

Nota van zienswijzen

ANONIEM

Bestemmingsplan

Tankstations Oostelijke Randweg en Wijnbergseweg 39-41 - 2019

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 'Tankstations Oostelijke Randweg en Wijnbergseweg 39-41 - 2019' betreft het plan om verplaatsing van het tankstation aan de Wijnbergseweg mogelijk te maken. De nieuwe locatie van het tankstation zal aan de Oostelijke Randweg zijn. Daarnaast zal door dit bestemmingsplan een deel van de agrarisch grond in De Zumpe de bestemming 'Natuur' krijgen.

Gevolgte procedure

Vanaf 15 augustus 2019 heeft het ontwerpbestemmingsplan zes weken ter visie gelegen (t/m 25 september 2019). Gedurende deze periode kon iedereen een zienswijze naar voren brengen. Er zijn door twee briefschrijvers zienswijzen ingediend.

Ontvangen zienswijzen

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

De volgende briefschrijvers hebben zienswijzen ingediend:

1. Briefschrijver 1, ontvangen op 23 september 2019, zaaknummer 1489771
2. Briefschrijver 2, ontvangen op 23 september 2019, zaaknummer 1490099

De zienswijzen zijn letterlijk overgenomen, per punt is een kader aangebracht, en is deze daaronder voorzien van een reactie van de gemeente. Bij elke zienswijze staat aan het eind vermeld of het bestemmingsplan al dan niet wordt gewijzigd.

De zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen en worden dus meegenomen in de besluitvorming.

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

Mondelinge toelichting

Op 7 oktober 2019 zijn degene die een zienswijze hebben ingediend in de gelegenheid gesteld om een mondelinge toelichting te geven op de zienswijze. Hiervan is gebruik gemaakt door briefschrijver 2. De zienswijze is toegelicht en er konden geen nieuwe argumenten worden aangedragen. Van het overleg is een verslag gemaakt.

Samenvatting van en reactie op de zienswijzen

Zienswijze 1 Briefschrijver 1

1.1 Hierbij wil ik bezwaar maken tegen de komst van een benzinestation aan de Oostelijke Randweg.

Punten:

- Ik vind 't niet kunnen in een 'bijzonder natuurgebied' als de Zumpe, dat een groene gemeente als Doetinchem daaraan meewerkt.
- Totaal onbegrijpelijk aangezien er al heel veel geld en daadkracht in dit natuurgebied is geïnvesteerd.

Reactie gemeente

Het bestemmingsplan maakt het inderdaad mogelijk dat er een tankstation aan de Oostelijke Randweg gerealiseerd kan worden. Hiermee wordt voortgeborduurd op de mogelijkheid die het bestemmingsplan 'Oostelijke randweg 2009' al bood. Het plan is dus niet nieuw.

Echter is het aanleggen van natuur rondom het tankstation ook meegenomen in hetzelfde bestemmingsplan. De huidige bestemming van deze gronden is momenteel 'Agrarisch met waarden', deze zal omgezet worden naar de bestemming 'Natuur'. Hierdoor wordt het mogelijk om subsidies aan te vragen bij de Provincie Gelderland om gronden af te graven en de oorspronkelijke waterpeil te herstellen. Het bestemmingsplan maakt het dus mogelijk om nog meer in het natuurgebied te investeren. De gemeente Doetinchem hecht er veel waarde aan dat het tankstation zorgvuldig landschappelijk wordt ingepast en andere aspecten (onder andere vormvrije m.e.r., akoestisch onderzoek ect.) onderzocht zouden worden. In hetzelfde bestemmingsplan wordt ook de planologische mogelijkheid van een tankstation aan de Wijnbergseweg 39-41 geschrapt.

Gevolgen voor het bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze 1:

- Geen.

Zienswijze 2 Briefschrijver 2

Deze zienswijze is ingediend namens de werkgroep 'Tegen Tankstation Oostelijke Randweg'. De zienswijze is ondertekend door 24 belanghebbenden.

2.1 Milieu Effect Rapportage (MER)

In het destijds (bestemmingsplan ORW) uitgevoerde MER rapport staat o.a. vermeld dat de gemiddelde stikstofdepositie zal toenemen in de Natura 2000 - gebieden. Significante negatieve effecten zijn niet uit te sluiten. De Zumpe is weliswaar geen Natura 2000 gebied maar wel nagenoeg direct gelegen aan het plangebied voor het geplande tankstation, met alle verkeerseffecten etc. van dien. Zie ook conclusie op pagina 11 van MER rapport destijds. Het is dan ook onbegrijpelijk dat het college B&W bij haar besluit van 16 juli 2019, onder B7, punt 1 stelt, dat "Voor de vestiging van een LPG -tankstation aan de Oostelijke Randweg in Doetinchem geen milieueffectrapport op te stellen en geen m.e.r. procedure te doorlopen".

Zie ook Hoofdstuk 4.2 op pagina 37. De daar getrokken conclusie is qua motivatie volstrekt onduidelijk en discutabel, zeker als wordt gesteld dat voor de functieverandering in de Zumpe geen m.e.r. beoordeling van toepassing is. En ook de conclusie op pagina 13 van de rapportage van Aveco de Bondt (bijlage 2) "dat de realisatie van het tankstation geen negatieve gevolgen heeft voor beschermde soorten en gebieden" vinden wij in dat kader discutabel.

