# Bedrijventerrein Verhuellweg

| | |
|---|---|
| **Plantype** | **bestemmingsplan** |
| **Betreft** | **Bedrijventerrein Verhuellweg** |
| **Status** | **definitief** |

# Inhoudsopgave


**Toelichting** **3**

**Hoofdstuk1 Inleiding** **4**
1.1 Aanleiding 4
1.2 Ligging en begrenzing 6
1.3 Geldende bestemmingsplannen 7
1.4 Werkwijze en opzet van de toelichting 10

**Hoofdstuk2 Planbeschrijving** **11**
2.1 Huidige situatie 11
2.2 Toekomstige situatie 12

**Hoofdstuk3 Beleidskader** **15**
3.1 Rijksbeleid 15
3.2 Provinciaal beleid 19
3.3 Regionaal beleid 22
3.4 Gemeentelijk beleid 22

**Hoofdstuk4 Uitvoerbaarheid** **24**
4.1 Milieueffectrapportage 24
4.2 Bodem 25
4.3 Lucht 25
4.4 Geluid 26
4.5 Bedrijven en milieuzonering 27
4.6 Externe veiligheid 29
4.7 Explosieven 34
4.8 Water 34
4.9 Nautische veiligheid 36
4.10 Hydraulica 37
4.11 Ecologie 38
4.12 Verkeer en parkeren 43
4.13 Cultuurhistorie 44
4.14 Archeologie 46
4.15 Economische uitvoerbaarheid 46

**Hoofdstuk5 Juridische planopzet** **48**
5.1 Algemeen 48
5.2 Wijze van bestemmen 48

**Hoofdstuk6 Procedure** **50**
6.1 Algemeen 50
6.2 Verslag vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro 50
6.3 Verslag inspraak ex artikel 3.1.6 Bro 50
6.4 Verslag zienswijzen 50

# Toelichting

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De twee Doesburgse bedrijven Koninklijke Rotra (logistiek dienstverlener) en Ubbink (producent van onder andere systemen voor rookgasafvoer, ventilatie en dakramen) gevestigd op een bestaand bedrijventerrein aan de Verhuellweg in Doesburg maken een gestage groei door. Om ook op langere termijn te kunnen voorzien in de ruimtebehoefte van beide bedrijven dient het bestaande bedrijventerrein te worden geoptimaliseerd en geherstructureerd. Hiermee is straks sprake van een efficiënter ruimtegebruik op het terrein. Voorliggend bestemmingsplan volgt op een lang voortraject van een grotere uitbreiding (richting de Fraterwaard) waarvan in 2018 is besloten dit traject niet te vervolgen, vanwege het feit dat dit niet betaalbaar en tijd-technisch niet haalbaar bleek voor beide bedrijven (investeringen versus opbrengsten). Hieronder wordt kort het doorlopen voortraject geschetst.

*Voortraject*

In het eerdere traject is, om ook op langere termijn te kunnen voorzien in de ruimtebehoefte van beide bedrijven, onderzocht hoe het bestaande bedrijventerrein aan de Verhuellweg in Doesburg kon worden uitgebreid en doorontwikkeld als logistiek watergebonden bedrijventerrein; het Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg (LEID). Er was reeds sprake van een bestaande containerterminal ten noorden van Doesburg waarvoor de wens bestond om deze door te ontwikkelen naar een logistieke Hotspot zoals ook beleidsmatig is vastgelegd door zowel de gemeente als de provincie. De vergroting van het bedrijventerrein waardoor de bestaande industriële bedrijvigheid en logistieke dienstverlening in Doesburg en de regio Liemers en Achterhoek de mogelijkheid kreeg om te groeien en verder uit te breiden, was aanleiding voor de provincie om van het bedrijventerrein Verhuellweg een knooppunt te maken van de logistieke Hotspot Liemers - Achterhoek.

In dit voortraject is door een zevental samenwerkende partners (zowel overheden als beide bedrijven) nader onderzoek gedaan naar de gewenste uitbreiding, zijn diverse ontwerpen besproken en is onderzocht welke verschillende mogelijkheden er waren om de gewenste uitbreiding nader vorm te geven. Dit is gedaan door middel van het vaststellen van een NRD (= Notitie Reikwijdte en Detailniveau), waarin verschillende alternatieven zijn geformuleerd. Op basis van de NRD zijn alle alternatieven en varianten nader onderzocht. Zowel op milieuaspecten als financiële en tijd-technische haalbaarheid.

De initiatiefnemers hadden een substantiële uitbreidingsbehoefte (onder andere extra op- en overslagcapaciteit) op deze locatie. De ontwikkeling van het LEID paste in het beleid van de provincie en de gemeente Doesburg om de groeiambities voor watergebonden logistieke bedrijvigheid in Doesburg te faciliteren en in de regio Liemer Achterhoek een logistieke hotspot te realiseren. Koninklijke 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. Het voornemen was dan ook om de bedrijven de mogelijkheid te geven door te ontwikkelen op de huidige locatie in Doesburg. Met de doorontwikkeling van het LEID kon nader invulling worden gegeven aan de ambitie om een logistieke hotspot voor de regio Liemer Achterhoek te realiseren.

In eerste instantie zijn voor de geconstateerde ruimtebehoefte ook verschillende andere locaties in de regio onderzocht. Deze andere locaties bleken niet geschikt. Daarom is begin 2016 een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden voor een uitbreiding ter plaatse van de bestaande locatie. Rotra heeft in 2017 de kade in gebruik genomen waarmee een begin is gemaakt met de

ontwikkeling van de locatie Verhuellweg tot logistiek knooppunt. Dit knooppunt maakt onderdeel uit van de logistieke Hotspot Liemers – Achterhoek en vervult een belangrijke rol in het transport over water met onder meer een rechtstreekse verbinding naar Rotterdam en Twente.

Op basis hiervan waren de volgende projectdoelstellingen geformuleerd:

- uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Verhuellweg (thans circa 15 ha groot) met tenminste 10 en bij voorkeur 20 ha bruto, één en ander afhankelijk van het draagvermogen van het gebied;
- optimalisatie van het ruimtegebruik (herstructurering) op het bestaande bedrijventerrein Verhuellweg;
- vergroting van de laad- en loscapaciteit door verdubbeling van de kadelengte (130 m extra) van de containerterminal dan wel intensiever gebruik van de bestaande kade;
- verruiming van de zwaaikom zodat deze geschikt wordt voor schepen tot CEMT categorie Va (110 m lengte), de scheepvaartklasse die ook is toegestaan op de IJssel.

Zoals hierboven al omschreven, is de gewenste grote uitbreiding niet doorgegaan maar is wel gekeken naar een zogenaamde terugvaloptie om toch, zoveel als mogelijk, tegemoet te kunnen komen aan de geformuleerde uitbreidingsbehoefte van beide bedrijven. In dit geval nu binnen de grenzen van het huidige bedrijventerrein.

Om op langere termijn te kunnen voorzien in de ruimtebehoefte en doorontwikkeling van Doesburg als knooppunt van de logistieke Hotspot Liemers - Achterhoek, is er behoefte aan herstructurering van het bedrijventerrein Verhuellweg. Het initiatief om de bestaande containerterminal door te ontwikkelen naar een logistieke Hotspot is gebaseerd op de wens om de huidige activiteiten op het bedrijventerrein efficiënter te maken. Het concentreren van activiteiten op één locatie maakt het mogelijk dat logistieke stromen van de bedrijven zelf en bedrijven uit de regio (optimaal) worden gebundeld en gegroepeerd. In het kader van optimalisering van de interne bedrijfsvoering en bedrijfsprocessen is scheiding en versnippering ongewenst.

Naar aanleiding van het hiervoor geschetste voortraject om tot de ontwikkeling van Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg (LEID) te komen was, zoals al gezegd, de ontwikkeling niet betaalbaar voor beide bedrijven. Op basis van die constatering is gekozen voor een optimalisatie en herstructurering voor beide bedrijven. Deze investering is van groot belang. Dit omdat de bedrijven een belangrijke functie hebben in de regio en ontwikkeling van deze bedrijven van groot belang is voor duurzame en innovatieve oplossingen en de positie van de regio in deze markt. Met de beoogde optimalisatie en herstructurering zal de ten noorden gelegen Fraterwaard niet worden aangetast. Bovendien wordt er ingezet op het optimaal benutten van het bestaande watergebonden bedrijventerrein waarbij het gebruik van vervoer over water wordt versterkt. De eerdere doelstelling van de optimalisatie van de interne en onderlinge bedrijfsvoering en bedrijfsprocessen wordt door voorliggende bestemmingsplan nog steeds ondersteund.

Hiermee wordt de doorontwikkeling van de bedrijven Rotra en Ubbink die jaren geleden al in gang is gezet, formeel juridisch geregeld. Ook nu de ontwikkeling van LEID niet mogelijk blijkt hebben de partijen uitgesproken elkaar te steunen in het vervolgtraject.

Met de optimalisatie en een efficiënter ruimtegebruik worden tevens kansen benut op het gebied van het verduurzamen van het bedrijventerrein.

Als laatste valt nog de ontwikkeling te melden van verkoop van het wegtransport en de logistieke dienstverlening van Rotra aan Kuehne&Nagel. Hiermee wordt weliswaar een splitsing van wegtransport (Kuehne&Nagel) en transport via scheep- en luchtvaart (onder andere CTD BV) voorzien maar is geen sprake van een gewijzigde opzet van het bestemmingsplan. Los van deze bestemmingsplanprocedure wordt de splitsing (op milieugebied) tussen de bedrijven op dit moment, in overleg met de gemeente en de ODRA (Omgevingsdienst Regio Arnhem), voorbereid.

De laad- en loskade van Container Terminal Doesburg zal verlengd worden en de bestaande bebouwing op het bedrijventerrein wordt gedeeltelijk geoptimaliseerd en aangepast. Gedeeltelijk is er sprake van sloop-nieuwbouw en het moderniseren en verduurzamen van het bestaande bedrijventerrein om klaar te zijn voor de toekomst.

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. Daarnaast moet het plan worden aangepast op de beoogde verlenging van de laad- en loskade, het verplaatsen van het LNG-station en de realisatie van extra parkeervoorzieningen. Met voorliggend bestemmingsplan wordt een eenduidig juridisch-planologisch kader geboden, waarmee de beoogde optimalisatie mogelijk wordt gemaakt. Tevens wordt er rekening gehouden met mogelijkheden voor doorontwikkeling in de toekomst.

De gemeente Doesburg heeft in een principebesluit (18 januari 2019) laten weten in principe medewerking te willen verlenen aan de herziening van het bestemmingsplan om het bedrijventerrein verder te kunnen ontwikkelen en toekomstbestendig te maken.

## 1.2 Ligging en begrenzing

Het plangebied is gelegen aan de Verhuellweg aan de noordzijde van Doesburg. Aan de noordzijde van het plangebied ligt Het Zwarte Schaar, een oude meander van de IJssel. Het gebied ten noorden van Het Zwarte Schaar betreft een poldergebied. De IJssel ligt ten westen van het plangebied en ten zuiden van het plangebied ligt watergang De Fles. De Verhuellweg ligt parallel langs de Provinciale Weg (N317) en zorgt voor de verbinding naar het bedrijventerrein. Aan de oostzijde van het plangebied buigt de Verhuellweg af naar het noorden, over de dam in Het Zwarte Schaar.

Het plangebied wordt grotendeels begrensd door de plangrenzen van het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Verhuellweg' en heeft een oppervlakte van circa 21 hectare.

Navolgende afbeeldingen tonen de globale ligging en begrenzing van het plangebied.

*Figuur 1.1 Globale ligging plangebied (wit omcirkeld, bron: ruimtelijkeplannen.nl)*

*Figuur 1.2 Globale begrenzing plangebied (wit omkaderd, bron: Google Maps)*

Voor de exacte begrenzing van het plangebied dient de digitale verbeelding behorend bij dit bestemmingsplan te worden geraadpleegd.

## 1.3 Geldende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Verhuellweg'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 28 september 2017. Daarnaast ligt een klein gedeelte van het plangebied binnen de grenzen van bestemmingsplan 'Buitengebied Doesburg', vastgesteld op 22 juli 2010.

Het plangebied is grotendeels voorzien van de bestemming 'Bedrijventerrein'. De gronden die zijn aangewezen voor 'Bedrijventerrein' zijn hoofdzakelijk bestemd voor een haven en buitenopslag binnen het bouwvlak. Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein Verhuellweg' zijn daarnaast nog enkele functieaanduidingen opgenomen voor specifieke bestemmingen.

Aan de noordzijde zijn de gronden voorzien van de bestemming 'Water - Rivier'. Deze gronden zijn bestemd voor water en voorzieningen ten behoeve van scheep- en recreatievaart, waterstaatkundige doeleinden, voorzieningen ten behoeve van (semi-)overheidsdiensten, waterstaatkundig beheer en onderhoud, groen- en oevervoorzieningen en verkeersvoorzieningen.

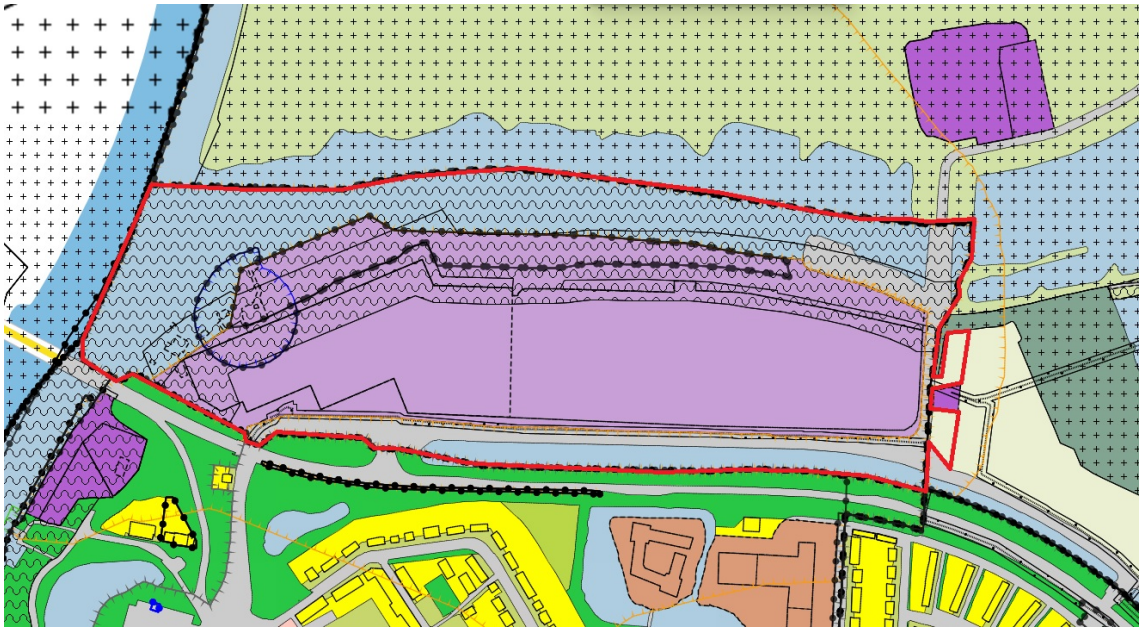
Aan de zuidzijde hebben de gronden de bestemming 'Water'. Deze gronden zijn bestemd voor waterberging, waterpartijen en waterlopen, bruggen, vijvers, groenvoorzieningen en bescherming en instandhouding van ecologische voorzieningen en natuurwaarden.

Daarnaast beschikt het plangebied over de bestemming 'Verkeer'. De gronden met deze bestemming zijn onder andere bestemd voor wegen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen.

Aan de oostzijde van het bedrijventerrein is in de huidige situatie een parkeerterrein aanwezig. Deze locatie en de gronden ten zuiden van de nutsvoorziening, grenzend aan de zuidzijde van het parkeerterrein, lijken geschikte locaties voor de uitbreiding van de parkeervoorziening of voor de realisatie van een parkeerdek. Indien deze ontwikkeling in de toekomst daadwerkelijk gewenst is zal te zijner tijd worden onderzocht of dit mogelijk is. Deze gronden vallen buiten de grenzen van

het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Verhuellweg' en maken onderdeel uit van het bestemmingsplan 'Buitengebied Doesburg'. De gronden beschikken over de bestemming 'Agrarisch'. Omdat de uitbreiding van een parkeervoorziening of de ontwikkeling van een parkeerdek niet binnen deze bestemming past, maken deze gronden ook onderdeel uit van het plangebied.

Navolgende afbeelding toont een uitsnede van de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van het plangebied.



