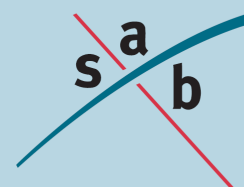


Ruimtelijke onderbouwing

Noorderhaven, velden 13 en 14

Gemeente Zutphen

Datum: 28 oktober 2013
Projectnummer: 130223
ID:NL IMRO.0301.OMG02Velden13en14-on01



INHOUD

1	Inleiding	5
1.1	Inleiding	5
1.2	Ligging van het besluitgebied	5
1.3	Geldende bestemmingsplannen	7
1.4	Opzet van de ruimtelijke onderbouwing	7
2	Het plan	8
2.1	Inleiding	8
2.2	Gebiedsontwikkeling Noorderhaven	8
2.3	Bouwplannen plandelen veld 13 en veld 14	13
3	Beleidskaders	17
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	19
3.3	Regionaal beleid	23
3.4	Gemeentelijk beleid	24
3.5	Conclusie	28
4	Milieu en omgevingsaspecten	29
4.1	Inleiding	29
4.2	Bodem	29
4.3	Externe veiligheid	30
4.4	Explosieven	35
4.5	Luchtkwaliteit	36
4.6	Geluid	38
4.7	Trillingen	44
4.8	Bedrijven en milieuzonering	45
4.9	Water	51
4.10	Voorzieningen	54
4.11	Flora en fauna	55
4.12	Archeologie	62
4.13	Cultuurhistorie	65
4.14	Verkeer en parkeren	66
5	Economische uitvoerbaarheid	71
6	De procedure	72
6.1	Procedure omgevingsvergunning	72
6.2	Zienswijzen	72
6.3	Conclusie	72

Projectkaart

Kaart van besluitgebied

Separate bijlagen

Bijlagenboek A

- Bijlage 1: Literatuurlijst bodemonderzoeken herontwikkelingslocatie Noorderhaven, gemeente Zutphen, 17 november 2010
- Bijlage 2: Toetsing externe veiligheid ontwikkelingsgebied Noorderhaven te Zutphen, DHV B.V., BA6593-101-100, november 2011
- Bijlage 3: Verantwoording groepsrisico Noorderhaven, DHV B.V., B7437-02-001, november 2011
- Bijlage 4: Gebiedsinventarisatie NGE De Mars, Koekoek taxatie & advies, september 2011
- Bijlage 5: Herontwikkeling De Mars, Zutphen, onderzoek naar de luchtkwaliteit en depositie, DGMR B.V., M2007.5537.02.R001, 24 maart 2011
- Bijlage 6: Notitie bij onderzoek herontwikkeling De Mars, Zutphen, DGMR B.V., M2007.5537.03.N001, 25 november 2011
- Bijlage 7: Akoestisch onderzoek BP Noorderhaven en reconstructie wegen stationsgebied, Zutphen, De Haan B.V., B.07.232.11, 17 november 2011
- Bijlage 8: Trillingsonderzoek gebiedsontwikkeling Noorderhaven, Witteveen+Bos, nummer ZU189-5, 18 februari 2011
- Bijlage 9: Akoestisch onderzoek Raab Karcher, DGMR B.V., M.2009.0716.16.R001, 17 november 2010

Bijlagenboek B

- Bijlage 10a: Akoestische invloed van bedrijvigheid op het woningbouwplan Noorderhaven, DGMR B.V., M.2008.0332.08.N001, 19 augustus 2009
- Bijlage 10b: Akoestisch onderzoek Achmea Health Center, Zutphen, DGMR B.V., M.2008.0332.08.R001, 1 juli 2010
- Bijlage 11: Waterdocument plan Noorderhaven gemeente Zutphen, Ganzevles Advies&management, 1 juli 2010
- Bijlage 12: Risicoscan natuur op De Mars, Arcadis B.V. B02042.300004/HB, 2 december 2008
- Bijlage 13: Nader ecologisch onderzoek Noorderhaven Zutphen, Arcadis B.V., B02041.100001, 5 juli 2010
- Bijlage 14: Mitigatieplan Flora en Faunawet Noorderhaven, Arcadis B.V. B020141.100001.0700, 20 december 2012
- Bijlage 15: Een archeologisch bureauonderzoek en grondradaronderzoek in het Noorderhavenkwartier van De Mars in Zutphen, gemeente Zutphen, Zutphense Archeologische Publicatie 53, 12 november 2009
- Bijlage 16: Archeologisch onderzoek in het Noorderhavenkwartier van de Mars in Zutphen, gemeente Zutphen, Zutphense Archeologische Publicaties 59, 30 augustus 2011
- Bijlage 17: Quick scan cultuurhistorie De Mars, gemeente Zutphen, 2008
- Bijlage 18: Definitief Selectiebesluit besluitgebied Noorderhaven (archeologie) d.d. 11 april 2011
- Bijlage 19: Staat van bedrijfsactiviteiten Functiemenging categorie A t/m C
- Bijlage 20: Staat van inrichtingen (horeca)
- Bijlage 21: Parkeernormering

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Heijmans Vastgoed heeft het initiatief genomen om op een locatie ten noorden van het station Zutphen direct ten zuiden van de Dreef, in de velden 13 en 14 in het plan-gebied Noorderhaven, maximaal 110 woningen te realiseren. Het bouwplan bestaat uit maximaal 52 grondgebonden woningen en maximaal 58 appartementen. De om-gevingsvergunningaanvraag hiervoor wordt ingediend.

