
Projectnummer: 355559
Referentienummer: SWNL0212905
Datum: 26-09-2017

Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

Verantwoording

Titel	Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg
Subtitel	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Projectnummer	355559
Referentienummer	SWNL0212905
Revisie	D3
Datum	26-09-2017

Auteur(s)	Dirk Gijsbers, Anouk Meulenbroeks-Leppens
E-mailadres	Dirk.gijsbers@sweco.nl

Gecontroleerd door	Claudia Swart
Paraaf gecontroleerd	

Goedgekeurd door	Susan Groot-Jebbink
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Vigerend bestemmingsplan.....	5
1.3	M.e.r.-plicht.....	7
1.4	Doel van deze notitie	10
1.5	Leeswijzer	11
2	Probleem en doelstelling.....	12
2.1	Bedrijfsbeschrijving.....	12
2.2	Probleemstelling	13
2.3	Doelstelling.....	15
3	Planvoornemen en ontwerpvarianten.....	16
3.1	Vorbereiding van de planontwikkeling	16
3.2	Huidige situatie	16
3.3	Nulalternatief	17
3.4	Inrichtingsalternatief 1: model Rivier - Verborgten	17
3.5	inrichtingsalternatief 2: model natuur – compact.....	18
3.6	Inrichtingsalternatief 3: model cultuur – sprong	20
3.7	Inrichtingsalternatief 4: model Stadsfront – full circle	21
3.8	Varianten.....	22
3.9	Voorkeursalternatief.....	22
4	Reikwijdte en wijze van effectbeoordeling	23
4.1	Reikwijdte van het MER.....	23
4.2	Inhoud MER	24
4.3	Beoordelingskader.....	24
4.4	Enkele aandachtspunten in het MER	27
5	De procedure	28
5.1	m.e.r.-procedure	28
5.2	Te raadplegen instanties.....	29
5.3	Reacties	30

Bijlage 1 Reactienota NRD

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De twee echt Doesburgse bedrijven Koninklijke Rotra (logistieke dienstverlener) en Ubbink (producent van onder andere systemen voor rookgasafvoer, ventilatie en dakramen) maken een gestage economische groei door. Om ook op langere termijn te kunnen voorzien in de ruimtebehoefte van beide bedrijven, moet het bestaande bedrijventerrein aan de Verhuellweg in Doesburg worden uitgebreid en doorontwikkeld als logistiek watergebonden bedrijventerrein. Om de ontwikkeling van deze logistieke hotspot planologisch mogelijk te maken, dient onder andere een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld. Daarnaast zullen verschillende andere vergunningen en ontheffingen moeten worden aangevraagd en moet mogelijk een extra primaire waterkering worden aangelegd.

Gelet op de aard en omvang van deze voorgenomen activiteiten en de ligging van het plangebied ten opzichte van het Natura 2000-gebied Rijntakken, dient ten behoeve van de besluitvorming over dit bestemmingsplan (en mogelijk de primaire waterkering) tevens een m.e.r.-procedure te worden doorlopen.



Figuur 1.1 Overzicht van het bestaande bedrijventerrein aan de Verhuellweg in Doesburg

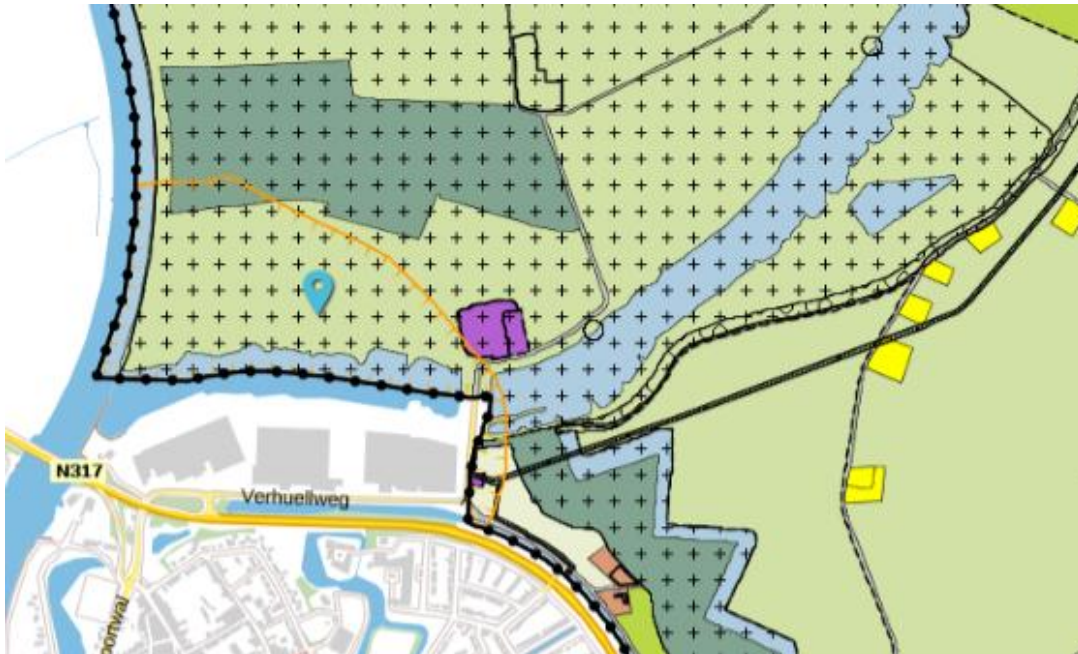


Figuur 1.2 Ligging van het bedrijventerrein Verhuellweg aan de noordzijde van Doesburg

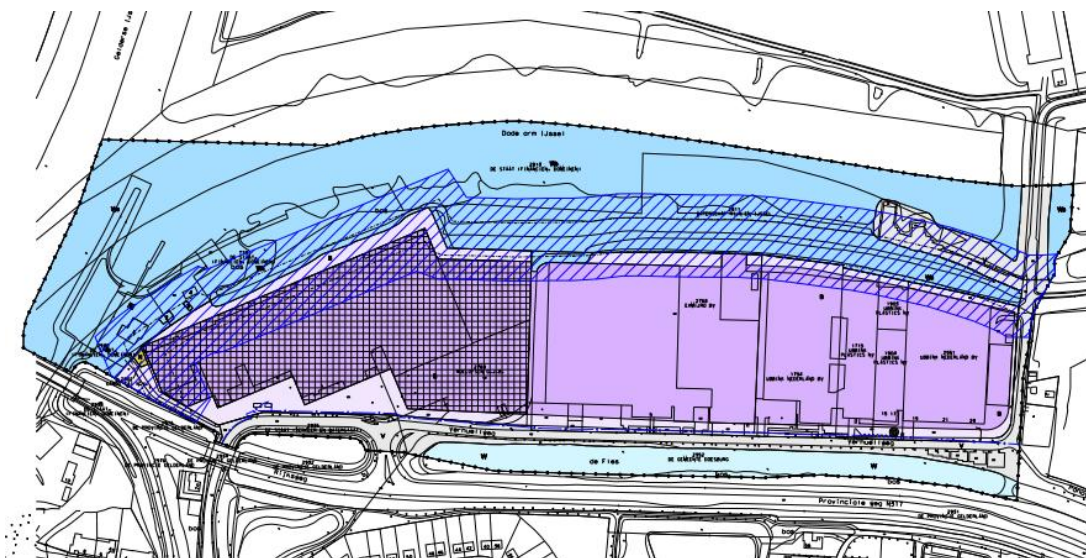
1.2 Vigerend bestemmingsplan

Binnen het plangebied vigeren verschillende bestemmingsplannen:

- In het noordelijk deel van het plangebied vigeert het *bestemmingsplan buitengebied Doesburg*, dat in juli 2010 is vastgesteld door de gemeenteraad van Doesburg en geheel onherroepelijk in werking is. In figuur 1.3 is een uitsnede uit de verbeelding van dit bestemmingsplan opgenomen. Het grootste deel van de gronden (lichtgroen aangegeven) heeft de enkelbestemming 'agrarisch met waarde- hoogteverschillen, natuur, openheid'. Daarnaast is aan de hele Fraterwaard de dubbelbestemming 'waarde-Natuur' toegekend en ligt de 'geluidszone industrie' over een deel van dit gebied.
- In het zuidelijk deel van het plangebied vigeert het *bestemmingsplan bedrijventerrein Verhuellweg 2007* dat in augustus 2007 is vastgesteld door de gemeenteraad van Doesburg en in januari 2008 onherroepelijk is geworden. De bestaande bedrijven van Rotra en Ubbink zijn grotendeels binnen dit bestemmingsplan gelegen. In figuur 1.4 is een uitsnede uit de plankaart van dit bedrijventerrein opgenomen. Hieruit blijkt dat het plangebied grotendeels de bestemming 'bedrijven' heeft, waarbij het meest westelijk gelegen gebouw 'De Blikvanger' aan de Verhuellweg 3, de aanduiding 'Bouwmarkt' heeft. Gemeente Doesburg is inmiddels gestart met de voorbereidingen voor actualisering van dit bestemmingsplan.
- Ten behoeve van de in 2016 geopende Container Terminal is in december 2014 het *bestemmingsplan laad- en loskade Rotra 2014* vastgesteld door de gemeenteraad van Doesburg. Ook dit bestemmingsplan is inmiddels onherroepelijk in werking. De verbeelding hiervan is in figuur 1.5 opgenomen. Hieruit blijkt dat deze gronden de bestemming 'bedrijf' kennen, met een dubbelbestemming 'waterstaat-waterkering' en een dubbelbestemming 'waterstaat-waterstaatkundige functie'.



Figuur 1.3 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Buitengebied Doesburg



Figuur 1.4 Plankaart bestemmingsplan bedrijventerrein Verhuellweg 2007



Figuur 1.5 Verbeelding bestemmingsplan Laad- en loskade Rostra 2014

1.3 M.e.r.-plicht

Ter onderbouwing van de besluitvorming over het nieuwe bestemmingsplan en mogelijk de aanleg/verlegging van een primaire waterkering voor Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg dient een milieueffectrapport (MER) te worden opgesteld. In deze paragraaf wordt deze conclusie omtrent de noodzakelijke m.e.r.-plicht nader gemotiveerd.

In deze notitie komen verschillende begrippen voor. Onderstaand worden deze kort toegelicht.

m.e.r.	milieueffectrapportage (de procedure)
MER	milieueffectrapport (het product)
Plan-m.e.r.	procedure voor plannen die een kader stellen voor m.e.r.-plichtige activiteiten, zoals het bestemmingsplan voor Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg. Ook geldt de Plan-m.e.r.-plicht voor wettelijke of bestuursrechtelijke plannen waarvoor een passende beoordeling moet worden gemaakt.
Project-m.e.r.	procedure voor uitvoeringsprojecten/-plannen die volgens de wet m.e.r.-plichtig zijn. Een Project-m.e.r. werd in het verleden ook wel Besluit-m.e.r. genoemd.
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau, startdocument, Plan van Aanpak voor het MER.

De m.e.r.(beoordelings)-plicht voor de ontwikkeling van het Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg blijkt uit artikel 7.2 lid 1 van de Wet milieubeheer, waarin een verwijzing naar het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen. In de bijlage C en D van dit Besluit zijn diverse activiteiten benoemd die mogelijk in dit project relevant zijn. Onderstaand zijn deze opgenomen en is aangegeven of er al dan niet een m.e.r.-(beoordelings)plicht aan de orde is.

- Activiteit C3 stelt dat 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een binnenvaarweg' m.e.r.-plichtig is, in geval de aanleg betrekking heeft op een binnenvaarweg die kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of indien de uitbreiding of wijziging betrekking heeft op een vergroting van het ruimteoppervlak met 20% of meer of op een structurele verdieping waarbij meer dan 5 miljoen m³ grond wordt verzet of een verlegging van het zomerbed over een oppervlakte van 50 ha of meer.

Vanuit deze activiteit is geen m.e.r.-plicht aan de orde. Er is in dit project namelijk geen sprake van de aanleg van een nieuwe binnenvaarweg, maar van een wijziging van een bestaande binnenvaarweg in een voormalige riviermeander, waarbinnen al een laad- en loskade aanwezig is. Er is daarbij bovendien geen sprake van het vergroten van het ruimteoppervlak van meer dan 20%, of grondverzet van meer dan 5 mln. m³ of verlegging van het zomerbed over een oppervlakte van meer dan 50 ha.

De drempelwaarde voor de m.e.r.-plicht voor deze worden dus niet overschreden, maar mogelijk is er wel sprake van een overschrijding van de drempelwaarde van de m.e.r.-beoordelingsplicht.

- Activiteit D 3.1 stelt namelijk dat er een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt voor '*de aanleg, wijziging of uitbreiding van een binnenvaarweg*' in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een binnenvaarweg die bevaren kan worden door schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer of een oppervlakte van 25 ha of meer heeft.

In dit project is sprake van een wijziging van een bestaande binnenvaarweg in een voormalige riviermeander, die bevaren kan worden door schepen met een laadvermogen van meer dan 900 ton. Vanuit deze activiteit is derhalve sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht.

- Activiteit C4 stelt dat er een m.e.r.-plicht geldt voor '*de aanleg wijziging of uitbreiding van een haven voor de binnenscheepvaart, een zeehandelshaven of een met het land verbonden en buiten een haven gelegen pier voor lossen en laden met uitzondering van pieren voor veerboten*' in geval de aanleg betrekking heeft op een haven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer of een pier die schepen kan ontvangen met een laadvermogen van meer dan 1350 ton of de wijziging of uitbreiding betrekking heeft op een oppervlakte van 100 ha of meer.

In dit project is geen sprake van de aanleg van een haven(arm), maar van aanpassing binnen een bestaande binnenvaarweg in een voormalige riviermeander. Het Zwarte Schaar wordt door planrealisatie geschikt voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer. Afhankelijk van het te kiezen voorkeursontwerp (zie later) zal er in dit project ofwel sprake zijn van een wijziging/uitbreiding van de bestaande laad- en loskade /pier (in een gebied met een oppervlakte van minder dan 100 hectare, dus dan geen m.e.r.-plicht), ofwel van de aanleg van een nieuwe pier aan de overzijde van Het Zwarte Schaar. Indien dit laatste het geval is, geldt wel een m.e.r.-plicht ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan.

- Activiteit D3.2 stelt dat '*de aanleg, wijziging of uitbreiding van werken inzake kanalisering of ter beperking van overstromingen met inbegrip van primaire waterkeringen en rivierdijken*' m.e.r.-beoordelingsplichtig is.

Afhankelijk van het te kiezen voorkeursontwerp, is mogelijk sprake van de aanleg, wijziging of uitbreiding van een primaire waterkering. Dit is thans nog niet bekend. Indien gekozen wordt voor het verleggen van de primaire waterkering, dan wel het aanleggen van een nieuwe waterkering rondom het uit te breiden bedrijventerrein, en de waterkering wordt door Waterschap Rijn en IJssel uitgewerkt (en niet door de initiatiefnemer zelf), dient zij daarvoor een projectplan Waterwet op te stellen en daarbij een m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Als gevolg daarvan zal het bestemmingsplan fungeren als een kaderstellend plan ten behoeve van een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit en wordt deze daardoor Plan-m.e.r.-plichtig.

Initiatiefnemers stellen voor om geen separate m.e.r.-beoordeling uit te voeren, maar deze direct te integreren in het MER dat voor het Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg is opgesteld. Om die reden wordt de voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau ook door Waterschap Rijn en IJssel ter visie gelegd (zie later).

- Activiteit D11.2 stelt dat *'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'* m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 ha of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het plangebied waarbinnen de voorgenomen activiteit is voorzien, heeft een oppervlakte van circa 60 ha. Hierbinnen zal 10-20 ha nieuw bedrijventerrein worden ontwikkeld, in aanvulling op de mogelijke herstructurering van het bestaande bedrijventerrein van 15 ha. De drempelwaarde van 100 ha wordt dus niet overschreden. Ook de drempelwaarde van 200.000 m² bedrijfsvloeroppervlakte wordt waarschijnlijk niet overschreden, waardoor vanuit deze activiteit geen m.e.r.-beoordelingsplicht aan de orde is en kan worden volstaan met een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling.

- Activiteit D11.3 stelt dat *'de aanleg wijziging of uitbreiding van een industrieterrein'* m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 ha of meer.

Bovenstaande drempelwaarde wordt in dit project niet overschreden (circa 20 ha nieuw bedrijventerrein), waardoor vanuit deze activiteit geen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht, maar een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd.

- Activiteit D16.1 stelt dat *'de ontginning dan wel wijziging of uitbreiding van de ontginning van steengroeven of dagbouwminen met inbegrip van de winning van oppervlaktedelfstoffen uit de landbodem'* (niet zijnde turfwinning) m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een terreinoppervlakte van 12,5 ha of meer.

Als onderdeel van het planvoornemen zal de zwaaikom (die op korte termijn door Rijkswaterstaat zal worden vergroot voor klasse IV-schepen met een lengte van 86 m) verder worden vergroot om deze geschikt te maken voor klasse V schepen met een lengte van 110 m. Hiervoor is mogelijk een ontgrondingsvergunning noodzakelijk, maar aangezien de oppervlakte hiervan minder is dan 12,5 ha, is daarbij vanuit deze activiteit geen m.e.r.-beoordelingsplicht aan de orde.

- Activiteit D18.3 stelt dat *'de oprichting, wijziging of uitbreiding van een inrichting, bestemd voor het storten van slib en baggerspecie of het in de diepe ondergrond brengen van niet-gevaarlijke afvalstoffen'* m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op het storten of in de diepe ondergrond brengen van a) baggerspecie van klasse B uit het Besluit bodemkwaliteit in een hoeveelheid van 250.000 m³ of meer, b) zuiveringsslib in een hoeveelheid van 5.000 ton of meer of c) ander slib in een hoeveelheid van 250.000 m³ of meer of een inrichting met een capaciteit van 100 ton per dag of meer.

Afhankelijk van het te kiezen voorkeursontwerp wordt mogelijk een gedeelte van Het Zwarte Schaar gedempt. Of en in welke mate daarvoor slib of baggerspecie wordt gebruikt is thans nog niet definitief vastgesteld, maar vanwege de noodzakelijke zettingsperiode, en de uitvoeringsplanning van de initiatiefnemer lijkt het waarschijnlijker om hier zand voor te gebruiken dan slib. Of er daarom vanwege deze activiteit sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht is thans dan ook nog niet in te schatten.

Naast bovengenoemde activiteiten die zijn opgenomen in het Besluit milieueffectrapportage is er nog een tweede 'aanvliegroute' die kan bepalen of er sprake is van een m.e.r.-plicht. Het plangebied is deels gelegen binnen de begrenzing van het in Europees verband beschermd Natura 2000-gebied Rijntakken. Omdat op voorhand niet kan worden uitgesloten dat het planvoornemen significant negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelen van dit Natura 2000-gebied, dient een passende beoordeling te worden opgesteld. Als gevolg daarvan, is de besluitvorming over het bestemmingsplan automatisch plan-m.e.r.-plichtig geworden. Dit is in dit project aan de orde.

Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige en vroegtijdige plaats in het plan- en besluitvormingsproces te geven. De plan-m.e.r.-procedure is gekoppeld aan plannen die het kader vormen voor m.e.r.-plichtige activiteiten, in dit geval de bestemmingsplanprocedure. De project-m.e.r.-procedure is gekoppeld aan plannen, die kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten, met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, in dit geval mogelijk het projectplan waterwet ten behoeve van de aanleg van de primaire waterkering (zie eerder).

Aangezien de locatiekeuze van het planvoornemen niet ter discussie staat, het gaat hier om de uitbreiding van een bestaand watergebonden bedrijventerrein op initiatief van twee gevestigde bedrijven, is hier sprake van een inrichtings-MER, en geen locatie-MER. In overleg met de betrokken overheden is ervoor gekozen om één gecombineerd plan- en project-MER op te stellen dat zowel voor het bestemmingsplan als het mogelijk noodzakelijke projectplan Waterwet gebruikt kan worden. Binnen deze m.e.r.-procedure wordt de rol van initiatiefnemer vervuld door Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg B.V., een samenwerkingsverband tussen Koninklijke Rotra en Ubbink. De gemeenteraad van Doesburg is het bevoegd gezag voor het bestemmingsplan¹. Het Dagelijks Bestuur van Waterschap Rijn en IJssel is bevoegd gezag voor het (eventueel noodzakelijke) projectplan Waterwet. Er is voor gekozen om gemeente Doesburg aan te wijzen als coördinerend bevoegd gezag in het kader van deze m.e.r.-procedure.

1.4 Doel van deze notitie

Met deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) verschaffen de initiatiefnemers (Koninklijke Rotra en Ubbink, verenigd in Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg B.V.) globale informatie over de achtergronden, aard, omvang en de te verwachten effecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling van Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg. Daarnaast vormt het verschijnen van deze Notitie de formele aankondiging van de start van de m.e.r.-procedure (zie ook paragraaf 5.1). Doel van de notitie is om alle betrokken bestuursorganen en overige geïnteresseerden te informeren en te raadplegen over de te volgen aanpak.

¹ Het bevoegd gezag is in artikel 7.1 van de Wet milieubeheer gedefinieerd als het bestuursorgaan dat het plan of besluit vaststelt of voorbereidt. In dit geval is de gemeenteraad het orgaan dat het bestemmingsplan uiteindelijk vaststelt en dus optreedt als bevoegd gezag. Het vrijgeven van voorliggende NRD kan worden gezien als voorbereidende handeling van een dergelijk besluit, dat is gemandateerd aan het College van B&W van Doesburg.

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is een soort van Plan van Aanpak dat aangeeft wat er in het later op te stellen milieueffectrapport (MER) onderzocht en behandeld zal worden.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschrijft de afbakening, het detailniveau en de methode van aanpak van het MER. Daartoe wordt met name ingegaan op:

- voornemen en alternatieven: welk gebied, welke activiteiten en welke alternatieven en varianten worden beschouwd?
- beoordelingskader: welke thema's en milieuaspecten worden beschouwd?
- toetsingscriteria: op welke wijze worden de te verwachten milieueffecten in het MER beschreven en beoordeeld?

Hierbij wordt opgemerkt dat in het MER niet per definitie gekozen een keuze wordt gemaakt uit één van de vier alternatieven. De alternatieven beschrijven de 'uitersten van het speelveld' voor wat betreft de te verwachten effecten. Gebruik makend van de milieu-informatie over deze alternatieven kan uiteindelijk een voorkeursalternatief worden gebouwd. Dat kan dan ook een samenvoeging van onderdelen/bouwstenen uit de verschillende alternatieven zijn. Bij de keuze voor het uiteindelijke voorkeursontwerp kunnen naast milieu-informatie ook andere overwegingen (zoals beleidsmatige of financiële keuzes of de visies op de bedrijfsvoering van de bedrijven) een rol spelen.

De NRD heeft gedurende een periode van zes weken voor eenieder ter inzage gelegen, waarmee de mogelijkheid is geboden om een zienswijze in te dienen. Tegelijkertijd is de Notitie ook door het bevoegd gezag voor advies voorgelegd aan de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.) en de overige 'wettelijk adviseurs'. Op basis van de ontvangen reacties (zie bijlage) is de NRD op onderdelen aangepast tot voorliggende versie. De bevoegde instanties (gemeente Doesburg en Waterschap Rijn en IJssel) nemen uiteindelijk een besluit over voorliggende NRD en stellen de richtlijnen voor het op te stellen MER vast. Hierin worden de reikwijdte en het detailniveau van het MER definitief vastgelegd.

1.5 Leeswijzer

Na deze algemene inleiding wordt in hoofdstuk 2 een korte bedrijfsbeschrijving van de beide initiatiefnemers gegeven alsmede van de huidige knelpunten op de locatie die aanleiding zijn geweest voor ontwikkeling van Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg. Op basis hiervan zijn in dit hoofdstuk de probleem- en doelstelling van het project gedefinieerd. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving weer van de voorgenomen activiteiten en de alternatieven en varianten die in het MER worden onderzocht. De reikwijdte van het MER komt in hoofdstuk 4 aan bod, waarna in hoofdstuk 5 tenslotte wordt ingegaan op de te volgen procedure, de te raadplegen instanties en de manier waarop betrokkenen een reactie konden geven. De op de concept NRD ontvangen reacties zijn door de gemeente samengevat en behandeld in een reactienota die als bijlage aan voorliggende gewijzigde NRD is toegevoegd.

2 Probleem en doelstelling

2.1 Bedrijfsbeschrijving

Koninklijke Rotra

Koninklijke Rotra is een logistieke dienstverlener, die al meer dan honderd jaar is gevestigd in Doesburg. Rotra is een toonaangevende specialist in het vervoer van groupage- en deelladingen over land en water met heel Europa als dekkingsgebied. In de afgelopen jaren heeft Rotra zich ontwikkeld van een transportonderneming naar een innovatieve logistieke dienstverlener door het implementeren van nieuwe technologieën en duurzame innovaties op het gebied van warehousing en intermodale distributieconcepten. Naast warehousing verleent Koninklijke Rotra toegevoegde waarde op het gebied van behandeling van goederen met gevaareigenschappen, steriele medische materialen en hoogwaardige goederen. Koninklijke Rotra verzorgt op deze locatie onder andere al vele jaren de opslag en warehouseactiviteiten van Gazelle.

Het familiebedrijf werd opgericht in 1909 als 'Transportbedrijf H.W. Roelofsen' en heeft in 2009 het predicaat Koninklijk toegekend gekregen. Sinds 1987 is Rotra gevestigd aan de Verhuellweg, waar het hoofdkantoor is gesitueerd. Daarnaast heeft Rotra vestigingen in Rotterdam, Amsterdam, Nieuw Amsterdam, Antwerpen, Kampenhout en Brussel. Het wagenpark van Rotra bestaat momenteel uit circa 480 eigen trailers (180 trekkers), en het bedrijf biedt werk aan ruim 850 personen, waarvan 510 in Doesburg.

In 2016 opende Rotra een eigen containerterminal bij haar vestiging in Doesburg. Met een capaciteit van 10.000 TEU² dat over water wordt aan- en afgevoerd, bewerkstelligt Rotra vanuit deze terminal een reductie van bijna 200 vrachtwagenbewegingen per week. Deze terminal is voorzien van een multimodaal LNG-vulstation voor het afvullen van zowel binnenvaartschepen als vrachtwagens op LNG (liquid natural gas, ofwel vloeibaar aardgas).



² TEU staat voor Twenty Foot Equivalent Unit en is de aanduiding voor de afmeting van containers. 1TEU is een container van 20 foot lang 8 breed en meestal 8,5 hoog.

Ubbink

Ubbink produceert innovatieve oplossingen voor energie efficiency en een gezond binnenklimaat voor gebouwen. Het productpakket bevat onder andere systemen voor rookgas-afvoer, ventilatie, luchtdicht en waterdicht bouwen, dakramen en bevestigingsmateriaal voor zonnepanelen. Ubbink is in 1896 opgericht in Doesburg en heeft momenteel vestigingen in België, Frankrijk, Italië en de UK. In 2000 werd Ubbink onderdeel van het Duitse Centrotec Sustainable AG. De vestiging aan de Verhuellweg is thans nog altijd de hoofdvestiging van Ubbink. Dit kavel heeft een oppervlakte van 28.000 m², waarvan ruim 21.000 m² bebouwd is. Bij het bedrijf werken momenteel ca 250 medewerkers.



Werkgelegenheid in de gemeente Doesburg

Doesburg telt momenteel ruim 11.000 inwoners. Volgens de meest recente gegevens van het CBS ('Banen van werknemers in december; economische activiteit SBI2008') was de totale werkgelegenheid in Doesburg in december 2015 in totaal 2.900 banen. De beide bedrijven bieden samen werkgelegenheid aan circa 750 medewerkers, waarvan een groot deel uit Doesburg en omgeving afkomstig is.

Dit onderstreept dat Koninklijke Rotra en Ubbink zeer belangrijke pijlers in de lokale economische structuur van Doesburg zijn.

