

LOGISTIEK ECOPARK IJSELVALLEI DOESBURG

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU (NRD)



Projectnummer: 355559

Referentienummer: SWNL0206745

Datum: 24-05-2017

Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg

Notitie Reikwijdte en detailniveau

Verantwoording

Titel	Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg
Subtitel	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Projectnummer	355559
Referentienummer	SWNL0206745
Revisie	D2
Datum	24-05-2017

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 - Verborgen	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	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

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

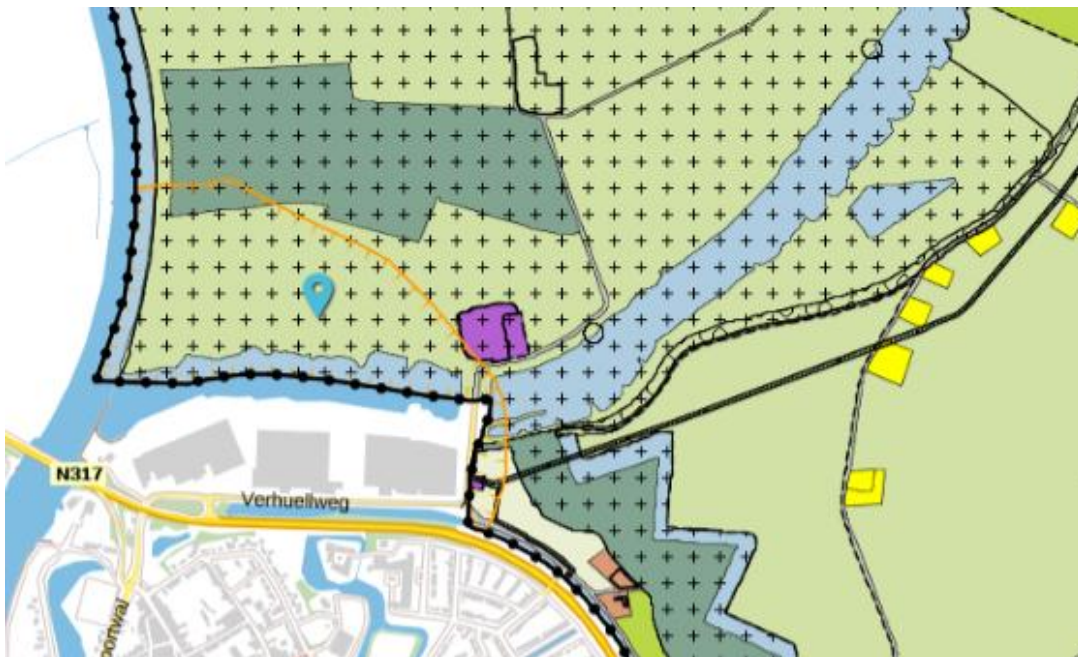


Figuur 1.2 Ligging van het bedrijventerrein Verhuellweg aan de noordzijde van Doesburg