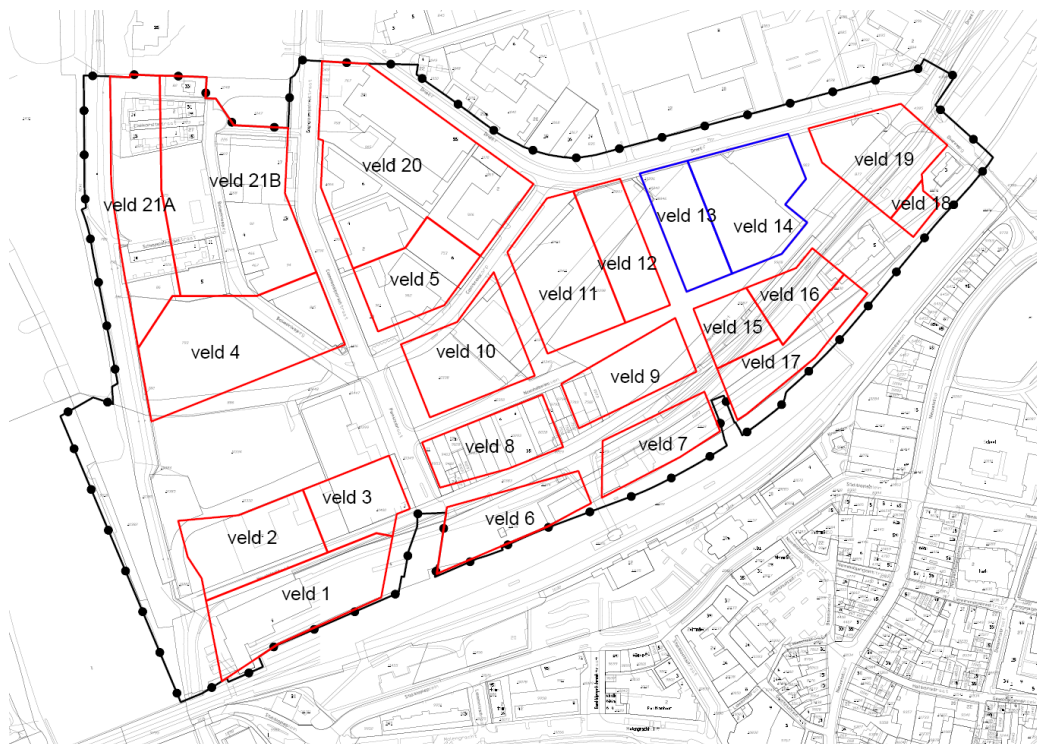
De ontwikkelingslocatie maakt onderdeel uit van een voormalig bedrijventerrein. De gemeente Zutphen werkt voor dit bedrijventerrein aan een herstructurering naar een centrumstedelijk woon- en werkgebied. Hiervoor is een stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan Noorderhaven opgesteld. De ontwikkelingslocatie ligt binnen de velden 13 en 14 van het plan Noorderhaven. Het bestemmingsplan Noorderhaven biedt nog geen kader om een besluit te nemen over de omgevingsvergunningsaan-vraag voor de ontwikkelingslocatie. Het bestemmingsplan is op 22 april 2013 vastge-steld, maar is nog niet onherroepelijk. Het bestemmingsplan biedt bovendien geen rechtstreekse bouwtitel voor de gewenste ontwikkeling. Wel is in het bestemmingsplan Noorderhaven een uit te werken bestemming Woongebied opgenomen waarin de ontwikkeling is opgenomen.

Vooralsnog wordt lopende de bestemmingsplanprocedure ingezet op een omgevings-vergunning met ruimtelijke onderbouwing.

Van het vigerend bestemmingsplan kan worden afgeweken met een omgevingsver-gunning ex. Artikel 2.1, lid 1, onder c juncto artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Hierbij stelt de Wabo als voor-waarde dat de ontwikkeling niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en dat de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Deze ruimte-lijke onderbouwing voor de velden 13 en 14 toont aan dat hieraan wordt voldaan.

