

**Nota van zienswijzen  
bestemmingsplan  
Stationslocatie Doetinchem - 2023**

ANONIEME VERSIE

## **Inhoud**

Korte omschrijving bestemmingsplan .....	3
Gevolgde procedure .....	3
Ontvangen zienswijzen .....	3
Mondelinge toelichting .....	3
Samenvatting van en reactie op de zienswijzen .....	4

## Korte omschrijving bestemmingsplan

Het bestemmingsplan 'Stationslocatie Doetinchem - 2023' heeft als doel de realisatie mogelijk te maken van 84 appartementen, 13 stadsvilla's en maximaal 299 m2 commerciële ruimte op de hoek van de Terborgseweg en Stationsstraat.

## Gevolgde procedure

Vanaf donderdag 21 december 2023 heeft het ontwerpbestemmingsplan zes weken ter visie gelegen (t/m woensdag 31 januari 2024). Gedurende deze periode kon iedereen een zienswijze naar voren brengen. Er zijn 5 zienswijzen ingediend.

## Ontvangen zienswijzen

Deze nota geeft een samenvatting van de ontvangen zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop.

De volgende zienswijzen zijn ingediend:

*Ontvangen binnen termijn:*

1. [Brieffschrijver 1], gedateerd op 30 januari 2024, ontvangen op 31 januari 2024, berichtnummer 1855856
2. [Brieffschrijver 2], gedateerd op 30 januari 2024, ontvangen op 30 januari 2024, berichtnummer 1855750
3. [Brieffschrijver 3], gedateerd op 26 januari 2024, ontvangen op 29 januari 2024, berichtnummer 1855042
4. [Brieffschrijver 4], gedateerd op 25 januari 2024, ontvangen op 30 januari 2024, berichtnummer 1855357
5. [Brieffschrijver 5], gedateerd op 31 januari 2024, ontvangen op 31 januari 2024, berichtnummer 1856108

Deze zienswijzen zijn in de nota puntsgewijs samengevat, per punt is een kader aangebracht, en is deze voorzien van een reactie van de gemeente.

In reactie op de zienswijzen in deze nota worden de briefschrijvers niet met de naam aangehaald, maar als 'briefschrijver'. En de eventuele cliënten als 'cliënt'.

## Mondelinge toelichting

Degene die een zienswijze hebben ingediend zijn in de gelegenheid gesteld een mondelinge toelichting te geven op de zienswijze. Geen van de briefschrijvers heeft in de zienswijze aangegeven een mondelinge toelichting te willen geven. Van deze gelegenheid is dus geen gebruik gemaakt.

## Samenvatting van en reactie op de zienswijzen

### Zienswijze 1

1-1. Briefschrijver geeft aan zich in principe te kunnen verenigen met detailhandel in het plan. Maar niet met de functieaanduiding reizigersgerelateerde detailhandel. Volgens briefschrijver is het toevoegen van meer reizigersgerelateerde detailhandel niet levensvatbaar. Die stelling wordt ingenomen op basis van het aantal in- en uitstappers bij station Doetinchem, namelijk 4400-4500 per dag. Dit aantal ligt onder de grens van 5000 per dag die briefschrijver uit ervaring hanteert om succesvol reizigersgerelateerde detailhandel te exploiteren. Doetinchem is wat dat betreft in de huidige situatie een uitzondering omdat in het stationsgebouw een lunchroom is gevestigd. Maar de vraag is te beperkt om meer reizigersgerelateerde detailhandel succesvol te kunnen exploiteren.

#### Antwoord gemeente

Er is bewust voor gekozen om in het bestemmingsplan de mogelijkheid van 299 m<sup>2</sup> b.v.o. reizigersgerelateerde detailhandel op te nemen. Allereerst om in het gebied als geheel met, naast wonen, ook (beperkte omvang) detailhandel meer dynamiek in het gebied te bewerkstelligen. En daarmee de aantrekkelijkheid van het gebied als toegang vanaf het station naar de binnenstad te vergroten. Daarnaast beschouwt de gemeente het (beperkt) toevoegen van detailhandel ook passend bij de toekomstige ontwikkeling van het gebied Spoorzone. Tevens kan de komst van de RegioExpress een positieve invloed hebben op het gebruik van het station en daarmee ook het aantal in- en uitstappers waar naar verwezen wordt. Vermeld wordt dat het gaat om bruto-vloeroppervlakte; dit betekent dat de 299 m<sup>2</sup> inclusief kantoren, magazijnen, werkplaatsen en overige dienstruimten is en buitenwerks wordt gemeten (artikel 2.5 bestemmingsplan). Het daadwerkelijk aantal m<sup>2</sup> dat beschikbaar is voor verkoop is dan ook lager dan 299 m<sup>2</sup>.