*Figuur 1.3 Uitsnede vigerende bestemmingsplannen (plangebied rood omkaderd; bron: ruimtelijke plannen.nl)*

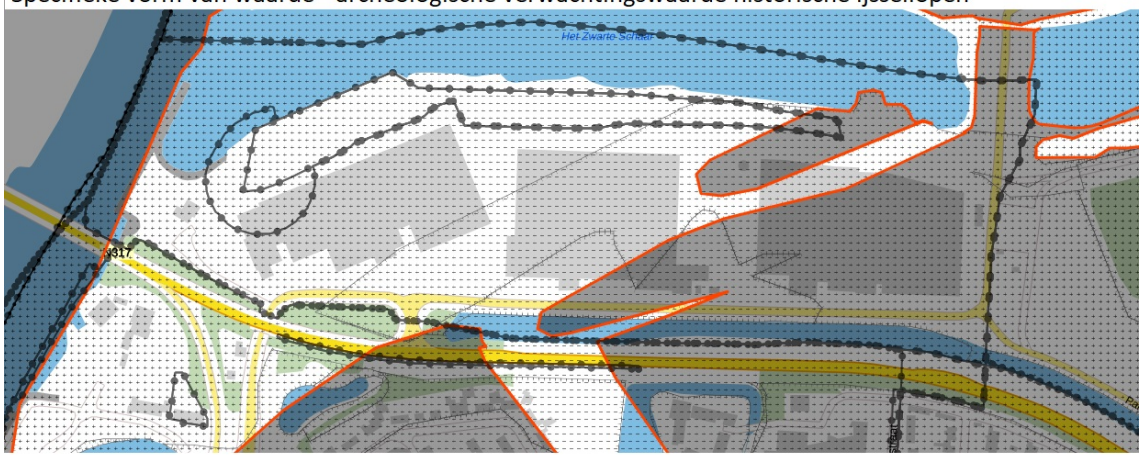
Naast de enkelbestemmingen zijn er ook dubbelbestemmingen opgenomen. De noordelijke strook van het plangebied beschikt over de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie'. Deze gronden zijn aangewezen voor de berging en afvoer van hoog oppervlaktewater, sediment en ijs; de waterhuishouding; de aanleg, het onderhoud en de verbetering van de waterkering en het vergroten van de afvoercapaciteit. Daarnaast beschikt een deel van de gronden ook over de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Deze gronden zijn mede bestemd voor de aanleg, instandhouding en of bescherming van de waterkering.

In het westen van het plangebied ligt een gasleiding, in het vigerende bestemmingsplan is daarvoor de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' opgenomen.

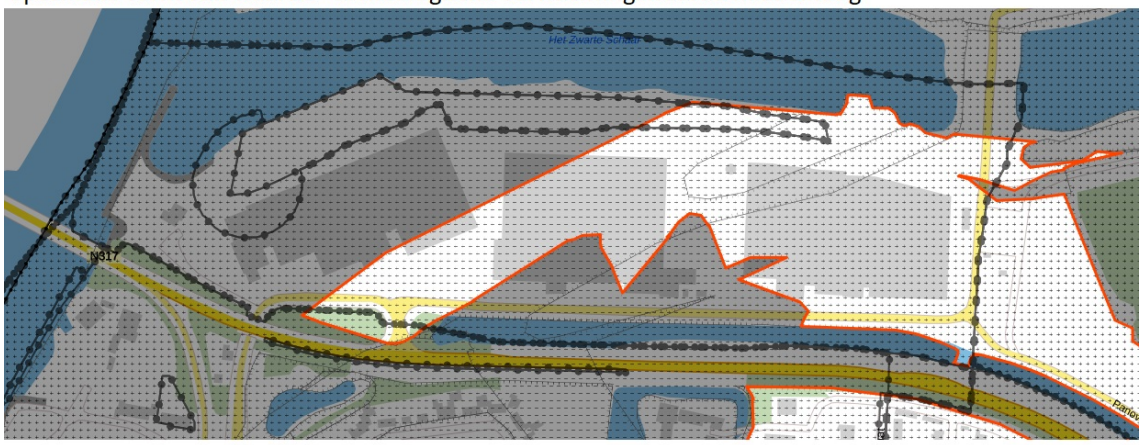
*Archeologie*

Naast de genoemde bestemmingsplannen is er voor de gronden van Doesburg ook een bestemmingsplan voor archeologische waarden opgenomen, 'Archeologie Doesburg 2009'. Op navolgende afbeelding is per gebiedsaanduiding een uitsnede van het bestemmingsplan 'Archeologie Doesburg 2009' te zien.

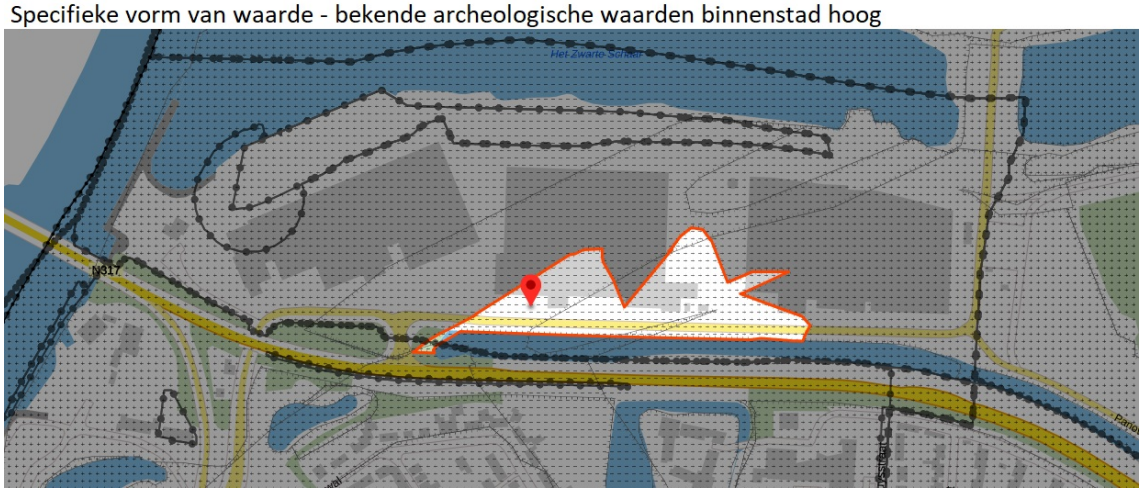
Specifieke vorm van waarde - archeologische verwachtingswaarde historische ijssellopen




Specifieke vorm van waarde - archeologische verwachtingswaarde middelhoog




Specifieke vorm van waarde - bekende archeologische waarden binnenstad hoog




*Figuur 1.4 Uitsnede bestemmingsplan 'Archeologie Doesburg 2009'*

Het gehele plangebied is voorzien van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Deze gronden zijn, behalve de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van de archeologische verwachting en de archeologische waarden.

Indien er geen aanduiding is opgenomen geldt dat het verboden is om een bodemingreep uit te voeren of te laten uitvoeren zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders voor bodemingrepen groter dan 10.000 m² en dieper dan 0,5, ongeacht het bepaalde in de regels bij andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen.

Voor het plangebied geldt echter dat nagenoeg het gehele gebied voorzien is van een aanduiding. Zoals in figuur 1.4 te zien is, is een groot gedeelte van het plangebied voorzien van de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische verwachtingswaarde historische ijssellopen'. Hiervoor geldt dat het verboden is om bodemingrepen uit te voeren of te laten uitvoeren, zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders, wanneer het bodemingrepen betreft groter dan 1.000 m² en dieper dan 7,5 m + NAP.

Op de middelste uitsnede in figuur 1.4 is het gebied weergegeven dat is aangeduid met 'specifieke vorm van waarde - archeologische verwachtingswaarde middelhoog'. De drempelwaarde voor bodemingrepen ligt hier op 500 m² en een diepte van 0,5 m.

Op de onderste uitsnede in figuur 1.4 is het gebied aangegeven met de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - bekende archeologische waarden binnenstad hoog'. Hiervoor geldt dat zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders geen bodemingrepen zijn toegestaan groter dan 25 m² en dieper dan 0,3 m.

De beoogde ontwikkeling in relatie tot het aspect archeologie wordt nader onderbouwd in paragraaf 4.14 Archeologie.

Het bestemmingsplan 'Archeologie Doesburg 2009' blijft ongewijzigd van toepassing voor de gronden van het plangebied.

*Parkeren*

Tot slot ligt er op de gronden van het plangebied een bestemmingsplan 'Parapluplan parkeren'. Via dit bestemmingsplan is de juridische borging van het gemeentelijk parkeerbeleid geregeld. Het plangebied valt binnen de gebiedsaanduiding 'overige zone - rest bebouwde kom'. De parkeernormen die zijn opgenomen in bijlage 1 van 'Parapluplan parkeren' zijn van toepassing.

## 1.4 Werkwijze en opzet van de toelichting

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het initiatief beschreven. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van het ruimtelijke beleidskader van de verschillende overheden. Hoofdstuk 4 bevat de uitvoerbaarheidsaspecten. Tot slot bevat de toelichting hoofdstukken over de opbouw, verantwoording en uitleg van de planregels (hoofdstuk 5) en de procedure van het plan (hoofdstuk 6).

# Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

## 2.1 Huidige situatie

Het plangebied ligt aan de Verhuellweg in het noorden van Doesburg. Het plangebied wordt in het zuiden begrensd door de Provinciale Weg (N317), in het westen door de IJssel, Het Zwarte Schaar in het noorden en de agrarische gronden en vestingwerken in het oosten. Door de verhoogde ligging van de Provinciale Weg tussen het plangebied en de binnenstad van Doesburg, ligt het bedrijventerrein redelijk gescheiden van de rest van het stedelijke gebied. Deze verhoging dient tevens als geluidswal.

Het plangebied is vroeger deel van de vestingwerken van Doesburg geweest. Sinds de jaren '50 is het plangebied bestemd als bedrijventerrein. In de jaren '60 zijn hier twee grote bedrijven gevestigd: expeditiebedrijf Rotra en kunststofverwerkingsbedrijf Ubbink. Deze bedrijven zijn nog steeds aanwezig op het bedrijventerrein. Beide bedrijven hebben een bovenregionale en/of landelijke uitstraling en beslaan samen circa tweederde van het bedrijventerrein. De bedrijven hebben een sterke positie in de markt en zijn gericht op duurzame innovatieve oplossingen waardoor zij een constante groei doormaken. Daarnaast zijn het bedrijfsverzamelgebouw De Blikvanger en een bouwmarkt aanwezig op het bedrijventerrein.

De containerterminal is inmiddels 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. De terminal is een belangrijke rechtstreekse verbinding naar de regio Twente. Tevens verzorgt de containerterminal containertransport 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 doorontwikkelen van deze locatie. Zo is in 2014 medewerking verleend aan de bouw van een LNG-station voor zowel vrachtwagens als binnenvaartschepen, een elektrisch aangedreven portaalkraan en een toename van de opslagcapaciteit van 8 naar 12 meter waardoor meer containers opgeslagen kunnen worden.

Navolgende afbeelding geeft een panorama view van het bedrijventerrein en de omgeving.

*Figuur 2.1 Panorama view huidige situatie bedrijventerrein en omgeving (bedrijventerrein: wit omcirkeld; bron: Doesburg2030.nl)*

*Bebouwing*

De bebouwing op het terrein bestaat uit drie grote bouwvolumes. De bouwhoogte van deze bedrijfsgebouwen varieert van 3 meter tot maximaal 18 meter. Verder zijn er aan de westkant van het plangebied een nutsvoorziening en een aantal gebouwen aanwezig van Rijkswaterstaat. Het betreft een kantoorruimte en werkplaats van één bouwlaag met een kap en verschillende stallingsruimten met één bouwlaag en een plat dak.

*Water en groen*

Het plangebied beslaat een deel van het water van de IJssel en Het Zwarte Schaar. Ten noorden van de bedrijfsgebouwen bevindt zich een bandijk en aan de zuidzijde ligt de watergang De Fles met daarlangs een groenstrook met opgaande beplanting. Ook aan de westzijde langs de IJssel en aan de oostelijke grens van het plangebied is opgaande beplanting aanwezig.

*Ontsluiting*

Het bedrijventerrein wordt ontsloten via de Verhuellweg welke in het zuidwesten aansluit op de Koepoortdijk en de Provinciale Weg N317. In het oosten van het plangebied loopt de Verhuellweg richting het noorden door naar het poldergebied. In het zuidoosten van het plangebied sluit de Verhuellweg aan op de Panovenweg, die richting de woonwijken van Doesburg leidt.

*Bedrijvigheid*

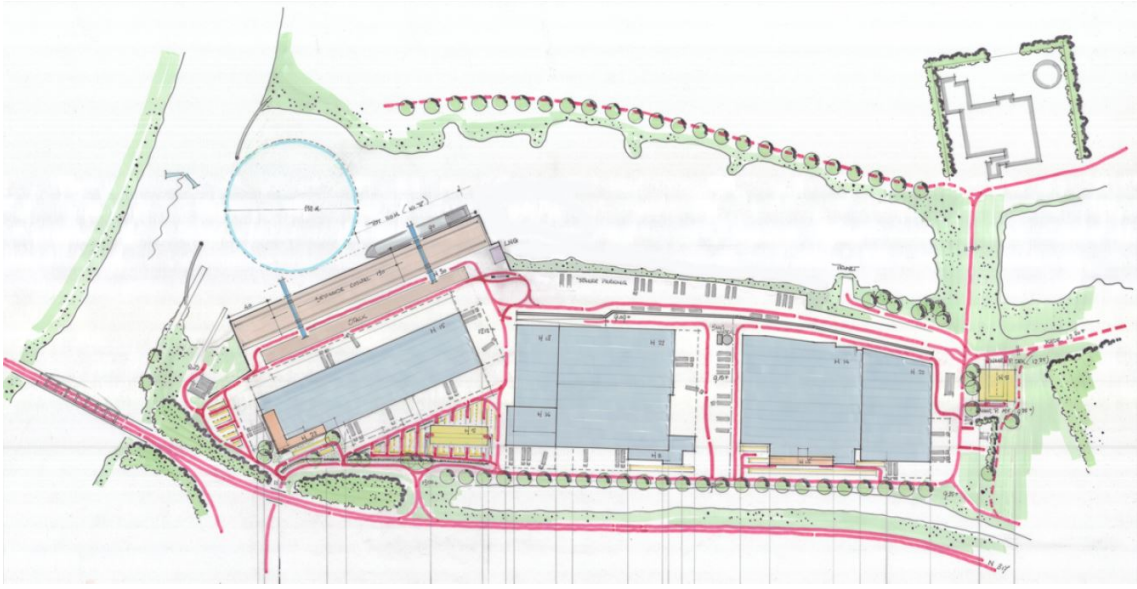
Het bedrijfsgebouw aan de westzijde van het plangebied bestaat grotendeels uit warehouse ruimte en kantoorruimte voor Rotra. Daarnaast wordt een klein deel van dit gebouw gebruikt als bedrijfsverzamelgebouw met onder andere een bouwmarkt. Het middelste bedrijfsgebouw is in gebruik door expeditiebedrijf Rotra en het oostelijke gebouw wordt gebruikt door kunststofverwerkingsbedrijf Ubbink. Langs de oever van Het Zwarte Schaar bevindt zich de kade van Container Terminal Doesburg die voorzien is van een laad- en loskade. Aan de westzijde van het plangebied is een LNG-tankstation aanwezig. Het gedeelte van het bedrijventerrein dat onbebouwd is wordt grotendeels gebruikt ten behoeve van opslag en parkeren van vrachtwagens. Parkeren voor personenauto's vindt voornamelijk plaats op eigen parkeerterreinen direct langs de Verhuellweg en op een parkeerplaats aan de oostzijde van het plangebied.

## 2.2 Toekomstige situatie

Met de beoogde optimalisatie en efficiënter ruimtegebruik van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg blijft de hoofdstructuur van het terrein en de infrastructuur behouden.

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.

Navolgende afbeelding toont de beoogde situatie van het plangebied.



*Figuur 2.2 Situatietekening bedrijventerrein aan de Verhuellweg (bron: Jan Bruyn)*

In de beoogde situatie wordt het aantal afvaarten opgeschaald naar 10 afvaarten per week.

*Bebouwing*

De meest westelijke bedrijfsbebouwing wordt gesloopt en hiervoor in de plaats wordt een crossdock gerealiseerd ten behoeve van overslag van goederen. Hiermee zal op termijn ook het bedrijfsverzamelgebouw en de bouwmarkt komen te vervallen. De beoogde crossdock heeft een oppervlakte van circa 11.825 m² en krijgt een bouwhoogte van maximaal 15 meter. Aan de zuidzijde bovenop dit gebouw wordt een kantoor gerealiseerd van drie lagen met een bvo van circa 2.500 m². Het kantoor krijgt een maximale bouwhoogte van 22 meter. Hiermee wordt er een hoogteaccent gecreëerd.

Het gebouw ten oosten van de beoogde nieuwe bedrijfsbebouwing blijft behouden. Het oostelijke gedeelte van dit gebouw (circa 12.100 m²) wordt opgehoogd naar 22 meter ten behoeve van opslag. De rest van de bebouwing behoudt de bouwhoogtes van 18 meter, 14 meter en 8 meter.

Tussen beide gebouwen van Rotra is een parkeerdek beoogd met een oppervlakte circa 1.000 m². Zowel op maaiveld als op het parkeerdek kan geparkeerd worden. Het parkeerdek zal voorzien worden van een dak. Ten behoeve van duurzame energievoorziening worden hier zonnepanelen op geplaatst.

Op het terrein van Ubbink blijft de bestaande hal behouden. Aan de oostzijde wordt de bouwhoogte circa 22 meter ten behoeve van opslag. Daarnaast worden er aan de zuidzijde enkele aanpassingen gedaan om een nieuw kantoor te kunnen realiseren van circa 1.500 m². Dit kantoor krijgt een bouwhoogte van circa 16 meter. Het overige deel van de hal krijgt een maximale bouwhoogte van 14 meter.

Aan de oostzijde van het terrein is in de huidige situatie een parkeerterrein aanwezig. Dit lijkt een goede locatie voor eventuele uitbreiding van parkeervoorzieningen. Dit geldt tevens voor het terrein dat iets ten zuiden van dit parkeerterrein ligt. Indien uitbreiding van parkeervoorzieningen in de toekomst daadwerkelijk gewenst is zal te zijner tijd de haalbaarheid hiervan nader worden onderzocht. In het bestemmingsplan is op voorhand hiervoor al ruimte gereserveerd.

