinden zonder een voor burgers goed leesbaar overzicht van maatregelen en concrete gevolgen op het gebied van de verkeersveiligheid in de omgeving, gezondheid, uitstoot, milieubelasting, woongenot, nachtrustverstoring, algeheel welzijn omwonenden, werkgelegenheid, cultuurhistorische waarde en uitzicht.	hebben veelal betrekking op de onderzochte milieuaspecten. Deze rapportages en bijbehorende deelconclusies zijn noodzakelijk geweest voor een goede afweging en onderbouwing van het plan. Er is hierbij de standaard structuur voor het opstellen van bestemmingsplannen aangehouden en deze voldoet aan de daarvoor gestelde eisen. We kunnen ons voorstellen dat de volledige rapportages niet voor iedere burger eenvoudig te begrijpen zijn. De conclusies van de rapportages zijn naar onze mening echter helder geformuleerd zodat deze voor eenieder begrijpelijk is. Deze conclusies zijn overigens ook in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen het is voor een overzicht van de conclusies daarom niet nodig om alle rapportages door te nemen. Voor een toelichting bij de conclusies en een uitwerking van de werkwijze en resultaten van de onderzoeken kunnen de rapportage geraadpleegd worden. Op basis van de rapportages kan geconcludeerd worden dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Voor de cultuurhistorische waarde en het uitzicht wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Ruimtelijke inpassing’ (2.4).	
5.b	<u>Onvoldoende concrete onderbouwing</u> Het ontbreekt in het plan aan een heldere, concrete en cijfermatige onderbouwing van de gevolgen voor de bewoners in de naaste omgeving en de burgers van Doesburg als het gaat om: 1. de verkeersveiligheid in en rondom het plangebied als gevolg van een toename van (vracht)verkeer zoals de kruising Koepoortwal – Koepoortstraat – afslag van de N317 naar Doesburg-centrum; 2. de fijnstofuitstoot door toename van verkeersstromen; 3. de grotere geluidsoverlast overdag en in de nacht op de gezondheid van omwonenden door toename van verkeersstromen en toename en verandering van de bedrijfsactiviteiten, o.a. voor de bewoners van burg. Nahuyssingel, Putpad en Lindewal door de aanwezigheid	1. De verkeersveiligheid is in het kader van het eerdere planvoornemen van het LEID reeds onderbouwd. Naar aanleiding van de vele zienswijzen op het thema verkeer zijn de bedrijven gevraagd het verkeersonderzoek inclusief het onderdeel verkeersveiligheid te actualiseren. Uit dit geactualiseerde onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan. Op basis van het geactualiseerde verkeersonderzoek is ook het onderzoek voor luchtkwaliteit aangepast en ook hier is de toelichting in

	van het gat in de geluidswal. Onduidelijk is op de huidige geluidswal een toenemende geluidslast kan keren; 4. de werkgelegenheid van Doesburgers. Er verdwijnt namelijk ook werkgelegenheid als b.v. de bouwmarkt als gevolg van dit plan moet sluiten.	beantwoording onder het kopje 'Verkeer' en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd. 2. De fijnstofuitstoot als gevolg van verkeerstoename is na actualisatie van het verkeersonderzoek opgenomen in de notitie voor luchtkwaliteit. Conclusie hieruit is dat de uitkomsten niet significant wijzigen en er nog steeds sprake is van NIBM(=niet in betekenende mate), dit betekent dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling 3. Er heeft een akoestisch onderzoek plaatsgevonden waarin de bedrijfsactiviteiten en bijbehorende verkeersbewegingen zijn meegenomen. Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat voldaan wordt aan het maximaal toegestane geluidniveau op omliggende woningen. 4. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom' (2.3.1).	het bestemmingsplan op aangepast.
5.c	<u>Cultuurhistorische waarde en Erfgoedwet</u> Daarnaast is onvoldoende duidelijk in het plan of deze uitbreiding voldoet aan de verplichtingen van de gemeente Doesburg op grond van de inhoud en de bedoeling van de Erfgoedwet. De gemeente houdt in het plan onvoldoende rekening met de cultuurhistorische waarde van de Doesburg. De historische structuur, de samenhang van het gebied en het samenspel tussen bebouwing en open(bare) ruimtes worden met dit plan aangetast. Een dergelijk groot, hoog en lang gebouw en o.a. een extra kraan is een disproportioneel grote bouwmassa in vergelijking met de rest van de omgeving. Daarnaast zal de bouwmassa, meer dan nu al het geval is, het straatbeeld, het uitzicht en het woongenot van de bewoners aan de Burg. Nahuyssingel, Putpad en Lindewal veranderen.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4). Het betreft hier een bestaand watergebonden bedrijventerrein. Alle ontwikkelingen, naast de verlenging van de kade, vinden plaats binnen de bestaande bestemming 'Bedrijventerrein'. Een extra kraan is al toegestaan op basis van het bestaande bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt dan ook geen extra kraan mogelijk ten opzichte van het huidige bestemmingsplan.	Geen
5.d	<u>Groencompensatie</u> Onduidelijk is of genoemde aanplant van groen op de terreinen van Twickel en Rijkswaterstaat op de lange termijn wel kan blijven bestaan. De gemeente heeft geen zeggenschap over die terreinen. De trend is dat RWS juist bomen in de nabijheid van N-wegen weghaalt. Daarnaast duurt het vele jaren voordat het groen enige omvang heeft om als compensatie te kunnen dienen.	Verwezen wordt naar de thematisch beantwoording onder het kopje 'Natuur en ecologie' (2.5)	Geen
5.e	<u>Ontwikkelingsruimte is op</u> Verder is er onvoldoende rekening gehouwen met het feit dat het plangebied beperkt is qua ruimte. Er zijn geen nieuwe mogelijkheden om in de toekomst te kunnen uitbreiden of duurzamer te kunnen ontwikkelen. Het gebied is en wordt niet groter dan het is omdat het begrensd wordt door water, de stad en een natuurgebied. De huidige situatie geeft al veel	We zijn ons ervan bewust dat er grenzen zijn aan de groei van de bedrijven. De beoogde ontwikkeling voorziet echter in voldoende ruimte en mogelijkheden voor de bedrijven om de komende periode nog verder	Geen

	te veel overlast op de in deze zienswijze genoemde terreinen. Een uitbreiding zorgt voor nog meer overschrijding van algemene normen van leefbaarheid. Daarnaast is de algemene trend en het advies om grote gebouwen (dozen) bij elkaar op een plek in de provincie te bouwen en niet versnipperd.	te kunnen groeien. Er is dus al rekening gehouden met verdere groei in de toekomst. Alle relevante milieuaspecten zijn getoetst en beoordeeld in het bestemmingsplan. Er is geen sprake van overschrijding van de algemene normen, er wordt voldaan aan de kaders van de wet. Voorliggend bestemmingsplan maakt geen uitbreiding of realisatie van een nieuw bedrijventerrein mogelijk maar heeft betrekking op het optimaliseren van het huidige bedrijventerrein met bestaande functies. Naast de kadeverlenging is er geen sprake van uitbreiding. Locatiekeuze is dan ook niet aan de orde, de bedrijven zijn reeds langjarig gevestigd op dit bestaande bedrijventerrein.	

Zienswijze 6:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
6.a	Onze zienwijze richt zich tegen het feit dat niet is duidelijk gemaakt welke consequenties de toename van verkeer op de wegen zal hebben voor de omwonenden. Wij zetten grote vraagtekens bij de verkeersstudie. De benadering van de ontwikkeling van de bedrijven en de effecten daarvan, zou ons inziens moeten zijn: wat betekent dit plan en de uitbreiding in volumes op de langere termijn (2030/2040) voor de omgeving? De autonome verkeersontwikkeling wordt berekend 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 verwachting van een autonome afname rondom Doesburg zal enige groei “door bedrijfsactiviteiten, dan ook geen probleem zijn. Volgend de studie 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: Dus je neemt een oud model (uit 2015) dat afname verkeersaanbod rondom Doesburg voorspelt, doet er 4 jaar groei van 1,5% bij en concludeert vervolgens 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. Die conclusies dienen juist gerelateerd te zijn aan de specifieke ontwikkeling van volume en bedrijfsactiviteiten van	De verkeersveiligheid is in het kader van het eerdere planvoornemen van het LEID onderbouwd. Naar aanleiding van de vele zienswijzen op het thema verkeer zijn de bedrijven gevraagd het verkeersonderzoek inclusief het onderdeel verkeersveiligheid te actualiseren. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Verkeer’ en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd. De regeling van werktijden valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan, dit wordt geregeld in de Wet milieubeheer. Slechts een deel van de productieafdeling werkt overigens 24/7. Er is hierbij	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan.

	Rotra, Kuehne & Nagel en Ubbink. Evenmin is duidelijk of bij de aannames in het plan nu wordt uitgegaan van een “dagbedrijf”, zeg van 6-18 uur en daar lijkt het op tot 2026, of dat op de langere termijn hier sprake zal zijn van 7 x 24 uur “logistiek knooppunt”. Dat scheelt nogal in de aannames rondom verkeer, verlichting (veiligheid en activiteit ‘nachts), deposities, fauna, etc. Wij adviseren u om, voordat het tot besluitvorming komt, de veranderingen in de verkeerssituatie in de volle breedte te laten doorrekenen door een onafhankelijke partij. Zodat de uitkomst daarvan duidelijk en voor iedereen overzichtelijk wordt. In het huidige rapport overheerst vaagheid en worden consequenties afgezwakt en diep weggestopt in deelrapporten. Bovendien worden er in het rapport over het verkeer (verouderde) gegevens gebruikt van vóór de afstoting van bedrijfsonderdelen naar Kuehne & Nagel.	geen sprake van externe logistieke bewegingen tussen 19:00 en 6:00.	
6.b	<u>Veiligheid</u> De veiligheidsrisico’s en de toename daarop, op dit bovengenoemde gevaarlijke kruispunt, zijn niet getoetst (wie houdt de bijna-ongelukken bij?). In het plan is geen of slechts summier aandacht besteed aan de effecten van de groei van het vrachtverkeer op het schudden van de huizen, de geluidsbelasting, gezondheid, nachtrustverstoring van omwonenden.	De verkeersveiligheid is in het kader van het eerdere planvoornemen van het LEID reeds onderbouwd. Naar aanleiding van de vele zienswijzen op het thema verkeer zijn de bedrijven gevraagd het verkeersonderzoek inclusief het onderdeel verkeersveiligheid te actualiseren. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Verkeer’ en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd. Op basis van de milieuonderzoeken wordt geconcludeerd dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen. Dit neemt niet weg dat overlast door omwonenden anders ervaren kan worden.	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan.
6.c	<u>Luchtkwaliteit</u> In het plan is sprake van een toename van 200 vrachtwagens per dag, die de afslag van de N317 zullen nemen. Het niet duidelijk gemaakt wat de specifieke milieubelasting daarvan is, die wordt gevormd door het afremmen van zwaar vrachtverkeer op de helling van de afslag (fijnstof door slijtage van remvoering) en het vervolgens weer optrekken (extra uitstoot) richting het industrieterrein. Wij adviseren om bij de besluitvorming over het bestemmingsplan aan te geven hoe, in het kader van volksgezondheid, daarmee rekening gehouden wordt met de verwachting van luchtkwaliteit (concentraties PM 10 en NO2), in het bijzonder m.b.t. de toename door het zware verkeer.	De extra vrachtwagen bewegingen zijn in het onderzoek Luchtkwaliteit onterecht destijds niet meegenomen. Het verkeersonderzoek is geactualiseerd op basis van recentere gegevens en modellen. Op basis van dit aangepaste verkeersonderzoek is ook het onderzoek Luchtkwaliteit aangevuld met de invloed van toename van verkeersbewegingen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt.	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan. Op basis van het geactualiseerde verkeersonderzoek is ook het onderzoek voor luchtkwaliteit aangepast en

			ook hier is de toelichting in het bestemmingsplan op aangepast.
6.d	Geluid De plannen impliceren een sterke verkeersaantrekkende werking van vrachtwagens met de daarbij behorende toenemende geluidsoverlast. Bovendien zullen de wanden van de hoge gebouwen (de megahallen) veel meer geluid gaan weerkaatsen. Het is niet onderzocht of de bestaande geluidswal nog zal voldoen. In de huidige situatie brengt het laden en lossen veel geluidhinder voor omwonenden. Door het opschalen van deze bedrijvigheid zal die hinder toenemen. Wij adviseren om bij de vaststelling van het bestemmingsplan aan te geven of en op welke wijze de mitigatie van geluidhinder gerealiseerd zal worden. Bijvoorbeeld door een geluidsscherm, het aanbrengen van stil asfalt, het creëren van een andere afslag en deze maatregelen dan een onderdeel tuit te laten maken van het bestemmingsplan.	Bij het geluidsonderzoek zijn de beoogde gebouwen met bijbehorende bouwhoogte in de modelberekening gebruikt.	
	Uitzicht De geplande ontwikkelingen spelen zich af binnen ons dagelijks blikveld. Wij maken daarom bezwaar tegen de megalomane plannen om vlak naast het viaduct een kantoorgebouw van 22m hoog te bouwen. Dit gebouw versterkt de ongewenste verdozing van het industrieterrein. Nut en noodzaak van hoogbouw voor een kantoorfunctie zijn niet beschreven. Bovendien vinden wij een dergelijke hoogbouw zowel misplaatst in Doesburg als misplaatst op die plek.	Er is geen sprake van grootheidswaan, het betreft een bestaand bedrijventerrein waarbij – naast een kadeverlenging - de huidige bouwhoogten van het bestaande bedrijventerrein deels verhoogd worden. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Stedenbouwkundige inpassing’ (2.4.1). De kantoorfunctie bevindt zich boven het crossdock en beslaat derhalve niet de totale hoogte. De hoogbouw is noodzakelijk omdat er op deze locatie geen ruimte is voor horizontale uitbreiding. Locatiekeuze is niet aan de orde, verwezen wordt naar het kopje ‘Behoefte (Waarom) (2.3.1).	Deze zienswijze geeft geen aanleiding het plan te wijzigen/aan te passen
	Milieucategorie Met de verlenging van de kademuur in zuidelijke richting en uitbreiding van de containeropslag (milieucategorie 4.2) komen een aantal woningen binnen de bij deze categorie horende milieu-hindergrens van 300 m te liggen. Wij adviseren om deze zuidelijke uitbreiding daarom niet mogelijk te maken.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Milieuzonering’ (2.6.3).	Geen

Zienswijze 7:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
7.a	Pro forma: Onder verwijzing naar het "Plan Bedrijventerrein Verhuellweg" geef ik hierbij aan dat ik bezwaren heb tegen geplande aanpassingen van de bedrijven Rotra en Ubbink zoals beschreven in de hiervoor aangegeven bestemmingsplan documenten.	Wij hebben u via een ontvangstbevestiging de gelegenheid geboden om aanvullende gronden van uw zienswijze in te dienen. Hier heeft u geen gebruik van gemaakt.	Geen

Zienswijze 8:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
8.a	<u>Bedrijfscategorie</u> 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…-loskader 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 zie 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.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Milieuzonering’ (2.6.3). De voorgenomen ontwikkelingen blijven, met uitzondering van de verlenging van de kade, beperkt tot binnen de begrenzing van het bestaande bedrijventerrein. Een extra kraan is daarbij al toegestaan op basis van het bestaande bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt dan ook geen extra kraan mogelijk ten opzichte van het huidige bestemmingsplan.	De staat van bedrijfsactiviteiten is aangepast en beperkt zich tot de huidige en beoogde bedrijvigheid op het bedrijventerrein.
8.b	<u>Verkeer</u> 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, verkeerintensiteit, verkeerafwikkeling en verkeersveiligheid en gevolgen voor langzaam verkeer. Een en ander	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Verkeer’ (2.6.1). 1. Er is rekening gehouden met de mogelijkheid voor grotere schepen om aan te leggen. Deze mogelijkheid is er in de huidige situatie overigens ook. Daarbij leiden grotere schepen niet per definitie tot extra vrachtwagen bewegingen omdat containers ook weer verder worden verscheept. Schepen komen dan halfvol aan en worden bijgeladen, dan wel containers	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan op aangepast.

	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 wordt 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 betekent dat 53 vrachtwagens per uur over de weg van en naar 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 dus over in theorie 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 buitenbeschouwing 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	worden afgeladen om later weer op een ander schip geladen te worden. Daarbij komt dat, vanwege stackruimte en ruimte crossdock, grenzen zijn aan het aantal containers en vrachtwagenbewegingen. Aan de voorgenomen optimalisatie, in relatie tot de beschikbare ruimte, samen met het maximeren van het aantal afvaarten tot 10, is het niet de verwachting dat het aantal TEU's wordt gehaald waaraan, door de indiener van de zienswijze, wordt gerefereerd. Daarbij komt dat dat het net zo is dat 1 TEU leidt tot één transport zoals door de indiener van de zienswijze wordt gesteld. Dit is mede afhankelijk van de grootte van de te vervoeren container (bij een 40 voet container is per tarnsport sprake van 2 TEU). De benutting van de laad- en loskade is mede afhankelijk van andere aspecten dan door indiener van de zienswijze wordt weergegeven waardoor er geen sprake zal zijn van de aantallen die door de indiener van de zienswijze wordt genoemd (zie ook uiteenzetting hierboven). De intensiteiten die worden genoemd in de verschillende rapportages zijn gebaseerd op de huidige en toekomstig verwachte transportbewegingen zoals aangegeven door CTD en deze houden rekening met het groeiperspectief van containeroverslag. 2. Er worden niet meer dan 10 afvaarten mogelijk gemaakt. De verkeersveiligheid is in het kader van het eerdere planvoornemen van het LEID reeds onderbouwd. Naar aanleiding van de vele zienswijzen op het thema verkeer zijn de bedrijven gevraagd het verkeersonderzoek inclusief het onderdeel verkeersveiligheid te actualiseren. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer.	Het aantal afvaarten is gemaximaliseerd op 10 per week.

	eerdere nota van inspraak (2007) m.b.t. 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 stand 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?	Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Verkeer’ en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd. Er is dan ook geen noodzaak om wijzigingen aan de bestaande afrit te maken. Deze valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt alleen gekeken of er, als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling, op gebied van verkeer significante effecten zijn te verwachten. Nu uit het verkeersonderzoek is gebleken dat die er niet zijn is de voorgenomen ontwikkeling uitvoerbaar en haalbaar zonder dat aanvullende maatregelen op gebied van verkeer nodig zijn.	
8.c	<u>Geluid</u> 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 het 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 reefers (koelcontainers) niet terug vinden. De koelsystemen in deze reefers produceren met name op warmere dagen significant geluid. Dit dient meegenomen te worden als geluidsbron in het onderzoek.	De reefers zijn inmiddels meegenomen als bron en hierop is een controleberekening uitgevoerd. De geluidbelasting van het industrieterrein inclusief 20 reefers (bronvermogen 85 dB(A)) is nader berekend. Hierbij is uitgegaan van uitstraling in alle richtingen en zonder afscherming door andere containers (worst-case benadering). Tevens is ervan uitgegaan dat koeling van de reefers draait 75% van de dag-, 50% van de avond en 25% van de nachtperiode. Als gevolg van het toevoegen van de reefers is weliswaar een toename van de geluiduitstraling te zien, echter op geen van de zonebewakingspunten wordt de vastgestelde toetswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde overschreden. Dus ook met de reefers als geluidsbron toegevoegd is er geen sprake van een overschrijding van de vastgestelde normen.	Geen
8.d	<u>Bouwhoogte</u> 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	De uitspraak van de gemeente uit 2007 kan niet één-op-één worden aangehaald voor voorliggend plan. Zowel tijd als context kunnen leiden tot andere inzichten.	Geen

	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.	In de afgelopen jaren is onderzocht of het bestaande bedrijventerrein met 20 ha uitgebreid kon worden om tegemoet te komen aan de uitbreidingsbehoefte van de bedrijven. Als een gorter oppervlak aan ruimte ontstaat kan minder hoog bouwen aan de orde zijn. Nu er sprake is van herstructurering en optimalisatie van het bestaande bedrijventerrein, is een andere belangenafweging gemaakt om toch tegemoet te komen aan de uitbreidingsbehoefte. Hierbij is extra aandacht besteed aan de onderbouwing van de hoogtes, door Jan Bruyn, aangevuld met het Gelders Genootschap. Het Gelders Genootschap geeft daarbij aan dat stoere, watergebonden bedrijvigheid bij het karakter van de IJssel op deze plek aan de rand van het stedelijk gebied past. De incidentele verhogingen blijven in maat en schaal proportioneel en hebben, vanaf de Zwarte Schaar en de Ellecomsedijk, nauwelijks impact op contour van de historische kern. Ten aanzien van de optopping (het kantoor) op de crossdock geeft zij aan dat een hoogte accent goed voorstelbaar als verbijzondering van de architectuur van het bedrijfsgebouw. Het bestaande toetsingskader wat van toepassing is op de ontwikkelingen van de Verhuellweg biedt daarbij voldoende houvast om het bebouwingsbeeld van stoere watergebonden bedrijvigheid en daarmee de ruimtelijke kwaliteit te borgen. Mede hieruit is gebleken dat een hoogte van 22 meter aanvaardbaar wordt geacht. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	
8.e	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 ruimtelijke 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.	Het belang van de ontwikkeling van de bedrijven wordt onderstreept door de provincie GLD die een positieve zienswijze heeft ingediend, vanuit het economische belang van de regio. De grootschaligheid van de containeroverslag beperkt zich tot maximaal 10 afvaarten per week. Locatiekeuze is niet aan de orde, verwezen wordt naar de	Geen

		thematische beantwoording onder het kopje ‘Behoefte (Waarom)’ (2.3.1).	

Zienswijze 9:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
9.a	Ik verwacht opnieuw te maken te krijgen met uitbreiding van de reeds aanwezige horizonvervuiling. Vanuit onze woonkamer kijken we nu al uit op het gebouwencomplex en dat is totaal anders dan toen wij aan de Burg. Nahuyssingel kwamen wonen. Toen waren er weilanden. Ik maak dan ook bezwaar tegen het verhogen van de bestaande bebouwing i.v.m. verdergaande horizonvervuiling.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Ruimtelijke inpassing’ (2.4).	Geen
9.b	Tevens verwacht ik nog meer geluidsoverlast doordat het geluid van het wegverkeer tegen de bebouwing aan ketst in via het gat in de geluidswal nog meer naar onze woningen toegaat. Het is dan ook gewenst dat dit gat gedicht gaat worden.	In het akoestisch onderzoek is de beoogde hoogbouw meegenomen. Op basis van dit onderzoek kan gesteld worden dat voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden. In het geluidsonderzoek is rekening gehouden met huidige staat van de geluidswal.	Geen
9.c	Het is een illusie dat het wegverkeer bij ons achter op de provinciale weg zal afnemen door een grotere haven. Vandaar uit moeten de containers toch vervoerd worden, zowel heen als terug? (Over de lange afstand op de Nederlandse wegen is het wel een voordeel.) Bij de totstandkoming van een bedrijvenverzamelgebouw hoort ook de nodige transportbewegingen, waarmee ik verwacht dat dat ook meer geluidshinder zal opleveren. Het reguliere verkeer over de provinciale weg is in de afgelopen jaren enorm toegenomen.	Er is geen sprake van de realisatie van een bedrijfsverzamelgebouw. Het betreft het beter benutten van het bestaande bedrijventerrein door de bestaande functies. De benodigde transportbewegingen als gevolg van bedrijfsactiviteiten op het bedrijventerrein zijn meegenomen in de berekening van het akoestisch onderzoek.	Geen
9.d	Een bestemmingsplan heeft rechtsgeldigheid en wordt maar niet zomaar vastgesteld. Het bevreemdt dan ook dat er tijdens het spel iedere keer de regels worden gewijzigd ten bate van de aanwezige industrie en ten koste van de buren. Mijn verzoek is om geen bestemmingsplanwijziging toe te staan. Mocht dat echter wel doorgaan, dan de hoogte minimaliseren. Ter compensatie van de overlast van zowel geluidshinder als horizonvervuiling dient het gat in de geluidswal langs de provinciale weg gedicht te worden.	Een bestemmingsplan wordt inderdaad niet zomaar vastgesteld. De gemeente heeft een verzoek ontvangen voor herziening van het huidige bestemmingsplan. Dit moeten wij als gemeente in behandeling nemen. In het kader daarvan zijn omwonenden en andere belanghebbenden in de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Daarnaast dient een bestemmingsplan en de daarop gebaseerde onderzoeken te voldoen aan alle wettelijke vereisten. Dat is hier ook het geval. Elke ontwikkeling kent een brede belangenafweging waarbij algemeen belang wordt afgewogen tegen het individuele belang. Dit laat onverlet dat is gebleken dat voldaan wordt aan een	Geen

		gezonde leefomgeving en dat de hinder niet zodanig is dat de voorgenomen ontwikkeling geen doorgang kan vinden. Het belang van de bedrijven wordt eveneens onderstreept door de provincie GLD die een positieve zienswijze heeft ingediend, juist vanuit het economische belang van de regio. Met betrekking tot horizonvervuiling wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	

Zienswijze 10:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
10.a	Wij hebben uit deze plannen opgemaakt dat de mogelijkheid wordt geboden tot 22 meter hoog te gaan bouwen aan de IJssel. Bovendien wordt de mogelijkheid een tweede kraan van 30 meter hoog, samen met een muur van containers op de betreffende terreinen te plaatsen. Wij achten dit een slechte ontwikkeling die het prachtige eeuwenoude cultuurhistorische aanzicht van Doesburg en de waarden van het IJssellandschap ernstig zullen aantasten. (In de zienswijze zijn foto's toegevoegd van hoe fraai het aanzicht vanaf de veerstoep in dieren op Doesburg nu is). Dit is naar onze mening het bewaren en beschermen meer dan waard.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4). Het nieuwe bestemmingsplan betreft het optimaliseren van het bestaande bedrijventerrein waarbij – naast de beoogde kadeverlenging – geen uitbreiding zal plaats vinden van het bedrijventerrein. Op enkele plekken wordt een bouwhoogte tot 22 meter toegestaan. Op basis van het huidige bestemmingsplan is op dit moment een hoogte tot 12 (via een afwijking 17) en 18 meter toegestaan, evenals het plaatsen van een tweede kraan.	Geen

Zienswijze 11:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
11.a	Pro forma: Hierbij maak ik bezwaar tegen het besluit van 21-12-2020 m.b.t. bedrijventerrein Verhuellweg. Mijn verzoek is om dit bezwaar als Pro Forma bezwaar aan te merken. Ik verzoek u mij, om naast een ontvangstbevestiging van het bezwaarschrift een redelijke termijn te gunnen voor de inhoudelijk gronden van het bezwaar. Daarnaast ontvang ik graag een afschrift van alle documenten die betrekking hebben op het besluit en dit bezwaarschrift. Het bezwaar richt zich op de onwenselijkheid van de verdere zogenaamde verdere verdozing van Nederland en ter voorkoming van de bouw van éénlingen van verdozing op basis van Rijksadvies en ter bescherming van het Doesburgs stadsgezicht.	Wij hebben u via een ontvangstbevestiging de gelegenheid geboden aanvullende gronden van uw zienswijze in te dienen. Hier heeft u geen gebruik van gemaakt.	Geen

Zienswijze 12:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
12.a	Bouwhoogten Uit de concepttekst van de bestemmingsplanwijziging blijkt dat de voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan goothoogte van 22 meter mogelijk maakt. Dit is op twee gedeelten het geval (het kantoor van Kuehne & Nagel c.q. CTD/Rotra aan de westzijde en de opslagloods (crossdock) ten oosten daarvan). De panden van Ubbink krijgen een maximale gevelhoogte van 18 meter. En tenslotte is voorzien in de mogelijkheid van een tweede portaalkraan met een hoogte van liefst 30 meter. Al met al ontstaat hiermee over een lengte van in totaal circa 700 meter een compacte bouwmassa die naar onze overtuiging in volume, hoogte en (naar functie) architectonische aard een disproportionele dissonant zal vormen pak naast het monumentale stadje Doesburg. Zeker vanaf ons perceel zal het uitzicht in noordwestelijke richting ernstig worden gedomineerd door een skyline die eerder in het Rotterdamse havengebied thuishoort. Dat beeld zal, als de huidige lijn wordt doorgetrokken, nog eens extra worden versterkt door grote lichtreclames aan de gevels, waardoor ook ‘s avonds en ‘s nachts de directe nabijheid van grootschalige (industriële) bedrijvigheid wordt opgedrongen. Met deze voorgestelde bouwhoogten valt door onszelf rond ons perceel uiteraard onmogelijk een effectieve visuele afscherming tegen de dominante bebouwing te maken. Wij tekenen bezwaar aan tegen de voorgenomen bouwhoogten en -volumes.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Ruimtelijke inpassing’ (2.4). Een tweede kraan is reeds bij recht toegestaan in het huidige bestemmingsplan. Lichtreclame wordt niet in het bestemmingsplan geregeld. Het is dus nog de vraag of en in hoeverre er sprake zal zijn van lichtreclame. Mocht er in de toekomst reclame geplaats worden dan zal deze via een aanvraag om een omgevingsvergunning voorgelegd worden aan het Gelders Genootschap.	Geen
12.b	Geluidhinder *Huidige situatie* Uit de beschrijving van de toegepaste methodiek bij het opstellen van de akoestische rapporten moet worden opgemaakt dat hierbij geen geluidmetingen hebben plaatsgevonden om de feitelijke huidige situatie vast te stellen. In plaats daarvan is een theoretisch rekenmodel toegepast, uitmondend in de conclusie dat na de voorgenomen uitbreiding van bedrijfsactiviteiten aan de Verhuellweg geen overschrijding van de normen zal plaatsvinden. Enige toetsing aan een realistische (niet-fictieve) nulmeting en aan specifieke locatiekenmerken ontbreekt. Wij hebben grote moeite met deze wijze van onderzoek. Het gaat naar onze mening niet aan om louter op grond van hypothetische aannames waarden toe te kennen aan punten rond een geluid veroorzakende bron. Meer precies: nergens blijkt bijvoorbeeld uit de akoestische rapportage dat is rekening gehouden met de aanwezigheid van hoge bebouwing, die een reflecterend effect heeft op de geluidsoverdracht. `voor onze woning (We in de Sweco-rapportage) is een meethoogte aangehouden van 1,5 meter. Omdat het hier gaat om een bungalow (van circa 3 meter hoog) beweegt het geluid zich vrijelijk over onze woning om vervolgens te weerkaatsen tegen de massieve wanden	Geluidmetingen om de huidige situatie vast te stellen zijn niet nodig. De geluidzone is reeds vastgesteld. Met het akoestisch onderzoek is getoetst of de beoogde ontwikkeling past binnen de vastgestelde geluidszone. Een nieuwe nulmeting is niet vereist. Het onderzoek is toereikend bevonden om als onderbouwing te dienen bij het vast te stellen bestemmingsplan. Op zowel de zonepunten als de woningen binnen de zone wordt voldaan aan 50 dB(A) etmaalwaarde. Verder voldoen de berekende waarden voor de maximale geluidniveaus aan het Activiteitenbesluit en voldoet de indirecte hinder aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A) uit de circulaire Indirecte hinder. Omdat als gevolg van alle bedrijven op het gezoneerde bedrijventerrein tezamen bij de woningen voldaan wordt aan de standaardwaarde van 50 dB(A), zoals die in het	Geen

	van het Grotenhuys-complex, pal ten zuiden van ons perceel. Het grootste deel van dit gebouw kent een goothoogte van tenminste 12 meter, de rest van circa 5 meter. Uit deze fysieke realiteit volgt dat de geluidswaarden aan oost-, zuid- en westzijde van onze woning relevanter geacht moeten worden dan het (fictieve) peilpunt aan de noordgevel, welk punt zich laag en pal achter de hoger gelegen N317 bevindt. Dit strookt met de overlast zoals wij die al jaren ervaren: het geluid (van weg en bedrijventerrein) is zowel binnen als buiten beduidend sterker hoorbaar aan oost-, zuid- en westzijde. In eigen beheer uitgevoerde metingen wijzen uit dat hier een gemiddeld geluidsniveau van gemiddeld 67 dB bestaat, met uitschieters tot 75 dB. Een en ander kiemt klemt des temeer omdat ter plaatse van onze woning een geluidwerende voorziening langs de N317 ontbreekt, zoals die wel is gerealiseerd vanaf ons perceel tot aan de Van Kinsbergenstraat (de wal) en vanaf de Hessegracht tot aan de Koepoortdijk (de muur). Aan de beslissing, in 2013, om onze woning op voorhand uit te :onderen van het project Geluidwerende voorziening N317 lagen geobjectiveerde gegevens ten grondslag. Akoestisch onderzoek heeft bij onze woning nooit plaatsgevonden. Noch bij wijze van feitelijke metingen, noch in de vorm van rekenkundige modellen. Wij menen dat het voorliggend plan voor uitbreiding van (de activiteiten op) bedrijventerrein Verhuellweg ons als gevolg van dit negeren van de feitelijke situatie andermaal en in verhevigde mate zal schaden, op het punt van geluidsoverlast, zowel in directe als in indirecte zin (hierna nader toegelicht). Directe gevolgen De direct aan het gezoneerde industrieterrein gerelateerde gevolgen voor geluidshinder hebben in de eerste plaats te maken met de voorgestelde intensivering van verkeersbewegingen op het complex: aan- en afrijdend (zwaar) vrachtverkeer, rangeren met opleggers, vorkheftrucks en laad- en losmanoeuvres. Een deel ervan zal zich volgens de planbeschrijving afspelen ten noorden van de (te realiseren) bouwmassa langs de Verhuellweg, waarvan wellicht een zekere demping zal uitgaan. Uitzondering daarbij vormt wel het te bouwen parkeerdek tussen de hoge bouwwerken, dat- begrijpen wij een open karakter zal krijgen en dus niet of nauwelijks een dempende werking zal hebben. Een ander deel speelt zich echter af op en aan de Verhuellweg zelf, waar naast het gedurige af» en aanrijden van (zwaar) verkeer ook het lawaaiige manoeuvreren rond de laad- en losdocks plaatsvindt. Met de expansie van de bedrijven, zoals beschreven in de plantoelichting, zal onvermijdelijk de geluidsproductie hier aanzienlijk toenemen. Reeds nu is deze zowel overdag als avonds en geregeld nachts waarneembaar. Zelfs de achteruitrij-piepjes van rangerende trucks zijn tot in ons huis te horen. Voor de activiteiten op en aan de Verhuellweg geldt de invloed van de daar aanwezige bouwmassa juist in versterkende zin. Met de voorgenomen bestemmingsplanwijziging zal hier een 700 meter lange massieve gevel ontstaan met hoogtes tot 22 meter. Daarmee wordt een reflecterende wand gecreëerd die alle geluiden in zuidelijke richting zal	Activiteitenbesluit geldt voor individuele bedrijven, is sprake van een goede ruimtelijke ordening. Het toetsingskader bestaat in dit geval uit het toetsen van de geluidbelasting ter plaatse van de zone en woningen binnen de zone. Van belang zijnde objecten die zorgen voor reflectie zijn in de rekenmodellen opgenomen. De geluidbelasting op de woningen is bepaald op de maatgevend gevel (=locatie met de hoogste geluidbelasting).	

	weerkaatsen. Zie voor beschrijving van de gevolgen ervan in/rond onze woning hierboven onder Huidige situatie. Het tweede directe effect van de bestemmingsplanwijziging, waarmee wij als omwonenden te maken zullen krijgen, betreft de containeroverslag. Het manoeuvreren met de staten containers gaat gepaard, ervaren wij op dit moment al, met heftig bonken en harde klappen, die zo luid zijn dat we soms opschrikken omdat het lijkt of er een frontale botsing gebeurt op de weg naast ons huis. De overslagactiviteiten vinden inmiddels ook tot diep in de avond of zelfs nachts plaats, met alle verstoring van onze (gemoeds)rust vandien. Verlengen van de loskade, plaatsing van een tweede portaalkraan en aanvoer van meer containers zal onherroepelijk leiden tot verheviging van dit industrieel lawaai, waardoor wij ons ernstig geschaad voelen in ons woongenot. *Indirecte gevolgen* De voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan zal onvermijdelijk ook buiten het gezoneerde industrieterrein een toename teweegbrengen van de verkeersdruk en dan met name zwaar vrachtverkeer op de N317. Aan- en afvoer naar het (noord)oostelijke achterland zal immers geschieden via de route die op zo'n 20 meter langs ons huis loopt. Mede als gevolg van de verhoogde ligging van de N317 zal dit zonder een adequate geluidwerende voorziening ter hoogte van ons huis tot consequentie hebben dat wij nog meer dan thans zullen worden blootgesteld aan onacceptabele geluidhinder. Ook hier speelt een voorname rol de aanwezigheid van de 700 meter lange hoge gevelwand aan de Verhuellweg, die eik geluid op de weg weerkaatst in zuidelijke richting. Wij tekenen bezwaar aan tegen verruiming van de bedrijfsmatige activiteiten op bedrijventerrein Verhuellweg, op grond van te verwachten vergroting van de geluidshinder.		
12.c	<u>LNG-tankstation</u> Het aantal vaar- en voertuigen dat wordt ingezet bij de beoogde intensivering van de containeroverslag brengt volgens de planbeschrijving meer kilometers over water met zich mee. De containerschepen worden, begrijpen wij, aangedreven door motoren op LNG. Bedoeling is daarnaast om het aandeel vrachtwagens op LNG te vergroten. Dit zal gepaard gaan met een intensiever gebruik van het op het bedrijventerrein aanwezige LNG-tankstation en dus ook met grotere buffervoorraden van dit gas. Bovendien zal het aantal tankoperaties (zowel het afvullen van de voorraadtank als de afgifte aan schepen en vrachtauto's) sterk toenemen.	De doorzet van LNG-tankstation verandert niet, dit blijft 5.580 m^3/jaar. Het aantal verlading naar vrachtwagens blijft 124 keer per jaar. Ook dit verandert niet ten opzichte van de vergunde situatie van Rotra/ Kuehne+Nagel. Daarnaast vindt er geen lossing van LNG plaats naar de schepen. De schepen meren aan bij de kade van CTD voor het lossen van containers er vinden geen LNG-tank activiteiten plaats. Verder verandert de buffercapaciteit van de LNG-installatie niet, deze blijft maximaal 63 m^3. De LNG-installatie wordt alleen op een andere locatie gepositioneerd. De overige installatie-onderdelen blijven ongewijzigd. De aanname dat er meer vrachtwagens met LNG gelost worden en dat er een grotere bufferopslag is, klopt daarom niet. Ook de uitspraak dat er afname	Geen

		LNG plaatsvindt naar schepen klopt niet. Er vindt geen LNG-lossing naar schepen plaats.	
12.d	Uit de planbeschrijving maken wij op dat de LNG-tankinstallatie op het terrein in oostelijke richting zal worden verplaatst. Hemelsbreed zal deze nieuwe locatie zich straks op circa 400 meter afstand van onze woning bevinden. Gemeten naar de westelijke grens van ons perceel is die afstand slechts 365 meter. Naar wij uit de Sweco-rapportage over de kwalitatieve risico-analyse begrijpen, wordt als effectgrens van een zware calamiteit een afstand van 325 meter aangenomen. Dit betreft dan een instantaan falen van de LNG-opslagtank, volgens deze analyse. in welke vorm en met welke gevolgen (afgezien van de genoemde effectgrens) wordt op dit punt niet verder beschreven.	De maximale effectafstand is inderdaad 325 meter voor het instantaan falen van het opslagvat. Hieraan is getoetst in het rapport Externe Veiligheid. De kans dat dit scenario zich kan voordoen is 5,0x10-7/jaar. Dit is kleiner dan 10-6/jaar waaraan er wordt getoetst. Vanuit het besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) wordt niet getoetst op effectafstanden maar op plaatsgebonden risicocontouren (PR). Hierbij zijn de risicocontouren PR 10-5/jaar en PR 10-6/jaar de contouren waarop getoetst moet worden op kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Het plaatsgebonden risicocontour PR 10-5/jaar van de LNG-tankinstallatie ligt binnen de inrichtingsgrens van Kuehne+Nagel en voldoet hiermee aan de grenswaarde van het Bevi. Het berekende plaatsgebonden risicocontour PR 10-6/jaar ligt op circa 40 meter van de LNG-installatie. Deze contour valt voor een deel buiten de inrichtingsgrens. Echter, binnen deze contour bevinden zich geen beperkt kwetsbare objecten noch kwetsbare objecten en voldoet hiermee aan de richtwaarde van het Bevi. Vanuit de Circulaire Externe Veiligheid LNG-tankstations is 50 meter de minimale afstand van de plaatsgebonden risicocontour PR 10-6/jaar. Deze contour ligt voor een deel buiten de inrichtingsgrens van Kuehne+Nagel. Echter, binnen deze contour bevinden zich geen beperkt kwetsbare objecten noch kwetsbare objecten en voldoet hiermee aan de richtwaarde van het Bevi.	Geen
12.e	Uit de plantoelichting begrijpen wij voorts dat aan het bedrijf Kuehne Nagel toestemming zou moeten worden verleend voor de opslag van verpakte gevaarlijke Stoffen tot 10 ton. De daarbij in de beschrijving gehanteerde term P6515-opslagen maakt ons niet duidelijk om welke stof(fen) het hier gaat. Dat geldt evenzeer voor de aanduiding ADR-gevaarlijke goederen/containers, die wordt gebruikt bij een 'tweede categorie die toegelaten zou moeten worden (tijdelijke stalling van 2 tot 4 vrachtwagens, maximaal 48). In hoeverre de aanwezigheid van deze gevaarlijke stoffen al of niet van invloed kunnen	Kuehne+Nagel heeft al een vergunning voor opslag van gevaarlijke stoffen tot 10 ton (PGS15-opslagen). De opslaghoeveelheid is minder dan 10 ton. Vanuit externe veiligheidsoogpunt valt een opslag van gevaarlijke stoffen met minder dan 10 ton niet onder het Bevi, waardoor deze opslag ook geen plaatsgebonden veiligheidscontour heeft. Van deze	Geen

	zijn bij een onverhoopte calamiteit rond het LNG-tankstation, in de zin van het risico van een oncontroleerbare kettingreactie, wordt ons niet duidelijk uit de toelichting, noch uit de bijlagen. De daarin beschreven regelgeving, risico-berekening en effecten achten wij overigens dermate ondoorzichtig en complex dat het voor een doorsneeburger onmogelijk is zich hieruit een helder beeld te vormen. Wij menen dat de gemeente hier tekortschiet in het effectief informeren van haar burgers als het gaat om de veiligheidsaspecten van industriële ontwikkelingen, zoals hier aan de orde.	opslagen (PGS-15 opslag minder dan 10 ton) hoeven de externe veiligheidsrisico's niet berekend te worden. Verder mogen volgens de huidige vergunning van Kuehne+Nagel twee tot vier containers/ trailers met ADR goederen tijdelijk gestald worden. Op basis van de Handleiding risicoberekeningen inrichtingen voor stuwadoorsbedrijven worden ongevalsscenario's tijdens intern transport (van de ingang naar de parkeerplaats en visa versa) en overslag van los stukgoed als niet relevant beschouwd voor externe risico's. Ook hoeft het intrinsiek falen van een verpakking van los stukgoed of stukgoed in een boxcontainer niet gemodelleerd te worden.	
12.f	<u>Tot slot</u> Wij wensen meer als betrokken inwoners van Doesburg in algemene zin het volgende nog op te merken. Rode draad in de toelichting bij de planbeschrijving vormt de redenatie dat niet meewerken aan de expansie de concurrentiepositie van de betrokken bedrijven ernstig zou schaden. Die argumentatie wordt bovendien gekoppeld aan de (verder niet onderbouwde) stelling dat elders in de provincie geen geschikte locatie te vinden zou zijn. Kijkend naar de begrenzing van het bedrijventerrein Verhuellweg strak ingeklemd tussen aan de ene zijde de noordelijke stadsbebouwing en aan de andere zijde waardevol Natura 2000-gebied moet aangenomen worden dat doorgroeien op deze locatie vroeg of laat onvermijdelijk alsnog zal leiden tot de realiteit dat verdere uitbreiding hier onmogelijk is. De vraag is daarmee ten principale of met name de industriële activiteit van grootschalige containeroverslag op deze locatie aanvaardbaar is en kan blijven. Het feit dat het Doesburgse gemeentebestuur nu dit planologisch point-of-no-return (opnieuw) wil passeren, legt een zware hypotheek op toekomstige bescherming van zowel economische belangen als van de leefkwaliteit van burgers. lndachtig de oud-Hollandse wijsheid Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald, geven wij het gemeentebestuur in overweging zich bewust te zijn van de onomkeerbaarheid van deze volgende grote stap in de ingezette koers, die een grote druk legt op mens en natuur. Terugkerend naar onze persoonlijke situatie, stellen wij ons op het standpunt dat onze belangen in termen van woonkwaliteit nu al in het geding zijn. Wij vragen u deze terdege mee te wegen bij uw besluitvorming. Erkenning van de huidige geluidhinder zou ons al enig vertrouwen geven dat de gemeente bereid is de gevolgen op dit punt serieus te nemen door alsnog het ontbrekende deel van de geluidwerende voorziening ter hoogte van onze woning te realiseren. Wij vragen u tenslotte om ons als direct omwonenden actief en gericht op de hoogte te	Wij zijn ons ervan bewust dat er grenzen zijn aan de uitbreiding van de bedrijven op deze locatie. Met de beoogde optimaliseren en herontwikkeling van het bestaande bedrijventerrein wordt dan ook rekening gehouden met groeimogelijkheden voor de lange termijn. Dit wordt beoogd door het beter benutten van het bestaande bedrijventerrein. Naast de beoogde kadeverlenging vindt geen uitbreiding plaats van het bedrijventerrein. Op enkele plekken wordt een bouwhoogte tot 22 meter toegestaan. Op basis van het huidige bestemmingsplan is op dit moment een hoogte tot 12 (via een afwijking 17) en 18 meter toegestaan, evenals het plaatsen van een tweede kraan. Ook worden geen nieuwe bedrijfsfunctie anders dan de huidige bestande functies in het nieuwe bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het betreft hier een belangenafweging tussen algemeen- en individueel belang. In onderhavig geval is het algemene belang dat gediend is bij een goed economisch klimaat van de bedrijven op het bedrijventerrein zwaarder geacht dan het individuele belang. Daarbij is tevens van belang dat deze bedrijvigheid al geruime tijd aanwezig is, in de vorm van dit bedrijventerrein. Uit de onderzoeken is gebleken dat de beoogde herstructurering en	Geen

	stellen van ontwikkelingen rond het bedrijventerrein Verhuellweg.	optimalisatie aanvaardbaar is. De hinder richting de omgeving is niet zodanig dat de voorgenomen ontwikkeling niet in de rede zou liggen. Het woon- en leefklimaat is, na de ontwikkeling, nog steeds als aanvaardbaar te kwalificeren. De gemeente is zich bewust van de consequenties van de voorgenomen ontwikkeling en heeft dit ook uitgebreid laten onderzoeken. Zie bovenstaande. De gemeente is het dan ook niet eens met de indiener van de zienswijze dat een te zware hypotheek wordt gelegd op de omgeving.	