Daarnaast gaan wij In onderdeel 2 hierna in op de Quick Scan natuurtoets, de daar door ons getrokken conclusie is, dat er wel degelijk sprake is van een verplichte MER.

Na de aanleg van de ORW is gebleken dat de geluidsoverlast veel groter is, dan destijds voorgespiegeld. Het nut van de geluidswal is beperkt, het geluid komt er overheen of gewoon achterlangs. De verwachting van belanghebbenden is dat de geluidsoverlast na de vestiging van een tankstation, door de toename van de verkeersbewegingen alleen maar zal toenemen. Dit bevestigt nogmaals een actueel onderzoek middels een MER procedure.

Reactie gemeente

De gemeente is van oordeel dat voor de vestiging van het LPG-tankstation een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat. Het project (tankstation voor wegverkeer, inclusief opslag en afgifte van LPG) komt namelijk voor als activiteit in kolom 1 van de D-lijst van het Besluit m.e.r. (categorie D 23.5 - de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de ondergrondse opslag van gasvormige brandstoffen). De drempelwaarden in de bijbehorende kolom 2 worden niet overschreven. Op basis hiervan volstaat een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling. In samenhang met deze conclusie is de gemeente van mening dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat omdat geen m.e.r.-plicht voortvloeit via de passende beoordeling uit de Wet natuurbescherming. Er zijn namelijk geen significante effecten te verwachten op Natura 2000-gebieden als gevolg van bijvoorbeeld geluid en licht vanwege de afstand (12 kilometer) tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Rijntakken). Daarnaast heeft de depositie van stikstof eveneens geen negatieve invloed op Natura 2000-gebieden. Daarvoor is, gezien de recentelijk ontwikkelingen rondom de PAS, ook een aanvullende AERIUS-berekening uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het projecteffect op de Natura 2000-gebieden kleiner is dan of gelijk is aan 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projecteffect zal geen sprake zijn van een significante toename in stikstofdepositie en kunnen negatieve effecten worden uitgesloten.

Wat betreft de aangehaalde relatie tussen de MER voor het bestemmingsplan 'Oostelijke Randweg 2009' en het besluit van het college van B&W om geen milieueffectrapport op te stellen, wordt aangegeven dat beide zaken los van elkaar moeten worden gezien en het besluit van het college van B&W betrekking heeft op de vestiging van het LPG-tankstation waarvan de effecten zelfstandig zijn beoordeeld.

Funcieverandering gronden projectgebied De Zumpe

De betreffende gronden in projectgebied De Zumpe hebben op basis van het voorheen geldende bestemmingsplan 'Buitengebied - 2012' de enkelbestemming 'Agrarisch'. Dit bestemmingsplan is inmiddels vernietigd, maar ook op grond van het nu geldende bestemmingsplan 'Buitengebied 2000, herziening 2002' is de bestemming van de gronden 'Agrarisch'. Met het voorliggende bestemmingsplan 'Tankstations Oostelijke Randweg en Wijnbergseweg 39-41 -2019' wordt de bestemming van deze gronden gewijzigd in de enkelbestemming 'Natuur'. Voor deze wijziging van de enkelbestemming 'Agrarisch' naar de enkelbestemming 'Natuur' is op basis van het Besluit milieueffectrapportage geen (vormvrije) m.e.r.-beoordeling van toepassing, omdat het geen activiteit betreft die betrekking heeft op een activiteit zoals genoemd in kolom 1 onderdeel c en/of d van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Conclusie pagina 13 aanmeldnotitie

De geciteerde conclusie op pagina 13 van de bovengenoemde aanmeldnotitie (vormvrije) m.e.r.-beoordeling, dat de realisatie van het tankstation geen negatieve gevolgen heeft voor beschermde soorten en beschermde gebieden NNN (NatuurNetwerk Nederland) en Natura 2000, is een resultante van de voorafgaande paragrafen over soortenbescherming en gebiedsbescherming en de conclusies die daarover worden getrokken. In dit kader wordt ook vermeld dat De Zumpe als onderdeel van het GNN geen zogenaamde externe werking heeft.

Actueel onderzoek naar geluid

In de zienswijze wordt de verwachting uitgesproken, dat de geluidsoverlast na vestiging van een tankstation door de toename van de verkeersbewegingen zal toenemen. Zoals in bijlage 4 van de Toelichting van het bestemmingsplan (Verkeersgeneratie t.g.v. tankstation Oostelijke Randweg) is gesteld, wordt geen extra verkeersgeneratie als gevolg van het tankstation verwacht. Daarnaast heeft akoestisch onderzoek (bijlage 5 van de toelichting op het bestemmingsplan) ook uitgewezen dat met de realisatie van het tankstation voldaan wordt aan de betreffende normstellingen.

Actualisatie stikstof onderzoek 2021:

Naar aanleiding van de geactualiseerde AERIUS rekenmethode is er een geactualiseerd onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie (rapportnummer 11467.001, 23 juni 2021 (bijlage 12 van de toelichting van het bestemmingsplan). Het projecteffect ten gevolge van de aanlegfase op de Natura 2000-gebieden 'Stelkampsveld', 'Veluwe' en 'Korenburgerveen' is groter dan 0,00 mol/ha/jaar, maar blijft beperkt tot 0,01 mol/ha/jaar. Er is sprake van een tijdelijke depositie, die kleiner dan of gelijk is aan 0,05 mol/ha/jaar gedurende maximaal 2 jaar. Conform de Wet stikstofreductie en natuurverbetering geldt hiervoor een vrijstelling voor de natuurvergunningplicht, omdat negatieve effecten worden uitgesloten.