2.2 Probleemstelling

De afgelopen jaren zijn belangrijke eerste stappen gezet om te komen tot de verdere ontwikkeling van een logistiek knooppunt in Doesburg, het gaat onder andere om:

- het realiseren van een multimodale containerterminal door Rotra;
- het verdiepen/uitbaggeren van de invaart van Het Zwarte Schaar (om de terminal als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Beter Benutten geschikt te maken voor Klasse VA en een zwaairom voor klasse IV-schepen);
- ontwikkeling van plannen voor herinrichting/revitalisering van de Verhuellweg.

Provincie Gelderland ziet de logistieke sector als motor van de Gelderse economie en stimuleert daarom de ontwikkeling van een aantal logistieke hotspots in de provincie. De Doesburgse bedrijfslocatie Verhuellweg is een onderdeel van de logistieke hotspot Liemers – Achterhoek en vervult een belangrijke rol in het transport over water met onder meer een rechtstreekse verbinding naar Twente. Ook Doesburg is (naast Tiel, Valburg, Nijmegen en Harderwijk) als dergelijke hotspot aangewezen, onder andere vanwege de ligging aan de Rhine-Aline-Corridor, een belangrijk Trans-Europees Transportnetwerk.

Ook in de meest recente versie (februari 2017) van de Regionale Planning van Werklocaties (RPW) is gesteld dat de geplande uitbreiding van een aantal bestaande bedrijven op bestaande bedrijventerreinen (ondanks het algehele overschot aan bedrijventerreinplannen op provinciaal niveau) niet kan wachten en door de regiogemeenten en provincie Gelderland als gewenste ontwikkeling is aangemerkt. De uitbreiding van Rotra Doesburg is als een van deze ontwikkelingen genoemd, waarmee de beleidsmatige prioritering van de voorgenomen ontwikkeling is onderschreven.

Een goed functionerende toekomstbestendige logistieke hotspot, houdt rekening met de trends en ontwikkelingen in de logistieke markt. Als belangrijke logistieke trends kan hierbij worden gedacht aan:

- nieuwe technologieën en innovaties die van invloed zijn op de inrichting en omvang van magazijnen en productiegebouwen zoals robotica en geautomatiseerde afhandelingsystemen. Dit kan leiden tot compactere bebouwing en een betere benutting van de hoogte van een warehouse;
- nieuwe technologieën en innovaties die van invloed zijn om de inrichting en omvang van vervoers-, ontsluitings- en inrichtingseisen zoals transportation management and control tower concepten. Hierbij worden vervoersbewegingen beter op elkaar afgestemd, maar is wel meer kantoorruimte nodig.
Nieuwe distributieconcepten en synchromodaal³ transport leiden tenslotte tot een toenemende vraag naar intermodale diensten en naar cross dock⁴ en magazijnruimte ter voorkoming van extra vervoersbewegingen;
- ook worden voertuigen steeds langer (LZV's), waardoor de benodigde manoeuvreerruimte op de kavel vergroot moet worden om knelpunten in het openbaar gebied te voorkomen.

De bestaande bebouwing van beide initiatiefnemers is thans onvoldoende uitgerust om goed in te kunnen spelen op bovenstaande trends. De beide bedrijven maken al langere tijd een gestage economische groei door, waardoor naast kwaliteitsknelpunten, ook in kwantitatieve zin knelpunten aanwezig zijn of in de toekomst dreigen te ontstaan.

Voor Koninklijke Rotra geldt onder andere:

- een forse groeiverwachting in met name de omvang van de cross-dock- en warehouse activiteiten;
- cross-dock-activiteiten (deze activiteiten hebben behoefte aan een 10 m hoog gebouw met veel dockdeuren) vinden momenteel plaats in een gebouw dat bedoeld is voor langdurige opslag (warehouse van 12 m hoog met beperkt aantal dockdeuren), waardoor sprake is van een inefficiënt ruimtegebruik;
- voor de warehouse activiteiten zijn er wegens ruimtegebrek zijn op andere locaties inmiddels ruimten bij gehuurd, waardoor er sprake is van een inefficiënte bedrijfsvoering en extra verkeersbewegingen. Voor de warehouse activiteiten van Koninklijke Rotra is er behoefte aan efficiënte warehouse gebouwen met een hoogte van 22 m.

³ Dit is de meest optimale vorm van distributie/transport waarbij voor de te distibueren goederen gebruikt maakt van de verschillend vervoers modaliteiten.

⁴ Bij crossdocken worden goederen vanuit de inkomende trailer zonder tussenliggende opslag naar het dock van de vertrekkende trailer gebracht. Daardoor verblijven de goederen normaal gesproken –minder dan vierentwintig uur in de crossdock, soms zelfs minder dan één uur. Dit is het grote verschil met de traditionele distributiewijze waarbij steeds voorraden worden opgeslagen in magazijnen en later de goederen pas worden gepickt.

- de overslag in de containerterminal groeit substantieel waardoor ook behoefte is aan extra opslagruimte op de kade ('container stock') en uitbreiding van de kadelengte.
- de bouwhoogte van het huidige warehouse is beperkt. Vanwege robotisering is een hogere bebouwing wenselijk.

Voor Ubbink geldt onder andere:

- Door reshoring strategie⁵ groeit het aandeel eigen productie steeds verder en de omzet van het bedrijf groeit jaarlijks met circa 5%.
- In de huidige panden is uitbreiding van de productiecapaciteit slecht realiseerbaar. Huidige inpassing van nieuwe machines leidt tot grote inefficiënties van interne goederenstromen.
- Huidige magazijnruimten hebben onvoldoende docks (thans 9, terwijl 20 is benodigd).
- Wegens gebrek aan opslagcapaciteit wordt momenteel extern bedrijfsruimte bijgehuurd. Daardoor ontstaan meer transportbewegingen en een inefficiënt bedrijfsproces.
- Er is gebrek aan parkeercapaciteit voor personeel, dat in de toekomst bij verdere groei steeds nijpender wordt.
- Door laagbouw van bestaande bedrijfshallen is slechts beperkt opslag van grondstoffen en halffabricaten mogelijk.

Rekening houdend met de toekomstige trends in de markt en de prognose van de bedrijfsontwikkeling, is door Buck Consultants International (BCI) een prognose gemaakt van de totale toekomstige ruimtebehoefte van beide bedrijven. De totale toekomstige ruimtebehoefte van Rotra is ingeschat op maximaal 21,3 ha; de ruimtebehoefte van Ubbink is ingeschat op maximaal 4 ha.

2.3 Doelstelling

Uit de voorgaande paragraaf blijkt dat de initiatiefnemers in de toekomst een substantiële uitbreidingsbehoefte hebben (onder andere extra op- en overslagcapaciteit) op deze locatie en dat het past in het beleid van de provincie en de gemeente om de groeiambities voor watergebonden logistieke bedrijvigheid in Doesburg te faciliteren en hier een logistieke hotspot te realiseren. Met de doorontwikkeling van Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg kan invulling worden gegeven aan deze ambities.

Op basis hiervan zijn 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 zwaikom zodat deze geschikt wordt voor schepen tot CEMT categorie Va (110 m lengte), de scheepvaartklasse die ook is toegestaan op de IJssel.

⁵ Resoring is het terughalen van producten die in andere landen gemaakt zijn. In het verleden is de productie van een redelijk aantal producten naar China verplaatst. Deze producten worden terug vervoerd om in Doesburg opnieuw te ontworpen en hier op high-tech machines te worden geproduceerd.

3 Planvoornemen en ontwerpvarianten

3.1 Voorbereiding van de planontwikkeling

Koninklijke Rotra, Ubbink, gemeenten Doesburg en Doetinchem, Rijkswaterstaat, provincie Gelderland en Waterschap Rijn en IJssel hebben in mei 2017 een 'letter of intent (LOI)' getekend. Zij geven daarin aan de planuitwerking, om de uitbreidingswens van de bedrijven te faciliteren, samen op te pakken. Dit moet leiden tot vaststelling van een voorkeursontwerp begin 2018, om over drie jaar te beschikken over een vastgesteld bestemmingsplan en de benodigde vergunningen.

Vanaf mei 2016 is een gezamenlijke projectgroep en stuurgroep aan de slag gegaan met de uitwerking van verschillende inrichtingsconcepten. De projectgroep is hierbij ondersteund door een onafhankelijke landschapsarchitect en een adviseur op het gebied van (interne) bedrijfseconomische processen in de logistieke sector. De uitwerking van deze concepten heeft geleid tot de alternatieven voor het planvoornemen zoals in dit hoofdstuk beschreven.

3.2 Huidige situatie



0.	IJssel	6.	Rotra
1.	Fraterwaard / Landgoed Twickel	7.	Rotra
2.	Voormalige vuilstort	8.	Containerterminal
3.	Loonwerkbedrijf Derksen	9.	Terminal Rijkswaterstaat
4.	Loswal Tennet	10.	N317
5.	Ubbink	11.	Hoge Linie

3.3 Nulalternatief

Het nulalternatief vormt de referentiesituatie voor de effectbeschrijving en beoordeling van de vier inrichtingsconcepten (de alternatieven uit de volgende paragrafen). In het nulalternatief gaat het planvoornemen niet door en zal het plangebied zich autonoom ontwikkelen. Dit betekent in dit geval dat:

- Rotra en Ubbink gevestigd blijven op hun huidige locatie en in hun bestaande bebouwing (geen herstructurering van private kavels) op het bedrijventerrein aan de Verhuellweg;
- het huidige grondgebruik in De Fraterwaard (agrarisch gebruik en natuur) gehandhaafd blijft;
- conform eerdere afspraken Rijkswaterstaat in het Zwarte Schaar de zwaairom vergroot wordt zodat schepen tot klasse IV (86 m) hier kunnen keren;
- de Verhuellweg conform het businessplan uit januari 2015 wordt heringericht (revitalisering van het openbaar gebied, verbetering beeldkwaliteit).

3.4 Inrichtingsalternatief 1: model Rivier - Verborgen

Ruimtelijke context

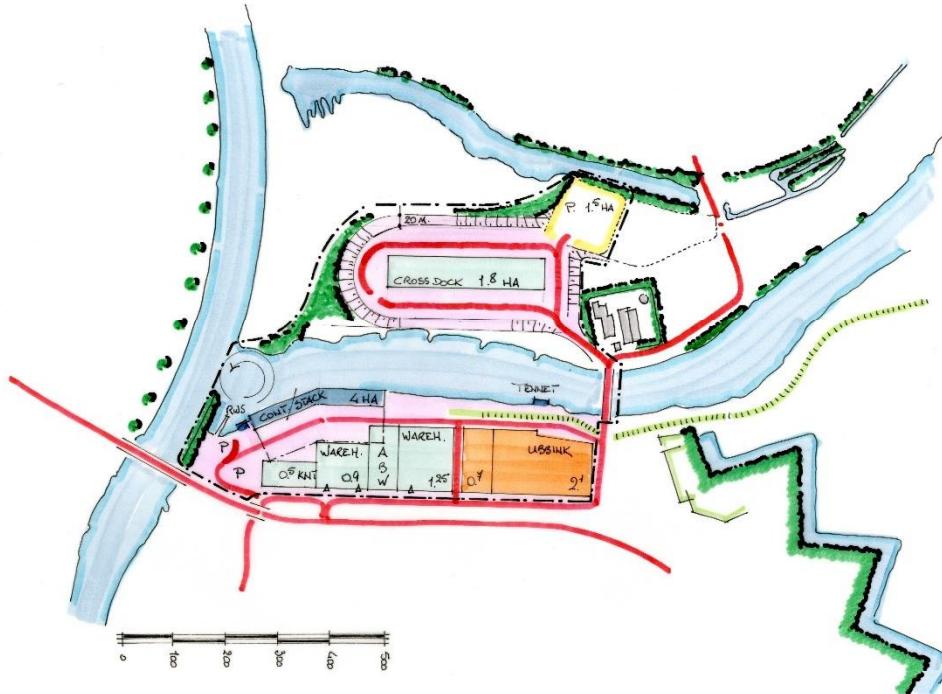
Het concept voor dit ruimtelijk model is geïnspireerd op rivierkundige en nautische aspecten. Bestaande oppervlaktewateren blijven daarom gehandhaafd. De ruimteclaim aan de noordzijde van het Zwarte Schaar is beperkt gehouden. De vormgeving van de uitbreiding van het bedrijventerrein is toegesneden op de rivierstroming in de uiterwaarden van de IJssel en krijgt een gestroomlijnde vorm. Rondom het nieuwe bedrijventerrein in de Fraterwaard wordt voorzien in zware afschermende beplanting die tevens als nautisch windscherm kan dienen.

Beschrijving van de inrichting van het alternatief

Dit inrichtingsalternatief is in figuur 3.1 afgebeeld.

In dit inrichtingsalternatief wordt ervan uitgegaan dat op het bestaande bedrijventerrein de twee bedrijfspanden van Rotra worden gesaneerd. Op deze locatie wordt kantoorruimte en een nieuw warehouse voor Rotra gerealiseerd. Het automatisch fietsenmagazijn blijft behouden. Ubbink bereidt zich in dit alternatief in westelijke richting uit, deels op de plek van het huidige bedrijfspand van Rotra.

Aan de overzijde van Het Zwarte Schaar, in de Fraterwaard is voorzien in de ontwikkeling van een crossdock. Het daarvoor benodigde terrein wordt in dit alternatief integraal opgehoogd. De bedrijfsbebouwing in de Fraterwaard wordt zo compact mogelijk opgezet, zodat sprake is van een minimale ruimteclaim op de uiterwaard. Ook het agrarisch hulpbedrijf Derksen blijft in dit alternatief gehandhaafd. Op het perceel van de voormalige vuilstort wordt parkeerruimte gerealiseerd. De bestaande overslagfaciliteiten van Rijkswaterstaat en Tennet blijven in dit alternatief behouden. Ook de bestaande containerterminal blijft behouden en wordt onder een knik met 130 m verlengd. Vanuit deze terminal wordt een efficiënte verbinding naar het crossdock gerealiseerd. Als beschutting tegen westenwind wordt voorzien in de aanplant van zware beplanting als windscherm. In totaal wordt in dit alternatief uitgegaan van een bruto uitbreiding van het bedrijventerrein met 12,5 ha (waarvan 6,9 netto bedrijfsprogramma), in aanvulling op het bestaande bedrijventerrein.



Figuur 3.1 Inrichtingsalternatief 1: model rivier - Verborgen

3.5 inrichtingsalternatief 2: model natuur – compact

Het concept / ruimtelijke context

In dit inrichtingsalternatief wordt uitgegaan van een maximale benutting van reeds bestaande ruimte en een zo compact mogelijke uitbreiding, zodat de ruimteclaim naar de omgeving geminimaliseerd wordt (maximale afstand tot de oude geul aan de noordruimte en benutten van voormalige vuilstort als parkeerterrein). De Fraterwaard, een waardevolle kronkelwaard, kan zich zo natuurlijk mogelijk ontwikkelen. De afstand tot de oude geul aan de noordzijde van het plangebied is relatief groot gehouden. Het verontreinigde perceel (oude vuilstort) wordt ingezet voor de parkeerbehoefte. In dit alternatief wordt gekozen voor zowel het gedeeltelijk dempen van het Zwarte Schaar als voor het gedeeltelijk bebouwen van de uiterwaard, waarmee beide waarden: natte en droge natuur gelijkmatig worden belast. Het bedrijventerrein wordt in dit alternatief voorzien van een (doorlopende) primaire waterkering.

Beschrijving van de inrichting van het alternatief

Dit inrichtingsalternatief is in figuur 3.2 afgebeeld.

De uitbreiding van het bedrijventerrein sluit in dit alternatief rechtstreeks op het bestaande bedrijventerrein Verhuellweg aan. Hiertoe wordt het Zwarte Schaar over een lengte van circa 450 m gedempt. Ter plaatse van Het Zwarte Schaar wordt een nieuw crossdock aangelegd en het bedrijfspand van Ubbink kan zich in noordelijke richting uitbreiden. In de Fraterwaard is voorzien in de realisering van warehouse ruimte voor Rotra. Op de voormalige vuilstort wordt een parkeerterrein gerealiseerd.

3.6 Inrichtingsalternatief 3: model cultuur – sprong

Het concept / ruimtelijke context

In dit antropogene model wordt de bedrijfslocatie ingepast met respect voor de landschappelijke gelaagdheid die kenmerken uit verschillende perioden vertoont. De bestaande omgeving is een waardevol resultaat van de lange occupatiegeschiedenis. Het ontstaan van een nieuwe laag met eigentijdse kenmerken wordt daarbij als logisch ervaren. Het idee achter dit ruimtelijk concept is om aan te haken bij de cultuurhistorische waarden uit de omgeving van het gebied (De Hoge Linie). Dat kan bijvoorbeeld plaatsvinden door de aanleg van een zware beplantingsstructuur, als volwaardige beëindiging van de Hoge Linie.



Figuur 3.3 Alternatief 3, model Cultuur- sprong

Beschrijving van de inrichting van het alternatief

Dit alternatief is in figuur 3.3 afgebeeld.

In tegenstelling tot het vorige alternatief, blijft Het Zwarte Schaar in dit alternatief behouden. De geplande uitbreiding vindt volledig plaats in de Fraterwaard (dislocatie). Het zuidelijk deel van het terrein blijft gehandhaafd. In het noordelijk deel van het plangebied wordt een tweede containerterminal (kadelengte 130 m) gerealiseerd, met op korte afstand daarvan een crossdock en ten noorden daarvan warehouses voor Rotra en een tweede productie-locatie/warehouse van Ubbink ter plaatse van de voormalige vuilstort die wordt gesaneerd. Het nieuwe bedrijventerrein wordt in dit alternatief integraal opgehoogd.

De uitbreiding van het bedrijventerrein is georiënteerd op de vaarweg. De gebouwen richten zich met hun voorzijde naar het zuiden en het terrein wordt, zoals gezegd, landschappelijk ingepast door de aanleg van een zware beplantingsstructuur die een volwaardige beëindiging van de Hoge Linie vormt. De structuur van dit markante landschapselement wordt

opgebouwd naar analogie van de Hoge Linie, bestaande uit een samenhangende reeks elementen met achtereenvolgens open landschap (schootsveld), inundatievlakte, open water, aarden wal, hoog opgaande beplanting en uiteindelijk stedelijk gebied en bebouwing.

In dit alternatief wordt het agrarisch hulpbedrijf Derksen gesaneerd. Op deze locatie wordt voorzien in de parkeerbehoefte.

De bestaande loswalfaciliteiten van Rotra, Rijkswaterstaat en Tennet aan de zuidzijde van Het Zwarte Schaar blijven in dit alternatief gehandhaafd. Om de druk op het bestaande wegennet te spreiden, wordt in dit alternatief aan de zuidoostzijde een extra aansluiting op de N317 voorzien.

In totaal wordt in dit alternatief uitgegaan van een bruto uitbreiding van het bedrijventerrein met 29 ha (waarvan 17,7 ha netto bedrijfsprogramma), in aanvulling op het bestaande terrein.

3.7 Inrichtingsalternatief 4: model Stadsfront – full circle

Het concept / ruimtelijke context

In dit inrichtingsalternatief wordt ervan uitgegaan dat het bedrijfscomplex, dat voor de regio van grote maatschappelijke betekenis is, een dito beeldkwaliteit krijgt en dus gezien mag worden. De locatie vormt een prominente factor in het westelijk stadssilhouet en is al van verre zichtbaar. De schaal van gebouwen en installaties is bovendien dusdanig dat een totale afscherming een illusie is. Uitgangspunt is dan ook de ontwikkeling van een bedrijfslocatie met een iconografisch en representatief karakter dat het wervend visitekaartje voor Doesburg wordt. De beeldvorming vanaf de N317 en de IJssel staan in dit model centraal. Om de schaal en maat van het complex te relativeren, wordt ervoor gekozen om de visuele expositie te beperken. De landschappelijke context is gericht op inscenering van een beeldbepalend deel van het bedrijfscomplex.

Beschrijving van de inrichting van het alternatief

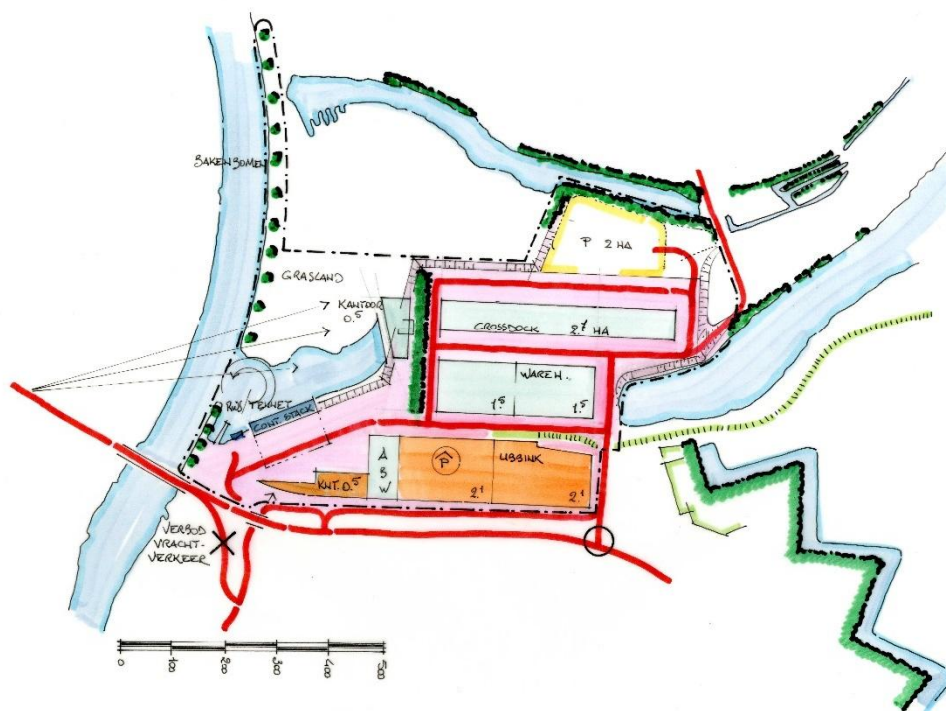
Dit inrichtingsalternatief is in figuur 3.4 afgebeeld.

In dit model blijft de primaire waterkering intact. De loswallen van Rijkswaterstaat en Rotra blijven gehandhaafd, maar die van Tennet wordt verplaatst naar een plek nabij de loswal van Rijkswaterstaat aan de haveningang.

Om de bedrijfsontwikkeling op deze locatie mogelijk te maken, wordt in dit alternatief een deel van de voormalige vuilstort en van het agrarische hulpbedrijf Derksen gesaneerd. Met een extra aansluiting op de N317 wordt de druk op het bestaande wegennet gespreid. De zuidelijke afrit, vanaf de brug naar de binnenstad van Doesburg wordt in dit alternatief afgesloten voor vrachtverkeer, voor zover dit is gericht is op het terrein aan de Verhuellweg. Hoewel in dit model ruimte wordt gereserveerd voor verlenging van de containerterminal, is het uitgangspunt dat de bestaande voorziening (loswal, kraan en containerstack) voldoet, mits de tijdvensters in de milieuvergunning kunnen worden verruimd. Het nieuwe bedrijventerrein in de Fraterwaard wordt integraal opgehoogd en sluit deels aan op het bestaande bedrijventerrein. Daartoe wordt het Zwarte Schaar over een lengte van circa 450 m gedempt en de invaart wordt voorzien van een zwaairom die geschikt is voor schepen van klasse V (110 lengte).

Dit alternatief gaat uit van een ideale mix tussen gebruik maken van bestaande ruimten en het realiseren van nieuwe investeringen aan de noordzijde en vergt een maximale samenwerking tussen de twee bedrijven, waarbij de logistieke onderdelen van Ubbink (langdurige opslag en einddistributie) bij Rotra worden ondergebracht. Het alternatief kent een rationeel ruimtelijk model, gebaseerd op efficiency en functionaliteit, een overzichtelijke ordening van gebouwen en installaties, met een oriëntatie op de haven en representatieve zichtzijde op de havenmonding en de N317.

In totaal wordt in dit alternatief uitgegaan van een bruto uitbreiding van het bedrijventerrein met 20,5 ha (waarvan 14,2 ha netto bedrijfsprogramma), in aanvulling op het bestaande terrein.



Figuur 3.4 Alternatief 4, model Stadsfront – full circle

3.8 Varianten

Naar aanleiding van de ontvangen reactie op de concept NRD (zie bijlage) is besloten in het MER aanvullend onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden om de gevolgen voor het landschap in de vier alternatieven te beperken, bijvoorbeeld door hoogbouw te concentreren op het bestaande bedrijventerrein. In een aanvullende studie wordt middels visualisaties in beeld gebracht wat vanuit verschillende posities in de omgeving de beleving van de toekomstige bebouwing bij verschillende bouwhoogtes zal zijn. Ook het veranderend aanzicht op De Hoge Linie wordt hierbij betrokken. Dit wordt als extra variant binnen de vier bestaande inrichtingsalternatieven toegevoegd.

3.9 Voorkeursalternatief

Gebruik makend van de effectbeschrijvingen en beoordelingen van de vier inrichtingsalternatieven, werkt de initiatiefnemer toe naar een uiteindelijk voorkeursontwerp dat planologisch in het bestemmingsplan wordt verankerd en waarvoor de benodigde vergunningen worden opgesteld. Op deze manier speelt het milieubelang een vroegtijdige en volwaardige rol in de besluitvorming. Bij de keuze van het uiteindelijke voorkeursontwerp of -alternatief kunnen zoals eerder in deze NRD is gesteld ook andere dan milieuoverwegingen een rol spelen.

Bij de keuze voor het uiteindelijke voorkeursontwerp wordt een integrale afweging gemaakt, waarbij naast milieu-informatie ook andere overwegingen zoals beleidsmatige of financiële keuzes of de visies op de bedrijfsvoering van de bedrijven een rol spelen.

4 Reikwijdte en wijze van effectbeoordeling

4.1 Reikwijdte van het MER

In het Milieueffectrapport voor Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg zal onderscheid worden gemaakt tussen de begrippen plangebied en studiegebied. Het plangebied is het gebied waarbinnen het planvoornemen, ofwel de voorgenomen activiteit (de ontwikkeling van Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg) betrekking heeft. De voorlopige begrenzing van dit plangebied is in figuur 4.1 aangegeven. Het studiegebied is het totale gebied waarbinnen milieueffecten, als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten in het plangebied, kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan bovendien per milieuaspect verschillen. Per milieuaspect zal in het MER het studiegebied worden bepaald. Daarom is de begrenzing van het studiegebied op voorhand niet grafisch weer te geven.



Figuur 4.1 Voorlopige begrenzing van het plangebied

Het plangebied is gelegen ten noorden van de kern Doesburg. De westelijke begrenzing wordt gevormd door de IJssel, de zuidelijke begrenzing wordt gevormd door de N317. De N317 is een belangrijke oostwestverbinding door de Achterhoek en loopt tot aan de Duitse Grens (bij Dinxperlo). De noordelijke grens is een voormalige geul.

In het zuidelijk deel van het plangebied zijn de bestaande vestigingen van de beide initiatiefnemers (Koninklijke Rotra en Ubbink) gesitueerd op het bedrijventerrein Verhuellweg. Op het zuidwestelijke deel van dit bedrijventerrein is een doe-het-zelf winkel gevestigd op terrein van Rotra. Het noordelijk deel van het plangebied is gelegen in de Fraterwaard, een kronkelwaard die is beschermd als Vogelrichtlijngebied en behoort tot het Natura 2000-gebied Rijntakken. De Fraterwaard kent thans een agrarisch gebruik in combinatie met natuurgebied. Op een terp in dit gebied is tevens het agrarisch hulpbedrijf van de familie Derksen gevestigd en ten noorden daarvan ligt een voormalige vuilstort.