1.2 Ligging van het besluitgebied

De ligging van de velden 13 en 14 en de globale ligging van de nieuwbouwlocaties binnen deze velden is op de navolgende figuur aangegeven. Op de verbeelding bij deze ruimtelijke onderbouwing is het besluitgebied exact aangeduid.



Figuur 1-1. Overzicht velden zoals opgenomen in dit bestemmingsplan. Globale ligging nieuwbouwlocaties (besluitgebied) is met blauwe lijnen aangegeven.

In de huidige situatie ligt de grond in het besluitgebied braak. Er is geen bebouwing aanwezig. Er staan geen waardevolle bomen in het besluitgebied.

De navolgende figuur toont een recente luchtfoto in perspectief van het besluitgebied.



Figuur 1-2. Luchtfoto besluitgebied (rood omcirkeld) en omgeving

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Voor het besluitgebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

Naam	Vastgesteld	Goedgekeurd
Dreef 1983	19 december 1983	30 januari 1985
Dreef 3e herziening	29 augustus 1994	27 december 1994

1.4 Opzet van de ruimtelijke onderbouwing

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 eerst ingegaan op het stedenbouwkundig plan voor Noorderhaven en vervolgens op de bouwplannen in de velden 13 en 14 van Noorderhaven. Het volgende hoofdstuk (3) beschrijft de beleidskaders waarna in hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de haalbaarheid van de bouwplannen. Hierin komen de milieuaspecten en omgevingsaspecten aan de orde. Het laatste hoofdstuk (5) is gereserveerd voor de procedure.

2 Het plan

2.1 Inleiding

In paragraaf 2.2 wordt de gebiedsontwikkeling Noorderhaven aan de hand van het stedenbouwkundig plan en het in procedure zijnde bestemmingsplan Noorderhaven beschreven. Deze plannen vormen de basis voor de ontwikkeling van de bouwplannen in het besluitgebied. In de laatste paragraaf wordt ingegaan op de bouwplannen waar deze ruimtelijke onderbouwing voor is opgesteld en de relatie tussen de bouwplannen en de gebiedsontwikkeling Noorderhaven.

2.2 Gebiedsontwikkeling Noorderhaven

2.2.1 *Stedenbouwkundig plan Noorderhaven*¹

2.2.1.1 Opgave gebiedsontwikkeling Noorderhaven

De opgave voor Noorderhaven is de transformatie van een voormalig bedrijventerrein naar een hoogwaardig, divers en levendig centrumstedelijk milieu om in te wonen, werken en te verblijven. Noorderhaven wordt herontwikkeld met maximaal 1.050 woningen en ruimte voor onder andere horecavoorzieningen, kantoren, kleinschalige bedrijfsruimten, detailhandel en culturele voorzieningen. Daarnaast komen er twee nieuwe spooronderdoorgangen en een raamwerk van openbare ruimte met straten, pleinen, parken en een haven die Noorderhaven moeten verbinden met de binnenstad en de IJssel.

2.2.1.2 Raamwerk stedenbouwkundig plan

Stedenbouwkundig raamwerk: Openbare ruimte

De openbare ruimte vormt een belangrijke drager van het stedenbouwkundig raamwerk. Hieronder is een figuur met de belangrijkste structuren in de toekomstige openbare ruimte van Noorderhaven opgenomen. Vervolgens zijn de voor het besluitgebied direct van belang zijnde belangrijke structuren in het raamwerk van de openbare ruimte nader beschreven.

¹ Noorderhaven, stedenbouwkundig plan, KCAP, mei 2010, update september 2010.

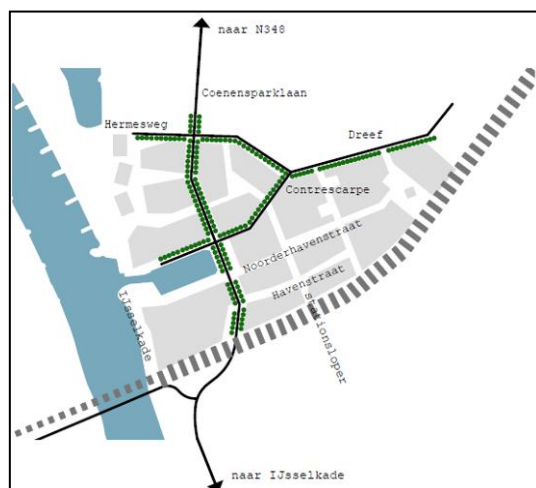


Figuur 2-1. Openbare ruimte, stedenbouwkundig raamwerk

Lanen en straten

Twee lanen verbinden Noorderhaven met de stad en de IJssel. De Coenensparkstraat, vormt een verbinding tussen de binnenstad en de nieuwe stadsentree via de N348. Vanaf de lanen ontsluit een aantal straten het gebied. De Dreef vormt de tweede hoofdontsluiting (noordelijke begrenzing velden 13 en 14). De Dreef splitst zich in de Contrescarpe en Hermesweg.