*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.

# Hoofdstuk 3 Beleidskader

## 3.1 Rijksbeleid

### 3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. In de visie benoemt het Rijk de ambities tot 2040 en de doelen, belangen en opgaven tot 2028. Daarmee moet Nederland concurrerend, bereikbaar en veilig worden. De structuurvisie gaat uit van 'decentraal, tenzij'. Het rijk kiest in het SVIR voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Het betreft de bescherming van de waterveiligheid aan de kust en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, de uitoefening van defensietaken, het Natuurnetwerk Nederland (voorheen de ecologische hoofdstructuur), de elektriciteitsvoorziening, de toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet en de veiligheid rond rijksvaarwegen. Voorts betreft het enkele specifieke gebieden zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam en Schiphol.

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) heeft het Rijk voor deze onderwerpen regels opgesteld waarmee de SVIR juridisch verankerd is richting lagere overheden. Via het Besluit ruimtelijke ordening en het Besluit omgevingsrecht zijn deze regels aanvullend vastgelegd.

In de SVIR worden, naast de onderwerpen van nationaal belang, accenten geplaatst op het gebied van bestuurlijke verantwoordelijkheden. Het beleid betekent een decentralisatie van rijkstaken en bevoegdheden. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en lagere overheden, burgers en bedrijven krijgen, zolang het nationaal belang niet in het geding is, de ruimte om oplossingen te creëren.

**Planspecifiek**

Het plangebied ligt in de besluitsubvlakken rivierbed en stroomvoerend deel rivierbed, in het kader van de waterveiligheid rond de grote rivieren. Ter plaatse van het besluitsubvlak rivierbed gelden algemene rivierkundige voorwaarden waaraan toe te laten (bouw)activiteiten in het rivierbed, ongeacht de aard en de omvang daarvan, altijd moeten voldoen. In de paragraaf 4.10 Hydraulica wordt hier nader op ingegaan.

Voor het besluitsubvlak stroomvoerend deel rivierbed zijn een aantal activiteiten omschreven waarvan op voorhand duidelijk is dat deze niet buiten het rivierbed gelokaliseerd kunnen worden. Daarom wordt hiervoor in het kader van de Waterwet een vergunning verleend, mits wordt voldaan aan enkele specifieke voorwaarden.

Het Barro en de SVIR zijn verder niet specifiek van toepassing op het plangebied. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling aansluit bij het Barro en de SVIR.

Tijdens de procedure van dit bestemmingsplan is de SVIR vervangen door de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Het vernieuwde beleid heeft geen gevolgen voor de conclusie.

### 3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van het nut en de noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, leden 2 - 4 Bro als volgt omschreven:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

**Planspecifiek**

Het nieuwe bestemmingsplan maakt de beoogde herstructurering en optimalisering van Bedrijventerrein Verhuellweg mogelijk. Er is sprake van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 Bro (ruimtelijke ontwikkeling van bedrijventerrein of zeehaventerrein, of kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen). Met het nieuwe bestemmingsplan worden de bouwmogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie niet aanzienlijk vergroot. In de huidige situatie is reeds een groot bouwvlak aanwezig welke niet volledig is bebouwd. Wel wordt met het nieuwe bestemmingsplan de bouwhoogte op plaatsen binnen het bouwvlak vergroot. Dit heeft echter geen consequenties voor het grondgebonden ruimtebeslag. Op basis van het grondgebonden ruimtebeslag en de bouwhoogte heeft een afweging plaatsgevonden en is geconcludeerd dat daarmee geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Volgens jurisprudentie (ABRvS 10 januari 2018; ECLI:NL:RVS:2018:52) is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling wanneer het bestemmingsplan voorziet in een uitbreiding van een bedrijfsterrein van ongeveer 2.000 m². Met onderhavig plan is dit niet het geval. Er is derhalve geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Tevens heeft het bestemmingsplan betrekking op bestaand stedelijk gebied.

Alleen voor wat betreft de verlenging van de kade is sprake van een uitbreiding buiten de grenzen van het vigerende bestemmingsplan. Voor de onderbouwing van de verlenging van de kade is door Stec een behoeftetoets uitgevoerd (Bijlage 2). Hieruit blijkt dat er zowel een kwantitatieve als kwalitatieve behoefte aan te tonen is voor de verlenging van de kade.

Geconcludeerd wordt dat met het planvoornemen voldaan wordt aan de ladder voor duurzame verstedelijking, zowel voor het binnenstedelijke deel als voor de verlenging van de kade die als uitbreiding gezien kan worden.

Hieronder wordt de behoefte aan doorontwikkeling van het bedrijventerrein beknopt onderbouwd op basis van ontwikkelingen in de logistieke sector.

De logistieke sector is sterk in beweging. Er is enerzijds kwantitatief sprake van een relatief constante vraag naar nieuwe, marktconform locaties voor logistieke bedrijven, maar daarnaast verandert de ruimtevraag vanuit de sector ook kwalitatief als resultaat van marktontwikkelingen, bijvoorbeeld door de opkomst van nieuwe technieken en innovaties. Een aantal van deze marktontwikkelingen zorgt voor veranderende locatiewensen en -eisen bij logistieke bedrijven.

Concreet: als gevolg van de huidige kwantitatieve en kwalitatieve marktontwikkelingen zien we onder andere de vraag naar bedrijfspercelen voor zeer grootschalige logistiek (>5 ha, XXL) stijgen, terwijl het aantal locaties waar deze bedrijvigheid kan uitbreiden of zich naartoe kan verplaatsen schaars is. Bovendien is sprake van clustering van enerzijds logistieke bedrijven (op enkele toplocaties met alle beoogde locatiekwaliteiten) en anderzijds de concentratie van meerdere warehouses op één locatie vanuit efficiency en effectiviteit. De belangrijkste marktontwikkelingen die de behoefte aan doorontwikkeling in de logistieke sector onderbouwen zijn:

- groei van logistieke activiteiten en ruimtevraag
- toenemende schaalvergroting van logistieke bedrijven

- clustering op één locatie
- toename ambities op en gebruik van multimodale faciliteiten
- groeiende opkomst van e-commerce en behoefte aan 24-uurslevering
- samenwerking in de keten wordt belangrijker.

Los van deze algemene ontwikkelingen in de logistieke sector wordt de specifieke behoefte van het planvoornemen op de planlocatie nader onderbouwd aan de hand van het provinciaal beleid, regionaal beleid, en gemeentelijk beleid in de navolgende paragrafen.

Voorts worden de conclusies van de behoeftetoets voor de verlenging van de kade beschreven.

*Conclusie kwalitatieve behoeftetoets*

Het voorliggende plan beantwoordt aan de belangrijkste marktontwikkelingen en trends voor de containervaart en voorziet daarmee in een kwalitatieve behoefte. Dat lichten we toe aan de hand van twee relevante marktontwikkelingen:

- Al over een langere periode in het verleden, en ook komende jaren, is er sprake van een schaalvergroting in de binnenvaart. In de binnenvaart worden 'grote' en 'bovenmaatse' schepen, met een scheepslengte van minimaal 110 à 135 meter (vaarklasse Va of Vb) steeds meer de norm bij het transporteren van containers. Deze schaalvergroting in de binnenvaart gaat ten koste van de kleinere (kortere) schepen: het aandeel 'kleine' en 'middelgrote' schepen neemt de komende jaren steeds verder af. Vaarwegen en haveninfrastructuur moeten in staat zijn deze grotere schepen te kunnen faciliteren, onder meer door voldoende kadelengte te realiseren.
- Indien een kade geëquipeerd moet zijn om meer dan één 'groot' schip tegelijkertijd aan te meren, bijvoorbeeld vanwege de omvang van de totale goederenstroom en/of vanuit efficiëntieoverwegingen, ligt een verdubbeling van de kadelengte dan ook voor de hand. Door in Doesburg de kade te verlengen van 130 naar 260 meter wordt de mogelijkheid geboden om twee 'grote' schepen tegelijkertijd aan te meren. Daarmee is de CTD goed geëquipeerd voor de binnenvaartvloot van de komende jaren.
- De komende jaren wordt door regionale, nationale en Europese overheden en marktpartijen vanuit duurzaamheidsoverwegingen een stimulerend beleid gevoerd om vervoer over water te stimuleren, ten faveure van vervoer over de weg. Tegelijkertijd ontstaan er ook marktprikkels die vervoer over water stimuleren. We verwachten bijvoorbeeld dat het vervoer van goederen over de weg de komende jaren relatief duurder zal worden door onder andere de invoering van het Europese 'Mobility Pack'. Deze maatregelen zullen zorgen voor een hoger aandeel van de binnenvaart in de totale 'modal split' van de goederenstromen.
- Om deze groei te kunnen faciliteren is voldoende capaciteit in containerhavens noodzakelijk. Naar verwachting neemt het aantal vaarbewegingen op de Nederlandse waterwegen toe om meer containervolume te kunnen vervoeren. De verlenging van de kade van de CTD is een ontwikkeling die aansluit op deze verwachte ontwikkeling, leidt ertoe dat ook de bedrijven op bedrijventerrein Verhuellweg deze 'modal shift' kunnen volgen en daarmee een toekomstbestendige propositie hebben.

*Conclusie kwantitatieve behoeftetoets*

Het voorliggende plan voorziet in het vergroten van de afhandeling- en terminalcapaciteit van de CTD en voorziet daarmee in de kwantitatieve behoefte. Dat lichten we:

- Naar verwachting neemt de overslag op de CTD in 2040 toe tot circa 36.500 tot 41.500 TEU, afhankelijk van het groeiscenario. Op basis van relevante trends, ontwikkelingen en beleidsambities omtrent het stimuleren van multimodaal vervoer lijkt het hoge groeiscenario het meest realistisch.
- Het toenemende transport van containers via de binnenvaart zorgt voor een toename van het aantal containerschepen dat zal moeten worden afgehandeld op de CTD. De huidige terminal is uitgerust om maximaal één klasse Va schip te kunnen afhandelen. Dat is voldoende om de in het huidige bestemmingsplan vastgelegde twee schepen per week te kunnen faciliteren. Indien door toekomstige toename van de containeroverslag op de CTD echter meer dan twee schepen per week de terminal aan zullen doen, verwachten we dat vaker twee schepen tegelijkertijd aan moeten meren (en afgehandeld moeten/kunnen worden). Op basis van de

groeiverwachtingen beantwoordt de verlenging van de kade van de terminal om twee klasse Va schepen te kunnen faciliteren dan ook aan de te verwachte behoefte.
- De bestaande capaciteit van de CTD (circa 30.000 tot 36.000 TEU per jaar) is voldoende om in de huidige vraag naar op- en overslag te kunnen voorzien. Op basis van de groeiprognose verwachten we dat de capaciteit op de huidige terminal in 2040 niet voldoende is om in de toekomstige overslag te kunnen voorzien, in het bijzonder op piekmomenten. Verdubbeling van de kadelengte (van 130 naar 260 meter) zorgt ook voor een verdubbeling van de stackruimte onder de portalkranen. Hiermee wordt de op- en overslagcapaciteit van de terminal verhoogd om te kunnen voorzien in de verwachte groei.

Ondanks dat voor de verhoogde bouwhoogte (verruiming van de maximale bouwhoogte op een aantal gedeelte van de reeds bestaande bebouwing) geconcludeerd is dat geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, wordt navolgend ook hiervan de behoefte aangetoond. Daarnaast is reeds geconcludeerd dat deze ontwikkeling plaatsvindt binnen bestaand stedelijk gebied.

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.

Rotra beschikt op dit moment over te weinig opslagcapaciteit. Enerzijds omdat Rotra als bedrijf groeit en de nodige opslagruimte groter wordt, anderzijds omdat een deel van het huidige warehouse noodgedwongen als crossdock wordt gebruikt. (Onder andere) hierdoor is er elders extra ruimte gehuurd (8.000 m²), 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.

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.

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.

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.

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 loading docks. 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.

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 nauwelijks door groei in m² bedrijfsruimte. Daar waar sprake was van groei in

bedrijfsruimte betrof het externe opslag. In de huidige situatie 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).

Het scheppen van de mogelijkheid om het bouwvolume te vegroten door verruiming van de maximale bouwhoogte binnen de bestaande bouwvlakken is een functioneel gebruik van bestaande ruimte en past ook in die zin binnen het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 Omgevingsverordening en Omgevingsvisie Gelderland

De Omgevingsverordening is geactualiseerd en in werking getreden op 1 januari 2018. Inmiddels hebben er meerdere actualisaties plaatsgevonden van de Omgevingsverordening. De laatste versie is vastgesteld op 15 december 2021. De conclusie in deze paragraaf veranderd op basis van meest recente versie niet. De Omgevingsverordening bevat algemene regels en specifieke aanwijzingen waaraan gemeenten moeten voldoen om daarmee de provinciale belangen veilig te stellen. De gemeentelijke bestemmingsplannen moeten met de Omgevingsverordening in overeenstemming worden gebracht. De Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is vastgesteld op 19 december 2018. Het vertrekpunt bij het maken van de Omgevingsvisie is de maatschappelijke opgaven die in gesprekken met overheden, organisaties en particulieren zijn benoemd.

Een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland staat centraal in de Omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland'. Met behulp van de volgende ambities wordt er richting gegeven aan energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie, biodiversiteit, bereikbaarheid, economisch vestigingsklimaat en woon- en leefklimaat:

1. Energietransitie: van fossiel naar duurzaam
2. Klimaatadaptatie: omgaan met veranderend weer
3. Circulaire economie: sluiten van kringlopen
4. Biodiversiteit: werken met de natuur
5. Bereikbaarheid: duurzaam verbonden
6. Vestigingsklimaat: een krachtige duurzame topregio
7. Woon- en leefomgeving: dynamisch, divers, duurzaam

**Planspecifiek**

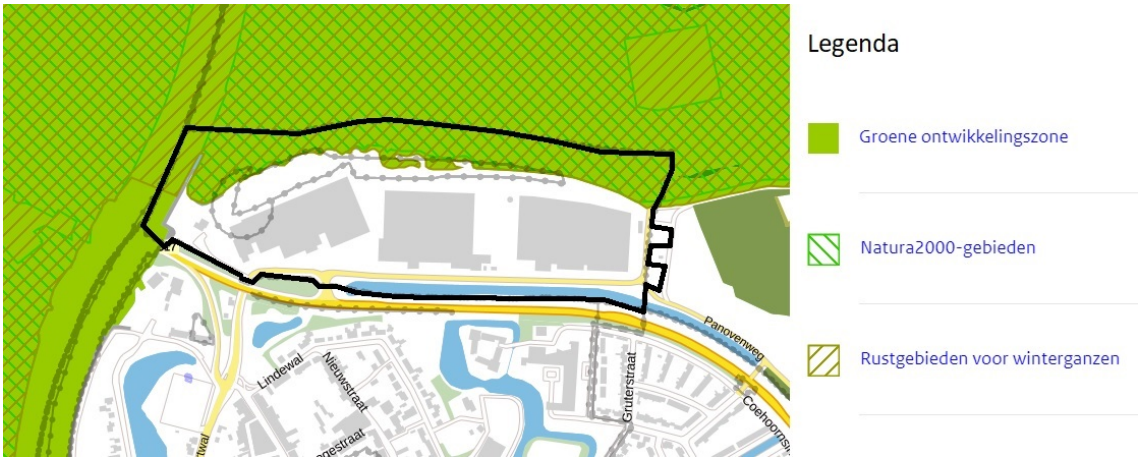
Voor onderhavige ontwikkeling zijn met name de ambities voor energietransitie en vestigingsklimaat van toepassingen.

De provincie streeft naar een versnelde energietransitie, gericht op forse vergroting van het aandeel duurzame energie en passend bij de Gelderse kwaliteiten. Met de optimalisatie van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg wordt een bijdrage geleverd aan de ambities voor energietransitie. Dit wordt gedaan door een deel van de bedrijfsgebouwen gas-loos te maken en op de bedrijfsbebouwing zonnepanelen te plaatsen.

Daarnaast streeft de provincie naar een duurzaam, dynamisch en toegankelijk economisch vestigingsklimaat, waar voor ondernemers en inwoners een sterke aantrekkingskracht vanuit gaat. In 2050 wil Gelderland alle werklocaties duurzaam hebben ingericht qua energie,

klimaatbestendigheid en logistieke productiestromen. Met de optimalisatie en een efficiënter ruimtegebruik van de kade en de bedrijven Rotra en Ubbink wordt er bijgedragen aan een duurzaam, dynamisch en toegankelijk economisch vestigingsklimaat.

Vanuit de omgevingsverordening en omgevingsvisie zijn de Groene ontwikkelingszone en Natura 2000-gebieden van belang. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Gelders natuurnetwerk. Het plangebied maakt gedeeltelijk onderdeel uit van de Groene ontwikkelingszone, Natura 2000-gebied en rustgebieden voor winterganzen. Dit is te zien op de navolgende afbeelding.




*Figuur 3.1 Uitsnede themakaart Natuur- en landschapsbeleid (Plangebied: zwart omkaderd; bron: Omgevingsvisie Gaaf Gelderland)*

Op onderhavige ontwikkeling is artikel 2.53 van de omgevingsverordening van toepassing.