Zienswijze 13:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
13.a	**Algemeen** De hoofdzaak is dat dit plan grote blokkendozen van 22 meter hoog mogelijk maakt op een zeer kwetsbare plek, direct naast het beschermde stadsgezicht van Doesburg, de Hoge Linie en het natuurgebied Fraterwaard. Wat de daardoor veroorzaakte horizonvervuiling en verstoring van het uitzicht betreft wordt in het plan en de toelichting met bijlagen nauwelijks iets gezegd, en voor zover het gebeurt blijft het bij loze beweringen.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Ruimtelijke inpassing’ (2.4).	Geen

	Fraterwaard en Hoge Linie Typerend is de toelichting over de onderdelen provinciaal en gemeentelijk beleid. De provinciale omgevingsverordening eist dat het binnen de Groene ontwikkelingszone vallende deel van het plangebied zo in het landschapstype wordt ingepast dat de kernkwaliteiten daarvan niet significant worden aangetast. Als kernkwaliteiten uit de provinciale omschrijving van de Fraterwaard noemt de toelichting de weidse vergezichten over de rivier, fraaie stadsgezichten bij Doesburg en de rust, ruimte en donkerte. Volgens de toelichting is van dat alles echter hier geen sprake, omdat die waarden buiten het plangebied liggen. Zo wordt echter geen recht gedaan aan de strekking van het opnemen van deze waarden in het beleid t.a.v. landelijke gebieden. Het is zonder meer duidelijk dat grote gebouwen, lawaaiige activiteiten en toegenomen verkeer uitstraling hebben buiten de enge grenzen waarbinnen die zich bevinden of afspelen, zeker op korte afstand daarvan. Dat staat hier te gebeuren en aldus tast het plan deze waarden wel degelijk aan. Illustratief voor het theoretische karakter van dit deel van de verdediging van het plan is wat bijlage 1 nog zegt over 'afschermende beplanting' aan de oostzijde van het plangebied, die het uitstralingseffect op de omgeving van het Zwarte Schaar zou beperken. Wie ooit via het fietspad langs het Zwarte Schaar richting Doesburg heeft gefietst of gewandeld, weet dat dit onzin is. Een wrang detail van de toelichting op dit punt is wat er staat over het ganzenrustgebied. Dat zou door de bestaande activiteiten al zover zijn aangetast dat er geen ganzen meer komen, zodat uitbreiding van de activiteiten geen kwaad kan. Een fraai staaltje salamitactiek, volgende keer kan men nog verder gaan. Dat het gebied voor de ganzen op deze manier steeds kleiner wordt, blijft zo buiten de beoordeling. De gemeentelijke structuurvisie houdt in dat alle ontwikkelingen in de Fraterwaard samen moeten gaan met een 'hoogwaardige inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap'. Ook wat dit betreft constateert de toelichting zichtbaar opgelucht dat de gronden van de Fraterwaard geen onderdeel van het plan uitmaken. Conclusie: er wordt geen afbreuk gedaan aan het landschap van de Fraterwaard. Kennelijk moet de bezoeker van de Fraterwaard en omgeving zijn blikken strak op de grond vlak voor zich richten, met oogkleppen op tegen zijdelings afdwalen .... Het regionale beleid m.b.t. de uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen bevat een vergelijkbare formulering. Alle ontwikkelingen dienen gepaard te gaan met 'hoogwaardige inpassing en	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder de kopjes 'Ruimtelijke inpassing' (2.4), 'Natuur en ecologie' (2.5). Met betrekking tot de opmerking op lawaaiige activiteiten wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek. Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan.	Geen

	karakterverbetering'. Ook dat het plan dat effect heeft wordt in de toelichting wel gesteld, maar niet gemotiveerd. Wat de aantasting van de Fraterwaard betreft verwijst de toelichting verder naar bijlage 1. Die spreekt bij de geplande gebouwen van 22m hoog bijna lyrisch over een 'hoogteaccent', een 'landmark' en 'twee verspreide en enigszins ritmische volumes'. De nu al aanwezige 'robuuste bebouwing' wordt quasi-onschuldig gemaakt door te zeggen dat die wordt 'gerelativeerd' door de schaal van het open rivierenlandschap van de Fraterwaard. Die schaal zou bijdragen aan een 'gedempt visueel effect' van de overwegend grijze blinde achtergevels. Over het feit dat die relativering en demping, als die al reëel zouden zijn, zullen verdwijnen door de vergroting en verhoging van de gebouwen en bouwwerken die het plan mogelijk maakt, zegt het rapport niets. Wel staan daarna onder het hoofd Groene inpassingsmaatregelen een paar mooie zinnen over een 'representatieve sfeer', (gegarandeerd?) goed onderhouden groen en hagen, maar dat alles heeft geen betekenis voor de uitstraling naar de Fraterwaard. Het enige dat daarover te vinden is, is het 'schaamgroen', het rijtje populieren dat aan de Noordkant van het Zwarte Schaar is gepland. Dat is volstrekt onvoldoende bij gebouwen van deze schaal. Zelfs voor het aanplanten en in stand houden daarvan - op andermans grond - bevat het plan overigens geen enkele garantie. Nu Rotra en Ubbink tot nu toe (ondanks toezeggingen in het verleden) nooit enige moeite hebben gedaan voor visuele afscherming aan die kant is dat wel een minimumeis. T.a.v. de Hoge Linie is staand gemeentelijk beleid, o.m. vastgelegd in de Kadernota Cultuurhistorie Gemeente Doesburg, om de cultuurhistorische waarden en natuurwaarden van deze vestingwerken te bewaren en bevorderen. Het spreekt vanzelf dat de oprichting van de geplande gebouwen en bouwwerken vlak naast dit gebied juist nadelige gevolgen voor deze waarden zullen hebben. Qua horizonvervuiling en verstoring van het aanzicht zal de Hoge Linie er ernstig op achteruit gaan. Ook hier maakt het geplande 'schaamgroen' dit niet anders. Ook de toename van verkeer en andere bedrijvigheid zo dicht bij de Hoge Linie zal duidelijk nadelige effecten hebben. Wat de uitstraling naar de natuur in de naaste omgeving van het plangebied betreft valt in het algemeen op dat in de toelichting en bijlagen de effecten telkens vergaand worden uitgesplitst per gebied en diersoort, zonder oog voor de cumulatieve gevolgen. Dat geldt bijv. voor bijlage 3 m.b.t. de stikstofdepositie, maar ook voor bijlage 2 m.b.t. een eventuele m.e.r.-plicht. De conclusie daar dat er niet zo'n plicht is omdat er geen significante effecten voor het milieu zijn, berust op zo'n opsplitsing in details. Het totale effect op de gehele naaste omgeving is niet meegenomen. In dat verband is ook de geplande bouw van een tweede kraan van 30 meter en twee zendmasten van 40 meter van belang; het effect daarvan op de omgeving komt nergens aan de orde. NB De bouwregels stellen wel een maximum aan het aantal zendmasten, maar niet aan het aantal kranen!		
	Beschermd stadsgezicht Wat hiervoor over de aantasting van uitzicht en horizonvervuiling m.b.t. de Fraterwaard is gezegd geldt m.m. evenzeer voor het beschermde stadsgezicht. In ieder geval zal het uitzicht op de historische skyline van Doesburg uit het Noorden en Oosten en voor een belangrijk deel ook uit het Westen ernstig geschaad worden door de geplande hoge gebouwen, kraan en zendmasten. Verder blijft ook het zicht binnen het stadscentrum niet ongeschonden. Nu al verstoort de bestaande kraan op verschillende plaatsen het historische beeld daar. Datzelfde zal op zijn minst gaan gelden voor de tweede kraan en de zendmasten, maar hoogstwaarschijnlijk ook voor de gebouwen van 22 meter.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen

	Verkeer Volgens de toelichting (4.12.1) heeft de uitbreiding geen invloed op de verkeersafwikkeling die ook in de toekomst nog steeds adequaat kan plaatsvinden. Die conclusie behoeft op zijn minst nadere toelichting. De desbetreffende bijlage laat onvermeld dat de N 317 nu al bijna dagelijks op de spitsuren vaststaat door een file die voor een belangrijk deel bestaat uit vrachtauto's van en naar de Rotra. Die file loopt vanaf de A 348 tot de toegangsweg die al het verkeer van en naar het bedrijventerrein moet verwerken. Als de geplande uitbreiding doorgaat zal op zijn minst op termijn een aanpassing van de kruising van de N 317 met die toegangsweg nodig zijn. Daar is nu geen ruimte voor, zodat grote ingrepen ter plaatse onvermijdelijk worden.	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd op basis van recente gegevens en modellen. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Verkeer' en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd.	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan.

Zienswijze 14:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
14.a	1. De binnenstad van Doesburg is een beschermd stadsgezicht. Bij de verlening van dit predikaat was één van de waarde-stellende argumenten dat "de hoogte van de bebouwing zo karakteristiek is voor een middeleeuwse stad, oplopend naar het centrum". Dit betekent dat het aanzicht van Doesburg van belang was bij de toekenning van "beschermd stadsgezicht". Het plangebied mag dan wel net buiten de beschermde stadskern liggen, het aanzicht van Doesburg wordt wel degelijk ernstig aangetast door dit plan waarbij gebouwen tot 22 meter zullen verrijzen. Tevens zal er een tweede kraan komen naast de huidige, 30 meter hoge, kraan die het aanzicht van Doesburg al grondig aantast. Dat deze tweede kraan er komt lijkt zeker, ook al spreekt het "Achtergronddocument voor de aspecten" in 4.1 over de mogelijkheid, maar in 4.5 wordt hij al meegerekend en in een afbeelding van de nieuwe terreinindeling van Sweco is hij al ingetekend. Beplanting zal dat aanzicht niet of nauwelijks verbeteren. Het is overigens stuitend om te lezen in Sweco's "Aanmeldingsnotitie m.e.r-beoordeling" dat "…de gebouwen vanuit de omgeving en dan met name vanuit de open uiterwaarden beter zichtbaar zullen zijn. Ook nu is het bedrijventerrein (o.a. een hoge hijskraan) goed zichtbaar vanuit de uiterwaarden en vanaf de brug over de IJssel. Om die reden is de landschappelijke verandering niet als belangrijk nadelig te beschouwen". Menig inwoner van Doesburg werd destijds onaangenaam verrast toen deze kraan verrees en kijkt er iedere keer met afgrijzen naar wanneer men Doesburg nadert.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen
	2. De economische noodzaak van deze uitbreiding is niet duidelijk. In de stukken wordt vermeld dat slechts 18% van de werknemers van betreffende bedrijven uit Doesburg afkomstig is. En een verhoging van dat percentage komt, na de overname door Kuehne en Nagel en door mogelijke verdere automatisering, onwaarschijnlijk voor.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte' (2.3.1).	Geen

	3. Het toerisme, waarvan de Gemeente in haar eigen brochures zegt dat dit een "belangrijke economische factor voor Doesburg is", zal niet worden bevorderd door een aanzicht van Doesburg waarbij men de indruk krijgt een container/industrie gebied binnen te rijden, met 30 meter hoge kranen, tenminste 11 meter hoge containerstacks en 22 meter hoge kantoor- en opslaggebouwen.	Het beter benutten van het bestaande bedrijventerrein zal geen reden zijn voor toeristen om wel of niet naar Doesburg te gaan. De beoogde ontwikkeling zal naar verwachting dan ook geen invloed hebben op het toerisme in de gemeente Doesburg. Ook nu is er al sprake van genoemd bedrijventerrein en heeft dit geen negatieve impact gehad op het toerisme.	Geen
	4. Om van het historische stadje Doesburg met slechts 11 000 inwoners een Europoort van oost Nederland te maken is onwenselijk. Een dergelijke ambitie lijkt niet alleen voort te vloeien uit art 4.9 van de Toelichting waarin wordt gesteld: "t.b.v. de door-ontwikkeling van de faciliteiten voor bedrijven uit de regio om containers aan te bieden voor vervoer over water, dient de zwaaikom verruimd te worden". Maar ook door de loswal 2x zo lang te maken (van 130 naar 260 m.) en schepen klasse Va (110m) i.p.v. de huidige klasse IVa/M6 (86m) toe te laten. Met aan- en afvaarten van vier naar tien per week met aanzienlijk grotere schepen komt dit op een enorme stijging van het vrachtwagen verkeer om de containers van deze schepen te vervoeren. Voor één containerschip klasse Va staan 100 vrachtwagens (Bureau Voorlichting Binnenvaart), derhalve zou dat met 10 aan-en afvaarten per week op meer dan 1000 vrachtwagens per week komen en dus meer dan 2000 vrachtwagenbewegingen! Daarnaast komt dan nog het vrachtverkeer dat de goederen die in deze enorme gebouwen opgeslagen worden, moet vervoeren. Daar wordt nergens in de documenten over gesproken. In art.4.3 (luchtkwaliteit) van de Toelichting op het bestemmingsplan wordt slechts melding gemaakt van een stijging van het scheepvaartverkeer, maar niet van de toename van het vrachtwagenverkeer. Er wordt in de stukken slechts melding gemaakt van de containers die, meteen worden overgeladen (2/3) van de schepen op de vrachtwagens òf in stacks van ongeveer 11 meter hoog (1/3) op de kade worden geplaatst. Het aantal vrachtwagens (en vrachtwagen bewegingen) per week zal dus veel meer zijn dan de hier boven genoemde 1000, met alle gevolgen vandien voor de belasting van de provinciale wegen.	Het bedrijventerrein met bebouwing is in de huidige situatie reeds aanwezig en toegestaan. Het plan heeft enkel betrekking op het verruimen van de bouwmogelijkheden op een bestaand bedrijventerrein en een verlenging van de kade. Verwezen wordt naar de thematisch beantwoording onder het kopje 'Landschap en cultuurhistorie' (2.4.2). Er is met onderhavig plan geen sprake van een vergroting van de zwaaikom. Klasse V schepen mogen en kunnen nu ook al aanleggen aan de kade en dat gebeurt ook al. Niet allen containers leiden tot extra wegverkeer. Een groot deel van de goederen wordt verder over water vervoerd. Het onderzoek voor luchtkwaliteit is aangevuld met de vrachtwagenbewegingen uit het geactualiseerde verkeersonderzoek. De conclusie ten aanzien van luchtkwaliteit blijft hetzelfde, luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.	Het onderzoek voor luchtkwaliteit is aangevuld met de vrachtwagenbewegingen uit het geactualiseerde verkeersonderzoek.

	5. Deze geplande “optimalisering” (lees: uitbreiding in de hoogte) zou derhalve een onacceptabel forse groei betekenen van zowel het (grotere)scheepvaart verkeer als van het vrachtwagenverkeer. Met als gevolg niet alleen nog vollere wegen maar ook een forse stijging van de uitstoot van stikstof en CO2 alsmede een stijging van de geluidsoverlast. Ik teken voorts aan dat in het rapport van Sweco t.a.v. de luchtkwaliteit gesproken wordt van een stijging van het aantal schepen van 104 per jaar naar 520, waarbij niet wordt vermeld dat het ook aanzienlijk grotere schepen kan betreffen. Diverse Sweco rapporten beperken zich overigens tot de “planontwikkeling” en spreken niet over de structurele (milieu)gevolgen i.e. enorme toename vrachtwagen- en scheepvaartverkeer nádat het plan is ontwikkeld. Ten slotte rijst de vraag of de aanwezigheid, zo dicht bij het centrum van Doesburg, van een te zijnertijd ontegenzeggelijk groter LNG station t.b.v. de toename van dit verkeer, wenselijk is.	Naar zowel stikstof, geluid en luchtkwaliteit is onderzoek verricht. Op basis van deze onderzoeken kan geconcludeerd worden dat voldaan wordt aan de wettelijk normen. Het onderzoek voor luchtkwaliteit is aangevuld met de vrachtwagenbewegingen uit het geactualiseerde verkeersonderzoek. Conclusie blijft hetzelfde, luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. De rapporten zijn gebaseerd op de toekomstige situatie, dus nadat de ontwikkeling heeft plaatsgevonden. Dat is nu juist het doel van de onderzoeken om, op basis van die onderzoeken, de haalbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling, vooraf te toetsten. Daarbij wordt uitgegaan van de huidige en toekomstige situatie. Bijvoorbeeld voor verkeer wordt uitgegaan van de situatie, na planontwikkeling, in 2030. Er wordt dus wel degelijk rekening gehouden met de structurele gevolgen, na planontwikkeling. Dat is nu juist de gedachte achter bestemmingsplan en onderzoeken. Het LNG-station is een bestaande voorziening op het bedrijventerrein, deze wordt niet uitgebreid maar enkel verplaatst op het bestaande terrein.	Het onderzoek voor luchtkwaliteit is aangevuld met de vrachtwagenbewegingen uit het geactualiseerde verkeersonderzoek.

Zienswijze 15:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
15.a	**Vestigingsaspecten** Het ontwerpplan behelst in grote lijnen het mogelijk maken van een aanzienlijke uitbreiding en vernieuwing van de bestaande bebouwing. Een uitbreiding waarbij de oppervlakte van het bouwblok met 25% toeneemt, het bedrijventerrein 42% groter wordt en een vergaande verhoging van de bestaande bebouwhoogte plaatsvindt. Daarnaast wordt de kadelengte verdubbelt en wordt een tweede kraan met een hoogte van 30m geplaatst. De plannen vergen een investering van vele miljoenen euro's. Wij hebben begrip dat door de huidige kwantitatieve en kwalitatieve eisen aan logistieke gebouwen wordt gekozen voor schaalvergroting. Wat we zien in de plannen is dat een zeer groot gedeelte van de gebouwen wordt gesloopt en wordt vervangen door een veel grotere nieuwbouw. Wij missen daarbij de afweging of de huidige locatie, gelet om de ligging ten opzichte van het naastgelegen monumentale stadskern enerzijds en het unieke rivierenlandschap en de beschermde Hoge Linie anderzijds, nog wel de goede plek is om dergelijke grootschalige gebouwen te realiseren of dat het beter is een andere locatie te kiezen. Daarbij komt dat de bestaande entree voor de vrachtwagens naar het bedrijventerrein, via de afslag van de N317-Doesburg centrum, te dicht langs de monumentale panden van de binnenstad leidt. Bij het handhaven van deze entree en de voorziene toename van 50% van dit zware verkeer, zal de scheurvorming in de muren van deze panden tot groot kwaliteitsverlies leiden. Wij zijn van mening dat hiervoor mitigeren maatregelen noodzakelijk zijn. Het onlangs uitgebrachte advies van het college van Rijksadviseurs wijst erop dat er weinig aandacht is voor de impact die (X)XL logistiek heeft op het landschap, de stad en de infrastructuur. Het Rijk en de regio zouden veel strengere eisen moeten stellen en nadenken over wat wel en niet gefaciliteerd wordt. Er dient volgens het college gekozen te worden voor concentratie van de gebouwen in clusters bij multimodale knooppunten. In de toelichting op het plan wordt aangegeven dat in het voortraject andere locaties in de regio onderzocht zijn maar die bleken niet geschikt. Deze conclusie wordt verder niet onderbouwd. De Regio Arnhem Nijmegen heeft onlangs in het Regionaal Programma Werklocaties aangegeven dat XXL logistiek alleen op de daarvoor aangewezen locaties zoals Nijmegen (De Grift) en Montferland (DocksNLD) kunnen worden gerealiseerd. De voorgenomen transformatie van de locatie Verheullweg moet naar ons oordeel worden gezien als een schaalvergroting naar (X)Xl logistiek en is daarmee niet de juiste plek. Beter is nu te kiezen voor de Regio aangewezen geschikte locatie(s). Daarmee kan beter worden voldaan aan de clustering op één locatie en samenwerking in de keten. Bovendien is een dergelijke oplossing toekomstbestendiger. Deze locaties zijn ook wat betreft infrastructuur veel beter ontsloten op de internationale vervoerscorridors en bieden tri-modale vervoersvormen. Een bijkomend, maar niet onbelangrijk, aspect is dat de regionale werkgelegenheid daarmee wordt behouden.	Er is geen sprake van een aanzienlijke uitbreiding, alles – behoudens de kadeverlenging - vindt plaats binnen de huidige bestemming 'Bedrijventerrein'. Extra opslagruimte wordt voornamelijk gecreëerd door efficiënte vormen en bouwhoogte. Locatiekeuze is dan ook niet aan de orde, verwezen wordt naar de thematische onderbouwing onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1). We gaan op voorhand niet uit van scheurvorming door toename van zwaar vrachtverkeer. Het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Verhuellweg' voorziet niet in een nieuwe XXL logistieke ontwikkeling zoals bedoeld in het RPW. Binnen het RPW voor de regio Arnhem- Nijmegen is sprake van XXL logistiek bij een kavel groter dan 4 ha. Het kavel waar het crossdock wordt opgericht is reeds circa 4 ha groot. De omvang van het kavel neemt niet toe. Op dit kavel bevindt zich al een gebouw dat wordt gebruikt voor logistieke doeleinden. Het betreft een opslaggebouw ten behoeve van de overslag weg-water. Dit gebouw zal weliswaar worden vervangen door een crossdock voor transport over de weg, maar deze functie is reeds toegestaan binnen het geldende bestemmingsplan. Aangezien ter plaatse reeds een logistiek gebouw ten behoeve van transport over de weg toegestaan is en het kavel niet wordt vergroot, is er geen sprake van een nieuwe ontwikkeling zoals bedoeld in het provinciaal beleid voor XXL logistiek. De locatie aan de Verhuellweg betreft een belangrijke schakel in de Gelderse corridor. Het betreft één van de weinige logistieke hotspotlocaties in Gelderland met een belangrijke schakelfunctie. Samen met Tiel en Nijmegen zijn zij belangrijke knooppunten voor transport over water in Gelderland. De Provincie heeft dan ook aangegeven verheugd te zijn dat de	Geen

		doorontwikkeling van de watergebonden bedrijven wordt voortgezet door het bestaande bedrijventerrein optimaal te benutten. Behalve de kadeverlenging vindt geen uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein plaats. Het betreft voornamelijk het deels verhogen van de maximale bouwhoogte. In aanvulling op de thematische onderbouwing onder het kopje 'Locatiekeuze' is hier ook sprake van een goede ontsluiting waarbij de koppeling tussen vervoer over water en wegtransport aanwezig is. De bestemmingsplanwijziging maakt schaalvergroting voor de bedrijven Rotra en Ubbink mogelijk waardoor relatief minder vervoersbewegingen nodig zijn om eenzelfde hoeveelheid goederen te vervoeren. In bredere zin is het toevoegen eerder, en het nu uitbreiden, van de modaliteit vervoer over water, een logische keuze voor de toekomst.	
15.b	**Visuele aspecten** In de toelichting en ook in de bijbehorende stukken wordt maar zeer summier ingegaan op de visuele effecten van de aanmerkelijke verhoging van de gebouwen, overige bouwwerken en van de containeropslag, op het bestaande landschap en de kleinschalige monumentale stedelijke bebouwing van het centrum van Doesburg. De vrijwel aangrenzende binnenstad van Doesburg heeft het predicaat beschermd stadsgezicht. Daarom mag van nieuwe plannen, aangrenzend aan het wettelijk beschermde stadsgezicht, worden verwacht dat daar duidelijk rekening mee wordt gehouden. Deze ontwikkeling is niet passend op deze locatie. De maatschappelijke weerstand tegen verdozing, de verrommeling van het landschap door de grote grijze gebouwen zonder ramen en de rommelige buitenopslag van containers en de stalling van vrachtwagens neemt steeds meer toe. Vanuit grote delen van de oude stadskern kijkt men nu al in noordelijke richting op de grootschalige gebouwen. De negatieve visuele effecten worden door de plannen alleen maar vergroot. Natuurlijk is er wel enige begroeiing maar die kan de negatieve effecten, zeker in de periode van het jaar dat er geen blad aan de bomen zit, niet wegnemen. Bovendien ontbreekt voor de geplande begroeiing de planologische borging. De coulissen zijn getekend op andermans grond (grond van RWS en van Twickel). Medewerking van derden is niet afdwingbaar.	De bedrijven zijn in de huidige situatie al op de betreffende locatie gesitueerd. De ontwikkeling moet dan ook bekeken worden vanuit de huidige situatie. Behoudens de kadeverlenging vindt geen uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein plaats buiten de huidige plangrenzen. Voor enkele delen wordt de maximale bouwhoogte verhoogd tot 22 meter. Op basis van het huidige bestemmingsplan is nu een maximale bebouwingshoogte van 12 meter (via een afwijking 17 meter) en deels 18 meter toegestaan. Ook een 2e kraan is al mogelijk op basis van het bestaande bestemmingsplan. Er is in het bestemmingsplan dan ook geen groencompensatie geborgd. In het kader van het eerdere LEID werd groencompensatie vereist vanwege terreinverlies van de Fraterwaard. Met onderhavig plan wordt geen groencompensatie vereist omdat we niet in de Fraterwaard gaan bouwen. Verwezen wordt naar de thematische onderbouwing onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen

	In tegenstelling van wat in de toelichting is opgenomen, zijn wij wel van oordeel dat er afbreuk wordt gedaan aan het landschap van de Fraterwaard. Er is immers zicht op de grootschalige bebouwing, containers en gestalde vrachtwagens. Hoe en in welke mate de kwaliteit "nachtelijke duisternis"van de Fraterwaard zal worden beïnvloed door de 24/7 bedrijfsactiviteiten is niet geanalyseerd. Dit geldt in dezelfde mate voor het zicht vanaf de Hoge Linie. Wij geven u in overweging daarom de visuele gevolgen van de grootschalige bebouwing op het Centrum, de Hoge Linie en Fraterwaard beter in kaart te brengen en deze in de besluitvorming mee te wegen.	De regeling van werktijden valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan, dit wordt geregeld in de Wet milieubeheer. Slechts een deel van de productieafdeling werkt overigens 24/7. Er is hierbij geen sprake van externe logistieke bewegingen tussen 19:00 en 6:00. De bebouwing van het bedrijventerrein is nauwelijks beleefbaar vanuit de oude stadskern door hoge gebouwen en/of het stratenpatroon. Daar waar het bedrijventerrein wel zichtbaar is zijn belevingsvisualisaties opgesteld welke positief beoordeeld zijn door het Geldersgenootschap.	
15.c	**Overige aspecten** We zien dat de (milieu) categorie van het bedrijventerrein voor het bedrijf Ubbink is gewijzigd van 3.2 naar 4.1. Wij achten een dergelijke verzwaring van de milieubelasting op het zeer nabijgelegen woongebied ongewenst. In de toelichting missen wij een motivering voor deze wijziging.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Milieuzonering' (2.6.3). In de toelichting van het plan is dit onderbouwd.	Geen
15.d	**Concluderend** De Erfgoedvereniging Heemschut is van mening dat de voorgestelde ontwikkelingen op deze plek in het landschap ongewenst zijn, in het bijzonder door de bouwhoogte op te rekken naar 22m. Wij delen de opvatting van het College van Rijksadviseurs in zake de ongewenste verdozing van het landschap Het rapport over de cultuurhistorische en landschappelijk inpassing is van onvoldoende kwaliteit en op punten misleidend. De planologische borging van mitigerende maatregelen om de negatieve visuele aspecten te voorkomen, ontbreekt. Wij zijn van mening dat de huidige toegang tot het bedrijventerrein via de afslag N317- Doesburg-Centrum ongeschikt is om de, aan de plannen gekoppelde, toenemende vrachtwagenbewegingen te accommoderen. Wij zijn van mening dat in dit ontwerpbestemmingsplan op onjuiste grond geen rekening is gehouden met de status van Doesburg als wettelijk beschermd stadsgezicht.	Het betreft het beter benutten van het bestaande bedrijventerrein. Door specifieke bouwhoogten op te nemen wordt verdozing beperkt. Het Gelders Genootschap heeft het voorliggend ontwikkelkader beoordeeld en is van mening dat stoere, watergebonden bedrijvigheid bij het karakter van de IJssel op deze plek aan de rand van het stedelijk gebied past. De incidentele verhogingen blijven in maat en schaal proportioneel en hebben, vanaf de Zwarte Schaar en de Ellecomsedijk, nauwelijks impact op contour van de historische kern. Ten aanzien van de optopping (het kantoor) op de crossdock geeft zij aan dat een hoogte accent goed voorstelbaar als verbijzondering van de architectuur van het bedrijfsgebouw. Het bestaande toetsingskader wat van toepassing is op de ontwikkelingen van de Verhuellweg biedt daarbij voldoende houvast om het bebouwingsbeeld van stoere watergebonden bedrijvigheid en daarmee de ruimtelijke kwaliteit te borgen. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen

		Met betrekking tot de toegang tot het bedrijventerrein voor toenemende vrachtwagenbewegingen wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Verkeer' (2.6.1).	

Zienswijze 16:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
16.a	**INLEIDING** Als eerste wil ik hierbij mijn verbazing uitspreken over het hernieuwd indienen van plannen voor de realisatie van zogenaamde "warehouses" op het bedrijventerrein aan de Verhuellweg. Medio 2017 heeft uw college de in dit verband door het LEID (Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg) ontwikkelde plannen terug getrokken. Dit na grote maatschappelijke druk en gelet op het feit dat de bij het LEID betrokken partners tot de conclusie waren gekomen dat de plannen financieel onhaalbaar waren. Er zou naar alternatieven in de regio worden gezocht. Het historisch aanzien van onze Hanzestad werd daarmee behouden en voor de toekomst zeker gesteld. Echter niet voor lang, als het aan de initiatiefnemers van de plannen ligt. Ik constateer dat de plannen - weliswaar in wat gewijzigde vorm - thans opnieuw zijn ingediend, zulks terwijl de situatie niet is veranderd en er ook geen plannen voor een alternatieve locatie zijn uitgewerkt en/of onderzocht. Van dat laatste is althans niet gebleken.	Het door u genoemde plan LEID is niet teruggetrokken door het college. De bedrijven hebben op basis van de uitgevoerde onderzoeken de mogelijkheden voor uitbreiding onderzocht. De plannen voor LEID bleken voor de bedrijven niet betaalbaar (wel haalbaar). Op basis hiervan hebben de bedrijven onderzocht wat dan wel haalbaar en betaalbaar was om tot een ontwikkeling te komen die recht doet aan hun uitbreidingsbehoefte (toekomstbestendig). De bedrijven zien kansen om het huidige bedrijventerrein binnen de bestaande contouren beter te benutten om op de lange termijn door te kunnen blijven ontwikkelen. Er is dan ook sprake van herstructurering en optimalisatie van het bestaande terrein. Hierbij is ook nog eens sprake van een binnenstedelijke ontwikkeling, waar het LEID nog voorzag in een uitbreiding van ca. 20 ha in de Fraterwaard. Het betreft dan ook een nieuw plan dat tegelijk recht doet aan de uitbreidingsbehoefte van de bedrijven (economisch belang, bedrijfscontinuïteit) en aan de natuurwaarden die het terrein omringen. Vanuit het LEID is toen al de ruimtelijke haalbaarheid van die ontwikkeling onderzocht en positief bevonden. Even los van de financiële haalbaarheid voor de bedrijven. Het nu binnenstedelijk naar oplossingen kijken, ligt daarbij voor de hand en past binnen de wet- en regelgeving daaromtrent.	Geen

16.b	1. De voorgenomen plannen zijn - qua bouwhoogte en bouwoppervlak - buiten proportie en leiden tot een massaliteit die de directe omgeving overschaduwt en afbreuk doet aan het zicht op en vanaf de aan weerskanten van de ontwikkellocatie gelegen terreinen;	Verwezen wordt naar de thematische onderbouwing onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen
16.c	2. De voorgenomen realisatie van de geplande warehouses verhoudt zich dan ook niet met respectievelijk is strijdig met de aan het naastgelegen natuurgebied (de Frater-waard) verbonden natuurwaarden;	Bij een voorgenomen ontwikkeling bezie je altijd die ontwikkeling in relatie tot de effecten op zijn omgeving. Dat is hier ook uitgebreid gebeurd door de onderzoeken naar Flora en Fauna en natuurwaarden en de impact van de voorgenomen ontwikkeling op die natuurwaarden. Conclusie uit de verschillende onderzoeken en een uitgebreide ecologische beoordeling (tot stand gekomen in overleg met het kernteam stikstof van de provincie) is dan ook dat de natuurwaarden niet aangetast worden door deze ontwikkeling.	Geen
16.d	3. De voorgenomen realisatie is ook strijdig met het inmiddels algemeen aanvaarde streven om "verdozing" van het landschap als gevolg van de bouw van mega "warehouses" tegen te gaan en dit soort van gebouwen te concentreren op een beperkt aantal locaties; het college van Rijksadviseurs adviseert ook in deze richting;	Uitgangspunt bij de voorgenomen ontwikkeling is dat er al sprake is van een bedrijventerrein en dat er dus geen sprake is van het ontwikkelen van een nieuw bedrijventerrein. Integendeel, het betreft een bestaand bedrijventerrein met bestaande (ongewijzigde) bedrijfsactiviteiten. Hier is dan ook juist sprake van een binnenstedelijke herstructurering. Daarbij zijn, in aanloop naar en na afloop van de voorgenomen ontwikkeling van het LEID, alternatieven onderzocht, onder andere alternatieve locaties voor een Crossdock. En crossdock elders leidt echter tot meer transportbewegingen naar en van Doesburg omdat er dan sprake is van een versnipperde bedrijfsvoering op meerdere locaties waar die nu gebundeld plaatsvinden op dit bedrijventerrein. Bij de optimalisatie is inderdaad sprake van hogere gebouwen maar door verschillende hoogtes te hanteren is nu juist verdozing zoveel als mogelijk beperkt.	Geen

16.e	4. De voorgenomen realisatie van de plannen is eveneens strijdig met de aan onze historische binnenstad verbonden cultuurhistorische waarden; daarbij geldt dat de binnenstad van Doesburg is aangewezen als beschermd stadsgezicht; dit (aan)gezicht zal als gevolg van het neerzetten van de geplande warehouses op onevenredige wijze worden aangetast; iedereen - ook uw college - kan zich een voorstelling maken over hoe een en ander er uit gaat zien als je over de IJsselbrug op Doesburg aanrijdt: rechts de stad en links een grote doos van circa dezelfde omvang met een hoogte nagenoeg gelijk aan het hoogste punt van de bogen van de brug; vanuit Bronckhorst over de dijk aankomend op Doesburg, gaat volgens de plannen een grote (midden) in het landschap te plaatsen doos van 22 meter hoog en honderden meters lang het zicht op Doesburg blokkeren;	Verwezen wordt naar de thematische onderbouwing onder het kopje 'Landschap en cultuurhistorische waarden' (2.4.2) en 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen
16.f	5. Het gebezigde argument dat de bepalingen van de Wet Beschermd Stadsgezicht in onderhavig geval niet van toepassing zouden zijn omdat de grens van het beschermde gebied aan de andere kant van de (provinciale) weg ligt, is juridisch onjuist; dat geldt op gelijke wijze voor wat betreft de aan de Fraterwaard verbonden natuurbelangen; op dezelfde wijze als bij het afgeven van vergunningen voor de bouw van woningen, varkens- en koeienstallen en andere opstallen rekening moet worden gehouden met de aan natuurgebieden verbonden belangen, dient er ook in het onderhavige geval rekening te worden gehouden met de natuurwaarden van de Fraterwaard **en** de cultuurhistorische waarden van de binnenstad; ik verwijs graag naar de recente jurisprudentie;	Er is rekening gehouden met de cultuurhistorische waarden en de ten noorden gelegen Fraterwaard en de verbonden natuurbelangen. Verwezen wordt naar de thematische onderbouwing onder de kopjes 'Ruimtelijke inpassing' (2.4) en 'Natuur en ecologie' (2.5).	Geen
16.g	6. Los van het feit dat de plannen - bij het doorzetten daarvan - juridisch onmogelijk zullen blijken te zijn, is de vraag of een massaliteit van de geplande omvang überhaupt wenselijk is; ik denk - neen: ik weet zeker - dat de overgrote meerderheid van de bevolking dat onwenselijk acht;	De gemeente is het niet eens met de stelling dat de plannen juridisch onmogelijk zijn. Hiervoor zijn juist allerlei onderzoeken door de bedrijven uitgevoerd die samengevat zijn in het bestemmingsplan met verbeelding en regels. Dit samen vormt het formeel-juridisch kader dat nu is voorgelegd aan de bevolking. Op voorhand kan niet worden gesteld dat de overgrote meerderheid de plannen onwenselijk vindt. Er dient altijd een belangafweging gemaakt te worden tussen de belangen van de voorgenomen ontwikkeling en de individuele belangen van omwonenden. In dit geval heeft die belangenafweging geleid tot het in procedure nemen van voorliggend bestemmingsplan. Dit is zorgvuldig tot stand gekomen, inclusief de belangenafweging.	Geen
16.h	7. De conclusie moet dan ook zijn dat de ontwikkelde plannen op de bedoelde locatie niet (goed) inpasbaar zijn; ze zijn - om het eufemistisch te zeggen - een maatje te groot voor Doesburg en het bedrijventerrein Verhuellweg.	De gemeente kan niet instemmen met hetgeen gesteld wordt. Bewezen wordt naar onze reactie onder het vorige punt. U heeft gelijk dat er grenzen aan de groei zijn, in relatie tot de schaalgrootte van deze gemeente.	Geen

		Echter, uit de onderzoeken en het feit dat een eerdere, grotere uitbreiding, aanvaardbaar is geacht kunt u destilleren dat de gemeente van mening is dat die grens hier nog niet bereikt is. Dit wordt ondersteund door de onderzoeken en de provincie GLD. Daarbij vindt de optimalisatie – op de kadeverlenging na – volledig plaats binnen de huidige bestemming 'bedrijventerrein' van het bestaande bestemmingsplan.	
16.i	Voorts geldt het volgende: 1. Het voor de realisatie van de ontwikkelplannen gebezigde argument is dat Rotra en Ubbink de afgelopen jaren sterk zijn gegroeid; de groei zal naar verwachting aanhouden; als deze verwachting wordt bewaarheid, moet er op termijn rekening mee worden gehouden dat verdere uitbreiding noodzakelijk zal blijken te zijn; dan komt de vraag op waar en hoe die groei alsdan wordt opgevangen; gaat/moet Rotra dan alsnog de Fraterwaard in? of gaat de bouwhoogte nog verder richting de hemel? Ik denk niet dat er een discussie behoeft te worden gevoerd over de ongewenstheid van dergelijke ontwikkelingen; uitvoering van de ter inzage gelegde plannen legt hiervoor echter wel de kiem; bij goedkeuring en uitvoering van de huidige plannen moet er rekening mee worden gehouden dat op een termijn van 7 – 10 jaar weer nieuwe uitbreidingsplannen aan de orde zullen komen; het is/wordt dan moeilijk(er) om dergelijke plannen tegen te gaan ("eerst de vinger en dan de hele hand"); een verdere uitbreiding mag ongewenst zijn, het is wel het risico bij het doorgaan van de huidige plannen;	Onderhavig plan voorziet in het beter benutten van het bestaande bedrijventerrein. Dit biedt ruimte voor doorgroeimogelijkheden voor de bedrijven op de door u genoemde lange termijn. Op het moment dat blijkt dat, ergens in de toekomst, de bedrijven meer ruimte nodig hebben dan zal op dat moment worden onderzocht of dat hier kan plaatsvinden of dat elders gezocht moet worden naar die ruimte. Niemand kan in de toekomst kijken en heeft weet van toekomstige wet- en regelgeving. Dit is speculeren over de verre toekomst en niet aan de orde. Binnen de huidige wet- en regelgeving is de huidige optimalisatie van het bestaande terrein getoetst en aanvaardbaar bevonden.	Geen
16.j	2. Volgens mededeling van uw college werden de eerdere plannen In 2017 ingetrokken omdat ze financieel onhaalbaar werden geacht; de situatie is sindsdien niet veranderd en het is dan ook onwaarschijnlijk dat de plannen nu ineens wel financieel haalbaar zouden zijn; het risico bestaat dat er gaandeweg de uitvoering van de uitbreidingsplannen financiële tekorten gaan optreden die aanleiding zijn voor een noodzakelijk bijstellen van de plannen; dergelijke bijstellingen zullen altijd in een voor de gemeente ongewenste richting gaan; de gemeente zadelt zich bovendien op met een ongewenst/ongekend financieel risico: in geval van (financiële) problemen bij de uitvoering van de voorgenomen plannen, kan de gemeente het zich niet permitteren om aan de zijlijn te blijven staan; de belangen zijn daarvoor te groot en de gemeente zal in dat geval moeten meewerken aan bijstelling van de plannen en financieel mee "aan de bak moeten";	Het LEID betrof een onderzoek naar een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein met 20ha. Dit bleek financieel niet haalbaar vanwege de grote omvang, fasering en andere zaken zoals natuurcompensatie die de beoogde ontwikkeling met zich meebracht. In onderhavig plan is voornoemde niet aan de orde. De ontwikkeling beperkt zich enkel tot het bestaande bedrijventerrein aan de Verhuellweg. Hier vindt – behoudens de kadeverlenging – geen uitbreiding van het bedrijventerrein plaats. Deze nieuwe voorgenomen ontwikkeling kent minder kosten en is door de bedrijven als financieel haalbaar gekenschetst. De bedrijven investeren zelf in de beoogde optimalisering en herstructurering van het terrein, de gemeente investeert niet mee. Zij loopt met de	Geen

		herziening van het bestemmingsplan geen financieel risico.	
16.k	3. Het gebezigde argument van de werkgelegenheid is niet valide; de aan "warehouses" verbonden werkgelegenheid is beperkt; als gevolg van verdere automatisering en robotisering neemt het belang van de werkgelegenheid in de toekomst verder af; de uitbreidingsplannen van Rotra zijn voor de lokale en regionale werkgelegenheid dan ook van beperkte betekenis; voor Doesburg gaat het werkgelegenheidsargument al helemaal nauwelijks op: de werknemers van Rotra komen voor het overgrote deel (80%) namelijk van buiten Doesburg; ook aan de chauffeursfuncties op de te verwachten extra vrachtwagens behoeft ook niet te worden gedacht: de chauffeurs komen uit Roemenië;	Verwezen wordt naar de thematische onderbouwing onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1). Er wordt overigens door de gemeente niet alleen binnen de grenzen van Doesburg gedacht (Doesburg is geen eiland op zich) maar ook op regionale schaal.	Geen
16.l	4. In de toelichting op de plannen wordt het voorgesteld alsof de toename van het vrachtverkeer van beperkte betekenis is; dit is een welbewuste **onjuiste** voorstelling van zaken: als dit waar zou zijn, zouden ook de uitbreidingsplannen niet nodig zijn; natuurlijk leiden de plannen tot extra verkeersdruk: zie ook de betreffende bijlage bij de plannen; op sommige wegen zal het aantal vrachtwagenbewegingen met meer dan 200 per dag toenemen, een stijging met 50%; bij voortgaande groei van Rotra zal het aantal vrachtwagenbewegingen van en naar het bedrijf in de toekomst alleen maar verder toenemen; een en ander beperkt de bereikbaarheid van de stad en tast het leefmilieu op wezenlijke wijze aan; ook de belangen van de middenstand en de horeca in de binnenstad komen hiermee in het gedrang; aan deze aspecten wordt in de plannen geen aandacht besteed, net zo min als aan de milieueffecten van het toenemende vrachtverkeer.	De verkeersveiligheid is in het kader van het eerdere planvoornemen van het LEID reeds onderbouwd. Naar aanleiding van de vele zienswijzen op het thema verkeer zijn de bedrijven gevraagd het verkeersonderzoek inclusief het onderdeel verkeersveiligheid te actualiseren. Uit dit geactualiseerde onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Verkeer'(2.6.1) en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd. Het is evident dat er een toename van verkeer plaatsvindt als gevolg van de plannen. Echter, juist door de capaciteit van de laad- en loskade te vergroten (toekomstbestendig te maken) wordt voorkomen dat alles over de weg wordt opgelost. Hiermee wordt de druk evenwichtig verdeeld. De voortgaande groei waaraan wordt gerefereerd wordt nu juist planologisch juridisch geregeld in voorliggend bestemmingsplan voor de komende tien jaar. Hierbij zijn alle genoemde aspecten onderzocht, waaronder verkeer.	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan.

