

T.a.v. leden van de gemeenteraad van Doesburg en College van
Burgemeester en Wethouders

Datum
10 januari 2022

Onderwerp
Bestemmingsplan Verhuellweg

Kenmerk

Geachte raadsleden, geacht College,

Met het indienen van de motie "Pas op de plaats" heeft de Gemeenteraad van Doesburg tijd vrijgemaakt om sommige technische aspecten van het ontwerp bestemmingsplan Verhuellweg nog eens nader te laten onderzoeken door bureau TAUW.

Een fundamenteel aspect aan de plannen is de vraag of de plannen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving en het toepasselijke beleid. Een vraag die wezenlijk is voor het vertrouwen van de burgers in de gang van zaken.

Omdat dit aspect van vertrouwen in de overheid direct raakt aan het welzijn van de burgers heeft het bestuur van de Gestichten Doesburg dit aspect laten onderzoeken door advocaten van het bureau Hekkelman, dat gespecialiseerd is in juridische vraagstukken in de ruimtelijke ordening. Hun rapport bieden wij hierbij aan. Ook de summiere samenvatting van bevindingen van het bureau TAUW, zoals dat bij de agenda voor de commissievergadering van 12 januari is gevoegd hebben wij aan hen voorgelegd ter beoordeling. Wij verzoeken u deze informatie in uw besluitvorming te betrekken.

Het vermoeden dat bij veel burgers bestaat, dat er behoorlijk wat mis is met de onderbouwing van de plannen, wordt in de juridische beoordeling door de advocaten bevestigd. Ook bij de grondigheid van de second-opinion door bureau TAUW worden door de advocaten kritische vragen gesteld. Sinds de termijn voor het indienen van zienswijzen gesloten werd, zijn er meerdere nieuwe rapporten verschenen. Behoorlijk bestuur vereist dat alle indieners van zienswijzen de gelegenheid krijgen deze aanvullende onderzoeken te lezen en indien wenselijk daarop te reageren.



Onzes inziens dwingt de ernstige en fundamentele kritiek van deze onafhankelijke deskundigen op de juridische haalbaarheid van de gevolgde procedure tot het verwerpen van het voorliggende bestemmingsplan omdat het op een groot aantal punten niet voldoet aan de geldende wet- en regelgeving en het toepasselijke beleid.

Wij wensen u veel wijsheid in deze toe,

Namens het bestuur van de Gestichten Doesburg (Stichting Gestichten van Weldadigheid te Doesburg),



Jan van Amstel
(voorzitter)



Stichting Gestichten van Weldadigheid
t.a.v. het bestuur
Gasthuisstraat 21 A
6981 CP DOESBURG

Per e-mail : huisdeotter@hotmail.com

Nijmegen, 10 januari 2022

Ons kenmerk	Telefoonnummer
Gestichten Doesburg/Bp. Verhuellweg 20211049 - 2277309/1 - TL/nw	024 - 382 83 38

E-mail	Faxnummer	Betreft
t.lam@hekkelman.nl	024 - 382 83 88	Advies

Geachte bestuursleden,

Op 24 december 2020 hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Doesburg het ontwerpbestemmingsplan 'Bedrijventerrein Verhuellweg' (hierna: '*het Bestemmingsplan*') ter inzage gelegd. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen heeft de gemeente aan Tauw gevraagd om op een aantal onderdelen een review uit te voeren. U heeft mij gevraagd om vooruitlopend op de uitkomsten van deze review te beoordelen of het ontwerpbestemmingsplan voldoet aan de geldende wet- en regelgeving en het toepasselijke beleid. In deze brief treft u mijn bevindingen aan. Inmiddels is de review beschikbaar. Tijdens ons overleg van afgelopen week naar aanleiding van mijn concept advies heeft u mij gevraagd de Nota van antwoord zienswijzen (hierna: 'NvA') en de review in het advies te betrekken. Ik doe dat door in iedere paragraaf aandacht te schenken aan beide documenten.

NB! Nieuwe onderzoeksrapporten: reactietermijn noodzakelijk

Vooraf merk ik op dat in de NvA een groot aantal nieuwe onderzoeksrapporten gepresenteerd wordt. Het betreft in ieder geval: (1) behoefteonderzoek van Stec, (2) AERIUS-berekening van 12 juli 2021, (3) geactualiseerd verkeersonderzoek op basis van recente gegevens en verkeersmodellen (rapport van 28 juli 2021), (4) geactualiseerd luchtkwaliteitsonderzoek (datum onbekend) en (5) geactualiseerde m.e.r.-beoordeling (datum onbekend).

Het is opmerkelijk dat deze rapporten niet bij de NvA zijn gevoegd, terwijl ze toen al wel beschikbaar waren.

Het is mij niet duidelijk of de betreffende rapporten wel aan de raad beschikbaar zijn gesteld. Als dat niet het geval is, kan de raad deze stukken naar mijn oordeel bij de vaststelling van het bestemmingsplan niet aan de plantoelichting toevoegen, wat blijkens paragraaf 4.1 van de NvA wel de bedoeling is. Er zouden dan stukken bij een raadsbesluit betrokken worden, waar de raad geen kennis van heeft genomen.