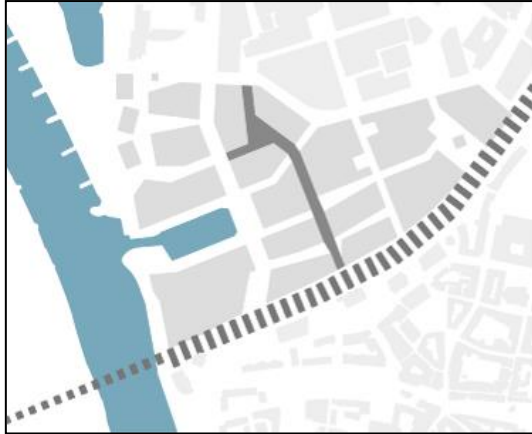
De onderstaande figuur geeft een beeld van de structuur van lanen en straten.



Figuur 2-2. Lanen en straten

Stationsloper

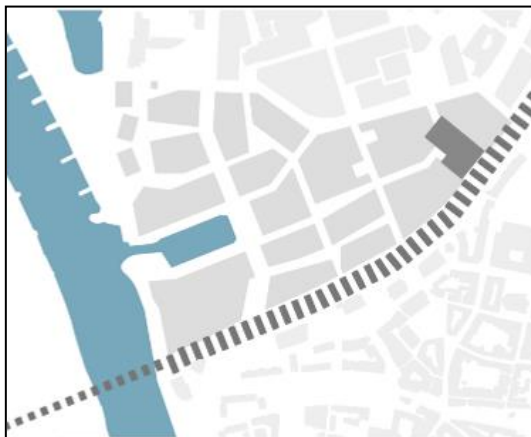
De Stationsloper heeft een belangrijke functie in de openbare ruimte in Noorderhaven. Het is een stedelijke hoofdroute tussen 's Gravenhof en de woonboulevard met het station als bronpunt. De looper krijgt een pleinachtige inrichting en is bestemd voor voetgangers. De navolgende figuur geeft de locatie van de Stationsloper weer.



Figuur 2-3. Stationsloper

Noorderhavenpark

Aan het einde van de Noorderhavenstraat is ten zuidoosten van veld 13 en 14 het Noorderhavenpark geprojecteerd. Het park vormt een belangrijk onderdeel van een reeks van pleinen en parken rondom de binnenstad (Historische gordel). Aan het park op de as van de Noorderhavenstraat is een toren geprojecteerd. De toren en het park zijn familie en identiteitsdrager van het Noorderhavenkwartier.



Figuur 2-4. Noorderhavenpark

Stedenbouwkundig raamwerk: Blokverkaveling

Schaal van blokken en nieuwbouw

Het raamwerk voor de gebouwde omgeving wordt gevormd door stedelijke blokken en een variatie in bebouwing en functies. Het stedenbouwkundig plan is opgebouwd uit gesloten blokken binnen een weefsel van straten en pleinen. Plandeel velden 13 en 14 valt in een gebied waar in het stedenbouwkundig plan een kleinstedelijke voortzetting van Zutphen, geschakeerd, met straten, panden, binnenhoven, Zutphense stoepen en trapjes is voorzien.

De blokken met de bestaande pakhuizen zoals aan de Havenstraat zijn compacter. Voor dit plandeel (pakhuisblokken) voorziet het stedenbouwkundig plan dan ook in bebouwing waarvan de maat en schaal refereert aan de bestaande pakhuizen: solitaire gebouwen met een robuuste maat. De in te passen panden en de historie van het gebied vormen de aanzet voor de verdere uitwerking in een pakhuisachtige opzet, met lofts, ateliers, broodfabriek, herenhuizen en pakhuizen.

Bouwhoogte

De bouwhoogte van de bebouwing varieert in het plangebied Noorderhaven over het algemeen tussen de 3 en 7 bouwlagen. Langs het water, het spoor en de Stationsloper bevindt zich de hogere bebouwing. In het gebied zijn twee hoogteaccenten. Deze liggen niet in het besluitgebied. In het plandeel veld 13 en 14 is sprake van een beperkte bouwhoogte van 3 tot 4 lagen voorzien.

De navolgende figuur geeft een beeld van de in het stedenbouwkundig plan Noorderhaven beoogde verhouding in het aantal bouwlagen.