Het bedrijventerrein en de Fraterwaard worden van elkaar gescheiden door Het Zwarte Schaar, een meander van de IJssel, die in 1954 is afgesloten. Naast Rotra hebben ook Tennet en Rijkswaterstaat een aanmeerfaciliteit in Het Zwarte Schaar.

4.2 Inhoud MER

De kern van het Milieueffectrapport voor Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg wordt gevormd door de beschrijving van de milieueffecten die als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten worden verwacht. Daarnaast moeten redelijke alternatieven en varianten voor de invulling van het gebied worden beschreven en op hun milieueffecten worden beoordeeld.

Het MER zal in ieder geval de volgende onderdelen bevatten:

- 1) een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
- 2) een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de bandbreedte die redelijkerwijs in beschouwing dient te worden genomen, inclusief motivering voor de bandbreedte (reële alternatieven en varianten);
- 3) een overzicht van eerder vastgestelde plannen en beleidsdocumenten die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven bandbreedte;
- 4) een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven bandbreedte daarvoor gevolgen kunnen hebben en van de te verwachte autonome ontwikkeling van dat milieu;
- 5) een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteiten en de beschreven bandbreedte kunnen hebben en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- 6) een vergelijking van de als gevolg van onderdeel 4) beschreven verwachte ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk van de in beschouwing genomen bandbreedte;
- 7) een overzicht van mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen om geconstateerde negatieve effecten te beperken;
- 8) een overzicht van de leemten in kennis en informatie in de onder 4) en 5) bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens;
- 9) een zelfstandig leesbare (niet-technische) samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu als gevolg van de voorgenomen activiteit en de beschreven bandbreedte.

4.3 Beoordelingskader

In het MER worden de effecten van de ontwikkeling van het Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg aan de hand van verschillende alternatieven beschreven en beoordeeld. Het gaat daarbij niet alleen om de negatieve effecten, ook positieve effecten worden beschreven. De effectbeschrijving richt zich vooral op de voor de besluitvorming relevante milieuaspecten. De effecten worden beschreven ten opzichte van de autonome ontwikkeling van het plangebied, waarbij het nulalternatief als referentiesituatie geldt. De effectbeoordeling zal plaatsvinden op een schaalniveau dat past bij het schaalniveau waarop het m.e.r.-plichtige besluit (het bestemmingsplan en mogelijk het projectplan Waterwet voor de primaire waterkering) wordt uitgewerkt.

In de effectbeschrijvingen wordt aangegeven of effecten tijdelijk of permanent zijn. Ook wordt aangegeven welke mitigerende en/of compenserende maatregelen (zowel binnen als buiten het plangebied) mogelijk en/of noodzakelijk zijn.

Om de milieueffectenanalyse systematisch te kunnen uitvoeren, is een beoordelingskader opgesteld. In dit beoordelingskader is per milieuaspect een aantal toetsingscriteria geformuleerd. Dit beoordelingskader is in tabel 4.1 opgenomen.

De effectenanalyse zal waar nodig kwantitatief (met berekeningen) worden uitgevoerd. Daar waar berekeningen niet nodig of mogelijk zijn, zal de effectanalyse kwalitatief (op basis van expert judgement of bestaande informatie) worden uitgevoerd. Nadat het voorkeursontwerp is vastgesteld, zullen de effecten daarvan ook worden onderzocht, (een en ander ten behoeve van het bestemmingsplan en de vergunningverlening).

In het MER zal per toetsingscriterium het milieueffect worden beschreven en worden uitgedrukt op basis van de onderstaande scoringsmethodiek:

++	sterk positief effect;
+	positief effect;
0	geen positief en geen negatief effect;
-	negatief effect;
--	sterk negatief effect.

Het onderling wegen van de verschillende milieuaspecten maakt geen onderdeel uit van het MER. Deze afweging zal door het bevoegd gezag plaatsvinden. De milieueffecten van de verschillende alternatieven worden zoals gezegd beoordeeld ten opzichte van het nulalternatief (zie paragraaf 3.2).

Tabel 4.1 Overzicht beoordelingscriteria MER

Milieuaspect	Beoordelingscriterium	Wijze van beoordeling
Bodem	Beïnvloeding geologische en geomorfologische (aardkundige) waarden	Kwalitatief
	Beïnvloeding bodemopbouw	Kwalitatief
	Beïnvloeding bodemkwaliteit	Kwalitatief
Water	Beïnvloeding grondwaterstanden	Kwantitatief
	Beïnvloeding grondwaterstromingen	Kwantitatief
	Beïnvloeding oppervlaktewater	Kwalitatief
	Beïnvloeding grond- en/of oppervlaktewaterkwaliteit	Kwalitatief
	Vertroebeling van de IJssel tijdens de uitvoeringsfase	Kwalitatief
	Beïnvloeding waterstanden IJssel (opstuwing / noodzakelijke waterstandsverlaging inclusief sedimenttransporten van de IJssel bij hoogwater in de omgeving, waaronder aanwezig restgeulen in de Fraterwaard)	Kwantitatief
	Beïnvloeding primaire waterkeringen	Kwalitatief
Natuur	Beïnvloeding Natura 2000-gebieden ⁶	Kwalitatief
	Beïnvloeding Gelders natuurnetwerk (GNN, voorheen EHS) en Groene Ontwikkelzone (GO)	Kwalitatief
	Beïnvloeding beschermde plant- en diersoorten	Kwalitatief
	Mogelijkheden voor ontwikkeling van nieuwe natuur	Kwalitatief
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Beïnvloeding schaal en openheid van het landschap	Kwalitatief
	Beïnvloeding van bijzondere landschapsstructuren, patronen en elementen inclusief effecten op landschap, landgoed Twickel en beleving De Hoge Linie	Kwalitatief
	Gevolgen voor de agrarische structuur	Kwalitatief (geen LER)
	Verlies of aantasting van cultuurhistorisch waardevolle structuren, patronen en elementen	Kwalitatief
	Verlies of aantasting van archeologische waarden	Kwalitatief
	Aanwezigheid van ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen)	Kwalitatief
Verkeer	Beïnvloeding van de verkeersstructuur	Kwalitatief
	Beïnvloeding van de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling / doorstroming	Kwantitatief
	Gevolgen voor langzaam verkeer (oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers, gevolgen voor recreatieve routes)	Kwalitatief
	Gevolgen voor scheepvaartverkeer	Kwantitatief
	Aanwezigheid van ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen)	Kwalitatief
Woon- en leefmilieu	Beïnvloeding geluid door wegverkeer en scheepvaartverkeer	Kwantitatief
	Beïnvloeding door industriële lawaai	Kwantitatief
	Hinder en overlast door trillingen	Kwalitatief
	Beïnvloeding luchtkwaliteit (NO ₂ , PM ₁₀ , PM _{2.5} , grof stof / waaivuil)	Kwantitatief
	Geurhinder	Kwalitatief
	Mogelijkheden klimaatadaptatie en bescherming overstromingen	Kwalitatief
	Beïnvloeding door externe veiligheid (inclusief zelfredzaamheid en bereikbaarheid hulpdiensten)	Kwantitatief
	Niet gesprongen explosieven (NGE)	Kwalitatief
	Beïnvloeding nautische veiligheid	Kwalitatief

⁶ Voor dit project wordt een passende beoordeling uitgevoerd die gelijktijdig met het MER beschikbaar zal zijn.

4.4 Enkele aandachtspunten in het MER

In de vorige paragraaf is een overzicht opgenomen van de effecten en beoordelingscriteria die in het MER zullen worden onderzocht. Gelet op de aard en omvang van de voorgenomen activiteiten en de kenmerken/kwaliteiten van het plangebied is onderstaand een kort overzicht opgenomen met enkele aandachtspunten die in het MER in ieder geval expliciet aandacht verdienen:

- Het dempen van een gedeelte van het Zwarte Schaar en/of het ophogen van gronden ten noorden van het Zwarte Schaar kan mogelijk leiden tot opstuwing van het water in de IJssel;
- een groot deel van het plangebied, de Fraterwaard en het Zwarte Schaar, is aangewezen als Natura 2000-gebied. Hiervoor zijn instandhoudingsdoelen geformuleerd, die mogelijk als gevolg van de ingreep kunnen worden beïnvloed;
- een groot deel van het plangebied is gelegen in het stroomvoerend deel van de IJssel, waardoor de Beleidslijn Grote Rivieren van toepassing is;
- het Noordelijk deel van het plangebied (de Fraterwaard is een kronkelwaard) maakt onderdeel uit van een waardevol rivierlandschap, met een landgoed karakter (agrarisch gebruik). Dit vraagt om een nadere kwalitatieve beschrijving van de cultuurhistorische waarde van de Fraterwaard en het Zwarte Schaar in relatie tot andere door een meander omsloten IJsseluiterwaarden;
- de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten kan leiden tot extra verkeersintensiteiten, waardoor mogelijk de doorstroming op de N317 kan worden beïnvloed;
- binnen het plangebied zijn mogelijk cultuurhistorische of archeologische waarden of niet-gesprongen explosieven aanwezig.

5 De procedure

5.1 m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure voor dit project, wordt in een aantal (wettelijk verplichte) stappen doorlopen:

1. *Openbare kennisgeving.*

Wanneer een initiatiefnemer voornemens is een plan te gaan uitvoeren, waarvoor een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, deelt hij dit schriftelijk mee aan het bevoegd gezag. Het voornemen om een plan te gaan opstellen of een m.e.r.-plichtige activiteit te ondernemen en hiervoor een m.e.r.-procedure te doorlopen, moet vervolgens door het bevoegd gezag op een geschikte wijze openbaar worden aangekondigd. Deze openbare bekendmaking vormt de formele start van de m.e.r.-procedure. In deze kennisgeving wordt tevens aangegeven wie op welke manier in de gelegenheid wordt gesteld om advies over de inhoud van het MER uit te brengen en wanneer er een informatieavond wordt gehouden tijdens de zienswijzeprocedure.

2. *Raadplegen bestuursorganen en ter inzagelegging ontwerp-NRD*

Na de openbare kennisgeving dient het bevoegd gezag de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieuraapport te bepalen. De bestuursorganen die met het plan te maken krijgen, worden over de voorgenomen ontwikkeling geraadpleegd. Voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is het document waarmee deze raadpleging wordt uitgevoerd (zie paragraaf 5.2 voor de lijst met partijen die in ieder geval geraadpleegd worden). De betrokken partijen worden in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen en bedenkingen aan te geven, zodat deze meegenomen kunnen worden bij het opstellen van het MER. De Notitie wordt gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegd en er kunnen zienswijzen worden ingediend.

Tevens wordt in deze tweede procedure stap de Commissie voor de Milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.) gevraagd een advies uit te brengen over de reikwijdte en detailniveau van het MER. De Commissie m.e.r. is een onafhankelijke stichting die adviseert over de inhoud en kwaliteit van het MER. Per project stelt de commissie een werkgroep met de juiste expertise uit de wetenschap, kennisinstituten of uit het bedrijfsleven samen. Adviezen van de commissie zijn openbaar.

In het MER wordt rekening gehouden met de binnengekomen zienswijzen en uitgebrachte adviezen, en wordt aangegeven op welke wijze hier mee om is gegaan.

3. *Opstellen Milieu(effect)rapport*

Mede aan de hand van de ontvangen reacties op de NRD wordt vervolgens het milieueffectrapport opgesteld. Hierin worden het voornemen en eventuele alternatieven beoordeeld op hun milieueffecten. In paragraaf 4.2 van deze NRD wordt de globale opzet van het MER toegelicht. Op basis van de effectbeschrijvingen en beoordelingen van de verschillende alternatieven (ten opzichte van het nulalternatief) wordt uiteindelijk een voorkeursontwerp gedefinieerd (zie ook paragrafen 1,4, 3.8 en 4.2). Dit ontwerp wordt vervolgens planologisch verankerd in het (voor)ontwerp van het bestemmingsplan voor Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg. Tevens worden de ontwerpvergunningen (waterwetvergunning, ontgrondingenvergunning, Wet natuurbescherming) voorbereid. Het (voor)ontwerp bestemmingsplan wordt samen met het MER en eventueel het projectplan waterwet voor de aanleg van de primaire waterkering door het bevoegd gezag vastgesteld en ter inzage gelegd.

4. *Terinzagelegging en inspraak*

Na vaststelling liggen de documenten (ontwerpbesluiten) gedurende zes weken ter inzage. Tijdens de tervisielegging kan eenieder een reactie op de documenten geven. Ook wordt aan de Cie-m.e.r. gevraagd of ze het MER wil toetsen op volledigheid, juistheid en objectiviteit.

5. *Motiveren in het definitieve ontwerpplan*

Mede op basis van de inspraakresultaten en adviezen en met in achtneming van de uitkomsten van het MER stelt het bevoegd gezag vervolgens het definitieve bestemmingsplan en eventueel het projectplan Waterwet vast en worden de definitieve vergunningen verleend.

6. *Bekendmaking en mededeling van het plan*

Na vaststelling van het bestemmingsplan en eventueel het projectplan Waterwet wordt deze bekend gemaakt. Tegen dit vastgestelde plan staat beroep bij de Raad van State open.

7. *Evaluatie en monitoring*

Tijdens de aanlegfase en nadat de plannen zijn gerealiseerd, dienen de werkelijk optredende milieueffecten in beeld te worden gebracht en geëvalueerd. In het MER wordt een eerste aanzet gegeven voor dit evaluatieprogramma.

5.2 **Te raadplegen instanties**

Bij het bepalen van de reikwijdte en het detailniveau van het MER voor Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg heeft het bevoegd gezag in ieder geval de wettelijk voorgeschreven bestuursorganen (artikel 7.11b Wet milieubeheer) geraadpleegd. De gemeenteraad van Doesburg en het bestuur van Waterschap Rijn en IJssel hebben de volgende instanties geraadpleegd:

- Gedeputeerde Staten van Gelderland;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Rheden;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zevenaar;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Bronckhorst;
- Waterschap Rijn en IJssel;
- Ministerie van Economische Zaken;
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Rijkswaterstaat;
- Schuttevaer;
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE);
- LTO Noord Gelderland;
- Natuurmonumenten;
- Staatsbosbeheer;
- Gelders Genootschap;
- Stichting Twickel, eigenaar van de Fraterwaard;
- Vereniging Gelderse natuur- en milieufederatie;
- Gasunie;
- Tennet;
- Lokale veiligheidsinstanties (politie, brandweer, ambulance, VGGM, GGD);
- Commissie voor de milieueffectrapportage.

5.3 Reacties

Er is een openbare kennisgeving gepubliceerd, die aangeeft welke procedure gemeente Doesburg en de het Waterschap Rijn en IJssel wensen te volgen in het kader van de m.e.r.-procedure voor Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg. Daarnaast heeft de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen en konden zienswijzen worden ingediend. Ook is in deze periode een openbare informatiebijeenkomst voor alle geïnteresseerden georganiseerd.

Reacties konden per post worden gezonden aan het coördinerend bevoegd gezag:
Gemeente Doesburg
T.a.v. de heer H. Schuiling
Postbus 100
6980 AC DOESBURG

Op basis van alle binnengekomen zienswijzen en adviezen heeft gemeente Doesburg een reactienota (zie bijlage) opgesteld en besloten de NRD op onderdelen aan te passen en deze gewijzigd vast te stellen. Bij het opstellen van het MER zal hiermee rekening worden gehouden.

Bijlage 1 Reactienota NRD

REACTIENOTA

Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg

INHOUD

BLZ

1. INLEIDING	2
2. ADVIES COMMISSIE M.E.R.	3
3. ZIENSWIJZEN	5
A. Locatiekeuze, uitbreidingsbehoefte en werkgelegenheid	7
B. Compensatie- en mitigatie	8
C. Toevoegen varianten aan het onderzoek	9
D. Het voorgenomen wegingsproces	10
E. Bereikbaarheid, ontsluiting en verkeersveiligheid	11
F. Geluid, luchtkwaliteit, emissies en trillingen	12
G. Landschap, landbouw en cultuurhistorie	13
H. Ecologie en natuur	15
I. Water en Zwarte Schaar	16
4. CONCLUSIE / OVERZICHT WIJZIGINGEN	17
5. BIJLAGEN	18
Advies Commissie m.e.r.	
Persbericht Commissie m.e.r.	
Zienswijzen (geanonimiseerd)	

1. INLEIDING

De voorliggende reactienota omvat een inhoudelijke samenvatting van de ingediende zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het project Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg.

De NRD heeft op grond van het bepaalde in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht met ingang van 1 juni tot en met 12 juli 2017 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen op het Publieksbureau van het stadhuis in Doesburg en het kantoor van Waterschap Rijn en IJssel in Doetinchem. Een ieder kon gedurende deze periode schriftelijk zienswijzen indienen. Daarnaast is deze toegestuurd aan diverse bestuursorganen en instanties en is op 21 juni jl. een inloopavond georganiseerd waar men informatie heeft kunnen verkrijgen over de NRD, het plangebied, de planning en de procedure van het project.

Binnen de genoemde periode zijn in totaal zestien reacties ontvangen.

Er is voor gekozen om de Commissie m.e.r. te raadplegen over de NRD. De NRD is samen met de ingediende zienswijzen verstuurd aan de commissie. Dit is een onafhankelijke stichting met de juiste expertise die adviseert over de inhoud en kwaliteit van het MER. Zij heeft een advies gegeven waarin zij aandachtspunten heeft benoemd en suggesties heeft gedaan over de invulling van het MER. Zij heeft de ingediende zienswijzen betrokken bij het opstellen van het advies.

Er bestaat geen verplichting om alle aanbevelingen van de Commissie m.e.r. over te nemen. Wel dient een gemotiveerde besluitvorming plaats te vinden m.b.t. hetgeen over het advies is overwogen.

De reactie op de zienswijzen en het advies van de commissie is verwerkt in een reactienota. Op basis van de reactienota is de concept NRD op onderdelen aangepast. Voorgesteld wordt de NRD vast te stellen als kader voor het door de initiatiefnemer op te stellen MER. Wij zullen na uw besluit (en het besluit van het college van dijkgraaf en heemraden) de initiatiefnemer per brief informeren.

Hoofdstuk 2 gaat in op het advies van de Commissie m.e.r.. De zienswijzen en het advies van de Commissie zijn in hoofdstuk 3 op onderwerp samengevat en van een reactie voorzien. De conclusie en een overzicht van de wijzigingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. komt in hoofdstuk 4 aan bod.

In het slothoofdstuk treft u als bijlage bij de reactienota alle ingediende (geanonimiseerde) zienswijzen aan evenals het advies en persbericht van de Commissie m.e.r..

2. ADVIES COMMISSIE M.E.R.

De Commissie m.e.r. is om advies gevraagd over de NRD. Op 7 juli jl. heeft zij voor het opstellen van dit advies het plangebied bezocht en gesproken met de projectorganisatie en Stichting Twickel. De Commissie heeft op 3 augustus jl. een advies (Eindconcept advies 3208RD) uitgebracht over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport. Bij het opstellen van haar advies heeft zij alle ingediende zienswijzen betrokken.

In haar advies beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie heeft in haar advies voortgebouwd op de concept notitie zoals deze voor eenieder ter inzage heeft gelegen. Dat wil zeggen dat in haar advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de conceptnotitie voldoende aan de orde komen.

Hoofdpunten-

De Commissie geeft in haar advies aan dat de concept-NRD een goede aanzet geeft voor de inhoud van het MER (rapport). Zij beschouwt daarbij de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

1. De doelstelling van het voornemen.
2. Een alternatieven-verkenning die het hele speelveld goed bestrijkt.
3. De effecten op beschermde natuurgebieden en leefgebieden van beschermde soorten.
4. Landschappelijke en cultuurhistorische effecten.
5. De effecten op waterveiligheid, bodem en water.

Zij adviseert de keuze voor uitbreiding van deze bedrijven in dit gebied goed uit te leggen en daarbij ook in te schatten hoe lang de bedrijven op deze plek nog kunnen doorgroeien. Ook adviseert zij in het rapport verschillende ontwerpen voor de inrichting van het gebied te maken en de effecten hiervan op natuur en landschap te vergelijken. Hiermee wordt duidelijk op welke wijze de uitbreiding in dit natuurgebied inpasbaar is en hoe effecten van het Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg op natuur en landschap geminimaliseerd kunnen worden.

Advies aan bevoegd gezag

Wij stellen voor het advies van de Commissie over te nemen, deze is inmiddels verwerkt in voorliggende NRD en zullen betrokken worden in het op te stellen MER. De volgende punten uit het advies van de Commissie zijn (gemotiveerd) niet overgenomen:

1. Effecten op de actuele en potentiële natuurwaarden van het studiegebied door onderwatergeluid;
2. Een alternatief waarbij het al dan niet riviergebonden zijn van functies leidend is en andere (niet watergebonden) activiteiten en voorzieningen (bijvoorbeeld parkeren) op een dislocatie plaatsvinden;
3. Een alternatief voor het zoveel mogelijk beperken van de beslaglegging op het Natura 2000-gebied, bijvoorbeeld door te werken met pontons in het Zwarte Schaar;
4. In beeld brengen kwantitatieve gevolgen (al dan niet modelmatig met behulp van vogeldagen/gansdagen) of het oppervlakteverlies en de verstoring gevolgen hebben heeft voor de draagkracht (beschikbare foerageergronden in de nabijheid van slaapplekken) van overwinterende ganzen en andere grasetende watervogels, waaronder Smient, of Steltlopers;
5. Effecten voor het gebruik van het plangebied door Habitatrichtlijnsoorten waaronder de meervleermuis (foerageervluchten van tientallen km), de bever en (trek) vissen.

Reactie:

1. De effecten van trillingen zullen conform de NRD alleen algemeen kwalitatief beoordeeld worden. Aangezien de gevolgen op het uitvoeringsniveau nog niet duidelijk zijn zullen onderwatertrillingen op dit moment niet specifiek beoordeeld worden.
2. Het initiatief is gebaseerd op een uitbreidingswens van de beide bedrijven gericht op het efficiënter maken en bundelen van de huidige activiteiten. Het concentreren van activiteiten op één locatie maakt het mogelijk dat logistieke stromen (optimaal) worden gebundeld en gegroepeerd. In het kader van optimalisering van de interne en onderlinge bedrijfsvoering en bedrijfsprocessen is scheiding en versnippering ongewenst.
3. Het zoekgebied voor de uitbreiding en doorontwikkeling van het watergebonden bedrijventerrein is geheel binnen het Natura 2000-gebied gelegen. De variant voor het zoveel mogelijk beperken van de beslaglegging op het Natura 2000-gebied zal niet als apart alternatief worden toegevoegd. Deze is als zodanig verwerkt in de verschillende inrichtingsalternatieven waarbij bijvoorbeeld bij alternatief 1 de beslaglegging minimaal is doordat het Zwarte Schaar gehandhaafd wordt en de uitbreiding zoveel mogelijk binnen het bestaande bedrijventerrein geplaatst is. Een kleinere beslaglegging op het Natura2000-gebied is gelet op de behoefte en het initiatief geen realistisch alternatief. Deze beslaglegging op het Natura 2000-gebied wordt volgens voorliggende NRD dan ook (indirect) inzichtelijk gemaakt. Om de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebieden te beoordelen wordt voor het voorkeursontwerp een passende beoordeling opgesteld welke als bijlage bij het MER wordt opgenomen.
4. In het MER zal op hoofdlijnen gekeken worden naar verlies aan draagkracht van foerageergebied voor herbivore watervogels. Hierbij wordt het verlies aan kolgansdagen gerelateerd aan het oppervlakteverlies van productiegrasland en natuurgrasland. Dit geeft een indicatie die gericht is op een alternatievenvergelijking van de beschikbare globale inrichtingsalternatieven. In de passende beoordeling zal meer nauwkeurig (op basis van een gedetailleerder ontwerp) het verlies aan foerageergebied berekend worden. Wel zal conform het advies van de Commissie een kwantitatieve analyse van het verlies aan draagkracht van foerageergebied voor herbivore watervogels uitgevoerd worden.
5. Het plangebied en de directe omgeving is alleen aangewezen in het kader van de Vogelrichtlijn. In het vogelrichtlijngebied gelden geen doelstellingen voor naar habitatsoorten zoals de meervleermuis en de bever. Ook de omgeving (oude bocht) is alleen aangewezen in het kader van de Vogelrichtlijn en heeft dus geen doelen voor trekvis. De trekroute via de IJssel wordt niet aangetast. De gevraagde effecten worden dan ook niet meegenomen bij de toetsing aan Natura 2000. Deze komen echter wel aan bod bij de toetsing aan soortenbescherming en het GNN/GO.

3. ZIENSWIJZEN

Gemeenten, belangenorganisaties, bewoners en grondeigenaren hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op de NRD te reageren. In totaal zijn zestien reacties op de NRD ontvangen.

Alle reacties zijn binnen de termijn verzonden en ontvankelijk verklaard en verstuurd aan de Commissie m.e.r.. Zij heeft de ingediende zienswijzen betrokken bij het opstellen van haar advies.

Uit de zienswijzen blijkt de grote betrokkenheid met de huidige natuur, cultuur en landschapswaarden in het gebied. Naast milieuaspecten zijn vraagtekens gesteld bij de locatiekeuze, de mogelijke toekomstige compensatie & mitigatie en de landschappelijke inpassing van de gewenste uitbreiding.

Ook wordt gevraagd om de reikwijdte uit te breiden met onderzoek naar o.a. veiligheidsaspecten, bouwhoogten, de verplaatsing van het gehele bedrijf Ubbink en/of bedrijfsonderdelen van de bedrijven en naar effecten die over de gemeentegrens van Doesburg merkbaar zijn.

Om te voldoen aan de Wet bescherming persoonsgegevens is gekozen voor een opzet waarbij de zienswijzen inhoudelijk op onderwerp zijn samengevat. Degene die naam en toenaam wil kennen, kan naar het Stadhuis van de gemeente Doesburg of het kantoor van het Waterschap Rijn en IJssel komen om alle gegevens in te zien. De gegevens zijn dus wel openbaar met naam en toenaam, maar niet vindbaar via internet. In hoofdstuk 5 zijn alle zienswijzen geanonimiseerd) als bijlage bijgevoegd.

Samengevat kunnen de ingediende zienswijzen (en advies) inhoudelijk onderverdeeld worden in onderstaande 9 thema's. Per thema is de zienswijze vervolgens inhoudelijk samengevat en van een reactie voorzien.

Zienswijze	Zienswijzen m.b.t.
A	Locatiekeuze, alternatieven, uitbreidingsbehoefte en werkgelegenheid
B	Compensatie- en mitigatie
C	Toevoegen varianten aan het onderzoek
D	Het voorgenomen wegingsproces
E	Bereikbaarheid, ontsluiting en verkeersveiligheid
F	Geluid, luchtkwaliteit, emissies en trillingen
G	Landschap, landbouw en cultuurhistorie & archeologie
H	Ecologie en natuur
I	Water en Zwarte Schaar

A. Locatiekeuze, alternatieven, uitbreidingsbehoefte en werkgelegenheid

In de zienswijzen wordt gesteld dat te weinig onderzoek wordt gedaan naar alternatieven voor de locatiekeuze en dat in de regio voldoende bestaande locaties beschikbaar zijn, zowel voor de gehele bedrijfsvoering van beide bedrijven als voor bijvoorbeeld alleen de uitvoerende delen van de bedrijfsvoering.

Verzocht wordt, mede gelet op de grote beoogde ingreep in de uiterwaarden/ Natura 2000-gebied, nader te onderbouwen wat voor initiatienemers de reden is om in het MER geen alternatieve locaties in de regio te onderzoeken, zelfs niet voor enkel de uitvoerende delen van de bedrijfsvoering.