Voor zover de stukken wel bij de raad bekend zijn, geldt dat u daarvan geen kennis heeft kunnen nemen. U (en de andere indieners van zienswijzen) worden daardoor op aanmerkelijke achterstand gezet. Inspreken van bij de raadscommissie en/of de raad heeft geen enkele zin, omdat u uitgaat van de stukken die ter inzage gelegen hebben, terwijl de raad over andere meer recente stukken beschikt. Dat klemmt te meer omdat de meeste van deze onderzoeken blijkens de datering daarvan al geruime tijd beschikbaar zijn. Als de raad de visie en mening van degenen die een zienswijze tegen het Bestemmingsplan hebben ingediend serieus neemt en een volwaardige plaats wil geven in de belangenafwegingen die aan het besluit omtrent de vaststelling van een bestemmingsplan ten grondslag moeten liggen, dient aan u alsnog gelegenheid geboden te worden om gedurende een termijn van twee weken te reageren op de nieuwe rapporten waarvan u tot op de dag van vandaag geen kennis heeft kunnen nemen.

Zie hierover AbRS 13 juni 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BW8173, r.o. 2.3.4:

'Hoewel uit de Wro noch enige andere wettelijke bepaling volgt dat de raad gehouden is de desbetreffende nadere onderzoeken toe te zenden, lag het uit het oogpunt van een zorgvuldige voorbereiding van het plan onder deze omstandigheden evenwel in de rede betrokkenen, van wie het beroep in de voornoemde uitspraak gegrond is verklaard, in kennis te stellen van de nadere onderzoeken en hen in de gelegenheid te stellen daarop te reageren. Nu de raad, zoals ter zitting door de raad is bevestigd, dit heeft nagelaten, is het bestreden besluit in zoverre niet genomen met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid.'

Afgelopen vrijdag heeft u mij het nieuwe geluidrapport van Sweco gemaild. Het betreft een rapport van 21 december 2021 en dateert dus van na de concept NvA. In paragraaf 7 van mijn advies besteed ik aandacht aan dit rapport.

Het advies is als volgt opgebouwd:

1.	Planbeschrijving en relatie met het geldende bestemmingsplan.....	4
2.	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	6
3.	Ladder voor duurzame verstedelijking	7
3.1.	Ten aanzien van het Bestemmingsplan	7
3.2.	Ten aanzien van het Stec-onderzoek	8
4.	Omgevingsverordening Gelderland	8
5.	Regionaal programma werklocaties	10
6.	Ruimtelijke Structuurvisie Doesburg.....	10

7.	Milieuaspecten	10
7.1.	<i>Geluid</i>	10
7.1.1.	Geluid in het ontwerpbestemmingsplan.....	10
7.1.2.	Geluidrapport 21 december 2021	12
7.2.	<i>Overige milieuaspecten.....</i>	13
8.	Natuur.....	13
8.1.	<i>Soortenbescherming.....</i>	13
8.2.	<i>Gebiedsbescherming</i>	13
8.2.1.	Beoordeling ontwerpbestemmingsplan.....	13
8.2.2.	Beoordeling review Tauw	15

De conclusie van het advies luidt als volgt:

Het Bestemmingsplan voldoet op een groot aantal punten niet aan de geldende wet- en regelgeving. De belangrijkste punten zijn:

- uit de plantoelichting blijkt niet althans onvoldoende dat het Bestemmingsplan voldoet aan artikel 2.4.3 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening;
- het Bestemmingsplan maakt een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk. Daarom moet de plantoelichting een verantwoording bevatten die voldoet aan de eisen die artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening en de rechtspraak daaraan stelt. Deze verantwoording ontbreekt. Het Stec-rapport dat in de NvA wordt aangehaald, neemt dit bezwaar niet weg, omdat dit rapport alleen betrekking heeft op de laad- en loskade, terwijl ook de uitbreiding van de bestaande bedrijven die het Bestemmingsplan mogelijk maakt, als een nieuwe stedelijke ontwikkeling gekwalificeerd moet worden
- er is getoetst aan de verkeerde versie van de Omgevingsverordening Gelderland. In de plantoelichting wordt verder onvoldoende gemotiveerd dat en waarom voldaan wordt aan de instructieregels voor de Groene ontwikkelingszone en het rustgebied voor winterganzen;
- de geluidparagraaf uit de plantoelichting en het geluidonderzoek dat aan het Bestemmingsplan ten grondslag is gelegd, schieten op meerdere punten tekort. Het geluidrapport van Sweco van 21 december 2021 neemt deze bezwaren niet weg. Uit dit onderzoek blijkt dat het geluidklimaat bij een aantal woningen in en nabij de zonegrens 'slecht', 'tamelijk slecht' of 'matig' is. Het bevoegd gezag moet beoordelen of dat aanvaardbaar is. Die beoordeling ontbreekt;
- het onderzoek naar flora en fauna is te oud en moet reeds om die reden geactualiseerd worden;
- het gebiedsbeschermingsonderzoek schiet op meerdere punten tekort. Sweco noch Tauw heeft zich rekenschap gegeven van het feit dat een deel van de beoogde uitbreiding van de kade in het Natura 2000-gebied Rijntakken is gelegen. Daarnaast is de ecologische verantwoording voor de toename van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in strijd met de Habitatrichtlijn en de Afdelingsrechtspraak. Aangezien

significante gevolgen niet op voorhand zijn uit te sluiten, dient een passende beoordeling (als bedoeld in artikel 2.8 lid 1 Wnb en artikel 6 lid 3 Habitatrictlijn) te worden verricht. Daaruit moet volgen dat verzekerd is dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast. Omdat die passende beoordeling ontbreekt, kan het Bestemmingsplan niet in overeenstemming met de Wet natuurbescherming worden vastgesteld (artikel 2.8 lid 3 Wnb);