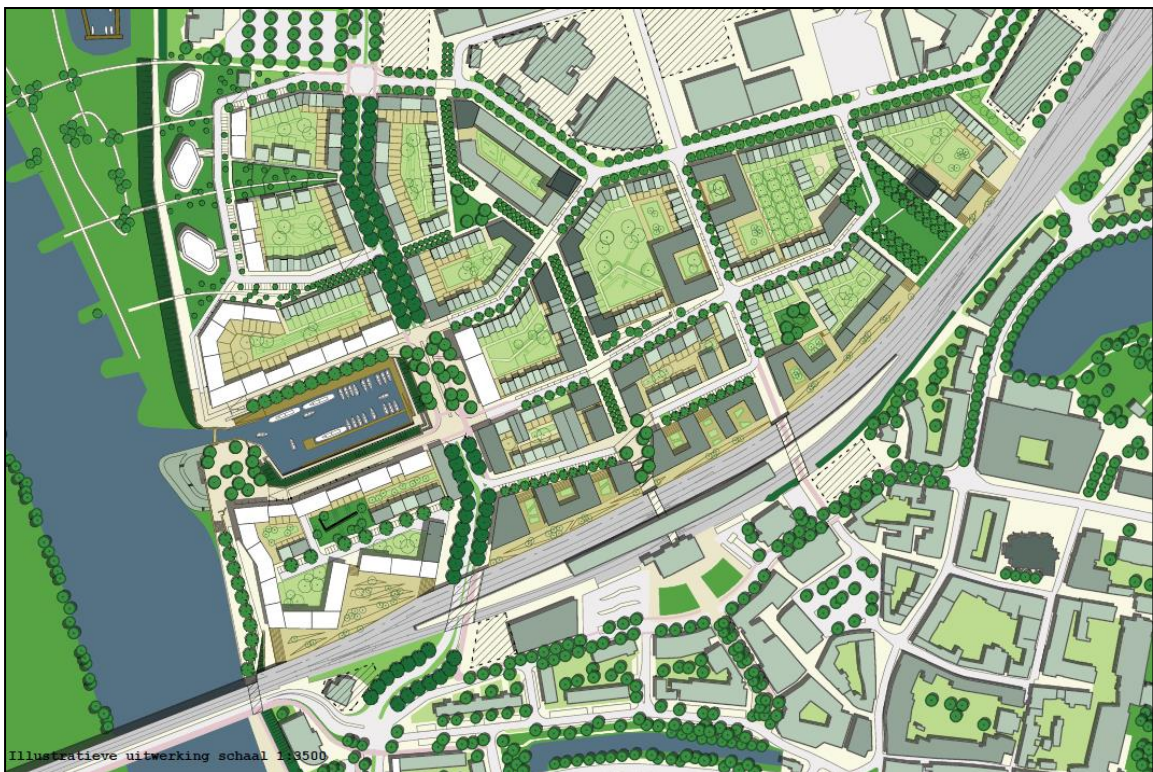
Figuur 2-5. Indicatie bouwlagen stedenbouwkundig plan

Stedenbouwkundig raamwerk: Voorzieningen en bedrijven

Noorderhaven krijgt een mix van functies met woningen in diverse categorieën en ruimte voor onder andere kantoren, een hotel, een P&R-voorziening, bedrijvigheid, maatschappelijke voorzieningen, ateliers, cultuur, leisure en commerciële activiteiten. Geen van deze voorzieningen zijn echter voorzien in het besluitgebied.

Illustratieve uitwerking stedenbouwkundig plan

Het raamwerk met proefverkaveling zoals hieronder weergegeven vormt geen exacte blauwdruk voor de uiteindelijke situatie, maar legt de hoofdstructuur openbare ruimte, uitgeefbare bouwvelden en de basisprincipes voor de programmatische ontwikkelingen van Noorderhaven vast. In verdere uitwerkingen volgt een detaillering in de inrichting van de openbare ruimte en de ontwikkeling van de bouwvelden. Uitwerkingen en nieuwe aanpassingen mogen niet ten koste gaan van de in het stedenbouwkundig plan voorgestelde structuur c.q. raamwerk. Dit wordt nader getoetst bij de beschrijving van de bouwplannen.



Figuur 2-6. Illustratieve uitwerking (proefverkaveling) Noorderhaven

2.2.2 bestemmingsplan Noorderhaven

Voor het besluitgebied is in het in procedure zijnde bestemmingsplan Noorderhaven de bestemming Woongebied Uit te werken opgenomen. In de volgende paragrafen is beknopt samengevat welke gebruiks- en bouwregels binnen de bestemming Woongebied zijn beoogd voor het besluitgebied.