Het projecteffect op de Natura 2000-gebieden ten gevolge van de gebruiksfase is kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projecteffect zal het beoogde plan niet voor een significante toename in stikstofdepositie zorgen en kunnen negatieve effecten worden uitgesloten. Op basis van het onderzoek blijkt dat er geen vergunning benodigd is voor het aspect stikstof.

2.2 Quick Scan natuurtoets

De uitgevoerde toets dateert uit november 2016 en mag naar onze mening niet meer worden gebruikt, in de regel mogen de uitkomsten van een Quick Scan gedurende twee jaren worden gebruikt.

M.b.t de verlichting vragen we aandacht voor de Quick Scan natuurtoets waarin wordt geconcludeerd dat er in het gebied vleermuizen vliegen. Echter wordt niet duidelijk welke soort(en) en wordt er blijkbaar d.m.v. speciale verlichting geen rekening gehouden met de vleermuizen. Naar onze mening dient er een nader onderzoek naar de vleermuizen plaats te vinden (door ecologen?), gevolgd door een passende beoordeling, hetgeen leidt tot een MER plicht.

Reactie gemeente

De uitgevoerde toets dateert inderdaad uit november 2016. In de regel is een Quick Scan natuurtoets twee tot drie jaar geldig. Er is een update uitgevoerd (januari 2020) voor de Quick Scan natuurtoets. Deze is als bijlage 11 opgenomen bij de Toelichting op het bestemmingsplan.

In de Quick scan flora en fauna is geoordeeld of een nader onderzoek dient plaats te vinden of niet naar het voorkomen van soortgroepen, zoals vleermuizen om de effecten van de plannen te kunnen toetsen. In de Quick scan flora en fauna wordt onderbouwd dat effecten van het plan op vliegroutes en migratieroutes van vleermuizen worden uitgesloten. De rapportage geeft verder aan dat mogelijk er sporadisch een gewone dwergvleermuis foerageert als gevolg van de aanwezige ecotopen, de ligging in een open gebied en het ontbreken van landschapselementen. Effecten op de foerageermogelijkheden van vleermuizen worden echter uitgesloten. Wel vliegen er vleermuizen in lage dichtheid. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven vliegen. Effecten op vleermuizen worden derhalve uitgesloten. De rapportage wijst dus uit dat er op voorhand door de plannen m.b.t. vleermuizen geen sprake is van een overtreding van de Wet. Derhalve is het niet noodzakelijk (en ook niet geadviseerd in de rapportage) een nader onderzoek naar vleermuizen uit te voeren.

Relatie Quick scan en MER

In de zienswijze wordt gesteld dat nader onderzoek naar vleermuizen in het plangebied moet plaatsvinden en dit zou leiden tot een passende beoordeling en vervolgens tot een MER plicht. In de Wet natuurbeheer is bepaald dat een passende beoordeling zich alleen richt tot Natura 2000-gebieden (art. 2.8 lid 1 Wnb). Aangezien het plangebied geen onderdeel uitmaakt van een Natura 2000-gebied, is een passende beoordeling voor/dat betrekking heeft op het plangebied zelf dan ook niet aan de orde.

2.3 Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)

Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State een zeer belangrijke en zeer kritische uitspraak gedaan inzake de toepassing en de Nederlandse aanpak van stikstof op basis van de PAS. Kort gezegd komt het er in casu naar onze mening op neer dat bij het vestigen (na verplaatsing) van het tankstation zal moeten worden nagegaan wat de extra stikstof depositie en de gevolgen daarvan zijn op een zeer belangrijk en nabijgelegen natuurgebied (De Zumpe).

In de aanbevelingen van het MER rapport van destijds wordt aangegeven dat significante gevolgen niet zijn uit te sluiten en wordt al expliciet het advies gegeven "dat het zeer raadzaam is de ontwikkelingen rond de PAS (rijksbeleid) te volgen". Gezien de recente uitspraak van de Raad van State past naar onze mening de realisatie van een Tankstation aan de ORW (met alle belastende verkeerseffecten) in de directe nabijheid van de Zumpe hier niet meer in en is het besluit van het college erg vreemd te noemen. Immers is het PAS juist bedoeld om de stikstofneerslag in natuurgebieden te beperken. Ook zijn de gevolgen voor de Omgevingswet (ingang 2021) nog volstrekt onduidelijk.

In Hoofdstuk 3.5.2 (pagina 30) Doetinchem natuurlijk duurzaam wordt naar onze mening onterecht gesuggereerd dat er sprake is van extra compensatie door uitbreiding van natuurgebied de Zumpe. Tevens vragen wij ons af of de genoemde hectares kloppen.