- **Omdat voor het Bestemmingsplan een passende beoordeling opgesteld moet worden, geldt er tevens een plan-mer(boordelings)plicht. Dit volgt uit artikel 7.2a van de Wet milieubeheer. Dit is niet onderkend;**
- **De review van Tauw schiet op het onderdeel gebiedsbescherming tekort. Tauw trekt ten onrechte de conclusie dat het gebiedsbeschermingsonderzoek voldoet aan de eisen die daaraan op grond van de wet en rechtspraak gesteld moeten worden;**
- **Voor het overige kan ik de houdbaarheid van de review van Tauw niet beoordelen, omdat ik niet beschik over de onderzoeksrapporten waarop de review is gebaseerd.**

En ten aanzien van de NvA:

- **In de NvA wordt verwezen naar een groot aantal rapporten dat bij de indieners van de zienswijzen niet bekend is, terwijl die rapporten (met uitzondering van het geluidrapport van Sweco) al geruime tijd beschikbaar zijn. Dat is onzorgvuldig. Als de raad de (belang van de) indieners van zienswijzen serieus neemt en wil betrekken bij de belangenafweging, dan dient aan de indieners van zienswijzen gelegenheid geboden te worden om op de nieuwe rapporten te reageren. De raad dient deze reacties bij zijn besluit omtrent vaststelling van het Bestemmingsplan te betrekken.**

Ter toelichting strekt het volgende.

1. Planbeschrijving en relatie met het geldende bestemmingsplan

De gemeente wil door middel van het Bestemmingsplan een optimalisatie van het bestaande bedrijventerrein Verhuellweg mogelijk maken. De beoogde optimalisatie past niet in het geldende bestemmingsplan 'Bestemmingsplan Bedrijventerrein Verheullweg'. Dat bestemmingsplan maakt binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' bij recht bebouwing tot 12 meter hoog mogelijk. Op grond van artikel 14 van de planregels is het mogelijk om omgevingsvergunning te verlenen voor een overschrijding van de bouwhoogte van 10%.

Het Bestemmingsplan maakt ter plaatse van de bestaande bebouwing in het linkerdeel van het plangebied bebouwing tot 15 meter hoog mogelijk. In het middendeel van het plangebied geldt ter plaatse van de bestaande gebouwen een bouwhoogte tot 14, 18 en 22 meter. De hoogte van 22 meter moet volgens de NvA ook gaan gelden voor het bedrijf van Ubbink dat aan de rechterzijde van het plangebied ligt. Voor de resterende delen van het plangebied geldt voor het bouwvlak een bouwhoogte van 12 meter. Artikel

15 van de planregels van het Bestemmingsplan bevat, evenals het geldende bestemmingsplan, een afwijkmogelijkheid tot 10% van de vermelde bouwhoogten.

Verder maakt het Bestemmingsplan het mogelijk om de bestaande en positief bestemde laad- en loskade te verlengen. In oostelijke richting wordt de kade verlengd met circa 83 meter en in westelijke richting met circa 47 meter. Daarmee wordt de lengte van de kade verdubbeld ten opzichte van de huidige en bestemde situatie. In de plantoelichting staat dat het Bestemmingsplan een kade met een totale lengte van ruim 260 meter mogelijk maakt.

Uit de plantoelichting maak ik op dat het ook de bedoeling is om de invaart van de haven te wijzigen. In paragraaf 4.9 van de plantoelichting staat daarover:

'De invaart van de haven is in de huidige situatie geschikt voor een klasse IV/M6 schip met een lengte van 86 meter. De zwaairom 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 zwaairom verruimd 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.'

Om de haven toegankelijk te maken voor grotere schepen, is het nodig de zwaairom te vergroten. Daarover staat in de plantoelichting:

*'Zwaairom
Voor de zwaairom ten noorden van het plangebied is een vergroting beoogd. In de huidige situatie is deze zwaairom 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 zwaairom 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.'*

Het is mij niet duidelijk in hoeverre de betreffende werkzaamheden inmiddels zijn uitgevoerd. Uit een bericht op internet maak ik op dat er vanaf november 2018 werkzaamheden aan de Zwaairom zijn uitgevoerd. Deze werkzaamheden zijn inmiddels afgerond. Wat voor uw adviesvraag van belang is, is dat het de bedoeling is dat in de toekomst klasse V-schepen van de laad- en losfaciliteiten in het plangebied gebruik maken en dat dat ook zonder aanpassing van de Zwaairom al mogelijk is.

Tot slot maakt het Bestemmingsplan het mogelijk om het LNG-station te verplaatsen en extra parkeervoorzieningen te realiseren.

2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De rijksinstructieregels voor de ruimtelijke ordening staan in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In paragraaf 3.1.1 van de plantoelichting staat het volgende over deze rijksregels:

'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.'