2.2.2.1 Velden 13 en 14

Bestemmingsomschrijving

- a maximaal 110 woningen hieronder niet begrepen bewoning van woonwagens of woonschepen;
- b aan huis verbonden beroepen en aan huis verbonden bedrijven met een maximale vloeroppervlakte van 33,3% van de vloeroppervlakte van de woning met een maximum van 50 m²;
- c om pleinwerking te krijgen mag in veld 13 aan de oostzijde van het veld maximaal over één derde van de totale lengte worden gebouwd op een grotere afstand dan 1,5 van de naar de weg gekeerde bouwgrens;
- d in veld 14 mag worden afgeweken van het bouw ter plaatse van de aanduiding 'overig - veld 14' is in afwijking van het gestelde onder m, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van woongebied – 4' hoofdbebouwing toegelaten.
- e op het binnenterrein aan de zuidzijde mag in afwijking van het gestelde onder c worden voorzien van een extra schil van maximaal 12 grondgebonden woningen.

Bouwen

- a maximum bouwhoogte (hoofdgebouwen): 14,5 (= 4 lagen);
- b minimum bouwhoogte (hoofdgebouwen): 9.

2.3 Bouwplannen plandelen veld 13 en veld 14

2.3.1 Bouwplan velden 13 en 14

Belangrijkste ontwerpopgaven vanuit het stedenbouwkundig plan

De navolgende figuur geeft de inrichtingsschets weer voor de velden 13 en 14.

De inrichting voldoet niet volledig aan de uitwerkingsregels voor de velden 13 en 14, zoals opgenomen in het bestemmingsplan Noorderhaven, dat op 23 april 2013 is vastgesteld. Hoewel het stedenbouwkundige principe van compacte gesloten bouwblokken met een binnenterrein is gehandhaafd, is er sprake van een beperkte afwijking. Het binnenterrein aan de zuidzijde is namelijk voorzien van een extra schil van grondgebonden woningen.

In veld 14 is in het bestemmingsplan Noorderhaven ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van woongebied – 4' wel voorzien in de mogelijkheid om aan de binnenzijde van het bouwblok hoofdbebouwing op te richten. De schil van de maximaal 12 woningen valt echter maar gedeeltelijk binnen deze aanduiding. Vastgesteld moet worden dat er met de gewijzigde inrichting geen afbreuk wordt gedaan aan het uitgangspunt om compacte gesloten bouwblokken te realiseren. Ook het uitgangspunt dat er sprake is van binnenterreinen wordt gehandhaafd.

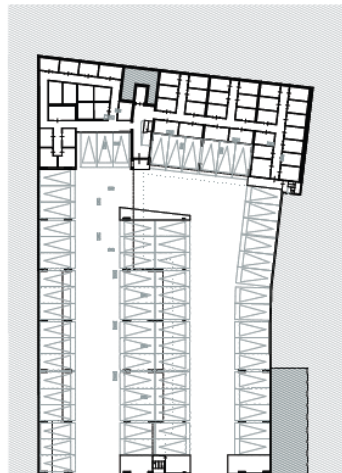


Figuur 2-7. Situatieschets velden 13 en 14 (Bron: Inbo , 30 mei 2013)

Belangrijkste kenmerken van de nieuwbouw

Het bouwplan voorziet in maximaal 52 grondgebonden woningen en 58 appartementen. De appartementen bevinden zich in maximaal twee appartementengebouwen. Een appartementencomplex bevindt zich in de noordwesthoek van veld 13. Het complex bestaat uit maximaal vier bouwlagen, met daaronder een parkeerkelder. Een impressie van het appartementencomplex is hieronder weergegeven.

OPBOUW



Kelder



BEGANE GROND

VERDIEPING

SCHAAL 1:500	DIFFERENTIATIE	PROGRAMMA - 16 meergezinswoningen - 44 meergezinswoningen - 25 eengezinswoningen - 4 eengezinswoningen - 21 eengezinswoningen - 110 woningen en 110P: 71 bebouwd / 39 onbebouwd	- 85 tot 95m² - 85m² - 85m² - 85 tot 95m² - 105m² - 105m²	Heijm. WB1 WB1 Heijm. WB1 Heijm.
-------------------------	-----------------------	---	---	--

Figuur 2-8 Impressie appartementengebouw noordoosthoek veld 13

De appartementen worden gerealiseerd in de sociale huursector.

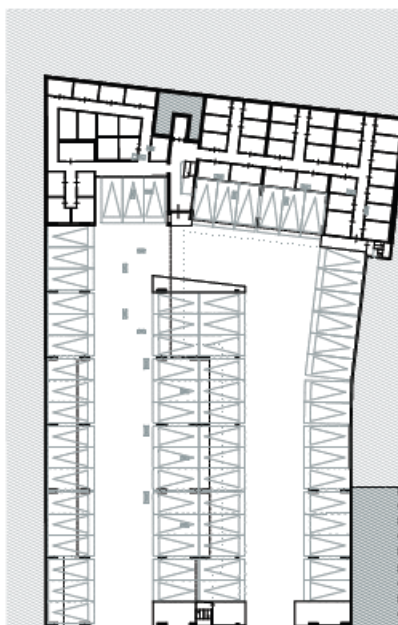
Het gebouw heeft, in overeenstemming met het bestemmingsplan Noorderhaven, een bouwhoogte van niet meer dan 14,5 meter. De bouwhoogte verhoudt zich met de bouwhoogten zoals opgenomen in het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan Noorderhaven. Tevens wordt de minimale bouwhoogte van 9 meter in acht genomen. De bouwdiepte van de bovengrondse parkeervoorziening bedraagt niet meer dan 2 meter ten opzicht van het bestaande maaiveld.