16.m	**SAMENVATTING EN CONCLUSIE** Ales overwegende, geldt dat de voorgenomen plannen strijdig zijn met de aan de naastgelegen natuurgebieden verbonden natuurwaarden en strijdig zijn met de cultuurhistorische waarden van onze binnenstad. Het argument dat de bepalingen van de Wet op het beschermd stadsgezicht niet van toepassing zouden zijn, zal bij de Raad van State geen stand houden. Net zo min zal het (op enige lippendienst na) voorbijgaan aan de natuurwaarden van de Fraterwaard genade vinden in de ogen van dit college. Hoewel ik begrip heb voor de belangen van Rotra en de noodzaak van haar uitbreidingsplannen, kan de conclusie geen andere zijn dan dat de voorgenomen plannen niet inpasbaar zijn op de ontwikkellocatie en dat de uitbreidingsplannen elders moeten worden gerealiseerd. Een en ander is voor Doesburg gewoon een maatje te groot. Daar komen dan de overwegingen ten aanzien van de feitelijke afwezigheid van het werkgelegenheidsaspect en de te verwachten extra verkeersdruk nog bij. Zoals al aangegeven, zijn de plannen voor Doesburg een maatje te groot, zulks mede gelet op de te verwachten verdere groei van Rotra die - naar verwachting - op termijn aanleiding zal zijn voor weer nieuwe uitbreidingsplannen. Rotra heeft dan echter geen verdere uitbreidingsmogelijkheden. Waar gaat een dergelijke uitbreiding dan plaats vinden? Worden wij dan alsnog de Fraterwaard "ingerommeld"? Ook de voor de gemeente aan de uitbreidingsplannen verbonden financiële risico's zorgen er voor dat de plannen voor onze gemeente een maatje te groot zijn. De plannen zijn van een dergelijke omvang dat ze een financieel risico voor de gemeente inhouden, dit in geval van financiële tegenvallers bij de uitvoering en dientengevolge haperen van de plannen. De gemeente kan dan niet aan de zijlijn blijven staan. Zij zal moeten meewerken aan bijstelling van de plannen en ook financieel mee "aan de bak" moeten. De belangen zijn daarvoor veel te groot. Als het tegengaan van de verdere "verdozing" van het landschap inmiddels als beleidslijn algemeen is aanvaard, hoe komen wij er in Doesburg dan toe om in ons IJssellandschap en tegen de historische binnenstad aan een doos neer te zetten van de aangegeven omvang? De massaliteit van de voorgenomen "warehouses" overschaduwt de gehele omgeving en is dan ook buiten proportie. De vraag is of wij dit (moeten) willen. Het antwoord kan alleen zijn: NEEN. Een en ander gelet op de hierboven aangevoerde bezwaren en argumenten. Als de plannen doorgang vinden, zal ons nageslacht te zijner tijd de gerechtvaardigde vraag stellen hoe wij hiertoe in vredesnaam konden besluiten.	De bedrijven hebben het bestemmingsplan op laten stellen en alle onderzoeken laten uitvoeren. Op basis van het nieuwe bestemmingsplannen kunnen zij bouwplannen ontwikkelen om een duurzame groei op het huidige bedrijventerrein mogelijk te maken. Er zijn voor de gemeente geen financiële risico's. De bedrijven Rotra en Ubbink zijn zelf financieel verantwoordelijk voor realisatie van de plannen. De overige genoemde onderwerpen zijn voornoemd beantwoord of er wordt verwezen naar de thematische beantwoording.	Geen

Zienswijze 17:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
17.a	Als inwoner van (de binnenstad van) Doesburg raakt het ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Verhuellweg, aan de rand van de beschermde binnenstad, mij in mijn belang.	Verwezen wordt naar de thematische onderbouwing onder het kopje 'landschap en cultuurhistorische waarden' (2.4.2).	Geen

	In dit planvoornemen acht ik met name de omgang met en afwegingen ten aanzien van de in en om het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden onvoldoende. Daarom maak ik bezwaar middels deze zienswijze. Ik begrijp dat uw College maatschappelijke afwegingen moet maken bij ruimtelijke ontwikkelingen en moet kiezen tussen eventuele botsende belangen. Volgens het Besluit Ruimtelijke Ordening (art. 3.1.6 lid 5) is de gemeente daarbij echter verplicht om in de toelichting van het bestemmingsplan een gemotiveerde beschrijving op te nemen van de wijze waarop rekening gehouden is met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren. Dit betekent dat de gemeente een analyse moet maken van de cultuurhistorische waarden in het plangebied en daar conclusies aan moet verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Voor de omgang met de archeologische waarden heeft u ter toelichting een rapport van een archeologisch bureauonderzoek bijgevoegd. Mijn bezwaren richten zich op de omgang met de overige in en om het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden. Hiertoe heeft u als bijlage een "achtergronddocument" van JANBRUYN Landschapsarchitectuur opgenomen (NB: een auteursnaam ontbreekt). Naar mijn oordeel biedt dit stuk geen grondslag waarop u uw afwegingen heeft kunnen baseren. Voor dit laatste is immers een goede en onderbouwde waardestelling nodig. Die ontbreekt. Zo worden niet alle in en om het plangebied aanwezige waarden beschreven en is de methodiek zeer gebrekkig. Wat dit laatste betreft: voor een goede cultuurhistorische analyse is een systematische en methodische aanpak noodzakelijk. Eerst een beschrijving van de aard en omvang van de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke effecten daarvan, dan een inventarisatie en beschrijving van de mogelijk hierdoor geraakte cultuurhistorische waarden en de wettelijke of beleidsmatig vastgelegde omgang hiermee, gevolgd door een waardering op ondermeer de aspecten zeldzaamheid, gaafheid, ensemblewaarde e.d. Vervolgens dient beschreven te worden of de voorgenomen ontwikkeling past binnen cultuurhistorische regelgeving en beleid en of de waarde van het erfgoed mogelijk aangetast wordt door de voorgenomen plannen. Pas dan is het moment om conclusies over behoud te formuleren en belangenafwegingen te maken. De "visie" van JANBRUYN Landschapsarchitectuur voldoet hier niet aan. Het begint in par. 1.1 met het noemen van de gemeentelijke kadernota Cultuurhistorie en welke uitgangspunten daaruit relevant zouden zijn voor het plangebied. De volgende paragraaf belooft een beschrijving van het plangebied, maar in plaats daarvan wordt hier de bestaande bebouwing, in de vorm van de bedrijfsgebouwen van de vroegere Verblifa-fabriek, op de stort gegooid: de huidige aanblik en (HUBO)-kleurstelling bevallen de auteur niet, waarmee behoud verder geen optie is. Niks waardestelling of architectuurhistorische analyse. Dan volgen schijnbaar willekeurig nog enkele	De auteur van bijlage 1, Cultuurhistorie en landschappelijk inpassing is Jan Bruyn. Jan Bruyn is een gerenommeerd landschapsarchitect die zijn sporen ruimschoots heeft verdiend in dit vakgebied. Hij is nu juist gevraagd vanwege zijn onafhankelijkheid en kennis en expertise. Er is geen reden te twijfelen aan zijn onderbouwing. Sterker nog, deze wordt mede onderschreven door het Gelders Genootschap. Zij ziet in het gebied rondom het bestaande bedrijventerrein kansen om cultuurhistorische- en landschappelijke waarden te verbeteren en versterken. De voorgenomen ontwikkelingen vinden echter allen plaats op het bestaande bedrijventerrein en deze kansen worden door haar dan ook als niet noodzakelijk beoordeeld voor de aanvaardbaarheid van het voorliggende ontwikkelkader. Daarbij is zij van mening dat voor de ontwikkeling van het bestaande bedrijventerrein stoere, watergebonden bedrijvigheid bij het karakter van de IJssel op deze plek aan de rand van het stedelijk gebied past. De incidentele verhogingen blijven in maat en schaal proportioneel en hebben, vanaf de Zwarte Schaar en de Ellecomsedijk, nauwelijks impact op contour van de historische kern. Ten aanzien van de optopping (het kantoor) op de crossdock geeft zij aan dat een hoogte accent goed voorstelbaar als verbijzondering van de architectuur van het bedrijfsgebouw. Het bestaande toetsingskader wat op dit moment van toepassing is op de ontwikkelingen van de Verhuellweg biedt volgens de commissie voldoende houvast om het bebouwingsbeeld van stoere watergebonden bedrijvigheid en daarmee de ruimtelijke kwaliteit te borgen. Daarbij zal bij de nadere uitwerking van bouwplannen de integrale commissie omgevingskwaliteit (welstand en cultuur historie) betrokken worden.	

	cultuurhistorische relicten, nl. de Hoge Linie (par. 1.3), het beschermd stadsgezicht (par. 1.4), en de Fraterwaard (1.5), waarbij telkens eenvoudig geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkelingen geen effecten op deze waarden zullen hebben. Welke ontwikkelingen dat zijn wordt echter pas in hoofdstuk 4 onthuld. Gebruikelijk in een logisch en systematisch uitgevoerd onderzoek is dat conclusies pas volgen na de feitelijke beschrijving en onderbouwing. JANBRUYN Landschapsarchitectuur weet echter eerst te melden dat de ontwikkelingen geen effecten hebben op de in en om het plangebied aanwezige waarden (=conclusie), terwijl pas enkele hoofdstukken later deze ontwikkelingen beschreven worden (=beschrijving en onderbouwing).		
17.b	Verder acht de opsteller alleen de feitelijke contouren van de cultuurhistorische objecten relevant. Er wordt niet ingegaan op het feit dat de voorgenomen nieuwe, door JANBRUYN Landschapsarchitectuur als "robuust" omschreven, bebouwing gevolgen heeft voor de waardering en beleving van het aangrenzende beschermde stadsgezicht en de Hoge Linie. Overwegingen die bijvoorbeeld speelden bij de recentelijke zoektocht naar mogelijke windmolenlocaties binnen de gemeente. Daar werd het RCE-beleid door de gemeente overgenomen dat dergelijke hoge structuren niet te dicht bij het beschermde stadgezicht of de Linie mogen staan. JANBRUYN Landschapsarchitectuur gaat hier echter niet op in. Ook de schootsvelden van de Hoge Linie zijn in principe onderdeel van de cultuurhistorische waarde van de Linies en dienen in de waardestelling en daarna in uw ruimtelijke afwegingen meegenomen te worden. Ik wil u dan ook vragen om een goede en complete cultuurhistorische inventarisatie en waardering op te (laten) stellen en op basis hiervan een nieuwe ruimtelijke afweging te maken. Alleen dan is geborgd dat, conform de Wet Ruimtelijke Ordening, bij het bestemmen alle waardes meegewogen worden. Wat ondermeer ontbreekt: • Een waardestelling van de Verblifa-gebouwen. Wat is de ensemble- en architectonische waarde? Zeldzaamheid en gaafheid? Wat is de relatie met Verblifa-woningbouw elders in Doesburg en daarmee de historische en belevingswaarde? • Inzicht in de effecten van de nieuwe plannen op de historische binnenstad cq. beschermd stadsgezicht Wordt de belevingswaarde aangetast? De gemeente hanteert voor wijzigingen IN de binnenstad dat deze in principe niet vanaf de openbare weg zijn waar te nemen. Voor zonnepanelen gold tot voor kort de eis dat deze niet vanaf de Martinitoren te zien mochten zijn. Welke eisen hanteert de gemeente voor hoge, omvangrijke, "robuuste" bebouwing direct op de grens met de binnenstad? Hoe wordt dit afgewogen? • Inzicht in de effecten van de nieuwe plannen op de (beleving en waarde van) de Hoge Linie. Wat zijn de gevolgen voor de open schootsvelden en zichtlijnen en zijn deze conform vigerend beleid, o.a. RCE-normen?	Het nieuwe bestemmingsplan betreft het optimaliseren van het bestaande bedrijventerrein waarbij – naast de beoogde kadeverlenging – geen uitbreiding zal plaats vinden van het bedrijventerrein. Op enkele plekken wordt een bouwhoogte tot 22 meter toegestaan. Op basis van het huidige bestemmingsplan is op dit moment een hoogte tot 12 (via een afwijking 17) en 18 meter toegestaan, evenals het plaatsen van een tweede kraan. Verwezen wordt naar de thematische onderbouwing onder het kopje ‘landschap en cultuurhistorische waarden’ (2.4.2). De voorgenomen ontwikkeling is beoordeeld, niet alleen op zichzelf maar ook in relatie tot zijn omgeving. Hierbij is vanzelfsprekend de relatie met het beschermde stadsgezicht betrokken. Conclusie is dat de impact hierop niet zodanig is dat dit zou moeten leiden tot niet instemmen met deze ontwikkeling. Daarbij speelt mee dat er ook in de huidige situatie al sprake is van genoemd bedrijventerrein en er sprake is van herstructurering en optimalisatie van dit terrein. Het Gelders Genootschap heeft aangegeven dat bestaande toetsingskader wat op dit moment van toepassing is op de ontwikkelingen van de Verhuellweg voldoende houvast biedt om het bebouwingsbeeld van stoere watergebonden bedrijvigheid en daarmee de ruimtelijke kwaliteit te borgen.	Geen

	• Inzicht in de effecten van de nieuwe plannen op de (beleefbaarheid van de) IJssellinie uit het begin van de Tweede Wereldoorlog (zichtbaar o.a. middels de kazematten in en om de Fraterwaard) en op de IJssellinie uit de vroege Koude Oorlog (zichtbaar o.a. middels de ingegraven tank in de westelijke IJsselbrug-oprit). Wat is het huidige beleid van de RCE hierin en hoe verhoudt de gemeente zich daartoe? Graag wil ik u vragen om de effecten van de voorgenomen plannen op de aanwezige cultuurhistorische waarden in en om het plangebied in kaart te brengen middels een gedegen inventarisatie, waardestelling en effectbeschrijving en op basis hiervan een nieuwe belangenafweging te maken. Deze is nu lacuneus en methodisch onjuist. Het spreekt vanzelf dat dit, in mijn ogen, betekent dat u na deze, nu hopelijk complete, afweging het ontwerpplan opnieuw ter inzage dient te leggen.		

Zienswijze 18:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
18.a	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.	Wij zien de beoogde ontwikkeling niet als een zogenoemde grote verandering. Er is hier namelijk sprake van ongewijzigde bestaande functies op een bestaand bedrijventerrein dat wordt geherstructureerd en geoptimaliseerd. Daarbij vindt er geen verandering in de ruimtelijke hoofdstructuur plaats. De bebouwing blijft nagenoeg op zelfde locatie waarbij de maximale bouwhoogte op enkele delen van het terrein wordt vergroot. De ontsluitingswegen blijven gelijk aan de huidige situatie. Wij zijn ons ervan bewust dat er grenzen zijn aan de groeimogelijkheden. Met de beoogde ontwikkeling is echter al rekening gehouden met doorgroeimogelijkheden van de bedrijven op de lange termijn. De Fraterwaard blijft intact, de ontwikkelingen bevinden zich buiten de Fraterwaard en op het bestaande bedrijventerrein. Op de kadeverlenging na vindt geen uitbreiding van het bedrijventerrein plaats. Voor de stedenbouwkundig inpassing wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Stedenbouwkundige inpassing' (2.4.1). Voor zover relevant zijn de onderzoeken uit 2017 geactualiseerd. De verduurzaming van de bedrijven kan los worden gezien van het bestemmingsplan. De kansen die er zijn voor verduurzaming worden onderzocht. De daadwerkelijke invulling hiervan is nog niet concreet. Die zal concreet ingevuld gaan worden op het moment dat de plannen tot realisatie komen. Ten tijde van de aanvragen om omgevingsvergunning zal hieraan nader invulling gegeven dienen te worden op basis van de dan geldende normen.	In de toelichting van het bestemmingsplan is de onderbouwing voor de ladder voor duurzame verstedelijking aangepast. Voor de uitbreiding van de kade is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De behoefte hiervan is nader onderbouwd. De behoeftetoets is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd

	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 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 kade-oppervlak 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).	Ubbink is op MVO niveau 4 gecertificeerd. Vanzelfsprekend wordt elke investering en (ver)nieuwbouw vanuit dit duurzame perspectief ingericht. Er wordt bij Ubbink momenteel al gebruik gemaakt van zonnepanelen. Het bouwvlak wordt inderdaad aan de noordzijde wat uitgebreid. Deze vergroting van het bouwvlak biedt de mogelijkheid om eventueel tochtsluizen te realiseren ten behoeve van het in- en uitladen van goederen. De herstructurering van het bedrijventerrein betreft een binnenstedelijk herstructurering in bestaand stedelijk gebied omdat een deel van kade-verlenging wel als nieuwe stedelijke ontwikkeling gezien kan worden is de ladder onderbouwing die in het kader van het LEID was opgesteld aangepast en geactualiseerd waarbij de behoefte van de ontwikkeling, ten aanzien van de verlenging van de kade, nader is onderbouwd. Uit deze behoeftetoets (door Stec uitgevoerd) is gebleken dat er zowel kwalitatief als kwantitatief behoefte bestaat aan verlening van de laad- en loskade. Het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Verhuellweg' voorziet niet in een nieuwe XXL logistieke ontwikkeling zoals bedoeld in het RPW. Binnen het RPW voor de regio Arnhem- Nijmegen is sprake van XXL logistiek bij een kavel groter dan 4 ha. Het kavel waar het crossdock wordt opgericht is reeds circa 4 ha groot. De omvang van het kavel neemt niet toe. Op dit kavel bevindt zich al een gebouw dat wordt gebruikt voor logistieke doeleinden. Het betreft een opslaggebouw ten behoeve van de overslag weg-water. Dit gebouw zal weliswaar worden vervangen door een crossdock voor transport over de weg, maar deze functie is reeds toegestaan binnen het geldende bestemmingsplan. Aangezien ter plaatse reeds een logistiek gebouw ten behoeve van transport over de weg toegestaan is en het	

	• In de Ruimtelijke structuurvisie van Doesburg wordt gest ld: "*Alle ontwikkel ngen voor deze locatie dienen samen te gaan et 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 .	kavel niet wordt vergroot, is er geen sprake van een nieuwe ontwikkeling zoals bedoeld in het provinciaal beleid voor XXL logistiek. De locatie betreft een belangrijke schakel in de Gelderse corridor. De doorontwikkeling betreft het beter benutten van het bestaande bedrijventerrein. Behoudens de kadeverlenging vindt geen uitbreiding van het bedrijventerrein plaats; de optimalisatie vindt plaats binnen de huidige bestemming 'Bedrijventerrein' van het bestaande bestemmingsplan.	
	Verhullend taalgebruik In de Omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland" van de provincie staan de begrippen **'veilig en schoon'** centraal. • Het is verbazingwekkend 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 verkeersituaties), 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.	Uit de milieuonderzoeken blijkt dat mitigerende maatregelen niet nodig zijn. Het bedrijventerrein blijft gelijk aan de huidige situatie, met uitzondering van de verlenging van de kade. Het bouwvlak wordt vergroot en bouwmogelijkheden worden verruimd maar dat heeft te maken met het opzoeken van de mogelijkheden binnen het bestemmingsplan. In het eerdere bestemmingsplan was nog niet alle ruimte optimaal benut. Dit wel benutten van die ruimte en het herschikken van functies past nu juist in het optimaliseren van een bestaand bedrijventerrein en verdient de voorkeur boven een nieuw bedrijventerrein elders. Inbreiding gaat boven uitbreiding. Dit is binnen de stedelijk contour. Nut en noodzaak hoeft niet uitgebreid te worden aangetoond. Het betreft immers geen nieuwe stedelijke ontwikkeling maar een bestaand bedrijventerrein met bestaande functies. Overigens wordt in de thematische beantwoording onder het kopje "behoefte" uitgebreid stilgestaan bij nut en noodzaak van de herstructurering en optimalisatie van het bestaande bedrijventerrein.	Verkeersonderzoek is geactualiseerd en dit is ook verwerkt in de toelichting bij het bestemmingsplan. Voor wat betreft de verlenging van de laad- en loskade is een behoeftetoets uitgevoerd. Deze notitie is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en de toelichting is hierop aangepast.

		Voor het onderdeel verkeer wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder ‘Verkeer’ (2.6.1). Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. Uit dit geactualiseerde onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer.	

	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	De bouwhoogte van het gebouw van Ubbink wordt 22 meter. Deze ruimte is nodig voor de ontwikkeling van het bedrijf. Op de verbeelding was, per abuis, de verkeerde hoogte vermeld. Dit zal worden aangepast bij vaststelling. Ubbink heeft wel degelijk behoefte aan de gestelde hoogte om voldoende opslagmogelijkheden te hebben, ook in de toekomst. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Landschap en cultuurhistorische waarden' (2.4.2). Met de beoogde ontwikkeling is rekening gehouden met mogelijkheden voor doorontwikkeling van de bedrijven op de lange termijn. We zijn ons ervan bewust dat er beperkingen zijn aan verdere groei. In het programma Logistiek als Gelderse motor bedoelt de provincie dat het wenselijk is om voldoende ruimte te bieden aan logistieke bedrijven. Nu een grote uitbreiding niet haalbaar blijkt, is het wenselijk de bedrijven op de huidige locatie toekomst te bieden. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1). Ten behoeve van effecten op de omgeving zijn verschillend onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken kan gesteld worden dat wordt voldaan aan de geldende wet- en regelgeving. Voor het onderdeel verkeer wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Verkeer' (2.6.1). De Provincie geeft aan dat er feitelijk geen kernkwaliteiten van het GO ter plaatse aanwezig zijn. Mede gezien de beperkte oppervlakte van de uitbreiding van de kade, heeft zij geoordeeld dat daarmee geen negatieve gevolgen voor het GO te verwachten zijn.	De omissie van de hoogte op de verbeelding bij Ubbink wordt in de verbeelding aangepast.

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 conclusie die worden getrokken in de vormvrije m.e.r.-beoordeling is gebaseerd op de uitgevoerde onderzoeken die zijn bijgevoegd bij het bestemmingsplan. Uit de effecten van o.a. geluid, verkeer en flora en fauna blijkt dat deze niet leiden tot significante effecten en dat daarmee een MER-plicht niet aan de orde is. Voor verkeer wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Verkeer' (2.6.1). In het onderzoek is getoetst of wordt voldaan aan de NIBM grens zoals vastgelegd in de Wet milieubeheer. Het Besluit NIBM geeft de voorwaarde dat het project	Geen

	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 µg/m³ en voor stikstofdioxide (NO_2) = 18-25 µg/m³ . De 3% grens bedraagt dus voor fijnstof ~0.6 µg/m³ en voor NO_2 : 0.54 – 0,75 µg/m³. Als uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied de concentratietoenamen NO2 en PM10 ten gevolge van het plan niet meer bedragen dan 1,2 µg/m³, dan wordt onzes 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.	of de activiteit maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bijdraagt aan de concentraties fijnstof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). De grenswaarde voor fijnstof (PM10) of stikstofdioxide (NO2) is 40 µg/m3. De NIBM grens komt dus overeen met een toename van maximaal 1,2 µg/m3 voor zowel PM10 als NO2. Het project is IBM als de toename voor één of beide stoffen hoger is. De 3% heeft dus betrekking op de grenswaarde en niet de heersende achtergrondconcentratie zoals uit de gegevens van het RIVM is overgenomen. Uit hoofdstuk 4 en bijlage 2 blijkt dat de concentraties afgerond op 1 decimaal niet toenemen (0,0 µg/m3). Dit is dus ruim onder de 1,2 µg/m3. Ook ruim onder de genoemde waarden van 0,6 of 0,54-0,75 µg/m3.Met betrekking tot milieuzonering wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Milieuzonering (2.6.3) Met betrekking tot cultuurhistorie wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Landschap en cultuurhistorische waarden' (2.4.2.) Er heeft een MER-analyse plaats gevonden in de vorm van een vormvrije m.e.r. op basis van deze analyse kan geconcludeerd dat een MER-plicht niet aan de orde is.	

	• 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 betroken. 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.		

Zienswijze 19:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
19.a	Onze situatie is de volgende: Wij zijn september 2017 op de Grietstraat komen wonen, ontvlucht aan het steeds voller wordende Brabant. De eerste keer dat wij vanuit Arnhem vanuit de snelweg de N317 opreden vonden we het landschap erg mooi: uitgestrekte weilanden het profiel van de stad Doesburg in de verte, alleen een lelijke puist terzijde van Doesburg: een paar blokkendozen van gebouwen en een gezichtsbepalende kraan die overal boven uitsteekt. Jammer, jammer, jammer. Aan de voorzijde van ons huis aan de Grietstraat hebben we uitzicht op de weilanden, de linies en in de verte zelfs aan de Noordzijde de Veluwezoom. Een groene strook was het .Nu zie je dat bij het verwijderen van al het lage struikgewas bij de linies, s 'avonds de autolichten op de N 317 duidelijk en ook overdag de auto's rijden, wat voorheen niet het geval was. Ook het gebouw van Ubbink schemert als een wit vierkant vlak door het groen heen. Daarnaast heeft vorig jaar bij de rotonde op de N317 bij de afslag Steenderen een forse kaalslag plaatsgevonden. Op een weinig subtiele manier is ook daar fors wat groen weg gebuldozerd. Dit betekent dat er weer minder schuilplaatsen voor dieren zijn. Nu gaan Rotra/ubbink uitbreiden met extra activiteiten in de nacht : extra verlichting, extra uitlaatgassen, extra geluid . Vervelend voor omwonenden, vervelend voor dieren. Het gaat mij om het geheel: In die ruim drie jaar dat wij hier wonen is al weer heel wat groen verdwenen en ook nu gaat de uitbreiding van Rotra/Ubbink weer ten koste van het weinige dierenleven wat er nog is : Iedereen begrijpt dat de nachtelijke activiteiten maken dat dieren deze plaats mijden en hun schuilplaatsen ,die er steeds minder zijn ,weer verder elders moeten gaan zoeken. Boten mogen dan milieuvriendelijker zijn dan vrachtwagens, we zijn wel bang dat dat milieuvoordeel binnen de kortste keren tenietgedaan wordt door het toename van het vrachtverkeer. Ik vind overigens de naam ecopark voor het gebied misleidend en dus storend: het suggereert milieuvriendelijkheid terwijl transport erg vervuilend is. De cijfers rondom biodiversiteit zien er steeds dramatischer uit en Nederland loopt qua stikstofdepositie op kop in Europa. Wijzelf merken dat we in deze korte periode ipv in een landelijk- steeds meer in een industrieel gebied komen te wonen , zeker als je bedenkt dat er nog in het buitengebied 35 ha zonnepanelen gelegd gaan woorden en twee windturbines van 230 meter hoog .(Uit mijn betoog moge het duidelijk zijn dat ik niet tegen de energietransitie ben , maar wel tegen de manier waarop: alle windturbines en zonneparken verspreid over Nederland op de meest rustige plekjes in het land, waarbij de uitvoering voor 90% aan de vrije markt wordt overgelaten met grote wantoestanden en onrechtvaardigheid voor de betreffende bewoners tot gevolg. Gaat dit het volgende politiek gevoelige dossier worden na de kindertoeslagaffaire en de gaswinning in Groningen?)	De ontwikkeling heeft betrekking op een bestaand bedrijventerrein. Op de kadeverlenging na vindt geen uitbreiding van de bestaande bestemming 'bedrijventerrein' plaats. Doordat we binnen de contouren van het huidige bedrijventerrein blijven wordt de impact op het omliggende landschap en natuur zo veel mogelijk beperkt. Daarnaast is aandacht voor de ruimtelijke inpassing van het plan. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4). Het effect op flora en fauna is onderzocht in het ecologische rapport. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Natuur en ecologie' (2.5). Hierbij is de provincie als bevoegd gezag betrokken geweest. Op basis hiervan worden geen substantieel nadelige effecten verwacht. Daarnaast bij de daadwerkelijke bouwplannen maateregelen genomen om eventuele gevolgen voor soorten te mitigeren. De naam Ecopark is niet meer aan de orde.	Geen
19.b	We lijken de omslag in denken maar niet te kunnen maken: ipv extra industrie, meer , meer , meer , naar een slimme omschakeling naar circulair, lokaal, milieuvriendelijk, innovatie maar dan eens zonder fossiele brandstoffen Ik verwacht dat we in Nederland qua energieverbruik(verwarming,	We proberen juist binnen de contouren van het plan te zoeken naar duurzame oplossingen. Zo gaat Rotra aardgasvrij bouwen, dat is niet verplicht voor bedrijven maar dat doen ze wel en wordt er onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor het plaatsen van zonnepanelen.	Geen

	reizen, transport, vliegverkeer, datacenters) op rantsoen moeten. Het is met zonnepanelen en windenergie niet op te vangen, dat is voor de wetenschap allang duidelijk , voor de politiek kennelijk nog niet. Dit is de reden dat we grote bezwaren hebben tegen uitbreiding van Rotra/Ubbink. Ik begreep dat er indertijd al gedoe was rondom de hijskraan , die tegen de afspraken in hoger geworden is dan afgesproken. Dit is weer de volgende stap. Mocht het bedrijf tzt doorverkocht worden , wie weet aan Chinezen met hun expansiedrift, het zou zo maar kunnen, wie zal het zeggen , de gemeente en de burger heeft daar niets over te zeggen , dan kan het zijn dat je als bewoner weer aan de zijlijn staat en niets in te brengen hebt tegen de volgende uitbreiding, met weer een verschraling van je woonomgeving tot gevolg.		

Zienswijze 20:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
20.a	Via een publicatie in de Regiobode, pag. 12, d.d. woensdag 27 januari j.l. van het Bestuur Gestichten Doesburg, getiteld 'Verdozing bij een beschermd stadsgezicht' werden wij opmerkzaam gemaakt op het bovengenoemde ontwerp bestemmingsplan bedrijventerrein Verhuellweg. Als betrokken inwoners van Nederland, de provincie Gelderland en onze prachtige stad Doesburg nemen wij met leedwezen en ergernis de voortschrijdende verrommeling en verloedering van ons mooie landschap waar. Hoe dit proces verloopt en wat de consequenties daarvan zijn is treffend beschreven in een recente publicatie in dagblad Trouw van zaterdag 23 januari j.l. pag. 17- 19 door Wybro Algra onder de titel 'En weg is het landschap, in één generatie'. Citaat hieruit: "Windparken waren nog maar het begin. Het Nederlandse cultuurlandschap wordt meer en meer 'verramsjt' met distributiecentra en nu ook datacenters. Is het tijd voor landelijke regie?".	Met het plan is juist gekozen voor inbreiding waarbij het bestaande bedrijventerrein door de huidige gebruikers wordt herontwikkeld. Daarmee wordt het waardevolle landschap ontzien. Voor de ruimtelijke inpassingen wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen
20.b	Na lezing van de genoemde publicatie in de Regiobode en kennisneming van de inhoud van het gewraakte ontwerp bestemmingsplan via de website van de gemeente, stemmen wij van harte in met de zienswijze van Bestuur Gestichten Doesburg dat de uitvoering van dit plan onwenselijk is. De conclusie in deze publicatie die wij hieronder citeren, onderschrijven wij volledig: "Concluderend kun je stellen dat de plannen van Rotra en Ubbink geen rekening houden met de onwenselijkheid van de verdere verdozing van Nederland, geen oog hebben voor de milieueffecten van het toenemende vrachtverkeer van vooral Rotra en dat de verdere robotisering van de productie – vooral bij Rotra – de werkgelegenheid eerder doet afnemen dan toenemen. De Gemeente Doesburg heeft geen enkel economisch en maatschappelijk belang bij deze uitbreidingsplannen. Sterker nog: de plannen zijn schadelijk voor het milieu, voor het cultureel erfgoed en voor de economische belangen van Doesburg." Uitvoering van dit bestemmingsplan heeft o.a. als gevolg dat ook Doesburg zijn steentje	Met betrekking tot uw opmerking over 'verdozing' wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4). Met betrekking tot economisch en maatschappelijk belang voor de gemeente Doesburg wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)'(2.3.1). In dit gebied spelen veel belangen. Het is uiteindelijk aan het college en de gemeenteraad om alle belangen zorgvuldig tegen elkaar af te wegen.	Geen

	bijdraagt aan de voortschrijdende verrommeling en verloedering van ons mooie landschap; is dat wat u wilt?		

Zienswijze 21:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
21.a	De bedrijven Rotra en Ubbink hebben het voornemen de bebouwing van hun activiteiten op het bedrijventerrein aan de Verhuellweg in Doesburg uit te breiden, onder meer door hogere bebouwing, wellicht tot ca. 22 meter hoog, w n nbbb aarvoor een wijziging van het bestemmingsplan van het bedrijventerrein nodig is. Dit voornemen leidt er onder meer toe dat het zicht op de monumentale binnenstad van Doesburg – nog verder – wordt verstoord door een 'soepbordconcept', waarbij het waardevolle centrum wordt omgeven door hoogbouw. Het historische karakter van de Doesburgse binnenstad wordt juist mede bepaald door de landschappelijke verbinding met het rivierenlandschap dat deels de Natura 2000 status heeft. Deze waardevolle verbinding dreigt met de uitvoering van de voorgenomen plannen tot hoogbouw verder verloren te gaan, wat ook de toeristische aantrekkelijkheid van de stad zal verminderen. Een naar aspect van de realisatie van het voornemen is ook dat het niet alleen de beleving van de stad door de huidige generaties aantast, maar ook die van de toekomstige generatie(s). Daarbij komt dat de nu voorgenomen uitbreiding waarschijnlijk een opmaat zal blijken voor toekomstige groei en uitbreidingen. In de competitieve branches waarin beide bedrijven opereren is groei haast een noodzaak en hoe meer er nu aan de Verhuellweg wordt geïnvesteerd in uitbreiding van de gebouwen, hoe groter de kans dat in de toekomst de bebouwing weer verder uitgebreid moet worden, waarbij het aanzien van Doesburg nog verder wordt beschadigd. Natuurlijk gun ik beide bedrijven hun succes, maar laat die niet ten koste gaan van de nu al haast unieke verbinding tussen binnenstad en het rivierenlandschap. Bovenstaande overwegingen leiden er toe dat ik B en W en de Gemeenteraad van Doesburg adviseer af te zien van de gevraagde wijziging van het Bestemmingsplan Verhuellweg.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen

Zienswijze 22:

Nr.	Inhoud zienswijze		Antwoord	Aanpassing
22.a	"Mijn vrouw en ik sluiten ons aan bij de brief die buurtbewoners (met als eerste ondertekenaar dhr. en mevr. de Kool) geschreven hebben op 27-01-2021 als reactie op het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Verheullweg", ter inzage gelegd. NL.IMRO.0221.PBL20001HBV-ON01. We zijn het volledig eens met de inhoud van deze brief. Wat ons -dit als toevoeging op de inhoud van de brief- in het bijzonder opvalt, is het geluid van vrachtwagens ook door de nacht heen. We hebben 's nachts ons slaapkamerraam openstaan. Dan valt het op hoe vaak Rotra-vrachtwagens afremmen. We moeten er niet aan denken dat dit geluid door de toename van 200 vrachtwagens per dag (en dus ook in de nacht) gaat toenemen. Dat komt het welzijn van de burgers niet ten goede. Wij hopen dat u dit zorgvuldig wilt meten en onderzoeken. We zijn ook benieuwd naar de milieubelasting. Dan gaat het over fijnstof, maar ook over de uitlaatgassen. Dat moet goed te meten zijn. Hoe is het gesteld met de 'milieuvriendelijkheid' van de vrachtwagens? Hoeveel vrachtwagens beantwoorden aan duurzaamheidsnormen? We zijn verheugd dat in de brief die J. van tel op 1 februari schreef als Voorzitter van Gestichten Doesburg een brede onderbouwing van de bezwaren tegen het 'Rotraplan' staat. Wij kunnen ons niet voorstellen dat in deze tijd waarin de milieuproblematiek zo centraal staat en waarin gewerkt wordt aan het nalaten van een schoner milieu aan onze kinderen en kleinkinderen de gemeente Doesburg niet vooruitloopt op een schoner milieu, maar zich aansluit bij een achterhoede die de ogen sluit voor de gevolgen van een onzalig besluit op lange termijn. Wij hopen dan ook dat het milieu en daarmee de burgers niet de kinderen van de rekening worden.		Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Luchtkwaliteit' (2.6.2). Met betrekking tot geluid is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Er is een inventarisatie uitgevoerd naar de verkeersgegevens van de bedrijven en in hoeverre deze zullen toenemen als gevolg van de optimalisatie. Deze inventarisatie houdt dus expliciet rekening met de groeiplannen van de bedrijven en de extra mogelijkheden die het nieuwe bestemmingsplan biedt. Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat met de beoogde ontwikkeling voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden. In het akoestisch onderzoek is ook het vrachtwagenverkeer meegenomen.	Verkeersonderzoek is geactualiseerd en bijgevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan

Zienswijze 23:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
23.a	Naar onze mening doet dit afbreuk aan de identiteit en aanzien van Hanzestad Doesburg. Vanuit de wijde omtrek zie je de mooie kerktoren. Wanneer deze gebouwen worden geplaatst verandert dit het karakteristieke aanzien van de stad. Wat ons betreft landschapsvervuiling. Zie als voorbeeld ook de 'blokkendoos' in Steenderen (fabriek Aviko) die vanuit de wijde omtrek te herkennen valt, helaas in negatieve zin. Dit roept de vraag bij ons op. Wat is de identiteit van Doesburg? Hoe wil je als stad bekend staan? Als industriële stad? (Dit lijkt ons alleen mogelijk voor kleinschalige industrieën/bedrijven. Grootschalige industrie heeft meer ruimte nodig en faciliteiten.) Of is het een culturele stad, die toerisme trekt. Welke uitstraling wil je? Kiezen voor beide, is meestal kiezen voor geen van beide, gezien de grootte van Doesburg.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4). Zowel het karakteristieke aanzien van de stad als de industrieën en bedrijven zijn belangrijk voor Doesburg en de regio. Het is niet noodzakelijk om hier tussen te kiezen, deze kunnen naast elkaar bestaan.	Geen
23.b	Mocht u er wel voor kiezen om deze bouw toe te staan. Wat wordt dan het vervolg? Grootschalige industrie heeft faciliteiten nodig. Heeft goede infrastructuur nodig (qua wegen, parkeerplekken, ...). Kan en wil Doesburg dit bieden? Moet je dit willen?	Er is met onderhavig plan geen sprake van grootschalige industrie. Het gaat hier om een paar bestaande bedrijven die het bestaande bedrijventerrein willen doorontwikkelen en klaar willen zijn voor de toekomst. Daarbij is een zekere uitbreiding aan de orde, in het kader van bedrijfscontinuïteit. Daarnaast geeft de ligging aan de IJssel mogelijkheden voor meer vervoer over water. Alle activiteiten – op de kadeverlenging na – vinden daarbij echter plaats binnen de huidige bestemming 'bedrijventerrein' van het bestaande bestemmingsplan. De wijziging betreft dan ook voornamelijk het deels verhogen van de maximale bouwhoogte van het terrein.	Geen
23.c	Mocht uw overweging zijn dat dit werkgelegenheid op levert voor de inwoners van Doesburg, dan is dat maar zeer de vraag. Hoeveel wordt geautomatiseerd? Hoeveel medewerkers komen daadwerkelijk uit Doesburg? En is dit werkgelegenheid die aansluit bij het profiel van de inwoner van Doesburg? Biedt dit toekomstperspectief voor onze jeugd?	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1). Er wordt overigens door de gemeente niet alleen binnen de grenzen van Doesburg gedacht (Doesburg is geen eiland op zich) maar ook op regionale schaal.	Geen
23.d	Ons advies zou zijn, weiger deze bouw. Is hierdoor het risico groot, dat de twee bedrijven vertrekken? Misschien is het niet anders, is het simpelweg zo dat beide bedrijven uit hun 'jas' zijn gegroeid voor het formaat van Doesburg. Maar waardoor er weer letterlijk bedrijfsruimte ontstaat voor kleinschalige(re) bedrijven en ondernemersinitiatieven.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Locatiekeuze' (2.2.2). We zijn ons eran bewust dat er grenzen aan de groeimogelijkheden op dit terrein zijn. De beoogde ontwikkeling voorziet echter in doorgroeimogelijkheden van de bedrijven op de lange termijn en op het huidige bestaande bedrijventerrein. De daarbij gehanteerde belangenafweging, in het kader van deze ruimtelijke procedure, heeft ertoe geleid dat	Geen

		het algemene belang dat gediend is met gezonde bedrijven en het ondersteunen van vervoer over water, positief is uitgevallen voor de bedrijven op dit terrein. Daarbij kan de voorgenomen herstructurering en optimalisatie niet los gezien worden van de eerdere plannen voor een Logistiek Ecopark waaraan al meegewerkt is door de gemeente, in samenwerking met verschillende partners (o.a. provincie en waterschap).	
23.e	Mocht u desalniettemin uitbreiding toestaan, dan pleiten wij er als inwoners van Doesburg voor om hoge 'blokkendoos' bouw niet toe te staan. Het aangezicht van Doesburg is ons dierbaar, is kenmerkend, is authentiek. Houd het zo. Vind een alternatief in laagbouw of faciliteer uitbreiding elders. Er is al voldoende landschapsvervuiling zoals windmolens. Laat Doesburg conform zijn identiteit authentiek blijven. Hierdoor blijft het een welkome plek voor toeristen en rustzoekers!	Voor laagbouw is onvoldoende ruimte op het bedrijventerrein. Om te kunnen voorzien in doorgroeimogelijkheden op de lange termijn is hoogbouw daarom noodzakelijk. Uitbreiding elders is niet wenselijk gezien de inefficiëntie die dit met zich meebrengt waaronder toename van het aantal vervoersbewegingen. Voor de effecten met betrekking tot het beschermd stadsgezicht wordt verwezen naar bijlage 1 en het advies van het Gelders Genootschap bij de toelichting van het bestemmingsplan.	Geen

Zienswijze 24:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
4.a	Met ontzetting hebben wij kennis genomen van de door u er visie gelegde plannen m.b.t. de massale uitbreiding van de bedrijven Rotra en bink in Doesburg. Wij vinden het onbegrijpelijk dat in de onmiddellijke omge ng van het beschermde historisch stadsgezicht van deze unieke oude Hanzestad n met niet te onderschatte Impact hierop, deze plannen aan de bewoners worden g resent erd. Ervan uitgaande dat in deze tijd het besef inmiddels is door gedrongen dat met onze historische binnensteden en met onze landschappen zorgvuldig moet worden omgegaan, menen we toch te mogen rekenen op een respectvol en verantwoord beheer van wat door de eeuwen heen is geworden tot ons kostbaar cultureel erfgoed. Zowel in stedelijk als landschappelijk opzicht dreigt grote schade te worden toegebracht door het plaatsen van megalomane brute dozen, zoals ook het Bestuur Gestichten Doesburg beargumenteert in een artikel in de Regiobode d.d. 27 januari j.l. Een standpunt dat wij niet anders kunnen dan van harte ondersteunen ! Als inwoners van Dieren-Zuid zijn ook wij betrokken en gericht op de stad Doesburg en haar directe omgeving. Velen van ons zijn vaste bezoekers van winkels, horeca en musea en genieten van de schoonheid van het oude stadshart en zien dit ook bij vrienden en familie als we hen met Doesburg laten kennis maken als toeristen. Door ontsierende, hinderlijke megalomane bebouwing als achtergronddecor, zal het unieke, intieme karakter van de oude straten worden aangetast. Het kind en het badwater dus …. Het kleinschalige oude IJssellandschap met haar natuurlijke uiterwaarden verdraagt eveneens geen - buiten proporties - grootschalige lelijke 'verdozing" bij haar oevers. Verdere horizonvervuiling ten gevolge van de ambities van enkele gevestigde ondernemers mag nooit leiden tot duperen van een eeuwenoud, kwetsbaar landschap. Er zijn grenzen, niet alles kan meer! Hoe lang kunnen deze bedrijven op deze locatie nog door gaan met uitbreiding van hun activiteiten!!? Ook hierin onderschrijven wij ten volle het standpunt van het Bestuur der Gestichten.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen

Zienswijze 25:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
25.a	Met ontzetting hebben wij kennis genomen van de door u er visie gelegde plannen m.b.t. de massale uitbreiding van de bedrijven Rotra en bink in Doesburg. Wij vinden het onbegrijpelijk dat in de onmiddellijke omge ng van het beschermde historisch stadsgezicht van deze unieke oude Hanzestad n met niet te onderschatte Impact hierop, deze plannen aan de bewoners worden g resent erd. Ervan uitgaande dat in deze tijd het besef inmiddels is door gedrongen dat met onze historische binnensteden en met onze landschappen zorgvuldig moet worden omgegaan, menen we toch te mogen rekenen op een respectvol en verantwoord beheer van wat door de eeuwen heen is geworden tot ons kostbaar cultureel erfgoed. Zowel in stedelijk als landschappelijk opzicht dreigt grote schade te worden toegebracht door het plaatsen van megalomane brute dozen, zoals ook het Bestuur Gestichten Doesburg beargumenteert in een artikel in de Regiobode d.d. 27 januari j.l. Een standpunt dat wij niet anders kunnen dan van harte ondersteunen ! Als inwoners van Dieren-Zuid zijn ook wij betrokken en gericht op de stad Doesburg en haar directe omgeving. Velen van ons zijn vaste bezoekers van winkels, horeca en musea en genieten van de schoonheid van het oude stadshart en zien dit ook bij vrienden en familie als we hen met Doesburg laten kennis maken als toeristen. Door ontsierende, hinderlijke megalomane bebouwing als achtergronddecor, zal het unieke, intieme karakter van de oude straten worden aangetast. Het kind en het badwater dus …. Het kleinschalige oude IJssellandschap met haar natuurlijke uiterwaarden verdraagt eveneens geen - buiten proporties - grootschalige lelijke 'verdozing" bij haar oevers. Verdere horizonvervuiling ten gevolge van de ambities van enkele gevestigde ondernemers mag nooit leiden tot duperen van een eeuwenoud, kwetsbaar landschap. Er zijn grenzen, niet alles kan meer! Hoe lang kunnen deze bedrijven op deze locatie nog door gaan met uitbreiding van hun activiteiten!!? Ook hierin onderschrijven wij ten volle het standpunt van het Bestuur der Gestichten.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen

Zienswijze 26:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
26.a	**1.De gemeente laat niet alleen het concept-bestemmingsplan opstellen door de *(belanghebbende!)* bedrijven, maar ook de voorlichting, in casu de p.r., door deze bedrijven verzorgen (zie Regiobode d.d. 23 december 2021).** **Zou een wat "neutralere" opstelling van het gemeentebestuur niet te verkiezen zijn in deze *zeer controversiële* zaak?**	De gemeente heeft een verzoek van de bedrijven ontvangen voor herziening van het huidige bestemmingsplan. Dit moeten wij als gemeente in behandeling nemen. Eventuele vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan is aan de gemeenteraad.	Geen

		De onafhankelijke partij Sweco heeft in opdracht van de bedrijven dit bestemmingsplan opgesteld. Dat dit geïnitieerd is door de bedrijven, is algemeen gebruikelijk in de context dat de initiatiefnemer verantwoordelijk is hiervoor. Dat neemt niet weg dat de stukken en onderzoeken zijn opgesteld door een onafhankelijk adviesbureau en er is geen enkele reden aan die onafhankelijkheid en de kennis en expertise van dit bureau te twijfelen. Tevens zijn de plannen getoetst door de gemeente aan de betreffende wet- en regelgeving. Dat de gemeente belang hecht aan het behouden van de bedrijven op het bedrijventerrein en de economische voordelen die daaruit voortvloeien is onderdeel van haar taken en bevoegdheden. Niet alleen de belangen van de omwonenden dienen te worden afgewogen maar ook die van de bedrijven en het economische perspectief van die bedrijven en de regio.	
26.b	2. De riviergemeenten Arnhem en Nijmegen hebben zich bezorgd getoond over de uitstoot van fijnstof door de toenemende scheepvaart. Deelt u hun zorgen en bent u niet met mij van mening dat het onjuist is vervoer over het water a priori *milieuvriendelijker* te noemen dan vervoer over de weg?	Op dit moment. stoot een schip, op zichzelf beschouwd, weliswaar nog meer fijnstof uit dan vervoer over de weg maar vanwege de schaalvergroting en het bulktransport van vele containers op één schip, is een schip toch milieuvriendelijker. Per vrachtwagen kunnen één tot hooguit twee containers worden vervoerd waar dit bij de verschillende typen schepen tot wel 200 containers is. Hierbij dient overigens aangetekend te worden dat de uitbreiding van het aantal schepen beperkt blijft tot maximaal 10 afvaarten per week. Als je bovengenoemd om zou zetten naar milieubelasting per container dan valt dit uit in het voordeel van vervoer per schip. Het is niet voor niets dat de verschillende overheden beleidsambities hebben uitgesproken ten faveure van vervoer over water. Bovendien zijn ook de schepen onderhevig aan ontwikkelingen en zullen in de toekomst steeds milieuvriendelijke worden. Dit geldt uiteraard ook voor vervoer over de weg.	Geen

26.c	3. Er wordt, ook door u, nogal eens geschermd met het belang van de werkgelegenheid van de beide bedrijven voor onze stad. Om hoeveel arbeidsplaatsen gaat het en hoeveel procent van de werknemers woont in Doesburg?	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1).	Geen
26.d	3.1.1. Wat wordt bedoeld met "Tevens wordt er rekening gehouden met mogelijkheden voor doorontwikkeling in de toekomst"? Nóg groter ruimtebeslag, nóg hogere bebouwing?	Er wordt bedoeld dat de ontwikkeling zoals die beoogd is en omschreven is in het bestemmingsplan voldoende ruimte biedt voor de bedrijven om op de lange termijn te kunnen door ontwikkelen. Er is geen sprake van nóg groter ruimtebeslag of hogere bebouwing. In het voorliggende bestemmingsplan wordt de gewenste eindsituatie onderzocht, dus de effecten van na de uitbreiding. Daarmee regelt dit bestemmingsplan dat de bedrijven kunnen door ontwikkelen, in dit bestemmingsplan wordt hierin de ruimte gegeven.	Geen
26.e	3.1.2. Leiden de groei van de logistieke activiteiten, ondanks de toenemende automatisering en robotisering, tot meer werkgelegenheid?	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1).	Geen
26.f	3.2.1. Welke consequenties heeft het feit, dat het plangebied deel uitmaakt van de "Groene ontwikkelingszone, Natura 2000-gebied" en "Rustgebied voor winterganzen"? 3.3.1. Is door onderzoek overtuigend aangetoond, dat de bedrijven niet naar een andere	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Natuur en ecologie' (2.5).	Geen
26.g	3.3.1. Is door onderzoek overtuigend aangetoond, dat de bedrijven niet naar een andere locatie kunnen?	Locatiekeuze is niet aan de orde, verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1).	Geen
26.h	3.4.1. *(citaat):* "Alle ontwikkelingen voor deze locatie dienen samen te gaan met een hoogwaardige inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap. In de Fraterwaard ligt het accent op agrarische functies en natuur. De gronden van de Fraterwaard maken geen onderdeel uit van het onderhavige plan. Met de herontwikkeling van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg wordt er geen afbreuk gedaan aan het landschap van de Fraterwaard" *(vraag):* Beïnvloeden de geplande ontwikkelingen de kwaliteit van het Fraterwaard-landschap niet in hoge mate? 4.11 *(citaat):* "Dit betekent dat ontwikkelingen, die buiten	De Kwaliteit van het Fraterwaard-landschap wordt niet in hoge mate beïnvloed omdat de ontwikkelingen zich beperken tot de bestaande contouren van het huidige bedrijventerrein. Er vindt geen uitbreiding in de Fraterwaard plaats. Voor de externe invloed op de Fraterwaard wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Landschap en cultuurhistorische waarden' (2.4.2).	Geen

26.i	4.11 *(citaat):* "Dit betekent dat ontwikkelingen, die buiten de begrenzing van de Natura 2000 gebieden gelegen zijn, ook getoetst moeten worden of er significant negatieve effecten optreden op Instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende gebied." *(vraag):* Heeft deze toetsing plaatsgevonden en zo ja, met welk resultaat? *(vraag):* Is het laden en lossen van de grote containers en het daarbij behorende vrachtverkeer (200 vrachtwagens per dag extra) niet bij uitstek een activiteit met een negatieve uitstraling op het "Natura 200-gebied Rijntakken", deelgebied "Uiterwaarden IJssel" ? *(citaat):* "Daarnaast ligt een deel van het plangebied en het gebied dat door de provincie is aangewezen als *Groene Ontwikkelingszone* (deelgebied 154, Havikerwaard-Fraterwaard). Dit deelgebied heeft de volgende kwaliteiten voor natuur en landschap: (.....) *Weidse vergezichten over de rivier en vaak fraai zicht op de stuwwallen (Veluwezoom), fraaie stadsgezichten bij Doesburg *Rust, ruimte en donkerte m.u.v. stedelijke gebieden *(vraag):* Staat de geplande ontwikkeling niet volledig haaks op deze twee kernkwaliteiten?	Toetsing van eventuele effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied heeft in nauw overleg met de provincie plaatsgevonden door middel van een berekening van de stikstofdepositie. Naar aanleiding daarvan is middels een voortoets onderbouwd dat het voorgenomen plan, ook in combinatie met andere projecten, niet zal leiden tot significante gevolgen voor de kwaliteit van habitattypen en/of kwalificerende soorten van leefgebieden binnen de in voorliggende voortoets besproken Natura 2000-gebieden. Met betrekking tot uw opmerking in relatie tot de Groene Ontwikkelingszone wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Natuur en ecologie' (2.5).	Geen

Zienswijze 27:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
27.a	Om te beginnen valt het op dat in het ontwerp een belangrijk element, nl het effect op de mens, ontbreekt. In hoeverre heeft de ontwerper het effect van de voorgenomen uitbreiding op de burger van Doesburg onder ogen gezien en heeft hij of zij daar onderzoek naar gedaan. Er is m.i. veel referentie documentatie te vinden over het effect op de woonbeleving door hoogbouw, verdozing, hijskranen, industriële activiteit, lawaai, fijnstof en intensief vrachtverkeer Wel is uitgebreid het effect beschreven op habitatrichtlijnsoorten, varierend van dwergvleermuizen tot kwab aal. In dat rijtje ontbreekt de mens, terwijl in de Rotra strategie " respect for people" een speerpunt is. Een merkwaardige omissie dus.	Het aspect gezondheid is niet specifiek onderzocht dit is ook geen vereiste voor een bestemmingsplan. Binnen de wettelijke kaders is wel onderzoek verricht naar aspecten die van belang zijn voor de gezondheid van de mens zoals luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid. Uit die onderzoeken is gebleken dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.	Geen

27.b	Gevaarlijke stoffen: De hoeveelheid LNG als brandstof voor (een aantal) vrachtwagens zal vermoedelijk toenemen als gevolg van de intensivering van het vrachtvervoer . Dat betekent dat er meer LNG moet worden aangevoerd. Naar verluidt wordt momenteel de benodigde LNG via het vloeibaar maken van aardgas uit het gasnet op locatie geproduceerd en opgeslagen. Mocht in de toekomst de behoefte groeien of het gasnet afgesloten worden dan is levering van LNG via scheepvaart niet uitgesloten. In dat geval passeren gastankers de IJsselkade van Doesburg en leggen wellicht aan. Dat veroorzaakt een hoog calamiteitsrisico volgens de definitie van risico (= kans x ernst) . Kans op een calamiteit bv explosie is weliswaar klein maar de ernst/gevolg daarvan groot. Dat betekent dat het risico groot is. Een verontrustend schrikbeeld dunkt me. De LNG samenhang is mi.i onvoldoende belicht in het ontwerp.	De hoeveelheid LNG als brandstof voor vrachtwagens zal niet toenemen. De doorzet van de LNG-installatie blijft hetzelfde en het aantal lossingen van LNG naar vrachtwagens ook. Er vindt geen intensivering plaats.	Geen
27.c	De verkeers onveiligheid zal toenemen als u bedenkt dat de lading van de voorgenomen 10 containerschepen per week hoe dan ook wordt aan- of afgevoerd over de weg. Een gemiddeld containerschip van 3000-4000 ton vracht betekent ca 60-80 vrachtwagens (50 tonners). Per dag belasten derhalve 100-120 vrachtwagens de toegangs- en afvoerwegen heen en hetzelfde aantal terug. De huidige toegang en afvoer tot /van de Verhuellweg is niet bepaald ideaal voor een toename van het vrachtverkeer. De infrastructuur en verkeerveiligheid staan daardoor onder druk en de vraag is of dat aanvaardbaar is. Als het plan wordt goedgekeurd zal dat ongetwijfeld leiden tot een toekomstige ingreep in de infrastructuur. De gemeente haalt daarmee bewust een lasige uitdaging in huis. Deze kwestie zou m.i. in het plan moeten worden belicht..	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Verkeer’ (2.6.1). Het verkeersonderzoek is geactualiseerd op basis van recente gegevens en modellen. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Verkeer’ en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd.	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan.

27.d	Het is duidelijk dat Rotra uit haar jasje groeit, kijk bv naar het verplaatsen van het hoofdkantoor naar elders in de stad. Het is begrijpelijk dat Rotra zoekt naar mogelijkheden om een ruimere maat jas te vinden, maar het huidige bedrijfsoppervlak is beperkt en daarom wordt geopteerd voor hoogbouw. Dat klinkt logisch, maar gaat wel ten koste van het zicht op historisch Doesburg dat sowieso al geschaad is door de regelmatig enorme stapels containers en de permanente hefkraan. Als men op de fiets of te voet vanuit Het Zwarte Schaar richting Doesburg komt, ontneemt de hefkraan en opslag het zicht op Doesburg significant. Ook vanuit de Dierense kant wordt het zicht verstoord door deze objecten, die doen denken aan de Europoort. Het effect op toeristen, bezoekers, inwoners en passanten laat zich raden. Het is aan te bevelen street view animaties in het ontwerp op te nemen om het effect inzichtelijk te maken.	Verplaatsing van het hoofdkantoor heeft geen betrekking op 'het uit haar jasje groeien' van Rotra. Als gevolg van de verkoop van het wegtransport aan K&N heeft Rotra een nieuw kantoor betrokken om de overgebleven onderdelen van het bedrijf, vervoer over water en vervoer door de lucht, vanuit dat kantoor te regelen. We zijn ons ervan bewust dat er grenzen aan de groeimogelijkheden op dit terrein zijn. De beoogde ontwikkeling voorziet echter in doorgroeimogelijkheden van de bedrijven op de lange termijn binnen de huidige contouren van het bestaande bedrijventerrein. Voor de Street view animaties wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4) en de bijlage 3D-visualisaties. Hier zijn 3D-beelden opgenomen vanuit verschillende standpunten.	Geen
27.e	Wat is de toegevoegde waarde cq opbrengst van het plan voor Doesburg? Heeft de gemeente de optie onderzocht om het gebied een andere bestemming te geven, bv woningbouw? De locatie leent zich ideaal voor een tweede Contre Escarpe project met alle denkbare voordelen voor de gemeente, dus voor de inwoners.	De gemeente heeft een verzoek ontvangen voor herziening van het huidige bestemmingsplan. Dit moeten wij als gemeente in behandeling nemen. De gemeente toetst de aanvraag aan de haalbaarheid en wettelijke regelgeving. Daarbij worden alle belangen zorgvuldig afgewogen. Het uiteindelijke besluit ligt bij de gemeenteraad, de volksvertegenwoordiging van Doesburg. De eigenaren van de grond willen hun bedrijfsactiviteiten uitbreiden. De gemeente is geen eigenaar van deze gronden en daarmee zijn andere bestemmingen ook niet aan de orde. Daarbij komt dat de bedrijven al geruime tijd op het bedrijventerrein aanwezig zijn. Het zomaar wijzigen van die bestemming en bedrijven 'weg bestemmen" die financieel en economisch gezond zijn, leidt tot zeer hoge bedragen aan planschade en maakt woningbouw weinig realistisch.	Geen

27.f	Het plan leidt tot intensievere scheepvaart op de reeds druk bevaren IJssel. Onvoorziene lage waterstanden nu en in de toekomst zullen ongetwijfeld de bedrijfsactiviteit verstoren. Dat betekent dus een groot bedrijfsrisico. In hoeverre is in dit ontwerp daar aandacht aan besteed?	Vanwege klimaatveranderingen zijn andere waterstanden in alle rivieren in Nederland aan de orde. Door gebiedsvisies zoals het Klimaatpark worden antwoorden gezocht en gevonden hiervoor. Hiermee wordt ook het gestelde risico gemitigeerd. Het bedrijfsrisico is geen risico waar de gemeente over gaat. Het is aan de bedrijven of men het aandurft hier de bedrijfsactiviteiten uit te voeren en te optimaliseren/in stand te houden.	Geen
27.g	Intensivering van de bedrijvigheid leidt tot meer CO2 uitstoot. Dat past niet in de energietransitie opgave van Doesburg. In het plan is een energieneutrale toekomst geschetst. Rotra meent de CO2 uitstoot te kunnen compenseren door het planten van bomen die pas over 50 jaar de geproduceerde CO2 uitstoot zouden hebben opgevangen. Deze redenering leidt niet tot een verlaging van de CO2 uitstoot die nu hard nodig is, maar vormt slechts een misleidende dekmantel voor duurzaamheid.	De nieuwe gebouwen van Rotra worden gasloos daarmee is per definitie sprake van het beperken van CO2 uitstoot. Hierin gaat Rotra al verder dan wettelijk gezien van hen wordt verlangd. Bovendien biedt nieuwbouw mogelijkheden tot verduurzaming.	Geen
27.h	Het plan meldt onder hfdst 1.1: *De beoogde optimalisatie van het bedrijventerrein past niet geheel binnen het vigerende bestemmingsplan. De herstructurering van de gebouwen en gedeeltelijk sloop-nieuwbouw past niet volledig binnen de grenzen van het bouwvlak en de maximale bouwhoogte van 12 meter wordt overschreden.* Iets verderop in hfdst 2.1 staat dat het 18 m is . Dat is een overschrijding van de max 12 meter zoals onder 1,1 wordt gesteld als max hoogte . Hoe zit dat ?	In het bestaande bestemmingsplan is inderdaad een maximale bouwhoogte van 12 meter opgenomen. Voor enkele gebouwen in het plangebied is een hogere bouwhoogte vergund (en gebouwd) tot max 18 meter.	Geen
27.i	Verder meldt het plan: *Tevens wordt er rekening gehouden met mogelijkheden voor doorontwikkeling in de toekomst.* Als Doesburg het plan goedkeurt, gijzelt zij zichzelf om noodgedwongen mee te bewegen met toekomstige plannen. Is dat uit te leggen aan de burger?	De beoogde ontwikkeling voorziet in doorgroeimogelijkheden van de bedrijven op de lange termijn. Het plan maakt het mogelijk om gefaseerd toe te werken naar een toekomstbestendig bedrijventerrein, waarbij alle bedrijfsactiviteiten – op de kadeverlenging na – plaats vinden binnen de contouren van het bestaande bedrijventerrein. In de planvorming is nu juist rekening gehouden met de toekomstige plannen. Dat was het uitgangspunt van voorliggend bestemmingsplan.	Geen

27.j	Onder de " geldende bestemmingsplannen" , wordt de Fraterwaard ten noorden van het vak niet genoemd terwijl de resterende omgeving gedetailleerd wordt uitgewerkt . Dat suggereert dat er geen natuurgebeid tegen het vak aanligt.	De resterende omgeving wordt in dit hoofdstuk ook niet benoemd. In dit hoofdstuk wordt enkel ingegaan op het plangebied en de bestemmingen die hier van toepassing zijn. Binnen de Fraterwaard vinden geen wijzigingen plaats. Alle bedrijfsactiviteiten – op de kadeverlenging na – vinden plaats binnen de bestaande contouren van het huidige bedrijventerrein.	Geen
27.k	Hoogbouw of verdozing alsmede bedrijfsactiviteit in de vorm van lawaai, dag en nacht verlichting conflicteert wel degelijk met het natuurlijk landschap,flora en fauna van de Fraterwaard. Een gebied dat aangewezen is als vogelrichtlijngebied en onderdeel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur van Nederland. In het ontwerp wordt daarmee onvoldoende rekening gehouden. Het effect op de hoge LInie, eveneens een natuurgebeid, is niet te onderschatten als gevolg van de verkeerstoename en verhoogde bedrijfsactiviteit. Deze aspecten komen onvoldoende aan bod in het ontwerp.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen
27.l	Hfdst 4.10 Nautische veiligheid Citaat: *De noordoever hoeft niet persé aangepast te worden, alleen de eerste krib ligt misschien in de weg.* Dat betekent : hoeft niet maar eigenlijk wel. Het zou zinvol zijn allereerst te weten of Rijkswaterstaat akkoord gaat met deze aanpassing voordat toestemming wordt gevraagd voor dit project .	Het rapport voor nautische veiligheid is gedeeld met Rijkswaterstaat. Een aanpassing is niet noodzakelijk. In de huidige situatie kunnen Va schepen ook aanleggen, ze kunnen alleen niet draaien. Eventuele aanpassing van de zwaaikom maakt geen onderdeel uit van onderhavig plan.	Geen
27.m	Hfdst 4.12.1 Verkeer Citaat: *Het aspect verkeer vormt geen belemmering voor de beoogde optimalisatie en herstructurering van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg in Doesburg.* Dat is een zeer aanvechtbare conclusie gelet op mijn voorgaande zienswijze onder verkeeersonveiligheid pagina 2.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Verkeer' (2.6.1). Het verkeersonderzoek is geactualiseerd op basis van recente gegevens en modellen. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan.

		‘Verkeer’ en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd.	

Zienswijze 28:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
28.a	1. De binnenstad van Doesburg is een beschermd stadsgezicht. Bij de verlening van dit predikaat was één van de waarde-stellende argumenten dat “de hoogte van de bebouwing zo karakteristiek is voor een middeleeuwse stad, oplopend naar het centrum”. Dit betekent dat het aanzicht van Doesburg van belang was bij de toekenning van “beschermd stadsgezicht”. Het plangebied mag dan wel net buiten de beschermde stadskern liggen, het aanzicht van Doesburg wordt wel degelijk ernstig aangetast door dit plan waarbij gebouwen tot 22 meter zullen verrijzen. Ook zal er een tweede kraan komen naast de huidige, 30 meter hoge, kraan die het aanzicht van Doesburg al grondig aantast. Dat deze tweede kraan er komt lijkt zeker, ook al spreekt het “Achtergronddocument voor de aspecten” in 4.1 over de mogelijkheid, maar in 4.5 wordt hij al meegerekend en in een afbeelding van de nieuwe terreinindeling van Sweco is hij al ingetekend. Beplanting zal dat aanzicht niet of nauwelijks verbeteren. Het is overigens stuitend om te lezen in Sweco’s “Aanmeldingsnotitie MER-beoordeling” dat “...de gebouwen vanuit de omgeving en dan met name vanuit de open uiterwaarden beter zichtbaar zullen zijn. Ook nu is het bedrijventerrein (o.a. een hoge hijskraan) goed zichtbaar vanuit de uiterwaarden en vanaf de brug over de IJssel. Om die reden is de landschappelijke verandering niet als belangrijk nadelig te beschouwen”. Menig inwoner van Doesburg werd destijds onaangenaam verrast toen deze kraan verrees en kijkt er iedere keer met afgrijzen naar wanneer men Doesburg nadert.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Ruimtelijke inpassing’ (2.4).	Geen
	2. De economische noodzaak van deze uitbreiding is niet duidelijk. In de stukken wordt vermeld dat slechts 18% van de werknemers van betreffende bedrijven uit Doesburg afkomstig is. En een verhoging van dat percentage komt, na de overname door Kuehne en Nagel en door mogelijke verdere automatisering, onwaarschijnlijk voor.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Behoefte (Waarom)’ (2.3.1).	Geen

	3. Het toerisme, waarvan de Gemeente in haar eigen brochures zegt dat dit een "belangrijke economische factor voor Doesburg is", zal niet worden bevorderd door een aanzicht van Doesburg waarbij men de indruk krijgt een container/industrie gebied binnen te rijden, met 30 meter hoge kranen, tenminste 11 meter hoge containerstacks en 22 meter hoge kantoor- en opslaggebouwen.	Het bedrijventerrein zal geen reden zijn voor toeristen om wel of niet naar Doesburg te gaan. Het betreft het optimaliseren van bestaande bedrijfsfuncties binnen de huidige contouren van het bestaande bedrijventerrein. Dit zal geen invloed hebben op het toerisme in de gemeente Doesburg. Ook nu is er al sprake van genoemd bedrijventerrein en heeft dit geen negatieve impact gehad op het toerisme.	Geen
	4. Om van het historische stadje Doesburg met slechts 11.000 inwoners een Europoort van oost Nederland te maken is onwenselijk. Een dergelijke ambitie lijkt niet alleen voort te vloeien uit art 4.9 van de Toelichting waarin wordt gesteld: "t.b.v. de door-ontwikkeling van de faciliteiten voor bedrijven uit de regio om containers aan te bieden voor vervoer over water, dient de zwaaikom verruimd te worden". Maar ook door de loswal 2x zo lang te maken (van 130 naar 260 m.) en schepen klasse Va (110m) i.p.v. de huidige klasse IVa/M6 (86m) toe te laten. Met aan- en afvaarten van vier naar tien per week met aanzienlijk grotere schepen komt dit op een enorme stijging van het vrachtwagen verkeer om de containers van deze schepen te vervoeren. Voor één containerschip klasse Va staan 100 vrachtwagens (Bureau Voorlichting Binnenvaart), daarom zou dat met 10 aan-en afvaarten per week op meer dan 1000 vrachtwagens per week komen en dus meer dan 2000 vrachtwagenbewegingen! Daarnaast komt dan nog het vrachtverkeer dat de goederen die in deze enorme gebouwen opgeslagen worden, moet vervoeren. Daar wordt nergens in de documenten over gesproken. In art.4.3 (luchtkwaliteit) van de Toelichting op het bestemmingsplan wordt slechts melding gemaakt van een stijging van het scheepvaartverkeer, maar niet van de toename van het vrachtwagenverkeer. Er wordt in de stukken slechts melding gemaakt van de containers die, meteen worden overgeladen (2/3) van de schepen op de vrachtwagens òf in stacks van ongeveer 11 meter hoog (1/3) op de kade worden geplaatst. Het aantal vrachtwagens (en vrachtwagen bewegingen) per week zal dus veel meer zijn dan de hier boven genoemde 1000, met alle gevolgen vandien voor de belasting van de provinciale wegen.	Naar aanleiding van de vele zienswijzen op het thema verkeer zijn de bedrijven gevraagd het verkeersonderzoek inclusief het onderdeel verkeersveiligheid te actualiseren. Uit dit geactualiseerde onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Verkeer' en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd. U merkt terecht op dat in het onderzoek Luchtkwaliteit de verkeersbewegingen niet zijn meegenomen. Op basis van het aangepaste verkeersonderzoek is ook het onderzoek Luchtkwaliteit aangevuld met de invloed van toename van verkeersbewegingen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt.	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan.

	5. Deze geplande "optimalisering" (lees: uitbreiding in de hoogte) zou derhalve een onacceptabel forse groei betekenen van zowel het (grotere)scheepvaart verkeer als van het vrachtwagenverkeer. Met als gevolg niet alleen nog vollere wegen maar ook een forse stijging van de uitstoot van stikstof en CO2 en ook een stijging van de geluidsoverlast. Ik teken voorts aan dat in het rapport van Sweco t.a.v. de luchtkwaliteit gesproken wordt van een stijging van het aantal schepen van 104 per jaar naar 520, waarbij niet wordt vermeld dat het ook aanzienlijk grotere schepen kan betreffen. Diverse Sweco rapporten beperken zich overigens tot de "planontwikkeling" en spreken niet over de structurele (milieu)gevolgen i.e. enorme toename vrachtwagen- en scheepvaartverkeer nádat het plan is ontwikkeld. Ten slotte rijst de vraag of de aanwezigheid, zo dicht bij het centrum van Doesburg, van een te zijnertijd ontegenzeggelijk groter LNG-station t.b.v. de toename van dit verkeer, wenselijk is.	De groei is beperkt. De effecten van de maximale groei die het plan mogelijk maakt zijn beoordeeld in de verschillende onderzoekrapporten. Op basis van de onderzoeken kan geconcludeerd worden dat voldaan wordt aan de vereiste waarden en normeringen. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Luchtkwaliteit' (2.6.2). Het voorliggende bestemmingsplan ziet nu juist op de effecten van de toekomstige ontwikkelingen, na realisatie. De onderzoeken zijn erop gebaseerd de toekomstige situatie, na die realisatie, te berekenen. Voor verkeer bijvoorbeeld is het jaar 2030 van belang, het verkeersmodel rekent uit wat in 2030 de verkeerseffecten zijn, als het bedrijventerrein is geoptimaliseerd. Het betreft daarmee een "worst case" benadering. Mocht in de komen jaren blijken dat een aantal aspecten niet worden uitgevoerd leidt dit dan ook juist tot minder effecten dan nu berekend in de onderzoeken. Het LNG-station wordt niet vergroot, in de plannen, alleen verplaatst als gevolg van het verlengen van de kade.	Geen
	Afsluitend moet het mij toch van het hart dat de indruk is gewekt dat B&W van Doesburg, willens en wetens, door het ontwerp bestemmingsplan vlak voor de feestdagen op 24 december te publiceren, hun bevolking enige tijd het recht ontnomen hebben dit plan op het Gemeentehuis in te zien. Mijns inziens zou de inzage termijn dan ook verlengd moeten worden.	De plannen hebben conform afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht 6 weken ter inzage gelegen. Met uitzondering van 25 december (feestdag) en 1 januari (feestdag) is het stadhuis iedere dag open geweest om het bestemmingplan in te zien. Daarnaast is het plan gedurende de periode van 6 weken altijd digitaal te raadplegen geweest via www.ruimtelijkeplannen.nl. Gelet op de vele zienswijzen die, net als uw zienswijze, tijdig zijn ingediend binnen deze periode, bent u ons inziens niet in een nadelige positie gebracht.	Geen

Zienswijze 29:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
29.a	1. De binnenstad van Doesburg is een beschermd stadsgezicht. Bij de verlening van dit predikaat was één van de waarde-stellende argumenten dat "de hoogte van de bebouwing zo karakteristiek is voor een middeleeuwse stad, oplopend naar het centrum". Dit betekent dat het aanzicht van Doesburg van belang was bij de toekenning van "beschermd stadsgezicht". Het plangebied mag dan wel net buiten de beschermde stadskern liggen, het aanzicht van Doesburg wordt wel degelijk ernstig aangetast door dit plan waarbij gebouwen tot 22 meter zullen verrijzen. Tevens zal er een tweede kraan komen naast de huidige, 30 meter hoge, kraan die het aanzicht van Doesburg al grondig aantast. Dat deze tweede kraan er komt lijkt zeker, ook al spreekt het "Achtergronddocument voor de aspecten" in 4.1 over de mogelijkheid, maar in 4.5 wordt hij al meegerekend en in een afbeelding van de nieuwe terreinindeling van Sweco is hij al ingetekend. Beplanting zal dat aanzicht niet of nauwelijks verbeteren. Het is overigens stuitend om te lezen in Sweco's "Aanmeldingsnotitie m.e.r-beoordeling" dat "…de gebouwen vanuit de omgeving en dan met name vanuit de open uiterwaarden beter zichtbaar zullen zijn. Ook nu is het bedrijventerrein (o.a. een hoge hijskraan) goed zichtbaar vanuit de uiterwaarden en vanaf de brug over de IJssel. Om die reden is de landschappelijke verandering niet als belangrijk nadelig te beschouwen". Menig inwoner van Doesburg werd destijds onaangenaam verrast toen deze kraan verrees en kijkt er iedere keer met afgrijzen naar wanneer men Doesburg nadert.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen
29.b	2. De economische noodzaak van deze uitbreiding is niet duidelijk. In de stukken wordt vermeld dat slechts 18% van de werknemers van betreffende bedrijven uit Doesburg afkomstig is. En een verhoging van dat percentage komt, na de overname door Kuehne en Nagel en door mogelijke verdere automatisering, onwaarschijnlijk voor.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1).	Geen
29.c	3. Het toerisme, waarvan de Gemeente in haar eigen brochures zegt dat dit een "belangrijke economische factor voor Doesburg is", zal niet worden bevorderd door een aanzicht van Doesburg waarbij men de indruk krijgt een container/industrie gebied binnen te rijden, met 30 meter hoge kranen, tenminste 11 meter hoge containerstacks en 22 meter hoge kantoor- en opslaggebouwen.	Het bedrijventerrein zal geen reden zijn voor toeristen om wel of niet naar Doesburg te gaan. Het betreft het optimaliseren van bestaande bedrijfsfuncties binnen de huidige contouren van het bestaande bedrijventerrein. Dit zal geen invloed hebben op het toerisme in de gemeente Doesburg. Ook nu is er al sprake van genoemd bedrijventerrein en heeft dit geen negatieve impact gehad op het toerisme.	Geen

29.d	4. Om van het historische stadje Doesburg met slechts 11 000 inwoners een Europoort van oost Nederland te maken is onwenselijk. Een dergelijke ambitie lijkt niet alleen voort te vloeien uit art 4.9 van de Toelichting waarin wordt gesteld: "t.b.v. de door-ontwikkeling van de faciliteiten voor bedrijven uit de regio om containers aan te bieden voor vervoer over water, dient de zwaaikom verruimd te worden". Maar ook door de loswal 2x zo lang te maken (van 130 naar 260 m.) en schepen klasse Va (110m) i.p.v. de huidige klasse IVa/M6 (86m) toe te laten. Met aan- en afvaarten van vier naar tien per week met aanzienlijk grotere schepen komt dit op een enorme stijging van het vrachtwagen verkeer om de containers van deze schepen te vervoeren. Voor één containerschip klasse Va staan 100 vrachtwagens (Bureau Voorlichting Binnenvaart), derhalve zou dat met 10 aan-en afvaarten per week op meer dan 1000 vrachtwagens per week komen en dus meer dan 2000 vrachtwagenbewegingen! Daarnaast komt dan nog het vrachtverkeer dat de goederen die in deze enorme gebouwen opgeslagen worden, moet vervoeren. Daar wordt nergens in de documenten over gesproken. In art.4.3 (luchtkwaliteit) van de Toelichting op het bestemmingsplan wordt slechts melding gemaakt van een stijging van het scheepvaartverkeer, maar niet van de toename van het vrachtwagenverkeer. Er wordt in de stukken slechts melding gemaakt van de containers die, meteen worden overgeladen (2/3) van de schepen op de vrachtwagens òf in stacks van ongeveer 11 meter hoog (1/3) op de kade worden geplaatst. Het aantal vrachtwagens (en vrachtwagen bewegingen) per week zal dus veel meer zijn dan de hier boven genoemde 1000, met alle gevolgen vandien voor de belasting van de provinciale wegen.	Naar aanleiding van de vele zienswijzen op het thema verkeer zijn de bedrijven gevraagd het verkeersonderzoek inclusief het onderdeel verkeersveiligheid te actualiseren. Uit dit geactualiseerde onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Verkeer' en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd. U merkt terecht op dat in het onderzoek Luchtkwaliteit de verkeersbewegingen niet zijn meegenomen. Op basis van het aangepaste verkeersonderzoek is ook het onderzoek Luchtkwaliteit aangevuld met de invloed van toename van verkeersbewegingen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt.	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan.

29.e	5. Deze geplande "optimalisering" (lees: uitbreiding in de hoogte) zou derhalve een onacceptabel forse groei betekenen van zowel het (grotere)scheepvaart verkeer als van het vrachtwagenverkeer. Met als gevolg niet alleen nog vollere wegen maar ook een forse stijging van de uitstoot van stikstof en CO2 alsmede een stijging van de geluidsoverlast. Ik teken voorts aan dat in het rapport van Sweco t.a.v. de luchtkwaliteit gesproken wordt van een stijging van het aantal schepen van 104 per jaar naar 520, waarbij niet wordt vermeld dat het ook aanzienlijk grotere schepen kan betreffen. Diverse Sweco rapporten beperken zich overigens tot de "planontwikkeling" en spreken niet over de structurele (milieu)gevolgen i.e. enorme toename vrachtwagen- en scheepvaartverkeer nádat het plan is ontwikkeld. Ten slotte rijst de vraag of de aanwezigheid, zo dicht bij het centrum van Doesburg, van een te zijnertijd ontegenzeggelijk groter LNG station t.b.v. de toename van dit verkeer, wenselijk is.	De groei is beperkt. De effecten van de maximale groei die het plan mogelijk maakt zijn beoordeeld in de verschillende onderzoekrapporten. Op basis van de onderzoeken kan geconcludeerd worden dat voldaan wordt aan de vereiste waarden en normeringen. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Luchtkwaliteit' (2.6.2). Het voorliggende bestemmingsplan ziet nu juist op de effecten van de toekomstige ontwikkelingen, na realisatie. De onderzoeken zijn erop gebaseerd de toekomstige situatie, na die realisatie, te berekenen. Voor verkeer bijvoorbeeld is het jaar 2030 van belang, het verkeersmodel rekent uit wat in 2030 de verkeerseffecten zijn, als het bedrijventerrein is geoptimaliseerd. Het betreft daarmee een "worst case" benadering. Mocht in de komen jaren blijken dat een aantal aspecten niet worden uitgevoerd leidt dit dan ook juist tot minder effecten dan nu berekend in de onderzoeken. Het LNG-station wordt niet vergroot, in de plannen, alleen verplaatst als gevolg van het verlengen van de kade.	Geen

Zienswijze 30:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
30.a	1. De binnenstad van Doesburg is een beschermd stadsgezicht. Bij de verlening van dit predikaat was één van de waarde-stellende argumenten dat "de hoogte van de bebouwing zo karakteristiek is voor een middeleeuwse stad, oplopend naar het centrum". Dit betekent dat het aanzicht van Doesburg van belang was bij de toekenning van "beschermd stadsgezicht". Het plangebied mag dan wel net buiten de beschermde stadskern liggen, het aanzicht van Doesburg wordt wel degelijk ernstig aangetast door dit plan waarbij gebouwen tot 22 meter zullen verrijzen. Tevens zal er een tweede kraan komen naast de huidige, 30 meter hoge, kraan die het aanzicht van Doesburg al grondig aantast. Dat deze tweede kraan er komt lijkt zeker, ook al spreekt het "Achtergronddocument voor de aspecten" in 4.1 over de mogelijkheid, maar in 4.5 wordt hij al meegerekend en in een afbeelding van de nieuwe terreinindeling van Sweco is hij al ingetekend. Beplanting zal dat aanzicht niet of nauwelijks verbeteren. Het is overigens stuitend om te lezen in Sweco's "Aanmeldingsnotitie m.e.r-beoordeling" dat "…de gebouwen vanuit de omgeving en dan met name vanuit de open uiterwaarden beter zichtbaar zullen zijn. Ook nu is het bedrijventerrein (o.a. een hoge hijskraan) goed zichtbaar vanuit de uiterwaarden en vanaf de brug over de IJssel. Om die reden is de landschappelijke verandering niet als belangrijk nadelig te beschouwen". Menig inwoner van Doesburg werd destijds onaangenaam verrast toen deze kraan verrees en kijkt er iedere keer met afgrijzen naar wanneer men Doesburg nadert.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen
30.b	2. De economische noodzaak van deze uitbreiding is niet duidelijk. In de stukken wordt vermeld dat slechts 18% van de werknemers van betreffende bedrijven uit Doesburg afkomstig is. En een verhoging van dat percentage komt, na de overname door Kuehne en Nagel en door mogelijke verdere automatisering, onwaarschijnlijk voor.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1).	Geen
30.c	3. Het toerisme, waarvan de Gemeente in haar eigen brochures zegt dat dit een "belangrijke economische factor voor Doesburg is", zal niet worden bevorderd door een aanzicht van Doesburg waarbij men de indruk krijgt een container/industrie gebied binnen te rijden, met 30 meter hoge kranen, tenminste 11 meter hoge containerstacks en 22 meter hoge kantoor- en opslaggebouwen.	Het bedrijventerrein zal geen reden zijn voor toeristen om wel of niet naar Doesburg te gaan. Het betreft het optimaliseren van bestaande bedrijfsfuncties binnen de huidige contouren van het bestaande bedrijventerrein. Dit zal geen invloed hebben op het toerisme in de gemeente Doesburg. Ook nu is er al sprake van genoemd bedrijventerrein en heeft dit geen negatieve impact gehad op het toerisme.	Geen

30.d	4. Om van het historische stadje Doesburg met slechts 11 000 inwoners een Europoort van oost Nederland te maken is onwenselijk. Een dergelijke ambitie lijkt niet alleen voort te vloeien uit art 4.9 van de Toelichting waarin wordt gesteld: "t.b.v. de door-ontwikkeling van de faciliteiten voor bedrijven uit de regio om containers aan te bieden voor vervoer over water, dient de zwaaikom verruimd te worden". Maar ook door de loswal 2x zo lang te maken (van 130 naar 260 m.) en schepen klasse Va (110m) i.p.v. de huidige klasse IVa/M6 (86m) toe te laten. Met aan- en afvaarten van vier naar tien per week met aanzienlijk grotere schepen komt dit op een enorme stijging van het vrachtwagen verkeer om de containers van deze schepen te vervoeren. Voor één containerschip klasse Va staan 100 vrachtwagens (Bureau Voorlichting Binnenvaart), derhalve zou dat met 10 aan-en afvaarten per week op meer dan 1000 vrachtwagens per week komen en dus meer dan 2000 vrachtwagenbewegingen! Daarnaast komt dan nog het vrachtverkeer dat de goederen die in deze enorme gebouwen opgeslagen worden, moet vervoeren. Daar wordt nergens in de documenten over gesproken. In art.4.3 (luchtkwaliteit) van de Toelichting op het bestemmingsplan wordt slechts melding gemaakt van een stijging van het scheepvaartverkeer, maar niet van de toename van het vrachtwagenverkeer. Er wordt in de stukken slechts melding gemaakt van de containers die, meteen worden overgeladen (2/3) van de schepen op de vrachtwagens òf in stacks van ongeveer 11 meter hoog (1/3) op de kade worden geplaatst. Het aantal vrachtwagens (en vrachtwagen bewegingen) per week zal dus veel meer zijn dan de hier boven genoemde 1000, met alle gevolgen vandien voor de belasting van de provinciale wegen.	Naar aanleiding van de vele zienswijzen op het thema verkeer zijn de bedrijven gevraagd het verkeersonderzoek inclusief het onderdeel verkeersveiligheid te actualiseren. Uit dit geactualiseerde onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Verkeer' en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd. U merkt terecht op dat in het onderzoek Luchtkwaliteit de verkeersbewegingen niet zijn meegenomen. Op basis van het aangepaste verkeersonderzoek is ook het onderzoek Luchtkwaliteit aangevuld met de invloed van toename van verkeersbewegingen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt.	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan.

30.e	5. Deze geplande "optimalisering" (lees: uitbreiding in de hoogte) zou derhalve een onacceptabel forse groei betekenen van zowel het (grotere)scheepvaart verkeer als van het vrachtwagenverkeer. Met als gevolg niet alleen nog vollere wegen maar ook een forse stijging van de uitstoot van stikstof en CO2 alsmede een stijging van de geluidsoverlast. Ik teken voorts aan dat in het rapport van Sweco t.a.v. de luchtkwaliteit gesproken wordt van een stijging van het aantal schepen van 104 per jaar naar 520, waarbij niet wordt vermeld dat het ook aanzienlijk grotere schepen kan betreffen. Diverse Sweco rapporten beperken zich overigens tot de "planontwikkeling" en spreken niet over de structurele (milieu)gevolgen i.e. enorme toename vrachtwagen- en scheepvaartverkeer nádat het plan is ontwikkeld. Ten slotte rijst de vraag of de aanwezigheid, zo dicht bij het centrum van Doesburg, van een te zijnertijd ontegenzeggelijk groter LNG station t.b.v. de toename van dit verkeer, wenselijk is.	De groei is beperkt. De effecten van de maximale groei die het plan mogelijk maakt zijn beoordeeld in de verschillende onderzoekrapporten. Op basis van de onderzoeken kan geconcludeerd worden dat voldaan wordt aan de vereiste waarden en normeringen. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Luchtkwaliteit' (2.6.2). Het voorliggende bestemmingsplan ziet nu juist op de effecten van de toekomstige ontwikkelingen, na realisatie. De onderzoeken zijn erop gebaseerd de toekomstige situatie, na die realisatie, te berekenen. Voor verkeer bijvoorbeeld is het jaar 2030 van belang, het verkeersmodel rekent uit wat in 2030 de verkeerseffecten zijn, als het bedrijventerrein is geoptimaliseerd. Het betreft daarmee een "worst case" benadering. Mocht in de komen jaren blijken dat een aantal aspecten niet worden uitgevoerd leidt dit dan ook juist tot minder effecten dan nu berekend in de onderzoeken. Het LNG-station wordt niet vergroot, in de plannen, alleen verplaatst als gevolg van het verlengen van de kade.	Geen
30.f	Afsluitend moet het mij toch van het hart dat de indruk is gewekt dat B&W van Doesburg, willens en wetens, door het ontwerp bestemmingsplan vlak voor de feestdagen op 24 december te publiceren, hun bevolking enige tijd het recht ontnomen hebben dit plan op het Gemeentehuis in te zien. Mijns inziens zou de inzage termijn dan ook verlengd moeten worden.	De plannen hebben conform afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht 6 weken ter inzage gelegen. Met uitzondering van 25 december (feestdag) en 1 januari (feestdag) is het stadhuis iedere dag open geweest om het bestemmingplan in te zien. Daarnaast is het plan gedurende de periode van 6 weken altijd digitaal te raadplegen geweest via www.ruimtelijkeplannen.nl. Gelet op de vele zienswijzen die, net als uw zienswijze, tijdig zijn ingediend binnen deze periode, bent u ons inziens niet in een nadelige positie gebracht.	Geen

Zienswijze 31:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
31.a	1. De binnenstad van Doesburg is een beschermd stadsgezicht. Bij de verlening van dit predikaat was één van de waarde-stellende argumenten dat "de hoogte van de bebouwing zo karakteristiek is voor een middeleeuwse stad, oplopend naar het centrum". Dit betekent dat het aanzicht van Doesburg van belang was bij de toekenning van "beschermd stadsgezicht". Het plangebied mag dan wel net buiten de beschermde stadskern liggen, het aanzicht van Doesburg wordt wel degelijk ernstig aangetast door dit plan waarbij gebouwen tot 22 meter zullen verrijzen. Tevens zal er een tweede kraan komen naast de huidige, 30 meter hoge, kraan die het aanzicht van Doesburg al grondig aantast. Dat deze tweede kraan er komt lijkt zeker, ook al spreekt het "Achtergronddocument voor de aspecten" in 4.1 over de mogelijkheid, maar in 4.5 wordt hij al meegerekend en in een afbeelding van de nieuwe terreinindeling van Sweco is hij al ingetekend. Beplanting zal dat aanzicht niet of nauwelijks verbeteren. Het is overigens stuitend om te lezen in Sweco's "Aanmeldingsnotitie m.e.r-beoordeling" dat "…de gebouwen vanuit de omgeving en dan met name vanuit de open uiterwaarden beter zichtbaar zullen zijn. Ook nu is het bedrijventerrein (o.a. een hoge hijskraan) goed zichtbaar vanuit de uiterwaarden en vanaf de brug over de IJssel. Om die reden is de landschappelijke verandering niet als belangrijk nadelig te beschouwen". Menig inwoner van Doesburg werd destijds onaangenaam verrast toen deze kraan verrees en kijkt er iedere keer met afgrijzen naar wanneer men Doesburg nadert.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen
31.b	2. De economische noodzaak van deze uitbreiding is niet duidelijk. In de stukken wordt vermeld dat slechts 18% van de werknemers van betreffende bedrijven uit Doesburg afkomstig is. En een verhoging van dat percentage komt, na de overname door Kuehne en Nagel en door mogelijke verdere automatisering, onwaarschijnlijk voor.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1).	Geen
31.c	3. Het toerisme, waarvan de Gemeente in haar eigen brochures zegt dat dit een "belangrijke economische factor voor Doesburg is", zal niet worden bevorderd door een aanzicht van Doesburg waarbij men de indruk krijgt een container/industrie gebied binnen te rijden, met 30 meter hoge kranen, tenminste 11 meter hoge containerstacks en 22 meter hoge kantoor- en opslaggebouwen.	Het bedrijventerrein zal geen reden zijn voor toeristen om wel of niet naar Doesburg te gaan. Het betreft het optimaliseren van bestaande bedrijfsfuncties binnen de huidige contouren van het bestaande bedrijventerrein. Dit zal geen invloed hebben op het toerisme in de gemeente Doesburg. Ook nu is er al sprake van genoemd bedrijventerrein en heeft dit geen negatieve impact gehad op het toerisme.	Geen

31.d	4. Om van het historische stadje Doesburg met slechts 11 000 inwoners een Europoort van oost Nederland te maken is onwenselijk. Een dergelijke ambitie lijkt niet alleen voort te vloeien uit art 4.9 van de Toelichting waarin wordt gesteld: "t.b.v. de door-ontwikkeling van de faciliteiten voor bedrijven uit de regio om containers aan te bieden voor vervoer over water, dient de zwaaikom verruimd te worden". Maar ook door de loswal 2x zo lang te maken (van 130 naar 260 m.) en schepen klasse Va (110m) i.p.v. de huidige klasse IVa/M6 (86m) toe te laten. Met aan- en afvaarten van vier naar tien per week met aanzienlijk grotere schepen komt dit op een enorme stijging van het vrachtwagen verkeer om de containers van deze schepen te vervoeren. Voor één containerschip klasse Va staan 100 vrachtwagens (Bureau Voorlichting Binnenvaart), derhalve zou dat met 10 aan-en afvaarten per week op meer dan 1000 vrachtwagens per week komen en dus meer dan 2000 vrachtwagenbewegingen! Daarnaast komt dan nog het vrachtverkeer dat de goederen die in deze enorme gebouwen opgeslagen worden, moet vervoeren. Daar wordt nergens in de documenten over gesproken. In art.4.3 (luchtkwaliteit) van de Toelichting op het bestemmingsplan wordt slechts melding gemaakt van een stijging van het scheepvaartverkeer, maar niet van de toename van het vrachtwagenverkeer. Er wordt in de stukken slechts melding gemaakt van de containers die, meteen worden overgeladen (2/3) van de schepen op de vrachtwagens òf in stacks van ongeveer 11 meter hoog (1/3) op de kade worden geplaatst. Het aantal vrachtwagens (en vrachtwagen bewegingen) per week zal dus veel meer zijn dan de hier boven genoemde 1000, met alle gevolgen vandien voor de belasting van de provinciale wegen.	Naar aanleiding van de vele zienswijzen op het thema verkeer zijn de bedrijven gevraagd het verkeersonderzoek inclusief het onderdeel verkeersveiligheid te actualiseren. Uit dit geactualiseerde onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Verkeer' en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd. U merkt terecht op dat in het onderzoek Luchtkwaliteit de verkeersbewegingen niet zijn meegenomen. Op basis van het aangepaste verkeersonderzoek is ook het onderzoek Luchtkwaliteit aangevuld met de invloed van toename van verkeersbewegingen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt.	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan.