Met het begrip reizigersgerelateerd is tot uitdrukking gebracht dat het moet gaan om detailhandel die geen directe parkeerbehoefte met zich meebrengt. In de parkeerbalans zijn vanwege de ruimtelijke (on)mogelijkheden namelijk geen parkeerplekken toegerekend aan de detailhandel. Tegelijkertijd slaat het begrip ook op andere reizigers dan trein- en busreizigers. Ook een forens die zijn/haar auto parkeert op het naastgelegen Sturko-terrein valt als reiziger onder het begrip reizigersgerelateerde detailhandel. Daarmee hoeft de toevoegen detailhandel zich niet uitsluitend te beperken tot de gebruikers van het station.

Ten overvloede wordt vermeld dat het nu geldende bestemmingsplan 'Stedelijk gebied – 2021' (bestemming Gemengd – 6) veel ruimere mogelijkheden biedt om ter plaatse detailhandel en horeca te ontplooiën. Daarmee zou het voorliggende bestemmingsplan met beperktere mogelijkheden vanuit optiek van briefschrijver als verbetering kunnen worden opgevat. Tot slot wordt ook vermeld dat het bestemmingsplan (op basis van jurisprudentie) geen instrument is om concurrentieverhoudingen te regelen. In dit verband leidt het toevoegen van 299 m<sup>2</sup> reizigersgerelateerde detailhandel naar mening van de gemeente ook niet tot duurzame ontvricting van het voorzieningenniveau.

1-2. Briefschrijver verwacht door de beperkte vraag dat het toevoegen van meer reizigersgerelateerde detailhandel leidt tot leegstand op het station of in de nieuwe ontwikkeling waar het bestemmingsplan betrekking op heeft. Briefschrijver verzoekt om de bestemming breder te trekken, door het schrappen van het reizigersgerelateerde element in de functieaanduiding of de functieaanduiding in zijn geheel te schrappen

**Antwoord gemeente**

Allereerst wordt verwezen naar het antwoord op 1-1. Daarnaast wordt vermeld dat de genoemde 299 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte op basis van het bestemmingsplan (deels) ook benut mogen worden voor ondersteunde voorzieningen en ruimten ten behoeve van de te realiseren woningen. Naar aanleiding van de zienswijze in combinatie met de opvatting dat het (beperkt) toevoegen van detailhandel ook passend is bij de toekomstige ontwikkeling van het gebied Spoorzone, is er voor gekozen om het bestemmingsplan aan te passen/aan te vullen. Zodat de 299 m<sup>2</sup> commerciële ruimte ook benut kan worden voor functies die een bredere doelgroep kunnen bedienen dan alleen reizigers.

**Gevolgen voor het plan naar aanleiding van zienswijze 1:**

- Aanvulling toelichting bestemmingsplan onderdeel wijze van bestemmen ten aanzien van het toestaan van uitsluitend reizigersgerelateerde detailhandel;
- Wijziging binnenplanse afwijkingsmogelijkheid artikel 4.6.2 in de regels van het bestemmingsplan om onder voorwaarden ook andere functies dan reizigersgerelateerde detailhandel toe te staan verbonden aan de ontwikkeling van de spoorzone als geheel.

**Zienswijze 2**

2-1. De zienswijze van briefschrijver richt zich op 'reizigersgerelateerde detailhandel' dat met het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Briefschrijver geeft aan dat het aantal in-en uitstappers op het station Doetinchem ca 4400 per dag is. Daarmee is het station niet geschikt voor (meer) reizigersgerelateerde detailhandel. Toevoeging zal leiden tot leegstand met gevolgen voor sociale veiligheid en aanzien. Ook geeft het handelingsperspectief dat is opgesteld voor de spoorzone geen blijk van ambitie voor uitbreiding van detailhandel. Briefschrijver stelt dat een vergelijkbare tweede onderneming voor alle partijen niet tot een winstgevend succes lijkt. Briefschrijver verzoekt de functieaanduiding 'reizigersgerelateerde detailhandel' te schrappen of te heroverwegen

**Antwoord gemeente**

Verwezen wordt naar het antwoord op 1-1 en 1-2.