Reactie gemeente

Het plan is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Het Natura 2000-gebied 'Rijntakken' ligt op circa 12 kilometer afstand het meest nabij het plan. Dit is ook vermeld in de aanmeldnotitie (vormvrije) m.e.r.-beoordeling (zie ook punt 2.1). Gezien de vernietiging van de PAS, is ook een aanvullende AERIUS-berekening uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het projecteffect op de Natura 2000-gebieden kleiner is dan of gelijk is aan 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projecteffect zal geen sprake zijn van een significante toename in stikstofdepositie en kunnen negatieve effecten worden uitgesloten.

Uit het MER rapport van de Oostelijke Randweg is overigens gebleken dat voor De Zumpe dat de verschillen door de effecten zo klein zijn dat ze wegvallen tegen de fluctuaties van de achtergrond (*bladzijde 39 van de MER Oostelijke Randweg Doetinchem*). De hectares die in het ontwerpbestemmingsplan genoemd worden beslaan de gehele ontwikkeling van De Zumpe (in totaal 120 hectare).

2.4 Besluit Motorbrandstoffen verkooppunten (BMV1999)

In Hoofdstuk 3.5.8. (pagina 34) van het Ontwerp wordt aangegeven dat de gemeente voor de verplaatsing van bestaande verkooppunten zich baseert en inspeelt op het BMV, zoals door de gemeenteraad in 1999 is vastgesteld. Ten aanzien van LPG volgt de gemeente mede het landelijk beleid.

Wij zijn van mening dat de huidige BMV 1999 volkomen ten onrechte wordt toegepast, immers we leven inmiddels 20 jaar verder en in een totaal veranderende wereld. Het is daarbij vreemd om nu in te steken op het faciliteren van de verkoop van fossiele brandstoffen, terwijl in Nederland sprake is van een grootschalige energietransitie, juist ook vanwege het milieu. Dit wordt nota bene in Hoofdstuk 3.3.1. (pagina 24) inzake energietransitie bevestigd!!.

Daarbij is tevens van belang, dat:

- het jaarlijkse afzetvolume in LPG al jaren sterk dalende is en volgens experts gaat LPG verdwijnen uit de markt;
- er in toenemende mate sprake is van een mix van alternatieve brandstoffen, zoals elektrisch en waterstof;
- de overgang naar elektrisch rijden gepaard zal gaan met een stijgende vraag naar snellaadfaciliteiten, waarbij opladen voor elektrisch rijden voor ca 75% "aan huis" plaatsvindt;
- nieuwe auto's steeds minder brandstof verbruiken (gemiddeld 30% minder);
- in Doetinchem sprake is van een overaanbod van tankstations (zie hierna onderdeel 5);
- er een enorme prijsconcurrentie is met Duitsland, daardoor circa 20% minder afzet.

Daarnaast hebben wij vastgesteld, dat er sinds 1999 nog tenminste 4, al dan niet bemande, tankstations zijn bijgekomen in Doetinchem, waarbij ook niet altijd BMV 1999 consequent is toegepast (b.v. wel of niet op bedrijventerrein, of wel / niet bemand).

Feitelijk is naar onze mening sprake van een ontvricting van de plaatselijke voorzieningestructuur, met een overschot/teveel aan tankstations.

Zoals aangegeven, zijn wij van mening dat de huidige BMV 1999 volkomen ten onrechte wordt toegepast en dat op basis van realistische criteria naar de voorgestelde verplaatsing moet worden gekeken. Wij concluderen dan, dat verplaatsing niet noodzakelijk is, zie ook hierna.

De getrokken conclusie op pagina 23 (onderaan) is dan ook onjuist.

Reactie gemeente

Het Besluit Motorbrandstoffen verkooppunten (BMV, 1999) is nog steeds actueel: het verplaatsen van risicobronnen vanuit het stedelijk gebied naar de in- en uitvalswegen. Deze verplaatsing is wenselijk vanwege de veiligheidscriteria. Ook in de Structuurvisie Doetinchem, vastgesteld op 26 september 2013, wordt aangegeven dat het wat betreft LPG-tankstations de wens is om deze te saneren uit een woonwijk en te plaatsen bij invalswegen. In hetzelfde document (pagina 102) wordt al aangegeven dat de gemeente in overleg is om één tankstation met LPG vanuit het stedelijk gebied te verplaatsen naar een invalsweg.

In het voorliggende bestemmingsplan 'Tankstations Oostelijke Randweg en Wijnbergseweg 39-41 - 2019' wordt de verplaatsing van het tankstation mogelijk gemaakt. In het bestemmingsplan is een duidelijke koppeling gemaakt tussen de Wijnbergseweg en Oostelijke Randweg. Het tankstation aan de Oostelijke Randweg mag alleen gerealiseerd worden als het tankstation aan de Wijnbergseweg ontmanteld wordt.

Bij de verplaatsing zal er ook géén uitbreiding plaatsvinden. Op de locatie Wijnbergseweg 39-41 is het recht op 999 m³ LPG gevestigd. Dit recht zal ook op de nieuwe locatie opgelegd worden. De dalende verkoop van fossiele brandstof en de energietransitie is het risico van de initiatiefnemer.

De energietransitie die in hoofdstuk 3.3.1. van de toelichting aangehaald wordt gaat over de realisatie van het tankstation met eventuele zonnepanelen en -collectoren. De ambitie is om energieneutraal te zijn, dit zal ook ten goede komen voor de initiatiefnemer.