Deze opmerking strookt niet met paragraaf 4.10 van de plantoelichting. In deze paragraaf staat dat het plangebied deels binnen het rivierbed ligt en dat de beoogde verlenging van de kade binnen het rivierbed zal worden gerealiseerd.

Daarvan uitgaande moet het bestemmingsplan voldoen aan artikel 2.4.3 van het Barro. Dat artikel luidt als volgt:

- '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.'*

Aan het Bestemmingsplan ligt een rivierkundig onderzoek ter grondslag. Dat onderzoek is als bijlage 11 bij de plantoelichting gevoegd. Volgens het onderzoek treedt een beperkte opstuwing op. In het rapport wordt geconcludeerd dat deze is toegestaan. Ik stel vast dat in het rapport niet expliciet wordt getoetst aan de vereisten van artikel 2.4.3 van het Barro. Vraag is of de resterende opstuwing 'zo gering mogelijk is' (zie onder c.). Evenmin wordt gemotiveerd dat en waarom er geen feitelijke belemmering optreedt voor de vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier. Ik teken hierbij aan dat er over de geplande uitbreiding van de kade geen bouwvlak is gelegd en dat het volgens artikel 3.1 onder f van de planregels niet de bedoeling is dat er buitenopslag plaatsvindt (ik vind dat de planregel niet ondubbelzinnig is geformuleerd en ook zo gelezen zou kunnen worden dat onbeperkte opslag is toegestaan. Dat is evident niet de bedoeling). De planregels verhinderen echter niet dat bouwwerken geen gebouw zijnde worden opgericht. Dergelijke bouwwerken zouden ook een belemmering voor de vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier kunnen opleveren.

3. Ladder voor duurzame verstedelijking

3.1. Ten aanzien van het Bestemmingsplan

Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de plantoelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, verantwoord worden dat deze voorziet in een behoefte. Volgens paragraaf 3.1.2 van de plantoelichting zou geen sprake zijn van een nieuwe stedelijke ontwikkeling:

'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 bouw mogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie niet 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 enkele plaatsen binnen het bouwvlak vergroot. Dit heeft echter geen consequenties voor het grondgebonden ruimtebeslag. 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.'

Naar mijn oordeel wordt ten onrechte geconcludeerd dat geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

In de eerste plaats wordt ten onrechte een ondergrens van 2000 m² gehanteerd. Volgens de overzichtsuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking, is over het algemeen sprake van een stedelijke ontwikkeling bij een ruimtebeslag van meer dan 500 m². Daarvan is in dit geval sprake, gelet op de kadeverlenging die het Bestemmingsplan mogelijk maakt. In de tweede plaats maakt het Bestemmingsplan (ook in ander opzicht) meer ruimtebeslag mogelijk dan het geldende bestemmingsplan: het Bestemmingsplan maakt namelijk aanzienlijk hogere bebouwing mogelijk dan het geldende bestemmingsplan. Dat er vanwege een verruiming van de bouwhoogte sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling volgt uit AbRS 20 december 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:3532):

'6.8. Vast staat dat het voorgaande bestemmingsplan "Bedrijventerrein Hondsgemet Zuid, herziening 2", vastgesteld door de raad op 16 december 2014, ter plaatse reeds voorzag in de bestemming "Bedrijventerrein" met een bouwhoogte van 15 m (bij recht). Daargelaten of wordt voorzien in een functiewijziging ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan, is de voorziene verhoging van de toegestane bouwhoogte naar het oordeel van de Afdeling in dit geval dusdanig dat reeds daarom met het voorziene bestemmingsplan wordt voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro (vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 19 juli 2017, [ECLI:NL:RVS:2017:1939](#)).'

Ik teken hierbij nog aan dat ik uit de stukken opmaak dat het bedrijventerrein door revitalisering van 9,2 naar bijna 13 ha wordt vergoot. Het is onduidelijk in hoeverre het geldende bestemmingsplan een vergelijkbare oppervlakte (footprint) mogelijk maakt.

Dat betekent dat het bestemmingsplan een verantwoording moet bevatten die voldoet aan de eisen van artikel 3.1.6 lid 2 van het Bro. Ik stel vast dat deze onderbouwing ontbreekt.

3.2. Ten aanzien van het Stec-onderzoek

Het Stec-onderzoek heeft blijkens de NvA alleen betrekking op de laad- en loskade. Over de rest van het plangebied staat op pagina 9 van de NvA:

'Voor de herstructurering en optimalisatie binnen de contouren van het huidige bestemmingsplan is dit niet nodig daar dit een binnenstedelijke herstructurering betreft.'

In paragraaf 3.1 heb ik uiteengezet dat en waarom ook ter plaatse van de bestaande bedrijven een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt wordt. Dat betekent dat het gebrek dat ik in paragraaf 3.1 heb geconstateerd, door middel van het Stec-rapport niet kan worden weggenomen.

4. Omgevingsverordening Gelderland

Paragraaf 3.2.1 van de plantoelichting is gewijd aan de Omgevingsverordening Gelderland. Er is getoetst aan de versie van de Omgevingsverordening van 2018. Dat is niet juist. Op dit moment geldt de versie van maart 2021. Bovendien hebben provinciale staten recent een nieuwe omgevingsverordening vastgesteld. Op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan zal aan de dan geldende omgevingsverordening voldaan moeten worden. Ik stel vast dat dat in ieder geval niet de omgevingsverordening uit 2018 is.