**Gevolgen voor het plan naar aanleiding van zienswijze 2:**

Verwezen wordt naar 1-1 en 1-2.

**Zienswijze 3**

3-1. Briefschrijver stelt dat in de ruimtelijke onderbouwing geen rekening wordt gehouden met de omgevingsvergunning milieu van het spoorwegemplacement. Briefschrijver verzoekt u de ruimtelijke onderbouwing en het akoestisch onderzoek aan te vullen met de genoemde omgevingsvergunning milieu.

**Antwoord gemeente**

De op 17 maart 2016 verleende omgevingsvergunning milieu voor het spooreplacement is inderdaad ten onrechte niet opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing en het bijbehorende akoestisch onderzoek. Daar is het akoestisch onderzoek op aangevuld/geactualiseerd. Uit het geactualiseerde akoestische onderzoek blijkt, dat er geen overschrijdingen zijn op het nieuwbouwplan vanwege het spoorwegemplacement Doetinchem.

3-2. Briefschrijver geeft aan dat op basis van Rijksbeleid de verkeersfunctie van bestaande overwegen niet mag worden gewijzigd, tenzij aan de hand van een risicoanalyse (conform PRC00200) kan worden aangetoond dat door aanvullende maatregelen de overwegveiligheid niet verslechtert en daarmee de risico's worden beheerst. Wanneer uit deze risicoanalyse blijkt dat er maatregelen getroffen moeten worden om te toename van risico's op de overweg te mitigeren, is de initiatiefnemer conform Derde Kadernota Railveiligheid verplicht deze maatregelen te nemen. Briefschrijver verzoekt u, wanneer niet gegrond bewezen kan worden dat er geen wijziging in verkeersfunctie van de overweg Terborgseweg zal zijn, om een risicoanalyse overwegveiligheid op te stellen.

**Antwoord gemeente**

In paragraaf 4.10 van de ruimtelijke onderbouwing wordt ingegaan op de verkeersgeneratie van het plan. Berekend is dat het plan maximaal 709 extra vervoersbewegingen per etmaal met zich meebrengt. Opgenomen is dat het verkeer wordt ontsloten op de Stationsstraat. En dat vanaf de Stationsstraat het verkeer afgewikkeld wordt op de C. Missetstraat en de Terborgseweg. Welk deel van de verwachte verkeersgeneratie gebruik gaat maken van de Terborgseweg en welk deel daarvan van de overweg op de Terborgseweg, is niet sluitend aan te geven. Desondanks zal de veiligheid van de overweg niet verslechteren.

Deze overweg is namelijk van alle zijden voorzien van een verkeersregelininstallatie. Daardoor wordt het verkeer uitsluitend gedoseerd toegelaten op de spoorwegovergang en kan het nooit zo zijn dat de overweg wordt geblokkeerd door opgestelde auto's. Ook niet als dit aantal toeneemt met de omvang zoals hierboven geschetst en in de ruimtelijke onderbouwing opgenomen. Een risicoanalyse is naar mening van de gemeente dan ook niet nodig. Daarnaast wordt (ten overvloede) vermeld dat voorheen op de locatie waar het bestemmingsplan Stationslocatie Doetinchem - 2023 betrekking op heeft, verschillende andere voorzieningen zaten. Zoals een horecabedrijf, tegel/sanitair bedrijf en een kringloopwinkel. Deze bedrijven genereerden ook verkeersbewegingen. Die ontsloten destijds nog op een uitweg die dicht bij de overweg van de Terborgseweg lag.

3-3. Briefschrijver wil graag dat binnen de planontwikkelingen zichtlijnen naar het station geborgd blijven voor een goede vindbaarheid van het station.

**Antwoord gemeente**

De gemeente Doetinchem is van mening dat de afstand tussen de nieuw te realiseren bebouwing en het station dusdanig groot is, dat de zichtbaarheid van het station voldoende blijft gewaarborgd. In samenhang hiermee komt de nieuw te realiseren bebouwing niet dicht bij het station dan wat op basis van het nu geldende bestemmingsplan al mogelijk is. Tot slot blijft het gebied tussen het station en de nieuw te realiseren bebouwing het open/toegankelijke karakter behouden dat het nu ook heeft. Het zicht op het station vanaf de Terborgseweg (vanaf rijrichting Oostelijke Randweg) en J.F. Kennedylaan blijft ongewijzigd. Naar mening van de gemeente blijven de zichtlijnen naar het station dus geborgd.