Aan de oostzijde van het besluitgebied wordt mogelijk een kleiner appartementencomplex geprojecteerd, dat qua maatvoering aansluit bij de minimale en maximale bouwhoogten als opgenomen in het bestemmingsplan Noorderhaven, te weten minimaal 9 meter en maximaal 14,5 meter.

Voor de grondgebonden woningen geldt dat zij qua maatvoering eveneens aansluiten bij de minimale en maximale bouwhoogten als opgenomen in het bestemmingsplan Noorderhaven, te weten minimaal 9 meter en maximaal 14,5 meter. Aan de oostzijde van veld 13 mag ter verkrijging van een pleinwerking, maximaal over één derde van de totale lengte worden gebouwd op een grotere afstand dan 1,5 van de naar de weg gekeerde bouwgrens (rand van het besluitgebied). Voor het overige mag op geen grotere afstand dan 1,5 meter van de veldgrens (rand van het besluitgebied) worden gebouwd. Aan de noord-, west- en zuidzijde ligt de bebouwing binnen de maximaal toegelaten 1,5 meter van de grens van het besluitgebied.

Het parkeren vindt voor het overgrote deel onder, naast en achter het in de noordwesthoek gelegen appartementencomplex plaats.

Het principe van gesloten bouwblokken blijft hiermee gehandhaafd en een groene inrichting van de binnenhoven blijft overeind.



Figuur 2-9 geprojecteerde parkeerplaatsen appartementencomplex noordwesthoek

Met uitzondering van de maximaal 12 woningen in de binnen schil zijn alle wooneenheden georiënteerd op de omliggende wegen.

Het bouwplan voldoet dan ook aan de belangrijkste bouwregels uit het vastgestelde bestemmingsplan Noorderhaven. Uitzondering hierop vormt het binnenterrein aan de zuidzijde, deze is namelijk voorzien van een extra schil van maximaal 12 grondgebonden woningen. Voor het besluitgebied gelden de regels zoals neergelegd in paragraaf 2.2.2.1.

3 Beleidskaders

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits-Aanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Land-schap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen:

- 1 Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- 2 Bereikbaar = Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- 3 Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

3.1.2 *Besluit algemene regels omgevingsrecht*

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en wadengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Tevens treden regels ten aanzien van radarverstoringengebieden op een nader te bepalen tijdstip in werking.

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- rijksvaarwegen;
- hoofdweegen en hoofdspoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

3.1.3 Nationaal waterbeleid

Nationaal Waterplan

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

Het Nationaal Waterplan heeft betrekking op het gehele watersysteem, zowel oppervlaktewater, grondwater als de bijbehorende waterkeringen, oevers en dergelijke. Het Nationaal Waterplan bevat tevens de stroomgebiedbeheerplannen die op grond van de Kaderrichtlijn Water zijn opgesteld. Het Nationaal Waterplan vervangt de Vierde Nota waterhuishouding en zet veel van het in de voorgaande nota's waterhuishouding opgenomen beleid voort waaronder integraal waterbeheer en de watersysteembena-

dering. Daarnaast kijkt het plan verder vooruit om tot een klimaatbestendige aanpak te komen.

In het Nationaal Waterplan worden onder andere regionale gebiedsontwikkelingen als de IJsselsprong bij Zutphen (twee dijkverleggingen en een buitendijkse geul) en Waalweelde (verkenning van lange termijn opgaven voor de Waal) als potentiële ontwikkelingen voor een robuuste oplossing voor de lange termijn beschouwd.

3.1.4 Toets plan

Het besluitgebied maakt geen onderdeel uit van de Nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Het programma Hoog Frequent Spoor is van belang voor de spoorweg ten zuidoosten van het besluitgebied. Het belang ligt niet in de ruimtelijke reservering van gronden, maar in de gevolgen vanuit het railverkeerslawaai en de externe veiligheid. In de onderzoeksparagrafen wordt nader op dit onderwerp ingegaan. Het nationale ruimtelijk beleid biedt verder geen concrete toetsingskaders voor de ontwikkeling.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Streekplan Gelderland 2005

Het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland tot 2015 is vastgelegd in het Streekplan Gelderland 2005. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het streekplan Gelderland 2005 de status van structuurvisie gekregen. Dat betekent dat de inhoud van het streekplan voor de provincie de basis blijft voor haar eigen optreden in de ruimtelijke ordening.