Van ontwrichting van de markt is in principe geen sprake, omdat het om een verplaatsing gaat. Uit jurisprudentie blijkt overigens dat het feit dat door het realiseren van een nieuw verkooppunt de omzet van één of meerdere aanbieders (benzineverkooppunten) in de omgeving afneemt, of dat een aanbieder zijn exploitatie moet stoppen, nog niet wil zeggen dat er sprake is van duurzame ontwrichting van het in het verzorgingsgebied aanwezige voorzieningenpatroon. Voor de overige punten zie wat betreft de ontwrichting zie punt 2.5 (Locatie tankstation ORW).

2.5 Locatie tankstation ORW

Uit het Ontwerp blijkt dat het gaat "om het mogelijk maken van een tankstation met LPG aan de Oostelijke Randweg". Gezien vorenstaande conclusie m.b.t de sterk dalende afzet van LPG vragen wij ons af, waarom dit aspect zo zwaar wordt aangezet en feitelijk in strijd is met de huidige ontwikkelingen (zie hiervoor punt 2.4). Waarom verplaatsen dalende afzet LPG?

Immers op een afstand van circa 600 meter kan bij de Esso aan de Europaweg LPG worden getankt, of bij iets verder bij de BP aan de Terborgseweg.

De opmerking in Hoofdstuk 3.2.3. (pagina 23) inzake Ladder voor duurzame verstedelijking onder de kop Onderzoek behoefte, "dat er behoefte is aan het Tankstation met LPG" is een volstrekt onjuiste vaststelling gezien de 1^e alinea. Het is eerder een ontwrichting van de plaatselijke voorzieningenstructuur.

Een ander belangrijk aspect bij de keuze voor verplaatsing van het Tankstation naar de ORW is het feit dat in Doetinchem sprake is van een groot overaanbod van tankstations, ten opzichte van elders in Nederland circa 2,5 tot 3 x meer tankstations, dus er zijn al extreem veel tankstations. Daarnaast liggen aan de invalsroutes vanaf de A18 al diverse tankstations (4 in Doetinchem en 1 direct vooraan in Zelhem) over een relatieve korte afstand.

Naar onze mening is verplaatsing van een tankstation naar de ORW, nabij een zeer kwetsbaar natuurgebied volstrekt overbodig. En daarbij komt zijn er alternatieven?, die beter zijn dan in een kwetsbaar natuurgebied.

Gezien vorenstaande hebben wij dan ook grote twijfels inzake de Economische uitvoerbaarheid van het project, zie Hoofdstuk 6 (pagina 59). Enerzijds wordt aangegeven dat dit door de samenwerking met Varo haalbaar is, maar er wordt ook aangegeven dat de kosten voor de verwijdering van het oude tankstation deels gedekt zijn. Hoe zit dat dan met de kosten van eventuele bodemsanering? Blijkbaar is een planschaderisicoanalyse uitgevoerd, doch deze treffen we niet aan bij de ter inzage gelegde stukken. Onduidelijk is dan ook hoe het project op dit punt is vormgegeven, en hoe deze kosten worden voldaan of worden verrekend tussen gemeente en de huidige eigenaar.

Niettemin vragen wij aanvullend aandacht voor de door de gemeente voorgestelde locatie aan de ORW. Indien rekening wordt gehouden met een straal van 150 meter, i.v.m. groepsrisico, dan zijn er naar onze mening ook nog andere locaties mogelijk, o.a in de buurt van de kruising met de Varsseveldseweg, die daarbij ook veiliger zijn. Wij zijn van mening dat er door de gemeente onvoldoende onderzoek is gedaan naar mogelijke alternatieve locaties.

Tenslotte zijn we van mening dat een belangrijk aspect van het tankstation over het hoofd wordt gezien. Voor zo ver ons bekend blijft Garagebedrijf Wenting met haar garagebedrijf. Shop en autowasplaats gevestigd aan de Wijnbergseweg 39-41.

Naar onze mening zal het toestaan van een Shop en autowasplaats bij het Tankstation, zoals aangegeven H2.3.2 (pagina 17) aan de ORW een uitbreiding betekenen van het aanbod van diensten en producten, hetgeen niet het kenmerk van een verplaatsing is. En daarbij tevens extra belastend voor het naastgelegen natuurgebied en de Zumpe.

Op basis van de toelichting kan verder niet worden nagegaan of de detailhandel inderdaad ondergeschikt is aan de verkoop van brandstoffen.

Daarmee is ook de conclusie in Hoofdstuk 3.5.5. (pagina 33) inzake detailhandelsbeleid niet op zijn plaats.

Reactie gemeente

In het bestemmingsplan 'Oostelijke Randweg 2009' is al de mogelijkheid opgenomen voor een tankstation. Artikel 3.6 Wro maakt het mogelijk ter plaatse van de aanduiding 'wro-zone - wijzigingsgebied 1' de bestemming 'Agrarisch' wijzigingen in 'Bedrijf'.

In de buurt van de kruising Varsseveldseweg / Oostelijke Randweg is het niet wenselijk om het tankstation te realiseren. Aan de Oostelijke Randweg is het op andere plaatsen niet mogelijk, in verband met te veel huizen/gebouwen. Aan de Varsseveldseweg moet er een extra afslag genomen worden. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen op de

Varsseveldseweg. De kracht van het tankstation op de beoogde plek aan de Oostelijke Randweg is juist dat vooral passerend verkeer gebruik gaat maken van het tankstation.