3-4. Brieffschrijver geeft aan dat het van belang is rekening te houden met windbeleving op het perron als gevolg van de hoogbouw rond het station en beperkte wachtgelegenheid voor elke reiziger. Daarnaast kan windcirculatie c.q. veranderende windbelasting door hoogbouw risico's opleveren voor omliggende bebouwing. Brieffschrijver geeft aan dat hiermee rekening gehouden dient te worden.

#### **Antwoord gemeente**

Voor het bestemmingsplan is een windonderzoek uitgevoerd (bijlage 22 bij de toelichting). Uit dit onderzoek blijkt door dat de nieuw te realiseren bebouwing het windklimaat ter plaatse van het station wel veranderd. Maar dat ondanks die verandering voor zowel 'doorlopen', 'slenteren' en 'langdurig zitten' sprake blijft van een goed windklimaat. Zie hiervoor pagina 16 van het windonderzoek. Daarnaast staat het ProRail vrij om uit eigen beweging meer wachtgelegenheden op het station te realiseren als zijzelf dat nodig acht voor betere windbeleving op het perron voor haar reizigers.

3-5. Brieffschrijver vraagt bij het maken van plannen rekening te houden met mogelijke schaduwwerking op eventueel aanwezige of te plaatsen zonnepanelen, zodat de doelstelling van ProRail om in 2030 CO2 neutraal te zijn haalbaar blijft.

#### **Antwoord gemeente**

Voor het bestemmingsplan is een bezonningsstudie uitgevoerd (bijlage 4 bij de toelichting). Gezien de ligging en afstand tussen het station en de nieuw te realiseren bebouwing is geen sprake van extra schaduwwerking op het station.

#### **Gevolgen voor het plan naar aanleiding van zienswijze 3:**

- De ruimtelijke onderbouw en het akoestisch onderzoek zijn aangevuld met en aangepast op basis van de omgevingsvergunning milieu voor het spooreplacement.

#### **Zienswijze 4**

4-1. Brieffschrijver geeft aan al meerdere keren bij storm schade te hebben gehad van vallende dakpannen. Brieffschrijver geeft aan dat de aantrekkingskracht van bijvoorbeeld winkelgebieden, pleinen en terrassen afhankelijk is van het windklimaat. Brieffschrijver geeft aan dat in de huidige situatie al vaak stoepborden van de winkel door wind verplaatst worden en stelt dat dit door het plan absoluut niet meer moet worden.

#### **Antwoord gemeente**

Voor het bestemmingsplan is een windonderzoek uitgevoerd (bijlage 22 bij de toelichting). Uit dit onderzoek blijkt door dat de nieuw te realiseren bebouwing het windklimaat ter plaatse van de winkel van brieffschrijver veranderd. Door die verandering ontstaat voor de winkel een windklasse B en C in plaats van windklasse A. Naast de winkel ontstaat een (verbeterde) windklasse A in plaats van windklasse B, C en D. Dit betekent dat er voor de winkel sprake is van een toename en dat er naast de winkel sprake is van een afname van het aantal uur per jaar dat het harder waait dan de grens van 20 km/uur. De verandering van windklasse voor de winkel leidt er op basis van het onderzoek naar verwachting toe dat voor de activiteit 'slenteren' een matig windklimaat ontstaat en voor de activiteit 'langdurig zitten' een slecht windklimaat ontstaat. Tegelijkertijd blijft hiermee, zoals uit het onderzoek blijkt, sprake van wind*hinder* en niet van wind*gevaar*. Per saldo verslechtert het windklimaat niet. Daarnaast leent het gebied ter plaatse van de winkel van brieffschrijver zich, anders dan bijvoorbeeld de binnenstad, minder voor de activiteit 'slenteren'. Voor de activiteit 'doorlopen', wat men in hoofdzaak in het gebied voor de winkel doet, blijft het windklimaat goed.