In de plantoelichting wordt opgemerkt dat een deel van het plangebied is gelegen binnen de Groene ontwikkelingszone waarover in de Omgevingsverordening instructieregels gesteld worden. Dit is te zien op de onderstaande afbeelding:



Artikel 2.53 van de Omgevingsverordening bevat de volgende instructieregels voor de Groene ontwikkelingszone:

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 opstellen 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.*

In de plantoelichting wordt aangegeven dat toepassing gegeven moet worden aan artikel 2.53 lid 4 van de Omgevingsverordening. In de plantoelichting staat daarover het volgende:

'Het bestemmingsplan wordt ingepast in het betreffende landschapstype en de kernkwaliteiten van de Groene ontwikkelingszone worden, in hun onderlinge samenhang bezien, per saldo niet significant aangetast. 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. Er dient daarnaast sprake te zijn van een goede landschappelijke inpassing. De landschappelijke inpassing van het plan is nader toegelicht in Bijlage 1. Op basis van de toelichting in Bijlage 1 kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een goede landschappelijke inpassing.'

Ik stel vast dat er plannen zijn om het scheepvaartverkeer uit te breiden. Bovendien beperken de planregels het gebruik van de haven niet (noch het aantal vaarbewegingen, noch de klasse van de schepen noch de omvang van de containerhandling). In de NvA wordt voorgesteld het aantal scheepvaartbewegingen te maximeren op 10. Daarmee wordt mijn bezwaar slechts ten dele weggenomen. Doordat de klasse van de schepen in de planregels niet is vastgelegd, blijft onduidelijk en onzeker wat de effecten van het scheepvaartverkeer zijn op het rustgebied voor de winterganzen (zie hierover artikel 2.52 van de Omgevingsverordening). De blote stelling dat het rustgebied van de winterganzen niet wordt aangetast, is mijns inziens te kort door de bocht.

Voor de landschappelijke inpassing wordt verwezen naar bijlage 1 bij de plantoelichting. Ten aanzien van deze bijlage constateer ik het volgende. In de eerste plaats is de landschappelijk inpassing, die in de bijlage wordt beschreven, in de planregels niet geborgd, terwijl artikel 2.53 lid 4 onder b van de Omgevingsverordening dat wel vereist. In de tweede plaats bevat bijlage 1 in hoofdzaak een beschrijving van allerlei kenmerken en waarden. Aan de landschappelijke inpassing worden in paragraaf 4.6 van bijlage 1 maar een beperkt aantal zinnen gewijd, terwijl een concrete uitwerking van hoe de landschappelijke inpassing er precies uit gaat zien, ontbreekt. Dat is opmerkelijk, omdat de beoogde uitbreiding van de kade voor een belangrijk deel binnen de Groene ontwikkelingszone is gelegen. Het is de vraag of dat wel is onderkend.

5. Regionaal programma werklocaties

De uitbreiding van Rotra wordt in het Regionaal programma werklocaties specifiek benoemd als een gewenste ontwikkeling. Volgens de plantoelichting sluit het Bestemmingsplan daarom goed aan op het regionale programma. Hierbij past wel een kanttekening. Het Bestemmingsplan maakt namelijk niet specifiek (de bedrijfsuitbreiding van) de bestaande bedrijven mogelijk. Artikel 3.1 van de planregels maakt in bepaalde delen van het plangebied bedrijven in bedrijfscategorieën 4.1 en 4.2 mogelijk. Er is daardoor geen sprake van een maatbestemming voor de bestaande bedrijven. In zoverre wordt naar mijn oordeel niet voldaan aan het Regionaal programma werklocaties.

6. Ruimtelijke Structuurvisie Doesburg

NB

Ik heb de structuurvisie niet op internet kunnen raadplegen.

7. Milieuaspecten

7.1. Geluid

7.1.1. Geluid in het ontwerpbestemmingsplan

In paragraaf 4.4 van de plantoelichting staat dat het bedrijventerrein Verhuellweg geluidgezoneerd is. De geluidzone is door middel van een aanduiding op de verbeelding aangegeven. De planregeling voor de geluidzone is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan (zie artikel 14 van het Bestemmingsplan en artikel 13 van het

geldende bestemmingsplan). Over de geluidzone staat in de plantoelichting van het geldende bestemmingsplan:

'Ten tijde van de vaststelling van bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Verhuellweg 2007' waren er al geen 'grote lawaaimakers' (meer) gevestigd op het terrein. Omdat dit ook niet wenselijk meer werd geacht, was de noodzaak om de zone in stand te houden niet aanwezig. Echter de geluidzone fungeert als buffer en de woonomgeving wordt beschermd tegen een toename van de cumulatieve geluidbelasting. Ook bedrijven worden beschermd, bijvoorbeeld tegen oprukkende bebouwing. Er is daarom later toch gekozen om voor het bedrijventerrein Verhuellweg te blijven werken met een systematiek van zonering. Gezien het bovenstaande wordt de geluidzone in het voorliggend bestemmingsplan opnieuw vastgelegd met behulp van een aanduiding.'