De vestiging van het tankstation met LPG is rekening gehouden met de contour van 35-meter voor het plaatsgebonden risico. Voor het groepsrisico geldt een contour van 150-meter rondom het vulpunt.

Zoals bij de reactie op punt 2.4 vermeld, gaat het om verplaatsing van het tankstation met alle vergunde rechten. Dit is onder andere de verkoop van LPG. De opmerking 'dat er behoefte is aan het Tankstation met LPG' is dan ook vanuit de verplaatsing geredeneerd. Doordat er geen nieuw tankstation bijkomt, zal er in principe ook geen ontwrichting ontstaan.

Uit deskundigen onderzoeken (onder ander Quick scan beschermde planten- en diersoorten) is gebleken, dat de realisatie van het tankstation geen negatieve effecten heeft voor De Zumpe. Met het opstellen van dit bestemmingsplan wordt uitvoering gegeven aan het eerder aangehaalde BMV 1999 beleid én tevens wordt de realisatie van De Zumpe meegenomen. Tevens worden er extra eisen gesteld aan de landschappelijke inpassing.

Bij de gemeente bestaan er geen redenen voor twijfels inzake de economische uitvoerbaarheid. Met de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst gesloten over de kosten van het project. De kosten voor verwijdering van het oude tankstation zullen voor de rekening van de initiatiefnemer zijn. De planschadeanalyse is niet toegevoegd aan de ter inzage gelegde stukken. Dit is wettelijk ook niet verplicht. De planschaderisicoanalyse is bedoeld om te onderzoeken of er sprake is van planschade en zo ja, welk bedrag er hiervoor gereserveerd moet worden.

Onderdeel van de verplaatsing is dat de tankstation aan de Wijnbergseweg 39-41 ontmanteld moet worden. Het sluiten van de shop zal daarvan onderdeel zijn. Detailhandel en horeca is ondergeschikt aan de verkoop van brandstoffen. Voor de shop is een maximale oppervlakte van 50 m² opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Deze maat is universeel voor tankstations in de gemeente Doetinchem. De conclusie in hoofdstuk 3.5.5. is daarmee dus wel correct.

2.6 Veiligheid (of beter onveiligheid?)

De Oostelijke Randweg is in het jaar 2014-2015 gerealiseerd als een 70 kilometer weg, zie ook Hoofdstuk 2.3.1. (pagina 16).

Het weggebruik is in de loop der jaren al aanzienlijk toegenomen. Belanghebbenden stellen vast, dat de maximum snelheid frequent door de weggebruikers wordt overtreden, dat er te hard wordt gereden en dan met name door motorrijders, maar ook door andere weg - gebruikers op momenten dat de verkeersintensiteit iets lager is. Handhaving vindt voor zover ons bekend niet / nauwelijks plaats. Bekend zijn ook gevaarlijke situatie ter hoogte van de Vossenstraat.

In Hoofdstuk 3.5.1. (pagina 28) van het Ontwerp staat het volgende vermeld: "De ontwikkeling van het tankstation aan een dergelijke weg kan het gebruik van de weg bevorderen". Dit als conclusie voor het gebruik van de ORW als betere afwikkeling van het doorgaand verkeer rond de binnenstad. Tevens wordt vermeld op H 3.3.2 van adviesbureau Aveco de Bondt (bijlage 2) dat "Om reden van de prijsconcurrentie wordt er extra verkeersgeneratie verwacht op de ORW".

Met andere woorden er wordt een aanzuigende werking van autoverkeer verwacht. Het realiseren van een Tankstation aan de ORW zal de veiligheid dan ook zeker niet ten goede komen. Ook de gemeente concludeert dit in het Ontwerp, want daarin wordt aangegeven dat het verkeer, komende vanuit Zelhem minder gebruik zal maken van het Tankstation. Dit i.v.m. het moeilijk kunnen oversteken, ondanks de destijds in 2015 al onaangekondigde aanleg van de midden-geleider / voorsorteerstrook.

Het is ook merkwaardig dat de aanpassing van de weg middels voorsorteerstrook, in 2015 reeds voorbereid, niet opnieuw is opgenomen in het bestemmingsplan, zie Hoofdstuk 2.3,2 (pagina 17).

Daarnaast constateren wij op het punt van verkeersintensiteit tegenstrijdigheden in het Ontwerp. We lezen o.a. de volgende passages:

-Hoofdstuk 4.11.1 (pagina 53): "er ten gevolge van het tankstation nagenoeg geen sprake zal zijn van extra verkeersgeneratie op de ORW";

-Hoofdstuk 4.4.1 (pagina 39): "geen extra verkeersgeneratie op de ORW zal ontstaan als gevolg van het tankstation".

In het oorspronkelijke plan stond een toegang tot het tankstation van één kant. Thans is de vraag waarom hier thans toch van afgeweken is, terwijl de midden-geleider / voorsorteerstrook bij aanleg van rondweg wel zo gerealiseerd is. Hoe vindt straks b.v. afwikkeling plaats van het verkeer dat het tankstation wil verlaten richting Doetinchem / Bedrijvenweg /AIS?