Ook is in de huidige situatie geen sprake van activiteiten voor de winkel die zijn de duiden als 'langdurig zitten'. Op basis van voorgaande is de gemeente van mening dat de verandering van windklasse ter plaatse van winkel van briefschrijver niet onaanvaardbaar is. In het windhinderonderzoek is overigens gebruikgemaakt van de meteogegevens van 40 jaar volgens de NPR 6097. Voor twaalf windrichtingen wordt per windrichting bepaald hoe vaak een bepaalde windsnelheid voorkomt. Een windhinderonderzoek geeft dus niet de situatie weer voor één unieke storm, maar kijkt naar het op lange termijn voorkomen van windsnelheden

**Gevolgen voor het plan naar aanleiding van zienswijze 3:**

Geen.

**Zienswijze 5**

5-1. Briefschrijver vraagt in het stedenbouwkundig ontwerp (bijlage 1 bij de toelichting) het begrip zware geluidsoverlast te wijzigen naar hoge geluidsniveaus. Dit omdat het begrip zware geluidsoverlast een subjectief begrip is.

**Antwoord gemeente**

Het begrip zware geluidsoverlast is inderdaad een begrip met een subjectief karakter. Het begrip is in het betreffende stuk conform het voorstel van briefschrijver aangepast.

5-2. Briefschrijver geeft aan dat in het uitgevoerde akoestisch onderzoek het effect van het plan op het industrielawaai op bestaande woningen niet is bepaald. Het plan kan door de hoogbouw een afscherpende werking hebben, maar kan ook het geluid reflecteren waardoor de geluidsimmissie bij bestaande woningen wijzigt. Gewijzigde waarden kunnen consequenties hebben voor de bedrijfsvoering van briefschrijver.

**Antwoord gemeente**

Het effect van de nieuw te realiseren bebouwing op de geluidsbelasting vanuit bedrijf van briefschrijver op bestaande woningen had volledigheidshalve onderzocht moeten worden. Het akoestisch onderzoek is daarop aangevuld. Uit het akoestische onderzoek is gebleken dat, het plan geen consequenties heeft voor de vergunde akoestische situatie van de Papierfabriek Doetinchem. Ter hoogte van een MTG-toetspunt neemt de geluidsbelasting weliswaar toe, maar de geluidbelasting op dat punt blijft ruim onder de vergunde grenswaarde.

5-3. Briefschrijver geeft aan dat in het akoestisch onderzoek de maatregelen ontbreken om te voldoen aan het wettelijk gestelde binnenniveau voor de nieuw te realiseren woningen.

**Antwoord gemeente**

Het bouwakoestisch onderzoek naar de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie is onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning bouwen. De toetsing aan het vereiste binnenniveau in de nieuwe woningen en appartementen vindt daarom plaats bij de behandeling van de omgevingsvergunning bouwen.



5-4. Brieffschrijver geeft aan dat in het ontwerpbesluit hogere grenswaarden de woningen ontbreken die een geluidsbelasting hebben boven de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A).

**Antwoord gemeente**

Aan een gevel met een geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde wordt geen hogere waarde geluid toegekend. De betreffende gevels worden doof uitgevoerd d.m.v. een dove gevel, vliesgevel of serre, zoals omschreven in het akoestische onderzoek, dat onderdeel is van het ontwerpbesluit hogere waarde geluid.

5-5. Brieffschrijver geeft aan uitsluitel te willen hebben over de toegepaste groepsreductie bij het uitvoeren van het akoestisch onderzoek. Uit de stukken blijkt dat namelijk niet en in door brieffschrijver aangeleverd geluidsoverdrachtsmodel is geen groepsreductie toepast.

**Antwoord gemeente**

Het akoestische onderzoek is geactualiseerd. Hieruit blijkt nu duidelijk(er) dat er geen groepsreductie is toegepast.

5-6. Brieffschrijver geeft aan dat in bijlage 13 van de toelichting de geactualiseerde vergunning van brieffschrijver (besluit college van gedeputeerde staten van Gelderland d.d. 13 februari 2023) niet is vermeld.

**Antwoord gemeente**

De vergunning d.d. 13 februari 2023 is opgenomen in de genoemde bijlage 13 van de toelichting.

**Gevolgen voor het plan naar aanleiding van zienswijze 5:**

- Aanpassing begrip zware geluidsoverlast bijlage 1 bij toelichting;
- Aanvulling akoestisch onderzoek effect nieuwe bebouwing op geluidsbelasting door brieffschrijven op bestaande woningen;
- Aanvulling bijlage 13 bij toelichting met geactualiseerde vergunning brieffschrijver d.d. 13 februari 2023;