31.e	5. Deze geplande "optimalisering" (lees: uitbreiding in de hoogte) zou derhalve een onacceptabel forse groei betekenen van zowel het (grotere)scheepvaart verkeer als van het vrachtwagenverkeer. Met als gevolg niet alleen nog vollere wegen maar ook een forse stijging van de uitstoot van stikstof en CO2 alsmede een stijging van de geluidsoverlast. Ik teken voorts aan dat in het rapport van Sweco t.a.v. de luchtkwaliteit gesproken wordt van een stijging van het aantal schepen van 104 per jaar naar 520, waarbij niet wordt vermeld dat het ook aanzienlijk grotere schepen kan betreffen. Diverse Sweco rapporten beperken zich overigens tot de "planontwikkeling" en spreken niet over de structurele (milieu)gevolgen i.e. enorme toename vrachtwagen- en scheepvaartverkeer nádat het plan is ontwikkeld. Ten slotte rijst de vraag of de aanwezigheid, zo dicht bij het centrum van Doesburg, van een te zijnertijd ontegenzeggelijk groter LNG station t.b.v. de toename van dit verkeer, wenselijk is.	De groei is beperkt. De effecten van de maximale groei die het plan mogelijk maakt zijn beoordeeld in de verschillende onderzoekrapporten. Op basis van de onderzoeken kan geconcludeerd worden dat voldaan wordt aan de vereiste waarden en normeringen. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Luchtkwaliteit' (2.6.2). Het voorliggende bestemmingsplan ziet nu juist op de effecten van de toekomstige ontwikkelingen, na realisatie. De onderzoeken zijn erop gebaseerd de toekomstige situatie, na die realisatie, te berekenen. Voor verkeer bijvoorbeeld is het jaar 2030 van belang, het verkeersmodel rekent uit wat in 2030 de verkeerseffecten zijn, als het bedrijventerrein is geoptimaliseerd. Het betreft daarmee een "worst case" benadering. Mocht in de komen jaren blijken dat een aantal aspecten niet worden uitgevoerd leidt dit dan ook juist tot minder effecten dan nu berekend in de onderzoeken. Het LNG-station wordt niet vergroot, in de plannen, alleen verplaatst als gevolg van het verlengen van de kade.	Geen
	Afsluitend moet het mij toch van het hart dat de indruk is gewekt dat B&W van Doesburg, willens en wetens, door het ontwerp bestemmingsplan vlak voor de feestdagen op 24 december te publiceren, hun bevolking enige tijd het recht ontnomen hebben dit plan op het Gemeentehuis in te zien. Mijns inziens zou de inzage termijn dan ook verlengd moeten worden.	De plannen hebben conform afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht 6 weken ter inzage gelegen. Met uitzondering van 25 december (feestdag) en 1 januari (feestdag) is het stadhuis iedere dag open geweest om het bestemmingplan in te zien. Daarnaast is het plan gedurende de periode van 6 weken altijd digitaal te raadplegen geweest via www.ruimtelijkeplannen.nl. Gelet op de vele zienswijzen die, net als uw zienswijze, tijdig zijn ingediend binnen deze periode, bent u ons inziens niet in een nadelige positie gebracht.	Geen

Zienswijze 32:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
32.a	– Toen wij, mede gezien onze leeftijd en de omstandigheid dat al onze kinderen en kleinkinderen al 4 jaar in "verweggiestan" leven, terug wilden naar Nederland, hebben wij gekozen voor Doesburg aan de IJssel en wel voor de IJsselkade. Voor hebben wij een prachtig uitzicht op de IJssel en achter een even mooie blik op het oude Doesburg. – Geboren en getogen in Kampen geniet ik zelfs in deze "coronatijd" van de prachtige Hanzestad, die veel beter bewaard is gebleven dan mijn geboortestad Kampen. – Hoe is het dan mogelijk, dat men plannen indient dit soort "dozen" neer te zetten tegen dit sierraad aan, laat staan deze wil aanvaarden?! – Aan de omstandigheden van het geval heb ik nog niet veel aandacht kunnen besteden (wij wonen hier pas durend sinds september j.l.), maar voor mij is deze ene reden genoeg om hier fervent tegen te zijn: *het vertroepen van cultuurhistorisch erfgoed* .	Er is al sprake van een bestaand bedrijventerrein met bijbehorende bebouwing. Deze bebouwing wordt met de beoogde ontwikkeling deels vernieuwd en verhoogd. Alle bedrijfsactiviteiten – op de kadeverlenging na – vinden daarbij plaats binnen de huidige contouren van het bestaande bedrijventerrein. Voor de ruimtelijke inpassing en de ontwikkeling in relatie tot het cultuurhistorisch erfgoed wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen
32.b	– Wat ik onderhand wel te weten gekomen ben, is dat beide genoemde bedrijven in buitenlandse handen zijn of binnenkort komen. Zoals we de laatste jaren vaker gezien hebben, kunnen deze bedrijven ook zo maar besluiten te verkassen en dan zouden die (lege) dozen daar staan.	Rotra is niet in buitenlandse handen er is daarmee ook geen sprake van besluiten 'om zomaar te verkassen'. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' 2.3.1).	Geen
32.c	– Verder lijkt het mij volstrekt onverantwoord in dezen nu onherroepelijke beslissingen te nemen, aangezien velen, en zeker niet de minsten, er vanuit gaan, dat de economie na de coronacrisis dient te veranderen en zal veranderen i.v.m. de nog klemmender klimaatcrisis.	Het verzoek betreft het beter benutten van het bestaande bedrijventerrein door de bestaande bedrijfsactiviteiten. Het nieuwe bestemmingsplan biedt een ontwikkelkader voor de toekomst zodat de bedrijven in kunnen spelen op ontwikkelingen die de markt vragen.	Geen
32.d	– Tot slot nog dit: Wat mij eigenlijk het meest verbijstert, is dat, waar in heel Nederland met klem aangeraden wordt dit soort "dozen" zo veel mogelijk te vermijden en ze i.i.g. niet tegen woonkernen aan te bouwen, er hier voorstellen op tafel liggen om ze tegen een uniek cultureelgoed, de prachtig bewaarde Hanzestad Doesburg, aan te plakken!	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen

Zienswijze 33:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
33.a	Mijn bezwaar baseer ik op de 2 volgende punten:	Het betreft hier een ontwikkeling op een bestaand bedrijventerrein aan de rand van de stad. Er wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het omliggende landschap door te kiezen voor inbreiding op het bestaande terrein. Met betrekking tot de Groene Ontwikkelingszone wordt	Geen

	1-de 30 meter hoge kranen, en 22 meter hoge kantoorgebouwen voldoen niet aan het rapport "Groene Ontwikkelingszone, deelgebied 154, Havikerwaard-Fraterwaard" van de provincie Gelderland, waarin de volgende "kernkwaliteit" benoemd wordt: "Weidse vergezichten over de rivier en vaak fraai zicht op stuwwallen (Veluwezoom), fraaie stadsgezichten bij Doesburg".		verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Natuur en ecologie' (2.5).	
33.b	2-bij optimalisering in de toekomst wordt in het rapport van Sweco t.a.v. luchtkwaliteit gesproken over een stijging van de huidige 104 containerschepen per jaar naar 520 containerschepen per jaar, met als gevolg een vervijfvoudiging van de stikstof- en CO2-uitstoot van zowel 5 keer meer schepen als 5 keer meer af-en aanvoervrachtauto's in Doesburg in de toekomst. Er is geen enkele berekening van deze toekomstige stijging meegenomen, als ook niet welke de toegestane concentraties maximaal zouden mogen zijn. Dit moet ook eerst onderzocht en gepubliceerd worden, voordat er überhaupt over een vergunningsaanvraag gesproken kan worden .		U merkt terecht op dat in het onderzoek Luchtkwaliteit de verkeersbewegingen niet zijn meegenomen. Op basis van het geactualiseerde verkeersonderzoek is ook het onderzoek Luchtkwaliteit aangevuld met de invloed van toename van verkeersbewegingen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt.	

Zienswijze 34:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
34.a	Ik vind het onbegrijpelijk dat in de onmiddellijke omgeving van het beschermde historisch stadsgezicht van deze unieke oude Hanzestad zulke plannen aan de bewoners worden gepresenteerd. Ervan uitgaande dat in deze tijd het besef inmiddels wel is door gedrongen dat met onze historische binnensteden zorgvuldig moet worden omgegaan, meen ik toch te mogen rekenen op een respectvol en verantwoord beheer van wat door de eeuwen heen is geworden tot ons kostbaar cultureel erfgoed. Zowel in stedelijk als landschappelijk opzicht dreigt grote schade te worden toegebracht door het plaatsen van megalomane brute blokken, zoals ook het Bestuur Gestichten Doesburg beargumenteert in een artikel in de Regiobode d.d. 27 januari jl. Een standpunt dat ik met klem wil ondersteunen. Als inwoner van Dieren Zuid ben ook ik betrokken en gericht op de stad Doesburg en haar directe omgeving. Ook ik behoor tot de vaste bezoekers van winkels, horeca en musea en geniet van de schoonheid van het oude stadshart en zie dit ook bij vrienden en familie als ik hen met Doesburg laat kennis maken. Door ontsierende, hinderlijke megalomane bebouwing als achtergronddecor zal het unieke, intieme karakter van Doesburg worden aangetast. Het kleinschalige oude IJssel landschap met haar natuurlijke uiterwaarden verdraagt ook geen buiten alle proporties lelijke verdozing bij haar oevers. Deze horizonvervuiling ten gevolge van de twijfelachtige ambitie van enkele gevestigde ondernemers mag nooit leiden tot het duperen van een eeuwenoud, kwetsbaar landschap. Er zijn grenzen! Ook hierin onderschrijf ik ten volle het standpunt van het Bestuur der Gestichten.	Verwezen wordt naar de thematische onderbouwing onder het kopje ‘Ruimtelijke inpassingen’ (2.4).	Geen

Zienswijze 35:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
35.a	1. De binnenstad van Doesburg is een beschermd stadsgezicht. Bij de verlening van dit predikaat was één van de waarde-stellende argumenten dat "de hoogte van de bebouwing zo karakteristiek is voor een middeleeuwse stad, oplopend naar het centrum". Dit betekent dat het aanzicht van Doesburg van belang was bij de toekenning van "beschermd stadsgezicht". Het plangebied mag dan wel net buiten de beschermde stadskern liggen, het aanzicht van Doesburg wordt wel degelijk ernstig aangetast door dit plan waarbij gebouwen tot 22 meter zullen verrijzen. Tevens zal er een tweede kraan komen naast de huidige, 30 meter hoge, kraan die het aanzicht van Doesburg al grondig aantast. Dat deze tweede kraan er komt lijkt zeker, ook al spreekt het "Achtergronddocument voor de aspecten" in 4.1 over de mogelijkheid, maar in 4.5 wordt hij al meegerekend en in een afbeelding van de nieuwe terreinindeling van Sweco is hij al ingetekend. Beplanting zal dat aanzicht niet of nauwelijks verbeteren. Het is overigens stuitend om te lezen in Sweco's "Aanmeldingsnotitie m.e.r-beoordeling" dat "…de gebouwen vanuit de omgeving en dan met name vanuit de open uiterwaarden beter zichtbaar zullen zijn. Ook nu is het bedrijventerrein (o.a. een hoge hijskraan) goed zichtbaar vanuit de uiterwaarden en vanaf de brug over de IJssel. Om die reden is de landschappelijke verandering niet als belangrijk nadelig te beschouwen". Menig inwoner van Doesburg werd destijds onaangenaam verrast toen deze kraan verrees en kijkt er iedere keer met afgrijzen naar wanneer men Doesburg nadert.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen
35.b	2. De economische noodzaak van deze uitbreiding is niet duidelijk. In de stukken wordt vermeld dat slechts 18% van de werknemers van betreffende bedrijven uit Doesburg afkomstig is. En een verhoging van dat percentage komt, na de overname door Kuehne en Nagel en door mogelijke verdere automatisering, onwaarschijnlijk voor.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte' (2.3.1).	Geen
35.c	3. Het toerisme, waarvan de Gemeente in haar eigen brochures zegt dat dit een "belangrijke economische factor voor Doesburg is", zal niet worden bevorderd door een aanzicht van Doesburg waarbij men de indruk krijgt een container/industrie gebied binnen te rijden, met 30 meter hoge kranen, tenminste 11 meter hoge containerstacks en 22 meter hoge kantoor- en opslaggebouwen.	Het bedrijventerrein zal geen reden zijn voor toeristen om wel of niet naar Doesburg te gaan. Het betreft het optimaliseren van bestaande bedrijfsfuncties binnen de huidige contouren van het bestaande bedrijventerrein. Dit zal geen invloed hebben op het toerisme in de gemeente Doesburg. Ook nu is er al sprake van genoemd bedrijventerrein en heeft dit geen negatieve impact gehad op het toerisme.	Geen

35.d	4. Om van het historische stadje Doesburg met slechts 11 000 inwoners een Europoort van oost Nederland te maken is onwenselijk. Een dergelijke ambitie lijkt niet alleen voort te vloeien uit art 4.9 van de Toelichting waarin wordt gesteld: "t.b.v. de door-ontwikkeling van de faciliteiten voor bedrijven uit de regio om containers aan te bieden voor vervoer over water, dient de zwaaikom verruimd te worden". Maar ook door de loswal 2x zo lang te maken (van 130 naar 260 m.) en schepen klasse Va (110m) i.p.v. de huidige klasse IVa/M6 (86m) toe te laten. Met aan- en afvaarten van vier naar tien per week met aanzienlijk grotere schepen komt dit op een enorme stijging van het vrachtwagen verkeer om de containers van deze schepen te vervoeren. Voor één containerschip klasse Va staan 100 vrachtwagens (Bureau Voorlichting Binnenvaart), derhalve zou dat met 10 aan-en afvaarten per week op meer dan 1000 vrachtwagens per week komen en dus meer dan 2000 vrachtwagenbewegingen! Daarnaast komt dan nog het vrachtverkeer dat de goederen die in deze enorme gebouwen opgeslagen worden, moet vervoeren. Daar wordt nergens in de documenten over gesproken. In art.4.3 (luchtkwaliteit) van de Toelichting op het bestemmingsplan wordt slechts melding gemaakt van een stijging van het scheepvaartverkeer, maar niet van de toename van het vrachtwagenverkeer. Er wordt in de stukken slechts melding gemaakt van de containers die, meteen worden overgeladen (2/3) van de schepen op de vrachtwagens òf in stacks van ongeveer 11 meter hoog (1/3) op de kade worden geplaatst. Het aantal vrachtwagens (en vrachtwagen bewegingen) per week zal dus veel meer zijn dan de hier boven genoemde 1000, met alle gevolgen vandien voor de belasting van de provinciale wegen.	Naar aanleiding van de vele zienswijzen op het thema verkeer zijn de bedrijven gevraagd het verkeersonderzoek inclusief het onderdeel verkeersveiligheid te actualiseren. Uit dit geactualiseerde onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Verkeer' en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd. U merkt terecht op dat in het onderzoek Luchtkwaliteit de verkeersbewegingen niet zijn meegenomen. Op basis van het aangepaste verkeersonderzoek is ook het onderzoek Luchtkwaliteit aangevuld met de invloed van toename van verkeersbewegingen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt.	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan.

35.e	5. Deze geplande "optimalisering" (lees: uitbreiding in de hoogte) zou derhalve een onacceptabel forse groei betekenen van zowel het (grotere)scheepvaart verkeer als van het vrachtwagenverkeer. Met als gevolg niet alleen nog vollere wegen maar ook een forse stijging van de uitstoot van stikstof en CO2 alsmede een stijging van de geluidsoverlast. Ik teken voorts aan dat in het rapport van Sweco t.a.v. de luchtkwaliteit gesproken wordt van een stijging van het aantal schepen van 104 per jaar naar 520, waarbij niet wordt vermeld dat het ook aanzienlijk grotere schepen kan betreffen. Diverse Sweco rapporten beperken zich overigens tot de "planontwikkeling" en spreken niet over de structurele (milieu)gevolgen i.e. enorme toename vrachtwagen- en scheepvaartverkeer nádat het plan is ontwikkeld. Ten slotte rijst de vraag of de aanwezigheid, zo dicht bij het centrum van Doesburg, van een te zijnertijd ontegenzeggelijk groter LNG station t.b.v. de toename van dit verkeer, wenselijk is.	De groei is beperkt. De effecten van de maximale groei die het plan mogelijk maakt zijn beoordeeld in de verschillende onderzoekrapporten. Op basis van de onderzoeken kan geconcludeerd worden dat voldaan wordt aan de vereiste waarden en normeringen. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Luchtkwaliteit' (2.6.2). Het voorliggende bestemmingsplan ziet nu juist op de effecten van de toekomstige ontwikkelingen, na realisatie. De onderzoeken zijn erop gebaseerd de toekomstige situatie, na die realisatie, te berekenen. Voor verkeer bijvoorbeeld is het jaar 2030 van belang, het verkeersmodel rekent uit wat in 2030 de verkeerseffecten zijn, als het bedrijventerrein is geoptimaliseerd. Het betreft daarmee een "worst case" benadering. Mocht in de komen jaren blijken dat een aantal aspecten niet worden uitgevoerd leidt dit dan ook juist tot minder effecten dan nu berekend in de onderzoeken. Het LNG-station wordt niet vergroot, in de plannen, alleen verplaatst als gevolg van het verlengen van de kade.	Geen

Zienswijze 36:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
36.a	Bij deze wil ik graag onze zorgen uitspreken over het bestemmingsplan voor de uitbreiding van het bedrijventerrein op de Verhuellweg. We zijn niet tegen vooruitgang en snappen dat bedrijven graag willen uitbreiden, we maken ons alleen zorgen over wat dit voor ons inhoud. Ten eerste, de hoogte van de nieuwbouw. Men wil graag een kantoor bouwen op de plek van de Hubo, tot 22m hoog. Het huidige bestemmingsplan staat tot 12m toe. Wij wonen aan de andere kant en maken ons zorgen om onze privacy en het vergezicht wat daarmee verdwijnt. We willen geen kantoor dat uitkijkt op onze tuin/ perceel.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen
36.b	Ten tweede het geluid. Ons huis word genoemd als gevoelige functie op pagina 37 van 93. Maar blijkbaar mag bij ons huis afgeweken worden van de max. aantal toelaatbare db. Er word nu 49db gemeten dus dit zou net binnen de norm van 50db zijn. De verdere richtlijnen zijn 50-45-40db en er word 49-43-40db gemeten. Dat is dus met de huidige meting uit een onderzoek uit 2017. Ik betwijfel alleen of deze waarden nu nog van toepassing zijn. We ondervinden namelijk veel geluidsoverlast van de vrachtwagens die voor ons huis remmen voor het viaduct en dan weer optrekken. Als er 2x zoveel schepen mogen aanleggen zullen er ook meer vrachtwagens gaan rijden wat dan voor meer geluidshinder zorgt. Men beweerd dat de verhoogde ligging van de N317 zorgt voor een goede afscherming, maar aan de overkant van de weg is er wel een geluidswal geplaatst maar bij onze woning helaas niet. De berekeningen zijn van een onderzoek uit 2017. Dit vind ik niet recent. En waar baseren zij de stijging van 4% op aan verkeershinder?	Het geluidsonderzoek is in 2020 geactualiseerd in het kader van deze procedure. Onlangs is het verkeersonderzoek, naar aanleiding van de zienswijzen, geactualiseerd en zijn de uitkomsten vergeleken met de gehanteerde uitgangspunten van het geluidsonderzoek. Dit heeft geen aanleiding gegeven tot andere uitkomsten van het geluidsonderzoek	Verkeersonderzoek is geactualiseerd en uitkomsten hiervan zijn getoetst aan geluid.
36.c	Ten derde: de lucht. Als er meer schepen komen dan komt er meer verkeer en dus meer uitstoot. Let op het eerder genoemde punt van het remmen en weer optrekken voor ons huis.	U merkt terecht op dat in het onderzoek Luchtkwaliteit de verkeersbewegingen niet zijn meegenomen. Op basis van het aangepaste verkeersonderzoek is ook het onderzoek Luchtkwaliteit aangevuld met de invloed van toename van verkeersbewegingen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt.	Onderzoek luchtkwaliteit is getoetst aan aangepast verkeersonderzoek.
36.d	Ten Vierde; bodem en grondwater. Er word vermeld in het rapport dat er geen bodemonderzoek nodig is. Dit lijkt me vreemd omdat wij voor het stabiliseren van onze fundering al een bodemonderzoek nodig hadden en zij willen gaan uitbreiden. Welke gevolgen hebben de aanpassingen op het grondwater en de stabiliteit van de bodem. En welke gevolgen zijn er dan voor onze woning?	Voor een bedrijfsfunctie gelden andere normen dan voor een woonfunctie. In het kader van de bouwvergunningen zijn mogelijk wel onderzoeken nodig t.b.v. bijvoorbeeld bemaling. In het kader van het bestemmingsplan is een bodemonderzoek niet nodig.	Geen
36.e	Er word gesproken over een waterplan en dat er een waterberging nodig is van 435m3. Wat zijn de gevolgen daarvan voor het grondwater en de bodem rondom ons huis? Heeft een eventuele bouw invloed op de waterstand? Gaat deze omhoog of omlaag? En wat zijn daar de gevolgen van?	Uit de watertoets en waterparagraaf blijkt de benodigde waterberging. In de verdere uitwerking hiervan zal, op basis van een waterhuishoudkundig plan, de effecten van het realiseren van die waterberging in kaart worden gebracht. Het is niet	Geen

		de verwachting dat er, als gevolg van die waterberging sprake zal zijn van een significant effect op de waterstanden. Ieder plan dient op zichzelf hydrologisch neutraal te zijn.	

Zienswijze 37:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
37.a	Actuele hinder en handhaving. Sinds langere tijd ervaren we ernstige geluidsoverlast als gevolg van activiteiten op het huidige terrein, met name in de avond- en nachtperiode. Overigens zijn wij niet de enigen die deze overlast ondervinden. Enkele bewoners van de Burgemeester Nahuyssingel, Koepoortstraat en Paardenmarkt hebben ons aangegeven eveneens dezelfde geluidsoverlast te ondervinden. Afgelopen jaar (2020) hebben we vele avonden en nachten hinder ondervonden van geluid afkomstig van het bedrijventerrein. Driemaal zijn we in de nachtelijke uren (tussen circa 02:00 en 05:00) abrupt wakker geschrokken uit onze slaap als gevolg van het optredende geluid. Het betreft dan vooral meerdere kortstondig voorkomende hoge geluidspieken en in mindere mate langduriger geluidshinder van een lager geluidsniveau. Eénmaal, in de zomerperiode, zijn de geluidspieken omstreeks 03:30 uur door mijzelf gemeten vanuit het slaapkamerraam aan de achterzijde van onze woning. Het gemeten LAmax van de geluidspieken bedroeg toen 67 dB(A). Er is gemeten vanuit het openstaande dakraam. Rekening houdend met het meetvoorschrift (wat een meetpositie op 2 m voor de gevel voorschrijft), zouden de voor de toetsing relevante geluidspieken LAmax dan circa 70 dB(A) zijn, hetgeen een zeer aanzienlijke overschrijding van de maximale toegestane grenswaarden impliceert. Daarbij wordt opgemerkt dat gemeten is nabij de naastgelegen (hogere) gevel van de buurwoning, waardoor een belangrijke afscherming van het geluid ontstond. Zou deze afscherming er niet zijn geweest, dan zou het geluidsniveau nog aanzienlijk hoger zijn geweest. Gevoeglijk mag worden aangenomen dat bij andere woningen aan de Koepoortstraat, die meer richting het bedrijventerrein zijn gelegen, daarvan wel sprake is. Aangezien de geluidsoverlast zeer regelmatig voorkomt moet ook geconcludeerd worden dat de handhaving van de gemeente Doesburg te wensen over laat. Omdat er geen vertrouwen is dat dat in de toekomst beter wordt, wijzen we elke verandering die op het bedrijventerrein plaats vindt en kan leiden tot een grotere geluidoverlast, van de hand.	Dit heeft geen betrekking op de ontwikkeling. Wanneer men van mening is dat er sprake is van een overtreding van de geldende normering, is handhaving het instrument om in te zetten. Dit valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan.	Geen
37.b	Het betreft het uitgevoerde onderzoek Bedrijventerrein Verhuellweg te Doesburg d.d. 17-06-2020 van Sweco. Gezien de daarin omschreven veranderingen c.q. uitbreidingen is de indruk ontstaan dat de activiteiten, voor wat de geluidsemissie betreft, in hun soort niet belangrijk afwijken van hetgeen thans plaats vindt, maar qua omvang en frequentie wel toeneemt. In het rapport wordt geconcludeerd dat het optredende maximale geluidsniveau in de nachtperiode ten hoogste 58 dB(A) bedraagt. Het betreft dan het geluidsniveau op twee dicht	Het onderzoek is conform de NEN-norm uitgevoerd. Bron B zit wel in model, zie pag. 39 van het onderzoeksrapport La;max bronnen zijn neergelegd volgens realistisch worst case scenario. Incidentele afwijkingen in de	Geen

	bij het bedrijventerrein gelegen woningen. De afstand tot onze woning is meer dan tweemaal zo groot, wat betekent dat het berekende LAmax op onze woning dan zeker niet hoger zou zijn dan 52 dB(A). U kunt zich voorstellen dat gezien de werkelijk optredende geluidsniveaus (LAmax 67 - 70 dB(A)) er geen vertrouwen is in de kwaliteit van het uitgevoerde onderzoek. Het rapport van Sweco is niet uitputtend bestudeerd, doch naast het voorgaande zijn er nog een aantal andere zaken opgevallen die we graag onder uw aandacht brengen. Zo geeft tabel 3.1 van het rapport een overzicht van punt- en piekbronnen. Opvallend is bijvoorbeeld het volgende: • Sommige bronnen; bijvoorbeeld bron B (Binnenvaartschip), wordt in het rekenmodel niet teruggevonden. Dit leidt dan tot een te gunstige beoordeling. • Sommige bronnen; bijvoorbeeld PI_CH Piekgeluid wegzetten (lege) container, zijn in het rekenmodel met een lager bronvermogen ingevoerd dan in de tabel is weergegeven. Dit leidt dan tot een te gunstige beoordeling. • De punt- en piekbronnen kunnen zich op verschillende posities op het terrein bevinden. In het rekenmodel zijn deze echter als een vaste positie opgenomen, zie bijvoorbeeld de bronnen PI_CG en PI_CH in bijlage 1 Invoergegevens. De keuze van deze positie is zodanig dat hierdoor een te laag maximaal geluidsniveau wordt berekend voor de meest kritische posities (zie tabel 4-2; woningen W1-B en W2-A). Dit leidt dan tot een te gunstige beoordeling. Opgemerkt wordt dat voor een volledige beoordeling, de maximale geluidsniveaus voor elke kritische situatie dient te worden vastgesteld, waardoor in het geval van verschillende waarneempunten ook verschillende mogelijke bronposities dienen te worden aangehouden. Zoals gezegd is het rapport niet uitputtend bestudeerd, doch enkele in het oog springende zaken lijken een te gunstig beeld voor te stellen dan de werkelijkheid. Dit wekt de indruk dat bij een uitgebreidere studie het niet uit te sluiten valt dat er meer onvolkomenheden worden vastgesteld. Voor de thans vastgestelde zaken kan worden gesteld dat deze een te gunstig beeld van de situatie weer, ofwel er is meer hinder te verwachten dan het rapport concludeert. Geconcludeerd wordt dat het rapport daarom van een onvoldoende kwaliteit is om een goede beoordeling van de hinder mogelijk te maken. Daarnaast leiden de huidige activiteiten op het terrein tot een zeer aanzienlijk grotere hinder dan in de toekomst volgens het onderzoek zal optreden. Aangezien de activiteiten in omvang en frequentie alleen maar toenemen, is er de verwachting dat het onderzoek meer onjuistheden bevat en is het ook zeer denkbaar dat de beoordeelde situatie niet overeenkomt met de werkelijke situatie, zowel nu als in de toekomst. De gemeente Doesburg wordt dan ook verzocht een gedegener akoestisch onderzoek uit te laten voeren en vervolgens de voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan opnieuw te beoordelen.	praktijk zijn altijd mogelijk. Ook hiervoor geldt, handhaving bij klachten. Dit valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 38:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
38.a	We maken ons bezorgd over: • de milieu-effecten van het plan; meer bedrijvigheid, meer verkeer, meer fijnstof, meer stikstof, meer verlichting enz. • het ontsieren van het beschermd stadsgezicht door de massaliteit van de te bouwen loodsen en van nog een hoge kraan. • Verdozing van het landschap in algemeen. Na de reactie van de Doesburgers op het omstreden LEID-project ben ik verbaasd over het indienen van de plannen. Ik hoop dat rekening gehouden wordt met de mening en de zorgen van veel Doesburgers en dat het College van Burgemeester en Wethouders niet weer het bestemmingsplan aanpast, zoals voor de huidige kraan, om het mogelijk te maken dat dit plan uitgevoerd wordt.	In tegenstelling tot het LEID heeft onderhavige ontwikkeling geen betrekking op het buitengebied. Het plan voorziet in door-ontwikkelmogelijkheden voor de bedrijven binnen de huidige contouren van het bestaande bedrijventerrein. Het betreft hiermee een binnenstedelijke herstructurering met minder impact op de omgeving dan het eerdere plan. De relevante milieuaspecten zijn onderzocht en op basis van de onderzoeksresultaten kan geconcludeerd worden dat aan de gestelde normeringen en waarden wordt voldaan. Voor een nadere onderbouwing zijn de onderzoekrapporten bij het bestemmingsplan te raadplegen. Met betrekking tot uw punt van het beschermd stadsgezicht en verdozing van het landschap wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Ruimtelijke inpassing’ (2.4).	Geen

Zienswijze 39:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
39.a	Graag nodig ik u allen uit een auto- of fietstocht te maken naar Steenderen. U zal dan opvallen dat zeer dominant en hartverscheurend, ontsierend en de natuur aantasted, monsterlijk gebouw van Aviko. Van welke kant je Steenderen ook benadert, je wordt ongevraagd onthaald door het aanzicht van dat monsterlijk gebouw. Nooit zal een dergelijk bepalende aantasting hersteld, laat staan uitgewist kunnen worden. Generatie op generatie is hiermee opgezadeld. Zo zal dat ook hier, in ons prachtig en historisch stadje Doesburg gaan, als zou worden ingestemd met het bovengenoemd plan. En dan is de zienswijze die ik hier noem er nog maar één van de velen. Met dringende nadruk verzoek ik u dan ook niet in te stemmen met het ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Verhuellweg. Bezint eer ge begint. Dat vraagt Doesburg van u.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen

Zienswijze 40:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
40.a	Kuehne+Nagel Logistics N.V. heeft sinds januari 2020 de logistieke- en transport activiteiten van Rotra overgenomen en huurt sinds die datum een groot gedeelte van de panden op de Verhuellweg. We zijn een gezond en sterk groeiend bedrijf en zien de overname van bovengenoemde activiteiten dan ook als een zeer waardevolle toevoeging aan ons bedrijf. De overname zorgt voor continuïteit van de activiteiten; continuïteit voor klanten, continuïteit van het bedrijf, maar zeker zo belangrijk om te noemen continuïteit voor de medewerkers die in dienst zijn. Om in de toekomst op de Verhuellweg in Doesburg onze groei ambities te kunnen realiseren, is het van groot belang dat er geïnvesteerd wordt in de revitalisering van panden en mogelijkheden. Dit stelt ons in staat om concurrerend te blijven en een duurzame en verantwoorde groei te realiseren. Deze groeit komt ten goede aan de werkgelegenheid lokaal en regionaal, zowel directe - als indirect werkgelegenheid. We vinden het erg belangrijk dat we in Doesburg ook in de toekomst een goede werkgever kunnen blijven zijn. We vinden het dan ook van cruciaal belang dat de voorgestelde modernisering van de bedrijfspanden, revitalisering doorgang kan vinden. Alleen op deze manier kunnen wij onze concurrentiepositie in de toekomst blijven behouden, in Doesburg.	Met dit bestemmingsplan worden de groeiambities mogelijk gemaakt.	Geen

Zienswijze 41:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
41.a	Bij deze uitbreiding wordt ons historisch stadje, veel schade toegebracht met het plaatsen van deze megadozen en een 2e meterhoge kraan. Deze plannen zijn schadelijk voor het milieu, voor het cultureel erfgoed en de economische belangen. Ik onderschrijf hierbij het standpunt van het bestuur der Gestichten zoals beargumenteert in een artikel in de Regiobode d.d. 27 jan. 2021.	Uit uw zienswijze is niet op te maken op welke concrete schade u doelt. Op basis van de onderzoeken die deel uitmaken van het bestemmingsplan kan geconcludeerd worden dat voldaan wordt aan de wettelijke kaders en richtlijnen voor de relevante milieuaspecten. Het nieuwe bestemmingsplan stelt de bestaande bedrijven in staat om binnen de huidige contouren van het bestande bedrijventerrein een betere en efficiëntere bedrijfsvoering te realiseren. Met betrekking tot de economische belangen en het cultureel erfgoed wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder respectievelijk de kopjes 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1) en 'Landschap en cultuurhistorische waarden' (2.4.2).	Geen

Zienswijze 42:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
42.a	Er zijn echter een aantal aspecten van dit plan die bij ons vreemd overkomen gezien o.a. eerdere besluitvormen over uitbreidingen in dit gebied. 1) Doosachtige bouwwerken van deze omvang lijken in het geheel niet te stroken met andere zienswijzen van uw college over het aanzien van een landelijk gelegen Doesburg met zijn Linies. Een vergelijking dringt zich op met de "doos" bij Steenderen. Nu nog kan vanuit afstanden de kerktoren van Doesburg als centraal landelijk kenmerk worden herkend. Dat zal bij uw plannen worden overschaduwd door zeer hoge dozen en hijskranen.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen
42.b	2) Nog onlangs is door uw college het plan zichtbaarheid en toegankelijkheid van de Linies gelanceerd. Daarbij ging het vooral om de zichtbaarheid van de fraaie Linie te verbeteren met verwijdering van de Volkstuintjes en gebouw Scouting, naast een betere beplanting langs de N348 om zichtbaarheid van Rotra etc. te beperken. Ook is er verwoed gekapt om de wallen beter van afstand te laten zien en is er een nieuw recreatief fietspad aangelegd, Verder is er een uitkijktoren langs de dijk gepland. Nu zal met de uitvoering van die plannen het zicht vooral opdoemen van de dozen Rotra!!! Maar mogelijk hebben we het mis en past dit juist in de visie van uw College! Beter dan nog de geplande uitkijktoren op een van de nieuwe hoge dozen van de Rotra plaatsen. Geweldig zicht op de Linie van Doesburg!	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Landschap en cultuurhistorische waarden' (2.4.2).	Geen
42.c	3) We nemen aan dat de vele recreanten, die van hun vakantieverblijf langs de Zwarte Schaar genieten, ook reikhalzend uitkijken naar de gepande Dozen met Hijskranen van de Rotra!!!!!	Het blijft een belangenafweging, waarbij met onderhavig plan rekening is gehouden met de inpassing in de omgeving. Ook hiervoor wordt	Geen

		verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	
	4) Ook nu komen natuurwaarden voor op de bouwlocatie en omgeving van dit Natura 2000 gebied. Deze moeten inzichtelijk worden gemaakt door middel van een actuele natuurtoets door een erkende instantie. De huidige onderzoeken in deze zijn verouderd en onvolledig. Wij monitoren vanaf hun komst o.a. het voorkomen van bevers en otters rond Doesburg (o.a. via wildlifecams). Nog altijd huist er o.a. al jaren een beverfamilie met hun jaarlijkse jongen in het havengebied bij de Rotra. Zij hebben hun onderkomen juist aan het einde van de loswal/parkeerterrein en bij uitbreiding daarvan zullen zij worden verstoord. Er zijn bovendien nog steeds otters aanwezig o.a. volgens beelden van onze vaste camera's. Ze maken tevens gebruik van de Linies en het havengebied bij de Rotra, een belangrijke schakel naar bijv. het leefgebied in de Havikerwaard en IJssel. Deze dieren blijken zeer gevoelig te zijn voor verstoringen in hun leefgebied (zie recente publikatie.in blad Zoogdier). Het uitbreiden van de haven en de daarmee gepaard gaande loswal en de bouw van hoge Dozen en Hijskranen past dus in het geheel niet bij de overige planvormingen van uw College: niet in de context van het natuurgebied Fraterwaard, niet in de beleving van de Linies, niet bij het aantrekkelijk houden van het recreatiegebied Zwarte Schaar en ook niet bij de oude pittoreske kern van Doesburg, waar veel is geïnvesteerd in monumentale panden mede als aantrekkingskracht voor bezoekers.	De eerdere onderzoeken die uitgevoerd zijn ten tijde van de plannen voor het LEID zijn, waar nodig, geactualiseerd en opnieuw beoordeeld door de provincie. Er is geen reden aan te nemen dat hetgeen hierin vermeld staat niet juist zou zijn. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ''Natuur en ecologie' (2.5).	Geen

Zienswijze 43:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
43.a	**'Verdozing'** Tot december 2015 werd het profiel van onze stad vooral bepaald door de contour van de Martinitoren. Sinds die tijd moet deze contour 'concurreren' met de containerkraan van de ROTRA. In de nieuwe plannen is sprake van een mogelijke tweede kraan van ca. 30 meter. Maar dat is niet het enige dat met de nieuwe plannen drastisch gaat veranderen. In de nu voorliggende plannen wordt niet alleen de te bebouwen oppervlakte vergroot (een toename van 25%), maar zullen de geplande gebouwen ook flink toenemen in massaliteit en hoogte. Op drie plaatsen zal de bouwhoogte tot 22 meter gaan, waarbij met name bij het geplande 'warehouse' sprake zal zijn van een ernstige 'verdozing' van dit terrein. Ook de functioneel onnodige verhoging (immers kantoor) van het bebouwingscomplex op de plaats van de zgn. Blikvanger - met nu een overwegende bebouwingshoogte van 8 meter en op een enkele plek een bouwdeel tot een hoogte van 12 meter - tot maar liefst 22 meter vervult ons met zorg, net als de geplande bouwhoogte van Ubbink (nu 10, resp. 12 meter), die ook maar liefst 22 meter zou moeten worden.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen
43.b	Het College van Rijksbouwmeesters heeft onlangs in een rapport ernstige zorgen geuit ten aanzien van de verdozing van het landschap. In dit rapport lezen we: *'De snelle toename van (X)XL vastgoed baart zorgen. Het huidige vraaggericht ontwikkelen gaat gepaard met een gebrek aan regie en er is te weinig zicht op de impact die de (X)XL trend heeft op landschap, stad en infrastructuur. Rijk en*	Het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Verhuellweg' voorziet niet in een nieuwe XXL logistieke ontwikkeling zoals bedoeld in het RPW.	Geen

	regio zouden veel strengere eisen moeten stellen en nadenken over wat wel en niet gefaciliteerd wordt (Rapport in opdracht van het College van Rijksadviseurs: (X)XL-verdozing. Minder, compacter, geconcentreerder, multifunctioneler. Oktober, 2019. Te raadplegen via: https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2019/10/29/xxl-verdozing)		Binnen het RPW voor de regio Arnhem- Nijmegen is sprake van XXL logistiek bij een kavel groter dan 4 ha. Het kavel waar het crossdock wordt opgericht is reeds circa 4 ha groot. De omvang van het kavel neemt niet toe. Op dit kavel bevindt zich al een gebouw dat wordt gebruikt voor logistieke doeleinden. Het betreft een opslaggebouw ten behoeve van de overslag weg-water. Dit gebouw zal weliswaar worden vervangen door een crossdock voor transport over de weg, maar deze functie is reeds toegestaan binnen het geldende bestemmingsplan. Aangezien ter plaatse reeds een logistiek gebouw ten behoeve van transport over de weg toegestaan is en het kavel niet wordt vergroot, is er geen sprake van een nieuwe ontwikkeling zoals bedoeld in het provinciaal beleid voor XXL logistiek. De locatie betreft een belangrijke schakel in de Gelderse corridor. De doorontwikkeling betreft het beter benutten van het bestaande bedrijventerrein. Behoudens de kadeverlenging vindt geen uitbreiding van het bedrijventerrein plaats.	
43.c	Die hoogte roept dan ook bezwaren bij ons op, temeer omdat zo'n massaal gebouw, samen met de twee andere delen van de gebouwen die 22 meter hoog zullen worden, een zeer bepalend element in het profiel van de stad zal worden. Het cultuurhistorisch belang van Doesburg is gelegen in enerzijds het historisch centrum dat aangemerkt is als beschermd stadsgezicht, anderzijds door de omringende historische Linies (Rijksmonument) en het daarbij behorende open landschap dat essentieel is voor de beleving van de Linies. De ligging van de stad is dus onlosmakelijk verbonden met het omringende landschap. Bij het ontwikkelen van nieuwe plannen moet daarom goed en met grote zorgvuldigheid gelet worden of die bijzondere relatie niet ernstig verstoord wordt. Wij zijn van mening dat bij de huidige plannen er daadwerkelijk een grote verstoring plaatsvindt omdat het zicht op de stad vanuit dat open landschap gedomineerd zal worden door de massaliteit van de nieuwbouw, waarbij de nabijgelegen Hoge Linie visueel in de verdrukking komt. Dit is reden genoeg om bezwaar te maken tegen de huidige plannen.		Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Landschap en cultuurhistorische waarden (2.4.2).	Geen

43.d	**Beschermd stadsgezicht wordt geschaad** Zoals reeds vermeld is de oude kern van Doesburg aangemerkt als beschermd als stadgezicht. De grens van dit gebied ligt op zich aan de noordzijde van de N317 en daarmee buiten het plangebied. In een aantal uitspraken heeft de Raad van State duidelijk aangegeven dat er ook bijzondere zorg en aandacht gegeven moet worden aan de kwaliteit van het rondom dit stadsgezicht liggende gebied. Bij de ontwikkeling van nieuwe plannen moet een mogelijke invloed op het beschermde gezicht meegenomen worden in de afweging omdat de cultuurhistorische waarden benadeeld zouden kunnen worden. Bij de huidige plannen zal naar ons oordeel het zicht op de stad vanuit het open landschap ernstig geschaad worden door de massaliteit en hoogte van de gebouwen. De impact van de nieuwe plannen op de beleving van het beschermde stadsgezicht en de nabij gelegen beschermde Linies had in de ontwikkeling van de locatie onderdeel moeten zijn van een serieuze afweging. Deze afweging is bij de huidige plannen niet meegenomen. Daarvoor moeten de cultuurhistorische waarden van het buitengebied beter in kaart worden gebracht en moeten er ook goede visualisaties gemaakt worden van het nieuwe aanzicht van de stad. Het bijgevoegde rapport van landschapsarchitect Jan Bruyn is in dit opzicht volstrekt onvoldoende en eenzijdig. Wij kunnen ons daarnaast dan ook niet vinden in de zinsnede, zoals verwoord in de Toelichting op de plannen (par. 3.4.1.): '*Er kan geconcludeerd worden dat de beoogde optimalisatie van het bedrijventerrein past binnen de Ruimtelijke Structuurvisie Doesburg*.'	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Landschap en cultuurhistorische waarden' (2.4.2). Er zijn extra visualisaties opgesteld welke tevens beoordeeld zijn door GG. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Stedenbouwkundige inpassing' (2.4.1)	Geen
43.e	**'Blikvanger'** In de Nota Ruimtelijke kwaliteit 2017 (pag. 67) staat dat bij het ontwikkelen van plannen er een hergebruik moet plaatsvinden van reeds bestaande karaktervolle bedrijfsgebouwen. De nota stelt: *'Tastbare herinneringen aan het verleden van Doesburg als werkstad willen we graag behouden. Daarom wordt bij herontwikkeling ingezet op hergebruik van karaktervolle bedrijfspanden'*. In de huidige plannen zal het gebouw van de voormalige blikfabriek (Verblifa) verdwijnen ten behoeve van de nieuwbouw. In de toelichting op de plannen (par. 4.13) wordt gesteld dat de gemeente bij sloop hecht aan *'een goede bouwhistorische documentatie'*. De daarop volgende conclusie dat handhaven van het gebouw weinig zinvol is wordt niet gestaafd met goed onderbouwde inhoudelijke argumenten. Er wordt onvoldoende aandacht besteed aan een waardestelling van dit gebouw op basis van een bouwhistorisch onderzoek en er wordt derhalve dan ook geen zorgvuldige afweging gemaakt bij de keuze voor sloop ten behoeve van Nieuwbouw. Dat is te betreuren omdat het appartementencomplex aan de Kraakselaan dat gebouwd is in opdracht van Verblifa ten behoeve van het hogere personeel van deze fabriek onlangs is aangemerkt als een 'verborgen diamant'. Het voormalige bedrijfsgebouw van de fabriek en dit appartementencomplex bezitten juist in deze samenhang een bijzondere cultuurhistorische waarde die verwijst naar het industrieel verleden van Doesburg. We hebben derhalve bezwaar tegen het feit dat deze afweging onvoldoende is gemaakt en dringen er op aan dat deze alsnog plaatsvindt op basis van een waardestellend onderzoek alvorens toestemming gegeven wordt tot sloop.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Landschap en cultuurhistorische waarden (2.4.2).	Geen

43.f	**Verkeerstoename** Bij de beoogde plannen is sprake van een grote toename van de verkeersbewegingen (200 extra vrachtwagens per dag). In de huidige situatie nemen de vrachtwagens komend vanuit Dieren de afslag direct ná de brug en moeten onderaan een haakse bocht maken naar het bedrijfsterrein. De omliggende monumentale huizen aan de Flugi van Aspermontlaan en aan het begin van de Koepoortstraat hebben nu al ernstig te lijden: er is sprake van voelbare trillingen in de huizen en als een daaraan ten grondslag liggende ernstige scheurvorming. De toegenomen drukte van een enorm uitgebreid logistiek centrum vraagt naar ons idee om een alternatieve ontsluiting, zeker indien het vrachtverkeer nog verder zal toenemen. Bij het zoeken van een nieuwe ontsluitingsweg van en naar de Verhuellweg dient natuurlijk terdege rekening gehouden te worden met de ligging van De Linies.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Verkeer'(2.6.1). Vooralsnog is er geen reden om een alternatief te zoeken voor de ontsluitingsweg. Bij de daadwerkelijke uitbreiding, in de vergunningsfase, kan een nulmeting gedaan worden bij de betreffende woningen/adressen zodat gekeken kan worden naar eventuele gevolgen hiervan.	