In de plantoelichting van het Bestemmingsplan wordt voorbijgegaan aan de noodzaak om de geluidzone in stand te houden. Ervan uitgaande dat het niet de bedoeling is om in het Bestemmingsplan 'grote lawaaimakers' mogelijk te maken, rijst de vraag of de geluidzone niet verwijderd had moeten worden. Ik stel vast dat aan deze vraag geheel voorbij is gegaan.

Ten behoeve van het Bestemmingsplan heeft Sweco een geluidrapport opgesteld. Dat rapport is als bijlage 4 bij de plantoelichting gevoegd. In dat rapport worden de geluideffecten van de beoogde representatieve bedrijfssituatie bepaald en wordt op basis daarvan beoordeeld of het bestemmingsplan in overeenstemming met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening kan worden vastgesteld. Sweco's benadering is niet juist. Sweco had moeten uitgaan van de maximale planologische gebruiksmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Zo heeft Sweco gerekend met schepen in klasse IV, terwijl er ook andere, grotere, schepen (kunnen) aanmeren. Verder is alleen gekeken naar de bedrijfsactiviteiten van de bestaande bedrijven, terwijl het Bestemmingsplan in delen van het plangebied algemene zin bedrijven tot en met categorie 4.1/4.2 mogelijk maakt. In paragraaf 4.1 van de NvA wordt hierover het volgende opgemerkt:

'De Staat van bedrijfsactiviteiten is aangepast waarbij voor categorie 4.1 en 4.2 uitsluitende de bestaande bedrijvigheid is opgenomen. Ter plaatse van de laad- en loskade is uitsluitend een laad- en loskade toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding voor milieucategorie 4.1 is tevens bedrijvigheid met een lagere milieucategorie toegestaan. In de regels van het bestemmingsplan zijn kleine tekstuele aanpassingen gedaan om beter aan te sluiten bij de huidige gebruiksmogelijkheden.'

Hiermee komt de gemeente gedeeltelijk aan mijn bezwaren tegemoet. Belangrijk bezwaar tegen de voorgestelde planregeling is dat onduidelijk is wat onder de 'bestaande bedrijvigheid' moet worden verstaan. Ten minste zal een deugdelijke omschrijving van die bedrijfsactiviteiten aan de planregeling moeten worden toegevoegd.

Overigens is de vraag of met de representatieve bedrijfssituatie wel juist heeft bepaald. Zo gaat Sweco uit van de bestaande kraan, terwijl ik in de plantoelichting lees dat er mogelijk een extra kraan wordt bijgeplaatst:

'Mogelijk wordt er met de verlenging van de kade ook een tweede kraan geplaatst met een hoogte van 30 meter.'

Uit bovenstaand citaat uit de NvA blijkt dat de gemeente van plan is om in de planregels vast te leggen dat uitsluitend een laad- en loskade binnen het plandeel voor bedrijven in categorie 4.2 mag worden gerealiseerd. Daarmee wordt het hierboven beschreven bezwaar niet weggenomen.

Over Ubbink staat in de plantoelichting dat het Bestemmingsplan de bedrijfsvoering van Ubbink niet zal wijzigen en dat er daarom geen verandering zal plaatsvinden in milieubelastende activiteiten ten opzichte van de huidige situatie. Dat strookt niet met het geluidrapport van Sweco:

'Op het terrein van Ubbink blijft de bestaande hal grotendeels behouden. Aan de oostzijde wordt de bouwhoogte verhoogd naar 22 meter ten behoeve van opslag. Daarnaast worden er aan de zuidzijde enkele aanpassingen gedaan om een nieuw kantoor te realiseren. Dit kantoor wordt op palen gebouwd zodat onder het kantoor parkeergelegenheid ontstaat. Het kantoor zal bestaan uit 3 bouwlagen (van circa 4 meter). De totale bouwhoogte van het kantoor wordt 16 meter. Het overige deel van de hal behoudt de huidige hoogte van 14 meter.'

Aangezien Sweco verkeerde uitgangspunten heeft gehanteerd, concludeert zij ten onrechte:

'dat de wettelijke vastgestelde 50 dB(A) geluidszone rondom het gezoneerde industrieterrein niet wordt overschreden.'

Uit de NvA leid ik af dat het de bedoeling is om mogelijk te maken dat ook het bedrijf van Ubbink tot 22 meter wordt verhoogd. In dat geval strookt het geluidrapport wel met de bedoeling van de gemeente, maar zal uiteraard de plantoelichting aangepast moeten worden.

Overigens voegt Sweco daaraan toe dat de Omgevingsdienst regio Arnhem zal moeten beoordelen of de geluidsemissie inpasbaar is. Uit de plantoelichting blijkt niet dat deze beoordeling heeft plaatsgevonden.

7.1.2. Geluidrapport 21 december 2021

Het geluidrapport van 21 december 2021 komt niet tegemoet aan de bezwaren die ik in paragraaf 7.1.1 heb geformuleerd. Wel wordt terecht aandacht besteed aan de cumulatieve gevolgen van verschillende bestaande en nieuwe geluidbronnen. Maar gelet op de gebreken die ik in paragraaf 3.1 heb gesignaleerd, kan aan de berekening van de cumulatieve effecten en de gevolgen daarvan voor het woon- en leefklimaat van degenen die in en nabij de zonegrens wonen, geen betekenis toekomen.