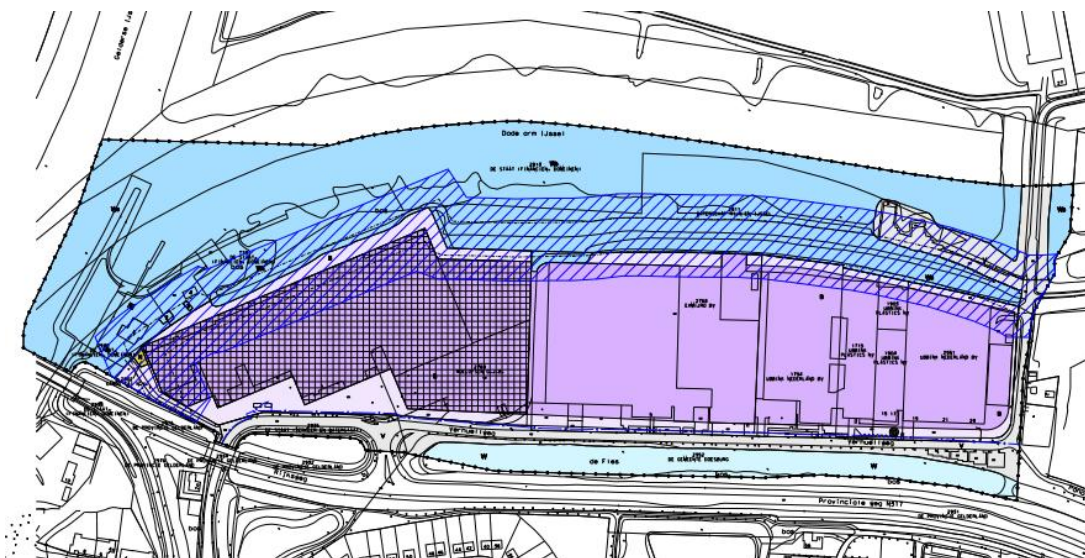
1.2 Vigerend bestemmingsplan

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 Rotra 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 dagbouw mijnen met inbegrip van de winning van oppervlaktedelstoffen 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 zwaai kom (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.

Voorliggende notitie ligt gedurende een periode van zes weken voor eenieder ter inzage, waarmee de mogelijkheid wordt geboden om een zienswijze in te dienen. Tegelijkertijd wordt 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'. 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 kunnen geven.

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 deel-ladingen over land en water met heel Europa als dekingsgebied. 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 warehouse-activiteiten 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 rookgasafvoer, 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 afhandelings-systemen. 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 manoeuvreer-ruimte 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 distribueren goederen gebruikt wordt van de verschillende vervoersmodaliteiten.

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 50%.
- 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 parkeer capaciteit 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



- | | | | |
|----|--------------------------------|-----|---------------------------------|
| 1. | <i>IJssel</i> | 6. | <i>Rotra</i> |
| 2. | <i>Voormalige vuilstort</i> | 7. | <i>Rotra</i> |
| 3. | <i>Loonwerkbedrijf Derksen</i> | 8. | <i>Containerterminal</i> |
| 4. | <i>Loswal Tennet</i> | 9. | <i>Terminal Rijkswaterstaat</i> |
| 5. | <i>Ubbink</i> | 10. | <i>N317</i> |

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 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 - Verborggen

Ruimtelijke context

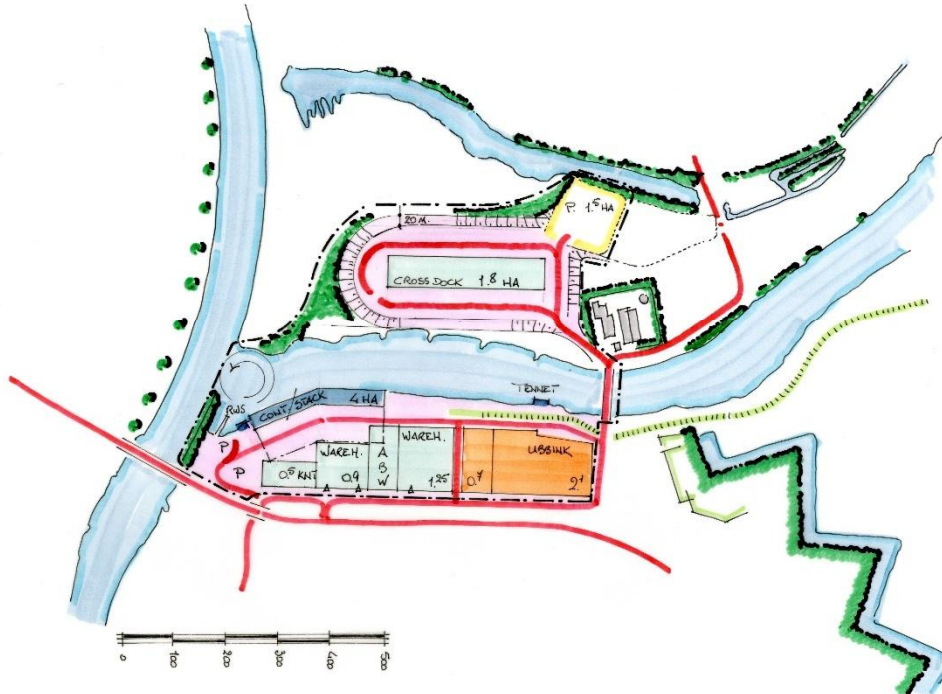
Het concept voor dit ruimtelijk model is geïnspireerd op rivierkundige en nautische aspecten. Bestaande oppervlaktewateren blijven daarom gehandhaafd. De ruimteclaim aan de noordzijde van het Zwarte Schaar is beperkt gehouden. De vormgeving van de uitbreiding van het bedrijventerrein is toegesneden op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