Zienswijze 44:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
44.a	**Bouwmassa en soort bedrijvigheid** Het terrein Verhuellweg is bedoeld voor riviergebonden bedrijvigheid. Enkele jaren geleden gaven wij bij het plan Logistiek Ecopark Doesburg aan dat er geen noodzaak is voor de vestiging van niet-riviergebonden bedrijvigheid op deze locatie. Het bestemmingsplan staat dit echter wel toe, bijvoorbeeld via de diverse afwijkingsmogelijkheden. Ook begrijpen wij uit de toelichting dat een deel van de bestaande overslag niet strikt watergebonden is. Naar onze mening kan voor de niet-riviergebonden bedrijvigheid, ook de niet-riviergebonden overslag, elders plek worden gevonden, bijvoorbeeld in Doetinchem. De bouwmassa op de Verhuellweg en daarmee de impact op het historisch aanzicht van Doesburg en het omringde landschap kan daarmee beperkt worden. Wij zien verder nut en noodzaak voor een accenthoogte met kantoren op 22 meter hoogte (met 10% afwijking = ruim 24 meter) niet aangetoond. Nu uit de stikstofberekening blijkt dat er sprake is van maximaal 10 afvaarten per week, vragen wij het ons ook af of een tweede grote kraan van 30 meter hoog nodig is.	Het betreft een bestaand gebruik met bestaande rechten. Het betreft niet de realisatie van een nieuw bedrijventerrein. Ook het omkatten naar uitsluitend een watergebonden locatie is niet aan de orde. De gemeente heeft een bestemmingsplan ontvangen en moet deze toetsen aan wet- en regelgeving. De gemeente maakt hierin een belangenafweging. Met betrekking tot de bouwmassa en het historisch aanzicht wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4). Een tweede kraan is op grond van het bestande bestemmingsplan reeds toegestaan.	Geen
44.b	Daarnaast wordt in het plan niet toegelicht wat de ruimtelijke noodzaak is voor de mogelijke vestiging van de verschillende soorten van bedrijven in bijvoorbeeld categorie 4.1 en 4.2 buiten de bestaande bedrijvigheid. Bovendien mag vanwege mogelijke ruimtelijke effecten verwacht worden dat vooraf wordt nagegaan welk type van bedrijven men hier eventueel passend zou zien, gelet de omgevingswaarden en welke randvoorwaarden daarbij in acht zouden moeten worden genomen.	De milieucategorie wordt in de regels beperkt tot de bedrijvigheid die nu is toegestaan.	Aanpassingen in de regels toegestane milieucategorie en Staat van bedrijfsactiviteit.

44.c	Te meer daar het plan nu ruimte biedt voor bedrijven als veevoerfabrieken, betoncentrales, en afvalverwerking. Daarbij speelt ook de ladder duurzame verstedelijking en de mogelijke restplancapaciteit die elders al bestaat een rol. Wat ons verder opvalt is dat de productie- en overslagcapaciteit, het aantal transporten zowel over water als de weg, en de openingsuren niet in het plan zijn vastgelegd. In de planeffecttoetsing is hier geen rekening mee gehouden.	Het aantal afvaarten wordt in de regels opgenomen en beperkt tot maximaal 10 per week. Hiermee wordt ook het aantal transportbewegingen over de weg beperkt. De openingsuren zijn niet ruimtelijk relevant en vallen buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan, hierin voorziet de Wet milieubeheer.	Het aantal afvaarten wordt in de regels opgenomen en beperkt tot maximaal 10 per week.
44.d	**Grootschalige distributiecentra** Vanwege de grootte van het plangebied dat ruim 4 ha bedraagt kan niet uitgesloten worden dat hier, mede vanwege de geboden bouwmogelijkheden en toegestane milieu categorieën, sprake is van een zogeheten XXL ontwikkel distributielocatie. Onder XXL-logistiek wordt verstaan: logistiek vastgoed op een kavel met een omvang van 4 hectare of meer. De provincie Gelderland heeft recent beleid geformuleerd t.a.v. XXL-locaties. Enorme distributiecentra mogen in Gelderland, zo geeft de provincie aan, alleen nog verrijzen rond Tiel, Nijmegen en het gebied tussen Zevenaar en het Duitse Emmerik. Voorlopige is 12,5 ha gepland voor bedrijventerrein De Grift, onderdeel van het logistieke knooppunt Nijmegen. En daarnaast is voorgesteld dat 20 hectare beschikbaar wordt gesteld t.b.v. de uitbreiding van DocksNLD in Montferland. De overige beschikbare ruimte voor grote logistieke bedrijven, ruim 10 hectare, wordt pas vrijgegeven na een evaluatie van het Regionaal Programma Werklocaties (RPW) dat gepland staat voor 2022. Daarnaast is, als het gaat om specifiek watergebonden bedrijvigheid, deze locatie niet aangewezen als potentiële watergebonden ontwikkellocatie, zo blijkt uit het RPW Arnhem-Nijmegen. Uit de bijlage bij de nieuwe RPW is bovendien op te maken dat op Zevenaar-de Koppeling nog 2 ha beschikbaar is. Dus in die zin kan men zich afvragen of het nu voorgestelde plan niet zal leiden tot overaanbod. Verder is de betekenis van grootschalige geautomatiseerde logistiek voor de werkgelegenheid beperkt. De werkgelegenheid in grote Nederlandse distributiecentra staat onder druk. Reden daarvoor is een grootschalige verschuiving naar robotisering. In die zin wordt naar onze mening de bijdrage aan de werkgelegenheid van dit soort ontwikkelingen overschat. Schaalvergroting en robotisering kan zelfs tot vermindering van de werkgelegenheid zorgen.	Het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Verhuellweg' voorziet niet in een nieuwe XXL logistieke ontwikkeling zoals bedoeld in het RPW. Binnen het RPW voor de regio Arnhem- Nijmegen is sprake van XXL logistiek bij een kavel groter dan 4 ha. Het kavel waar het crossdock wordt opgericht is reeds circa 4 ha groot. De omvang van het kavel neemt niet toe. Op dit kavel bevindt zich al een gebouw dat wordt gebruikt voor logistieke doeleinden. Het betreft een opslaggebouw ten behoeve van de overslag weg-water. Dit gebouw zal weliswaar worden vervangen door een crossdock voor transport over de weg, maar deze functie is reeds toegestaan binnen het geldende bestemmingsplan. Aangezien ter plaatse reeds een logistiek gebouw ten behoeve van transport over de weg toegestaan is en het kavel niet wordt vergroot, is er geen sprake van een nieuwe ontwikkeling zoals bedoeld in het provinciaal beleid voor XXL logistiek. De locatie betreft een belangrijke schakel in de Gelderse corridor. De doorontwikkeling betreft het beter benutten van het bestaande bedrijventerrein. Behoudens de kadeverlenging vindt geen uitbreiding van het bedrijventerrein plaats. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1).	Geen

44.e	**Planeffect** Een vergelijking tussen de omgevingseffecten in de huidige situatie en de beoogde plansituatie ontbreekt voor zover wij kunnen zien op de onderdelen natuur, landschap en cultuurhistorie. Met betrekking tot landschap en cultuurhistorie gaat het daarbij om het aanzicht van historisch Doesburg, van het rivierlandschap van de IJssel met Het Zwarte Schaar en de Fraterwaard, en van de Doesburgse Linie. In de plantoetsing missen wij een effectanalyse naar de gevolgen voor het rivierlandschap en het aanzicht van Doesburg vanwege de bebouwing met hoogtes tot 22 meter (met afwijking ruim 24 meter), een extra kraan en buitenopslag tot 12 meter hoog. Aspecten die ook een rol spelen zijn rust, ruimte en donkerte in het aangrenzende landschap. Onze vraag is dan ook in hoeverre voorliggend plan natuur- en landschapsinclusief is. De provincie Gelderland vraagt in haar omgevingsvisie aan gemeenten om bij ruimtelijke planvorming rekening te houden met een natuur- en landschapsinclusief ontwerp. Volgens het RPW moet bij een lokaal bedrijventerrein bij uitbreiding van bestaande bedrijven sprake zijn van een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De geboden bouwruimte in voorliggend plan met bouwhoogtes tot 24 meter over een groot oppervlak, met uitsluitend een bedrijfsbestemming en geen enkele geborgde groen- of natuurbestemming maakt dat hier niet aan wordt voldaan. Bovendien is, zoals gezegd, ook geen rekening gehouden met de geboden mogelijkheid voor diverse categorie 4.1 en 4.2 bedrijven. Deze bedrijven kunnen een grote impact op de omgeving hebben. Niet alleen vanwege de bebouwing maar ook vanwege aspecten als geur, fijnstof en grootschalig transport zowel over de rivier als over de weg. Met betrekking tot het laatste speelt dat vrachtvervoer ontsloten wordt vanaf de provinciale weg direct langs het historische centrum van Doesburg.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Ruimtelijke inpassing’(2.4). De milieucategorie wordt in de regels beperkt tot de bedrijvigheid die nu is toegestaan.	Aanpassingen in de regels toegestane milieucategorie en Staat van bedrijfsactiviteit.
44.f	**Natura2000 ruimtebeslag** Met het plan wordt beslag gelegd op een stuk open water middels een aan te leggen verlengde kade. Onze eerste vraag is of dit kan, gelet het belang ruimte voor de rivier. Het is vreemd dat wanneer door Rijkswaterstaat in de uiterwaarden bomen weg worden gehaald ten behoeve van de doorstroming bij hoog water er wel een nieuw obstakel zou mogen worden aangelegd in open water in de vorm van een aanlegkade. Wij zien dat het areaalbeslag Natura2000 dat daarmee gepaard gaat niet wordt gecompenseerd. Terwijl het hier gaat om beschermd leefgebied van kwalificerende watervogels. Afname van het areaal open water en verslechtering van de kwaliteit van de omgeving is niet toegestaan als het gaat om kwalificerende watervogels. Het Deelrapport natuur m.e.r. Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg blijkt niet te zijn geactualiseerd. De effecten op kwalificerende watervogels zijn daarin niet onderzocht. Kortom, er is geen sprake van een up to date natuurtoets op de verschillende onderdelen.	In het kader van de voorgenomen ontwikkeling zijn de plannen en uitgevoerde onderzoeken (nautisch en rivierkundig) besproken met RWS. Uit de rivierkundige berekeningen blijkt dat er nauwelijks invloed is op ruimte voor de rivier (binnen de marges). Het plan is, als gevolg van de rivierkundige berekeningen iets aangepast (verlenging kade iets verlegd).	Geen

44.g	**Stikstof** Volgens de stikstofberekeningen zou er geen sprake zijn van negatieve effecten op de gebieden Rijntakken en de Veluwe. Onze conclusie is dat men niet is uitgegaan van het worst-case scenario, nl. het scenario dat de volledige planruimte wordt benut. Men heeft in de Aerius-berekening bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de diverse uitbreidings- en afwijkingsmogelijkheden. De tweede vraag is of het aantal afvaarten ook daadwerkelijk is begrensd op 10 per week. In de planregels vinden wij daarover niets terug. Bovendien maakt de geplande nieuwe loskade het mogelijke dat veel grotere schepen dan nu kunnen afmeren met dus een grotere laadcapaciteit. Evenmin is in het plan vastgelegd wat het maximum aantal toegestane vrachtautobewegingen is, hoe groot het aantal verkeersbewegingen mag zijn per dag, week, maand en op jaarbasis en welke laadcapaciteit de vrachtwagens maximaal mogen hebben. Ook is het aantal openingsuren niet begrensd. Artikel 3.1 biedt de mogelijkheid voor een LNG-station ten behoeve van de haven, al dan niet te gebruiken door vrachtwagens en schepen van derden. Dit kan dus ook extra vervoerbewegingen met zich meebrengen. De diverse bestemmingsplanbepalingen staan extra uitbreidingen en andere functies toe. Specifiek gaat het om artikel 3.4.1 en artikel 14.2.2. Dit biedt ook mogelijkheden voor o.a. extra bedrijfsgebouwen, woningen en/of winkels. Artikel 3.1 staat diverse soorten van bedrijvigheid toe uit de milieucategorie 3.1, 4.1 en 4.2. Los van het feit dat een ruimtelijke motivering om via deze artikelen vele vormen van bedrijvigheid mogelijk te maken is op voorhand niet nagegaan wat de omgevingseffecten kunnen zijn indien aan de artikelen toepassing wordt gegeven, dus ook niet van stikstof. De planregels bevatten ook geen voorbehoud ten aanzien van de mogelijke extra stikstofemissies die hiermee gepaard kunnen gaan. Vaste jurisprudentie geeft aan dat dit wel in de passende beoordeling moet worden meegenomen. Los van het feit dat de Aerius-berekening nu een te optimistisch beeld schetst, laat de stikstofbepaling reeds een toename zien van de stikstofbelasting op verschillende habitats. Dit leidt tot vermesting en daarmee tot snellere groei van gewassen. Voor betrokken habitattypen in Rijntakken kan dit leiden tot negatieve effecten voor de verschillende weidevogels. Dit aspect is niet belicht. Voor het habitattype LG11 geldt bijvoorbeeld dat het zeer aannemelijk is dat vogels die beschermd zijn onder de Vogel- en Habitatrichtlijn en waarvoor kamgrasweiden beschermd leefgebied is, hinder kunnen ondervinden van stikstofdepositie. Dit vanwege het feit dat toevoer van stikstof in kamgrasweiden leidt tot een verhoogde productie van vooral hoge grassoorten. De verruiging vermindert de beschikbaarheid van prooidieren voor vogelsoorten (Zie o.a. Herstelstrategie Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het zand- en veengebied, Nijssen et al.).	In de AERIUS-berekening is uitgegaan van de worst-case scenario. Het aantal afvaarten en de bedrijvigheid was in de regels alleen nog niet op die manier vastgelegd. In de regels wordt het aantal afvaarten per week beperkt tot 10. De milieucategorie wordt in de regels beperkt tot de bedrijvigheid die nu is toegestaan.	Aanpassingen in de regels toegestane milieucategorie en Staat van bedrijfsactiviteit. In de regels wordt het aantal afvaarten beperkt tot 10 per week.

Zienswijze 45:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
45.a	1) De kernkwaliteit voor natuur en landschap, weidse vergezichten over de rivier en vaak fraai zicht op de stuwwallen (Veluwezoom) plus de fraaie stadsgezichten bij Doesburg wordt met de bebouwing van 18 tot 22 meter hoog geweld aangedaan.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Landschap en cultuurhistorische waarden' (2.4.2).	Geen
45.b	2) De beeldkwaliteit van Doesburg zal aanmerkelijk veranderen door bij de entree van de stad dit soort hoge gebouwen te realiseren. Deze gebouwen zijn niet landschappelijk esthetisch in te passen.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing'(2.4).	Geen
45.c	3) Wat betekend het toenemend vrachtverkeer voor m.n. het leefmilieu? M.i. is daar niet of nauwelijks bij stilgestaan.	Dit is in verschillende milieuonderzoeken conform geldende normen opgenomen. Hiervoor zijn de onderzoeken bij het bestemmingsplan te raadplegen.	Geen

Zienswijze 46:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
46.a	In de periode 2018-2019 heeft ons college van Gedeputeerde Staten samen met uw college van B&W, Rotra, Ubbink, gemeente Doetinchem en Waterschap Rijn en IJssel geparticipeerd in de gebiedsontwikkeling Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg (LEID). Hoewel een grootschalige uitbreiding van bedrijventerrein Verhuellweg in 2019 niet haalbaar bleek te zijn, zijn wij verheugd dat de doorontwikkeling van de watergebonden bedrijven Rotra en Ubbink toch wordt voortgezet door het bestaande bedrijventerrein optimaal te benutten. Bovendien zijn wij blij met de bijdrage die wordt geleverd aan de energietransitie, door een deel van de gebouwen gasloos te maken en het dakoppervlak te beleggen met zonnepanelen. Watergebonden bedrijventerreinen zijn van groot belang voor zowel logistiek als industrie in de Provincie Gelderland. Ons college wil met de Gebiedsopgave Gelderse Corridor het transport over water stimuleren. Hiermee vermindert de filedruk en de uitstoot van vrachtverkeer over de weg. Doesburg, Nijmegen en Tiel zijn belangrijke knooppunten voor transport over water in onze provincie. De uitbreiding van de kade in uw gemeente en het vergroten van de mogelijkheden voor op- en overslag op bedrijventerrein Verhuellweg zijn daarom zeer welkom. U levert met dit plan een belangrijke bijdrage aan het Gelders vestigingsklimaat, de bereikbaarheid en aan het transport over water in onze provincie.	Het verheugt ons een positieve zienswijze te ontvangen van de provincie. Dat sterkt ons in de voorgenomen ontwikkeling.	Geen

Zienswijze 47:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
47.a	1) De **Verdozing** van het landschap van de Fraterwaard, zoals die veroorzaakt wordt door de massaliteit en de hoogte van geplande gebouwen en containerkraan.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing'(2.4).	Geen
47.b	2) De **Afbraak** van het Beschermd Stadsgezicht, Het uitzicht op de historische stad Doesburg is al geschonden door de huidige containerkraan en zal daar met dit plan nog verder onder lijden.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Landschap en cultuurhistorische waarden'(2.4.2).	Geen
47.c	3) De **Verkeerstoename** die zal ontstaan door de uitbreiding van de activiteiten van genoemde bedrijven. Het vrachtwagenverkeer zal zich voor een groot deel door een stukje Doesburg-centrum moeten wringen, dat daar niet op is ingericht en bovendien storend voor bewoners en toeristen die proberen te genieten van de entree van Doesburg.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Verkeer' (2.6.1). Naar aanleiding van de vele zienswijzen op het thema verkeer zijn de bedrijven gevraagd het	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan.

		verkeersonderzoek inclusief het onderdeel verkeersveiligheid te actualiseren. Uit dit geactualiseerde onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Verkeer' en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd.	
47.d	**4) Vervreemding.** Het bestemmingsplan met al zijn bezwaren komt op geen enkele wijze ten goede aan Doesburg. Werkgelegenheid voor Doesburgers levert het niet op en de winst, letterlijk en figuurlijk, gaat voor Rotra naar het internationale moederbedrijf Kuene Nagel.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1).	Geen

Zienswijze 48:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
48.a	Wie nu vanuit Dieren naar Doesburg gaat ziet de hele weg de beeldbepalende toren oprijzen. Tot ver boven dit gave historische stadje, tot ver in de omgeving. Een uitzicht dat blijft verrassen en bekoren; talloze streekbewoners en toeristen koesteren het. Zij denken: het is maar goed dat dit beeld afdoende is beschermd. Maar volgens het ontwerpbestemmingplan gaat dit er straks heel anders uitzien. 1. Aantasting historische karakter Doesburg Links van de IJsselbrug is niet lang geleden een extreem hoge hijskraan verrezen, waarmee langs de kade een muur van zeecontainers is opgestapeld. De aanblik doet denken aan industriegebieden bij bv Rotterdam of Vlaardingen. Deze horizonvervuiling is nu al behoorlijk storend, zo direct naast Beschermd Stadsgezicht Doesburg en de omringende uiterwaarden. Maar uit het nieuwe ontwerpbestemmingsplan blijkt dat dit slechts een voorspel is. Dit nieuwe plan gaat deze gevoelige locatie nog veel ingrijpender aantasten. Na het mega-vrieshuis in Steenderen gaan ook deze Doesburgse bedrijven een bijdrage leveren aan wat inmiddels de 'verdozing van Nederland' wordt genoemd. Met twee gigantische platte dozen zonder ramen, 22 m hoog, honderden meters lang. Daarnaast een tweede containerkraan die met een hoogte van 30 meter nog ver boven die dozen gaat uitsteken. De raamloze hallen hebben zo'n ongekende hoogte en omvang, dat de historische bebouwing aan de Koepoortstraat, Hogestraat en het aanzicht van de Waag erbij in het niet vallen. De tekening van het bestuur van de Gestichten Doesburg (zie https://gestichtendoesburg.nl/2021/01/26/rotra-te-hoog-voor-doesburg/) spreekt boekdelen: de enorme dozen steken torenhoog uit boven de fraaie gevels.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing'(2.4).	Geen

48.b	2. Aantasting: beschermde natuur en historie in Doesburgs buitengebied De (visuele) aantasting door de kolossale nieuwe gebouwen treft echter niet alleen Beschermd Stadsgezicht Doesburg. Ook het prachtige open landschap ondervindt grote schade: het beschermde Natura2000-gebied, de open Fraterwaard met zijn rijke vogelgebieden, de historische vestingwerken. Dit bouwplan ligt precies ingeklemd tussen twee kroonjuwelen: het strikt beschermde stadsgezicht en het omringende groene, open landschap dat óók strikt is beschermd. De schade van deze dubbele aantasting is op geen enkele manier te verzachten, al worden eromheen nog wat wilgen geplant. Maar zulke immense gebouwen kúnnen niet verhuld worden, ze steken genadeloos boven alles uit. Op de kade zal de muur van (zee)containers dankzij de hoge hijskranen in snel tempo aangroeien en het aanzicht van de stad nog verder aantasten. Daarna zullen dagelijks meer dan 200 extra vrachtwagens de inhoud van die containers naar alle windstreken vervoeren. Inclusief alle extra CO^2-uitstoot (klimaat!), fijnstof, lawaai- en verkeersoverlast.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Natuur en ecologie' (2.5). Het effect van de verkeerstoename is in verschillende milieuonderzoeken conform geldende normen opgenomen. Hiervoor zijn de onderzoeken bij het bestemmingsplan te raadplegen.	Geen
48.c	3. Ontwerpplan is strijdig met beleid 'Beschermd stadsgezicht' Ook al kan dit grootschalige bouwplan Doesburg alleen maar schade toebrengen, de gemeente werkt er van harte aan mee. Maar dit plan gaat lijnrecht in tegen het eigen ruimtelijke beleid voor de binnenstad en de bescherming van natuur en landschap. Het beleid ten aanzien van het Beschermd Stadsgezicht ligt vast in het bestemmingplan Binnenstad Doesburg 2010 en is gebaseerd op de aanwijzing tot Beschermd Stadsgezicht uit 1974 (hieronder).	In de toelichting bij de beschikking tot aanwijzing van dit beschermd stadsgezicht (1974) is vermeld dat de grens van het beschermde stadsgezicht destijds zo gekozen is dat enerzijds het vrije uitzicht op de Martinikerk vanaf de IJsselbrug te waarborgen is en anderzijds ook de resten van de vestinggracht van 1609 behouden blijven. Dit vrije uitzicht wordt niet gehinderd door de voorgenomen optimalisatie. Op de kadeverlenging na vinden alle bedrijfsactiviteiten plaats binnen de huidige contouren van het bestaande bedrijventerrein. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Landschap en cultuurhistorische waarden' (2.4.2).	Geen

- Uit: Aanwijzing Beschermd Stadsgezicht door Rijksdienst Cultureel Erfgoed

'De directe omgeving van een beschermd stadsgezicht kan ook onderdeel zijn van het bijzondere karakter van het gebied, denk aan ***zichtlijnen of de beleving van een historisch stadssilhouet. Dit moet ook betrokken worden bij het opstellen van bestemmingsplannen****. Sinds 2012 moeten gemeenten namelijk niet alleen voor beschermde stads- en dorpsgezichten, maar* ***voor alle bestemmingsplannen*** *rekening houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden.*

In het geval van Doesburg vormen de restanten van de voormalige verdedigingswerken een onderdeel van de te beschermen waarden.De doelstelling van de aanwijzing is de historische karakteristieken te behouden en nadrukkelijk een plaats te geven in de toekomstige ontwikkelingen. De ontwikkelingen in een beschermd stadsgezicht moeten op een juiste wijze worden begeleid aan de hand van passende regels. Ook ***bij toekomstige wijzigingen of herzieningen van het bestemmingsplan*** *moet de historie op eenzelfde wijze worden meegewogen, zodat* ***continuïteit in het ruimtelijke beleid*** *is gewaarborgd.*

Het gebied rond de Koepoortstraat en de kerk is van een zo uitzonderlijke waarde dat hier elke verandering met de grootste zorgvuldigheid zal moeten worden overwogen en uitgevoerd. ***Voorkomen moet worden dat ontwikkelingen ontstaan die tegengesteld zijn aan de schaal en harmonie van het geheel. Een te hoge bebouwing zou de dominerende werking van Martinikerk en toren over het geheel aantasten.***
Om het stadsgezicht te beschermen geldt de algemene regeling dat ***gebouwen geen afbreuk mogen doen aan de cultuurhistorische waarden van het beschermd stadsgezicht van Doesburg****. Met het oog hierop kan het bevoegd gezag nadere eisen stellen aan bebouwing.'*

Tenslotte, ook niet onbelangrijk: ***'Het historische stadsbeeld vormt vandaag de dag een belangrijke economische factor'****.*

- Uit: bestemmingsplan Binnenstad Doesburg 2010

'Dat Doesburg door de Rijksdienst Cultureel Erfgoed is aangewezen tot Beschermd Stadsgezicht (1974) is een erkenning van de monumentale kwaliteit van onze historische binnenstad. De doelstelling is om die monumentale kwaliteit zo goed mogelijk te bewaren. Dat brengt een aantal beperkingen met zich mee. Een beschermd stads- of dorpsgezicht is een gebied met een bijzonder cultuurhistorisch karakter. ***Die bescherming is bedoeld om de cultuurhistorische identiteit van een gebied te behouden en in te zetten bij ontwikkelingen.'***

	4. <u>Beleid inzake beschermde natuur, landschap, openheid, vogels</u> Dit beleid wordt onder meer beschreven in bestemmingsplan Buitengebied Doesburg 2010 en de Nota Ruimtelijke Kwaliteit Doesburg 2011. • Uit: Bestemmingsplan Buitengebied 2010 (voor de kaart met legenda, zie https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/view?planidn=NL.IMRO.0221.BPL09001HBU-VA01 *'De **natuurwaarden** in de gemeente Doesburg zijn met name te vinden in de **uiterwaarden**, langs de oude stadswallen en de graslanden langs de Oude IJssel. De **Fraterwaard** is van belang als broedgebied voor (zeldzame) weidevogels. In de **Fraterwaard** zijn diverse plantensoorten aangetroffen die kenmerkend zijn voor de stroomgebieden van de grote rivieren. Tevens zijn op enkele groeiplaatsen in de **Fraterwaard** zeldzame soorten aangetroffen'.*	Het Gelders Genootschap ziet in het gebied rondom het bestaande bedrijventerrein kansen om cultuurhistorische- en landschappelijke waarden te verbeteren en versterken. De voorgenomen ontwikkelingen vinden (in tegenstelling tot het project LEID) echter allen plaats op het bestaande bedrijventerrein en deze kansen worden door haar dan ook als niet noodzakelijk beoordeeld voor de aanvaardbaarheid van het voorliggende ontwikkelkader. Daarbij is zij van mening dat voor de ontwikkeling van het bestaande bedrijventerrein stoere, watergebonden bedrijvigheid bij het karakter van de IJssel op deze plek aan de rand van het stedelijk gebied past. De incidentele verhogingen blijven in maat en schaal proportioneel en hebben, vanaf de Zwarte Schaar en de Ellecomsedijk, nauwelijks impact op contour van de historische kern. Ten aanzien van de optopping (het kantoor) op de crossdock geeft zij aan dat een hoogte accent goed voorstelbaar als verbijzondering van de architectuur van het bedrijfsgebouw. Het bestaande toetsingskader wat van toepassing is op de ontwikkelingen van de Verhuellweg biedt daarbij voldoende houvast om het bebouwingsbeeld van stoere watergebonden bedrijvigheid en daarmee de ruimtelijke kwaliteit te borgen. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder de kopjes 'Natuur en ecologie' (2.5) 'Landschap en cultuurhistorische waarden' (2.4.2) en 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1)	Geen

*'Opgaande beplanting is aanwezig in de vorm van soortenrijke hagen en erfbeplanting bij de boerderijen. De **Fraterwaard**, het Zwarte Schaar en uiterwaard De Grind zijn aangewezen als **Vogelrichtlijngebied**. Deze gebieden behoren ook tot de **ecologische hoofdstructuur (EHS)**. In de **Fraterwaard** zijn enkele gebieden aangewezen als **beheers- en reservaatsgrond**.'*

***'Het beleid voor de aanwezige natuurwaarden in het buitengebied is behouden en beschermen**. Dit betreft de gebieden die aangewezen zijn als **Vogelrichtlijngebied** en als **EHS**. Vogelrichtlijngebied is beschermd door middel van de Natuurbeschermingswet. Voor de Fraterwaard geldt een **natuurontwikkelingsdoelstelling**. In EHS-verweving is natuur de belangrijkste functie, dwz belangrijker dan recreatieve en agrarische activiteiten.'*

'De landschappelijke kwaliteiten in het buitengebied kunnen als volgt worden samengevat:

- ***Openheid** en kleinschalig reliëf van de Fraterwaard en overig buitendijks gebied;*
- ***Openheid** rondom de schootsvelden van de Linie tot de Eekstraat, ten oosten van de campings IJsselstrand en 't Zwarte Schaar en ten noorden van de Hettenstraat […]*
- ***Het beleid** dat geldt voor deze landschappelijke kwaliteiten in het buitengebied is **behouden en beschermen***
- *Bij de **Fraterwaard** gaat het om het behouden en beschermen van de aanwezige hoogteverschillen en de openheid'*

Het begrip 'openheid' komt hierin telkens terug. Juist die eigenschap maakt het Doesburgse buitengebied mede zo waardevol. In ons (te) volle land wordt open ruimte snel schaarser. Gebieden die nog wél weids en open zijn moeten dan ook worden beschermd tegen nieuwe ontwikkelingen die dit open karakter voorgoed aantasten. De immense gebouwen en de hoge hijskraan zullen vanuit het oosten, het westen en het noorden het zicht op stad en open land blijvend domineren.

- Uit: Nota Ruimtelijke Kwaliteit Doesburg 2011

*'Stad en landschap van Doesburg kennen een lange historie en het oorspronkelijke landschap is goed te herkennen, onder meer vanwege de bijzondere rivierenloop van IJssel en Oude IJssel. Kenmerkend voor de stadsplattegrond van Doesburg is dat de afzonderlijke stadsdelen van elkaar worden gescheiden door royale landschappelijke structuren. Deze vormen met elkaar het groen/blauwe casco van Doesburg. **Dit landschappelijke casco bestaat uit het rivierenlandschap van de IJssel en de Oude IJssel, de Linies, de groenzones langs de provinciale wegen en het hoevelandschap binnen de gemeentegrenzen. Het zorgt ervoor dat overal het landschap dichtbij is.'***

*'Ambities. In de zeer fraaie gemeente Doesburg passen de historische binnenstad, de omringende woonwijken en het groen naadloos bij elkaar. **Het behouden en zo mogelijk versterken van de bijzondere karakteristieken van deze afzonderlijke onderdelen, zowel op zichzelf staand als in relatie met elkaar, vormt de belangrijkste ruimtelijke ambitie van het gemeentebestuur van Doesburg.'***

*'Ingezet wordt op het **versterken van de landschappelijke kwaliteiten, cultuurhistorische waarden, natuurwaarden** en recreatieve potenties. Behoud van historische relicten, oude waterlopen en vestingwerken. **Versnippering** moet worden **tegengaan**. Aandacht wordt gevraagd voor **het beeld van de randen van de stadsdelen die gericht zijn naar het landschap, de voormalige vestingwerken en de doorgaande wegen.***

Deze citaten laten zien hoe sterk het monumentale stadsgezicht verweven is met het omringende open buitengebied. Deze eenheid wordt uitdrukkelijk in het beleid benoemd en beschermd. Het is dan ook betreurenswaardig dat de gemeente aan dit ontwerpbestemmingsplan meewerkt door voorrang te

	geven aan kortetermijn-belangen, nl werkgelegenheid en economische schaalvergroting. Passend uitgedrukt in de naam '*Eco*park'. Echter, meer dan 80% van de werknemers bij Rotra komt niet uit Doesburg. De vermeende toename van arbeidsplaatsen is niet onderbouwd en berust vermoedelijk op wensdenken, een kenmerk van grote projecten. Bovendien wordt in de logistiek steeds meer werk geautomatiseerd en gerobotiseerd; de arbeidsplaatsen zullen daardoor eerder afnemen dan toenemen. Economische bedrijvigheid: onze stichting moet herhaaldelijk constateren dat het bestuur (gemeente, provincie, rijk) reflexmatig voorrang geeft aan economische belangen van ondernemers. Bijna steeds ten koste van waarden die voor de maatschappij als geheel van groot belang zijn. In Doesburg heeft de sterke samenhang tussen de historische stad en de omliggende groene uiterwaarden een waarde die niet in geld is uit te drukken. Talrijke burgers, bezoekers en toeristen profiteren dagelijks van het unieke zicht op de Doesburgse kerktoren, de beleving van het historische stadssilhouet. Datzelfde geldt voor de beleving van de weidsheid van de Fraterwaard, de waardevolle natuur en de historische overblijfselen uit het verleden. Kwaliteiten die niet bedorven mogen worden door een grootschalige industriële ontwikkeling die hier niet thuishoort. Kennelijk bestaat de trotse bescherming van de Doesburgse waarden vooral *op papier* en wordt die *in de praktijk* zonder slag of stoot losgelaten. Ten koste van onvervangbaar erfgoed en dito natuur.		
	5. <u>Moet Nederland nog verder 'verdozen'?</u> Dagblad Trouw wijdde onlangs twee artikelen aan de alarmerende 'verdozing van Nederland. Dit vrij recente verschijnsel laat onze schaarse open ruimte in hoog tempo dichtslibben met megahallen die een uitgesproken negatief effect hebben op hun omgeving. Ze hebben in relatief korte tijd al een rampzalige invloed gehad op het Nederlandse landschap. Wij pleiten er dan ook voor dat provincies en gemeenten deze dominante bouwwerken niet meer lukraak overal toestaan. Vooral kwetsbare open locaties zouden uitdrukkelijk van deze ontwikkeling moeten worden uitgesloten.	Er is hier geen sprake van een open locatie omdat het bestaande, reeds bebouwde, bedrijventerrein wordt herontwikkeld. Alle ontwikkelingen – behoudens de kadeverlenging – vinden plaats binnen de huidige bestemming 'Bedrijventerrein'. Het betreft dan ook een bestaand gebruik op een bestaande locatie, hier vindt geen uitbreiding in plaats.	Geen
	6. <u>Samenvatting en conclusie</u> Doesburg is een rijk gezegende gemeente. De stad is niet alleen door het Rijk aangewezen als Beschermd Stadgezicht, een deel van het buitengebied is ook aangewezen als Natura2000-gebied en Ecologische Hoofdstructuur. Die eer valt alleen ten deel aan de topstukken. Binnenstad en omringend buitengebied vormen een onverbrekelijke eenheid die de gemeente moet koesteren. Maar al is dat beleidsmatig breed vastgelegd, er wordt nu toch meegewerkt aan een omstreden plan dat de unieke waarden van Doesburg ondergeschikt maakt aan de economische belangen van drie ondernemers. De gemeente zal misschien tegenwerpen dat de reusachtige nieuwe ontwikkelingen nét buiten de grens van het beschermde stadsgezicht komen. Maar de beleidscitaten laten zien dat stad en buitengebied onmiskenbaar een eenheid vormen. De grove aantasting van de stadsrand zet niet alleen een negatief stempel op het stadsaanzicht, maar evengoed op de weidsheid, openheid en natuur.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen

	Straks reiken de immense gebouwen tot aan de grens van **landgoed Twickel**, dat zich juist veel moeite geeft om dit fraaie gebied te behouden, te onderhouden en te versterken. Ook dit landgoed loopt onherstelbare schade op als gevolg van het bouwplan. Daar komt bij dat volgens de Natuurbeschermingswet nieuwe ontwikkelingen een Natura2000-gebied ook van *buitenaf* kunnen aantasten. Ze hoeven niet per se *binnen* dit gebied plaats te vinden om toch als onaanvaardbaar te worden bestempeld; dat is de zg 'externe werking' van de Natuurbeschermingswet.		
	<u>Procedurele aanmerkingen</u> De gemeente heeft het de geïnteresseerde burger op twee manieren extra lastig gemaakt om op dit ingrijpende plan te reageren: * Het ontwerp is met kerstmis ter visie gelegd, op een tijdstip dat het gemeentehuis meteen al het eerste deel van de termijn van zes weken gesloten was. * Wie het plan wilde bekijken, inclusief de kaart, moest zich ofwel na telefonische afspraak melden op het gemeentehuis, ofwel proberen het plan te doorgronden op Ruimtelijke Plannen.nl. Voor burgers die met dat laatste programma niet bekend zijn is dat een haastsw onmogelijke opgave.	De plannen hebben conform afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht 6 weken ter inzage gelegen. Met uitzondering van 25 december (feestdag) en 1 januari (feestdag) is het stadhuis iedere dag open geweest om het bestemmingplan in te zien. Daarnaast is het plan gedurende de periode van 6 weken altijd digitaal te raadplegen geweest via www.ruimtelijkeplannen.nl. Gelet op de vele zienswijzen die, net als uw zienswijze, tijdig zijn ingediend binnen deze periode, bent u ons inziens niet in een nadelige positie gebracht.	Geen

Zienswijze 49:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
49.a	Drie bedrijven in Doesburg (De Blikvanger, Rotra en Ubbink) hebben de wens een aantal van hun bedrijfsgebouwen en de laad- en loskade op het bedrijventerrein Verhuellweg bij de tijd te brengen waarmee wordt voorzien in de behoefte aan ruimte voor duurzame en beheerste groei. Bij het maken van deze plannen, welke reeds getoetst en akkoord zijn bevonden door Provincie Gelderland en gemeente Doesburg, is in veel opzichten rekening gehouden met de gevoeligheid en ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Voor een duurzame leefbare samenleving en economische groei binnen de gemeente Doesburg zijn investeringen in bestaande bouw, nieuwbouw en infrastructuur cruciaal. Optimalisatie en faciliteren van groei van bedrijventerreinen o.a. het terrein Verhuellweg leiden tot versterking van bedrijven en daarmee versterking van de regionale economie en infrastructuur. Sterke gezonde ondernemingen in Doesburg geven een impuls aan de werkgelegenheid in de regio, dragen bij aan een positief vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven (bedrijven trekken bedrijven aan) en zijn aantrekkelijk voor kennisinstellingen, studenten en afgestudeerden waarmee kennis en kunde gewaarborgd blijven. Nieuw ondernemerschap en groei zorgen daarbij voor indirecte werkgelegenheid in de regio (leveranciers, detailhandel, bouw- en	In het voorliggende bestemmingsplan wordt de gewenste herstructurering/optimalisatie planologisch juridisch verankerd.	Geen

	installatiebedrijven enz) waarbij zij competitiever kunnen werken nu transport over binnenwater niet alleen duurzamer maar ook kosten efficiënter is. De ondernemers op de Verhuellweg voelen zich sterk betrokken bij de gemeente en haar inwoners en dragen bij aan de leefbaarheid en het welzijn van de Doesburgse bevolking met het organiseren, ondersteunen en sponsoren van evenementen, verenigingen en goede doelen. Nu de wereld in de greep is van COVID zijn deze ontwikkelingen juist nu essentieel voor een economisch gezond en leefbaar Doesburg waarbij we gezamenlijk, gemeente en bedrijfsleven, optrekken.		