In Artikel 2.53 is het volgende opgenomen:

1. *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 Groene ontwikkelingszone 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:*
   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.*

Een deel van het plangebied aan de noordzijde in het Zwarte Schaar is aangewezen als Groene Ontwikkelingszone. Voor de Groene ontwikkelingszone, dat ook is aangewezen als rustgebied voor winterganzen, is vooral een conserverend beleid van kracht, gericht op het behoud van openheid. Voor het rustgebied van winterganzen geldt dat vanwege de bestaande activiteiten ter plaatse nu al geen ganzen rusten. Met het planvoornemen is er derhalve geen sprake van aantasting van het rustgebied. De provincie geeft aan dat de uitbreiding van de kade plaatsvindt in een havengebied en dat er feitelijk geen kernkwaliteiten van de Groene ontwikkelingszone ter plaatse meer aanwezig zijn. Met de voorgenomen ontwikkelingen is geen groencompensatie vereist omdat de voorgenomen ontwikkelingen grotendeels binnen de huidige contouren van het bedrijventerrein plaats vinden. De Fraterwaard valt immers buiten het plangebied, hier vindt geen terreinverlies of bebouwing plaats. Mede gezien de beperkte oppervlakte van de uitbreiding van de kade, zijn hierdoor geen negatieve gevolgen voor Groene ontwikkelingszone ter plaatse te verwachten.

Door de beperkte uitbreiding van de kade vast te leggen in het bestemmingsplan is deze planologisch verankerd. Er zijn verder geen aanvullende inpassingseisen aan de orde omdat geen sprake is van significante aantasting. Geconcludeerd wordt dat met onderhavig bestemmingsplan de uitbreiding zodanig is ingepast dat er geen sprake is van significante aantasting van kernkwaliteiten van de Groene ontwikkelingszone.

In paragraaf 4.11 Ecologie wordt nader ingegaan op de effecten van de beoogde optimalisatie van het bedrijventerrein op beschermde gebieden en beschermde soorten.

### 3.2.2 Programma Logistiek als Gelderse Motor

Dit is het actieprogramma van de provincie Gelderland om de logistieke sector te stimuleren en te faciliteren. Ingezet wordt op een goed multimodaal vervoersnetwerk en een economisch gezonde en sterke logistieke sector met een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

De ambitie is om meer toegevoegde waarde en meer werkgelegenheid te leveren in de logistieke keten. Door de geografische ligging van de provincie Gelderland is internationale vervoercorridors komen goederenstromen door Gelderland. Twee van de negen Europese corridors lopen door Gelderland: de Rhine-Alphine Corridor en de North Sea - Baltic Corridor. Deze stromen moeten gekanaliseerd worden door versterking van de multimodale infrastructuur (weg, water en spoor). Daarnaast wil de provincie het accent leggen op het versterken van het vestigingsklimaat om de economische kracht van de logistieke sector optimaal te benutten en meer werkgelegenheid te creëren.

**Planspecifiek**

In de provincie Gelderland liggen de logistieke hotspots Rivierenland, regio Arnhem- Nijmegen en Liemers. Doesburg valt binnen de logistieke hotspot Liemers. Doesburg vormt hierbij de logistieke schakel met de Achterhoek. Het planvoornemen voor de optimalisatie van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg past in het streven van de provincie Gelderland om op deze locatie een logistieke hotspot te realiseren en de logistieke sector - een belangrijke pijler van de van de regionale economische structuur - te stimuleren. Bovendien maakt de locatie onderdeel uit van de Gelders Corridor North Sea - Baltic. De doelen voor deze corridor zijn:

1. meer betrouwbaar en robuust synchromodaal netwerk
2. verminderen ecologische footprint
3. concurrentiepositie sterker maken door samenwerking
4. voldoende ruimte logistieke bedrijven
5. meer personeel voor logistieke bedrijven
6. (inter)nationale acquisitie en groei (agro)logistieke bedrijven

Met het planvoornemen wordt er meer ruimte geboden voor logistieke bedrijven waarmee er tevens kan worden bijgedragen aan een meer betrouwbaar en robuust synchromodaal netwerk. Het planvoornemen sluit daarmee ook goed aan bij de gebiedsopgave voor de Gelderse Corridor.

## 3.3 Regionaal beleid

### 3.3.1 Regionaal programma werklocaties

Het Regionaal Programma Werklocaties (RPW) 'Ruimte voor economische ontwikkeling' is vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten op 6 februari 2018. In dit regionale programma hebben de gemeenten in de regio Arnhem - Nijmegen afspraken gemaakt over bedrijventerreinen, kantoren en perifere detailhandel. Het doel van dit programma is om het overaanbod aan werklocaties in de regio terug te dringen.

In het RPW zijn de volgende doelstellingen opgenomen:

1. Zorgen voor nieuwe economische ontwikkeling op de juiste locatie in de regio met maximaal rendement voor de werkgelegenheid. Dit geldt zowel voor bedrijventerreinen, kantoren als perifere detailhandel.
2. Ruimte geven aan uitbreiding van lokale bedrijvigheid.
3. In een realistisch tijdspad toewerken naar een economisch evenwicht in vraag en aanbod.
4. De economische marktontwikkelingen nauwlettend volgen en optimaal benutten. Er is een reële kans dat de komende jaren de huidige marktontwikkelingen doorzetten en de uitgifte/verkoop van gronden boven verwachting uitpakt.

**Planspecifiek**

In het regionale programma worden onder andere gewenste ontwikkelingen in de periode 2018-2021 genoemd. Ondanks algeheel regionaal bedrijventerreinoverschot moet de uitbreiding van bestaande bedrijven op bestaande bedrijventerreinen inclusief watergebonden bedrijven op bepaalde locaties wel door kunnen gaan. Als voor dergelijke uitbreidingen aangetoond kan worden dat deze niet kunnen verplaatsen naar een andere locatie dan kunnen deze bedrijven in principe uitbreiden op de huidige locatie als daar geen ruimtelijk-planologische bezwaren tegen zijn. De uitbreiding moet direct geheel in beslag genomen worden door het bedrijf zelf zodat er geen nieuw aanbod bedrijventerrein op de markt komt. Voor onderhavig plan geldt dat Rotra gebonden is aan de ligging aan de kade. De uitbreiding van Rotra wordt in het regionaal programma dan ook specifiek benoemd als gewenste ontwikkeling. Met de beoogde optimalisatie en efficiënter ruimtegebruik van het bestaande bedrijventerrein komt er geen nieuw aanbod bedrijventerrein op de markt. Onderhavig plan sluit daarmee aan bij het regionale programma. De ontwikkeling van dit bedrijventerrein wordt gezien als een belangrijke investering voor de regionale economie.

## 3.4 Gemeentelijk beleid

### 3.4.1 Ruimtelijke Structuurvisie Doesburg

De ruimtelijke hoofdstructuren binnen de gemeente Doesburg zijn reeds uitgekristalliseerd. Hierin zullen tot 2030 geen grote wijzigingen plaatsvinden. Binnen de hoofdstructuur liggen echter nog diverse mogelijkheden en opgaven voor verbetering en verduurzaming. Kern van de structuurvisie is dan ook het verbeteren en verduurzamen van locaties in en om de stad Doesburg rond de thema's wonen, werken, voorzieningen en recreëren.

De structuurvisie richt zich voornamelijk op een tiental specifieke locaties. Voor deze locaties worden specifieke doelen benoemd.

**Planspecifiek**

Het bedrijventerrein aan de Verhuellweg is een van de twee bedrijventerreinen in de stad. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een van de 10 locaties waarvoor specifieke doelen

benoemd zijn. Herstructurering van het bedrijventerrein Verhuellweg is wel aangegeven als lopend/afgerond project: *"Revitalisering en verduurzaming van zowel bedrijfskavels, -bebouwing als de openbare ruimte. Uitbreiding watergebonden logistieke hotspot met laad- en loswal.*"

Dit heeft betrekking op reeds uitgevoerde herstructureringsaspecten. Het gebied wordt nu verder ontwikkeld in lijn met de genoemde revitalisering en verduurzaming.

Het gebied ten noorden van het plangebied is wel aangewezen als een locatie met specifieke doelen. De locatie is aangewezen als landelijk gebied en betreft hier de Fraterwaard. 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 onderhavig plan. Met de herontwikkeling van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg wordt er geen afbreuk gedaan aan het landschap van de Fraterwaard.

Er kan geconcludeerd worden dat de beoogde optimalisatie van het bedrijventerrein past binnen de Ruimtelijke Structuurvisie Doesburg.

Het plan is daarmee in lijn met de Ruimtelijke Structuurvisie Doesburg 2030.

### 3.4.2 Economischbeleidsplan

In het economisch beleidsplan Doesburg is de koers uiteengezet waar de economie van de gemeente Doesburg nu staat en wat de ambities zijn. In het plan zijn de economische doelstellingen voor de komende jaren benoemd, waaronder het vergroten van de kansen voor bewoners van Doesburg. Als speerpunten in het economische beleid zijn benoemd:

- Versterking van het ondernemersklimaat;
- Promotie van Doesburg en stimuleren toerisme;
- Een aantrekkelijke binnenstad.

**Planspecifiek**

De werkgelegenheid in Doesburg is voor een groot deel afhankelijk van een paar grote bedrijven. Voor de toekomst van Doesburg is het van belang om deze grote werkgevers voor Doesburg te behouden. Rotra wordt benoemd als een belangrijke internationale transportonderneming. Ubbink en Rotra staan in de top 5 van de 20 grootste werkgevers binnen de gemeente Doesburg. Voor de ontwikkeling van deze bedrijven is onderhavig plan voor het bedrijventerrein van groot belang.

In het beleidsplan wordt tevens benoemd dat de kwaliteit van de bedrijventerreinen in de toekomst aandacht verdienen; zeker in de wetenschap dat de provincie Gelderland hiervoor geen middelen meer beschikbaar heeft.

Naast het economisch beleidsplan is een uitvoeringsprogramma opgesteld waarin concrete maatregelen zijn benoemd om het beleidsplan te realiseren. Voor het plangebied zijn geen specifieke maatregelen benoemd.

# Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid

## 4.1 Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Naast de Wet milieubeheer is het Besluit m.e.r. belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Bij toetsing aan het Besluit m.e.r. zijn er vier mogelijkheden:

a. het plan of besluit is direct m.e.r.- plichtig;
b. het plan of besluit bevat activiteiten uit kolom 1 van onderdeel D, en ligt boven de (indicatieve) drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 ‘gevallen’, van onderdeel D. Het besluit moet eerst worden beoordeeld om na te gaan of er sprake is van m.e.r.-plicht: het besluit is dan m.e.r.- beoordelingsplichtig. Voor een plan in kolom 3 ‘plannen’ geldt geen m.e.r-beoordelingsplicht, maar direct een (plan-)m.e.r.-plicht;
c. het plan of besluit bevat wel de activiteiten uit kolom 1, maar ligt beneden de drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 ‘gevallen’, van onderdeel D: er dient in overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit beoordeeld te worden of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Deze keuze wordt uiteindelijk in het bijbehorende plan of besluit gemotiveerd;
d. de activiteit(en) of het betreffende plan en/of besluit worden niet genoemd in het Besluit m.e.r.: er geldt geen m.e.r.- (beoordelings)plicht.

Sinds 16 mei 2017 geldt er een directe werking van het Europees recht. Daarom is per 7 juli 2017 het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. In de gewijzigde Besluit m.e.r. staat de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor elke aanvraag, waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is, moet:

- Door de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie worden opgesteld;
- Het bevoegd gezag binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit nemen. Dit besluit hoeft niet in de Staatscourant gepubliceerd te worden;
- De initiatiefnemer het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de vergunningaanvraag voegen (Artikel 7.28 Wet milieubeheer).

De artikelen 7.16 tot en met 7.20a Wm zijn in de nieuwe wetgeving voor alle in het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten van de D-lijst van toepassing.

De voorgenomen ontwikkeling valt onder categorie D 11.3 (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein) van het Besluit milieueffectrapportage. De drempelwaarde uit het Besluit m.e.r. van 75 hectare wordt niet overschreden. Indien een activiteit een omvang heeft die onder de drempelwaarden ligt, dient op grond van de selectiecriteria in de 'Europese richtlijn milieueffectbeoordeling' te worden vastgesteld of belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit voor het milieu kunnen worden uitgesloten, een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.- beoordeling'. Pas als dat het geval is, is de activiteit niet m.e.r.-plichtig.

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling is een separate aanmeldingsnotitie opgesteld. De aanmeldingsnotitie is als bijlage bijgevoegd (Bijlage 3). Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt dat significante effecten voor het milieu zijn uit te sluiten en er derhalve geen m.e.r-plicht ontstaat.

## 4.2 Bodem

In het kader van een ruimtelijk plan dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Indien sprake is van een functiewijziging zal er soms een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd in het plangebied. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem waarop deze ontwikkelingen plaatsvinden geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

Bij een bestemmingswijziging is een bodemonderzoek slechts noodzakelijk, indien de bestemmingswijziging tevens een wijziging naar een strenger bodemgebruik inhoudt. Bij een bestemmingswijziging die een gelijkblijvend of minder streng bodemgebruik oplevert, is de bodemkwaliteit in het kader van de bestemmingswijziging niet relevant en is bodemonderzoek niet noodzakelijk.

**Planspecifiek**

Met de gewijzigde herontwikkeling van het bedrijventerrein is er voor het overgrote deel geen sprake van een wijziging naar een strenger bodemgebruik. De huidige bedrijfsfuncties blijven met de beoogde optimalisatie en herstructurering bestaan. Er is geen directe aanleiding om een bodemonderzoek uit te voeren in het kader van de bestemmingsplanwijziging. Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de beoogde bestemmingsplanwijziging.

## 4.3 Lucht

In de Wet Milieubeheer gaat paragraaf 5.2 over luchtkwaliteit en staat ook wel bekend als de ‘Wet luchtkwaliteit’. De Wet luchtkwaliteit introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om de voertuigaantrekkende werking.

Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in een de algemene maatregel van bestuur ‘Niet in betekenende mate bijdragen’ (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 % bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) (1,2 µg/m³) een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 % bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen'.

**Planspecifiek**

Met betrekking tot de planontwikkeling op het bedrijventerrein Verhuellweg is er onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het plan op de luchtkwaliteit (Bijlage 4). Hierbij is gerekend met een maximale toename van 10 afvaarten per week. Voor het bepalen van de luchtkwaliteit zijn op basis van de emissies van luchtverontreinigende stoffen, ten gevolge van het plan, de concentratietoenamen in de directe omgeving bepaald. Hiervoor is gebruik gemaakt van modelberekeningen. De concentratietoenamen zijn bepaald ten opzichte van de huidige feitelijke situatie. De berekende concentratietoenamen zijn vervolgens getoetst aan de NIBM-norm. Het gewijzigde plan geeft geen extra ruimte voor de vestiging van nieuwe bedrijven. De 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.

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied de

concentratietoenamen $NO_2$ en $PM_{10}$ ten gevolge van het plan niet meer bedragen dan 1,2 µg/m³. 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.

## 4.4 Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeurswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige functies niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige functies in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeurswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige functies aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeurswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

**Planspecifiek**

Voor de bestemmingsplanwijziging is er door Sweco een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Bijlage 5). In het onderzoek is bepaald wat de geluidsniveaus zijn ter plaatse van woningen van derden alsmede op de zonepunten ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten. In het onderzoek is rekening gehouden met 10 afvaarten per week.

Bedrijventerrein Verhuellweg betreft een gezoneerd industrieterrein. Er is een 50 dB(a)-zone rondom het terrein vastgesteld. Binnen de geluidzone zijn een aantal woningen gelegen. Voor woningen binnen de zone kunnen hogere waarden worden afgegeven. Omdat de afgegeven waarden onbekend zijn is toch getoetst aan het activiteitenbesluit. Naast de beoordeling op de zone, is in het akoestisch onderzoek in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling ook gekeken naar het verkeer op de openbare weg.

Het volgende wordt in het rapport geconcludeerd:

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op de zone bedraagt ten hoogste 49 dB(A) etmaalwaarde. De wettelijk vastgestelde 50 dB(A) geluidzone rondom het gezoneerde industrieterrein wordt hiermee niet overschreden. De uiteindelijke zonetoets moet uitwijzen of de geluidemissie inpasbaar is binnen de zone van het industrieterrein. Deze beoordeling is aan de zonebeheerder, in dit geval de omgevingsdienst regio Arnhem (ODRA).

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau LAr;LT op de gevels van woningen van derde bedragen ten hoogste 46, 43 en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Hiermee wordt voldaan aan de richtwaarde uit het Activiteitenbesluit van ten hoogste 50, 45 en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

De Wet geluidhinder biedt geen toetsingskader voor maximaal optredende geluidsniveaus op een gezoneerd industrieterrein. De maximaal optredende geluidsniveaus zijn echter wel inzichtelijk gemaakt en getoetst aan het Activiteitenbesluit. Ter plaatse van de woningen wordt voldaan aan de maximale geluidniveau LAmax uit het Activiteitenbesluit.

De indirecte hinder, veroorzaakt door de ontsluitingsroute gepaard gaande geluidsbelasting, dient te worden berekend op macroniveau van het gehele industrieterrein. De indirecte hinder van gezamenlijk K+N, CTD en Ubbink is bepaald. Deze overschrijdt niet de voorkeursgrenswaarden voor indirecte hinder LAeq van 50 dB(A) etmaalwaarde.

De gecumuleerde geluidsbelasting is minder dan 1dB(A) toename van de huidige totale

geluidsbelasting bedraagt. Hierbij is gerekend met 2 afvaarten per etmaal (in het bestemmingsplan zijn maximaal 10 afvaarten per week toegestaan).