Wie het weet, mag het zeggen, maar wij zijn van mening dat het Ontwerp op het punt verkeersveiligheid ondeugdelijk is. We zijn het dan ook volstrekt oneens met de getrokken conclusies op basis van de geschetste tegenstrijdigheden. Komt niet erg zorgvuldig over.

Reactie gemeente

Het handhaven van de snelheid van verkeer op wegen is een taak van de politie. Hierin kan de gemeente dan ook niet in voorzien. De gemeente denkt wel mee in het zo veilig mogelijk maken van de Oostelijke Randweg.

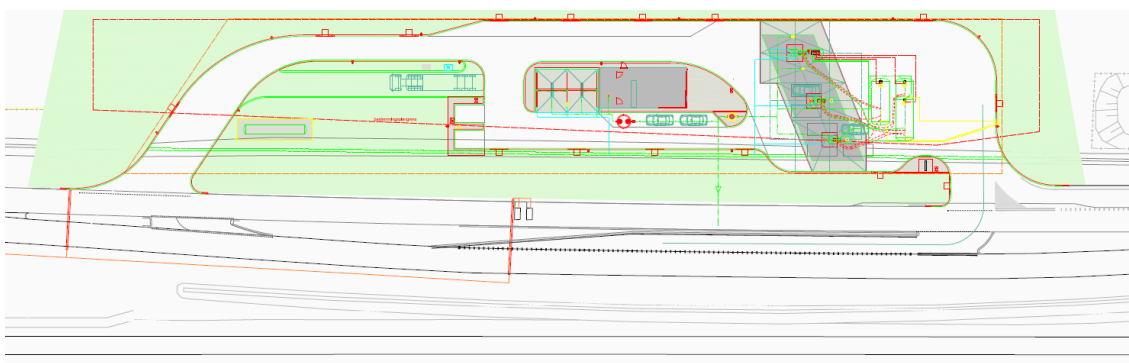
De Oostelijke Randweg is aangelegd met als doel om de bereikbaarheid van oostelijke kant van Doetinchem te verbeteren, en de binnenstad te ontzien. De Oostelijke Randweg is gerealiseerd voor een intensiteit van circa 18.700 motorvoertuigen per etmaal. De verkeersintensiteit is momenteel circa 13.000, dit betekent dat er nog voldoende ruimte is voor meer verkeer. Echter zullen de meeste bezoekers van het geplande tankstation al rijden op de Oostelijke Randweg.

Zoals vermeld in het onderzoek van Tankstation Advies B.V. (bijlage 4 van de Toelichting van het bestemmingsplan) zijn er rondom de Oostelijke Randweg meerdere tankstations aanwezig. Of het tankstation een extra aanzuigende werking heeft valt dus nog te bezien. Echter wordt in het bestemmingsplan uitgegaan van een kleine toename van verkeer. In

het rapport van Tankstation Advies B.V. staat het volgende vermeld: 'Om reden van prijsconcurrentie verwachten wij geen extra verkeer op de Oostelijke Randweg als gevolg van het tankstation'.

Bij de aanleg van de Oostelijke Randweg is inderdaad al rekening gehouden met een middengeleider / voorsorteerstrook. Deze zal ook gebruikt worden als het tankstation gerealiseerd wordt. Deze maatregelen zijn binnen het geldende planologische regime al mogelijk. Ondanks de middengeleider / voorsorteerstrook is het voorstelbaar dat verkeer dat van het noorden naar het zuiden rijdt dat gaat tanken lager is dan andersom. Wanneer er een reeks voertuigen vanuit de tegenoverstelde richting komt, zal er eerder overwogen worden om de aankoop uit te stellen of ergens anders te tanken.

Het ontwerp met één op- en afrit is inderdaad de revue gepasseerd. Hierbij zou echter een groter en bredere terrein nodig zijn. Omdat tankwagen zouden moeten kunnen keren bij het tankstation. Door twee op- en afritten is er een minder breed terrein nodig. Er zal gewerkt worden aan een ontwerp waarbij het verkeer bij het afrijden van het terrein naar beide kanten kan afslaan. Dit ontwerp voor de daadwerkelijk inrichting van het tankstationterrein is mogelijk op grond van het geldende bestemmingsplan.



Figuur 1: een mogelijke indeling van het plangebied

2.7 Welstand Doetinchem

In Hoofdstuk 3.5.9. (pagina 35) wordt in gezoemd en getoetst met de welstandsnota, zoals vastgesteld in april 2016. Hier wordt gesuggereerd dat het vestigen van het tankstation aan de ORW zal voldoen aan de criteria in de nota, doch dat bij aanvraag van de omgevingsvergunning dit nog zal worden getoetst. En welke normen worden dan getoetst? Wij zijn van mening, dat deze benadering "te kort door de bocht is", omdat het beeld juist op de betreffende locatie, aan de rand van de natuur zeer vervuilend is. Aan de zij - en achterzijde (aan de kant van de Zumpe) wordt het zicht op het tankstation ontnomen door een aarden wal van 5 meter hoog (15 meter breed) met begroeiing, doch aan de zijde van de ORW is sprake van een grote beeldvervuiling door de prominente verschijningsvorm van het tankstation, de verlichting, etc..