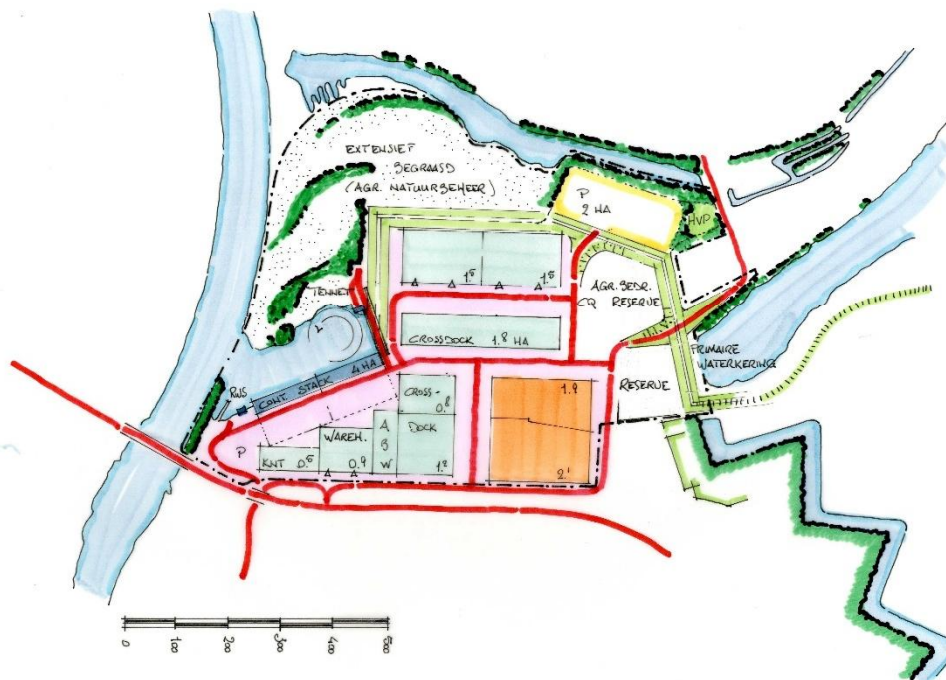
Beschrijving van de inrichting van het alternatief

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.

Rondom de uitbreiding van het bedrijventerrein wordt een primaire waterkering aangelegd. In dit alternatief vindt dus geen integrale ophoging van het terrein plaats. De kadelengete van de bestaande containerterminal van Rotra wordt verdubbeld tot 260 m en de insteekhaven wordt voorzien van een zwaairom met een diameter van 110 m (klasse V-schepen). De bestaande kadefaciliteit (loswal) van Rijkswaterstaat blijft in dit alternatief gehandhaafd, maar die van Tennet wordt verplaatst naar de nieuwe zwaairom. Het bestaande bedrijventerrein Verhuellweg wordt (zeker vergeleken met het vorige alternatief) hier in grotere mate geherstructureerd.

In totaal wordt in dit alternatief uitgegaan van een bruto uitbreiding van het bedrijventerrein met 17 ha waarvan 14,3 ha netto bedrijfsprogramma, in aanvulling op het bestaande bedrijventerrein.