De grens voor een 'hoorbaar verschil' ligt rond de 3 dB(A). De toename van minder dan 1dB(A) wordt, mede aangezien de woningen al binnen en grenzend aan de geluidszone liggen waar grote geluidsmakers zich mogen vestigen (waar dus een hogere geluidsbelasting al geaccepteerd is) en de ingezette doorontwikkeling van het bedrijventerrein van de afgelopen jaren, als aanvaardbaar beoordeeld.

## 4.5 Bedrijven en milieuzonering

Milieuzonering is het aanbrengen van een ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Doel is om bij het opstellen van een ruimtelijk plan een goed en veilig leefklimaat te waarborgen, maar tegelijkertijd ook aan bedrijven voldoende milieuruimte te bieden voor het uitoefenen van hun activiteiten.

De mate waarin bedrijven invloed hebben op hun omgeving is afhankelijk van de aard van de bedrijvigheid en de afstand tot een gevoelige bestemming. Milieugevoelige bestemmingen zijn gebouwen en terreinen die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld woningen). Daarnaast kunnen ook landelijke gebieden en/of andere landschappen belangrijk zijn bij een zonering tot andere, minder gevoelige, functies zoals bedrijven.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, zoals geluid, geur, gevaar en stof. De mate van belasting, en daarmee de gewenste aan te houden afstand, kan per aspect en per bedrijfstype en verschillen. In de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is een lijst opgenomen met daarin de minimale richtafstanden tussen een gevoelige bestemming en bedrijven. Van deze richtafstanden kan worden afgeweken, mits wordt onderbouwd waarom de feitelijke milieuhinder als minder belastend wordt gezien.

Het belang van milieuzonering wordt steeds groter aangezien functiemenging steeds vaker voorkomt. Hierbij is het motto: 'scheiden waar het moet, mengen waar het kan'.

*In- en uitwaartse zonering*

Uitwaartse zonering gaat uit van de milieubelastende functie (een bedrijf of bedrijventerrein) met als doel milieugevoelige functies uit de omgeving te weren. Bij inwaartse zonering wordt vanuit de milieugevoelige functie een bufferzone gecreëerd.

**Planspecifiek**

Het plangebied betreft een bedrijventerrein aan de noordzijde van Doesburg. De bedrijven zijn geclusterd en liggen niet in de directe nabijheid van woningen of andere gevoelige bestemmingen. In de huidige situatie zijn er volgens het bestemmingsplan bedrijven toegestaan tot en met categorie 3.2. Conform de richtafstandenlijst van de VNG geldt hiervoor een richtafstand van 100 meter tot gevoelige functies.

Voor de laad- en loskade wordt in het bestemmingsplan categorie 4.2 opgenomen. Deze categorie is in de huidige situatie al bij recht toegestaan alleen nog niet als zodanig in het bestemmingsplan opgenomen. Om wille van technische verduidelijking is dit in onderhavig bestemmingsplan wel opgenomen. Voor de bedrijfsactiviteiten van Ubbink is, in tegenstelling tot de aangegeven categorie 3.2, categorie 4.1 van toepassing. Dit zal in het gewijzigde bestemmingsplan dan ook worden opgenomen. De andere gebouwen op het terrein worden overgenomen door Kuehne+Nagel. Kuehne+Nagel verzorgd wegtransport en logistieke dienstverlening. Deze bedrijfsactiviteiten vallen onder categorie 3.2 (goederenwegvervoerbedrijven). In de volgende tabel zijn de betreffende bedrijfsactiviteiten inclusief SBI-code en richtafstand weergegeven.

| Bedrijf/adres | SBI code/ omschrijving | Categorie | Richtafstand | Werkelijke afstand tot gevoelige functie |
|---|---|---|---|---|
| Laad- en loskade Rotra | 52242/ laad-, los- en overslagbedrijf t.b.v. binnenvaart - containers | 4.2 | Geur - 0 m<br>Stof - 10 m<br>Geluid - 300 m<br>Gevaar - 50 m | 130 m |
| Kuehne+Nagel | 494/ goederenwegvervoerbedrijven >1000 m² | 3.2 | Geur - 0 m<br>Stof - 0 m<br>Geluid - 100 m<br>Gevaar - 30 m | 40 m |
| Ubbink | 222/ kunstofverwerkende bedrijven - zonder fenolharsen | 4.1 | Geur - 200 m<br>Stof - 50 m<br>Geluid - 100 m<br>Gevaar - 100 m | 80 m |

Om de overslag van containers mogelijk te maken is in 2014 het bestemmingsplan 'Laad- en loswal Rotra 2014' opgesteld. De laad- en loskade met bijbehorende functies zoals opslag en de aanwezigheid van een kraan is daarmee reeds vergund. De dichtstbij gelegen gevoelige functie voor de laad- en loskade betreft de woning aan de Koepoortdijk. Deze woning is gelegen op circa 130 m van de kade. Daar mee wordt er voldaan aan de richtafstanden voor geur, stof en gevaar. Alleen voor het aspect geluid wordt de richtafstand overschreden. De woning ligt echter binnen de geluidszone. Hiervoor geldt dat hogere waarde vastgesteld kunnen worden in de zin van de Wet geluidhinder. Omdat de afgegeven waarden onbekend zijn is in het akoestisch onderzoek (Bijlage 5) getoetst aan het activiteitenbesluit. Uit dit onderzoek is gebleken dat de wettelijke vastgestelde 50 dB(A) geluidszone rondom het gezoneerde industrieterrein niet wordt overschreden. De omgevingsdienst regio Arnhem zal op basis van het onderzoek beoordelen of de geluidsemissie inpasbaar is.

De dichtstbij gelegen gevoelige functie voor Kuehne+Nagel is tevens de woning aan de Koepoortdijk. De afstand tussen de woning en het bedrijf is circa 40 m. Daarmee is er op het gebied van geur, stof en gevaar sprake van een goed woon- en leefklimaat. Er wordt aan de richtafstanden voldaan en bovendien is het bedrijf gescheiden van gevoelige functies door de verhoogde ligging van de N317. Aan de richtafstand voor geluid wordt niet voldaan, hiervoor geldt hetzelfde als voor de laad- en loskade. Naar verwachting zal ook hiervoor gelden dat de ligging van de N317 het geluid van het bedrijf beperkt. Kuehne+Nagel heeft daarmee geen negatieve bijdrage aan het woon- en leefklimaat van de woning. De omgevingsdienst regio Arnhem zal op basis van het onderzoek beoordelen of de geluidsemissie inpasbaar is.

Voor Ubbink geldt een milieucategorie van 4.1. Dit bedrijf is in de huidige situatie reeds gevestigd op deze locatie. Met de beoogde wijziging van het plangebied zal de bedrijfsvoering van Ubbink niet wijzigen. Daarmee zal er geen verandering plaatsvinden in milieubelastende activiteiten ten opzichte van de huidige situatie. Desalniettemin dient er sprake te zijn van een goed woon- en leefklimaat voor nabijgelegen gevoelige functies. Op circa 80 meter van het bedrijfsgebouw van Ubbink is een woning en een zorginstelling gelegen. Daarmee wordt er niet voldaan aan de richtafstanden voor geur (200 m), geluid (100 m) en gevaar (100 m). Voor het aspect geluid kan het akoestisch onderzoek geraadpleegd worden. De afstand tussen de bestemming wonen/maatschappelijk en de bedrijventerrein bedraagt circa 80 meter. Echter zijn aan de zuidzijde van het bedrijfsgebouw kantoren beoogd. De werkelijke afstand van de geluidsbelastende activiteiten van Ubbink tot de gevel van de zorginstelling bedraagt daarmee circa 120 m. Daarbij zorgt de N317 voor een beschermde barriere tussen de gevoelige functies en Ubbink. Het aspect geluid en gevaar zullen derhalve geen belemmering vormen voor het woon- en leefklimaat ter plaatse. Op basis van het onderzoek zal de omgevingsdienst regio Arnhem beoordelen of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat met betrekking tot geluid.

De richtafstand van Ubbink voor het aspect geur is 200 m. Er vinden echter geen wijzigingen plaats ten opzichte van de huidige situatie die een negatieve bijdrage leveren aan het woon- en leefklimaat voor het aspect geur. Tevens worden er binnen het plangebied geen gevoelige functies mogelijk gemaakt. De bestemmingsgrens van de zorginstelling en dichtstbij gelegen woning tot de bestemmingsgrens van het bedrijf bedraagt ruim 80 m. Omdat aan de zuidzijde van het bedrijf kantoren aanwezig zijn is de werkelijke afstand tussen de bron van de geuremissies (ventilatiekanaal) en de dichtstbij gelegen gevoelige functie circa 120 m. Daarmee wordt nog niet aan de richtafstand van 200 m voldaan. Echter gezien de situering van het bedrijf ten noorden van de verhoogd gelegen N317, de barriere werking van de groenstroken aan beide zijden van de weg en de beschutte ligging van de gevoelige functies ten zuiden van de N317 is hier sprake van een goede milieukwaliteit. Bovendien krijgt het nieuwe kantoor aan de zuidzijde van Ubbink in de beoogde situatie een bouwhoogte van circa 16 meter. In de huidige situatie heeft het kantoor een bouwhoogte van slechts 8 meter. Daarmee zal het kantoor in de toekomstige situatie geuremissies richting gevoelige functies beperken. De nieuwe situatie draagt daarmee bij aan een verbeterd woon- een leefklimaat in de nabijheid van het plangebied.

## 4.6 Externe veiligheid

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed op elkaar worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- risicovolle (Bevi-)inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Daarnaast wordt er in de wetgeving onderscheid gemaakt tussen de begrippen kwetsbaar en beperkt kwetsbaar en plaatsgebonden risico en groepsrisico.

*Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar*

Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, kinderopvang- en dagverblijven en grote kantoorgebouwen (>1.500 m²). Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels en horeca. De volledige lijst wat onder (beperkt) kwetsbaar wordt verstaan is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) opgenomen.

*Plaatsgebonden risico en groepsrisico*

Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een contour van $10^{-6}$ als grenswaarde. Het realiseren van kwetsbare objecten binnen deze contour is niet toegestaan. Het realiseren van beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour is in principe ook niet toegestaan. Echter, voor beperkte kwetsbare objecten is deze $10^{-6}$ contour een richtwaarde. Mits goed gemotiveerd kan worden afgeweken van deze waarde tot de $10^{-5}$ contour.

Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico wordt niet in contouren vertaald, maar wordt weergegeven in een grafiek. In de grafiek wordt de groepsgrootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as). Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een zogenaamde oriëntatiewaarde. Daarnaast geldt voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht. Het bevoegd gezag moet aangeven welke mogelijkheden

er zijn om het groepsrisico in de nabije toekomst te beperken, het moet aangeven op welke manier hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zijn ingevuld. Het bevoegd gezag moet tevens aangeven waarom de risico's verantwoord zijn, en de veiligheidsregio moet in de gelegenheid zijn gesteld een brandweeradvies te geven. Hierbij geldt hoe hoger het groepsrisico, hoe groter het belang van een goede groepsrisicoverantwoording.

*Risicovolle (Bevi-)inrichtingen*

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijhorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

*Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen*

Met betrekking tot het beleid en de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen zijn er de afgelopen jaren verschillende ontwikkelingen geweest. Zo is er een nieuw Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en een Structuurvisie buisleidingen. Deze structuurvisie bevat een lange termijnvisie op het buisleidingentransport van gevaarlijke stoffen.

Het Bevb en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Op basis van het Bevb wordt het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een ruimtelijk plan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico in acht te nemen en het groepsrisico te verantwoorden.

*Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor*

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Zo moet een basisveiligheidsniveau rond transportassen (plaatsgebonden risico) en een transparante afweging van het groepsrisico worden gewaarborgd.

Als onderdeel van het Bevt is op 1 april 2015 tevens het basisnet in werking getreden. Het basisnet verhoogt de veiligheid van mensen die wonen of werken in de buurt van rijksinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling ligt vast wat de maximale risico’s voor omwonenden mogen zijn. Die begrenzing was er tot nu toe niet. Bovendien zorgt het basisnet ervoor dat gevaarlijke stoffen tussen de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het buitenland vervoerd kunnen blijven worden.

Indien een ruimtelijk plan betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een (basisnet)transportroute voor gevaarlijke stoffen, moet in de toelichting ingegaan worden op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan wordt vastgesteld. Hierbij moet rekening worden gehouden met de personen die a) in dat gebied reeds aanwezig zijn, b) in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan redelijkerwijs te verwachten zijn en c) de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan betrekking heeft.

In de huidige situatie is aan de westzijde van de kade een LNG-station aanwezig. Navolgende afbeelding toont de situering van het LNG-station.

*Situering LNG-station (rood omcirkeld, bron: Google Maps)*

Omdat de activiteiten van Rotra worden gesplitst en deels over worden genomen door Kuehne Nagel en deels over worden genomen door CTD verandert de externe veiligheid met betrekking tot het LNG-station. In het kader van de omgevingsvergunning voor milieu voor Kuehne Nagel is er een quickscan externe veiligheid uitgevoerd (Bijlage 6). In de quickscan is onderzocht wat de gevolgen voor externe veiligheid zijn die door de LNG-installatie worden veroorzaakt (voor zolang deze nog op de huidige locatie staat).

*Plaatsgebonden risico*

De PR 10-6/jaar ligt op 43 meter vanuit het LNG-tankstation. Conform de Circulaire dient een minimale afstand van 50 meter gehanteerd te worden naar (beperkt) kwetsbare objecten. Binnen de afstand van 50 meter bevindt zich het kantoor van CTD, waarin circa 8 tot 10 personen per dag aanwezig zijn.

Het kantoor van CTD wordt beschouwd als een beperkt kwetsbaar object. Een deel van het kantoor van CTD bevindt zich zowel binnen de PR 10-6/jaar contour als binnen de minimale effectafstand van de Circulaire. De richtwaarde van het plaatsgebonden risico 10-6 per jaar voor een beperkt kwetsbaar objecten wordt hiermee overschreden De richtwaarde voor het plaatsgebonden risico is een juridische norm waarvan slechts met goed gemotiveerde redenen mag worden afgeweken.

In het kantoor van CTD bevinden zich maximaal 10 personen per dag, gedurende 6:00 uur tot 22:00 uur. Verder kunnen per dag gemiddeld 10 chauffeurs aanwezig zijn voor laad- en losactiviteiten. De activiteiten van CTD en het gebouw waarin CTD zich bevindt zijn reeds bestaande activiteiten en is een bestaand gebouw. Door de splitsing zijn er geen wijzigingen in activiteiten of aanpassingen aan gebouwen. De risico’s wijzigen daarentegen ook niet ten opzichte van de huidige situatie (vóór de splitsing). Doordat er geen wijzigingen plaatsvinden aan de gebouwen, zijn de bestaande vluchtroutes nog steeds valide.

Er vindt alléén een juridische wijziging plaatst door de splitsing, waardoor er twee bedrijven ontstaan. Daarom dient de externe veiligheidssituatie opnieuw bekeken te worden. De medewerkers van CTD zijn bekend met de processen van Kuehne Nagel en de risico’s van de LNG-tankstation. Zij weten hoe ze moeten handelen in geval van een calamiteit bij Kuehne Nagel. Zij zijn voldoende zelfredzaam en er zijn voldoende vluchtroutes van de LNG-tankinstallatie af. Nieuwe medewerkers worden geïnformeerd over de risico’s van de LNG-installatie en worden geïnstrueerd hoe ze moeten handelen bij een calamiteit. Dit proces is schriftelijk vastgelegd in

procedures en instructies.

Daarnaast is het verplaatsen van het kantoor van CTD buiten de plaatsgebonden risicocontour 10-6 per jaar niet mogelijk, omdat er op het terrein van CTD geen ruimte beschikbaar is voor een nieuw gebouw.

Verder is het van logistiek belang dat CTD haar activiteiten kan voortzetten vanwege de verbinding met de Rotterdamse en de Antwerpse haven en het binnenland van Nederland.

*Groepsrisico*

Het groepsrisico dat in de QRA is berekend verandert echter wel voor de gesplitste situatie. In de QRA van 2014 zijn de eigen medewerkers van Rotra niet meegenomen in de berekeningen van het groepsrisico. Door de splitsing valt het personeel van CTD niet meer onder de werknemers van Rotra/ Kuehne Nagel. CTD heeft maximaal 10 medewerkers en er komen gemiddeld 10 bezoekers (chauffeurs) langs. Dit aantal personen dient aangepast te worden in de berekeningen van het groepsrisico.

De verwachting is dat het groepsrisico mimimaal zal stijgen door de extra personen van CTD. Het huidige groepsrisico ligt 0,22 maal onder de oriëntatiewaarde. In de toekomstige situatie zal het groepsrisico een marginale stijging laten zien. Aanvullende maatregelen om het groepsrisico te verlagen is hier niet aan de orde.

**Verplaatsing LNG-station**

In onderhavig bestemmingsplan is daarnaast een aanduiding opgenomen voor een nieuwe locatie van het LNG-station. Op termijn wordt het LNG-station verplaatst naar de noordoostzijde van de laad- en loskade. Er is reeds een kwanitatieve risicoanalyse uitgevoerd naar de verplaatsing van het LNG-station naar de noordoostzijde van de kade. De analyse is uitgewerkt in een rapportage (Bijlage 7). Voor het plaatsgebonden risico wordt het volgende geconcludeerd:

Binnen de $10^{-5}$/jaar risicocontour liggen geen kwetsbare objecten. Binnen de $10^{-6}$/jaar riscocontour ligt alleen het kantoorgebouw van Kuehne Nagel (ca. 40 m vanaf het vulpunt). De kwantitatieve risicoanalyse (QRA) toont aan dat zowel de grenswaarde als de richtwaarde niet worden overschreden en voldoet hiermee aan het Bevi.