Bovendien staat in de paragraaf over de cumulatieve effecten op pagina 21-22 van het geluidrapport:

'Voor de gecumuleerde geluidbelasting geldt geen wettelijke normstelling. Het bevoegd gezag dient een afweging te maken omtrent de aanvaardbaarheid ervan in relatie tot de uitbreiding van het industrieterrein.'

Uit niets blijkt dat het bevoegd gezag ter zake een afweging heeft gemaakt. Ik wijs er in dit verband op dat het cumulatieve geluidniveau ter plaatse van meerdere woningen 'slecht', 'tamelijk slecht' en 'matig' is.

7.2. Overige milieuaspecten

In de plantoelichting wordt nog aandacht besteed aan een aantal andere milieuaspecten zoals geur en externe veiligheid. Ik heb deze aspecten in overleg met u vooralsnog niet nader belicht.

8. Natuur

8.1. Soortenbescherming

Aan het bestemmingsplan ligt een soortenonderzoek van Econsultancy uit 2017 ten grondslag. Ik stel vast dat dat onderzoek te oud is. Volgens artikel 3.1.1a van het Besluit ruimtelijke ordening mag bij de vaststelling van een bestemmingsplan in ieder geval gebruik gemaakt worden van onderzoeksgegevens die niet ouder zijn dan twee jaar. Aangezien deze termijn inmiddels ruimschoots is verstreken, zal het soortenonderzoek geactualiseerd moeten worden. Daarbij zal gelet op de uitkomsten van het eerdere onderzoek, in ieder geval opnieuw onderzoek gedaan moeten worden naar het voorkomen van de kwabaal.

Verder is van belang dat het onderzoek van Econsultancy betrekking heeft op een eerder, aanzienlijk groter, plan. In de plantoelichting wordt gesteld dat er voor de ontwikkelingen die het Bestemmingsplan mogelijk maakt 'op voorhand geen significante effecten te verwachten zijn voor de otter, das, steenmarter, grote modderkruiper, buizerd en sperwer'. Het criterium sluit niet aan op het beoordelingskader van hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming dat gaat over soorten.

8.2. Gebiedsbescherming

8.2.1. Beoordeling ontwerpbestemmingsplan

Het onderzoek naar de effecten van de ontwikkelingen die het Bestemmingsplan mogelijk maakt op Natura 2000-gebieden voldoet niet aan de daaraan te stellen eisen. Ik licht dat toe.

In de eerste plaats ontbreekt een deugdelijke beschrijving van het bestaande planologisch legale gebruik. Uitsluitend dat gebruik mag in het kader van de plantoets, die gelet op de Wet natuurbescherming moet worden uitgevoerd, buiten beschouwing blijven.

In de tweede plaats moeten de maximale planologische gebruiksmogelijkheden van het Bestemmingsplan voorwerp van het natuuronderzoek zijn. Dat is niet gebeurd. In bijlage 2 bij de AERIUS-notitie die als bijlage 14 bij de plantoelichting is gevoegd, worden de huidige en toekomstige bedrijfssituatie beschreven. Ik stel vast dat de toekomstige bedrijfssituatie niet is geënt op de maximale planologische mogelijkheden van het Bestemmingsplan. In dit verband wijs ik erop dat de verlengde kade gedeeltelijk in het Natura 2000-gebied Rijntakken wordt aangelegd (zie paragraaf 4.11 van de plantoelichting). Het lijkt erop dat de gevolgen van deze aantasting van het Natura 2000-gebied in het geheel niet zijn geschouwd.

In de derde plaats zijn de verkeersbewegingen meegenomen totdat het verkeer is opgenomen in het heersende verkeerbeeld. Daarmee is een onjuist criterium gehanteerd. Volgens de Handleiding voor de gegevensinvoer in AERIUS moet het verkeer meegenomen worden totdat het verdund is tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Ik teken hierbij aan dat het gelet op de rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State onzeker is of op dit punt wel van de Handleiding mag worden uitgegaan (Zie AbRS 1 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1960). Verder geldt, als ik het goed zie, dat uitsluitend de ligplaats van de schepen is meegenomen en niet de aan- en afvaarbewegingen. Dat betekent dat Sweco de effecten van de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, heeft onderschat.

Maar ook Sweco berekent een stikstofdepositie van meer dan 0,00 op enkele Natura 2000-gebieden. In de bekende VIA15-uitspraak heeft de bestuursrechter geoordeeld dat de afkapgrens op 5 kilometer die in AERIUS is gehanteerd, niet gehanteerd mag worden. Er is aangekondigd dat er op korte termijn een aangepaste AERIUS-rekentool beschikbaar zal komen. Voor zover deze aangepaste versie van AERIUS beschikbaar komt voordat de raad omtrent vaststelling van het bestemmingsplan zal besluiten, zal een nieuwe AERIUS-berekening uitgevoerd moeten worden. Voor zover het bestemmingsplan eerder wordt vastgesteld, zal aanvullend onderzocht moeten worden wat de gevolgen zijn van de VIA15-uitspraak.