Figuur 3.2 Inrichtingsalternatief 2: model natuur-compact

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

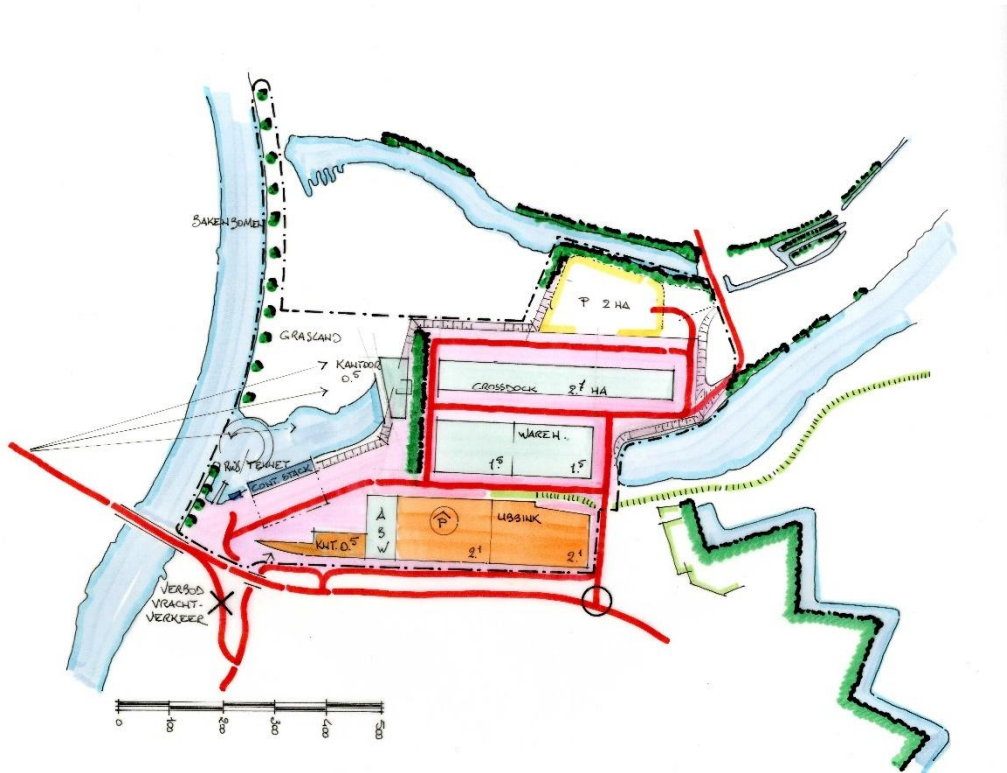
Dit inrichtingsalternatief is in figuur 3.4 afgebeeld.

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 zijzijde 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 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 Roetra hebben ook Ten-net 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*

<i>Milieuaspect</i>	<i>Beoordelingscriterium</i>	<i>Wijze van beoordeling</i>
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 (opstuwning / noodzakelijke waterstandsverlaging)	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	Kwalitatief
	Gevolgen voor de agrarische structuur	Kwalitatief
	Verlies of aantasting van cultuurhistorisch waardevolle structuren, patronen en elementen	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 industrielawaai	Kwantitatief
	Hinder en overlast door trillingen	Kwalitatief
	Beïnvloeding luchtkwaliteit (NO ₂ , PM ₁₀ , PM _{2,5} , grof stof / waaivuil)	Kwantitatief
	Geurhinder	Kwalitatief
	Beïnvloeding door externe veiligheid	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 opstuwung 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);
- 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 milieurapport 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, kennisinstututen 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 zal het bevoegd gezag in ieder geval de wettelijk voorgeschreven bestuursorganen (artikel 7.11b Wet milieubeheer) raadplegen. De gemeenteraad van Doesburg en het bestuur van het Waterschap Rijn en IJssel zijn voornemens om de volgende instanties te raadplegen:

- 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 ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedurende zes weken voor eenieder ter inzage en kunnen zienswijzen worden ingediend. Bij het opstellen van het MER zal hiermee rekening worden gehouden.

Reacties kunnen per post worden gezonden aan het coördinerend bevoegd gezag:

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