Op basis van de 'Circulaire externe veiligheid LNG-tankstations' geldt de minimale risicoafstand en effectafstand van 50 meter, tenzij een grotere risicoafstand berekend wordt. De QRA heeft geen grotere risicoafstand berekend en daarom geldt de minimale afstand van 50 meter.

Binnen deze 50 meter ligt alleen het kantoor van Kuehne Nagel. Doordat de LNG-tankinstallatie in het beheer is van Kuehne Nagel, wordt het kantoor niet beschouwd als een beperkt kwetsbaar object omdat het een eigen gebouw betreft. Alleen gebouwen van derden worden beschouwd als beperkt kwetsbaar. Binnen de veiligheidsafstand van 50 meter bevinden zich geen beperkt kwetsbare objecten van derden en voldoet hiermee aan de Circulaire externe veiligheid LNG-tankstations. Indien het bestemmingsplan binnen de PR $10^{-6}$/jaar of binnen de minimale afstand van 50 meter andere beperkt kwetsbare objecten, die niet onder het beheer van Kuehne Nagel vallen, wil toelaten, kan dit alleen met een gewichtige motivering.

Het groepsrisico blijft onder de oriëntatiewaarde en de normwaarde bedraagt maximaal 0,04. Het groepsrisico wijzigt als gevolg van het verplaatsen van het LNG-station. Voor het verplaatsen van het LNG-station dient derhalve het groepsrisico verantwoord te worden. Dit zal uitgewerkt worden in het kader van de omgevingsvergunning voor het verplaatsen van het LNG-station.

**Verantwoording groepsrisico**

De Omgevingsdienst Regio Arnhem heeft een verantwoording groepsrisico opgesteld (Bijlage 8). Het plan is gelegen in het invloedsgebied groepsrisico van het LNG-tankstation, de spoorlijn Arnhem–Zutphen en de vaarweg IJssel. Doordat de afstand tussen het plan de spoorlijn Arnhem-Zutphen groter is dan 200 meter kan er worden volstaan met een beperkte verantwoording

groepsrisico. Ditzelfde geldt ook voor de IJssel maar dan omdat de toename van het groepsrisico minder dan 10% is. Er ligt nauwelijks bebouwing binnen het invloedsgebied en door het plan wijzigt het aantal aanwezigen maar beperkt. De verplaatsing van het LNG-tankstation zal op langere termijn pas plaatsvinden. De verantwoording hiervan zal verder uitgewerkt worden in het kader van omgevingsvergunning voor het verplaatsen van de LNG-tankstation.

Bij het invullen van de verantwoordingsplicht is gebruik gemaakt van het advies van de Veiligheids en Gezondheidsregio Gelderland Midden (VGGM) van 8 juni 2020 (kenmerk: 200608_0029).In het kader van de verantwoording groepsrisico zijn de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd.

*Bestrijdbaarheid*

Bij een calamiteit zal de brandweer zich inzetten om de effecten ten gevolge van het incident te beperken. Deze inzet zal voornamelijk plaatsvinden dicht bij de bron. De mate van bestrijdbaarheid wordt vooral bepaald door de aanwezige veiligheidsvoorzieningen. De VGGM is hiervoor voor advies gevraagd. Uit het advies kwam naar voren ter verbetering rekening te houden met de bluswatervoorziening(en) en bereikbaarheid (opkomsttijden) als ook in kader van de basisbrandweerzorg en brandpreventieve zaken. Gezien de wijziging beperkt is en het enkel ter verbetering is, acht de gemeente het niet noodzakelijk om verdere maatregelen te treffen voor de bestrijdbaarheid. Daarnaast is het geadviseerde niet ruimtelijk relevant.

*Zelfredzaamheid*

Met de term “zelfredzaamheid” wordt bedoeld: Het vermogen om jezelf en/of anderen in veiligheid te brengen bij (een dreiging van) een gevaarlijke situatie. Bij het bepalen van de mate van zelfredzaamheid spelen onder andere de fysieke gesteldheid en zelfstandigheid van de aanwezigen, de alarmeringsmogelijkheden en vluchtmogelijkheden een rol.

Het advies van de Veiligheids en Gezondheidsregio Gelderland Midden (VGGM) geeft het volgende aan:

- Het plangebied ligt nabij de rivier de IJssel. Over de IJssel vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats (basisnetroute), waardoor het plangebied binnen de effectafstand van het incidentscenario plasbrand ligt. Binnen het plangebied ligt een inrichting met LNG en de aan-/afvoerroute via de provinciale weg N317. De bijbehorende incidentscenario's zijn o.a. explosie, fakkelbrand en plasbrand met een mogelijk effectgebied over het plangebied en directe omgeving. De kans daarop is echter klein;
- Het bestemmingsplan leidt tot een beperkte toename van het aantal aanwezigen door de mogelijke uitbreiding en wijziging van bedrijfsactiviteiten. Het ligt in de verwachting dat de aanwezigen op het bedrijventerrein zichzelf in veiligheid kunnen brengen, mits geïnformeerd en tijdig gewaarschuwd;
- De VGGM adviseert verder onderzoek te doen naar externe veiligheid en een verantwoording groepsrisico op te nemen in het bestemmingsplan. Indien er verkeersmaatregelen worden toegepast of gewijzigd waarvoor een verkeersbesluit vereist is, een afzonderlijk overleg met de korpschef van politie plaats te laten vinden.

Ten aanzien van risicocommunicatie is er NL alert. Hiermee zijn mensen binnen een bepaald gebied gericht te informeren door het sturen van een bericht naar mobiele telefoons. Verder is het plan via de Verhuellweg, Koepoortdijk en Panovenweg te ontvluchten. Ten aanzien van het geadviseerde er heeft een onderzoek externe veiligheid plaatsgevonden, het groepsrisico is doormiddel van dit schrijven verantwoord en doordat de verkeerssituatie niet wijzigt heeft er geen verder overleg met de korpschef plaatsgevonden. De gemeente acht het dan ook niet nodig om verdere maatregelen te treffen om de zelfredzaamheid te vergroten.

*Conclusie*

Op basis van de verantwoording groepsrisico kan worden geconcludeerd dat het plan geen significant effect heeft op de mogelijkheden voor de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Daarmee is het aspect externe veiligheid geen belemmering voor de realisatie van het plan. Daarnaast is het geadviseerde van de VGGM enkel ter verbetering en niet ruimtelijk relevant.

## 4.7 Explosieven

Indien er zich conventionele explosieven (CE) in de bodem bevinden, is dat een risico in het kader van de Openbare Veiligheid. Daardoor kan er bovendien tijdens de uitvoering van graafwerkzaamheden stagnatie van de werkzaamheden optreden en kunnen aanzienlijke kostenverhogingen ontstaan, waardoor mogelijk zelfs de haalbaarheid van een initiatief wordt beïnvloed. Het is van belang om duidelijkheid te krijgen over de aard en omvang van de situatie aangaande CE ten einde de veiligheid van personeel en de omgeving tijdens de realisatiefase op een verantwoorde wijze te kunnen waarborgen.

Om inzicht te krijgen op de vraag in hoeverre er een kans bestaat op het aantreffen van CE in de ondergrond, is een vooronderzoek explosieven uitgevoerd door Explosive Clearance Group (Bijlage 9).

Uit het vooronderzoek is gebleken dat er in het verleden binnen het plangebied en in de directe omgeving ervan verschillende oorlogs handelingen hebben plaatsgevonden. Aan de noordzijde van de IJssel hebben Hollandse kazematten gestaan die behoorden tot de IJssellinie. Op 19 november 1943 is een groot aantal bommen van grote hoogte neergekomen op de stadsweiden ten noorden en ten westen van Doesburg. Aan de zuidzijde van het onderzoeksgebied is een groot aantal loopgraven, schuttersputten, wapenopstellingen, schuilmangaten en geschutopstellingen aangelegd en aan de noordzijde zijn diverse Duitse luchtafweerstellingen waargenomen. In de laatste oorlogsmaanden zijn hier wapenopstellingen aangelegd en in april 1945 heeft Doesburg enkele malen onder geallieerd artillerievuur gelegen. Op luchtopnamen zijn tenslotte enkele kraters van geschutsmunitie waargenomen in het zuidelijk deel van het plangebied.

In naoorlogse periode zijn er binnen delen van het plangebied diverse grondroerende werkzaamheden uitgevoerd waaronder de realisatie van het bedrijventerrein en meer recentelijk de containerterminal, het graven van sloten en het afdammen van de IJssel.

Geroerde bodemlagen kunnen als onverdacht worden aangemerkt. Het grootste deel van het plangebied is op basis van het vooronderzoek echter aangemerkt als 'verdacht op het aantreffen van conventionele explosieve'.

Het reeds uitgevoerde onderzoek volstaat voor het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure (dit is afgestemd met ECG). Alleen indien er sonderingen/boringen ten behoeve van het bestemmingsplan nodig zijn, dient dit onder begeleiding te gebeuren.

## 4.8 Water

Water is een belangrijk thema in de ruimtelijke ordening. Door verstandig om te gaan met het water kan verdroging en wateroverlast (waaronder ook risico van overstromingen e.d.) voorkomen worden en de kwaliteit van het water hoog gehouden worden.

Op Rijksniveau en Europees niveau zijn de laatste jaren veel plannen en wetten gemaakt met betrekking tot water. De belangrijkste hiervan zijn het Waterbeleid voor de 21e eeuw, de Waterwet en het Nationaal Waterplan.

*Waterbeleid voor de 21e eeuw*

De Commissie Waterbeheer 21e eeuw heeft advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21ste eeuw' (WB21). De kern van het rapport WB21 is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. In het Waterbeleid voor de 21e eeuw worden twee principes (drietrapsstrategieën) voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd:

1. vasthouden, bergen en afvoeren: dit houdt in dat water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Indien nodig wordt overtollig water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen niet meer mogelijk is wordt het water afgevoerd.
2. schoonhouden, scheiden en zuiveren: hier gaat het erom dat het water zoveel mogelijk schoon wordt gehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

*Waterwet*

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de aloude vergunningstelsels uit de voorheen afzonderlijke waterbeheerwetten zijn gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de watervergunning.

*Nationaal Waterplan*

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan vastgesteld door het kabinet. Dit Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en de diverse vormen van gebruik van water. Het geeft maatregelen die in de periode 2016-2021 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten.

*Watertoets*

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is geen technische toets, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium met elkaar in gesprek. De watertoets bestaat uit twee onderdelen:

1. de verplichting aan initiatiefnemers van ruimtelijke plannen om de waterbeheerder vroegtijdig in de planvorming te betrekken, en
2. de verplichting aan initiatiefnemers van ruimtelijke plannen om in hun plan verantwoording af te leggen over de manier waarop omgegaan is met de inbreng van de waterbeheerder. Dit laatste gebeurt doorgaans in de waterparagraaf bij het betreffende plan.

**Planspecifiek**

Aan de noordzijde van het plangebied ligt een waterkering door het plangebied omdat ten noorden van het plangebied (en deels er in) Het Zwarte Schaar ligt. Deze waterkering is er om de waterveiligheid van het achterliggende gebied te borgen. De waterkering dient beschermd en instant te worden gehouden ten behoeve van de waterveiligheid. Met de beoogde plannen wordt de waterkering behouden en wordt deze niet belemmerd in haar functie. In de regels van dit plan zijn regels opgenomen ten behoud en bescherming van de waterkering. Voor werkzaamheden die in de zonering van de waterkering vallen is op basis van de Keur een watervergunning nodig. Het waterschap heeft reeds aangegeven dat op basis van de huidige plannen geen grote belemmeringen worden gezien met betrekking tot waterveiligheid.

Er heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden met Waterschap Rijn en IJssel over het verplaatsen van het LNG-station naar de noordoostelijke zijde van de kade. Uit het overleg kan geconcludeerd worden dat de beoogde locatie voor het LNG-station mogelijk is. Het LNG-station komt buiten de kernzone van de waterkering en achter de damwand te staan waardoor de kans op afschuiving kleiner wordt ten opzichte van de huidige situatie. In de huidige situatie staat het LNG-station achter een gezet talud, welke mogelijkerwijs af kan schuiven bij een explosie.

Bij de realisatie van het nieuwe LNG-station worden risico's zo veel mogelijk beperkt. Bij de omgevingsvergunningaanvraag voor de aanleg van het LNG-station wordt dit technisch uitgewerkt.

Voor het aspect water zijn twee notities opgesteld. In eerste instantie is er een watertoets uitgevoerd voor de beoogde ontwikkeling van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg. In Bijlage 10 is in een notitie de waterparagraaf opgenomen. Op basis van de watertoets kan geconcludeerd worden dat voor de herinrichting van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg 435 m³ waterberging nodig zal zijn. De ontwikkelingen bieden voldoende mogelijkheden voor de aanleg van onder- en of bovengrondse waterbergingsvoorzieningen. Bij de uitwerking van het eindontwerp zullen keuzes gemaakt moeten worden hoe het water geborgen (en vertraagd afgevoerd) wordt. Ruimtebeslag voor de bergende voorzieningen zullen dan ook in het ontwerp moeten worden meegenomen.

De conceptversie van de waterparagraaf is aan Waterschap Rijn en IJssel voorgelegd. In een reactie hierop heeft het waterschap aangegeven dat voor de vergunningverlening een verder uitwerking van het plan nodig is. Derhalve is er een aanvullende notitie voor de waterhuishouding van het bedrijventerrein opgesteld (Bijlage 11). Onderdeel hiervan is de realisatie van de benodigde waterberging. Om aan de waterbergingsopgave van 435 m³ te voldoen, zijn twee maatregelen voorgesteld:

- de aanleg van een vegetatiedak op het crossdock;
- de aanleg van Rockflowpakketten onder twee parkeervoorzieningen.

Bij implementatie van beide maatregelen voldoet het watersysteem aan de benodigde waterberging van 435 m³. Voor de waterbergvoorzieningen is het van belang dat zo snel mogelijk peilbuizen geplaatst worden.

Daarnaast biedt de herontwikkeling de volgende kansen:

- het in kaart brengen van de hemelwater en rioleringsstructuur op het terrein;
- op basis van die kennis eventueel de hemelwater- en rioleringsstructuur verbeteren;
- de voorzieningen over een groter oppervlak toepassen, zodat meer regenwater tijdelijk wordt gebufferd.

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

## 4.9 Nautische veiligheid

In het kader van de MER is er in 2017 een nautisch onderzoek uitgevoerd door Aktis Hydraulics (Bijlage 12) voor het plangebied van het destijds beoogde (LEID).

De invaart van de haven is in de huidige situatie geschikt voor een klasse IV/M6 schip met een lengte van 86 meter. De zwaaikom dient zowel voor gebruik van scheepvaart op de IJssel die uitsluitend van de haven gebruik maakt om te keren, als ook voor schepen met bestemming Rotra kade die bij aankomst of vertrek willen keren.

Ten behoeve van de doorontwikkeling van de faciliteiten voor bedrijven uit de regio om containers aan te bieden voor vervoer over water dient de zwaaikom verruimt te worden. De afstand van de steiger van Rijkswaterstaat en het noordelijke havenhoofd zou nog vergroot moeten worden tot 143 meter zodat schepen van klasse Va/M8 de haven veilig achteruit (overstuur) kunnen binnenvaren.

Gezien de benodigde ruimte van de zwaaikom is een afgraving van de zuidwestpunt van de Fraterwaard en een verplaatsing van het benedenhoofd noodzakelijk.

De zwaaikom moet steeds beschikbaar zijn, ook als de Rotra kade bezet is. Dit om de gebruiksflexibiliteit van de Rotra kade niet te beperken. De verstoring van het laad-/ losproces aan de containerkade door waterbewegingen van zwaaiende schepen is daarbij minimaal.

Er zijn geen aanvullende simulaties nodig op basis van nieuwe beoogde optimalisatie van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg. Wel zijn er, vanuit de huidige vergunning van Rijkswaterstaat, een aantal aandachtspunten:

- Rekening houden met de verleende vergunning voor de zwaaikom, Klasse IVa;
- Verlengen van de kade is prima maar er moet wel rekening worden gehouden met de steiger van RWS;
- De noordoever hoeft niet persé aangepast te worden, alleen de eerste krib ligt misschien in de weg.

## 4.10 Hydraulica

Zoals genoemd in paragraaf 3.1.1 ligt het plangebied deels binnen het rivierbed. Binnen het rivierbed is de verlenging van de laad- en loskade beoogd. In artikel 2.4.3. van het Barro is het volgende opgenomen:

1. Een bestemmingsplan wijst ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan alleen nieuwe bestemmingen in een rivierbed aan in het geval er sprake is van:
   a. een zodanige situering van de bestemming dat het veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam gewaarborgd blijft;
   b. geen feitelijke belemmering voor de vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier;
   c. een zodanige situering van de bestemming dat de waterstandverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is, en
   d. een zodanige situering van de bestemming dat de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam niet verslechtert.
2. Bij toepassing van het eerste lid worden resterende waterstandeffecten of afname van het bergend vermogen gecompenseerd.
3. In een bestemmingsplan wordt vastgelegd hoe de effecten op de waterstand en de afname van het bergend vermogen worden gecompenseerd.