Zienswijze 50:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
50.a	Gegeven de voorgeschiedenis rondom de vorige geplande uitbreiding in de Fraterwaard en het proces rondom LEID in 2017 hadden wij het gewaardeerd indien zowel Rotra als de gemeente Doesburg ons tijdig en vooraf geïnformeerd had over deze nieuwe plannen. Plannen die wij vanuit een bedrijfskundige benadering en redenerend vanuit de (on-) mogelijkheden van de huidige locaties weliswaar kunnen begrijpen. Alles overziend blijft onze overheersende opvatting echter dat het voor de lange termijn ruimtelijk gezien beter is om ook verhuizing en verplaatsing nadrukkelijk te overwegen.	Gelet op de reeds jarenlange, planologisch juridisch, en anderszins (economisch) aanvaarde, aanwezigheid van de bedrijven en de bedrijvigheid op het bedrijventerrein leidt het weg bestemmen van de bedrijvigheid aldaar tot aanzienlijke planschade die niet gedragen kan worden door de gemeente. Daarbij blijkt uit de uitgevoerde onderzoeken dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, ook na voltooiing van de optimalisatie. Wat de toekomst brengt staat niet op voorhand vast en daar kunnen op dit moment ook geen nadere uitspraken over gedaan worden.	Geen
50.b	De voorgestelde uitbreiding heeft een grote ruimtelijke impact op het stadsgezicht van Doesburg. Een forse verhoging van gebouwen naar veelal 22 m. hoog over het volledige terrein heeft alles in zich voor een massieve aanblik. Rotra heeft vanuit bedrijfskundige ontwikkeling gemotiveerd wat de voorziene groei en ruimtebehoefte is die leidt tot een massastudie en vlekkenplan. Wij missen vanuit zowel de gemeente als Rotra een zorgvuldige stedenbouwkundige blik en invulling van de architectuur, gevelcomposities en materialisatie.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Ruimtelijke inpassing’ (2.4).	Geen

50.c	Ook missen we duurzame groene ontwerpprincipes en zouden op zijn minst de platte daken gerealiseerd kunnen worden als een groen dak, zonnedak of wellicht zelfs een (publiek toegankelijke) daktuin met uitzicht over de uiterwaarden. De gemeente en Rotra hebben gekozen voor een vlekkenplan en zekere mate van abstractie, waarschijnlijk omdat het gehele bedrijvencomplex nog niet benutbaar en inzetbaar is. Zo is de blikvanger nog in verhuurde staat en is een prefab parkeergarage getekend op gronden van Twickel waar nu reeds een parkeerplaats aan de gemeente Doesburg wordt verhuurd. Ook is er een parkeerplaats extra getekend op het bestaande rioolgemaal en schijnt er Twickel grond benodigd te zijn voor het vergroten van de draaicirkel in de zwaaikom om schepen tot klasse 5 te kunnen verwerken. Dit vergt nadere afstemming en uitwerking.	Bij de nieuwbouwplannen van beide bedrijven wordt wel degelijk rekening gehouden met duurzame en groene ontwerpprincipes, zo wordt onderzocht in welke mate zonnepanelen en groene daken toegepast kunnen worden in de toekomstige situatie. Dit zal nog nader uitgewerkt worden op het moment dat de nieuwbouw aan de orde komt. Het parkeerterrein aan de oostzijde van het bedrijventerrein is goed bezet en vervult daarmee zijn functie goed. De aangrenzende gronden aan de ander zijde van het gemaal lijkt een geschikte locaties voor de uitbreiding van de parkeervoorziening of intensiever gebruik. Het bestemmingsplan biedt een ontwikkelrichting voor de toekomst. Op het moment dat er ontwikkelingen gewenst zijn zullen op dat moment in overleg met de genoemde belanghebbenden samen de mogelijkheden in het gebied onderzocht worden. Daarbij is geborgd dat een ontwikkeling architectonisch en landschappelijk zorgvuldig wordt ingebed. Het huidige gebruik van de gronden blijft ook met het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan gewoon toegestaan. Het vergroten van de draaicirkel in de zwaaikom is niet noodzakelijk en maakt geen onderdeel uit van onderhavig plan.	Geen
50.d	De directie heeft aangegeven veel tijd en aandacht te hebben besteed aan de stikstof problematiek en de relatie met Natura 2000. Verder zouden op basis van het onderzoeksrapport van SWECO afspraken zijn gemaakt met de provincie als bevoegd gezag over natuurcompensatie. Wij zijn benieuwd en worden graag geïnformeerd waar welke natuurcompensatie gerealiseerd wordt. Wij zien dit punt overigens niet terugkomen in het ontwerpbestemmingsplan en vinden dat een gemis.	Compensatie is voor onderhavige ontwikkeling niet aan de orde. Vanuit het hoofdrapport was dit voor het LEID wel aan de orde omdat hier nog sprake was van verlies van leefgebied van soorten. Echter, de gevolgen van de herstructurering en optimalisatie binnen het bestaande bedrijventerrein leiden niet tot significante effecten die gecompenseerd dienen te worden.	Geen

50.e	Het plangebied is een bijzondere locatie met een haven gelegen pal tegen en gedeeltelijk in Europees beschermde natuur. Waar zelfs in een gebied als de Zwarte schaar (gedeeltelijk N2000) habitatsoorten als otters en bevers zitten. De aanwezigheid van onderhavige soorten is onterecht niet meegenomen in de ecologische beoordeling. En wij constateren dat het effect van de uitbreiding op deze soorten onvoldoende is onderzocht. Het soortenonderzoek dat aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag ligt, betreft een onderzoek dat al eind 2017 is afgerond, ruim drie jaar geleden. Dit onderzoek is verre van actueel en kan niet als basis worden gebruikt voor het vast te stellen bestemmingsplan. Een actualisatie van dit soortenonderzoek ligt dan ook voor de hand, voordat besloten zou worden om een definitief bestemmingsplan vast te stellen.	In de delen van Het Zwarte Schaar waar deze soorten voorkomen vinden geen ontwikkelingen en invloeden van deze ontwikkeling plaats die voor deze soorten effecten veroorzaken die de staat van instandhouding kunnen schaden. Op onderdelen, zoals voor het deel van Het Zwarte Schaar waar de kade uitbreiding is voorzien, is het onderzoek niet te oud omdat de ecologische omstandigheden in dit deel van Het Zwarte Schaar niet zijn gewijzigd sinds het onderzoekmoment. De Provincie heeft dit ook bevestigd.	Geen

50.f	Wat betreft stikstof benadrukken wij nogmaals dat de voorgestelde uitbreiding wat ons betreft niet ten koste mag gaan van de ontwikkeling van onze agrarische (familie-) bedrijven in de Gelderse Waard. De Sweco rapportage (bijlage 14 en 15 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan) legt ons inziens onterecht de nadruk op slechts een tijdelijke toename van stikstofdepositie in de realisatiefase. Immers, de bedrijvigheid in de haven wordt fors en structureel uitgebreid. Het salderen van weg- en watervervoer doet daar niets aan af. De laad en loskade wordt verlengd, er komt een extra kraan en de op- en overslagmogelijkheden worden uitgebreid. De redenering dat deze tijdelijke toename niet leidt tot significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden omdat er altijd, als onderdeel van de achtergrondwaarde, overal deposities als gevolg van bouwprojecten zullen optreden, kunnen wij niet goed volgen. Deze redenering gaat er immers aan voorbij dat de Wnb een beoordeling per Natura 2000-gebied vergt. Meer in detail brengen wij naar aanleiding van het Sweco-onderzoek nog het volgende onder uw aandacht: • Het is onduidelijk of Sweco bij de berekening van de stikstofdepositie die het gevolg kan zijn van het bestemmingsplan wel uitgegaan is van de maximale mogelijkheden van het plan. Het ontwerpbestemmingsplan laat bijvoorbeeld voor delen van het terrein een hogere categorie activiteiten als gevolgd in de Staat van Bedrijven toe (cat. 4.1 en 4.2) ten opzichte van de activiteiten die onder het huidige bestemmingsplan zijn toegestaan (cat. 3.2). Uit de notitie van Sweco blijkt niet duidelijk dat met deze verandering in de planologische situatie rekening is gehouden; • Sowieso is onduidelijk wat Sweco beschouwt als de referentiesituatie ten opzichte waarvan de maximale effecten van het nieuwe bestemmingsplan worden berekend. Er wordt in de notitie wel opgemerkt dat de referentiesituatie bestaat uit de 'feitelijk en planologisch legale situatie' maar wat hieronder concreet wordt verstaan c.q. begrepen, wordt in de Sweco-notitie niet verder toegelicht; • De randvoorwaarden voor het toekomstig gebruik waar Sweco in de berekeningen van uit gaat, en die ook in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan worden herhaald (zoals bijvoorbeeld het uitgangspunt van maximaal 10 afvaarten per week) zijn verder niet verankerd in het bestemmingsplan. Daarmee is dus niet verzekerd dat na	Er vindt geen verandering plaats van het type bedrijvigheid ten opzichte van de huidige situatie. In het bestemmingsplan veranderen de milieu categorieën wel maar dit is een aanpassing naar de feitelijke situatie. De Staat van Bedrijfsactiviteiten is aangepast zodat geen andere bedrijvigheid in de betreffende categorieën wordt toegestaan. De referentiesituatie en de beoogde situatie welke gebruikt zijn als input voor de berekeningen zijn bijgevoegd in bijlage 2 bij het rapport. Met de beoogde ontwikkeling worden maximaal 10 afvaarten per week mogelijk gemaakt. Dit wordt als zodanig in de regels opgenomen. De uitspraak van 20 januari 2021 was een tussenuitspraak en was in casu voor de A15 en is niet algemeen geldend uitgesproken voor alle plannen en projecten met verkeer in Nederland.	Aanpassing Staat van Bedrijfsactiviteiten In de regels is het aantal afvaarten gemaximaliseerd op 10 per week.

	vaststelling van het bestemmingsplan er ook inderdaad niet meer afvaarten per week zullen zijn. Gevolg daarvan is dat de stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden groter kan zijn dan waarvan nu in de Sweco-notitie van uit wordt gegaan. Uitgaande van de notitie van Sweco wordt het merendeel van de stikstofdepositie als gevolg van het plan veroorzaakt door transportbewegingen. De omvang van deze stikstofdepositie is berekend met AERIUS Calculator. In de uitspraak van 20 januari 2021 (inzake het Tracébesluit ViA15) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak echter aangegeven te twijfelen aan de juistheid van het rekenmodel waarmee, als onderdeel van AERIUS Calculator, de stikstofdepositie van verkeersbewegingen wordt berekend. Consequentie van die uitspraak is dat vooralsnog ook niet met zekerheid kan worden geconcludeerd dat Sweco de stikstofdepositie als gevolg van de verkeersbewegingen van Rotra en Ubbink op juiste wijze heeft berekend. Wij delen de conclusie dan ook niet dat de stikstofbijdrage van het project niet in de weg staat aan het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden. Met name daar waar het gaat om de kwartelkoning die met enige regelmaat wordt waargenomen in de aangrenzende uiterwaarden waarvan Twickel eigenaar en beheerder is. Nu significant negatieve effecten niet op voorhand zijn uitgesloten kan het bestemmingsplan alleen worden vastgesteld als hiervoor eerst een passende beoordeling wordt verricht. Consequentie daarvan is ook dat voor het bestemmingsplan een plan-MER moet worden gemaakt.		
50.g	SWECO merkt terecht op dat potstalsystemen, bloemrijk (weidevogel) grasland en bemesting met ruige stalmest een positief effect heeft op de instandhoudingsdoelen en herstel strategie van de kwartelkoning. Deze ecologische instapeisen passen goed bij het voornemen en de wens om binnen de planperiode in de Fraterwaard een biologisch melkveebedrijf met een potstal te realiseren met kruiden- en bloemrijk grasland (vlekdekkend en in stroken). Hier liggen wat betreft Twickel koppelkansen tussen de ontwikkeling van het bedrijventerrein enerzijds en ontwikkeling van natuurinclusieve landbouw in de Fraterwaard anderzijds, die middels natuur- en landschapscompensatie planologisch geborgd en aan elkaar verbonden kunnen worden.	De genoemde koppelkansen worden ter kennisgeving aangenomen.	Geen

	Wij zouden ons dan ook kunnen voorstellen dat gemeente Doesbrug, provincie Gelderland, Koninklijke Rotra en Stichting Twickel gezamenlijk een natuur- en landschapscompensatieplan realiseren gericht op bijvoorbeeld gidssoorten zoals de kwartelkoning en omvorming van een stalsysteem te realiseren alvorens als bevoegd gezag een toestemmingverlening vanuit de Wet natuurbescherming te verlenen. Wij spreken daartoe onze medewerking uit met de gedachte en het voorstel dat de initiatiefnemers middels een kwalitatieve verplichting met zakelijke werking op basis van normkosten groenblauwe diensten langjarige en duurzame beheerafspraken maken met onze stichting en pachters.		

Zienswijze 51:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
51.a	1. Landelijk beleid om verdozing van het landschap tegen te gaan door bouw en bedrijfsvoering van megabedrijfsgebouwen te centraliseren. Omdat overal in het land de bouw van deze megadozen uit de hand loopt, wordt landelijk geadviseerd om deze bouwwerken te concentreren op enkele plekken in de provincie. Een van de redenen is dat het landschap in de huidige gang van zaken sterk verrommeld en de horizon zeer wordt vervuild. In de huidige ruimtelijke plannen van de gemeente Doesburg (mogelijke bouw van zeer grote bedrijfshallen van Rotra en Ubbink) is niets van dit beleid terug te vinden! Natuurlijk wordt als tegenargument gebruikt, dat de bouwwerken gecamoufleerd kunnen worden met groenaanplant. Maar voordat een beetje boom meer dan 25 meter hoog is (nodig om in de zomer enigszins te camoufleren), zijn we minstens 25 jaar verder....! Bovendien van november tot en met april (half jaar) zijn er alleen maar kale takken en blijft het zicht "vrij" op de beeldbepalende, horizonvervuilende, beschermd stadsgezicht vernielende bedrijfshallen. Voeg er nog een tweede hijskraan bij en de ramp is compleet. Terwille van de duidelijkheid van bovenstaande : maak een ritje in de omgeving van Steenderen. Van welke kant je ook komt, je ziet overal de gigantische, torenhoge nieuwbouw van Aviko. Van schaamte en afschuw over zoveel lelijks, krijg je daarna toch geen aardappel meer door je keel!	De bedrijfsgebouwen zijn in de huidige situatie reeds aanwezig er wordt dan ook niet een nieuwe beeldbepalende locatie gerealiseerd. Voor de ruimtelijke inpassingen van de vernieuwde en verhoogde bedrijfsgebouwen wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Ruimtelijke inpassing’ (2.4).	Geen
51.b	2. Doesburg - historisch en beschermd stadsgezicht. Enerzijds doet de Gemeente Doesburg er alles aan om het prachtige Hanzestadje te promoten vanwege het beschermde stadsgezicht en de historische binnenstad en moeten de monumentale woonhuizen aan allerlei (terechte!) voorschriften voldoen bij onderhoud en restauratie en anderzijds zou dan op nog geen 200 meter afstand deze uitzichtbedervende hallen gebouwd mogen worden? Dat valt toch niet uit te leggen of te rechtvaardigen.	Verwezen wordt naar de thematisch beantwoording onder het kopje ‘Landschap en cultuurhistorie’ (2.4.2).	Geen

51.c	3. Intensivering van vrachtverkeer - met ook nog eens extra lange vrachtwagens. Wie met zekere regelmaat op de snelweg zit, ziet in toenemende mate tussen de gebruikelijke trailers/trucks met opleggers (zoals Ubbink en Rotra die gebruiken) veel nòg langere vrachtauto's rijden. Een nieuwe ontwikkeling! Die geplande bedrijfshallen zullen zeker met handelswaar gevuld moeten worden om rendabel te worden. Het kan niet anders dan dat het vrachtverkeer richting Rotra en Ubbink dan zeer zal toenemen en vast en zeker ook met het nieuw type vrachtwagens. En daardoor zullen er andere, aparte toegangswegen aangelegd moeten worden. Bijvoorbeeld een grote rotonde aan het begin van de Koepoortstraat. Om over de toename van luchtvervuiling maar te zwijgen. En ieder van ons ondertussen maar proberen niet harder dan honderd te rijden tussen die walmende dieseltrucks!	De goederen/handelswaren die in de bedrijfshallen worden opgeslagen zullen niet enkel verder vervoerd worden met vrachtwagens maar een groot deel wordt ook per schip verder vervoerd. Voor de verkeerskundige onderbouwing wordt verwezen naar het geactualiseerde verkeersonderzoek. Op basis van het geactualiseerde verkeersonderzoek zijn ook de verkeerscijfers meegenomen in het onderzoek luchtkwaliteit. Op basis van dit onderzoek worden de richtlijnen voor luchtkwaliteit niet overschreden.	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan. Actualisatie onderzoek luchtkwaliteit.
51.d	4. Werkgelegenheid. De meeste werknemers van Rotra en Ubbink wonen buiten Doesburg. Ik vermoed, dat het merendeel van de vrachtwagenchauffeurs uit het buitenland afkomstig is. (Voor alle duidelijkheid: niets op tegen). Als één van de redenen om de uitbreidingsplannen te rechtvaardigen, wordt genoemd dat zo de omzet vergroot kan worden en er voor nieuwe werknemers plaats komt. Die kans is echter vermoedelijk heel klein omdat zeker in de logistieke bedrijfsvoering er steeds meer geautomatiseerd wordt, waardoor bedrijven met minder personeel toekunnen. Uitbreiding van de huidige bedrijven betekent niet, dat hier in Doesburg meer mensen kunnen gaan wonen en werken. "Economisch" wint Doesburg hier nagenoeg niets mee, behalve Albert Heijn, waar 's avonds tegen zessen veel blikjes goedkoop bier en diepvriespizza's gekocht worden voor in de cabine!	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Behoefte (Waarom)’ (2.3.1).	Geen
51.e	5. Droom. Ik droomde: Ubbink en Rotra krijgen geen groen licht. Ze zijn boos en teleurgesteld en er wordt heen en weer geprocedeerd. De Gemeente Doesburg wint en Ubbink en Rotra verplaatsen hun bedrijven naar bijvoorbeeld Zevenaar/Duiven (dichtbij A12 en Betuwelijn) of naar Elst (pal naast de A15). De grootse plannen worden daar gerealiseerd en er hoeven geen ontslagen te vallen. Het vrijgekomen bedrijfsterrein aan de Ijssel-arm wordt geschoond en de Gemeente Doesburg bouwt er een aanzienlijke aantal (huur) woningen voor de lange rij woningzoekenden. Een prachtplek! En wat een dienst aan het welbevinden van de inwoners van onze stad! Ach, een droom natuurlijk... Wees wijzer, er spelen vast heel andere belangen.	Verplaatsing van de bedrijven is financieel niet haalbaar. Er is sprake van een reeds jarenlange bestemming en verworven rechten. Het weg bestemmen van de bedrijvigheid aldaar zal leiden tot hoge planschade en deze dienen bekostigd te worden door de gemeente.	Geen

Zienswijze 52:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
52.a	De plannen om de gebouwen en de haven aan te passen aan deze tijd komt mij vreemd over. Immers in "deze tijd" is juist steeds meer inzicht ontstaan over de belangrijkheid en onvervangbare waarden van natuur en landschap. Doosachtige bouwwerken zijn daarbij uit den boze indien ze überhaupt te zien zijn. Uitbreiding in de hoogte en in de breedte is juist bij één der toegangen van Doesburg niet passend. De begrenzing voor de hoogte wordt wat mij betreft gevormd door de gemiddelde boomhoogte daar van zo'n 13 meter. Alleen dan is sprake van een serieuze inpassing. Mocht men een gebouw van 22 meter hoog willen hebben dan zal er 9 meter onder de grond moeten zitten. Kortom de bouwhoogte verhogen is wat mij betreft een onderdeel dat niet in het ontwerp-bestemmingsplan aan de orde moet komen.	Verwezen wordt naar de thematische onderbouwing onder het kopje ‘Stedenbouwkundige inpassing’ (2.4.1). Gezien de ligging van het plangebied binnen de waterkering is ondergronds bouwen geen mogelijkheid.	Geen

52.b	Het uitbreiden van de haven en de daarmee gepaard gaande loswal past overigens niet in de contekst van het natuurgebied Fraterwaard aldaar. De sinds lange tijd gekoesterde wens van een (veel) grotere haven zal bij een industrieterrein gerealiseerd moeten worden. Die zijn tussen Doesburg en Italie vast wel te vinden. Ook dit onderdeel zou wat mij betreft niet in dit ontwerp-bestemmingsplan aan de orde moeten komen.	Het natuurgebied Fraterwaard blijft behouden er vinden geen ontwikkeling in dit gebied plaats. Alle bedrijfsactiviteiten vinden plaats binnen de huidige contouren van het bestande bestemmingsplan. De Locatiekeuze is niet aan de orde verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1).	Geen
52.c	Uiteraard is het een goed idee dat aan zonnepanelen op de daken wordt gedacht; in het kader van de RES zal dat vast wel moeten, ook zonder de beoogde uitbreiding. Stel dat men inderdaad nieuwe gebouwen gaat neerzetten (13 m boven de grond en 9 m er onder) dan zou een flink deel van de daken geschikt moeten zijn voor broedende vogels als Visdief, Kokmeeuw, Scholekster en Kleine plevier. De overige delen van de nieuw op te richten gebouwen zou Natuur Inclusief gebouwd mogen worden (zie bijvoorbeeld). Uiteraard zorgen de eigenaren van de terreinen er voor dat op hun eigen terrein de camouflage met behulp van streekeigen boomsoorten geregeld wordt. Ook nu komen wat natuurwaarden voor op de bouwlocatie. Deze moeten inzichtelijk gemaakt worden door middel van een actuele natuurtoets zodat er gecompenseerd kan worden. Met een dergelijke aanpak, hoe beperkt dit ook is, doet men daadwerkelijk iets terug voor de natuur.	Bij de toekomstige nieuwbouw zal rekening gehouden worden met de plaatsing van zonnepanelen en worden ook groene daken nader onderzocht op haalbaarheid. Voor de voorgenomen ontwikkeling is uitgebreid onderzoek gedaan naar voorkomende soorten en is daarmee rekening gehouden, indien aan de orde.	Geen

Zienswijze 53:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
53.a	4. Stichting Fraterwaard constateert dat het ontwerp ten opzichte van het geldende bestemmingsplan onder meer de volgende wijzigingen behelst: a. In het noordelijke deel van de bestemming Bedrijventerrein wordt op de plankaart van het ontwerp een functieaanduiding "bedrijf tot en met categorie 4.2" toegevoegd, terwijl op de huidige bestemming Bedrijventerrein enkel een functieaanduiding "bedrijf tot en met categorie 3.2" rust. b. Ter plaatse van de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 4.2" wordt nu expliciet een laad- en loskade mogelijk gemaakt (ontwerpplanvoorschrift 3.1, onder d). c. In het oostelijke deel wordt de functieaanduiding verhoogd van (bedrijven)categorie 3.2 naar categorie 4.1. d. Waar in het geldende bestemmingsplan een "Maatvoering maximum bouwhoogte: 12 m" op de plankaart is opgenomen, worden in het ontwerp hogere maximale bouwhoogten opgenomen, bijvoorbeeld 14 m, 15 m, 18 m en 22 m (het laatste bijvoorbeeld in een L-vormig gebiedje in het westelijk plangebied en in een vierkant gebied het midden van het plangebied). e. De bestemming Bedrijventerrein wordt tot in het bestaande water uitgebreid/vergroot. f. Op de plankaart wordt het bouwvlak vergroot. Dat heeft onder meer gevolgen voor c.q. is onder meer relevant voor de ontwerpvoorschriften 3.1, onder f ("buitenopslag binnen het bouwvlak met een hoogte van maximaal 7 m"), 3.2.1, onder a (bedrijfsgebouwen) en onder b (gebouwde parkeervoorzieningen), en 12.3 (ondergrondse gebouwen). g. Er wordt een definitie van "parkeervoorziening" toegevoegd (ontwerpplanvoorschrift 1.30). Gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen zijn nu mogelijk binnen de bestemming Bedrijventerrein (ontwerpvoorschrift 3.1, onder h). Binnen het bouwvlak van die bestemming is de maximale bouwhoogte van gebouwen 12 m. Daaronder vallen dus ook gebouwde parkeervoorzieningen. Gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen zijn nu mogelijk binnen de bestemming Verkeer (ontwerpvoorschrift 4.1, onder c). Binnen deze bestemming mogen gebouwde parkeervoorzieningen zowel binnen het bouwvlak als buiten het bouwvlak gebouwd worden (ontwerpvoorschrift 4.2.1, onder a), tot een hoogte van 12 m (ontwerpvoorschrift 4.2.2, onder b). h. Het oosten van het ontwerpplangebied voorziet in twee nieuwe "uitstulpingen" met een enkelbestemming Verkeer, terwijl deze nu in bestemmingsplan Buitengebied Doesburg (NL.IMRO.0221.BPL09001HBU-VA01) nog een enkelbestemming Agrarisch hebben. Daar worden dus wegen, paden, (on)gebouwde parkeervoorzieningen e.d. mogelijk (zie ontwerpvoorschrift 4.1).	Wordt ter kennisgeving aangenomen.	Geen
53.b	**2 Bezwaren in algemene zin** 5. Stichting Fraterwaard vreest dat door de ontwikkelingen die het ontwerp beoogt mogelijk te maken, de natuurwaarden in de omgeving zullen worden aangetast. De gevolgen voor die	De mogelijke gevolgen voor de natuurwaarden zijn uitgebreid onderzocht in het natuuronderzoek. De rapporten die eerder, in het kader van het LEID, zijn opgesteld zijn geactualiseerd en, waar nodig aangepast. Dit is door de ecoloog, samen met de provincie nader beoordeeld. Verwezen wordt naar	Geen

	natuurwaarden van de beoogde ontwikkelingen zijn niet goed onderzocht. De rust en de stilte in het gebied zullen door de nieuwe activiteiten (meer schepen, meer verkeer, bouwwerkzaamheden e.d.) verder worden aangetast. Ook kan er verontreiniging van het Zwarte Schaar, het land van de Fraterwaard en de lucht ontstaan. Door het toenemende scheepvaartverkeer kan de noordelijke oever van het Zwarte Schaar (een oever van de Fraterwaard) beschadigd raken. Door de grotere bouwhoogten worden de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de omgeving onevenredig aangetast. 6. Stichting Fraterwaard verzet zich dus tegen de uitbreidingen en verruimingen van de bedrijvigheid die het bestemmingsplan mogelijk maakt en die hierboven (niet limitatief) geschetst zijn. 7. In aanvulling op deze algemene grieven wijst Stichting Fraterwaard nog op het volgende.		de thematische beantwoording onder de kopjes 'Natuur en ecologie' (2.5) en 'Landschap en cultuurhistorische waarden' (2.4.2).	
53.c	**3 Begrenzing** 8. In de plantoelichting, § 2.2, valt te lezen: "De huidige laad- en loskade wordt uitgebreid in zowel oostelijke richting als westelijke richting. In oostelijke richting wordt de kade verlengt met circa 83 meter en in westelijke richting wordt de kade verlengt met circa 47 meter. Daarmee wordt de lengte van de kade verdubbeld ten opzichte van de huidige situatie. De beoogde kade krijgt daarmee een totale lengte van ruim 260 meter. Mogelijk wordt er met de verlenging van de kade ook een tweede kraan geplaatst met een hoogte van 30 meter. (…) *Zwaaikom* Voor de zwaaikom ten noorden van het plangebied is een vergroting beoogd. In de huidige situatie is deze zwaaikom geschikt voor klasse IV-schepen. Klasse V schepen kunnen momenteel wel binnenvaren maar dat kost enige moeite en nautische vaardigheid. In de toekomst zal deze geschikt worden voor klasse V-schepen, waardoor grotere schepen gebruik kunnen maken van de laad- en loskade. Deze aanpassing heeft meerdere voordelen. De IJssel is een drukke vaarweg, die steeds belangrijker wordt voor transport. Wanneer het vaarverkeer kan intensiveren en grotere schepen aan kunnen meren, scheelt dat veel vrachtwagens op de weg. Daarnaast zorgt de vergroting van de zwaaikom ook voor meer veiligheid doordat grote schepen hier gemakkelijker kunnen draaien en niet hoeven te steken. Deze ontwikkeling wordt door Rijkswaterstaat verder uitgewerkt en maakt geen onderdeel uit van onderhavig plan." 9. In JanBruyn landschapsarchitectuur (b_NL.IMRO.0221.PBL20001HBV-ON01_tb1), p. 14, leest men: "Rijkswaterstaat heeft het voornemen om de huidige zwaaikom te vergroten naar een doorsnede van 132 meter, om de manoeuvreerruimte voor schepen tot 110 meter verder te faciliteren."		Een vergroting van de zwaaikom is niet noodzakelijk, klasse V schepen kunnen nu ook al de aanleggen. Het staat nog niet vast dat de zwaaikom vergroot gaat worden. Verder staat RWS hiervoor aan de lat en is dit niet nodig als gevolg van de plannen van de bedrijven. Daarom is de zwaaikom dan ook geen onderdeel van onderhavig plan.	Geen

	10. Het ontwerp heeft dus onmiskenbaar de bedoeling grotere schepen te faciliteren. De voorgenomen vergroting van de zwaaikom vertoont met de vergroting van de laad- en loskade een zodanig nauwe ruimtelijke samenhang met het plangebied dat de zwaaikom in redelijkheid niet buiten de begrenzing van het bestreden ontwerpplan kan worden gelaten. Gewezen wordt in dit verband op bijvoorbeeld ABRS 11 maart 2015, http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2015:744, r.o. 17.7. Vanwege die samenhang getuigt het niet van een goede ruimtelijke ordening de bedoelde gronden buiten de begrenzing van het bestemmingsplan te laten. De begrenzing mag in ieder geval niet kleiner zijn dan de inrichting in de zin van de Wet milieubeheer en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht; tot de inrichting van de laad- en loswal behoort ook de zwaaikom.		
53.d	**4.1 Groene ontwikkelingszone Omgevingsverordening** 11. Zoals in de plantoelichting, § 3.2.1, wordt erkend, ligt het plangebied deels in de Groene ontwikkelingszone uit de Omgevingsverordening van de provincie Gelderland. In de plantoelichting wordt gesteld dat artikel 2.53, lid 4, Omgevingsverordening wordt toegepast. Hierin is bepaald: *"Artikel 2.53 (uitbreiding bestaande bedrijven of functies in Groene ontwikkelingszone)* Een bestemmingsplan voor gronden gelegen binnen de Groene ontwikkelingszone kan uitbreiding van bestaande functies met meer dan 30 procent mogelijk maken, als: a. in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt aangetoond dat de kernkwaliteiten van het betreffende gebied, in hun onderlinge samenhang bezien, per saldo substantieel worden versterkt; b. deze versterking is verankerd in hetzelfde of een gelijktijdig vast te stellen bestemmingsplan. 2. In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan de uitbreiding van bestaande grondgebonden landbouwbedrijven en van extensieve openluchtrecreatie met meer dan 30 procent mogelijk maken, als: a. in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt aangetoond dat de uitbreiding zodanig wordt ingepast in het betreffende landschapstype dat de kernkwaliteiten, in hun onderlinge samenhang bezien, per saldo niet significant worden aangetast; b. deze inpassing planologisch is verankerd in hetzelfde of in een gelijktijdig vast te stellen bestemmingsplan. 3. Het tweede lid is van overeenkomstige toepassing op de uitbreiding van landgoederen in de zin van de Natuurschoonwet, voor zover het daarbij opstallen betreft als bedoeld in het Rangschikkingsbesluit Natuurschoonwet 1928. 4. Een bestemmingsplan voor gronden gelegen binnen de Groene ontwikkelingszone kan uitbreiding van bestaande functies met ten hoogste 30 procent mogelijk maken, als:	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Natuur en ecologie' (2.5). 13. In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.11) is onderbouwd dat de uitbreiding de betreffende kernkwaliteiten per saldo niet significant aantast. Omdat de beoogde ontwikkeling in de regels is vastgelegd en daarmee beperkt wordt, worden de kernkwaliteiten daarmee ook gewaarborgd. 15. Als het gaat om de functie van de huidige kade en de voorziene uitbreiding met dezelfde functie in dit deel van Het Zwarte Schaar is hier te nimmer een geschikte locatie voor de genoemde ontwikkelingsdoelen geweest en zijn deze ontwikkelingsdoelen ook voor de toekomst niet op deze locatie te ontwikkelen. Er blijft voldoende gebied langs de IJssel over waar deze doelen wel kunnen en zullen worden ontwikkeld. 16. Op onderdelen is het plan niet te oud omdat de ecologische omstandigheden hieromtrent niet zijn gewijzigd sinds het onderzoek. Dit is door de Provincie bevestigd. 17. De bestaande functie van het plangebied is een bedrijventerrein met logistieke bedrijvigheid. Deze functie blijft behouden. Er is daarom wel sprake van een uitbreiding van bestaande functies.	

	a. in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt aangetoond dat de uitbreiding zodanig wordt ingepast in het betreffende landschapstype dat de kernkwaliteiten, in hun onderlinge samenhang bezien, per saldo niet significant worden aangetast; b. deze inpassing planologisch is verankerd in hetzelfde of een gelijktijdig vast te stellen bestemmingsplan." 12. De plantoelichting vermeldt in § 3.2.1 dat voor de Groene ontwikkelingszone "vooral een conserverend beleid van kracht [is], gericht op het behoud van openheid." Verder wordt vermeld dat er geen aantasting van het rustgebied van ganzen is, omdat er vanwege de bestaande activiteiten ter plaatse nu al geen ganzen rusten. Vermeld wordt voorts: "Er dient daarnaast sprake te zijn van een goede landschappelijke inpassing. De landschappelijke inpassing van het plan is nader toegelicht in Bijlage 1. Op basis van de toelichting in Bijlage 1 kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een goede landschappelijke inpassing." 13. De bedoelde Bijlage 1 (b_NL.IMRO.0221.PBL20001HBV-ON01_tb1) geeft op p. 14 enkel een vaag "beoogd eindplan" en op p. 16 wordt op de beplanting ingegaan. De ontwikkelingsdoelen uit de kernkwaliteiten worden hier niet met zoveel worden besproken. De landschappelijke inpassing is bovendien in strijd artikel 2.53, lid 4, onder b, Omgevingsverordening niet in het bestemmingsplan verankerd. In de planvoorschriften zijn op dit punt bijvoorbeeld ten onrechte geen voorwaardelijke verplichtingen opgenomen. 14. In de plantoelichting, § 4.11, wordt nader ingegaan op ontwikkelingsdoelen, waar zij tezamen met de gebieds- en soortenbescherming uit de Wet natuurbescherming behandeld worden. Verwezen wordt daarom ook naar § 6 hieronder. Hier wordt nog het volgende opgemerkt. 15. Volgens de plantoelichting, § 4.11, zouden de ontwikkelingen (als genoemd in de ontwikkelingsdoelen) "op land niet van toepassing zijn" omdat "het plangebied van de voorgenomen optimalisatie kleiner is dan het oorspronkelijke plangebied van het LEID." Met LEID wordt blijkbaar gedoeld op de eerdere plannen voor een Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg. Dat de huidige plannen minder ingrijpend zijn dan LEID, betekent niet dat niet aan 2.53 Omgevingsverordening getoetst zou moeten worden. In het vervolg van de plantoelichting, § 4.11, wordt bovendien voornamelijk benadrukt welke kwaliteiten nu reeds allemaal zouden ontbreken. De term "ontwikkelingsdoelen" suggereert echter dat niet alleen op behoud van bestaande waarden moet worden ingezet, maar op de ontwikkeling van de verschillende natuur- en landschapswaarden. Waar in de beschrijving van de kernkwaliteiten (b_NL.IMRO.9925.PVOVa6-vst1_560) gesproken wordt van bijvoorbeeld de ontwikkeling van "gemeenschappen van slikkige oevers", en "populaties van vissen van traagstromende en stilstaande wateren", valt bijvoorbeeld intuïtief aanstonds aan te nemen dat een toename van het scheepvaartverkeer en bijvoorbeeld ook een eventuele aanpassing van de eerste krib aan de		

	noordoever (zie het slot van plantoelichting, § 4.9), de realisatie van die ontwikkelingsdoelen frustreren. 16. Bovendien is het in de plantoelichting, § 4.11, genoemde onderzoek van Econsultancy uit 2017 te oud om daarop voor het onderhavige ontwerpplan conclusies te baseren. 17. Stichting Fraterwaard betwist tot slot dat de nieuwe mogelijkheden die het ontwerpplan biedt, zijn aan te merken als uitbreiding van bestaande functies in de zin van artikel 2.53, lid 4, Omgevingsverordening. Er komt bijvoorbeeld een nieuw parkeerdek en in de twee uitstulpingen in het oostelijk deel van het plangebied is de verkeersbestemming nieuw.		
53.e	**4.2 Provinciale instructieregels bedrijventerreinen** 18. In de plantoelichting, § 3.3.1, wordt ingegaan op het Regionaal Programma Werklocaties (**RPW**). Zoals daar op zich terecht wordt geciteerd, wordt in het RPW de eis gesteld dat "[d]e uitbreiding direct geheel in beslag genomen [moet] worden door het bedrijf zelf zodat er geen nieuw aanbod bedrijventerrein op de markt komt" (RPW, § 1.4). Dat is hier echter niet het geval. Rotra verkoopt blijkens de stukken haar activiteiten aan Kuehne Nagel en CTD. Rotra zal dus de uitbreiding niet direct geheel zelf in beslag nemen. Omdat niet aan het RPW wordt voldaan, wordt in zoverre dus ook niet voldaan aan artikel 2.10 Omgevingsverordening. 19. Uitbreiding van de bedrijvigheid voldoet ook niet aan de eisen uit artikel 2.11 Omgevingsverordening voor kadegebonden bedrijventerreinen. Blijkens deze bepaling moet het gaan om bedrijvigheid die voor goederenoverslag of productieactiviteiten afhankelijk is van een vestigingslocatie direct aan vaarwater met een eigen kade of in de directe nabijheid van een openbare kade. Als de bestaande bedrijven al van een dergelijke vestigingslocatie afhankelijk zijn, is niet aangetoond dat die afhankelijkheid ook geldt voor nieuwe of andere bedrijvigheid (zoals het ontwerp nu beoogt mogelijk te maken; zie bij randnummer 4 hierboven).	Rotra verhuurt de opstallen maar blijft eigenaar en heeft haar wegactiviteiten aan Kuehne+Nagel verkocht. De uitbreiding van de kade ziet op het watergebonden deel, dat blijft van Rotra (CTD BV). Bovendien is de uitbreiding zeer beperkt en ten behoeve van de bestaande bedrijven op het terrein. Er komt dus geen nieuw aanbod op de markt. Rotra en Ubbink zijn beiden kadegebonden bedrijven. Rotra is afhankelijk van de ligging aan het water voor goederenoverslag en Ubbink is afhankelijk van ligging aan het water voor haar productieactiviteiten. De bestaande bedrijvigheid wordt doorontwikkeld er is geen sprake van andere bedrijvigheid. Dit wordt in de Staat van Bedrijfsactiviteiten aangepast.	De Staat van bedrijfsactiviteiten is aangepast zodat enkel de bestaande bedrijfsactiviteiten mogelijk zijn.

53.f	**5 Rijksbeleid** 20. Zoals ook uit de ter inzage gelegde stukken blijkt, ligt de uitbreiding van de laad- en loskade binnen het rivierbed, en meer in het bijzonder in het stroomvoerend deel van het rivierbed, in de zin artikel 2.4.1, lid 1, van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (**Barro**). In de plantoelichting, § 4.10, wordt ingegaan op artikel 2.4.3 Barro. In het bij de plantoelichting behorende rapport LEID, rivierkundig onderzoek verlengde loskade (b_NL.IMRO.0221.PBL20001HBV-ON01_tb11), p. 8, wordt opgemerkt dat het vergroten van een loskade een riviergebonden activiteit is. Daarvoor zou enkel een compensatieplicht gelden, maar geen verplichting tot aanvullende rivierverruiming. Dit onderscheid is niet te herleiden tot artikel 2.4.3 Barro. Bovendien wordt in hetzelfde rapport, p. 9, geconcludeerd dat er nog steeds een waterstandsverhoging van 0,7 mm resteert. Dat zou voldoen aan de toegestane opstuwing. Ook dit blijkt niet uit het genoemde artikel 2.4.3 Barro. 21. Bovendien wordt in de plantoelichting niet ingegaan op de eis van artikel 2.4.3, lid 1, onder d, Barro dat de bestemming zodanig gesitueerd is dat de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam niet verslechtert. Gelet op de toegestane bedrijvigheid binnen ontwerpplanvoorschrift 3.1 (de bestemming Bedrijventerrein, die nu dus verder in het water komt te liggen) en gelet op de te verwachten toename van het scheepvaartverkeer had dit nader onderzocht moeten worden.	Verwezen wordt naar het Rivierkundig onderzoek dat als bijlage is bijgevoegd bij het bestemmingsplan. Verder is ecologisch onderzoek uitgevoerd (ook al in het kader van het eerdere plan, LEID) en daarbij is ook Het Zwarte Schaar nader beschouwd.	Geen
53.g	**6.1 Gebiedsbescherming Natura 2000** 22. Ten onrechte leidt het ontwerpplan tot verkleining van het Vogelrichtlijngebied, als gevolg van de nieuwe laad- en loswal. Stichting Fraterwaard verzet zich ook tegen een afgraving van de zuidwestpunt van de Fraterwaard, die ook binnen het Vogelrichtlijngebied valt; vgl. plantoelichting, § 4.9. 23. Voor wat betreft de Vogelrichtlijn wordt bovendien nu enkel verwezen naar een Deelrapport natuur m.e.r., Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg d.d. 28 november 2017 (b_NL.IMRO.0221.PBL20001HBV-ON01_tb12.pdf). Dat is om te beginnen blijkens het voorblad van dat rapport een concept. Bovendien dateert het van 28 november 2017, zodat het niet meer geacht kan worden actueel te zijn. Hetzelfde geldt voor het onderzoek naar de kwabaal van 2018. Verder betroffen die rapporten die uiteindelijk niet gerealiseerd zijn. De plannen die nu voorliggen, zijn als zodanig niet onderzocht. Gewezen wordt ook op de second opinion die destijds door Buiting Advies B.V. met betrekking tot de plannen van destijds is uitgevoerd (**productie 1**). In lijn met wat Buiting Advies destijds al opmerkte, leidt oppervlakteverlies tot verlies aan leefgebied c.q. potentieel leefgebied; ook zal een groter gebied door gevoelige soorten niet meer gebruikt kunnen worden doordat verschillende vormen van verstoring zullen toenemen door de hierboven geschetste uitbreidingen van de bedrijvigheid; denk aan optische verstoring, verstoring door licht, geluid, trilling of mechanische effecten.	22. De ontwikkeling is getoetst op mogelijke effecten ten aanzien van de aangewezen soorten voor Natura 2000-gebied Rijntakken en de daarvoor geformuleerde instandhoudingsdoelen. Uit deze toetsing blijkt dat er als gevolg van de verlenging van de kade geen significant negatieve effecten optreden op de instandhoudingsdoelstellingen die voor de vogelrichtlijnsoorten zijn geformuleerd. Hierbij is de Provincie betrokken geweest. 23. Op onderdelen, zoals voor Het Zwarte Schaar, is het onderzoek niet te oud omdat de ecologische omstandigheden hieromtrent niet zijn gewijzigd sinds het onderzoek. De Provincie heeft dit bevestigd. Kijkend naar de referentiesituatie als het gaat om de functie van de huidige kade en de voorziene uitbreiding met dezelfde functie in dit deel van Het Zwarte Schaar is dit stukje van Het Zwarte Schaar sinds de eerder vergunde situatie nooit een geschikte locatie geweest voor Natura 2000-doelsoorten en de kwabaal omdat de ecologische	Geen

		randvoorwaarden daarvoor niet aanwezig zijn. Mede vanwege de directe ligging naast een drukbevaren hoofdwater en de invloed daarvan, alsmede het gebruik als los- en laadhaven.	
53.h	24. Voor wat betreft de stikstofgevoelige gebieden, constateert Stichting Fraterwaard dat de stikstofdeposities niet goed zijn onderzocht. Bij de plantoelichting zit een Notitie Bedrijventerrein Verhuellweg - stikstofdepositie (b_NL.IMRO.0221.PBL20001HBV-ON01_tb14). Daarin zijn de hogere categorieën activiteiten (tot en met 4.2) niet onderzocht. Bovendien wordt gerekend met aantallen vervoersbewegingen en voortuigbewegingen die niet als zodanig in de planvoorschriften zijn vastgelegd. Een aantal van 10 afvaarten per week (zie bijlage 2 bij de Notitie) is gelet op de omvang van de loskade geen representatieve invulling van de maximale mogelijkheden van het ontwerpbestemmingsplan. Vooralsnog betwist Stichting Fraterwaard ook dat de stikstofgevolgen van een representatieve invulling van de maximale mogelijkheden voor (on)gebouwde parkeervoorzieningen correct zijn doorgerekend. Bovendien is het de vraag of bij de berekeningen wel is uitgegaan van de juiste referentiesituaties. In de Notitie, p. 3, wordt gesproken van “de feitelijke en planologisch legale situatie”, maar dit wordt verder niet uitgewerkt of toegelicht. Voor het wegverkeer mag bovendien niet worden gerekend met een afkap na 5 km, zoals blijkt uit ABRvS 20 januari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:105 (Tracébesluit ‘A15/A12 Ressen-Oudbroeken (ViA15)’).	Er is in de berekening rekening gehouden met het gasverbruik van de bedrijfsgebouwen in de toekomstige situatie. Het aantal afvaarten wordt in de regels beperkt tot 10 per week. Deze tussenuitspraak van 20 januari 2021 is specifiek in casu voor de ViA15 en is niet gericht op de toepassing voor ieder ander plan of project.	In de regels is het aantal afvaarten gemaximaliseerd tot 10 per week.
53.i	25. In een voortoets mag bovendien geen rekening worden gehouden met beschermingsmaatregelen als het afschakelen van gasverwarming (Notitie, p. 5, § 3.2.1). Zie ABRS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 7.1. Beschermingsmaatregelen mogen enkel in een passende beoordeling worden meegenomen; vgl. HvJ EU 12 april 2018, C-323/17, ECLI:EU:C:2018:244, AB 2018/231. 26. Ten onrechte ontbreekt dus een passende beoordeling. Uit de stukken kan ook niet de conclusie worden getrokken dat op basis van artikel 7.2a Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage geen milieueffectrapport gemaakt zou hoeven te worden.	25. Als het gaat om uitgangspunten die bepalend zijn voor de emissie en daarmee input zijn voor de stikstofverbinding moet dat niet worden gezien als mitigerende maatregel. Mitigerende maatregelen zijn bedoeld om een optreden effect te reduceren of te voorkomen. Gelet op het feit dat de effecten niet significant zijn, zijn mitigerende maatregelen niet aan de orde. Als het gaat om situatie waarbij een eerder vergunde stikstofmitterende installatie verdwijnt en dit wordt met emissie binnen de nieuwe ontwikkeling verrekend, dan kan dat worden gezien als intern salderen. Intern salderen mag in een voortoets worden betrokken (zie uitspraak Logtsebaan van 20 januari 2021). 26. een passende beoordeling is dan ook niet nodig.	Geen