Reactie:

In de NRD is vastgelegd welke alternatieven in het MER worden onderzocht. De afweging van alternatieve locaties heeft eerder plaatsgevonden door de bedrijven. Zij hebben een uitbreidingswens van de bestaande bedrijven gericht op het efficiënter maken en bundelen van de huidige activiteiten. Het concentreren van activiteiten op één locatie maakt het mogelijk dat logistieke stromen (optimaal) worden gebundeld en gegroepeerd, waardoor minder 'lege kilometers' worden gereden en de inzet van binnenvaart als additionele modaliteit kan worden gemaximaliseerd.

Er is behoefte aan de uitbreiding van de watergebonden bedrijfsactiviteiten op de huidige locatie. Los van de inefficiënte bedrijfsvoering biedt het verplaatsen van (delen) van Ubbink naar een alternatieve locatie geen oplossing voor het ruimtevraagstuk van Rotra.

Daarbij zijn de bedrijven Rotra en Ubbink, beide al meer dan 100 jaar gevestigd in Doesburg, in sociaal en economisch opzicht van belang voor en verbonden aan de kern Doesburg. Het verplaatsen van deze bedrijven is voor de gemeente niet opportuun opdat deze bedrijven voor wat betreft werkgelegenheid (waaronder arbeidsplaatsen voor laaggeschoolden) worden behouden voor Doesburg. Veel werknemers van deze bedrijven komen uit Doesburg en de bedrijven zijn dan ook echt aan Doesburg verbonden. Daarnaast is de huidige locatie aan de Verhuellweg vanwege de strategische ligging beleidsmatig bij de gemeente en de provincie aangewezen om als een logistieke Hotspot te worden ontwikkeld ('Logistiek als Gelderse motor').

De bedrijven hebben dan ook het verzoek ingediend de huidige bedrijfslocatie aan de Verhuellweg uit te breiden en door te ontwikkelen als logistiek watergebonden bedrijventerrein. Dit concrete verzoek is dan ook de basis voor het MER. Binnen dit MER worden geen locatiealternatieven onderzocht. De commissie MER kan zich hier in vinden en heeft aangegeven dat kan worden volstaan met het in het MER opnemen van een nadere onderbouwing waarom het onderzoeken van alternatieve locaties in de regio niet aan de orde is.

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening en de provinciale Omgevingsverordening is de Ladder voor Duurzame Verstedelijking een verplicht onderdeel van de bestemmingsplantoelichting. De start van deze procedure staat medio 2018 gepland. De uitbreidingsbehoefte en de locatiekeuze zullen in die fase nader onderbouwd worden, evenals de onderbouwing van de te verwachten uitbreiding van de werkgelegenheid. Voor dit moment wordt volstaan met de constatering dat de initiatiefnemers (de bedrijven) niet de behoefte voelen om zich op een andere locatie te vestigen. Zij willen op de huidige locatie uitbreiden.

De ingediende zienswijzen over dit thema leiden dan ook niet tot aanpassing van de reikwijdte en het detailniveau van de NRD zoals deze voor eenieder ter inzage heeft gelegen. Wel zal uitvoeriger beschreven en verduidelijkt worden waarom dit thema niet aan de orde komt in het MER.

B. Compensatie en mitigatie

Gesteld wordt dat indien bij de uitvoering van projecten schadelijke effecten op beschermde natuurwaarden niet voorkomen of beperkt kunnen worden, de beschadigde natuur gecompenseerd dient te worden.

Verzocht wordt aan te geven wat voor compenserende en mitigerende maatregelen ten aanzien van natuurwaarden er nodig zijn om de alternatieven uitvoerbaar te maken, en op welke wijze natuurcompensatie mogelijk wordt vormgegeven.

Reactie:

De bedrijven wensen de bedrijfsvoering uit te breiden op de huidige bedrijfslocatie aan de Verhuellweg. Op dit moment is niet duidelijk wat de exacte locatie en omvang van de uitbreiding van beide bedrijven aan de Verhuellweg zal zijn. Hiervoor zijn in een viertal inrichtingsalternatieven de 'uitersten van het speelveld' beschreven waarvoor eerst alle milieueffecten als genoemd in de NRD in beeld gebracht zullen worden.

Op basis van deze milieueffecten kan gewerkt worden aan een voorkeursontwerp en kan bepaald worden op welke locaties en in welke omvang mitigerende – en compenserende maatregelen genomen dienen te worden. Het is niet de verwachting dat deze mitigerende- en compenserende maatregelen MER-plichtig zullen zijn, zij maken als zodanig dan ook geen onderdeel van het planvoornemen uit.

Compensatie en mitigatie zullen dus in beeld gebracht gaan worden, echter niet voor de verschillende alternatieven maar op basis van een nog te bepalen voorkeursontwerp. De NRD is op dit aspect dan ook niet aangepast.

C. Toevoegen varianten aan het onderzoek

Zoals uitgelegd onder paragraaf 'A' worden in de NRD worden geen locatiealternatieven maar vier inrichtingsalternatieven beschreven, die in meer of mindere mate uitgaan van ruimtebeslag in de Fraterwaard en gebruik maken van het Zwarte Schaar. Zowel de Fraterwaard als het Zwarte Schaar maakt deel uit van het Natura 2000-gebied Rijntakken.

In de zienswijzen wordt verzocht om in het MER diverse onderwerpen te betrekken in de bestaande inrichtingsalternatieven danwel één of meer extra alternatieven te onderzoeken. Het betreft:

- a. een alternatief voor het zoveel mogelijk beperken van de gevolgen voor landschap, bijvoorbeeld door de hoogbouw te concentreren op het bestaande terrein;
- b. een alternatief waarbij het al dan niet riviergebonden zijn van functies leidend is en andere (niet watergebonden) activiteiten en voorzieningen (bijvoorbeeld parkeren) op een dislocatie plaatsvinden;
- c. een alternatief voor het zoveel mogelijk beperken van de beslaglegging op het Natura 2000-gebied, bijvoorbeeld door te werken met pontons in het Zwarte Schaar;
- d. een alternatief waarbij Ubbink verplaatst wordt naar een andere locatie.

Reactie:

Naast de effecten van het nulalternatief, waarbij de gevraagde ontwikkeling niet door gaat en de effecten van de autonome ontwikkeling in beeld gebracht worden, zullen binnen de bestaande inrichtingsalternatieven de gevraagde effecten van de gevraagde onderwerpen wel worden onderzocht:

- a. het zoveel mogelijk beperken van de gevolgen voor landschap, bijvoorbeeld door de hoogbouw te concentreren op het bestaande terrein;

In aanvulling op de concept NRD zal dit aspect nader worden onderzocht.

b. Beslaglegging watergebonden functies en activiteiten

Het initiatief is gebaseerd op een uitbreidingswens van de beide bedrijven gericht op het efficiënter maken en bundelen van de huidige activiteiten. Het concentreren van activiteiten op één locatie maakt het mogelijk dat logistieke stromen (optimaal) worden gebundeld en gegroepeerd.

In het kader van optimalisering van de interne en onderlinge bedrijfsvoering en bedrijfsprocessen is scheiding en versnippering ongewenst. De NRD is op dit aspect dan ook niet aangepast.

c. Beslaglegging op het Natura 2000-gebied

Het zoekgebied voor de uitbreiding en doorontwikkeling van het watergebonden bedrijventerrein is geheel binnen het Natura 2000-gebied gelegen. De variant voor het zoveel mogelijk beperken van de beslaglegging op het Natura 2000-gebied zal niet als apart alternatief worden toegevoegd. Deze is als zodanig verwerkt in de verschillende inrichtingsalternatieven waarbij bijvoorbeeld bij alternatief 1 de beslaglegging minimaal is doordat het Zwarte Schaar gehandhaafd wordt en de uitbreiding zoveel mogelijk binnen het bestaande bedrijventerrein geplaatst is. Een kleinere beslaglegging op het Natura2000-gebied is gelet op het initiatief, de wensen en de behoeften van de bedrijven, niet realistisch. Deze beslaglegging op het Natura 2000-gebied wordt volgens voorliggende NRD dan ook (indirect) inzichtelijk gemaakt. Om de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebieden te beoordelen wordt voor het voorkeursontwerp een passende beoordeling opgesteld welke als bijlage bij het MER wordt opgenomen.

Het verzoek geen dan ook geen aanleiding om in NRD hiervoor een extra variant aan toe te voegen. De NRD is op dit aspect dan ook niet aangepast.

d. Verplaatsing Ubbink naar externe locatie

Daarnaast wordt voorgesteld een variant toe te voegen waarbij Ubbink verplaatst wordt naar een andere locatie. Dit voorstel is niet overgenomen in de NRD. Het MER is gebaseerd en verplicht op basis van het initiatief om de huidige bedrijfslocatie aan de Verhuellweg uit te breiden en door te ontwikkelen als logistiek watergebonden bedrijventerrein. Aan verplaatsing naar een andere locatie bestaat geen behoefte bij de initiatiefnemer Ubbink. Het is dan ook zinledig om dit in een MER te onderzoeken. Zoals ook onder 'A' worden in het MER geen locatiealternatieven onderzocht, dit zal in de bestemmingsplanfase nader onderbouwd worden.

Het verzoek om een alternatief toe te voegen waarbij Ubbink verplaatst wordt naar een andere locatie is dan ook niet verwerkt in voorliggende NRD.

D. Het voorgenomen wegingsproces

In de NRD staat per milieuaspect het beoordelingscriterium vermeld en hoe elk effect wordt beschreven en beoordeeld. Gesteld wordt dat niet beschreven is hoe deze milieuaspecten ten opzichte van elkaar gewogen worden. Het is niet duidelijk waarom het wegingsproces geen onderdeel is van het MER en hoe gekomen gaat worden tot een voorkeur van een voorkeursontwerp. Omwille van transparantie en duidelijkheid van het wegingsproces wordt gevraagd de diverse milieuaspecten in de NRD te verduidelijken.

Reactie:

In hoofdstuk 4.3 van voorliggende NRD staat vermeld dat het wegingsproces van de verschillende milieuaspecten geen onderdeel uitmaakt van de MER.

Gebruik makend van de 'ongewogen' effecten als beschreven in het MER zal de initiatiefnemer samen met de betrokken (samenwerkende) projectpartners uiteindelijk een voorkeursontwerp bouwen. Bij de keuze voor het uiteindelijke voorkeursontwerp kunnen naast de milieuaspecten uit het MER ook andere overwegingen (zoals beleidsmatige of financiële keuzes of de visies op de bedrijfsvoering van de bedrijven) een rol spelen.

Het wegingsproces is dan ook geen onderdeel van het MER. Deze is te zijner tijd terug te vinden bij de verantwoording van het (nog te bepalen) voorkeursontwerp welke dient te passen binnen de beschreven effecten van de in het MER onderzochte inrichtingsalternatieven.

Het voorgenomen wegingsproces is niet verwerkt in voorliggende NRD.

E. Bereikbaarheid, ontsluiting en verkeersveiligheid

Bij de realisatie van het Ecopark is aandacht voor bereikbaarheid, ontsluiting en verkeersveiligheid van groot belang. Verzocht wordt voor het aspect verkeer (verkeersintensiteiten, -afwikkeling en – doorstroming) naast de lokale gevolgen ook de gevolgen binnen de Achterhoek alsook op bovenlokaal en regionaal niveau in beeld te brengen.

Daarnaast wordt gesteld dat de herinrichting mogelijk grote gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van agrarische gronden en de agrarische bedrijven in het gebied. Gevraagd wordt dit een belangrijk punt van aandacht te laten zijn in het onderzoek en om een zorgvuldige verkenning uit te voeren naar passende maatregelen voor fietsers en met name schoolgaande kinderen in de nabijheid van vrachtverkeer.

Reactie:

Bereikbaarheid, ontsluiting en verkeersveiligheid zijn belangrijk onderdelen in het MER. Effecten op de verkeersbewegingen zullen worden beoordeeld zoals al is opgenomen in de NRD. Dit betreft de effecten op de verkeersstructuur, de verkeersintensiteiten en de verkeersafwikkeling / doorstroming. Daarnaast worden de gevolgen voor het langzaam verkeer (oversteekbaarheid en verkeersveiligheid) voor fietsers en voetgangers en de gevolgen voor de recreatieve routes in beeld gebracht.

In het MER worden dan ook niet alleen de gevolgen voor de aangrenzende wegen zoals N317 beschreven maar ook voor overige wegen in de verdere omgeving waar effecten kunnen worden verwacht.

De gevolgen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de agrarische en recreatieve functies in de Fraterwaard worden in het MER kwalitatief beschreven. Indien hier negatieve effecten worden verwacht zal gedurende het ontwerpproces een voorstel gedaan worden voor passende maatregelen die deel uit zullen maken van het uiteindelijke voorkeursontwerp.

De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van de concept-NRD. Deze aspecten zullen worden beoordeeld zoals opgenomen is in de NRD.

F. Geluid, luchtkwaliteit, emissies en trillingen

Gesteld wordt dat de ontwikkeling van de logistieke hotspot duidt op een 24/7-activiteit met een voortdurend geluid- en lichthinder. In de directe omgeving wordt gevreesd voor geluidsoverlast door met name activiteiten die te maken hebben met het verplaatsen van containers.

Verzocht wordt middels een aanvullend onderzoek in beeld te krijgen om welke mate van overlast het gaat en welke geluiddempende maatregelen hiervoor nodig zijn.

Ook wordt gevraagd de effecten van de exploitatie van het terrein in beeld te brengen voor zowel de effecten op het milieu, natuur en het woonklimaat. Daarbij wordt geadviseerd naast externe veiligheid ook gezondheidsaspecten (geluid, luchtkwaliteit, roet) onderdeel te laten zijn van het MER.

Reactie:

Een 24/7-activiteit is geen vaststaand feit. Om op dit moment alle maximale milieueffecten van het initiatief in beeld te kunnen brengen is deze variant wel als bouwsteen binnen de opgenomen alternatieven opgenomen (alternatief 4). In dit alternatief is immers bepaald dat geen 2^e of verlengde kade wordt aangelegd maar dat de bestaande kade intensiever wordt gebruikt.

Daarbij zijn milieueffecten zoals geluid, luchtkwaliteit, emissies etc. belangrijke onderdelen in het MER. Hierin zal een heldere afbakening van het te bereiken niveau voor het woon- en leefmilieu, zowel op het natuurgebied als op de woningen van derden, gemaakt worden. Binnen dit thema zijn de effecten als gevolg van geluid, trillingen, luchtkwaliteit, geurhinder, externe veiligheid dan ook specifiek benoemd in de concept-NRD. De veiligheidsaspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid bij incidenten zullen meegenomen worden bij de verdere uitwerking van een nog te bepalen voorkeursontwerp.

De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van de concept-NRD. Deze aspecten zullen worden beoordeeld zoals opgenomen is in de NRD.

G. Effecten landschap, landbouw en cultuurhistorie & archeologie

In zijn algemeenheid wordt verzocht de effecten voor het landschap, cultuurhistorie & archeologie uitvoeriger te beschrijven in het MER en aan te geven of de effecten tijdelijk of blijvend zijn.

Hierbij wordt specifiek gevraagd te beschrijven hoe waardevol de Fraterwaard en het Zwarte Schaar zijn in het rijtje van andere door een meander omsloten IJsseluiterwaarden, en de invloed van de ingreep op de beleving van het landschap en de aardkundige waarden in beeld te brengen.

Daarnaast wordt verzocht in het MER de effecten op landgoed Twickel te betrekken en de te verwachten effecten voor de landbouw in het gebied te beschrijven en te beoordelen, o.a. middels een op te stellen Landbouw Effect Rapportage (LER).

Als aanvullende variant wordt gevraagd de effecten op de Hoge Linie en zijn samenstellende elementen integraal in beeld te brengen (visualiseren), alsmede het veranderde aanzicht vanaf de N317, de IJsselbrug, vanaf de N317 komende vanaf Drempt, de IJssel zelf en de recreatieterreinen c.q. fietsroutes aan de rechterzijde van het Zwarte Schaar.

Reactie:

Zoals vermeld in de NRD zullen de effecten voor het landschap, landbouw en cultuurhistorie & archeologie in het MER nader worden onderzocht.

Visualisaties / Bouwhoogtes

In aanvulling op hetgeen in de concept NRD is gesteld zal gelet op de ontvangen zienswijzen en het advies van de Commissie in het MER een aanvullende studie plaatsvinden waarbij middels visualisaties in beeld wordt gebracht wat vanuit die posities de beleving van de toekomstige bebouwing in de verschillende (bestaande) alternatieven zal zijn. Hierbij worden meerdere bouwhoogtes gemodelleerd.

Hiermee wordt invulling gegeven aan hetgeen in de zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. wordt gevraagd. Zoals ook onder 'C' genoemd zal dit aspect dan ook in aanvulling op de concept NRD nader worden onderzocht.

Landschap

In het MER zullen de kwaliteiten van het landschap benoemd worden. Hierbij zal tevens specifiek op het landgoed van Twickel ingegaan worden. Overigens is voor het behartigen van de belangen van Twickel op haar advies een landschapsarchitect in het projectteam opgenomen. Tijdens de ontwerp-opgave van het voorkeursontwerp zal er aandacht zijn voor de inpassing ervan in het landschap.

De beïnvloeding van de schaal en openheid van het (IJssel)landschap, evenals het de beïnvloeding van bijzondere landschapsstructuren, patronen en elementen maken onderdeel uit van het MER. Hier zullen effecten op landgoed Twickel toegevoegd worden. De NRD is hier op aangepast.

Landbouw

In het MER zullen de gevolgen voor de agrarische structuur kwalitatief beschreven worden. Het separaat opstellen van een LER wordt niet noodzakelijk geacht. In het MER worden de gevolgen voor de agrarische structuur kwalitatief beschreven, een en ander zoals reeds in de NRD is vastgelegd.

De ingediende zienswijzen geven wat dit aspect betreft geen aanleiding tot aanpassing van de NRD.

Cultuurhistorie & archeologie

De verschillende alternatieven uit de NRD zijn zo ingericht dat het aspect 'Cultuur' beoordeeld kan worden. In het MER wordt een kwalitatieve beschrijving van de aanwezige cultuurhistorische en waardevolle structuren patronen en elementen opgenomen en van de effecten van de voorgenomen activiteiten op de waarden.

Zoals vermeld onder 'C' zullen binnen de bestaande inrichtingsalternatieven middels visualisaties de gevraagde effecten in beeld gebracht worden, bijvoorbeeld door de hoogbouw te concentreren op het bestaande terrein. Dit zal mede inzicht geven in de effecten op de Hoge Linie en zijn samenstellende elementen en het veranderde aanzicht ervan.

Als antwoord op de vraag hoe waardevol de Fraterwaard en het Zwarte Schaar zijn in het rijtje van andere door een meander omsloten IJsseluiterwaarden zal een kwalitatieve beschrijving worden opgenomen

De ingediende zienswijzen hebben wat dit aspect betreft aanleiding gegeven tot aanpassing van de concept NRD. Voorliggende NRD is hierop aangepast.

H. Ecologie en natuur

Gevraagd wordt in het MER de effecten van het 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg' op alle soorten die in het gebied verblijven in beeld te brengen.

Hierbij worden o.a. alle voorkomende vogels, (zeldzame) weidevogels, beschermde soorten, (foera-geergebieden van) trekvogels, (zeldzame) amfibieën, vleermuizen en mogelijk de bever genoemd. Gevraagd wordt of het nodig is om het MER-gebied hiervoor uit te breiden.

Daarnaast wordt gevraagd de effecten in beeld te brengen met betrekking tot de aantasting van Habitats en leefgebieden van kwalificerende soorten, zoals de vliegbewegingen van vogels en vleermuizen van en naar foera-geergebieden.

Voor het aspect Natuur wordt gevraagd de invloed en effecten op het Natura2000 gebied in beeld te brengen alsmede welke aspecten van het plan de actuele en potentiële natuurwaarden van het studiegebied kunnen beïnvloeden zoals stikstof, oppervlakteverlies, barièrewerking, licht, (onderwater)geluid, veranderingen in grondwaterpeil.

Reactie:

Ecologie

Ecologie is een belangrijk onderdeel in het MER. Zoals in de concept-NRD is aangegeven, wordt in het kader van het op te stellen MER gekeken naar de mogelijke effecten op beschermde gebieden en beschermde soorten. Het uitvoeren van onderzoeken naar de effecten van alle soorten (niet-beschermde soorten) in het gebied is geen wettelijke eis vanuit de Wet natuurbescherming. Dit maakt als zodanig geen onderdeel uit van het MER.

Natuur

Natuur wordt als een van de te onderzoeken aspecten in het MER meegenomen. Beïnvloeding van de Natura 2000- gebieden, het Gelders Natuurnetwerk (GNN, voorheen EHS) en de Groene Ontwikkelzone (GO) maakt dan ook nadrukkelijk onderdeel uit van het voorgenomen onderzoek.

De ingediende zienswijzen en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassing van de concept-NRD. Het aspect Natuur zal worden beoordeeld zoals reeds opgenomen is in de NRD.

I. Water en Zwarte Schaar

Gevraagd wordt om het dempen van een deel van het Zwarte Schaar expliciet aan de orde te laten komen in het MER. De voorgenomen ontwikkeling zal gevolgen hebben voor het belang van de (rivier)waterafvoer en de waterhuishouding (grondwater/kweldruk/wijziging stroming) in het gebied. Daarnaast wordt gevraagd de invloed op de sedimenttransporten van de IJssel bij hoog water inzichtelijk te maken en aan te geven of daar mogelijke gevolgen uit voort kunnen vloeien voor de aanwezige restgeulen in het gebied.

Als compenserende, waterstandsverlagende maatregelen uit het graven van nevengeulen in het voorland van primaire waterkeringen bestaan, wordt aanbevolen om de invloed op de kweldruk en de stabiliteit van de waterkeringen in beeld te brengen.

Tot slot wordt geadviseerd inzicht in de risico's van klimaatverandering voor de waterveiligheid (overstromingsrisico's) te geven en aan de hand van de specifieke kwetsbaarheid van het gebied de mogelijkheden tot adaptatie te beschrijven.

Reactie:

Inzicht in de effecten van het dempen van een deel van het Zwarte Schaar zijn verwerkt in de inrichtingsalternatieven als genoemd in het NRD. De effecten op (rivier)waterafvoer en waterhuishouding worden dan ook in beeld gebracht.

De invloed op de sedimenttransporten van de IJssel bij hoog water inzichtelijk te maken en aan te geven of daar mogelijke gevolgen uit voort kunnen vloeien voor de aanwezige restgeulen in het gebied is niet als zodanig meegenomen in de concept NRD en zal alsnog meegenomen in de onderzoeken.

Daarnaast zal ook het aspect klimaatadaptatie aan de orde komen in het MER.

De ingediende zienswijzen en advies geven dan ook aanleiding tot aanpassing van de concept-NRD. Voorliggende NRD is hierop aangepast.

4. CONCLUSIE / OVERZICHT WIJZIGINGEN

De zestien ingediende zienswijzen zijn ontvankelijk (tijdig ingediend). Een aantal van de ingediende zienswijzen heeft (gedeeltelijk) niet direct betrekking op de concept- NRD Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg zoals deze voor eenieder ter inzage heeft gelegen. Sommige zienswijzen kunnen in dit stadium nog niet concreet beantwoord worden, omdat bijvoorbeeld nog geen voorkeursontwerp is gekozen of omdat deze geen betrekking hebben op het milieueffectenonderzoek.

Ook maken een groot aantal geadviseerde aanvullende onderzoeken reeds deel uit van de voorgenomen onderzoeken uit de concept NRD. Van al deze zienswijzen is kennis genomen en deze zijn niet verwerkt in voorliggende NRD.

Daarnaast wordt de waardedaling van onroerend goed niet opgenomen in de NRD omdat dit geen milieuaspect betreft. In de procedure voor het toekomstige bestemmingsplan wordt nader onderzocht wat het effect van de ontwikkeling is op de waarde van onroerend goed.

De NRD wordt op enkele onderdelen gewijzigd. Er worden in de reacties geen nieuwe milieuthema's aangedragen. Het gaat steeds om aanpassingen van specifieke onderdelen binnen een reeds aangegeven milieuthema en andersoortige tekstuele wijzigingen.

Overzicht wijzigingen NRD

Mede naar aanleiding van de zienswijzen, het advies van de Commissie m.e.r. alsmede (ambtshalve) wijzigingen zijn de volgende wijzigingen op de concept-NRD verwerkt:

1. In het onderzoek wordt een effectenonderzoek betreffende het zoveel mogelijk beperken van de gevolgen voor landschap, bijvoorbeeld door de hoogbouw te concentreren op het bestaande terrein in de bestaande varianten toegevoegd.
2. In kaart 3.2 zullen het landgoed van Twickel en de Hoge Linie toegevoegd worden.
3. De effecten betreffende de bereikbaarheid (hulpdiensten) zijn opgenomen.
4. Aan de NRD zal het aspect klimaatadaptatie toegevoegd worden m.b.t. de risico's van klimaatverandering voor de waterveiligheid (overstromingsrisico's) evenals de mogelijkheden tot adaptatie.
5. De effecten van de verschillende inrichtingsalternatieven op sedimenttransporten zullen worden meegenomen bij het hydraulische onderzoek.
6. Overige ambtshalve wijzigingen zijn tekstueel of (kleinschalig) verduidelijkend van aard, deze hebben geen inhoudelijk effect op het onderzoek.

5. BIJLAGEN

Advies Commissie m.e.r.
Persbericht Commissie m.e.r.
Zienswijzen (geanonimiseerd)

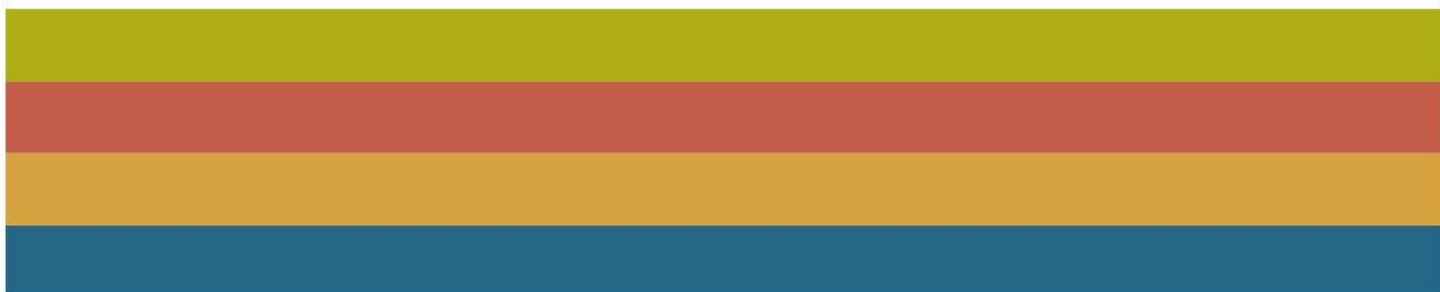
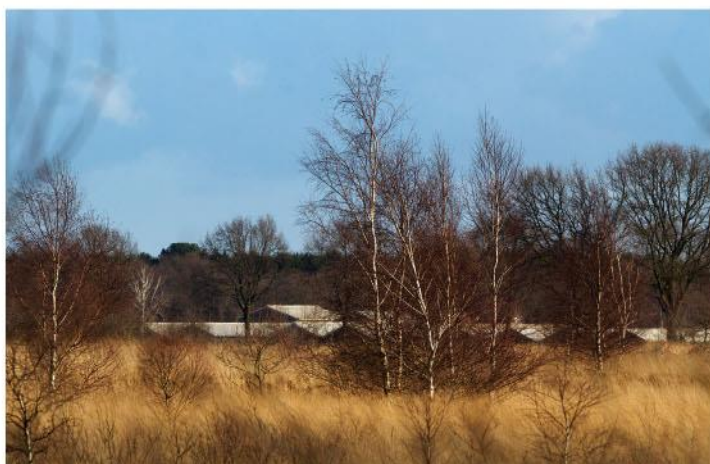


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

23 augustus 2017 / projectnummer: 3208



1. Hoofdpunten van het MER

Koninklijke Rotra Logistics B.V. (innovatieve logistieke dienstverlener voor het vervoer van groupage- en deelladingen over land en water in heel Europa) en Ubbink B.V. (producent van innovatieve oplossingen voor energie efficiency en een gezond binnenklimaat) zijn al ruim honderd jaar gevestigd in Doesburg langs de IJssel. Door gestage groei van de bedrijven en ontwikkelingen op de logistieke markt, is behoefte aan meer ruimte.

Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan en benodigde vergunningen, die voorzien in de beoogde uitbreiding, zal te zijner tijd een plan/project-milieueffectrapport en een Passende beoordeling (hierna: het MER) worden opgesteld.

De gemeente Doesburg heeft als coördinerend bevoegd gezag de Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')¹ gevraagd om over de inhoud van het MER te adviseren.

De NRD² geeft een goede aanzet voor de inhoud van het MER. De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- De doelstelling van het voornemen.
- Een alternatieven-verkenning die het hele speelveld goed bestrijkt.
- De effecten op beschermde natuurgebieden en leefgebieden van beschermde soorten.
- Landschappelijke en cultuurhistorische effecten.
- De effecten op waterveiligheid, bodem en water.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de NRD. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.

2. Probleemstelling, doel, beleid en besluiten

2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

In de NRD wordt uiteengezet wat de achtergrond en probleemstelling van het plan is; Koninklijke Rotra en Ubbink zijn gerenommeerde bedrijven die de Gelderse economie stimuleren en in een belangrijk aandeel in de werkgelegenheid van Doesburg voorzien. De Commissie adviseert om in het MER de doelstelling van het voornemen nader uit te werken. Werk daarbij

¹ De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door projectnummer [3208](#) op www.commissie-siemer.nl in te vullen in het zoekvak.

² Gedoeld wordt op 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg, Notitie reikwijdte en detailniveau', Sweco, 24 mei 2017.

niet alleen het werkgelegenheidseffect uit, maar ook de mate waarin de bedrijven in sociaal en economisch opzicht van belang zijn voor en verbonden zijn aan de kern Doesburg. Geef tevens aan hoe de samenwerking tussen de bedrijven en de overheden plaatsvindt en geef ook een inschatting in hoeverre de (snelle) groei van deze bedrijven blijvend (dus ook op langere termijn) gefaciliteerd kan worden in Doesburg.

De Commissie vindt het van belang om, gelet op de grote beoogde ingreep in de uiterwaarden/Natura 2000-gebied, nader te onderbouwen wat voor initiatienemers de reden is om geen alternatieve locaties in de regio te onderzoeken³. Neem daarbij ook in beschouwing in hoeverre de bedrijven aan elkaar verbonden zijn en tevens wat de (eventuele) relatie is met het project Rivierklimaatpark IJsselpoort⁴. Ook adviseert de Commissie aan te geven in hoeverre de verschillende specifieke bedrijfsactiviteiten watergebonden zijn om – mede in het licht van de Beleidsregels grote rivieren – het eventuele bouwen in de uiterwaarden te onderbouwen⁵.

2.2 Beleidskader/wettelijk kader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor het plan en of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- Duurzaamheidsbeleid van de gemeente.
- Beleid m.b.t. Klimaatadaptatie en energietransitie.
- Locatiebeleid samenwerkende overheden.
- Wet natuurbescherming.
- Wet geluidhinder.
- Waterwet.
- Wet bodembescherming.
- Omgevingsvisie en Omgevingsverordening provincie Gelderland.
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).
- Beleidslijn en beleidsregels grote rivieren.

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen, zoals de vergunning en ontheffing ingevolge de Wet natuurbescherming en ingevolge de Waterwet. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Algemeen

Beschrijf hoe de gestelde doelen de keuze en de afbakening van de alternatieven hebben bepaald. Ga ook in op de niet m.e.r.-plichtige ontwikkelingen die het bestemmingsplan moge-

³ Dit is ook nodig in de toets aan de Ladder van duurzame verstedelijking.

⁴ De Commissie heeft hierover een advies uitgebracht op 7 juli 2017 onder projectnr. [3218](#).

⁵ Ook in de zienswijze van de Gelderse natuur- en milieufederatie wordt hierop ingegaan.

lijk maakt voor zover deze onderdelen aanzienlijke milieugevolgen hebben, al dan niet in cumulatie met de uitbreiding van het bedrijventerrein en het mogelijke dempen van een deel van Het Zwarte Schaar.

3.2 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten, zoals aangegeven in het nulalternatief.

3.3 Alternatieven

In de NRD worden geen locatiealternatieven⁶, maar vier inrichtingsalternatieven beschreven, die in meerdere of mindere mate uitgaan van ruimtebeslag in de Fraterwaard en gebruik maken van het Zwarte Schaar. Zowel de Fraterwaard als het Zwarte Schaar maakt deel uit van het Natura 2000-gebied Rijntakken. De Commissie acht het van belang dat de inrichtingsalternatieven het gehele speelveld goed bestrijken⁷. Daarmee wordt een beter en/of objectiever beeld verkregen van de al dan niet beschikbare (inrichtings)mogelijkheden, de omvang van knelpunten en de kansen van oplossingsrichtingen, gezien vanuit de projectdoelstellingen en milieueffecten.

De Commissie adviseert daarom in het MER onderstaande onderwerpen te betrekken in de alternatieven danwel één of meer extra alternatieven te onderzoeken. Het betreft:

- het zoveel mogelijk beperken van de bedrijfsactiviteiten op de locatie Verhuellweg tot watergebonden activiteiten, waarbij overige (niet watergebonden) activiteiten en voorzieningen (bijvoorbeeld parkeren) op een andere locatie plaatsvinden (geef daarbij aan in hoeverre dat bedrijfseconomisch haalbaar is en welke afstand daarbij nog realistisch is);
- het zoveel mogelijk beperken van de beslaglegging op het Natura 2000-gebied, bijvoorbeeld door te werken met pontons in het Zwarte Schaar;
- het zoveel mogelijk beperken van de gevolgen voor landschap, bijvoorbeeld door de hoogbouw te concentreren op het bestaande terrein.

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

In tabel 4.1 van de NRD worden beoordelingscriteria genoemd, maar deze zijn niet in de tekst uitgewerkt. De Commissie onderschrijft de in de tabel genoemde onderwerpen en benadrukt in de volgende paragrafen een aantal daarvan. Gelet op het feit dat de uitbreiding in

⁶ Zie in dit verband paragraaf 2.1

⁷ Ook in de zienswijzen van de Gelderse natuur- en milieufederatie, Vogelwerkgroep Arnhem e.o. en Stichting Twickel wordt ingegaan op aanpassing of aanvulling van alternatieven.

de Fraterwaard/Stadsweide en het Zwarte Schaar als onderdeel van het Natura 2000-gebied Rijntakken zal plaatsvinden en gelet op de mogelijke aantasting van de daar aanwezige landschappelijke, cultuurhistorische en waterwaarden, wordt verwacht dat die aspecten voor het MER de hoofdpunten worden.

De effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie zullen deels zeer ingrijpend en beeldbepalend zijn en zich voorts uiten in kleinschalige effecten. Een tabel met plussen en minnen per toetsingscriterium zou onvoldoende recht doen aan zowel een adequate vergelijking van de alternatieven als het vinden van minder ingrijpende alternatieven. Daarom adviseert de Commissie om deze effecten uitvoerig te beschrijven en daarbij aandacht te besteden aan de relatieve impact van de effecten.

Geef ook aan of de effecten tijdelijk of blijvend zijn.

4.2 Natuur

4.2.1 Natuurwaarden algemeen

Het plan voorziet in ruimtebeslag in beschermde natuurgebieden, waaronder Natura 2000-gebied, en belangrijke leefgebieden van beschermde soorten. De gevolgen van het plan voor beschermde natuurwaarden zullen dus met voldoende diepgang en zoveel mogelijk kwantitatief beschreven moeten worden⁸. De Commissie adviseert om:

- Eerst de beschermde gebieden in het studiegebied (Natura 2000-gebieden, Gelders Natuurnetwerk, Groene Ontwikkelingszone) op kaart aan te geven, en in te gaan op de grondslag van de bescherming. Breng bij de Natura 2000-gebieden in beeld welke delen alleen in het kader van de Vogelrichtlijn zijn aangewezen (het plangebied), dan wel ook in het kader van de Habitatrichtlijn (delen van het studiegebied).
- Vervolgens het ecologisch functioneren van het studiegebied te schetsen, rekening houdend met de situatie tijdens hoog water in de uiterwaarden. Aandachtspunten daarbij zijn het gebruik van het studiegebied door voor het gebied kenmerkende soorten, en de daarvoor sturende terreinkenmerken en omgevingsvariabelen. Ga ook kort in op ecologische knelpunten.
- Daarna in beeld te brengen welke aspecten van het plan (al dan niet in samenhang) de actuele en potentiële natuurwaarden van het studiegebied kunnen beïnvloeden. Doe dit voor de aanleg- en de gebruiksfase. De Commissie denkt daarbij aan stikstofdepositie door transport, aantasting leefgebied door oppervlakteverlies en barrièrewerking, verstoring door licht, geluid, onderwatergeluid in de aanlegfase door (eventueel) heien, silhouetwerking, beweging en tijdelijke dan wel permanente veranderingen in het grondwaterpeil en – voor zover relevant – grondverzet.

4.2.2 Natura 2000-gebieden

In de NRD is aangegeven dat een Passende beoordeling wordt opgesteld. De Commissie adviseert die als bijlage op te nemen bij het MER en de kerninformatie te verwerken in het hoofddocument. Onderzoek in de Passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast. Daarbij kunnen mitigerende maatregelen worden betrokken.

⁸ Daarbij dient een helder onderscheid gemaakt te worden tussen de effecten en de effecten na mogelijke mitigerende maatregelen.

Geef aan welke Natura 2000-gebieden naast Natura 2000-gebied Rijntakken beïnvloed kunnen worden, ook rekening houdend met stikstofdepositie.

Beschrijf voor deze gebieden de instandhoudingsdoelstellingen en treedt bij Rijntakken in meer detail. Ga bij vogels in op de kwantitatieve doelen voor broedvogels, niet-broedvogels en slaapplaatsen. Geef de actuele populatie-omvang, de trend en beschrijf in hoeverre de actuele aantallen zich boven, rond of onder de instandhoudingsdoelstelling bevinden. Breng de gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen in beeld, van het voornemen afzonderlijk alsook in cumulatie met andere ontwikkelingen in het Natura 2000-gebied Rijntakken. Houd rekening met soortspecifieke verstoringafstanden als gevolg van kunstlicht, geluid, beweging en silhouetwerking.

Voor overwinterende ganzen en andere grasetende watervogels, waaronder Smient, of Steltlopers is van belang of oppervlakteverlies en verstoring gevolgen hebben voor de draagkracht, dus de beschikbare foerageergronden in de nabijheid van⁹ slaapplaatsen¹⁰. Breng de gevolgen kwantitatief (al dan niet modelmatig met behulp van vogeldagen/gansdagen¹¹) in beeld;

Het plangebied en de directe omgeving is alleen aangewezen in het kader van de Vogelrichtlijn. Houd echter rekening met het gebruik van het plangebied door Habitatrichtlijnsoorten waaronder Meervleermuis (foerageervluchten van tientallen km), Bever en (trek) vissen (het IJsseldal fungeert als migratieroute).

Breng de gevolgen van stikstofdepositie ten gevolge van extra verkeersbewegingen over de weg en het water in beeld. Geef daarvoor:

- de achtergrondconcentraties;
- de voor verzuring/vermesting gevoelige habitattypen en de kritische depositiewaarde;
- de toename van de depositie van het voornemen afzonderlijk en in cumulatie;
- de mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden;
- geef aan hoe het plan past binnen de kaders van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Toon dit aan met een recente uitdraai uit het rekensysteem Aerius waarin het plan is ingevoerd;
- de beschikbare ontwikkelingsruimte van de Natura 2000-gebieden in het studiegebied.

Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets¹² met succes in de juiste volgorde wordt doorlopen. Neem, indien aan de orde,

⁹ Sommige soorten zoals Smient slapen overdag en zoeken 's nachts naar voedsel. In de omgeving bevinden zich enkele ganzenslaapplaatsen waaronder bij Olburgen (Kolgans, Grauwe Gans, en Brandgans met name).

¹⁰ In het plangebied (stadsweide e.o.) bevindt zich een grote slaapplaats van Kolgans met kleine aantallen van Smient, Grutto en Wulp. Andere vogelslaapplaatsen bevinden zich in Het Zwarte Schaar/Jachthaven (Scholekster, Smient) en tichelputten bij Olburgen. In het telgebied Fraterwaard verblijven overdag tot max. 4.000 Smienten en 10.000 Kolgansen.

¹¹ Een gansdag is een gecombineerde maat van het aantal ganzen en de verblijfsduur en geeft daardoor de voedselconsumptie weer. Bijvoorbeeld: '100 gansdagen', kan betekenen 10 ganzen die 10 dagen blijven, of 2 ganzen die 50 dagen blijven. In de regel wordt deze uitgedrukt per hectare.

¹² Daarbij dient op grond van artikel 2.8 vierde lid Wnb te worden onderzocht of er geen alternatieve oplossingen zijn, het voornemen nodig is om dwingende redenen van groot openbaar belang en of de nodige compenserende maatregelen kunnen worden getroffen om de samenhang van Natura 2000 te waarborgen.

een aanzet van de ADC-toets op in het MER. Geef in ieder geval aan in hoeverre verwacht wordt dat de ADC-toets succesvol kan worden doorlopen, en op grond waarvan.

4.2.3 Overige beschermde gebieden

Gelders Natuurnetwerk (GNN)

Breng het gedeelte van het GNN in beeld dat door het voornemen beïnvloed wordt en geeft de relevante (natuur)beheertypen en kernkwaliteiten op kaart aan. Vermeld ook de oppervlakte per (natuur)beheertype. Ga ook in op de (ontwikkeling in) kwaliteit van de natuurdoeltypen en Kernkwaliteiten¹³. Beschrijf vervolgens de effecten van het voornemen op de Kernkwaliteiten, oppervlakte en samenhang van het GNN-gebied en ga na hoe de effecten zo veel mogelijk beperkt kunnen worden. Op grond van de NRD wordt ruimtebeslag in het GNN voorzien. Doorloop daarom de stappen in het Beschermingsregime GNN¹⁴. Beschrijf ook hoe compensatie wordt voorzien. De Commissie adviseert het compensatieplan op te nemen als bijlage bij het MER.

Groene ontwikkelingszone (GO)

Breng het gedeelte van de GO in beeld dat door het voornemen beïnvloed wordt en ga in op de Kernkwaliteiten van dit gebied. Uit de NRD kan worden afgeleid dat ruimtebeslag op de GO wordt voorzien. Doorloop daarom de stappen in het Beschermingsregime Groene Ontwikkelingszone¹⁵. Beschrijf als eerste stap in hoeverre het voornemen de Kernkwaliteiten van het GO-gebied significant kan aantasten en breng in beeld of, en zo ja hoe (en waar) compensatie wordt voorzien. De Commissie adviseert het eventueel benodigde compensatieplan op te nemen als bijlage bij het MER.

4.2.4 Beschermde soorten

Beschrijf welke door de Wet natuurbescherming beschermde soorten te verwachten zijn in het studiegebied, waar zij voorkomen, in welk biotooptype en in welke aantallen/dichtheden. Geef ook aan welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt¹⁶. Besteed specifieke aandacht aan in het studiegebied vastgestelde zeldzame of kwetsbare soorten zoals Otter en Bever¹⁷.

- Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten (rekening houdend met cumulatie en de soortafhankelijke verstoringsafstanden), en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Bij vleermuizen zijn ook de gevolgen voor foerageroutes van belang.
- Geef indien verbodsbepalingen overtreden kunnen worden aan of de staat van instandhouding van de betreffende soort kan verslechteren.

¹³ Daarmee worden ook de 'Wezenlijke kenmerken en waarden' genoemd.

¹⁴ Omgevingsverordening Gelderland, Artikel 2.7.1.

¹⁵ Omgevingsverordening Gelderland, artikel 2.7.2.

¹⁶ De Wet natuurbescherming kent drie beschermingsregimes: vogels (art. 3.1), overige Europees beschermde soorten (art. 3.5) en overige nationaal beschermde soorten (art. 3.10).

¹⁷ Gevolgen voor de functionele leefomgeving (voortplantings- en/of rustlocaties, barrièrewerking).

- Ga na of vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten (o.a. Steenuil) verstoord kunnen worden¹⁸.
- Geef, indien geen verbodsbepalingen overtreden worden maar wel leefgebied wordt aangetast¹⁹, aan in hoeverre de staat van instandhouding verslechtert. Deze stap kan beperkt blijven tot soorten die zich in een matige of zeer ongunstige staat van instandhouding bevinden.
- Beschrijf de mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

4.3 Landschap en cultuurhistorie

In de NRD is uiteengezet dat de effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie inzichtelijk worden gemaakt door in te gaan op de veranderingen in schaal en openheid, op agrarische structuureffecten en op aantasting van cultuurhistorisch waardevolle structuren patronen en elementen, waaronder archeologie.

De Commissie merkt op dat de geplande uitbreiding in een landschap zal plaatsvinden dat van nationale betekenis is²⁰.

De aardkundige en landschappelijke waarden van de Fraterwaard en het Zwarte Schaar zijn tevens bijzonder omdat ze makkelijk te observeren zijn. De zichtbaarheid alsmede de aanwezigheid van de context van de afgesloten meander en de nabijheid van de IJssel zorgen voor een hoge mate van beleefbaarheid van de aardkundige waarden²¹. De relatieve gaafheid, openheid, zeer geringe aanwezigheid van bebouwing en spaarzame ontsluiting spelen hierbij een belangrijke rol.

Tegen deze achtergrond is het van belang om in het MER te beschrijven hoe waardevol de Fraterwaard en het Zwarte Schaar zijn in het rijtje van andere door een meander omsloten IJsseluiterwaarden, alsmede de invloed van de ingreep op de beleving van het landschap en de aardkundige waarden.

Aanbevolen wordt om de visuele aantasting door het voornemen inzichtelijk te maken met visualisaties van het veranderde aanzicht. Deze visualisaties zouden zich dan niet enkel moeten beperken tot het gezicht op Doesburg vanaf de N317 en IJsselbrug, maar ook vanaf de N317 komende vanaf Drempt, de IJssel zelf en de recreatieterreinen c.q. fietsroutes aan de rechterzijde van het Zwarte Schaar (tegenover de Fraterwaard).

Als ophoging plaatsvindt van delen van de Fraterwaard, doet zich de vraag voor welke invloed daarvan uit zal gaan op de sedimenttransporten van de IJssel bij hoog water en of daar mogelijke gevolgen uit voort kunnen vloeien voor de aanwezige restgeulen in het gebied. De Commissie adviseert om dit eveneens inzichtelijk te maken.

¹⁸ Alle van nature in Nederland in het wild voorkomende vogelsoorten zijn gelijkelijk beschermd. Deze toets is voor een selectie van soorten additioneel aan de beoordeling van de gevolgen voor de staat van instandhouding per vogelsoort.

¹⁹ Door ruimtebeslag of maatregelen die leiden tot kwaliteitsvermindering leefgebied zoals lichtverstoring, verdroging of versterking barrièrewerking.

²⁰ Gelet op de status die het had als Belvédère Gebied. Zie ook Van Beusekom, E., 2007. Bewogen Aarde. Aardkundig Erfgoed in Nederland, Min LNV.

²¹ Zie hiervoor blz. 31 van Couterier, F., 1999. De beleving van aardkundige waarden. Rapport Staring Centrum.

Een tweede belangrijke categorie van effecten betreft de Hoge Linie. De Commissie adviseert deze effecten integraal in beschouwing te nemen²². Ook hierbij speelt de beleving van de Linie en zijn samenstellende elementen een belangrijke rol. Aangeraden wordt om de veranderingen daarin eveneens zichtbaar te maken met visualisaties.

4.4 Waterveiligheid, Bodem en water

In tabel 4.1 van de NRD wordt de beïnvloeding van de waterstanden op de IJssel genoemd. Ook wordt in paragraaf 4.4. aangegeven dat een groot deel van het plangebied is het gelegen in het stroomvoerende deel van de IJssel, waarop de Beleidslijn grote rivieren van toepassing is.

De Beleidslijn grote rivieren vereist onder meer een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat de waterstandsverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is (zie ook Beleidsregels grote rivieren, art. 7). Resterende waterstandsverhogende effecten moeten worden gecompenseerd. Het is te verwachten dat de de daarbij te beschouwen hoogwaterreferentie in de niet al te verre toekomst in lijn zal worden gebracht de overstromingskansbenadering. De Commissie doet de suggestie om hier alvast rekening mee te houden in studies naar (de compensatie van) waterstandsverhogende effecten en de effecten op de gehele waterstandsverdeling te beschouwen²³.

De Beleidslijn grote rivieren maakt onderscheid tussen niet-riviergebonden en riviergebonden activiteiten. Een voorbeeld van een riviergebonden activiteit is de aanleg van overslagfaciliteiten ten behoeve van transport over water. Aan niet-riviergebonden activiteiten in het stroomvoerende deel van het rivierbed worden aanvullende voorwaarden gesteld.

Als compenserende, waterstandsverlagende maatregelen bestaan uit het graven van nevengeulen in het voorland van primaire waterkeringen, wordt aanbevolen om de invloed op de kweldruk en de stabiliteit van de waterkeringen in beeld te brengen.

Bij enkele in de NRD beschreven alternatieven is sprake van aanzienlijk grondverzet. De Commissie adviseert onder meer in te gaan op de herkomst en kwaliteit van de grond en de hiermee gepaard gaande milieueffecten in het MER te beschrijven.

4.5 Verkeer, woon- en leefmilieu

In tabel 4.1 van de NRD worden voor verkeer en voor woon- en leefmilieu diverse beoordelingscriteria genoemd en wordt aangegeven of de wijze van beoordeling kwantitatief of kwalitatief is. Deze lijst kan het gehele spectrum dekken. De Commissie adviseert de criteria in het MER verder uit te werken, zodat onder meer de verkeerseffecten bepaald kunnen worden en de wijze waarop het ecopark op de N317 wordt aangesloten. Ga daarbij ook na of en zo ja in welke mate er effecten op een bredere schaal optreden, zowel voor wat betreft het verkeer

²² Zie in dit verband ook de inspraakreactie van de Stichting Menno van Coehoorn.

²³ Dit kan praktisch worden ingevuld door de waterstandseffecten bij afvoeren met een relatief kleine en een relatief grote overschrijdingskans te beschouwen, zie ook het advies van het Expertisenetwerk Waterveiligheid (ENW) van 5 december 2016 over de hoogwaterreferentie rivieren.

over de weg als het vervoer over water²⁴. In geval van het gebruik van dislocaties dienen de effecten daarvan in deze beschouwing worden meegenomen.

Verkeer en verkeerseffecten zijn de basis voor veel andere effecten zoals verstoring, geluid en luchtkwaliteit. Het bestaande bedrijventerrein Verhuellweg is (nog) geluidgezoneerd alhoewel er geen grote geluidmakers meer aanwezig zijn. De uitbreidingen in de Fraterwaard zorgen voor een toename van geluid aan die zijde. Deze effecten komen deels terug in de natuurbeschouwing, maar het zal ook gevolgen hebben voor de instandhouding van de geluidzone. In het MER dient een heldere afbakening van het te bereiken niveau voor het woon- en leefmilieu, zowel op het natuurgebied als op de woningen van derden, gemaakt te worden.

4.6 Klimaat

Geef inzicht in de risico's van klimaatverandering voor de waterveiligheid (overstromingsrisico's). Beschrijf aan de hand van de specifieke kwetsbaarheid van het gebied de mogelijkheden tot adaptatie. Door bijvoorbeeld specifieke eisen te stellen aan de blauw-groene structuur kan een belangrijke bijdrage geleverd worden aan een klimaatbestendige waterhuishouding van het gebied. Mogelijke strategieën en maatregelen voor klimaatadaptatie zijn opgenomen op www.ruimtelijkeadaptatie.nl.

4.7 Gezondheid

De kwaliteit van de leefomgeving kan van invloed zijn op de volksgezondheid. Hierbij is ook de (cumulatie van) luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid van belang. Geef aan óf, en indien van toepassing, hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen binnen de diverse contouren voor NO₂, PM₁₀, geluiden externe veiligheid liggen. Geef aan wat de mogelijkheden zijn om de (cumulatieve) omvang van de blootstelling en daarmee de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving te beperken. Ga ook in op gezondheidseffecten onder de wettelijke normen.

²⁴ Zie in dat verband ook de zienswijze van de gemeente Rheden.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Gemeente Doesburg; Provincie Gelderland; Koninklijke Rotra B.V.; Ubbink

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van Doesburg; Provincie Gelderland; Waterschap Rijn en IJssel

Besluit: vaststellen van een bestemmingsplan, omgevingsvergunning; projectplan Waterwet

Categorie Besluit m.e.r.: C4, D11.2, D3.1 ea

Activiteit: het uitbreiden van een bedrijventerrein, aanpassing binnenvaarweg

Bijzonderheden: Passende beoordeling

Procedurele gegevens:

Ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 1 juni t/m 12 juli 2017

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 23 augustus 2017

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. drs. R. During

dhr. dr. ir. R.B. Jongejan

dhr. drs. R.J. van Kerkhoff

dhr. ing. R.L. Vogel

dhr. ir. J.H. van der Vlist (voorzitter)

mevr. mr. drs. A. Wagenmakers (secretaris)

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De informatie die ze van het bevoegde gezag heeft ontvangen, vormt het uitgangspunt van haar advies. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie overlegd met het bevoegd gezag, de initiatiefnemer en zijn adviseurs. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op onze website, op de pagina *Wat doet de Commissie* in het hoofdstuk Advisering.

www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie).

Betrokken documenten:

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3208](#) in te vullen in het zoekvak.

De Commissie heeft kennis genomen van 16 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 14 juli 2017 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

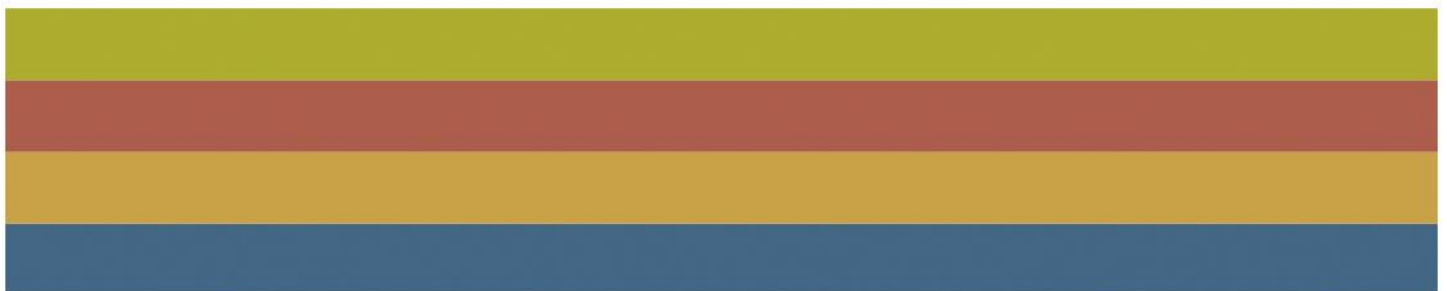
Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl



Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg**Advies over gewenste inhoud milieueffectrapport**

De Commissie m.e.r. adviseert om in het milieueffectrapport voor Logistiek Ecopark IJsselvallei in Doesburg te onderzoeken op welke manier de uitbreiding van Koninklijke Rotra en Ubbink in de IJsseluiterwaarden vanuit natuur en landschap inpasbaar is.