Op basis van het nautisch onderzoek Bijlage 12 dat is uitgevoerd voor het eerdere plan Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg is door Aktis Hydraulics geconcludeerd dat voor de aangepaste beperkte wijziging van de bestaande kade ten opzichte van de onderzochte varianten geen aanvullende simulaties nodig zijn omdat deze geen aanzienlijke invloed heeft op de nautische veiligheid en vlotheid van het oppervlaktewaterlichaam. Daarmee is met onderhavig bestemmingsplan de bestemming zodanig gesitueerd dat het veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam gewaarborgd blijft.

Uit het rivierkundig onderzoek blijkt dat een vergroting van de afvoercapaciteit tot 10.000m³/s geen tot marginaal effect heeft op het stroombeeld. Er is daarmee geen feitelijke belemmering voor de vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier.

Uit het rivierkundig onderzoek blijkt dat met onderhavige ontwikkeling geen sprake is van een afname van het bergend volume.

Met onderhavige ontwikkeling blijft Het Zwarte Schaar behouden. Doordat enkel aan de zuidzijde van het Zwarte Schaar een uitbreiding van de bestaande laad- en loskade is voorzien blijft de natuurlijke oever aan de noordzijde geheel behouden. Daarnaast zorgt de ontwikkeling niet voor een verslechtering van de ecologische toestand van het oppevlaktewaterlichaam. Er worden ten opzichte van de huidige situatie geen andere activiteiten met mogelijk negatief effect op ecologische toestand van het oppervlaktewaterlischaam mogelijk gemaakt.

Compensatie van waterstandeffecten of afname van het bergend vermogen is niet aan de orde.

De bestemming van het rivierbed is gewaarborgd in Artikel 6 van dit bestemmingsplan.

Voor de beoogde verlenging van de laad- en loskade is een rivierkundig onderzoek uitgevoerd om de haalbaarheid van de ontwikkeling te kunnen beoordelen (Bijlage 13). Het basisontwerp van de verlengde loskade resulteert in een opstuwing van 1,4 mm in de as van de IJssel bij MHW. Vervolgens is met een variantenonderzoek gekeken met welke aanpassing de opstuwing kan worden verminderd. Variant RU_V01f met een verplaatsing van circa 10 meter in westelijke richting zorgt voor een afname van 0,7 mm van de poel waardoor de resterende waterstandverhoging nog 0,7 mm bedraagt. Hiermee voldoet deze variant aan de toegestane opstuwing. Als met deze variant de afstand tussen loskade en de bestaande te krap wordt is het mogelijk om verplaatsing te beperken tot 6 á 7 meter. Dan zal naar verwachting nog altijd worden voldaan aan de toegestane opstuwing.

Er is met het onderhavig plan reeds rekening gehouden met de toegestane opstuwing. De verlenging van de kade is op basis van dit onderzoek circa 7 meter in westelijke richting verplaatst.

Voor alle onderzochte varianten geldt dat er geen verandering in stroombeeld is bij afvoeren van 8.000 $m^3/s$ of lager. Er worden ook geen significant negatieve effecten verwacht voor de morfologie en/of dwarsstroming.

## 4.11 Ecologie

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening te worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Per 1 januari 2017 zijn de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet opgegaan in de nieuwe Wet natuurbescherming. De Wet natuurbescherming beschermt natuurgebieden, inheemse soorten en houtopstanden in Nederland.

*Gebiedsbescherming*

In de Wet natuurbescherming worden de zogenoemde Natura 2000-gebieden beschermd. Natura 2000 is de overkoepelende naam voor gebieden die worden beschermd vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Volgens deze Europese richtlijnen moeten lidstaten specifieke diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving (habitat) beschermen om de biodiversiteit te behouden. Natura 2000-gebieden kennen een zogenaamde 'externe werking'. 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 de instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende gebied.

*Soortenbescherming*

Een hoofdstuk in de Wet natuurbescherming regelt de bescherming van de in het wild voorkomende inheemse planten en dieren: de soortenbescherming. De wet richt zich vooral op het in standhouden van populaties van soorten die bescherming behoeven. In de wet zijn algemene en specifieke verboden vastgelegd ten aanzien van beschermde dier- en plantensoorten. Bekeken moet worden in hoeverre ruimtelijke plannen negatieve gevolgen hebben op beschermde dier- en plantensoorten en of er compenserende of mitigerende maatregelen genomen moeten worden. De wet geeft de mogelijkheid aan provincies om voor een bepaald aantal soorten via een verordening een algemene vrijstelling op bepaalde verbodsbepalingen te geven.

Daarnaast geldt voor iedereen in Nederland altijd, dus ook los van het voorliggende beoogde ruimtelijke project, dat de zorgplicht nageleefd moet worden bij het verrichten van werkzaamheden. Voor menige soort geldt dat indien deze zorgplicht nagekomen wordt een bepaald beoogd project uitvoerbaar is.

In het kader van de MER is er in 2017 een ecologisch onderzoek uitgevoerd door Econsultancy voor het plangebied van het destijds beoogde LEID. Dit is door Sweco verwerkt in het Deelrapport natuur m.e.r. (Bijlage 14). Navolgend zullen de uitkomsten van dit onderzoek kort worden toegelicht in relatie tot de aangepaste beoogde optimalisatie en een efficiënter ruimtegebruik van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt deels binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied Rijntakken en valt binnen het deelgebied Uiterwaarden IJssel. De begrenzing van het Natura 2000-gebied ter plaatse van het plangebied is weergegeven in figuur 3.1 in paragraaf 3.2.1. Voor de aangepaste beoogde ontwikkeling betreft dit enkel een gedeelte van de laad- en loskade. In de huidige situatie ligt de kade ook al gedeeltelijk binnen Natura 2000-gebied.

Het deelgebied Uiterwaarden IJssel omvat het systeem van de rivier de IJssel, de aanliggende oeverwallen en de uiterwaarden. Het deel van het Natura 2000-gebied ter plaatse van het plangebied is alleen aangewezen in het kader van de Vogelrichtlijn. Voor dit deel van het Natura 2000-gebied gelden derhalve alleen de instandhoudingsdoelstellingen die voor Vogelrichlijnsoorten zijn geformuleerd. Tijdens het soortenonderzoek voor het plangebied van het LEID is de kwalificerende broedvogelsoort ijsvogel waargenomen. Het betreffende gebied maakt geen onderdeel uit van onderhavig plangebied. Het gebied ten noorden van het plangebied fungeert als foerageergebied voor de soort, nesten bevinden zich elders. Er zijn tijdens het soortenonderzoek geen waarnemingen gedaan van andere kwalificerende broedvogelsoorten. Andere kwalificerende broedvogelsoorten worden niet verwacht in het plangebied omdat geschikt biotoop ontbreekt. Met de verlenging van de kade worden dan ook geen negatieve effecten verwacht op de instandhoudingsdoelstellingen die voor de vogelrichtlijnsoorten zijn geformuleerd.

Daarnaast ligt een deel van het plangebied (zie figuur 3.1) in het gebied dat door de provincie is aangewezen als Groene Ontwikkelingszone. Het plangebied ligt in deelgebied 154 Havikerwaard - Fraterwaard. Dit deelgebied heeft de volgende kernkwaliteiten voor natuur en landschap:

- Matig dynamische rivier met geologische en geomorfologische dynamiek, water-, sediment- en diasporentransport; ecologisch kerngebied (Natura 2000-gebied) én verbinding tussen Midden-Europa en de Noordzeekust
- onderdeel van Nationaal Landschap Veluwe
- qua schaal, volledigheid en kwaliteit unieke gradiënt van Veluwe naar rivier, met bronbossen (in 131), zacht- en hardhoutooibos, grondwatergevoede beken en sloten, oude rivierlopen met rietmoeras, bosjes, hogen en knotbomen; onderdeel van de Haviker Poort waarvan het ecoduct over de A348 in 2012 is geopend
- onderdeel van de klimaatcorridor Veluwe - Reichswald
- het vanuit ecologisch opzicht samenhangend geheel van landgoederen en beken in de Zuidelijke IJsselvallei waarin soorten als de das, amfibieën en vleermuizen voorkomen.
- het goed bewaard gebleven reliëf en de daarmee samenhangende variatie en hoge kwaliteit van de natuur in de IJsseluiterwaarden. Met in deze uiterwaarden zowel gave kronkelwaarden met stroomdalgraslanden, hagen en hardhoutooibosjes
- Parel/A-locaties bos Havikerwaard: twee bosjes in de uiterwaard zijn A-locaties bos: een klein essenhardhoutbosje met slangelook en een spontaan zachthoutbos in een voormalige kleiafgraving
- leefgebied das
- leefgebied steenuil
- Weidse vergezichten over de rivier en vaak fraai zicht op de stuwwallen (Veluwezoom), fraaie stadsgezichten bij Doesburg
- abiotiek: aardkundige waarden (o.m. reliëf van oeverwallen, strangen en andere stromingspatronen), kwel, bodem
- onbebouwdheid van de uiterwaarden (enkele boerderijen op pollen, steenfabrieken, jachthavens, waterstaatswerken)
- rust, ruimte en donkerte m.u.v. de omgeving van stedelijke gebieden
- alle door de Flora- en faunawet of Natuurbeschermingswet beschermde soorten en hun leefgebieden in dit deelgebied

De volgende ontwikkelingsdoelen zijn van toepassing:

- ontwikkeling stroomdalgraslanden en glanshaverhooilanden
- ontwikkeling waterplanten-gemeenschappen in kwelsloten en oude rivierlopen
- ontwikkeling gemeenschappen van slikkige oevers
- ontwikkeling hardhoutooibossen
- ontwikkeling zachthoutooibossen
- ontwikkeling moerrassen, ruigteranden en laag gelegen bloemrijke graslanden
- ontwikkeling heggenlandschap
- ontwikkeling populaties van water- en moerasvogels, waaronder porseleinhoen, kwartelkoning, zwarte stern en ijsvogel.
- ontwikkelen populatie knoflookpad en kamsalamander
- ontwikkeling populaties van vissen van traagstromende en stilstaande wateren, waar onder: bittervoorn, kleine en grote modderkruiper, rivierdonderpad
- ontwikkeling populatie bevers en otters
- ontwikkeling coulissenlandschap met lokaal doorzichten op stuwwallen en stadsgezichten
- behoud reliëf kronkelwaarden

Omdat het plangebied van de voorgenomen optimalisatie kleiner is dan het oorspronkelijke plangebied van het LEID zijn de ontwikkelingen op land niet van toepassing.

Het plangebied bevat slechts een aantal van de kernkwaliteiten natuur en landschap die voor het deelgebied waarin het plangebied ligt zijn geformuleerd. In het plangebied is geen Parel/A-locatie bos aanwezig. Het plangebied bevat ook geen hoge kwaliteit natuur in de vorm van gave kronkelwaarden met stroomdalgraslanden, hagen en hardhout ooibosjes. De Fraterwaard is weliswaar een kronkelwaard, maar het plangebied beperkt zich enkel tot het bedrijventerrein en maakt geen onderdeel uit van de kronkelwaarden in de Fraterwaard.

Omdat enkel een deel (Het Zwarte Schaar) van het plangebied onderdeel uitmaakt van deelgebied 154 Havikerwaard - Fraterwaard is ook de onbebouwdheid van de uiterwaarden niet van toepassing. Gezien ligging van het plangebied is geen sprake van weidse vergezichten over de rivier met fraai zicht op de stuwwallen. Ook is er momenteel geen sprake van rust, ruimte en donkerte in het landschap. Specifiek genoemde abiotische waarden zoals reliëf van oeverwallen, strangen en andere stromingspatronen zoals de oude strang ten noorden van het plangebied liggen buiten het plangebied. Specifiek als kernkwaliteit natuur benoemde leefgebieden van soorten zijn die van das en steenuil. In het gebied ten noorden van het plangebied is eenmaal een das gefotografeerd met een cameraval tijdens het soortenonderzoek (Econsultancy, 2017). Er zijn geen aanwijzingen dat het plangebied onderdeel uitmaakt van essentieel leefgebied van de das. Uit het soortenonderzoek blijkt tevens dat het plangebied geen onderdeel uitmaakt van omliggende territoria van de steenuil.

<u>Soortenbescherming</u>

Uit het soortenonderzoek van Econsultancy uit 2017 blijkt dat de volgende vogelsoorten met een jaarrond beschermde nestplaats (categorie 1-4 Aangepaste lijst jaarrond beschermde nesten) in of in de directe omgeving van het plangebied voorkomen:

- Buizerd
- Sperwer
- Gierzwaluw
- Huismus
- Kerkuil

Daarnaast komen in het plangebied enkele broedvogelsoorten voor waarvan het nest alleen op grond van zwaarwegende ecologische belangen jaarrond is beschermd. Het betreft de soorten boerenzwaluw, huiszwaluw, ijsvogel, zwarte roodstaart en enkele holenbroeders zoals koolmees en pimpelmees.

Van overige broedvogelsoorten die in of in de directe omgeving van het plangebied voorkomen zoals diverse soorten zangvogels, weidevogels, watervogels en steltlopers is het nest niet jaarrond

beschermd. Nesten van deze soorten zijn alleen beschermd wanneer deze in gebruik zijn tijdens het broedseizoen.

Daarnaast blijkt uit het onderzoek van Econsultancy uit 2017 dat de volgende Habitatrichtlijnsoorten in of in de directe omgeving van het plangebied voorkomen:

- Gewone dwergvleermuis
- Ruige dwergvleermuis
- Laatvlieger
- Rosse vleermuis
- Watervleermuis
- Meervleermuis
- Bever
- Otter

Andere beschermde diersoorten die in de directe omgeving van het plangebied voorkomen zijn de das, steenmarter, kwabaal en grote modderkruiper.

De conclusies in het rapport moeten echter gezien worden in het kader van de grotere uitbreiding die voorheen beoogd was. Gezien het huidige plan enkel betrekking heeft op het gebied van het bestaande bedrijventerrein en de kade, zijn op voorhand geen significante effecten te verwachten voor de otter, das, steenmarter, grote modderkruiper, buizerd en sperwer.

Het Zwarte Schaar is essentieel leefgebied van de bever. Met onderhavig plan wordt het Zwarte Schaar niet gedempt en de natuurlijke oever aan de noordzijde wordt niet aangetast. Met de herstructurering van het plangebied en de verlengde kade worden er geen nadelige effecten verwacht voor de bever.

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.

Door Ravon is in 2018 een onderzoek gedaan naar de kwabaal (Bijlage 15). Het onderzoek van Ravon gaat uit van uitbreiding richting Het Zwarte Schaar waarbij sprake is van demping. De plannen zijn sindsdien veranderd. Met het nieuwe bestemmingsplan wordt een uitbreiding van de loskade in Het Zwarte Schaar mogelijk gemaakt, waarbij deze verdubbeld ten opzichte van de huidige situatie. In oostelijke richting wordt de kade verlengt met circa 87 meter en in westelijke richting wordt de kade verlengt met circa 47 meter. Dit leidt tot een gering verlies aan areaal van Het Zwarte Schaar.

De kwabaal komt in de IJssel voor, en daarmee ook sporadisch in Het Zwarte Schaar. Ravon heeft met electrovisserij een DNA-onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van de soort, maar deze niet vastgesteld. Op basis van hun onderzoek concluderen zij dat Het Zwarte Schaar bij het bedrijventerrein (maar ook ten oosten daarvan) geen onderdeel uitmaakt van de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen voor deze soort, en dat de voorgenomen activiteiten niet leiden tot overtreding van de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming. Daaraan is toe te voegen dat het huidige plan qua omvang veel kleiner is dan het plan waaraan Ravon getoetst heeft. Dit leidt tot een veel geringer effect op Het Zwarte Schaar als leefgebied. Het intrillen van buispalen en damwanden leidt tot trillingen, waarvoor kwabaal gevoelig is. De soort komt momenteel echter niet voor in Het Zwarte Schaar.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming voor kwabaal niet aan de orde is, en dat dit punt de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat.

In redelijkheid kan hier geconcludeerd worden dat op voorhand niet blijkt dat het

soortenbeschermingsregime van de Wet natuurbescherming in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Bij de daadwerkelijke bouwplannen zullen maatregelen genomen worden om eventuele gevolgen voor soorten te mitigeren. Hierbij kan gedacht worden aan natuurinclusief bouwen. Daarnaast zal er invulling worden gegeven aan de Zorgplicht.

Stikstofdepositie

Omdat de ontwikkeling gepaard gaat met de uitstoot van stikstof in de bouw- en de gebruiksfase moet er in beeld worden gebracht wat de mogelijke effecten van de ontwikkeling zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. De stikstofdepositie van de sloop-/bouwfase en de gebruiksfase is derhalve in kaart gebracht door middel van een AERIUS-berekening. De notitie en berekeningen zijn op basis van de meeste recente AERIUS-Calculator opnieuw uitgevoerd (Bijlage 16).

Voor de gebruiksfase is uitgegaan van 10 afvaarten per week in de beoogde situatie. In onderstaande tabel zijn de maximale waarden van de depositie op de stikstofgevoelige habitattypen weergegeven voor de gebruiksfase. De berekeningen zijn uitgevoerd voor het jaar 2022.

| Natura 2000-gebied | Toename stikstofdepositie plan t.o.v. huidig (mol/ha/jaar) |
|---|---|
| Rijntakken | 0,00 |
| Veluwe | 0,00 |
| Landgoederen Brummen | 0,00 |

*Maximale toename stikstofdepositie (mol/ha/jaar) gebruiksfase*

Conclusie

In de gebruiksfase zijn er geen toenamen van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen en stikstofgevoelige leefgebieden van soorten in de Natura 2000-gebieden. Aangezien er geen toenamen zijn berekend zijn er voor wat betreft het aspect stikstofdepositie geen belemmeringen om het plan vast te stellen.