Sweco heeft de berekende toename van de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden ecologisch beoordeeld. Deze ecologische beoordeling is als bijlage 15 bij de plantoelichting gevoegd. De conclusie van deze beoordeling luidt als volgt:

'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 habitatype 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 habitatype 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 in voorliggende voortoets besproken Natura 2000-gebieden.

Het onderstreepte gedeelte van het bovenstaande citaat uit het rapport van Sweco is niet in overeenstemming met de Habitatrichtlijn en de Afdelingsrechtspraak daarover. In dit geval is volstaan met een voortoets. Daaruit volgt dat het plan zorgdraagt voor een permanente (geringe) toename van stikstof op habitats die reeds overbelast zijn en waarvoor stikstof een knelpunt is. Er is geen rechtspraak voorhanden waaruit volgt dat onder dergelijke omstandigheden met een voortoets kan worden volstaan. Sweco heeft onvoldoende inzichtelijk gemaakt dat op grond van objectieve gegevens significante gevolgen kunnen worden uitgesloten. Zie als voorbeeld (waarin het ook ging om een geringe maar permanente toename op overbelaste habitats) ABRS 1 maart 2021, ECLI:NL:RVS:2021:415 (Schagen), r.o. 7.3.

Aangezien significante gevolgen niet op voorhand zijn uit te sluiten, dient een passende beoordeling (als bedoeld in artikel 2.8 lid 1 Wnb en artikel 6 lid 3 Habitatrichtlijn) te worden verricht. Daaruit moet volgen dat verzekerd is dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast. Omdat die passende beoordeling ontbreekt, kan het Bestemmingsplan niet in overeenstemming met de Wet natuurbescherming worden vastgesteld (artikel 2.8 lid 3 Wnb).

Daarnaast geldt dat wanneer voor een bestemmingsplan een passende beoordeling opgesteld moet worden, er tevens een plan-mer(-beoordeling) nodig is. Dit volgt uit artikel 7.2a van de Wet milieubeheer. Aangezien een passende beoordeling is vereist, ontbreekt daarmee ten onrechte ook een plan-mer(-beoordeling). Dit betekent dat het bestemmingsplan ook niet kan worden vastgesteld, zonder in strijd te komen met de Wet milieubeheer.

8.2.2. Beoordeling review Tauw

Tauw schrijft over de gebiedsbescherming het volgende in de review:

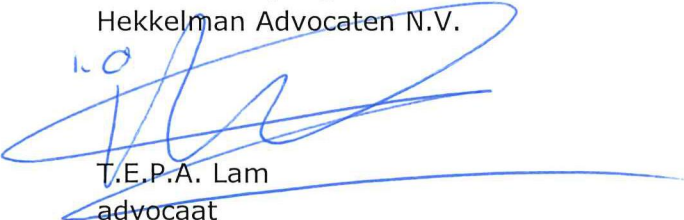
'Ten aanzien van het stikstofdepositie onderzoek concludeert TAUW dat er één opmerking te maken is die invloed kan hebben op de conclusies. Het verkeer is meegenomen tot op de N317 omdat het verkeer daar op zou gaan in het 'heersend verkeersbeeld'. Deze inschatting is altijd subjectief, omdat wetgeving niet voorschrijft wat het 'heersend verkeersbeeld' is. Sweco heeft in overleg met Provincie Gelderland gekozen om het verkeer mee te nemen tot op de N317. Uitgaande van het gekozen uitgangspunt stemt TAUW in met de door Sweco getrokken conclusies.'

Ik stel vast dat Tauw in haar review op het onderdeel stikstof uitgaat van het ontwerpbestemmingsplan en het stikstofonderzoek dat als bijlage 14 bij de plantoelichting is gevoegd. Dat is opmerkelijk, omdat zij wel uitgaat van het geactualiseerde verkeersonderzoek (zie voetnoten 3 en 5 van de review). Tauw had daarom minst genomen moeten constateren dat het stikstofonderzoek en het verkeersonderzoek niet op elkaar aansluiten.

De opmerking dat de inschatting wanneer het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld 'altijd subjectief is omdat de wetgeving niet voorschrijft wat het heersende verkeersbeeld is' gaat volledig voorbij aan de Handleiding gegevensinvoer en de relevante rechtspraak over dit onderwerp. Ik verwijs naar paragraaf 8.2.1 van dit advies. Bovendien is opmerkelijk dat Tauw geen beoordeling heeft gegeven van (de houdbaarheid van) de ecologische verantwoording die als bijlage 15 bij de plantoelichting is gevoegd. Blijkens het bij de review behorende voetnotenapparaat heeft zij deze notitie helemaal niet beschouwd! Gelet op de grote bezwaren en risico's die aan deze ecologische beoordeling kleven, is dat onbegrijpelijk. In dit verband benoem ik nogmaals dat de beoogde uitbreiding van de kade voor een deel in het Natura 2000-gebied Rijntakken wordt aangelegd. De effecten daarvan op het Natura 2000-gebied zijn in het geheel niet in kaart gebracht, niet door Sweco en niet door Tauw.

Ik zie in de review van Tauw geen enkel aanknopingspunt om de in paragraaf 8.1.2 van dit advies vervatte bevindingen bij te stellen en/of te nuanceren.

Met vriendelijke groet,
Hekkelman Advocaten N.V.



T.E.P.A. Lam
advocaat