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van milieueffectrapporten. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag - in dit geval de provincie Gelderland, de gemeenteraad van Doesburg en het waterschap Rijn en IJssel- besluit over het project. Zie ook www.commissiemer.nl.

Het plan

De provincie Gelderland, gemeente Doesburg en waterschap Rijn en IJssel willen uitbreidingsruimte geven aan de bestaande bedrijven Koninklijke Rotra (logistiek) en Ubbink (producent van o.a. ventilatiesystemen en dakramen). Die bedrijven hebben behoefte aan meer ruimte door economische groei. Het plan bevindt zich in de uiterwaarden van de IJssel, in een gebied met beschermde natuur en waardevolle landschappelijke waarden. De gemeente is coördinerend bevoegd gezag. Voordat over het bestemmingsplan en benodigde vergunningen besloten wordt, worden de milieugevolgen onderzocht in een milieueffectrapport.

De gemeente heeft als coördinerend bevoegd gezag de Commissie om advies gevraagd over de gewenste inhoud van het rapport.

Het advies

De Commissie adviseert in het rapport de keuze voor uitbreiding van deze bedrijven in dit natuurgebied goed uit te leggen en daarbij ook in te schatten hoe lang de bedrijven op deze plek nog kunnen doorgroeien. Ook adviseert zij in het rapport verschillende ontwerpen voor de inrichting van het gebied te maken en de effecten hiervan op natuur en landschap te vergelijken. Hiermee wordt duidelijk op welke wijze de uitbreiding in dit natuurgebied inpasbaar is en hoe effecten van het Logistiek Ecopark op natuur en landschap geminimaliseerd kunnen worden.

Noot voor de redactie

Het volledige advies vindt u op <http://www.commissiemer.nl/advisering/afgerondeadviezen/3208>
Voor meer informatie kunt u bellen met Sjoerd Harkema, 030 – 234 76 66 of 06 – 55 79 47 73.



Gemeente Doesburg
t.a.v. de heer H. Schuiling
Postbus 100
6980 AC Doesburg

gnmf



gelderse
natuur en milieu
federatie

Gemeente Doesburg		Jags buitensingel 14 6811 AB Arnhem
reg. nr.	18/2017	
cluster	5045	
ingek.	13 JULI 2017	I www.gnmf.nl E gnmf@gnmf.nl
201627		IBAN NL57 INGB 0002465801
klass. nr.		BIC INGB NL2A
Archiveren	ja nee	KvK 41046129 BTW 0029.89.682

Datum: 12 juli 2017
Nummer: 17074.bo
Onderwerp: reactie Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg
Beh.door:

Geachte heer/mevrouw,

We hebben kennisgenomen van de NRD Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg. De notitie handelt over een uitbreidingsplan van het huidige industrieterrein waarbij een sprong wordt gemaakt over het Zwarte Schaar. Het betreft hier beschermd gebied (onder meer Natura2000 en GNN).

Voor een ontwikkelingsplan als hier bedoeld dient een dwingende reden van groot openbaar belang te worden aangetoond. Wij hebben vraagtekens of hier wel sprake van is. Ook hebben we vraagtekens over de beoogde locatie die nu gewaardeerd wordt vanwege de natuurwetenschappelijke, cultuurhistorische en landschappelijke kernkwaliteiten en die zijn geborgd in de provinciale omgevingsverordening. Bovendien voorzien wij in de toekomst nog meer uitbreidingswensen in de uiterwaarden. Iets dat niet alleen vanuit het oogpunt van natuur en landschap maar ook vanuit klimaatbestendig gebruik van de uiterwaarden niet wenselijk is. Het valt ook moeilijk niet uit te leggen dat nog geen paar maanden geleden oobos in dezelfde uiterwaarden is gekapt om de waterafvoercapaciteit bij hoge waterstanden veilig te stellen en dat nu gedacht wordt aan het bouwen van nieuwe obstakels in hetzelfde rivierbed.

We missen in dat opzicht ook een integrale klimaatinclusieve visie op de uiterwaarden van de IJssel

De beleidslijn ruimte voor de rivier stelt dat de uiterwaarden niet bedoeld zijn voor uitbreiding van niet riviergebonden functies. Het is voor ons dan ook een vraag welk deel van de huidige bedrijvigheid en beoogde bedrijvigheid strikt riviergebonden is. Voor de niet-riviergebonden onderdelen kan immers prima plek worden gevonden op bestaande bedrijventerreinen in de regio die niet in de uiterwaarden liggen. Dat is ook onder meer de reden dat wij vinden dat bij de Planmer beoordeling gekeken zal moeten worden, niet alleen naar inrichtingsvarianten, maar ook naar locatiealternatieven. En dan bedoelen wij daarmee locaties op bestaande functionele bedrijventerreinen die specifiek bedoeld zijn voor de beoogde activiteiten, namelijk overslag en logistiek, en waar nog sprake is van restcapaciteit.

Los daarvan is het van belang om in een PlanMER onder meer rekening te houden met het volgende:

- Ecologie > effecten op soorten en biodiversiteit: dus ook op alle soorten die niet strikt zijn beschermd op grond van de Wet Natuurbescherming..
- Verstoring > vanwege bedrijvigheid, verkeer en vervoer, geluid, licht. De openstelling van natuurgebieden voor bedrijvigheid betekent helaas ook extra natuurverstoring. Dit betekent verstoring van soorten die daar verblijven – rust, foerageer, trek (ganzen, eenden, aalscholvers, wulpen en andere steltlopers en weidevogels, reigerachtige, mogelijk de bever).
- Aardkundige waarden, geomorfologie > effecten hierop als gevolg van voorgenomen ingrepen
- Waterhuishouding: bouw in rivierbed, wijziging kweldruk/wijziging stroming. > effecten hierop als gevolg van voorgenomen ingrepen
- Natuurlijke gradiënten > doorsnijden gradiënten, verstoring > effecten hierop als gevolg van voorgenomen ingrepen, inrichting en gebruik
- Aantasting van habitats en van leefgebieden van kwalificerende soorten

- Effecten op kernkwaliteiten stilte, ruimte, rust en donkerte
- Effecten op de landbouw
- Effecten op landschap en cultuurhistorie (kernkwaliteiten).
- Effecten op landgoed Twickel
- Effecten vanwege stikstof op Natura2000 gebieden en GNN en beschermde soorten en habitats

Kort samengevat zijn we niet overtuigd van nut en noodzaak van voorliggend voornemen op de wijze zoals nu wordt voorgesteld in de plannen en vinden we dat te gemakkelijk wordt gezocht naar een oplossing in gebied dat nu strikt beschermd is en feitelijk niet bedoeld is voor industriële ontwikkelingen op het gebied van transport en logistiek.

Met vriendelijke groet, namens de Gelderse Natuur en Milieufederatie



Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening, Natuur en Landschap



gemeente Bronckhorst

Gemeec	12-0000-0000
reg. nr.	19/2017 162207
cluster	20 45
ingek	21 11141 2017
	2016412
klass. nr.	
Archiverer	

verzendsdatum

19 JUNI 2017

datum

16 juni 2017

uw brief van

31 mei 2017

uw kenmerk

ons kenmerk

Z94445/UIT17-107397

onderwerp

Reactie op Notitie Reikwijdte en Detailniveau Logistiek
Ecopark IJsselvallei Doesburg

Stadhuis Doesburg

H. Schuiling

Postbus 100

6980 AC DOESBURG

Geachte heer Schuiling,

Op 31 mei 2017 ontvingen wij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg. Volgens de meegezonden openbare kennisgeving ligt de NRD van 1 juni tot en met 12 juli 2017 ter inzage.

Wij hebben kennis genomen van de NRD en maken ons zorgen over de verkeerskundige afwikkeling van dit initiatief in relatie tot de verkeersdruk binnen onze gemeente en de regio Achterhoek. Daarom gaan wij graag met u in gesprek over de nadere uitwerking van dit onderdeel. Daarvoor kunt u contact opnemen met de heer van het cluster Wonen en werken.

Voor het overige zien wij geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Wij wensen u veel succes met het verdere verloop van de procedure.

Meer informatie?

Voor meer informatie kunt u contact met ons opnemen via e-mail: info@bronckhorst.nl of tel. (0575) 75 02 50.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Bronckhorst,

cluster Omgeving

Kopie aan:
- Archief

Postbus 200
7255 ZJ Hengelo (Gld)
Telefoon (0575) 75 02 50

Elderinkweg 2
7255 KA Hengelo (Gld)

e-mail
info@bronckhorst.nl
www.bronckhorst.nl

bankrekeningnummer
NL81 BNGH 0285 1044 97
BTW-NL 8136.47.290.B.01



Schuiling, Harm

Van:
Verzonden: vrijdag 23 juni 2017 16:14
Aan: Schuiling, Harm
CC:
Onderwerp: reactie NRD Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg

Beste heer Schuiling, beste Harm,

Op 31 mei jl. heb ik u van het ontwerp van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg (LEIJD) ontvangen. U biedt ons de gelegenheid om hierop te reageren in de periode van 1 juni tot en met 12 juli 2017. Wij maken hier graag gebruik van.

Het ambitieuze plan voor het voorgestelde LEIJD is een ontwikkeling die in principe op het grondgebied van Doesburg plaatsvindt. Diverse milieuaspecten gaan in de MER nader onderzocht worden. De milieueffecten van de diverse inrichtingsalternatieven en het uiteindelijke voorkeursalternatief zullen niet beperkt blijven tot het grondgebied van Doesburg en zullen ook in bepaalde mate uitstraling en effect hebben op Rhedens grondgebied. Daarom willen wij een aantal aandachtspunten meegeven:

- De voorlopige begrenzing van het plangebied op figuur 4.1 op pagina 23 ligt voor een deel binnen de gemeentegrens van Rheden. Onduidelijk is nog of deze begrenzing gehandhaafd blijft of groter dan wel kleiner wordt. Dit is afhankelijk van de gekozen variant en de milieueffecten van de betreffende variant. Het verzoek is om de gemeente Rheden vroegtijdig in te lichten en, indien nodig, in overleg te treden over de betreffende milieuaspecten en de gevolgen daarvan voorzover deze invloed hebben op het grondgebied van de gemeente Rheden.
- Op pagina 26 is tabel 4.1 opgenomen met daarin een overzicht van de milieuaspecten en de beoordelingscriteria. Wij gaan ervan uit dat bij deze aspecten niet alleen de plaatselijke gevolgen onderzocht worden maar dat daarvoor een hoger ruimtelijk schaalniveau gehanteerd gaat worden. Toch willen wij voor een aantal aspecten specifiek aandacht vragen:
 - Wij vragen bij het aspect landschap in de MER specifiek aandacht te besteden aan de ruimtelijke uitstraling van de uitbreiding en de landschappelijke en recreatieve beleving vanuit het (gemeentegrensoverschrijdende) omringende landschap. De stad Doesburg heeft vanuit het omringende landschap een zeer karakteristiek stadsgezicht waarvan de aantrekkelijkheid in belangrijke mate ook wordt bepaald door de ruimtelijke ontwikkelingen in en om de stad en de ruimtelijke/landschappelijke inpassing daarvan. Ook zijn er diverse aan het uitwaardengebied verbonden en grensoverschrijdende landschapsstructuren die van belang zijn te betrekken bij de ontwikkeling en landschappelijk inpassing van het LEIJD;
 - Wij vragen bij het aspect verkeer (verkeersintensiteiten, -afwikkeling en -doorstroming) om naast de lokale gevolgen aandacht te besteden aan de gevolgen op bovenlokaal en regionaal niveau. Wij denken daarbij in ieder geval aan de gevolgen voor de N317, N786, N348 en de A348.
- In hoofdstuk 4 van de NRD staat aangegeven dat van elke milieuaspect het effect wordt beschreven en gescoord. Niet is beschreven hoe deze milieuaspecten ten opzichte van elkaar worden gewogen. Op pagina 25 staat aangegeven dat het wegingsproces geen onderdeel uitmaakt van de MER. Niet duidelijk wordt waarom dat geen onderdeel is van de MER en hoe dan gekomen gaat worden tot een voorkeur van een inrichtingsalternatief. Wij vragen omwille van transparantie en duidelijkheid van het wegingsproces naar omwonenden, belangenorganisaties en andere overheden de diverse milieuaspecten in de MER in de NRD te verduidelijken.

Graag horen wij van u hoe onze reactie betrokken wordt bij het verdere proces. Wij blijven ook graag gedurende het proces geïnformeerd worden.

Alvast bedankt en succes met de verdere planvorming.

met vriendelijke groet,

Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.

Dit elektronische bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Als u dit bericht per abuis hebt ontvangen, wordt u verzocht het te vernietigen en de afzender te informeren.

Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of de volledigheid van dit bericht contact op te nemen met afzender.

gemeente@rheden.nl

(026) 49 76 911

Doesburg 11 juli 2017-07-11

Gemeente Doesburg
t.a.v. de heer H. Schuiling
Postbus 100
6980 AC Doesburg

20.16623. Gemeente Doesburg		Gemeente Doesburg	
reg. nr.	IP/2017/62485	ingek.	11 JUL 2017
cluster	SO/H	op	
ingek.	11 JUL 2017		
klass. nr.			
Archiveren	ja	nee	

Betreft: Zienswijze t.a.v. de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) LOGISTIEK ECOPARK IJSSELVALLEI DOESBURG, zoals in het Gemeentehuis voor het publiek ter inzage gelegd op 21-06-2017

Geacht College Doesburg,

Op genoemde inloopavond is mij duidelijk geworden dat de NRD met haar 4 inrichtingsopties (naast het nulalternatief dat slechts als referentiesituatie dient) het resultaat is van uitbreidingswensen van de directies van Rotra en Ubbink, gesteund door bestuurders van de gemeenten Doesburg & Doetinchem, van de Provincie, het Waterschap en van Rijkswaterstaat. Binnen een half jaar was het voor die bestuurders duidelijk dat verschillende locatiealternatieven niet voldeden 'aan de gestelde eisen' en dat 'een brede gebiedsontwikkeling op de huidige locatie aan de Verhuellweg in Doesburg kansrijk' was (19-05-2016). Op 3-10-2016 namen de bestuurders en directies zitting in de Stuurgroep "Ecopark IJsselvallei" waaruit een Kernteam werd gevormd bestaande uit 2 directieleden, een wethouder van het college Doesburg en een bestuurder van het college Gelderland. Zij hebben verklaard uitvoering te zullen geven aan 'uitbreiding van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg', daarbij gebruik te maken van de eigen bevoegdheden en ambtelijke opdrachtgevers uitleg te geven over de reikwijdte van ieders bevoegdheden.

Het verbaast mij dan ook niet dat niet voor het Nulalternatief (3.3) is gekozen, noch serieus is gezocht naar andere geschikte locaties in de ruimere omgeving van de Regio. Sterker: de uitvoering van de plannen zijn feitelijk al ingezet met het bestemmingsplan Laad- en Loskade Rotra 2014 en de containerterminal die in 2016 in gebruik werd genomen als onderdeel van het Bestemmingsplan Bedrijfsterrein Verhuellweg 2007. Onlangs is ook al uitvoering gegeven aan een deel van de 4 inrichtingsopties onder de naam *revitalisering* van de Verhuellweg

Ik woon ruim 36 jaar in Doesburg en heb met genoegen de opbloei van de stad in die periode ondergaan. Ook ben ik me bewust van de rol die Rotra en Ubbink hebben gespeeld in het overwinnen van de armlastigheid van de stad waardoor de bijnaam Smerenburg definitief tot het verleden behoort. Het kleine Doesburg is een prachtige woonstad geworden met zijn promenade, historische centrum, toeristische attracties in het buitengebied en de opknappbeurt van de Hooge Linie. Alles mede dank zij het Bestemmingsplan Buitengebied Doesburg (2010).

Dat bestemmingsplan is onherroepelijk. Als College weet u dat. Elk inrichtingsalternatief behalve het Nulalternatief betekent een aantasting van de ecologische hoofdstructuur die in dat plan is vastgelegd.

You can't have your cake and eat it.

Gemeente Doesburg
t.a.v. de heer H. Schuiling
Postbus 100
6980 AC Doesburg

Doorkiesnummer: 088 - 888 66 66
Faxnummer: 088 - 888 66 34

Datum: 7 juli 2017

Referentie: 2017.104. IB.gl

Betreft: Zienswijze - Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) - Logistiek Ecopark IJsselvallei
Doesburg

Geachte college,

LTO Noord afdeling West Achterhoek heeft met interesse kennisgenomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg. Wij willen van de mogelijkheid gebruik maken om als bestuur, namens onze leden, op enkele onderdelen een reactie naar voren te brengen.

De landbouw is van grote betekenis in het buitengebied van de gemeente Doesburg. Vanuit economisch, sociaal en landschappelijk oogpunt is de landbouw een onmisbare drager van het gebied. Landbouw is immers de hoofdfunctie in het buitengebied. De landbouw heeft in de loop van de eeuwen mede het landschap gevormd. Dus zonder enige twijfel heeft de landbouw een belangrijke rol als beheerder van het landschap. De landbouw accepteert haar rol als beheerder van het landschap graag binnen de daarvoor relevante kaders. Belangrijke randvoorwaarden zijn dat de land- en tuinbouw zich kan ontwikkelen en aanpassen aan de eisen die de markt en maatschappij aan haar stellen.

Onderstaand vindt u onze bevindingen ten aanzien van de notitie.

Onderzoeksvragen onvoldoende helder

Voor het weergeven van de aandachtspunten voor de MER is in de notitie gekozen voor een summier opsomming in tabelvorm op pagina 26. Deze tabel geeft geen inzicht in de vragen die daadwerkelijk zullen worden beantwoord. Dit maakt het lastig om gerichte opmerkingen te maken omtrent vraagpunten die wel of niet aan de orde zullen komen bij de MER. LTO Noord pleit er dan ook voor om in een notitie als deze de te beantwoorden vragen uit te schrijven tot een niveau dat duidelijk maakt wat wel en niet wordt onderzocht.

Gevolgen voor de agrarische structuur

In de beoordelingscriteria wordt nader genoemd, de gevolgen voor de agrarische structuur. De afdeling West Achterhoek van LTO Noord vindt dit een belangrijk nader te onderzoeken onderwerp. De agrarische bedrijven zijn overwegend pachtbedrijven. De toekomst van deze bedrijven is dus niet alleen in handen van de agrarisch ondernemers zelf, maar juist ook van de verpachters. LTO Noord vindt dat er goed geanalyseerd moet worden wat de gevolgen zijn van de realisatie van het Ecopark voor de agrarische bedrijven. Agrarische bedrijven moeten immers een bestaansrecht en economisch rendabel perspectief kunnen behouden.

Hier zijn bij enkele ondernemers in het gebied grote zorgen over.

Een Landbouw Effect Rapportage (LER) kan ondersteunen bij het verder analyseren welke gevolgen er zijn voor de agrarische sector.

Doel van het LER is om op basis van een beschrijving van de huidige landbouwkundige situatie en autonome ontwikkeling de verwachte effecten voor de landbouw in het gebied te beschrijven en beoordelen. We verzoeken de initiatiefnemers een LER op te stellen voor de voorgenomen verdere planontwikkeling en de LER onderdeel te laten zijn van de MER.

Bereikbaar, ontsluiting en verkeersveiligheid

De herinrichting heeft mogelijk grote gevolgen voor de bereikbaarheid van agrarische gronden en de agrarische bedrijven. We vinden dat dit een belangrijk punt van aandacht moet zijn in het onderzoek.

Bij de realisatie van het Ecopark is aandacht voor verkeersveiligheid van groot belang. Fietzers en met name schoolgaande kinderen komen in de nabijheid van vrachtverkeer. Dit vraagt om een zorgvuldige verkenning en passende maatregelen.

Geluidsoverlast

In de directe omgeving wordt gevreesd voor geluidsoverlast door bedrijfsactiviteiten op het Ecopark. Het gaat hierbij met name activiteiten die te maken hebben met het verplaatsen van containers. LTO Noord pleit daarom voor een nader onderzoek om zo goed in beeld te krijgen om welke mate van overlast het gaat en welke geluiddempende maatregelen hiervoor nodig zijn.

Natuurcompensatie

Wanneer bij de uitvoering van projecten schadelijke effecten op beschermde natuurwaarden niet kunnen worden voorkomen of beperkt moet beschadigde natuur gecompenseerd worden. Compensatie in de nabijheid van het plangebied, kan grote gevolgen hebben voor de agrarische bedrijven. Denkt u hierbij aan bijvoorbeeld de schade die foeragerende ganzen geven aan agrarische gronden. We verzoeken de gemeente en de initiatiefnemer dan ook over dit onderwerp nadere toelichting te geven over op welke wijze natuurcompensatie mogelijk wordt vormgegeven.

Tot slot

Onze bevindingen zijn opgesteld door bestuursleden van LTO Noord afdeling West Achterhoek die de belangen van hun leden in de betreffende gebieden behartigen.

Het is voor LTO Noord afdeling West Achterhoek erg lastig om goed beeld te krijgen over de verdere gevolgen van het Ecopark voor de agrarische sector, we verzoeken de gemeente en de initiatiefnemer om verdere inzichten met de afdeling West Achterhoek van LTO Noord te delen.

We vertrouwen erop dat bovenstaande opmerkingen worden meegenomen in het vervolg. Mocht u over de visie en onze reactie van gedachten willen wisselen, dan zijn wij graag bereid tot een gesprek. Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van deze brief dan kunt u contact opnemen met _____, via e-mail of telefonisch

Namens LTO Noord afdeling West Achterhoek,

Met vriendelijke groet,

Regiomanager LTO Noord
Regio Oost

Zienswijze t.a.v. Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg

Notitie Reikwijdte en detailniveau

Aan Gemeente Doesburg
t.a.v. dhr. H. Schuiling
Postbus 100
6980 AC Doesburg

Geachte mijnheer Schuiling,

Gemeente Doesburg	
reg. nr.	10/2017 162458
cluster	80 HS
ingek.	10 JULI 2017
klass. nr.	2016610
Archiveren	ja nee

Gemeente Doesburg	
ingek.	10 JUL 2017

Doesburg, 8-7-2017

Met grote belangstelling heb ik kennis genomen van de plannen van Rotra en Ubbink om uit te breiden in de Fraterwaard zoals vermeld in bovengenoemd stuk en besproken op de informatiebijeenkomst d.d. 21-6-2017.

Ik wandel heel vaak daar in de uiterwaarden en dit gebied is mij zeer dierbaar. Ik vind dit stukje natuur het mooiste stuk van Doesburg.

U begrijpt dat ik het daarom het liefste ongerept zou willen zien.

Tegelijkertijd begrijp ik het belang van Rotra, Ubbink en inwoners van Doesburg om uit te breiden.

Daarom wil ik bij deze graag meedenken om dit op een zodanige manier te doen dat ieders belangen zoveel mogelijk gediend worden.

Voor mij als wandelaar, en ik neem aan ook voor al die mensen die daar hun hond uitlaten, de werknemers die er hun lunchpauze doorbrengen, de toeristen die de gemeente Doesburg er naartoe wil leiden, de toeristen op de campings en de mensen in het buitengebied die er vaak door fietsen, is het het belangrijkste dat de nieuw te bouwen gebouwen zo weinig mogelijk in het oog vallen als wij de dijk opgaan richting de campings.

In inrichtingsalternatief 1 is dat het geval. De nieuwbouw ligt min of meer verscholen achter Derksen. Al verrijst er wel een gebouw van zo'n 12 (?) meter hoog (10 meter+een ophoging) Ook in alternatief 2 ligt de nieuwe bebouwing wat af van de toegangsweg voor de wandelaars en fietsers en valt daardoor qua ligging minder prominent in het oog. In alternatief 3 en 4 staan de gebouwen zeer prominent in het natuurgebied en zullen zeer beeldbepalend zijn, waardoor de waarde van de natuurbeleving ernstig wordt aangetast. Bevorderen van de Linie als toeristische attractie verhoudt zich heel slecht tot het volbouwen van dat terrein. De Linie als waardevolle natuur heeft niet veel waarde als de industrie er pal naast staat. Een uitkijktoren, die uitkijkt op hoge bebouwing, heeft geen enkele waarde. Je beklimt een uitkijktoren om iets moois te zien, niet om op een industrieterrein te kijken.

Ik zou dan ook heel graag zien dat de gebouwen zoveel mogelijk richting de IJssel worden gebouwd en zover mogelijk weg van de toegang tot het wandel en fietsgebied.

Een ander, zeer belangrijk aspect is de hoogte van de gebouwen. De warehouses krijgen een hoogte van 22 meter al dan niet op een verhoging, waardoor de totale hoogte nog groter uitkomt. Dit is in de Fraterwaard zeer beeldbepalend en in mijn optiek heel lelijk.

Gebouwen van meer dan 22 meter hoog landschappelijk inpassen vind ik weinig geloofwaardig. Het is een volbouwen van een gebied met hoogbouw wat nu nog agrarisch en natuur is. Een rijtje bomen als een soort van "aansluiting" op de Hoge Linie zal op geen enkele manier de hoge gebouwen kunnen verhullen. Ik kan dat dan ook niet zien als een "volwaardige beëindiging van de Hoge Linie".

M.i. kan dit ook anders opgelost worden:

Bouw de hoogste gebouwen, de warehouses, aan de Verheulweg, op de plek van de huidige gebouwen van Rotra en Ubbink!

Op deze plek maakt de hoogte van de gebouwen niet zo veel uit. Dit is nu eenmaal een industrieterrein en mag er dan ook zo uitzien.

Dan kunnen de gebouwen in de Fraterwaard een maximale hoogte krijgen van 10 à 12 meter, wat aanmerkelijk minder invloed heeft op de natuurbeleving. Misschien kan dat zelfs wel minder zijn als kantoren daar gesitueerd worden.

Als Het Zwarte Schaar gedeeltelijk gedempt wordt richting de IJssel, vind ik dat niet bezwaarlijk. Liefst zie ik het water wel gehandhaaft richting de campings.

Er zal nogal wat verkeer ontstaan in dat gebied. Ook dat is niet bevorderlijk voor de natuurbeleving. Tevens is dat voor de bewoners in dat gebied zeer bezwaarlijk.

Idee: **als Het Zwarte Schaar gedeeltelijk gedempt wordt, maak de toegangsweg dan aan de kant van de IJssel/ aan de west kant langs de gebouwen** (en niet zoals nu steeds getekend is aan de kant van de campings).

Mogelijk is dit ook handiger voor de aansluiting op de N317.

M.i. zal het met bovenstaande voorstellen mogelijk zijn om alle uitbreidingswensen van Rotra en Ubbink te realiseren, om het industrieterrein nog sterker te oriënteren op de vaarweg en tegelijkertijd zoveel mogelijk de natuurbeleving voor inwoners en toeristen van Doesburg te handhaven!

Ik hoop hiermee een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan de vormgeving van de plannen.

Ik wens u er veel succes mee!

Met vriendelijke groeten,



monumentenvereniging 15 april 1945 doesburg

Gemeente Doesburg

t.a.v. dhr. H. Schuiling

Postbus 100

6980 AC Doesburg

20 16592	
Gemeente Doesburg	
reg. nr.	TD/2017/62407
cluster	SO1 MS1
ingek.	05 JULI 2017
klass. nr.	
Archiveren	ja nee

Gemeente Doesburg

Ingek.
op

05 JUL 2017

Doesburg, 5-7-2017

Betreft:

zienswijze inzake Notitie Reikwijdte en detailniveau
LOGISTIEK ECOPARK IJSSELVALLEI DOESBURG

Geachte Heer Schuiling

De Monumentenvereniging 15 april 1945, Doesburg zet zich al jaren in voor het behoud van monumenten en monumentale waarden in en rond Doesburg in het belang van de stad, haar bewoners en bezoekers. Juist deze monumentale waarden geven de stad haar unieke, aantrekkelijke karakter.