Omdat er uit de berekening met een eerdere versie van de AERIUS-Calculator wel toenamen van stikstofdepositie berekend werden is destijds in een ecologische beoordeling is nader onderzocht of met de berekende toename significante negatieve effecten optreden op de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende Natura 2000-gebieden (Bijlage 17). Dit rapport is nog wel bijgevoegd maar op basis van de nieuwste stikstofberekening niet meer aan de orde.

De conclusie van het rapport luidt:

Het voorgenomen plan leidt niet tot een zodanige toename aan stikstofdepositie dat hierdoor sprake is van significante gevolgen voor de kwaliteit en oppervlakte van kwalificerende habitattypen en/of leefgebieden van soorten waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen. Voor een deel van de habitattypen en/of leefgebieden van soorten geldt dat de KDW niet wordt overschreden door de achtergronddepositie. Voor een ander deel van de habitattypen en/of leefgebieden van soorten geldt dat uit de meest recente gebiedsanalyses blijkt dat de kwaliteit van de betreffende habitattypen en/of leefgebieden van soorten goed is, ondanks een overschrijding van de KDW. Stikstofdepositie vormt daardoor geen knelpunt voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. Voor een aantal habitattypen en leefgebieden geldt dat de KDW wordt overschreden, de kwaliteit momenteel niet goed is en stikstofdepositie in beginsel een knelpunt vormt voor de kwaliteit van het betreffende habitattype en/of leefgebied. Ten aanzien

van deze habitattypen en leefgebieden is gekeken of het berekende projecteffect zodanig groot is dat hierdoor merkbare significante gevolgen voor de kwaliteit van het betreffende habitattype of kwalificerende soort(en) binnen een leefgebied kan hebben. Uit de ecologische analyse blijkt dat dit niet het geval is. Het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende habitattypen en leefgebieden van soorten wordt, ondanks de verwaarloosbare toename aan stikstofdepositie, nog steeds mogelijk geacht.

Geconcludeerd wordt 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 betreffende Natura 2000-gebieden.

## 4.12 Verkeer en parkeren

### 4.12.1 Verkeer

Voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer dat wordt gegenereerd bij ruimtelijke ontwikkelingen, zijn kencijfers verkeersgeneratie ontwikkeld. Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (exclusief openbaar vervoer) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de beoogde ontwikkeling toe rijdt en hiervan weg rijdt.

**Planspecifiek**

In het kader van de MER is in 2017 een verkeerskundig onderzoek gedaan en is er een beoordeling gedaan op basis van inrichtingsalternatieven gebaseerd op de ontwikkeling van LEID. Op basis van de aangepaste ontwikkeling voor de optimalisatie van het bestaande bedrijventerrein is het verkeerskundig onderzoek geactualiseerd d.d. 28 juli 2021 (Bijlage 18).

Op basis van het onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

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.

*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.

Uit bovenstaande kan 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.

<u>Conclusie</u>

Het aspect verkeer vormt geen belemmering voor de beoogde optimalisatie en herstructurering van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg in Doesburg.

### 4.12.2 Parkeren

Het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen kan worden bepaald op basis van parkeerkencijfers of op basis van parkeernormen. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte. Parkeernormen staan voor het aantal vereiste parkeerplaatsen per type bestemming. Op basis van deze parkeernormen wordt parkeerbeleid veelal vormgegeven.

Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) geeft in publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' richtlijnen voor parkeernormen. In de richtlijnen wordt onderscheid gemaakt op basis van de functie van de ontwikkeling (wonen, bedrijf, etc.) en op basis van de locatiekenmerken. Zodoende kan bij ruimtelijke ontwikkelingen voor vrijwel elke locatie een goed beeld worden verkregen of voorzien wordt in voldoende (auto)parkeerplaatsen. Voorts voorziet de publicatie in minimale voorwaarden voor parkeervoorzieningen.

**Planspecifiek**

Voor de gronden van het plangebied geldt het 'Parapluplan Parkeren'. Hierin heeft de gemeente Doesburg regels opgenomen omtrent parkeren. Het plangebied is aangewezen als 'Overige zone - rest bebouwde kom'. Daarnaast dient het terrein te voorzien in voldoende ruimte voor het laden en lossen van goederen met bijbehorende voorzieningen. De ruimte voor het laden en lossen die in de huidige situatie aanwezig is blijft behouden. Bovendien neemt de oppervlakte van de bebouwing af waardoor er meer ruimte vrijkomt voor het laden en lossen van goederen.

In de huidige situatie is er voorzien in parkeergelegenheid voor de bestaande bedrijven en kantoren. Met de optimalisatie van het bedrijventerrein is er niet direct sprake van uitbreiding, derhalve is uitbreiding van parkeervoorzieningen niet aan de orde. In het kader van efficiënter ruimtegebruik is er een parkeerdek beoogd op het terrein van Rotra. Voor meer parkeervoorzieningen of mogelijke uitbreiding in de toekomst lijkt de locatie ten oosten van het bedrijventerrein een geschikte locatie voor extra parkeervoorzieningen. Dit zal te zijner tijd nader worden onderzocht. In het voorliggende bestemmingsplan is hiermee al rekening gehouden door binnen het gehele bouwvlak parkeervoorzieningen toe te staan.

## 4.13 Cultuurhistorie

In elk bestemmingsplan moet een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden wordt omgegaan. Denk aan aanwezige monumenten, historische gebieden, kenmerkende (straat)beelden en landschapselementen. Bij het maken van plannen kan ook (weer) rekening gehouden worden met al deze elementen die er vroeger wel waren maar nu niet meer.

Het belang van cultuurhistorie is wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Het Besluit geeft aan dat “een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden” in het bestemmingsplan opgenomen moet worden. Het voornaamste doel hiervan is om het cultuurhistorische karakter van Nederland op gebiedsniveau te behouden en te versterken.

**Kadernota Cultuurhistorie Gemeente Doesburg**

In de Kadernota Cultuurhistorie gemeente Doesburg is het gemeentelijke cultuurhistorisch beleid verwoord. Doel van de Kadernota is om de cultuurhistorische kwaliteiten van Doesburg te behouden en verder te ontwikkelen. In de gemeente zijn de afgelopen jaren al veel

cultuurhistorische waarden gerestaureerd. Daarnaast zijn in bestemmingsplannen, beeldkwaliteitsplannen en structuurvisies de cultuurhistorische waarden een belangrijk uitgangspunt geweest.

Op basis van een analyse van de bestaande sterkten en zwakten wil de gemeente een selectie maken van gebieden of elementen de moeite waard zijn om te beschermen.

Relevant voor het plangebied zijn de volgende uitgangspunten:

- Behoud en versterking van het contrast tussen binnenstad en buitengebied met de vesting als
- markering;
- Er dient minimaal ingegrepen te worden in historisch waardevolle objecten en structuren;
- Ruimtelijke ingrepen moeten worden onderbouwd met bouwhistorisch, landschappelijk en archeologisch onderzoek;
- Bij sloop hecht de gemeente aan goede bouwhistorische documentatie.

**Planspecifiek**

Het plangebied zelf kent nauwelijks cultuurhistorische waarden. Een enkel gebouw dateert nog uit de beginjaren van het complex, zoals de zgn. Blikvanger. Dit gebouw, ooit onderdeel van de blikfabriek van Thomassen & Drijver, heeft nog enige architectonische betekenis en verwijst naar haar industrieel verleden. Een zekere waarde ontleent het gebouw ook 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 van het industrieel erfgoed onder druk.

Het handhaven van het gebouw zonder een omvattend pakket van herstelmaatregelen, rehabilitatieplan en/of hergebruik is, gezien de huidige toestand dan ook weinig zinvol. Hoewel behoud en inpassing in een nieuwe situatie, zowel ruimtelijk als ook functioneel, zorgvuldig zijn overwogen, bleek dit een te grote belemmering voor de meest gewenste ontwikkeling.

*Figuur 4.1 De 'Blikvanger vormt a.h.w. de aankondiging van het bedrijventerrein Verhuellweg*

In Bijlage 1 is een uitgebreide omschrijving gegeven van de cultuurhistorische situatie.

Er kan geconcludeerd worden dat de beoogde ontwikkeling van het bedrijventerrein Verhuellweg geen negatieve gevolgen heeft voor cultuurhistorische waarden.

## 4.14 Archeologie

De bescherming van archeologische waarden bij ruimtelijke ontwikkelingen is geregeld in de Erfgoedwet. De essentie van de wettelijke bescherming is dat archeologische resten zoveel mogelijk in de bodem bewaard blijven. Bij ruimtelijke plannen geldt de verplichting om rekening te houden met bekende en te verwachten archeologische waarden. Indien ingrepen gepaard gaan met een verstoring van de bodem, kan het nodig zijn om nader onderzoek te doen, zodat - waar nodig - de archeologische waarden veiliggesteld kunnen worden en/of het plan aangepast kan worden. De verantwoordelijkheid voor archeologische waarden ligt bij de gemeente.

Op basis van de Wamz zijn mogelijke (toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Er geldt een meldingsplicht bij het vinden van (mogelijke) waardevolle zaken.

**Planspecifiek**

In het kader van de MER is er in 2017 een bureauonderzoek uitgevoerd naar archeologische waarden (Bijlage 19) voor het plangebied van het destijds LEID. De relevante conclusie voor de nieuwe herstructurering zullen navolgend worden beschreven.

Op basis van de ontstaansgeschiedenis en oude kaarten wordt de kans op het aantreffen van bewoningsresten zeer klein geacht. Een uitzondering hierop vormt het deel dat in het bestemmingsplan 'Archeologie Doesburg 2009' is aangeduid met 'specifieke vorm van waarde - bekende archeologische waarden binnenstad hoog'.

Wel kunnen in het gehele plangebied archeologische waarden worden aangetroffen die verband houden met de IJssel. Er heeft eerder archeologisch onderzoek naar een deel van de waterbodem plaats gevonden waarbij enkele objecten zijn aangetroffen die geen archeologische waarde hebben. Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek wordt voor een deel van het plangebied geadviseerd geofysisch onderzoek uit te voeren. Dit heeft betrekking op de Fraterwaard dat geen onderdeel uitmaakt van het huidige plangebied.

Daarnaast wordt met de beoogde optimalisatie van het bedrijventerrein Het Zwarte Schaar niet gedempt, daarmee blijven de aardkundige waarde van de oude riviermeander bewaard.

Gezien de beoogde ontwikkeling plaatsvindt op reeds geroerde gronden en er grotendeels gebruik zal worden gemaakt van bestaande funderingen vormt het aspect archeologie geen belemmering voor de voorgenomen werkzaamheden.

Wanneer er tijdens de werkzaamheden sprake is van (toevals)vondsten, waarvan redelijkerwijs vermoed wordt dat het een archeologische vondst betreft, wordt dit zo spoedig mogelijk gemeld.

## 4.15 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient, op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Bro, onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het plan. In principe dient bij vaststelling van een ruimtelijk besluit tevens een exploitatieplan vastgesteld te worden om verhaal van plankosten zeker te stellen. Op basis van 'afdeling 6.4 grondexploitatie', artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is;

- het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

**Planspecifiek**

Het uitvoeren van het project heeft geen financiële gevolgen voor de gemeente. De financiële verantwoordelijkheid voor het project en het daarbij behorende risico wordt volledig gedragen door de initiatiefnemer. De gemeente zal voor vaststelling van het bestemmingsplan een planschadeovereenkomst met de initiatiefnemers afsluiten. De economische uitvoerbaarheid van het plan is daarmee verzekerd.

# Hoofdstuk 5 Juridische planopzet

## 5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is opgezet volgens de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingplannen 2012 (SVBP 2012).

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden bezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar is wel een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan dit plan ten grondslag liggen. De toelichting is van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing.

Daarnaast maken ook eventuele bijlagen onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan.

*Verbeelding*

De verbeelding is een digitale kaart, waarop bestemmingen en aanduidingen zijn weergegeven. Aanduidingen worden gebruikt om bepaalde zaken specifieker te regelen, bijvoorbeeld in de vorm van gebiedsaanduidingen, bouwaanduidingen, bouwvlakken, functieaanduidingen etc.

Voor de analoge verbeelding is gebruik gemaakt van een digitale ondergrond (Grootschalige Basiskaart en/of kadastrale kaart). Daar waar een verschil is tussen de digitale en de analoge verbeelding, is de digitale versie leidend.

*Regels*

De planregels zijn standaard onderverdeeld in vier hoofdstukken.

- Hoofdstuk 1: Inleidende regels, deze bevatten de begrippen en wijze van meten;
- Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels, dit zijn de verschillende bestemmingen op alfabetische volgorde. De regels bevatten een bestemmingsomschrijving en regels voor het bouwen en het gebruik.
- Hoofdstuk 3: Algemene regels, dit zijn regels die gelden voor alle bestemmingen. Dit zijn onder meer (mogelijke) flexibiliteitsbepalingen in de vorm van wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden.
- Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotbepalingen.

## 5.2 Wijze van bestemmen

Voorliggend bestemmingsplan bevat de volgende bestemmingen:

**Enkelbestemmingen**

*Bedrijventerrein*

Binnen deze bestemming is de functie bedrijventerrein toegestaan. Door middel van aanduidingen is aangegeven welke bedrijven zijn toegestaan. Aan de kade is een aanduiding opgenomen voor bedrijven tot en met categorie 4.2. Voor Ubbink geldt categorie 4.1. Voor zowel categorie 4.1 als

4.2 is alleen het huidige gebruik opgenomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten. Voor de overige gronden zijn bedrijven tot en met categorie 3.2 toegestaan.

*Verkeer*

De gronden binnen deze bestemming zijn hoofdzakelijk bestemd voor wegen, voet- en fietspaden en parkeervoorzieningen.

*Water*

De gronden van de watergang De Fles zijn voorzien van deze bestemming. Hiermee is de functie waterhuishoudkundige doeleinden toegewezen.

*Water - Rivier*

Met de bestemming is de functie waterstaatkundige doeleinden neergelegd op de IJssel, Het Zwarte Schaar en het westelijk deel van het plangebied, waarbinnen de gebouwen van Rijkswaterstaat gesitueerd zijn.

**Dubbelbestemmingen**

*Leiding - Gas*

Met deze dubbelbestemming zijn de gronden mede bestemd voor een gastransportleiding.

*Waterstaat - Waterkering*

De gronden op de grens van de watergang en de kade zijn voorzien van de dubbelbestemming 'waterstaat - Waterkering. Deze gronden zijn mede bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van de waterkering.

*Waterstaat - Waterstaatkundige functie*

Een deel van de watergang en een deel van de kade is bestemd voor de berging en afvoer van hoog oppervlaktewater, sediment en ijs; de waterhuishouding; de aanleg, het onderhoud en de verbetering van de waterkering; het vergroten van de afvoercapaciteit.

Daarnaast is de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - bevi' opgenomen, waarmee de plaatsgebonden risicocontour van zowel het huidige LNG-station als de beoogde locatie van het LNG-station is vastgelegd. De gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' is opgenomen ten behoeve van de geluidzone van het bedrijventerrein.

# Hoofdstuk 6 Procedure

## 6.1 Algemeen

Bij de voorbereiding van een (voor)ontwerp bestemmingsplan dient overleg te worden gevoerd als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro. Dit is het vooroverleg, waarin het conceptplan wordt voorgelegd aan het waterschap en aan die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Voor wat kleinere plannen kan, in overleg, afgezien worden van dit overleg.

Op basis van artikel 3.1.6 Bro dient verslag te worden gedaan van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken. Dit is de inspraak. Van (formele) inspraak kan, zeker bij wat kleinere plannen, worden afgezien. De gemeentelijke inspraakverordening is daarbij ook van belang.

Een ontwerpbestemmingsplan dient conform afdeling 3.4 Awb gedurende 6 weken ter inzage gelegd te worden. Hierbij is er de mogelijkheid voor eenieder om zienswijzen in te dienen op het plan. Na vaststelling door de Raad wordt het vaststellingsbesluit bekend gemaakt. Het bestemmingsplan ligt na bekendmaking 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn is er de mogelijkheid voor belanghebbenden beroep in te dienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State. Het bestemmingsplan treedt vervolgens daags na afloop van de tervisielegging in werking als er geen beroep is ingesteld.

## 6.2 Verslag vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Dit bestemmingsplan is in het kader van het wettelijk vooroverleg toegezonden aan de volgende vooroverleg partners: Omgevingsdienst Regio Arnhem, Provincie Gelderland, Rijkswaterstaat, Waterschap Rijn en IJssel en Veiligheidsregio Gelderland-Midden. De reacties van de vooroverleg partners zijn ontvangen. Op basis van deze reacties heeft, waar nodig, nader overleg plaatsgevonden en zijn onderzoeken aangevuld en uitgevoerd. De reacties zijn verwerkt in voorliggend plan.

## 6.3 Verslag inspraak ex artikel 3.1.6 Bro

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft niet ter inzage gelegen.

## 6.4 Verslag zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan is op 23 december 2020 gepubliceerd en heeft met ingang van 24 december gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 58 zienswijzen binnengekomen. In Bijlage 20 is de “Nota van antwoord zienswijzen" opgenomen waarin de zienswijzen zijn beschreven, een reactie op de ingediende zienswijzen is gegeven en, als laatste, is aangegeven of de ingediende zienswijzen aanleiding hebben gegeven het plan aan te passen. In de nota die als bijlage is bijgevoegd worden die aanpassingen die aan het bestemmingsplan zijn gedaan en ambtshalve wijzigingen weergegeven.