53.j	**6.2 Soortenbescherming** 27. Cliënten weten dat vlak bij het huidige bedrijventerrein onder andere de volgende soorten voorkomen: buizerd, sperwer, gierzwaluw, huismus, steenmarter, grote modderkruiper, otter, bever, zeearend, wulp, kievit, tureluur, slobeend, grasmus, das, haas, ringslang, kerkuil, steenuil, kwabaal, slechtvalk, dwerggans , kraanvogel, kwartelkoning, sleedoornpage, verschillende soorten ganzen en eenden, en de verdere soorten die in deze opsomming niet maar in de plantoelichting wel worden genoemd als voorkomend in of nabij het plangebied, en wat betreft flora, alle glanshaversoorten. 28. In de plantoelichting wordt, zoals hierboven bleek, verwezen naar onderzoeken uit 2017 en (voor de kwabaal) uit 2018. Die onderzoeken zagen niet op de huidige plannen en zijn bovendien te oud. De kennisdocumenten voor veel soorten stellen beperkingen aan de ouderdom van de onderzoeksgegevens, in sommige gevallen bijvoorbeeld drie jaar. Die termijnen zijn hier in veel gevallen overschreden. 29. Ter illustratie wordt wat de soortenbescherming ook nog gewezen op de second opinion van Buiting Advies B.V., waaruit blijkt dat de onderzoeken van destijds niet deugdelijk waren. 30. Ook is bij de plantoelichting ten onrechte geen onderzoek gevoegd waarin wordt ingegaan op de vraag of er (vleermuis)soorten voorkomen in te slopen bedrijfsbebouwing. 31. Op voorhand kan dus niet worden aangenomen dat de soortenbescherming niet aan de uitvoerbaarheid van het ontwerpplan in de weg staat.	27. Wordt ter kennisgeven aangenomen 28. Op onderdelen, zoals voor Het Zwarte Schaar, is het onderzoek niet te oud omdat de ecologische omstandigheden in dit deel van Het Zwarte Schaar niet zijn gewijzigd sinds het onderzoek. Dit is door de Provincie bevestigd. 29. De onderzoeken zijn destijds door een provinciaal ecoloog begeleid en getoetst conform de voorwaarden gesteld uit de Wet natuurbescherming voor geëigende onderzoeksmethoden en geldende onderzoekprotocollen en kennisdocumenten van BIJ12. 30. dit is wel beschreven in de toelichting. Hier staat o.a. het volgende: Voor de dwergvleermuis, laatvlieger, huismus, boerenzwaluw en kerkuil zijn verblijfplaatsen/rustplaatsen aangetroffen op het erf van loonbedrijf Derksen. Omdat dit bedrijf in onderhavig plan behouden blijft en buiten het plangebied valt zijn er geen nadelige gevolgen voor deze soorten. De rosse vleermuis heeft een paarverblijfplaats langs het Zwarte Schaar buiten het plangebied en het plangebied is tevens geen essentieel foerageergebied. Voor vleermuizen die hun foerageergebied en/of aanvliegroutes langs het Zwarte Schaar hebben worden geen substantiële nadelige effecten verwacht. De aanlegfase is verdeeld over meerdere jaren waardoor geluid- en lichthinder beperkt wordt tijdens de werkzaamheden. Met de herstructurering van het bedrijventerrein wordt er in de gebruiksfase geen extra overlast verwacht door geluid of licht.	
53.k	**7 M.e.r.-beoordeling** 32. Bij de stukken zit een Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling bedrijventerrein Verhuellweg Doesburg (b_NL.IMRO.0221.PBL20001HBV-ON01_tb2) (**Aanmeldingsnotitie**). Hierin wordt geconcludeerd dat nader onderzoek in een MER niet noodzakelijk is (p. 13). Naar het oordeel	32. De aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling is een vast en vaak gebruikt format om milieueffecten te bepalen en te voorzien van een conclusie. Daarin worden alle aspecten nader	Aanpassing Staat van bedrijfsactiviteiten en toegestane

	van Stichting Fraterwaard kan die conclusie niet op basis van de Aanmeldingsnotitie worden getrokken. 33. Om te beginnen wordt niet specifiek ingegaan op het feit dat de beoogde laad- en loskade blijkens ontwerpvoorschrift 3.1, onder d, moet worden aangemerkt als een bedrijf uit categorie 4.2. Bovendien zijn blijkens ontwerpvoorschrift 3.1, onder c, watergebonden bedrijven mogelijk die qua aard en milieubeheer vergelijkbaar zijn met een bedrijf tot en met categorie 4.1. Op de gevolgen van die categorieën wordt in de Aanmeldingsnotitie verder niet ingegaan. 34. Ook de gevolgen voor gebieden en soorten (zie § 6 hierboven) zijn niet goed onderzocht.	beoordeeld en, indien aan de orde, wordt vastgesteld of er wel/niet sprake is van een MER-plicht. Uit de onderzoeken is niet gebleken dat er zodanig effecten zijn dat er sprake is van een MER-plicht. Daarnaast komt de laad- en loskade niet voor op de lijst van MER-plichtige activiteiten. 33. In de aanmeldnotitie worden de uitgangspunten die in toelichting van het bestemmingsplan zijn toegelicht getoetst, onder andere aan de uitgevoerde onderzoeken. Er wordt in de aanmeldingsnotitie daarom niet ingegaan op het waarom van de uitgangspunten. De Staat van bedrijfsactiviteiten is aangepast en enkel de bestaande bedrijvigheid wordt toegestaan.	bedrijfscategorie in de regels.
53.l	**8 Geluid** 35. Door het toenemende verkeer over de weg en over het water (als gevolg van grotere bedrijfsgebouwen, hogere categorieën bedrijven, een grotere laad- en loswal en extra parkeervoorzieningen) zullen de rust en de stilte in de Fraterwaard worden aangetast.	35. Het aspect geluid is getoetst aan de geldende regelgeving. Hiervoor is het geluidsonderzoek bij het bestemmingsplan te raadplegen. Hieruit is niet gebleken dat er sprake is van een zodanig effect dat sprake is van aantasting van de rust en stilte. Wat daarbij van belang is, is dat ook al in de huidige situatie sprake is van een functionerend bedrijventerrein.	Geen
53.m	**9 Externe veiligheid; kans op verontreiniging** 36. Stichting Fraterwaard is bevreesd voor ongelukken met schepen die tot verontreinigingen zullen leiden. Er zullen als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan meer en grotere schepen aanmeren. Aard en hoeveelheid schepen zijn in het bestemmingsplan ten onrechte niet gereguleerd. 37. Voor de nieuwe locatie van de LNG-installatie is ten onrechte enkel onderzoek verricht naar de (beperkt) kwetsbare objecten en het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Een ongeval bij de LNG-installatie kan echter ook voor de natuurwaarden van het Zwarte Schaar en de Fraterwaard gevolgen hebben. Ten onrechte is dat niet onderzocht. Ook de mogelijke verontreinigingen van land en water als gevolg van ongevallen op de laad- en loswal (die met een categorie-4.2-bedrijf wordt gelijkgesteld) en in de bedrijven (tot en met categorie 4.1) zijn ten onrechte niet onderzocht.	36. Het aantal afvaarten per week wordt in de regels beperkt tot maximaal 10 per week. 37. In de huidige situatie is reeds een LNG-station aanwezig. Er is enkel sprake van een verplaatsing van het LNG-station er zijn daarmee geen veranderingen ten opzichte van eventuele gevolgen voor natuurwaarden of verontreiniging van land en water als gevolg van een ongeval. Regelgeving met betrekking tot de plaatsing van een LNG-station is onderdeel van de vergunning. De toegestane bedrijfsactiviteiten worden beperkt in de regels bij het bestemmingsplan tot de huidige bedrijfsactiviteiten.	In de regels wordt aantal afvaarten beperkt tot 10 per week. In de regels van het bestemmingsplan worden de bedrijfsactiviteiten van 4.1 en 4.2 beperkt tot de huidige bedrijfsactiviteiten. De Staat van bedrijfsactiviteiten wordt hierop aangepast.

53.n	**10 Luchtkwaliteit** 38. In het onderzoek naar de luchtkwaliteit (b_NL.IMRO.0221.PBL20001HBV-ON01_tb3) is niet uitgegaan van een representatieve maximale invulling van de planmogelijkheden. In § 3.1 van dat onderzoek wordt bijvoorbeeld uitgegaan van maximaal 10 schepen per week, hoewel die beperking niet in de planvoorschriften is terug te vinden. Bovendien wordt op p. 2 van het onderzoek opgemerkt dat "[d]e enige relevante wijziging van het plan voor het aspect luchtkwaliteit bestaat uit de verlenging van de laad- en loskade waarbij een toename plaatsvindt van het aantal afvaarten." Ook het verkeer over de weg zal toenemen, gelet op het feit dat er meer vrachtwagens van en naar de grotere laad- en loskade zullen rijden, de bedrijfsbebouwing in volume zal toenemen, er nieuwe (on)gebouwde parkeergelegenheden zullen komen en de verkeersbestemming in oppervlakte toeneemt (de twee uitstulpingen in het oostelijke plangebied). Stichting Fraterwaard meent dat de gevolgen van het ontwerpplan voor de luchtkwaliteit op het punt van NO_2 en fijnstof PM10 niet goed zijn onderzocht. Ook is ten onrechte niet onderzocht of de normen voor ultrafijnstof PM2,5 aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staan.	38. In de regels van het plan wordt het aantal afvaarten beperkt tot maximaal 10 per week. Het onderzoek luchtkwaliteit is aangevuld met vrachtwagenbewegingen op basis van het geactualiseerde verkeersonderzoek. Conclusie is dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.	In de regels is het aantal afvaarten beperkt tot 10 per week. Het onderzoek luchtkwaliteit is aangevuld met vrachtwagenbewegingen op basis van het geactualiseerde verkeersonderzoek.
53.o	**11 Afzonderlijke ontwerpplanvoorschriften** 39. Stichting Fraterwaard maakt nog de volgende opmerkingen over afzonderlijke ontwerpplanvoorschriften. 40. Onduidelijk is waarom in planvoorschrift 1.1 wordt gesproken van een "uitwerkingsplan" in plaats van een bestemmingsplan.	40. Dit staat inderdaad niet correct in het plan en wordt aangepast.	In de regels wordt onder 1.1 uitwerkingsplan vervangen door bestemmingsplan.
53.p	41. Ten onrechte is het aantal kranen in planvoorschrift 3 niet beperkt. Uit de stukken lijkt af te leiden dat er een tweede kraan bijkomt. Stichting Fraterwaard meent dat er geen extra kranen toegestaan moeten worden. Als er al een tweede kraan zou moeten komen, dient dat ook meteen als maximum vastgelegd te worden. Een bouwhoogte van 30 m (planvoorschrift 3.2.3 onder e) is bovendien gelet op het omgevingskarakter te hoog, zeker als het aantal kranen niet beperkt wordt.	Het aantal kranen is niet beperkt in de regels. Dit is in het vigerende plan ook niet het geval. Omdat het praktisch en ruimtelijke gezien niet mogelijk is om meer dan twee kranen te plaatsen is het niet noodzakelijk om dit in de regels vast te leggen.	Geen
53.q	42. Ten onrechte worden in planvoorschrift 4 (on)gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan en ten onrechte mogen die ook buiten het bouwvlak worden gerealiseerd (artikel 4.2.1 onder a). Er komen te veel parkeervoorzieningen – de noodzaak is niet goed onderbouwd – en dat leidt tot te veel verkeer. Ondergrondse parkeergarages en ondergrondse gebouwen worden ten onrechte toegestaan (artikel 12.3). De gevolgen voor natuur (extra stikstofdeposities) en milieu zijn niet onderzocht.	Onderdeel van het verkeersonderzoek betreft ook een parkeerbalans, daaruit volgt de behoefte aan parkeerplaatsen. Niet duidelijk is wat bedoeld wordt met "te veel verkeer" in relatie tot de geplande parkeervoorzieningen. Uit het verkeersonderzoek blijkt een bepaalde verkeersgeneratie en die wordt niet ineens anders als er parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. In de verschillende onderzoeken is rekening gehouden met de verkeersgeneratie en verkeersbewegingen en zijn daarmee adequaat onderzocht. De bedrijven zullen vanzelfsprekend geen parkeervoorzieningen aanleggen/bouwen als hier geen behoefte aan is.	Geen

Zienswijze 54:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
54.a	Gezien het grote *economische (toeristische) en cultuurhistorische belang* kun je dan denken aan natuur- en milieubehoud en (naast een Natura 2000 gebied!) of de bescherming van ons unieke stadsgezicht en de prachtige rivier de IJssel met z'n waardevolle uiterwaarden. Wat is de invloed van toegenomen industriële activiteiten op onze stad?	Er is geen reden om aan te nemen dat door onderhavig ontwikkeling het economisch (toeristisch) belang wordt aangetast. Er is met de ontwikkeling juist sprake van economisch belang. Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1).	Geen
54.b	De stukken die ter inzage liggen op het gemeentehuis zijn volledig gebaseerd op de uitbreidingswens van de aanvragers zoals in 2017. Er is sinds 2017 wat betreft milieu en bescherming van natuurgebieden door de overheid een nieuwe weg ingeslagen, die leidt tot beter nadenken over de toekomst. De Gemeente zou er goed aan doen een nieuw onderzoek te laten uitvoeren (waarvan de kosten kunnen worden verhaald op de aanvragers) door een landschapsarchitect die Doesburg *als stad in zijn omgeving bekijkt*: Vanuit de ligging aan de IJssel met behoud van landschappelijk waarden. Toen ik dit voorstel deed op de bijeenkomst over de uitbreiding van de bedrijven in 2017 werd ik door de gespreksleider bot afgekapt als niet ter zake doende. (Van een verslag van deze chaotische bijeenkomst is nergens meer iets terug te vinden: ook niet via de WOB) De argumentatie, waarmee het vorige voorstel werd afgeblazen ("het is te duur en het tijdspad is te lang") lijkt mij een doekje voor het bloeden. De voor de hand liggende reden is, dat de bezwaren van Doesburgse stichtingen en burgers hebben geleid tot dit besluit. Ik verlang dus van ons gemeentebestuur, dat het zelf met een bestemmingsplan komt, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de kernwaarden, die in dit gebied spelen: De waarden op het gebied van cultuurhistorie, natuur en milieu!	Waar nodig zijn de onderzoeken uit 2017 geactualiseerd dit is niet voor elk aspect aan de orde. Daarnaast is er door een onafhankelijk bureau een rapport opgesteld voor de landschappelijk inpassing van de ontwikkeling. De ontwikkeling van het LEID is destijds niet doorgegaan omdat het financieel niet haalbaar bleek.	Geen

Zienswijze 55:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
55.a	Wij maken bezwaar tegen het moment van terinzagelegging: 1 dag voor Kerst, tijdens een totale corona-lockdown. Achterbaks, opportunistisch.	De plannen hebben conform afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht 6 weken ter inzage gelegen. Met uitzondering van 25 december (feestdag) en 1 januari (feestdag) is het stadhuis iedere dag open geweest om het bestemmingplan in te zien. Daarnaast is het plan gedurende de	Geen

		periode van 6 weken altijd digitaal te raadplegen geweest via www.ruimtelijkeplannen.nl. Gelet op de vele zienswijzen die, net als uw zienswijze, tijdig zijn ingediend binnen deze periode, bent u ons inziens niet in een nadelige positie gebracht.	
55.b	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 zwaaikom 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.	Dit is geen tussenstadium maar gewenst eindbeeld. Er is met voorliggend plan reeds rekening gehouden met doorgroeimogelijkheden op de lange termijn.	Geen
55.c	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?	Met onderhavig bestemmingsplan wordt voorzien in een binnenstedelijke herstructurering en optimalisatie van een bestaand bedrijventerrein. Een onderzoek naar alternatieve locaties is dan ook niet aan de orde. De bedrijven zitten reeds op dit terrein en maken gebruik van de mogelijkheden die het bestaande bedrijventerrein biedt. Hiertoe hebben de bedrijven een principeverzoek ingediend bij de gemeente en hierop heeft de gemeente positief geantwoord. Hierin heeft de gemeente een belangenafweging gemaakt die in het voordeel van de bedrijven is uitgevallen en die oog heeft voor het economische belang en de werkgelegenheid voor Doesburg. Daarbij is de ruimtelijke impact bezien en die is aanvaardbaar geacht, juist ook omdat er sprake is van een reeds bestaand bedrijventerrein. De kosten voor de voorliggende procedure en de risico's hiervan liggen bij de initiatiefnemers en niet bij de gemeente. Dat de bedrijven gekeken hebben naar alternatieve locaties voor onderdelen van de bedrijfsvoering (zoals een crossdock) siert hen maar is, anders dan de indieners van de zienswijzen betogen, niet verplicht bij een	Geen

		herstructurering van een bestaand bedrijventerrein. De onderzoeken zijn, waar nodig, geactualiseerd en dus niet voorzien van een nieuwe datum	
55.d	**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).	Verwezen wordt naar de thematisch onderbouwing onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.3).	Geen
55.e	**Toerisme - de eonomische 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.	Het bedrijventerrein zal naar verwachting geen reden zijn voor toeristen om wel of niet naar Doesburg te gaan. De beoogde ontwikkeling zal naar dan ook geen invloed hebben op het toerisme in de gemeente Doesburg. Ook nu is er al sprake van genoemd bedrijventerrein en heeft dit geen negatieve impact gehad op het toerisme. Op het verlengen van de kade na vinden alle ontwikkelingen plaats binnen de huidige bestemming 'Bedrijventerrein' waarbij deels de bouwhoogten worden verhoogd.	Geen
55.f	**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.	In zowel het natuuronderzoek als de voortoets stikstofdepositie is hier conform de wettelijke kaders onderzoek naar gedaan. Op basis van deze onderzoeken kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van significante effecten op het Natura 2000-gebied of instandhoudingsdoelstellingen van soorten. Hierbij is de Provincie nauw betrokken geweest.	Geen

55.g	**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.	Het vergroten van de zwaaikom is voor het aanleggen van klasse V schepen niet noodzakelijk. Het dan ook nog niet besloten of de zwaaikom vergroot gaat worden. Dit maakt geen onderdeel uit van onderhavig plan.	Geen
55.h	**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 . . .	De regeling van werktijden valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan, dit wordt geregeld in de wet milieubeheer. Slechts een deel van de productieafdeling werkt overigens 24/7. Er is hierbij geen sprake van externe logistieke bewegingen tussen 19:00 en 6:00. De QuickScan Externe Veiligheid is conform de wettelijke kaders opgesteld. Op basis van dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling. Risico's zijn er uiteraard altijd deze blijven in dit plan echter binnen de wettelijke normen.	Geen
55.i	**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 vervuilender 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.	Vanwege klimaatveranderingen kan er sprake zijn van andere waterstanden in rivieren door heel Nederland. Op basis hiervan worden visies opgesteld, zoals de visie Klimaatpark IJsselpoort, om de gevolgen hiervan te mitigeren/verminderen. Zo wordt, zoveel als mogelijk, voorkomen dat de rivier langdurig niet bevaarbaar wordt voor beroepsscheepvaart. Op voorhand wordt hier dan ook niet vanuit gegaan. Weliswaar is een schip milieuvervuilender dan een vrachtwagen (in algemene zin), echter vanwege het feit dat een schip veel meer containers kan vervoeren dan een vrachtwagen wordt dit ruimschoots gecompenseerd. Per container is dan een schip minder milieuvervuilend dan een vrachtwagen (schaalvergroting en bulktransport).	Geen

55.j	**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).	De gevolgen voor de luchtkwaliteit door toename van het aantal vrachtwagens is meegenomen in het onderzoek luchtkwaliteit. Conclusie is dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.	Het onderzoek luchtkwaliteit is aangepast op basis van geactualiseerd verkeersonderzoek
55.k	**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.	De verkeersveiligheid is meegenomen in het verkeersonderzoek. Naar aanleiding van de vele zienswijzen op het thema verkeer zijn de bedrijven gevraagd het verkeersonderzoek inclusief het onderdeel verkeersveiligheid te actualiseren. Uit dit geactualiseerde onderzoek is gebleken dat er geen significante effecten te verwachten zijn op het gebied van verkeersstructuur, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van de conclusies uit het onderzoek wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Verkeer’ en het nieuwe verkeersonderzoek dat is bijgevoegd.	Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan.
55.l	**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).	Verwezen wordt naar de thematische onderbouwing onder het kopje ‘Behoefte (Waarom)’ (2.3.1).	Geen

55.m	**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.	De parkeergelegenheid op het rondom het bedrijventerrein worden gerealiseerd door de bedrijven zelf. De ontwikkeling van parkeergelegenheid ten behoeve van de bedrijven komt niet voor rekening van de gemeente.	Geen
55.n	**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?	Rotra blijft eigenaar van de bedrijfshallen. Daarnaast is en blijft Ubbink eigenaar van de bedrijfshallen aan de oostzijde op het terrein.	Geen
55.o	**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.	De nieuwbouw van Rotra wordt gasloos gebouwd dit wordt niet planologisch vastgelegd maar zal wel in de omgevingsvergunning voor de bouw worden opgenomen. Daarbij is een binnenstedelijke herstructurering/optimalisatie van een bestaand bedrijventerrein duurzamer dan elders een geheel nieuw bedrijventerrein te vestigen. Niet voor niets maakt de ladder voor duurzame verstedelijking hierin onderscheid.	Geen
55.p	**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???	Het PAS is juist niet meer van kracht. Wel heeft er een stikstofberekening plaats gevonden op basis van de Wet natuurbescherming. Er is geen sprake van vee inleveren en woningbouw opschorten vanwege de beoogde ontwikkeling.	Geen
55.q	**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.	Dit is niet relevant in het kader van het bestemmingsplan.	Geen

Zienswijze 56:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
56.a	Als betrokken inwoner van Doesburg sinds 1971 maak ik bezwaar tegen de manier waarop de Gemeente (College en Raad) omgaat met het tot stand komen van een (controversieel) bestemmingsplan. Hoe is het mogelijk dat de Gemeente Doesburg (College en Raad) ingaat op een verzoek van de aanvragers voor het aanleveren van een zogenaamd (voor)ontwerpbestemmingsplan, zonder vooraf beperkende richtlijnen aan te geven. Het gemeentebestuur is verantwoordelijk voor de zienswijze en invulling van een bestemmingsplan. Als het gemeentebestuur zijn eigen zienswijze bepalend laat zijn en niet die van de belanghebbenden kun je tot een totaal andere invulling komen..... Gezien het grote *economische (toeristische) en cultuurhistorische belang* kun je dan denken aan natuur- en milieubehoud en (naast een Natura 2000 gebied!) of de bescherming van ons unieke stadsgezicht en de prachtige rivier de IJssel met z'n waardevolle uiterwaarden. Wat is de invloed van toegenomen industriële activiteiten op onze stad?	Gemeente heeft een bestemmingsplan ontvangen en moet deze toetsen aan wet- en regelgeving. Gemeente maakt hierin een belangenafweging. Met betrekking tot het economisch belang wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoeft (waarom)' (2.3.1) en ten aanzien van cultuurhistorisch belang wordt verwezen naar het kopje 'Landschap en cultuurhistorische waarden'(2.4.2).	Geen
56.b	De stukken die ter inzage liggen op het gemeentehuis zijn volledig gebaseerd op de uitbreidingswens van de aanvragers zoals in 2017. Er is sinds 2017 wat betreft milieu en bescherming van natuurgebieden door de overheid een nieuwe weg ingeslagen, die leidt tot beter nadenken over de toekomst. De Gemeente zou er goed aan doen een nieuw onderzoek te laten uitvoeren (waarvan de kosten kunnen worden verhaald op de aanvragers) door een landschapsarchitect die Doesburg *als stad in zijn omgeving bekijkt*: Vanuit de ligging aan de IJssel met behoud van landschappelijk waarden. Toen ik dit voorstel deed op de bijeenkomst over de uitbreiding van de bedrijven in 2017 werd ik door de gespreksleider bot afgekapt als niet ter zake doende. (Van een verslag van deze chaotische bijeenkomst is nergens meer iets terug te vinden: ook niet via de WOB) De argumentatie, waarmee het vorige voorstel werd afgeblazen ("het is te duur en het tijdspad is te lang") lijkt mij een doekje voor het bloeden. De voor de hand liggende reden is, dat de bezwaren van Doesburgse stichtingen en burgers hebben geleid tot dit besluit. Ik verlang dus van ons gemeentebestuur, dat het zelf met een bestemmingsplan komt, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de kernwaarden, die in dit gebied spelen: De waarden op het gebied van cultuurhistorie, natuur en milieu!	De stukken die ter inzage hebben gelegen betreffen een andere aanvraag dan de eerdere uitbreidingswens van de initiatiefnemers. Het ontwerpbestemmingsplan heeft geen betrekking op een uitbreiding in de Fraterwaard en beperkt zich tot de gronden van het huidige bedrijventerrein. Op de kadeverlenging na vindt hier geen uitbreinding plaats. Een deel van onderzoeken die in het kader van het LEID zijn uitgevoerd konden in het kader van dit bestemmingsplan gebruikt worden. Als onderdeel van het bestemmingsplan is door een onafhankelijk bureau onderzoek gedaan naar de cultuurhistorie, Landschap, Stedenbouw en Ruimtelijke ontwikkeling van de gevraagde optimalisatie van het bedrijventerrein (Bijlage 1 bij de toelichting). Verwezen wordt naar de thematische onderbouwing onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4).	Geen

Zienswijze 57:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
57.a	1. De binnenstad van Doesburg is een beschermd stadsgezicht. Bij de verlening van dit predikaat was één van de waarde-stellende argumenten dat "de hoogte van de bebouwing zo karakteristiek is voor een middeleeuwse stad, oplopend naar het centrum". Dit betekent dat het aanzicht van Doesburg van belang was bij de toekenning van "beschermd stadsgezicht". Het plangebied mag dan wel net buiten de beschermde stadskern liggen, het aanzicht van Doesburg wordt wel degelijk ernstig aangetast door dit plan waarbij gebouwen tot 22 meter zullen verrijzen. Tevens zal er een tweede kraan komen naast de huidige, 30 meter hoge, kraan die het aanzicht van Doesburg al grondig aantast. Dat deze tweede kraan er komt lijkt zeker, ook al spreekt het "Achtergronddocument voor de aspecten" in 4.1 over de mogelijkheid, maar in 4.5 wordt hij al meegerekend en in een afbeelding van de nieuwe terreinindeling van Sweco is hij al ingetekend. Beplanting zal dat aanzicht niet of nauwelijks verbeteren. Het is overigens stuitend om te lezen in Sweco's "Aanmeldingsnotitie m.e.r-beoordeling" dat "…de gebouwen vanuit de omgeving en dan met name vanuit de open uiterwaarden beter zichtbaar zullen zijn. Ook nu is het bedrijventerrein (o.a. een hoge hijskraan) goed zichtbaar vanuit de uiterwaarden en vanaf de brug over de IJssel. Om die reden is de landschappelijke verandering niet als belangrijk nadelig te beschouwen". Menig inwoner van Doesburg werd destijds onaangenaam verrast toen deze kraan verrees en kijkt er iedere keer met afgrijzen naar wanneer men Doesburg nadert.	De bedrijfsgebouwen zijn in de huidige situatie reeds aanwezig er wordt dan ook niet een nieuwe beeldbepalende locatie gerealiseerd. Voor de ruimtelijke inpassingen van de vernieuwde en verhoogde bedrijfsgebouwen wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4). Een extra kraan is al toegestaan op basis van het bestaande bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt dan ook geen extra kraan mogelijk ten opzichte van het huidige bestemmingsplan.	Geen
57.b	2. De economische noodzaak van deze uitbreiding is niet duidelijk. In de stukken wordt vermeld dat slechts 18% van de werknemers van betreffende bedrijven uit Doesburg afkomstig is. En een verhoging van dat percentage komt, na de overname door Kuehne en Nagel en door mogelijke verdere automatisering, onwaarschijnlijk voor.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte (Waarom)' (2.3.1).	Geen
57.c	3. Het toerisme, waarvan de Gemeente in haar eigen brochures zegt dat dit een "belangrijke economische factor voor Doesburg is", zal niet worden bevorderd door een aanzicht van Doesburg waarbij men de indruk krijgt een container/industrie gebied binnen te rijden, met 30 meter hoge kranen, tenminste 11 meter hoge containerstacks en 22 meter hoge kantoor- en opslaggebouwen.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Behoefte' (2.3.1).	Geen

57.d	4. Om van het historische stadje Doesburg met slechts 11 000 inwoners een Europoort van oost Nederland te maken is onwenselijk. Een dergelijke ambitie lijkt niet alleen voort te vloeien uit art 4.9 van de Toelichting waarin wordt gesteld: "t.b.v. de door-ontwikkeling van de faciliteiten voor bedrijven uit de regio om containers aan te bieden voor vervoer over water, dient de zwaaikom verruimd te worden". Maar ook door de loswal 2x zo lang te maken (van 130 naar 260 m.) en schepen klasse Va (110m) i.p.v. de huidige klasse IVa/M6 (86m) toe te laten. Met aan- en afvaarten van vier naar tien per week met aanzienlijk grotere schepen komt dit op een enorme stijging van het vrachtwagen verkeer om de containers van deze schepen te vervoeren. Voor één containerschip klasse Va staan 100 vrachtwagens (Bureau Voorlichting Binnenvaart), derhalve zou dat met 10 aan-en afvaarten per week op meer dan 1000 vrachtwagens per week komen en dus meer dan 2000 vrachtwagenbewegingen! Daarnaast komt dan nog het vrachtverkeer dat de goederen die in deze enorme gebouwen opgeslagen worden, moet vervoeren. Daar wordt nergens in de documenten over gesproken. In art.4.3 (luchtkwaliteit) van de Toelichting op het bestemmingsplan wordt slechts melding gemaakt van een stijging van het scheepvaartverkeer, maar niet van de toename van het vrachtwagenverkeer. Er wordt in de stukken slechts melding gemaakt van de containers die, meteen worden overgeladen (2/3) van de schepen op de vrachtwagens óf in stacks van ongeveer 11 meter hoog (1/3) op de kade worden geplaatst. Het aantal vrachtwagens (en vrachtwagen bewegingen) per week zal dus veel meer zijn dan de hier boven genoemde 1000, met alle gevolgen vandien voor de belasting van de provinciale wegen.	Het bedrijventerrein met bebouwing is in de huidige situatie reeds aanwezig en toegestaan. Het plan heeft enkel betrekking op het verruimen van de bouwmogelijkheden op een bestaand bedrijventerrein en een verlenging van de kade. Verwezen wordt naar de thematisch beantwoording onder het kopje 'Landschap en cultuurhistorie' (2.4.2). Er is met onderhavig plan geen sprake van een vergroting van de zwaaikom. Klasse V schepen mogen en kunnen nu ook al aanleggen aan de kade en dat gebeurt ook al. Niet allen containers leiden tot extra wegverkeer. Een groot deel van de goederen wordt verder over water vervoerd. Het onderzoek voor luchtkwaliteit is aangevuld met de vrachtwagenbewegingen uit het geactualiseerde verkeersonderzoek. De conclusie ten aanzien van luchtkwaliteit blijft hetzelfde, luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.	Het onderzoek voor luchtkwaliteit is aangevuld met de vrachtwagenbewegingen uit het geactualiseerde verkeersonderzoek.

57.e	5. Deze geplande "optinalisering" (lees: uitbreiding in de hoogte) zou derhalve een onaceeptabel forse groei betekenen van zowel het (grotere)scheepvaart verkeer als van het vrachtwagenverkeer. Met als gevolg niet alleen nog vollere wegen maar ook een forse stijging van de uitstoot van stikstof en CO2 alsmede een stijging van de geluidsoverlast. Ik teken voorts aan dat in het rapport van Sweco t.a.v. de luchtkwaliteit gesproken wordt van een stijging van het aantal schepen van 10[illegible] per jaar naar 520, waarbij niet wordt vermeld dat het ook aanzienlijk grotere schepen kan betreffen. Diverse Sweco rapporten beperken zich overigens tot de "planontwikkeling" en spreken niet over de structurele (milieu)gevolgen i.e. enorme toename vrachtwagen- en scheepvaartverkeer nádat het plan is ontwikkeld. Ten slotte rijst de vraag of de aanwezigheid, zo dicht bij het centrum van Doesburg, van een te zijnertijd ontegenzeggelijk groter LNG station t.b.v. de toename van dit verkeer, wenselijk is.	Naar zowel stikstof, geluid en luchtkwaliteit is onderzoek verricht. Op basis van deze onderzoeken kan geconcludeerd worden dat voldaan wordt aan de wettelijk normen. Het onderzoek voor luchtkwaliteit is aangevuld met de vrachtwagenbewegingen uit het geactualiseerde verkeersonderzoek. Conclusie blijft hetzelfde, luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. De rapporten zijn gebaseerd op de toekomstige situatie, dus nadat de ontwikkeling heeft plaatsgevonden. Dat is nu juist het doel van de onderzoeken om, op basis van die onderzoeken, de haalbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling, vooraf te toetsten. Daarbij wordt uitgegaan van de huidige en toekomstige situatie. Bijvoorbeeld voor verkeer wordt uitgegaan van de situatie, na planontwikkeling, in 2030. Er wordt dus wel degelijk rekening gehouden met de structurele gevolgen, na planontwikkeling. Dat is nu juist de gedachte achter bestemmingsplan en onderzoeken. Het LNG-station is een bestaande voorziening op het bedrijventerrein, deze wordt niet uitgebreid maar enkel verplaatst op het bestaande terrein.	Het onderzoek voor luchtkwaliteit is aangevuld met de vrachtwagenbewegingen uit het geactualiseerde verkeersonderzoek.

Zienswijze 58:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
58.a	Het bedrijventerrein ligt bekneld tussen het beschermde stadsgezicht, het natuurgebied van de Fraterwaard en de historisch belangrijke Linies. Deze ongelukkige ligging leidt al sinds jaren tot discussies. De komst van de havenfaciliteiten en de hijskraan was destijds al bepaald geen stap vooruit. Nu lijken de minstens zo belangrijke waarden zoals de leefbaarheid en aantrekkelijkheid voor bewoners en bezoekers weer het onderspit te delven. Goedkeuring zou het economisch belang voor de bedrijven zelf op korte termijn dienen, maar dat belang staat haaks op een gezamenlijk langetermijnbelang waarin leefbaarheid, milieu en economisch perspectief beter in balans zijn. De Verhuellweg als bedrijventerrein is niet geschikt voor bedrijven van deze omvang; andere plekken elders in de Provincie zijn dat wel. Dat geldt zowel voor de plek zelf, als de smalle, bochtige route er naartoe. Met de verwachte toename van het vrachtverkeer vrezen wij een afname van de leefbaarheid en een toename van milieuverontreiniging.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Behoefte (Waarom)’(2.3.1).	Geen
58.b	Telkens wordt lokale werkgelegenheid als argument genoemd om uitbreidingsplannen goed te keuren. Maar ten eerste is ons nooit duidelijk geworden hoeveel mensen uit de directe omgeving hun werk hebben op de Verhuellweg. Ten tweede lijkt 'werkgelegenheid in je eigen stadje' ons een achterhaald argument. We carpoulen met zijn allen naar Duiven of gaan met onze e-bikes naar economische centra in Arnhem, Zutphen of Doetinchem.	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Behoefte (Waarom)’ (2.3.1).	Geen
58.c	Economische belangen zijn belangrijk, dat vinden wij ook. Maar laat deze passen in de bredere, (boven)regionale aanpak zoals aangegeven in de Provinciale kadernotitie Gaaf Gelderland, en ga niet akkoord met zaken die daarop haaks staan. En laat vooral niet gebeuren wat in Steenderen is gebeurd; het aanzicht is daar in een klap verloederd en dat straalt helaas af op de hele gemeente. Ga voor visie en kwaliteit. Daar ligt de toekomst.	De provincie geeft aan (zienswijze 46) dat de ontwikkeling past in het kader van het provinciale beleid en dat zij de voorgenomen ontwikkeling toejuicht. Daarnaast wordt voor de ruimtelijke inpassing van het plan verwezen naar de thematische beantwoording onder het kopje ‘Ruimtelijke inpassing’ (2.4).	Geen

Zienswijze 59:

Nr.	Inhoud zienswijze	Antwoord	Aanpassing
59.a	Ik woon in Dieren aan de Ijssel. Wij kijken uit op de skyline van Doesburg. Op dit moment bestaat die skylyne van Doesburg, vanuit Dieren gezien, nog uit een min of meer onaangetast groen Ijssellandschap, met daarbovenuit stekend de torenspits van de kerk. Helaas gaat het hard met de aantastingen van deze skyline. Sinds een paar jaar steekt de 30 meter hoge hefkraan van Rotra boven het groen uit in het landschap. Ik kijk er vanuit mijn woonkamer op uit. Ook heeft Rotra een fel verlicht logo hoog op het pand zitten, wat we de hele avond / nacht als een ondergaande zon in het verder nog donkere landschap zien schijnen. Datzelfde logo zie je, als je in het donker naar Doesburg rijdt, als een soort Ufo boven het weiland hangen. Pas als je Doesburg echt nadert zie je dat dat het logo van Rotra is. Sinds kort kijken wij richting Doesburg ook nog uit op 4 windturbines met (overdag) 4 witte knipperlichten en ('s nachts) 4 rode lampen; alsof er een landingsbaan van Schiphol is aangelegd naast Doesburg. Kijken wij de andere kant op, richting Steenderen, dan hebben wij sinds een paar jaar uitzicht op de 40 meter hoge fabriek van Aviko, een witte doos in een ook nog grotendeels onaangetast stukje Ijssellandschap, die (vooral bij zonlicht) irritant in het landschap ligt te glitteren. Ik heb sindsdien geen zin meer om naar Bronckhorst te fietsen, deze aantasting deprimeert me nl. Waarmee ik maar wil zeggen: **ingrepen in de hoogte hebben invloed tot in de verre omtrek.** Het iconische Ijssellandschap is kennelijk vogelvrij verklaard. Hoe kan dit. Alsof we landschap zat hebben in dit land, u hebt een verantwoordelijkheid om er juist zuinig op te zijn!	Verwezen wordt naar de thematische beantwoording onder het kopje 'Ruimtelijke inpassing' (2.4). Lichtreclame wordt niet in het bestemmingsplan geregeld. De Nota Ruimtelijke kwaliteit bevat richtlijnen voor reclame op bedrijventerreinen.	Geen

59.b	Verder wil ik graag nog wat zeggen over mijn ervaring met verlichting van bedrijventerreinen. Bedrijven hebben de neiging om hun panden en terreinen 's nachts overdadig te verlichten, ook als er niet of nauwelijks gewerkt wordt. Bij wijze van reclame, voor de veiligheid, etc. Dat is nog erger geworden sinds er verlichting is uitgevonden die weinig energie verbruikt, waardoor er geen financiele prikkel meer is om lampen uit te zetten. Daarbij is deze nieuwe verlichting ook nog eens helwit van kleur. Verlichting 's nachts is slecht voor het milieu. Ik heb hier in Dieren een aantal bedrijven gesproken over hun verlichting. O.a. Lindegas. Zij hadden de gewoonte om hoge stralers de hele nacht door hun complete terrein te laten verlichten. Ik heb ze gevraagd of dat minder kon, en dat kon! Zij hadden zelf nooit over dit probleem nagedacht. De provincie had er ook geen aandacht voor gehad bij de vergunningverlening. Lindegas werkte goed mee aan een aanpassing. Maar dat is een uitzondering, de meeste bedrijven serveren je als burger gewoon af. Ook Rotra heb ik indertijd gevraagd om iets aan hun ondergaande zon te doen, maar daartoe waren zij niet bereid. Bij dit ontwerpbestemmingsplan Verhuellweg is er geen aandacht voor verlichting. Terwijl dat in de nabijheid van het nabijgelegen natuurgebied, vogeltrekgebied bovendien, natuurlijk van groot belang is. Waarmee ik wil zeggen: **de verlichting maakt al die ingrepen in het landschap nog veel erger**. Door verlichting te minimaliseren kun je in ieder geval de schade 's nachts nog enigszins beperken. Hieruit voortvloeiend zijn de aanbevelingen; 1. Ga zo min mogelijk de hoogte in. 22 meter is een flat van 7 verdiepingen! Veel te hoog, gezien de ligging pal aan het natuurgebied Ijsseluiterwaarden, waar recreatie zo'n belangrijk verdienmodel is. Met name ook fietsers en wandelaars zien zo'n massief blok van verre in het landschap liggen en dat stoort: juist dat landschap maakt deze omgeving aantrekkelijk. Ongetwijfeld kan het lager. Misschien kan er een verdieping de grond in. Misschien kan er creatief geschoven worden met het hoogste deel. Thuiswerken gaat nooit meer weg en misschien hoeft niet meer iedereen op kantoor te zijn, en als het kantoorpersoneel thuis kan werken kunnen zij ook in een pand elders in Doesburg gaan werken. Hoe dan ook, wees creatief ipv de makkelijkste weg te kiezen ten koste van het landschap en iedereen die daarvan houdt. En waarom wordt de Hubo bouwmarkt niet uitgekocht, zodat er uitgebreid kan worden in de breedte? 2. De kleur van de gebouwen doet er toe. Het is niet vanzelfsprekend dat daar aandacht voor is. Kijk vooral bij Aviko naar hoe het niet moet. 3. Denk ook aan de verlichting en stel in vroeg stadium eisen aan de beperking van de verlichting. De provincie maalt er niet om en gezien mijn ervaring met Rotra hieromtrent heb ik geen vertrouwen in zelfregulering, wat hun betreft. Licht maakt het pand in de nacht tot op grote afstand zichtbaar, wat we niet willen, en is slecht voor de nabijgelegen natuur.	Lichthinder zal zoveel als mogelijk worden voorkomen. Mogelijkheid tot uitbreiding in de breedte is op het bedrijventerrein beperkt, deze is op dit moment al zoveel mogelijk benut. De bouwmarkt Hubo, die in de huidige situatie in het plangebied gevestigd is, is nauw betrokken bij de beoogde ontwikkeling. In samenspraak met de bouwmarkt wordt gekeken of deze in de toekomst plaats kan maken voor de uitbreiding van de gebouwen van Rotra. Mogelijk komt de bouwmarkt op een andere locatie in Doesburg terug. Het gebruik van de Hubo blijft binnen het nieuwe bestemmingsplan dan ook gewoon toegestaan op de huidige locatie. Het Gelders genootschap adviseert om de horizontale geleding en subtiele overgang tussen ‘doos’ en lucht (lichte kleurstelling) het uitgangspunt te laten zijn voor de nieuwbouw ontwikkelingen, die in maat en schaal aansluiten op de huidige bedrijfsbebouwing. Zij geeft aan dat het bestaande toetsingskader wat van toepassing is op de ontwikkelingen van de Verhuellweg voldoende houvast biedt om het bebouwingsbeeld van stoere watergebonden bedrijvigheid en daarmee de ruimtelijke kwaliteit te borgen.	

4 Overzicht aanpassingen bestemmingsplan

4.1 Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen

- De Staat van bedrijfsactiviteiten is aangepast waarbij voor categorie 4.1 en 4.2 uitsluitende de bestaande bedrijvigheid is opgenomen. Ter plaatse van de laad- en loskade is uitsluitend een laad- en loskade toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding voor milieucategorie 4.1 is tevens bedrijvigheid met een lagere milieucategorie toegestaan. In de regels van het bestemmingsplan zijn kleine tekstuele aanpassingen gedaan om beter aan te sluiten bij de huidige gebruiksmogelijkheden.
- Het aantal afvaarten is in de algemene gebruiksregels beperkt tot 10 per week (Artikel 13.1)
- Het verkeersonderzoek is geactualiseerd op basis van recente gegevens en modellen. De conclusie in de toelichting is aangepast op het aangepaste onderzoek. In de bijlage is de rapportage vervangen.
- Op basis van de geactualiseerde verkeersgegevens is het onderzoek luchtkwaliteit geactualiseerd. De conclusie in de toelichting van het bestemmingsplan is niet aangepast, deze is op basis van het nieuwe onderzoek ongewijzigd. In de bijlage is de rapportage vervangen.
- Op basis van het geactualiseerde verkeersonderzoek is de AERIUS-berekening voor stikstofdepositie geactualiseerd en op basis daarvan is ook de voortoets stikstofdepositie geactualiseerd. Dit is tevens aangepast in de toelichting. De actualisatie heeft geen gevolgen voor de conclusies.
- De behoeftetoets voor de kadeverlenging is toegevoegd als bijlage bij de toelichting en in de toelichting is de onderbouwing aangepast. Zowel in de toelichting als in de bijlage bij de toelichting.
- Op basis van de geactualiseerde onderzoeken is ook de vormvrije m.e.r. geactualiseerd. De conclusie blijft ongewijzigd.

4.2 Ambtshalve wijzigingen

- De beoogde bouwhoogte voor een deel van het gebouw van Ubbink bedraagt maximaal 22 meter. De opslagcapaciteit van de hal achter het kantoor moet hoger worden om de benodigde opslag kwijt te kunnen. In bijlage 1 van de toelichting staat deze hoogte correct benoemd in paragraaf 4.5. Op de verbeelding van het bestemmingsplan is voor de betreffende gronden de bouwhoogte gecorrigeerd naar 22 meter.
- Op basis van de reacties van de Omgevingsdienst Regio Arnhem is de conclusie van een verantwoording van het groepsrisico opgenomen in de toelichting. De veiligheidszone voor de nieuwe locatie van het LNG-station is op de verbeelding iets verplaatst conform het onderzoek en het beoogde vulpunt. De veiligheidszone van de locatie van het huidige LNG-station is opgenomen in overeenstemming met het vigerende plan. De regeling voor deze veiligheidszone blijft van kracht zolang het LNG-station nog niet verplaatst is naar de nieuwe locatie.