Bijdrage van de Monumentenvereniging Doesburg

Wij zijn trots op de bijdrage, die we als vereniging ook via onze Stichting Stadsherstel de laatste vijftig jaar aan de restauratie en revitalisering van vele prachtige gebouwen, de openbare ruimte en de historische omgevingswaarden van Doesburg hebben kunnen leveren. Zo is het project 'Beleef de Linies' een direct gevolg van een door onze Stichting Stadsherstel betaald en geïnstigeerd rapport over het cultuurhistorisch belang van De Hoge en Lage Linie, zoals vanaf 1701 aangelegd naar ontwerp van Menno van Coehoorn. Inmiddels wordt het cultuurhistorisch belang van zowel de monumentale binnenstad als het rijksmonument De Linies breed gedeeld.

Profiel van de stad

Tot voor kort werd het profiel van onze stad vooral bepaald door de contour van de Martinitoren. Sinds kort moet deze contour concurreren met de containerkraan van de ROTRA. Die zal volgens de nu voorliggende plannen gezelschap krijgen van een maar liefst 22 (tweeëntwintig!) meter hoog 'warehouse' op de plaats van de bestaande loodsen of zelfs aan de overkant in de Fraterwaard. Die enorme hoogte (n.b. boven het wellicht tot hoogwatervrij

opgehoogde maaiveld) roept grote bezwaren bij ons op. Temeer omdat zo'n massaal gebouw waarschijnlijk niet met groen te 'verbergen' is zodat het wel een zeer bepalend element in het profiel van de stad zal worden. In de Nota Ruimtelijke Kwaliteit (pag. 67) wordt uitdrukkelijk gesteld dat ingezet zal worden op robuuste groenstructuren rond de bedrijventerreinen, zodat het beeld van bebouwing wordt gefilterd en dat aan bebouwing en terreinen, die wel in het zicht liggen, hoge kwaliteitseisen zullen worden gesteld. De genoemde filtering is waarschijnlijk onmogelijk bij een gebouw van 22 meter hoog en het is de vraag of een gebouw van 22 meter hoog aan dusdanige hoge kwaliteitseisen zal kunnen voldoen dat het harmonisch ingebed kan worden in de cultuurhistorisch zeer waardevolle omgeving.

Graag willen wij dan ook dat aan het aanzicht van het nieuwe gehele complex – waar het ook komt- uitdrukkelijk aandacht wordt besteed en wel vanuit drie aanrijdrichtingen: vanaf de N317 komende vanaf Dieren, vanaf de N317 komende van Drempt en vanaf het fietspad/wandelpad langs het Zwarte Schaar komende van Olburgen. Is het mogelijk de contouren van dit uitgebreide logistieke centrum zodanig te 'verbergen' dat het op een natuurlijke manier in het landschap wordt opgenomen?

De Linies

Inmiddels wordt het cultuurhistorisch belang van de goed bewaard gebleven Hoge en de Lage Linie breed onderkend. Een van de bijzonderheden die De Hoge Linie vrijwel uniek maakt zijn de nog steeds open schootsvelden. Omgekeerd geeft de open ruimte voor De Hoge Linie een fraai uitzicht op dit belangrijke cultuurhistorische erfgoed. Als onderdeel van het project 'Beleef de Linies' zal er binnenkort langs het fietspad vanuit Olburgen een uitzichttoren verrijzen om dat uitzicht op De Linies nog beter zichtbaar want uit een hoger perspectief te maken.

Wij hechten er veel waarde aan dat wat nu nog rest van De Linies niet verder wordt aangetast, met inbegrip van de waterhindernis van het Zwarte Schaar. Ook zou bij de planontwikkeling zoveel mogelijk rekening gehouden moeten worden met het uitzicht vanaf de nog te bouwen uitzichttoren: geeft die vooral uitzicht op De Linies of domineert het uitgebreide logistieke centrum het uitzicht?

De vier 'denkmodellen'

Ontegenzeggelijk doen all vier de ontwikkelde alternatieven een forse aanslag op de oude Fraterwaard, het Zwarte Schaar en in verschillende mate (afhankelijk van het gekozen alternatief) de verbindingdijk tussen de stad en het 'eiland' Fraterwaard. Wij bepleiten vanuit het belang van het behoud van ons cultuurhistorisch erfgoed –en daartoe behoort ook het open landschap rond Doesburg- de ingrepen in het landschap, nat en droog, tot het uiterste minimum te beperken, zowel in oppervlakte als in hoogte.

Alternatief 1 lijkt daar op dit moment het meest aan te voldoen.

De drie andere inrichtingsmodellen (2, 3 en 4) verstoren het cultuurhistorisch

waardevolle landschap, de IJssel en het Zwarte Schaar zodanig veel dat die vanuit ons perspectief in het geheel niet acceptabel zijn.

Archeologisch onderzoek

Het spreekt vanzelf dat wij het van groot belang achten dat op eventueel nieuw te ontwikkelen terreinen –zoals in de Fraterwaard- eerst grondig archeologisch onderzoek plaatsvindt.

Ontsluiting van deze zgn. logistieke hotspot

Zowel voor het huidige vrachtverkeer naar en van de Verhuellweg (die, zoals wij sinds kort weten, eigenlijk Ver Huellweg zou moeten heten) als het personenverkeer naar en vanuit Doesburg is de huidige ontsluitingsweg op drukke tijden al behoorlijk lastig. De toegenomen drukte van een enorm uitgebreid logistiek centrum vraagt naar ons idee om een alternatieve ontsluiting, zowel in het belang van het vrachtverkeer als in het belang van alle andere weggebruikers. Bij het zoeken van een nieuwe ontsluitingsweg van en naar de Verhuellweg dient ook weer goed rekening gehouden te worden met de ligging van De Linies.

Slot

Wij hopen dat u met bovenstaande opmerkingen bij de planontwikkeling rekening zult willen houden. Desgewenst zijn wij altijd bereid deze zienswijze mondeling toe te lichten. Vanzelfsprekend blijven wij gaarne op de hoogte van verdere ontwikkelingen.

Hoogachtend,

namens de Monumentenvereniging 15 april 1945, Doesburg



provincie
GELDERLAND

Bezoekadres
Markt 11
6811 CG Arnhem

Postadres
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

telefoonnummer (026) 359 91 11
telefaxnummer (026) 359 94 80
e-mailadres post@ Gelderland.nl
internet site www.gelderland.nl

Gemeente Doesburg
T.a.v. het college
Postbus 100
6980 AC DOESBURG

20 16412

Gemeente Doesburg	
reg. nr.	10/2017/62503
cluster	S.O / H.S.
ingek	13 JULI 2017
klass. nr.	
Archiveren	

datum
12 juli 2017

zaaknummer
2017-008419

onderwerp
Notitie reikwijdte en detailniveau Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg

Beste meneer/mevrouw,

In het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening ontvang ik op 1 juni 2017 de ontwerpnotitie reikwijdte en detailniveau Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg

Samenwerkende partijen

Het Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg is een ambitieus project waarin onder andere uw gemeente en de provincie samenwerken. In het kader van die goede samenwerking hebben de provinciale afdelingen reeds inbreng geleverd. Dat laat onverlet dat de betreffende afdelingen graag ook meedenken vanuit de planbegeleidende rol.

Geen advies

De provinciale afdelingen hebben met belangstelling kennis genomen van de ontwerpnotitie. Die is voor wat betreft de provinciale belangen volledig en kloppend. De afdelingen zien in de notitie geen redenen om advies uit te brengen.

Hoogachtend.
namens
van de provincie Gelderland,

inlichtingen bij

e-mailadres

telefoonnummer

BNG Bank Den Haag, rekeningnummer 28 50 10 824
IBAN-nummer NL74BNGH0285010824
BIC-code van de BNG BNGHNL2G

btw-nummer NL001825100 B03
KvK-nummer 51468751

Stichting Fraterwaard, Natuur-, Cultuur- en historisch Landschapsbehoud
Heiligegeeststeeg 3
6981 AW Doesburg

Doesburg, 10 juli 2017

Gemeente Doesburg
t.a.v. de heer H. Schuiling
Postbus 100
6980 AC Doesburg

Betreft: Zienswijze Stichting Fraterwaard, Natuur-, Cultuur- en historisch Landschapsbehoud op de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor het nieuwe industrieterrein, 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg'

Geachte Burgemeester en Wethouder van Doesburg, college van Dijkgraaf en Heemraden van Waterschap Rijn en IJssel,

Op 21 juni zijn hebben wij kennis genomen van de plannen van Koninklijke Rotra en Ubbink onder de naam 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg'.

De Stichting Fraterwaard, Natuur-, Cultuur- en historisch Landschapsbehoud, vindt de locatiekeuze voor het nieuwe industrieterrein, 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg', uit oogpunt van natuur, milieu en historisch landschap onbegrijpelijk. Waarom een industrieterrein maken in een gebied waar de wet natuurbescherming van kracht is?

Enorm hoge vierkante loodsen (22 meter!) in een bijna vlakke kronkelwaard. Stel je eens voor hoe dat zal vloeken met het landschap. Nu ziet men vanaf de brug de IJssel in het vlakke landschap aan de horizon verdwijnen. Bij het volbouwen van een deel van de Fraterwaard zal dit beeld heengaan en het karakter van het gebied aantasten. Inmiddels neemt de containerterminal al een deel van de landschapsbeleving weg.

Behouden en beschermen van landschappelijke kwaliteit is een belangrijk speerpunt van de gemeente Doesburg. Waarom kiest de gemeente Doesburg ervoor om uniek historisch landschap aan te tasten? Een gebied met een belangrijke cultuurhistorische waarde en van met hoge kwaliteit voor de natuur (Natura 2000 gebied) zou een een industrieterrein moeten worden? Een onverklaarbare keuze.

Wat zijn de gefundeerde redenen van de Gemeente Doesburg om met de plannen van Rotra/Ubbink mee te gaan? Waarom heeft de Gemeente Doesburg gekozen voor een innige samenwerking met Rotra/Ubbink? De plannen van het bedrijf zijn in sterke mate in strijd met het bestemmingsplan, 'Buitengebied Doesburg' vastgesteld op 22 juli 2010, van de gemeente.

De Stichting Fraterwaard vindt de plannen van Rotra/Ubbink in het natuurgebied Fraterwaard onacceptabel.

Aanwijzingen voor het Milieueffectrapport (MER)

De NRD geeft te weinig aanwijzingen voor het op te stellen MER.

De volgende natuur (flora en fauna) en milieuaspecten moeten worden meegenomen:

Natuur

- Welke beschermde natuurwaarden worden aangetast door het nieuwe industrieterrein, 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg'?
- De Fraterwaard is een Vogelrichtlijngebied: Welke vogels komen in het gebied voor? Welke effecten heeft het nieuwe industrieterrein, 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg' op de voorkomende vogels?
- Welke zeldzame weidevogels zullen door het nieuwe industrieterrein, 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg' verdwijnen?
- Beschermde soorten, zoals steenuilen zullen gestoord worden door de industrie op deze locatie. Welke mogelijke effecten heeft het nieuwe industrieterrein, 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg', op het fourageergebied van de steenuilen?
- Welke mogelijke effecten ontstaan er door de activiteiten van het nieuwe industrieterrein, 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg', op de bewegingen van trekvogels? Worden de fourageergebieden van trekvogels, bijvoorbeeld de verschillende soorten ganzen, verstoord?
- Welke effecten heeft het nieuwe industrieterrein, 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg', op de zeldzame amfibieën, zoals de rugstreeppad, in het gebied.
- Welke effecten zijn er de voortplantingsgebieden van de diverse dieren?
- Welke mogelijke versturende effecten ontstaan er door meer bedrijvigheid aan de rand van het gebied voor vogels, amfibieën, vleermuizen? Is het nodig om het MER-gebied uit te breiden?

Milieu

- Wat zijn de te verwachten emissies van het nieuwe industriegebied, 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg'?
- Wat zijn de effecten van geluid van het nieuwe industrieterrein, 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg' op de natuur en omgeving.
- Welke effecten zijn er te verwachten op de van luchtkwaliteiten door het nieuwe industrieterrein, 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg'?
- Welke effecten zijn er te verwachten op het grondwater (niveau en kwaliteit) door het nieuwe industrieterrein, 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg'.
- Wat is de invloed op de biodiversiteit in het gebied?
- Wat zijn de gevolgen van demping van een deel van 'Het Zwarte Schaar' voor natuur, milieu en de waterhuishouding in het gebied?

Alternatieven voor de locatiekeuze

Er is te weinig onderzoek gedaan naar alternatieven voor de locatiekeuze. De volgende punten zouden we graag onder de aandacht brengen.

- Zijn er geen alternatieven te vinden voor de uitbreiding van Rotra\Ubbink?
- Binnen het huidige industrieterrein?
- Op andere locaties, eventueel buiten het plangebied? Gezien het overschot aan industrieterreinen in de regio en net over de grens in Duitsland.
- Zijn alternatieve mogelijkheden voldoende en objectief onderzocht? Kunnen Rotra/Ubbink hier uitleg over geven?
- Kan Rotra de uitvoerende delen van het bedrijf niet elders plaatsen? De kantoorbanen zijn onafhankelijk van bepaalde uitvoerende delen van het bedrijf.
- Kunnen de verschillende locaties met een natuurtoets vergeleken worden?
- Welke compenserende en mitigerende maatregelen zijn er nodig bij alternatieve locaties?
- Er zijn voldoende bestaande locaties in de regio. Is het inrichten van een bestaande locatie niet veel goedkoper dan het creëren van een nieuw industrieterrein?

Vernietigen van historisch Landschap

De diepe bocht om de Fraterwaard heen, het Zwarte Schaar, is eind 18e begin 19e eeuw ontstaan of zoals het in een historische beschrijving staat: tussen 1770 en 1843 is de rivier vanaf het Zwarte Schaar 'meer dan twee IJsselbreedten naar de Olburgsche kant verlopen'.

Het dempen van een deel van de oude meander het Zwarte Schaar en een industrieterrein aanleggen in de Fraterwaard is vernietiging van historisch Landschap.

Waarom kiest de Gemeente Doesburg voor het aantasten van hoogwaardig landschappelijk buitengebied wat in strijd is met eigen bestemmingsplan?

De plannen van Rotra/Ubbink zijn in strijd met Gemeentelijke, Provinciale, Landelijke en Europese natuurbeschermingsrichtlijnen. Aantasting van de Fraterwaard is ontoelaatbaar.

De Stichting Fraterwaard wil graag een antwoord op alle bovenstaande vragen en zou graag betrokken en op de hoogte gehouden worden over verdere ontwikkelingen van het project 'Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg'.

Hoogachtend,



STICHTING MENNO VAN COEHOORN

OPGERICHT 18 APRIL 1932 BESCHERMHEER PROF. MR. PIETER VAN VOLLENHOVEN

Secretariaat: Mariaplaats 51, 3511 LM Utrecht, tel. 030 - 231 22 30
E-mail: info@coehoorn.nl, website: www.coehoorn.nl

Aan het College van Burgemeester en wethouders
Postbus 100
6980 AC Doesburg

Betreft: **zienswijze Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg**

Van: stichting Menno van Coehoorn **2016498**

Datum: 13 juni 2017

Gemeente Doesburg	
reg. nr.	10/2017 / 62141
cluster	30 HS
ingek.	15 JUNI 2017
klass. nr.	
Archiveren	ja nee

Geacht college,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de plannen tot uitbreiding van de bedrijven Rotra en Ubbink m.b.t. **Logistiek Ecopark IJsselvallei**. Dit plan ligt in het gebied van de IJssel en naast de dam naar het bedrijf van Dercksen. Volgens de kaart in het position paper "**Logistiek Ecopark IJsselvallei**" zal een deel van het water worden gedempt t.b.v. dit plan. Dit deel van het plan ligt tegen het rijksmonument de Hoge Linie aan en is voor de stichting Menno van Coehoorn een onaanvaardbare toekomstige situatie. Hieronder zal ik dit gaan onderbouwen met een ruimtelijk historische paragraaf over het belang van het water in de Doesburgse verdedigingswerken.

Geschiedenis van de vesting en relatie met het water en de Hoge Linie:

De stad heeft in het verleden een drietal vestingwerken gehad ter bescherming van de stad. In alle gevallen was er aan de oostkant van de stad een gordel van water in de vorm van de oude IJssel of een gracht.

1343 een ommuurde stad met stadsmuren, torens en poorten. De oude IJssel liep nog ten oosten van de stad en fungeerde hier als een brede stadsgracht. Aan de noordkant monde hij weer uit in de IJssel.





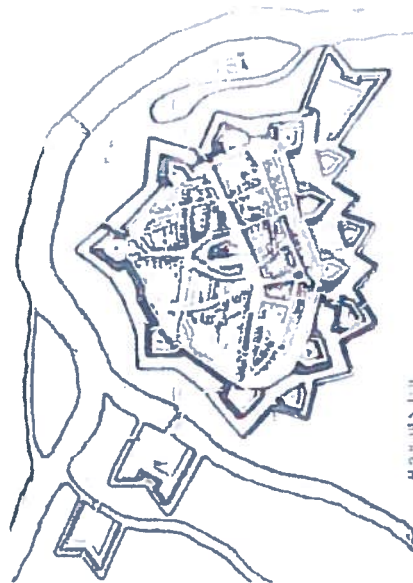
STICHTING MENNO VAN COEHOORN

OPGERICHT 18 APRIL 1932 BESCHERMHEER PROF. MR. PIETER VAN VOLLINGHOVEN

Secretariaat: Mariaplaats 51, 3511 LM Utrecht, tel. 030 - 231 22 30
E-mail: info@coehoorn.nl, website www.coehoorn.nl

1606 op last van de stadhouder Maurits gaat er flink geïnvesteerd worden in de vernieuwing van de vesting.

Op instigatie van Maurits (stadhouder van 1585 tot 1625) wordt flink geïnvesteerd in de Doesburgse vesting. In 1606 wordt een begin gemaakt met de uitvoering van zijn plannen. Die zijn gebaseerd op de inzichten van vestingbouwer Simon Stevin: het Oud-Nederlandse vestingstelsel. Stadsmuren en torens worden verlaagd tot ca. 3 m, en versterkt met een aarden wal en negen bolwerken (bastions). Vier driehoekige ravelijnen komen in de stadsgracht aan de landzijde. De benedenstroom van de Oude IJssel wordt verlegd, en in het noorden en het zuiden komen twee hoornwerken (aarden buitenwerken). **Het noordelijkste dient om het aftappen van de stadsgracht te verhinderen.** Rondom ligt een gracht met daarbuiten de Contre Escarpe (bedekte weg).



1701-1730 aanleg van de Hoge linie

De militair Menno van Coehoorn is eind zeventiende eeuw de meest vooraanstaande vestingbouwer van ons land. In opdracht van de Raad van State maakt hij in 1698 een inspectiereis langs de grens- of frontiersteden, met Nieuweschans in het noorden en Bergen op Zoom in het zuiden. Van Doesburg onderkent Van Coehoorn direct de mogelijkheden. Naast modernisering van de bestaande werken moet er een ruim opgezette linie ten oosten van de stad worden gemaakt tussen de Oude IJssel en de IJssel, een soort waterlinie. Tussen de rivieren komen zes aaneengeregen lunetten en twee forten. In geval van belegering moet inundatie van het terrein een onoverkomelijke barrière vormen voor de vijand.



De Hoge Linie:

De vestingwerken van Menno van Coehoorn, een waterlinie ten oosten van de stad is dus gebaseerd op een verbinding van de Oude IJssel naar de IJssel. Dat dit een wezenlijk onderdeel is van zijn visie op de verdediging van Doesburg blijkt wel uit het feit dat de dam tussen gracht en IJssel beschermd is door het aldaar gelegen fort Bretagne om te voorkomen dat de vijand deze dam kon doorsteken om het grachtwater te laten weglopen. Dit was al eens eerder gebeurd door de Fransen bij het eerdere vestingwerk.



STICHTING MENNO VAN COEHOORN

OPGERICHT 18 APRIL 1932 BESCHERMHEER PROF. MR. PIETER VAN VOLLENHOVEN

Secretariaat: Mariaplaats 51, 3511 LM Utrecht, tel. 030 - 231 22 30

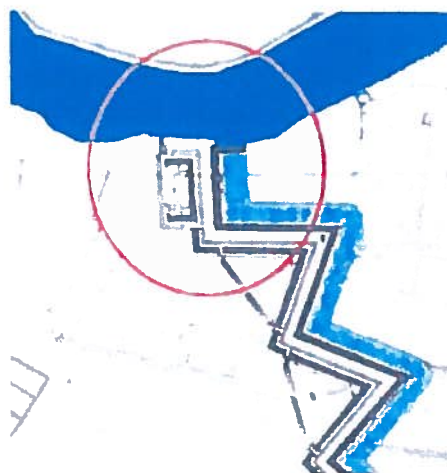
E-mail: info@coehoorn.nl, website: www.coehoorn.nl

Het inrichtingsalternatief 2 laat zien dat het water vanaf de dam zal verdwijnen tot aan de gracht van de Hoge linie. Met het verdwijnen van dit stuk water vervalt het hele bestaan van de Hoge linie als verdedigingswerk zoals Menno van Coehoorn het had bedacht.

Daarnaast verdwijnt het vrije schootsveld vanuit het Fort Bretagne.



Zowel de gracht, de dam en het Fort Bretagne hebben dan geen enkele functie meer en is de essentie van de Linie van Menno van Coehoorn verdwenen





STICHTING MENNO VAN COEHOORN

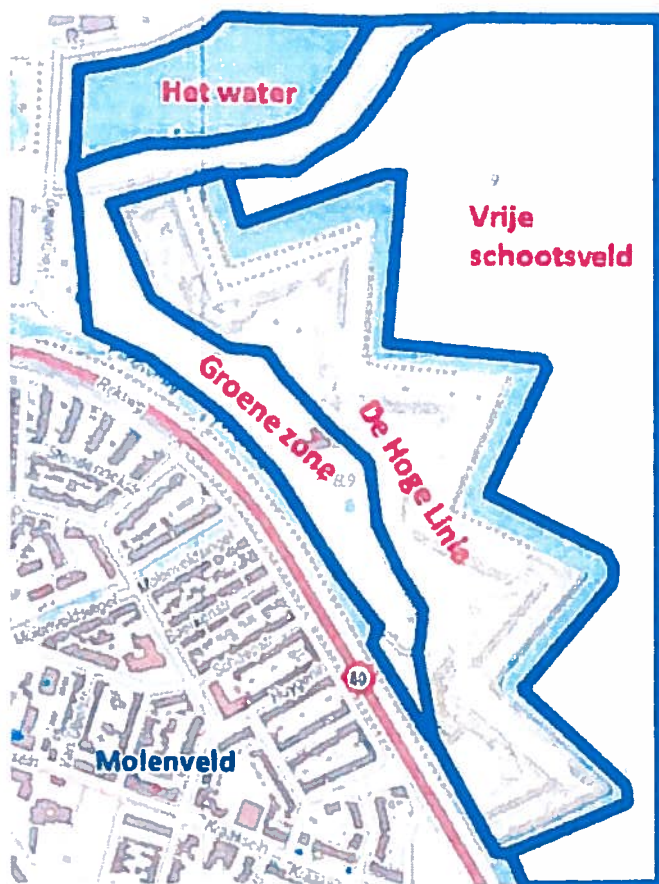
OPGERICHT 18 APRIL 1932 BESCHERMHEER PROF. MR. PIETER VAN VOLLENHOVEN

Secretariaat: Mariaplaats 51, 3511 LM Utrecht, tel. 030 - 231 22 30

E-mail: info@coehoorn.nl, website: www.coehoorn.nl

De zienswijze:

De stichting Menno van Coehoorn is op basis van voorgaande dan ook van mening dat dit stuk water van de IJssel behouden moet blijven omdat anders de functionaliteit van dit unieke verdedigingswerk geheel gaat verdwijnen. Het gehele complex omvat de Hoge Linie maar ook de daaromheen liggende gronden en het zo belangrijke water.



Als zienswijze zien wij hierbij een drietal elementen welke wij beschouwen als een ensemble dat samen het geheel vormt van het Rijksmonument de Hoge Linie.

De Hoge Linie ligt nog omgeven door een drietal elementen:

1. Het water
2. Vrije schootsvelden
3. De vrije groene zone

Voor een Nederlandse vesting is het nog uniek dat deze nog geheel vrij ligt en niet omgeven is door bebouwing e.tc.

Het mogelijk dempen van het deel van de IJssel ten westen van de dam is een wezenlijke aantasting van het complex van de Hoge Linie

De variant 2 van plan is naar onze mening een grote aantasting van het Rijksmonument de Hoge Linie en zijn functie als "water" verdedigingswerk en het verdwijnen van het schootsveld vanuit het fort Bretagne. De stichting Menno van Coehoorn adviseert u om het water gedeelte ten oosten van de dam behouden te laten blijven en te kiezen voor een van de andere varianten. De variant 3, model cultuur-sprong heeft naar onze mening het beste voor met de cultuur, en dus ook met de Hoge Linie.

Met vriendelijke groet,

Correspondent van de stichting Menno van Coehoorn
Mariaplaats 51
3511 LM Utrecht
Cc: info@coehoorn.nl



Twickel

Gemeente Doesburg
T.a.v. De heer H. Schuiling
Postbus 100
6980 AC DOESBURG

DATUM
10 juli 2017

ONS KENNISNR
00.277.850

PAGINA
1/5

BETREFT
zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau "Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg"

Geachte heer Schuiling,

Graag maken wij gebruik van de geboden gelegenheid om onze zienswijze kenbaar te maken op bovengenoemde notitie, die van 1 juni tot en met 12 juli 2017 ter inzage is gelegd (Waterschapsblad 2017, 4664).

De stichting Twickel is in 1953 opgericht en eigenaar van acht landgoederen in Nederland en Duitsland met een gezamenlijke oppervlakte van bijna 6.500 ha. De doelstelling van de stichting is de instandhouding van het bezit met behoud van de natuur- en cultuurwaarden, op een economisch duurzame wijze. Daartoe neemt zij voortdurend initiatieven om de natuur en cultuurwaarde op haar bezit te versterken en de sociaal economische situatie van haar grondgebruikers te verbeteren.

Twickel is eigenaar van het landgoed Hof te Dieren dat op de overgang van de Veluwe naar de IJsseluiterwaarden ligt. De Fraterwaard Doesburg, met uitzondering van het erf van [redacted] maakt deel uit van dit landgoed. In dit gebied liggen vier agrarische bedrijven. Zij vervullen een belangrijke rol in het behoud van de landschappelijke en natuurwaarden in dit gebied, maar ook in het kort houden van de vegetatie, hetgeen in het belang van de doorstroming en berging in het rivierengebied is. De Fraterwaard staat bekend om het oorspronkelijke reliëf (kronkelwaard), ganzenrustgebied, de weidevogels en landschappelijke waarden.

Dit deel heeft Twickel heeft enkele natuurontwikkelingsprojecten uitgevoerd. Een deel achter de voormalige vuilstort van Doesburg gericht op rietmoerassen en ruigten langs de rivieren en een deel gericht op de botanische- en faunistische waarden achterin de waard. De oevers van de waard langs het Zwarte Schaar en de zomerkade worden extensief beheerd gericht op de natuurwaarden. Verder is de afdeklaag van de voormalige vuilstort aangevuld en is aandacht besteed aan de landschappelijke versterking van de gehele Fraterwaard, inclusief de landschappelijke inpassing van gebouwen en de kwaliteitszorg van deze gebouwen.

In het hiernavolgende geven wij onze zienswijze op de Notitie RDN weer.