Reactie gemeente

De gemeente ziet het liefst dat het tankstation zo groen mogelijk wordt ingepast. Echter heeft het ook begrip voor de initiatiefnemer dat het kostenefficiënt moet zijn.

Aan de kant van de Zumpe wordt een houtwal met beplanting gerealiseerd. Aan de kant van de Oostelijke Randweg wordt een haag van meidoorn of beuk geplant. De haag heeft een minimale afmeting van 1,50 meter breedte en 1,00 meter hoogte (na 3 jaar). Aan de noordzijde van het plangebied van het tankstation wordt een los groeiende meidoornhaag geplant die tot 3 meter hoogte kan uitgroeien. Dit alles is opgenomen in een beplantingsplan, dat als voorwaardelijke verplichting is opgenomen in het

bestemmingsplan (artikel 4.4.1. van de regels). Hierbij is rekening gehouden met de verkeersveiligheid. Vereiste is onder andere een obstakelvrije zone van 6 meter naast de weg.

Het bouwplan moet aan de welstandscommissie worden voorgelegd. Zij is onafhankelijk en oordeelt over het ontwerp van het bestemmingsplan. In de welstandsnota staat: 'de eigentijdse linten keert de bebouwing niet van de weg af'. Verder geldt dat de algemene welstandscriteria van toepassing zijn.

Voor de verlichting en dergelijk zijn er verschillende opties. Het licht naar beneden richten en ledverlichting kan al zorgen voor een minder opvallende verschijning. Bij een tankstation hoort een landmark. Deze zal worden uitgevoerd in een 'price sign' van maximaal 6 meter hoog. Dit is gebruikelijk voor tankstations.

2.8 Overige aspecten

We stellen vast dat de gemeente vanaf 2012 geen alternatieven voor een andere locatie van het te verplaatsen tankstation heeft voorgesteld, aangedragen, hoewel daar, gezien de ontwikkelingen van de laatste jaren, zoals hiervoor geschetst zeker aanleiding voor is. Waarom zo hardnekkig Wij stellen voor dat deze alternatieven alsnog onderzocht gaan worden. Zie ook onze opmerkingen in alinea 1 van punt 2.5.

Daarnaast zijn er nog een aantal opmerkingen, die vanuit de brede kring van belang - hebbenden naar voren is gekomen:

- 1) qua natuur is er veel veranderd na de aanleg van de ORW, het vocht in de achtertuinen is verdwenen, het kikkergekwak in de zomer is geheel verdwenen, evenals andere dieren;
- 2) na de aanleg van de ORW is gebleken dat de geluidsoverlast veel groter is, dan destijds voorgespiegeld. Het nut van de geluidswal is beperkt, het geluid komt er overheen of gewoon achterlangs. De verwachting is dat de geluidsoverlast na de vestiging van een tankstation, door de toename van de verkeersbewegingen alleen maar zal toenemen;
- 3) er bestaan grote zorgen over de vormgeving van een tankstation aan de ORW, en dan met name de inpassing in het kwetsbare groen en gezien vanaf de Schimmelpennincklaan en Varsveldseweg. Wat is het effect van de vormgeving en verlichting van het tankstation, wat blijft er nog qua groen, verlaagde aanleg, of op het huidige verhoogde talud.
- 4) nogmaals wordt herhaald, dat het belanghebbenden bevreemd dat, hoewel overduidelijk sprake is van een groot overaanbod van tankstations in Doetinchem de gemeente vasthoudt aan verplaatsing van een tankstation naar de ORW. In deze zienswijze zijn voldoende argumenten aangedragen, waarom dit een onzinnige gedachte is.

Reactie gemeente

In 2009 is er in het kader van het bestemmingsplan 'Oostelijke Randweg 2009' een locatieonderzoek uitgevoerd. Zie hiervoor ook de reactie van de gemeente bij punt 2.5 (locatie tankstation).

Voor de overige opmerkingen:

- 1) Ten behoeve van de ORW zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, waaronder ook de watertoets, dit is een wettelijke verplichting waarbij waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze zijn meegewogen. Wat de belanghebbenden aangeven kan ook komen door de aanhoudende droogte/dalende grondwaterstanden van 2018/2019.
- 2) Dit punt is behandeld in punt 2.1 (Milieu effect rapportage). Uit onderzoeken blijkt dat de toename van verkeer geen belemmering vormt voor de realisatie van het tankstation.
- 3) Het tankstation moet landschappelijke worden ingepast. Hiervoor is een beplantingsplan opgesteld. Zie ook punt 2.7. Het beplantingsplan is als voorwaardelijke verplichting opgenomen in het bestemmingsplan (artikel 4.4.1. van de regels).

- 4) Dit punt is benoemd in zienswijze 2.4, zie reactie aldaar. Daarnaast heeft de gemeente een contract gesloten met Wenting over de verplaatsing van het tankstation aan de Wijnbergseweg 39-41 naar de Oostelijke Randweg.

Gevolgen naar aanleiding voor zienswijze 2:

- Er is een update uitgevoerd worden van de Quick Scan natuurtoets;
- Er is een onderzoek uitgevoerd worden naar de stikstofdepositie;
- Er zal een oppervlakenorm worden opgenomen in de regels voor ondergeschikte detailhandel (maximaal 50 m²) bij het tankstation in de bestemming 'Bedrijf'.