Stichting Twickel

VERHOOR

POSTADRES
Postbus 2

POSTCODE
7490 AA Delden

E-MAIL
info@twickel.org

INTERNIET
www.twickel.nl

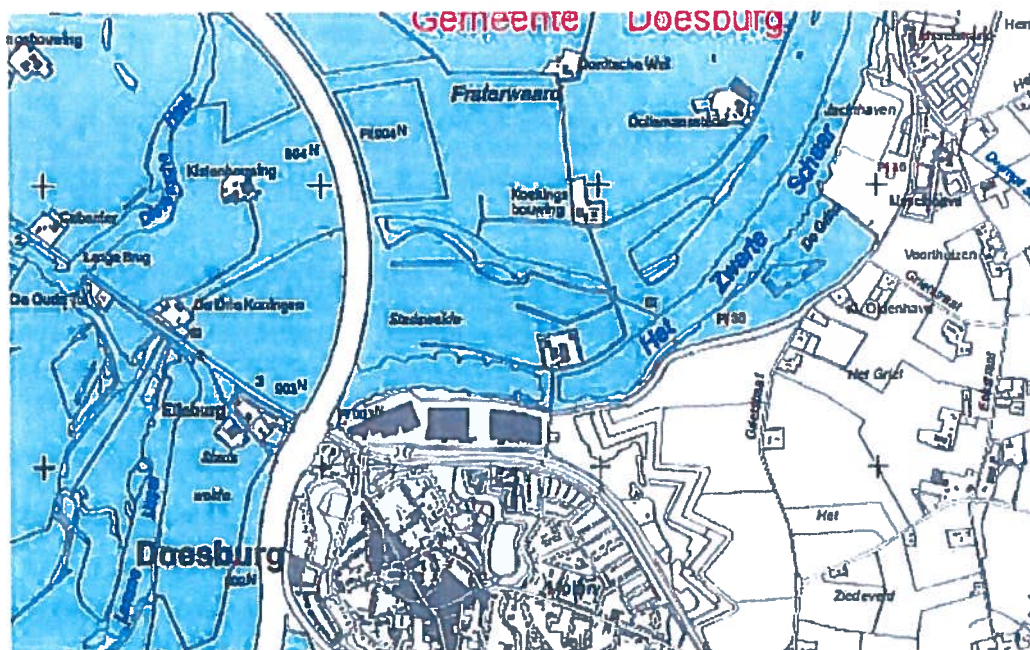
BEZOEKADRES
Twickelerlaan 6

KWALITEITSBESCHRIJVING
41.02.75-70

Hoofdstuk 1.

Bij de beoordeling of er een m.e.r.-plicht bestaat worden in de Notitie de verschillende m.e.r.-categorieën nagelopen. Ten aanzien van een aantal categorieën wordt geconcludeerd dat de drempelwaarden van bijlage C en bijlage D bij het besluit m.e.r. niet wordt overschreden. In die gevallen geldt de verplichting om een vormvrije m.e.r. te doorlopen (art. 2, lid 5, Besluit m.e.r.). In de Notitie wordt dit niet voor alle relevante categorieën onderkend. Voor zover op dit moment nog niet duidelijk is of een drempelwaarde van bijlage C resp. D wordt overschreden (bijv. bij cat. Dr8.3) blijkt uit de Notitie niet duidelijk op welke wijze hiermee bij het op te stellen MER rekening wordt gehouden.

Het uitbreidingsgebied is nagenoeg geheel (i.p.v. deels) gelegen in het Natura 2000-gebied Rijntakken en een belangrijk (nieuw) natuurgebied dat Twickel in het plangebied ontwikkelde. Hierin zijn diverse Natura 2000 doelsoorten en Rode lijst soorten waargenomen. Dit aspect dient een prominente plaats te krijgen in het op te stellen MER. Uit de Notitie wordt niet duidelijk dat dit ook het geval zal zijn.



In blauw is het begrensde Natura 2000 gebied Rijntakken ter plaatse van het plangebied weergegeven.

In dit hoofdstuk wordt voorts ten onrechte gesteld dat de locatiekeuze van het planvoornemen niet ter discussie staat. Gelet op de afweging die in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan moet worden gemaakt (o.a. aan de hand van de zogeheten ladder voor duurzame ontwikkeling), alsmede de eisen die gelden op grond van de Wet

natuurbescherming past het niet dat in de Notitie de locatie als een gegeven wordt beschouwd. Dit biedt overigens ook niet veel vertrouwen dat bij het opstellen van het MER met een open mind wordt gekeken naar de haalbaarheid van het voornemen.

Hoofdstuk 2.

Aanleiding voor deze notitie zijn de uitbreidingsplannen van de Rotra en Ubbink, op de bestaande bedrijfslocaties. Zoals wij uit de Notitie begrijpen is in bestaande beleidsstukken met name de uitbreiding van Rotra aan de orde en de uitbreiding van Ubbink in het geheel niet. De vraag is daarom of een te onderzoeken alternatief niet dient te zijn de uitbreiding van Rotra en verplaatsing van Ubbink naar een andere locatie. Ubbink lijkt niet locatiegebonden te zijn. Het probleem is – begrijpelijk - vanuit deze beide ondernemingen geformuleerd. Deze aanpak roept ook vragen op. Hoeveel van de medewerkers woont daadwerkelijk in Doesburg. Hoe zeker is het dat Ubbink in Doesburg blijft. Wat is het belang van deze locatie voor Ubbink? En wat zijn de alternatieven (locaties) die geboden worden en waarom worden die niet onderzocht? In hoeverre zijn de uitbreidingen noodzakelijk en haalbaar vanuit financieel-economisch perspectief en welke onzekerheden kleven hier nog aan? Worden in de toekomst alle verwachtingen over uitbreidingsplannen wel waargemaakt?

Hoofdstuk 3.

Om een goed beeld te krijgen van de belangen zouden wij graag zien dat het kaartje in par 3.2 in overeenstemming met de andere belangen wordt gebracht, waarbij de eigendommen van Twickel, de voorkomende waarden inclusief die van de landbouw/Natura 2000 in beeld worden gebracht.

In geen van de beschreven alternatieven wordt uitdrukkelijk beschreven/genoemd wat het ruimtebeslag in het Natura 2000 gebied is voor het beschreven alternatief en welke activiteiten op de Natura 2000 gronden zullen (gaan) plaatsvinden. Indien sprake is van een alternatief met mogelijk significant negatieve effecten op het Natura 2000-gebied Rijntakken, zal in de beoordeling moeten worden meegenomen wat de haalbaarheid van dit alternatief is, gelet op de eisen uit de Wet natuurbescherming. Vanuit het toetsingskader van de Wet natuurbescherming ligt het voorts voor de hand om ook een alternatief te beschrijven dat niet in het Natura 2000-gebied wordt gerealiseerd.

Daarnaast vragen wij u een alternatief toe te voegen. Een variant waarbij één bedrijf blijft zitten en de andere verplaatst.

Essentieel is ook dat de (enige) uitweg van de Fraterwaard Doesburg langs het bedrijventerrein loopt. Hier dient in het MER nader onderzoek naar te worden gedaan.

Essentieel is daarnaast het belang van de (rivier)waterafvoer. In deze notitie wordt dit niet in beeld gebracht. Het lijkt ons relevant om dit wel te doen in het MER.

Hoofdstuk 4.

Het lijkt ons goed om ook de effecten van de exploitatie van het terrein te onderzoeken. De ontwikkeling van de logistiek hotspot duidt op een 24/7 activiteit met voortdurend geluid- en lichthinder. Het betreft ontwikkelingen die effect hebben op het milieu en natuur maar ook op het woonklimaat.

Het feit dat de voorgenomen ontwikkelingen in een Natura 2000-gebied worden gerealiseerd, zal naar verwachting automatisch tot gevolg hebben dat niet kan worden verzekerd dat het Natura 2000-gebied niet wordt aangetast. Het Natura 2000-gebied zal immers hoe dan ook worden verkleind. Dat betekent dat toestemmingverlening vanuit de Wet natuurbescherming alleen mogelijk is indien geen alternatieven beschikbaar zijn die leiden tot een kleinere aantasting van Natura 2000-gebieden en indien dwingende redenen van groot openbaar belang de aantasting van het Natura 2000-gebied rechtvaardigen. In dat geval zullen compenserende maatregelen getroffen moeten worden. Dit alles overziende, leidt e.e.a. ertoe dat de verplichtingen die gelden op grond van de Wet natuurbescherming, een duidelijke beperking zullen stellen aan de voorgenomen ontwikkeling – of deze ontwikkeling eventueel niet toelaatbaar maken. Dit aspect dient in het MER te worden meegenomen, aangezien dit de haalbaarheid van ieder (voorkeurs)alternatief dat gekozen wordt aanzienlijk beïnvloedt. Uit de gepresenteerde notitie blijkt dat er nog geen aandacht is geweest voor de actuele natuurwaarde in en om het plangebied. Het lijkt ons van belang dit eerst in beeld te brengen omdat dit gegeven, zoals hiervoor opgemerkt, gelet op de stringente eisen uit de Wet natuurbescherming, de haalbaarheid van het uiteindelijk te kiezen (voorkeurs)alternatief aanzienlijk zal beperken. Ook zullen deze aspecten nadrukkelijk aan bod moeten komen in de beoordelingscriteria MER (tabel 4.1). Het gaat dan om de invloed en effecten op het Natura 2000-gebied.

In 4.4. worden enkele aandachtspunten voor het MER beschreven. Zo zal bijvoorbeeld het genoemde dempen van een gedeelte van het Zwarte Schaar expliciet aan de orde dienen te komen. Wij willen benadrukken dat de effecten van deze demping mogelijk niet alleen invloed hebben op het water, maar ook op de natuur.

Verder is van belang dat het MER mede wordt opgesteld ten behoeve van het vast te stellen bestemmingsplan. Een bestemmingsplan leent zich voor herhaalde toepassing en zou ook door anderen dan Rotra en/of Ubbink kunnen worden gerealiseerd. Dit dient evenzeer bij het MER te worden betrokken.

De voorgenomen uitbreiding van het bedrijventerrein moet worden aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening. Dat betekent dat de regionale behoefte van deze ontwikkeling op deze locatie dient te worden geanalyseerd, alsmede de vraag in hoeverre niet op een andere locatie, binnen bestaand stedelijk gebied, in deze behoefte kan worden voorzien. Waarbij in onze ogen nadrukkelijk onderscheid gemaakt moet worden tussen de individuele belangen van de initiatiefnemers, Rotra en Ubbink. Ook dit dient een plaats te krijgen in het MER, omdat ook deze eisen van invloed zijn op de haalbaarheid van het uiteindelijk te kiezen (voorkeurs)alternatief.

ONS KENNEMERK

00.277.850

PAGINA

5/5

BETREFT

zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau "Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg"

Wij verzoeken u het voorgaande te betrekken bij het vaststellen van het definitieve reikwijdte en detailniveau van het MER.

Met vriendelijke groet,

College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Doesburg Postbus 100 6980 AC Doesburg	Datum : 05-07-2017 Ons kenmerk : 170705-0048 Contactpersoon : Doorkiesnummer : E-mail adres :
Gemeente Doesburg	
ingek. 12 JULI 2017	
cluster 10/2017/62473.	
klass. nr 20 16617	
Archiveren ja nee	

Onderwerp: Multi advies Notitie Reikwijdte en Detailniveau Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg.

Geacht college,

Op 1 juni jl. ontving ik uw mail waarin u ons om advies vraagt over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg in Doesburg.

De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM) is de integrale hulpverleningsorganisatie voor brandweer en volksgezondheid (ambulancenhulpverlening en gemeenschappelijke gezondheidsdienst (GGD) in de regio Gelderland - Midden. Zij adviseert bij ruimtelijke en infrastructurele plannen over gezondheid, omgevingsveiligheid (o.a. externe veiligheid) en de rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

Advies

Het betreft de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (verder NRD genoemd) voor de PlanMER Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg (verder Logistiek Park genoemd). De NRD beschrijft de zaken die spelen bij het opstellen van het PlanMER en bakent de alternatieven en de te onderzoeken onderwerpen af.

Fysieke veiligheid

De realisatie van het project is van invloed op het huidige veiligheidsniveau in de regio. Het project kent daarbij consequenties voor de rampbestrijding en zelfredzaamheid bij incidenten op het Logistiek Park en in haar omgeving dit o.a. voor bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van incidenten (ook op het water).

Op basis van de NRD adviseer ik u om de veiligheidsaspecten mee te nemen in de PlanMER. De volgende aspecten voor veiligheid zijn relevant voor het onderzoek: bereikbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Deze zijn daarbij te beschouwen in relatie tot de (bewoonde) omgeving, het gebruik van de IJssel en provinciale weg voor goederen vervoer (ook gevaarlijke stoffen) alsook de overslag daarvan in de haven.

Voor de huidige stand van zaken aangaande de NRD, zijn er geen aanvullingen of opmerkingen vanuit de politie. Alle ter zake dienende onderzoeksrichtingen zijn beschreven om nader te worden onderzocht.

Gezondheid

Op basis van de NRD adviseer ik u om de gezondheidsaspecten mee te nemen in de PlanMER. De volgende aspecten voor gezondheid relevant voor het onderzoek als aanvulling op de in de NRD beschreven effectanalyse.

Geef inzicht in:

- De alternatieven, zowel met als zonder maatregelen. Het is namelijk niet altijd duidelijk of maatregelen wel haalbaar zijn en gerealiseerd worden.
- De locaties waar een verbetering of verslechtering in de blootstelling of gezondheid te verwachten is, en op welke aspecten.

De zorg voor 16 gemeenten in de regio Gelderland-Midden: Brandweer, GGD, RAV en GHOR.

Postadres:
 Postbus 5364
 6802 EJ Arnhem

T: 0800 8446 000
 I: www.vggm.nl

Datum : 05-07-2017
Kenmerk : 170705-0048
Pagina : 2

- De effecten in samenhang met de effecten als gevolg van de omgeving van de locatie.
- De geluidblootstelling vanaf 42 dB, nachtelijke geluidniveaus, impuls- of piekgeluid, laagfrequent geluid, cumulatie en garanties voor rust.
- De luchtconcentraties NO2 en roet. Beide zijn indicatoren voor veranderingen in de lokale bijdrage.

Afsluitend

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Indien u nog vragen heeft of overleg wilt over mijn reactie kunt u contact opnemen met genoemde contactpersoon.

Graag ontvang ik inzage in de wijze waarop u invulling gaat geven aan de door ons genoemde punten.

Met vriendelijke groet,

Directie

Gemeente Doesburg
t.a.v. de heer H. Schuiling
Postbus 100
6980 AC Doesburg

20 16613.

Gemeente Doesburg	
reg. nr	IP/2017/162465
cluster	SOL M. Schuiling
ingek	11 JULI 2017
20	
klass. nr	
Archiveren	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee

Datum: 10-07-2017

Betreft: Zienswijze - Notitie Reikwijdte en Detailniveau(NRD) - Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg

Geachte college,

Wij willen graag een reactie geven op de zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg.

Namens LTO Noord is er een reactie verstuurd op deze zienswijze. Wij willen graag nog 2 punten toevoegen.

1. We hebben een pachtbedrijf in de Fraterwaard. We zijn geen eigenaar van de gronden, ook niet van de ondergronden van de gebouwen. We zijn wel eigenaar van de gebouwen. We hebben veel geld geïnvesteerd in de gebouwen en kwaliteit van de gronden. Dit zijn pachtersinvesteringen. Als er een ecopark komt, zal de waarde van de pachtersinvesteringen dalen, omdat er minder toekomstperspectief in dit gebied is.
2. Er zal natuur- en watercompensatie plaats moeten vinden volgens de wetgeving. Als dit in de Fraterwaard gebeurt dan worden goede landbouwgronden plas-drasgronden of natuurgrond. Dan zullen de watervogels en ganzen drastisch toenemen. De schade aan de weilanden en akkers zullen dermate groot worden, dat het niet meer mogelijk is om in de Fraterwaard een agrarisch bedrijf te voeren. Onze bedrijfsvoering is "voer omzetten in melk".

We willen graag weten hoe deze 2 punten ingevuld gaan worden en hoe een schadeloosstelling eruit gaat zien.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Doesburg
t.a.v. de heer H. Schuiling
Postbus 100
6980 AC Doesburg

Gemeente Doesburg		reg. nr. 10/2017 / 62477	
Gemeente Doesburg		cluster 50 HS	
ingek. op	11 JUL 2017	ingek.	11 JULI 2017
		2016612	
		klass. nr.	
		Archiveren ja nee	

Betreft: Zienswijze op NRD Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg in relatie tot MER.

Datum: 9 juli 2017

Geachte heer Schuiling,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar op de voorgenomen planontwikkeling voor het Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg.

Als grondgebonden melkveehouderij zijn wij al sinds jaar en dag gevestigd aan en 'boeren' wij als pachters van landgoed Twickel.

Wij worden natuurlijk niet blij van de plannen voor uitbreiding van Rotra/Ubbink, waarbij de entree van de, alom voor zijn landschaps- en natuurwaarden geprezen, Fraterwaard, wel veel geweld wordt aangedaan.

Wij begrijpen ook dat een klein aantal agrariërs op het schiereiland Fraterwaard niet 'de dienst uit (kan) maken' maar dat ze in de m.e.r.-procedure helemaal niet worden bevestigd, is nogal stuitend. De koprollen en handstandjes die wij moeten doen als (kleine) zelfstandige ondernemer voor een beperkte bedrijfsuitbreiding staan in schril contrast met de voorliggende plannen van Rotra/Ubbink. De impact op natuur en landschap is vele malen groter, maar gaan die gewoon door. Wat mitigerende en compenserende maatregelen en bouwen maar.

Wij hebben dan ook veel moeite met de plannen. Indien er dan toch gekozen moet worden, dan zou variant 1 de minst slechte zijn, alleen vanwege het gegeven dat deze variant minder hectares Fraterwaard vraagt dan de overige drie. Als agrarisch ondernemer met hart voor de natuur is het moeilijk te verkroppen dat flora en fauna ten koste mogen gaan van een industriële uitbreiding. Nergens komen wij tegen dat er ook alternatieven zijn om de warehousing te verplaatsen naar daarvoor reeds gerealiseerde industrieterreinen, buiten de invloedsfeer van Natura 2000.

Over dit Natura 2000-gebied Rijntakken staat in het NRD:

"Omdat op voorhand niet kan worden uitgesloten dat het planvoornemen significant negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelen van dit Natura 2000-gebied"

De plannen gaan ten koste van agrarische grond met natuurwaarden. Indien mitigatie plaats moet vinden dan lijkt dat alleen te kunnen op het toch al afnemende landbouwareaal in de Fraterwaard, waardoor de agrariërs nog verder beperkt worden in hun bedrijfsvoering. Dat is onacceptabel. Bovendien wordt door het verplaatsen en maken van nieuwe natuur een toename van het aantal ganzen verwacht, waardoor het rendement van de agrarische bedrijven verder onder druk komt te staan. Een en ander lijkt niet te worden onderzocht, c.q. in de m.e.r.-procedure te worden meegenomen. Wij vragen u dat alsnog te doen.

In het overzicht beoordelingscriteria MER staat bij Verkeer:

- Gevolgen voor langzaam verkeer (oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers, gevolgen voor recreatieve routes),

In dit verband zou er extra aandacht moeten zijn voor:

- De optimalisatie van de toegankelijkheid via de Verhuellweg voor schoolgaande kinderen en toeristen/recreanten; voor het genieten van het rivierenlandschap ter plekke, moet je het wél veilig bereikbaar en beleefbaar maken.

Wij maken dan ook bezwaar tegen het afsluiten van het fietspad; er is een groot hek geplaatst. Onze kinderen moeten nu deels over het verkeersgevaarlijke industrieterrein fietsen. Indertijd is toegezegd dat er nog wel een toegang zou blijven bestaan tot het fietspad op de dijk.

Door de plannen worden de mogelijkheden voor verbrede landbouw (B&B, huisverkoop, biologisch boeren) eveneens beperkt, althans wordt er een hogere drempel opgeworpen, omdat je uitsluitend via een geïndustrialiseerd gebied het boerenbuitenleven in de Fraterwaard kunt genieten.

Overigens hebben wij bij de voorgestelde planontwikkeling niet kunnen ontdekken wat de benaming "Eco" en/of "Park" zou kunnen rechtvaardigen.

Tenslotte zijn wij benieuwd wat u met onze suggesties en bezwaren zult gaan doen, zodat de pijn bij de uitvoering van de plannen wat wordt verzacht en 'vergroend'.

Met vriendelijke groet,

Vogelwerkgroep Arnhem e.o.
p/a: Rozendaalselaan 69a, 6881 LB Velp

Vogelwerkgroep
Arnhem e.o.

Gemeente Doesburg	
reg. nr.	11207 / 62404
cluster	0 HS
ingek	06 JULI 2017
2016588	
klass. nr.	
Archiveren	ja nee

Aan Gemeente Doesburg
t.a.v. de heer H. Schuiling
Postbus 100
6980 AC Doesburg

Betreft: Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vergroting containerhaven Doesburg

Velp, 4 juli 2017

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van Doesburg.

Op 21 juni 2017 hebben wij de inloopavond in Doesburg bezocht om ons te laten informeren over de plannen voor het vergroten van de containerhaven Doesburg. Daar bleek ons dat men serieus van plan is 12,5 tot 20,5 ha Natura2000-gebied (de Rijntakken, IJsseluitwaarden) te claimen voor industriële activiteiten. Dit stuit ons enorm tegen de borst; Natura2000-gebied is natuur van nationaal belang en geen zoekgebied voor industriële belangen.

De locatiekeuze lijkt ons door sentiment ingegeven (historische binding van het bedrijf met Doesburg) en alternatieve locaties worden daarmee weggewuifd. Er worden vier inrichtingsalternatieven onderzocht waarover men stelt dat de instandhoudingsdoelen voor het Natura2000-gebied als gevolg van de ingreep mogelijk kunnen worden beïnvloed. Het compenseren van het Natura2000-gebied in oppervlakte en natuurwaarden wordt gezien als een "later" te slechten administratieve en juridische hobbel. Wat ons betreft moet dat van te voren bekend zijn omdat er anders geen inzichtelijke situatie bestaat.

Wij zijn van mening dat de NRD voor het nog op te stellen Milieueffectrapport (MER) te weinig aanwijzingen geeft om de in het geding zijnde natuurwaarden te beschermen. Daarvoor geven wij de volgende punten mee:

- De locatiekeuze zal objectief afgewogen moeten worden. In en vlakbij de regio zijn ook mogelijkheden om een flinke containerhaven te vestigen;
- Zoek naar locaties waar géén natuurgebied geclaimd wordt en laat dat ook onderdeel zijn van de afweging;
- Van alle alternatieve locaties zal een Natuurtoets ter beschikking moeten komen, niet alleen die van de locatie bij Doesburg;
- Er zal aangegeven moeten worden wat voor compenserende en mitigerende maatregelen ten aanzien van natuurwaarden er voor de alternatieve locaties nodig zijn om de alternatieven uitvoerbaar te maken;
- De vier inrichtingsalternatieven bij de locatie Doesburg zullen vooraf ook voor de compenserende en mitigerende maatregelen ten aanzien van de natuurwaarden onderzocht moeten worden.

Graag worden wij van de verdere afhandeling en procedure op de hoogte gehouden.

Hoogachtend,

Schuiling, Harm

Van:
Verzonden: woensdag 12 juli 2017 17:28
Aan: Schuiling, Harm
Onderwerp: FW: Raadpleging Notitie Reikwijdte en Detailniveau - Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg

Dag Harm,

Wellicht ten overvloede, wil ik toch even formeel reageren op onderstaande mail. Mede gelet op de betrokkenheid van het waterschap bij dit plan, geeft de notitie geen aanleiding tot het maken van op- of aanmerkingen op het concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Met vriendelijke groet,

Waterschap  Rijn en IJssel

WATERBEHEER, VEILIG EN OP MAAT

Liemersweg 2, 7006 GG - Postbus 148, 7000 AC Doetinchem
T: 0314-369 369 - F: 0314-343 258 - I: www.wrij.nl

Van: Schuiling, Harm [<mailto:Harm.Schuiling@doesburg.nl>]
Verzonden: woensdag 31 mei 2017 17:21
Onderwerp: Raadpleging Notitie Reikwijdte en Detailniveau - Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg

L.s.,

Koninklijke Rotra en Ubbink maken al jaren een gestage economische groei door. Om ook op langere termijn te kunnen voorzien in de ruimtebehoefte van beide bedrijven, moet het bestaande bedrijventerrein aan de Verhuellweg in Doesburg worden uitgebreid en doorontwikkeld als logistiek watergebonden bedrijventerrein ('Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg').

Om de ontwikkeling planologisch mogelijk te maken, dient onder andere een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld. Daarnaast zullen verschillende andere vergunningen en ontheffingen moeten worden aangevraagd en moet mogelijk een extra primaire waterkering worden aangelegd.

Gelet op de aard en omvang van deze voorgenomen activiteiten en de ligging van het plangebied ten opzichte van het Natura 2000-gebied Rijntakken, dient ten behoeve van de besluitvorming over dit bestemmingsplan (en mogelijk de primaire waterkering) tevens een m.e.r.-procedure te worden doorlopen.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De eerste stap in deze m.e.r.-procedure is de terinzagelegging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Deze notitie bevat onder andere een omschrijving van de achtergronden en doelen van het project, een beschrijving van

het planvoornemen en alternatieven voor de inrichting die worden onderzocht alsmede een opsomming van de milieuaspecten en beoordelingscriteria die in het MER aan bod zullen komen.

Op grond van artikel 7.27 van de Wet milieubeheer sturen wij u hierbij de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Deze ligt zoals vermeld in bijgevoegde publicatie met ingang van 1 juni tot en met 12 juli 2017 voor een ieder ter inzage. Indien u hierop aanvullingen heeft bieden wij u de mogelijkheid om deze voor 12 juli aan ons kenbaar te maken. Na het verwerken van de reacties zullen de bevoegde instanties (gemeente Doesburg en Waterschap Rijn en IJssel) een besluit over voorliggende NRD.

Ik ga er van uit u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Harm Schuiling | Beleidsmedewerker ruimtelijke ordening

Cluster: Stadsontwikkeling

Werkdagen: maandag t/m donderdag

T: 0313481401

M: +31657045203

E: harm.schuiling@doesburg.nl

Bezoekadres Philippus Gastelaarsstraat 2 - 6981 BH Doesburg - Post Postbus 100 - 6980 AC Doesburg - Internet www.doesburg.nl



Spaar het milieu door deze e-mail en evt. bijlagen niet af te drukken

----- De gemeente Doesburg sluit het gebruik van e-mail uitdrukkelijk uit voor het aangaan van verplichtingen of rechtsbetrekkingen. Aan persoonlijke opvattingen van medewerkers kunnen geen rechten worden ontleend ----- De informatie verzonden in dit e-mailbericht is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is, behoudens voorafgaande schriftelijke toestemming van de gemeente Doesburg, niet toegestaan. De gemeente Doesburg staat niet in voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud van een verzonden e-mailbericht, noch voor tijdige ontvangst daarvan. ----- De gemeente Doesburg garandeert niet dat een verzonden e-mailbericht vrij is van virussen, noch dat e-mailberichten worden overgebracht zonder inbreuk of tussenkomst van onbevoegde derden. Indien bovenstaand e-mailbericht niet aan u is gericht, verzoeken wij u vriendelijk doch dringend het e-mailbericht te retourneren aan de verzender en het origineel en eventuele kopieën te verwijderen en te vernietigen. ----- IMPORTANT NOTICE: This e-mail is confidential, may be legally privileged, and is for the intended recipient only. Access, disclosure, copying, distribution, or reliance on any of it by anyone else is prohibited and may be a criminal offence. Please delete if obtained in error and email confirmation to the sender. (Disclaimer20080601)

---Proclamer De informatie in deze e-mail (inclusief de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor het gebruik door de geadresseerde. Indien uit de aanhef of de inhoud blijkt dat dit bericht niet voor u bedoeld is, verzoeken wij u de afzender hiervan op de hoogte te stellen en het bericht te verwijderen. Waterschap Rijn en IJssel gebruikt e-mail niet als medium voor het aangaan van verplichtingen of rechtsbetrekkingen, tenzij anders is overeengekomen.