Zutphen valt op basis van het streekplan binnen het stedelijk netwerk Stedendriehoek, dat binnen het rode raamwerk ligt. Dit deel van de provinciale ruimtelijke hoofdstructuur heeft betrekking op de hoogdynamische functies samenhangend met de hoofdinfrastructuur en intensieve vormen van ruimtegebruik, zoals stedelijke functies, intensieve vormen van recreatie/leisure, met stedelijke ontwikkeling samenhangende groenontwikkeling en intensieve agrarische teelten. Binnen een stedelijk netwerk streeft de provincie naar een bundeling van stedelijke functies. Dit bundelingsbeleid moet bijdragen aan efficiënt ruimtegebruik en aan een versterking van draagvlak van een kwalitatief hoogwaardig voorzieningenniveau. Stedelijke netwerken moeten aantrekkelijk, sterk en goed bereikbaar zijn.

De stedelijke ontwikkeling in Gelderland richt zich op het onderhouden van de rijke culturele en historische waarden en versterken van de kwaliteit van de stad en platteland. Met zijn rijke historische verleden, hoge monumentale waarde en omvangrijke sociale, culturele en historisch voorzieningenniveau voor de regio, behoort Zutphen tot een van de acht steden in Gelderland waar de provincie extra in wil investeren. In het provinciaal beleid voor stedelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen bestaand bebouwd gebied en stedelijke uitbreiding. Het accent van de provinciale beleidsambities ligt op de vernieuwing en het beheer en onderhoud van bestaand gebied (herstructurering, intensivering en revitalisering).

De ontwikkeling van Noorderhaven, waartoe de ontwikkeling in het besluitgebied be-

hoort, is in overeenstemming met de provinciale structuurvisie en draagt bij aan de verwezenlijking van enkele belangrijke beleidsdoelstellingen uit deze visie.

3.2.2 Ruimtelijke verordening Gelderland

Het streekplan Gelderland 2005 heeft op grond van het overgangsrecht de status gekregen van structuurvisie ingevolge artikel 2.2 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening. Daarnaast kunnen, indien provinciale of nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, bij of krachtens provinciale verordening respectievelijk bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld omtrent de inhoud en toelichting van bestemmingsplannen. De Ruimtelijke Verordening Gelderland voorziet hierin.

De verordening richt zich net zo breed als het streekplan op de fysieke leefomgeving in de provincie. De vigerende ruimtelijke structuurvisie hanteert als uitgangspunt dat nieuwe verstedelijking voor wonen en werken hoofdzakelijk plaatsvindt binnen het bestaand bebouwd gebied. De verordening legt dit beleid van bundeling en intensivering vast door hiervoor voorschriften op te nemen. Voorschriften ten aanzien van werken, zoals bedrijventerreinen of kantoorlocaties, zijn in de Ruimtelijke verordening Gelderland, die op 15 december 2010 is vastgesteld en die op 2 maart 2012 in werking is getreden, nog niet opgenomen, aangezien nieuw beleid ter zake in voorbereiding was op het moment van vaststelling van deze verordening. Dit nieuwe beleid (zoals opgenomen was in de Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties) is inmiddels opgenomen in de eerste herziening van de Ruimtelijke verordening Gelderland welke is vastgesteld op 27 juni 2012.

Bij de afzonderlijke voorschriften uit de verordening is in de artikelsgewijze toelichting een korte duiding en verantwoording van het provinciaal belang opgenomen. De voor het plan van belang zijnde voorschriften zijn navolgend kort behandeld. In voorliggend besluitgebied is hoofdzakelijk de functie 'Woongebied - Uit te werken' van toepassing. Met betrekking tot de bestemming 'Woongebied – Uit te werken' acht de provincie het van belang dat nieuwe woonlocaties en de daar te bouwen woningen passen in het vigerende, door Gedeputeerde Staten vastgestelde Kwalitatief Woonprogramma voor de betreffende regio en het daarin opgenomen regiototaal aan woningen. In paragraaf 3.2.4 wordt nader in gegaan op provinciaal beleid uit het Kwalitatief Woonprogramma en in paragraaf 3.3.1 over de regionale uitwerking daarvan.

3.2.3 Keuzevrijheid en identiteit, Woonvisie Gelderland

De provincie Gelderland heeft als uitwerking van het Streekplan Gelderland 2005 de Woonvisie Gelderland Keuzevrijheid en Identiteit is opgesteld. De nota Keuzevrijheid en Identiteit geeft richting aan een woonbeleid met kwaliteit in Gelderland. Centraal staan de burger en zijn woonwensen, evenals het realiseren van passende en gevarieerde woningen en woonmilieus. Een bijzondere opgave ligt in de, als gevolg van de vergrijzing, toenemende vraag naar wonen, zorg en welzijn. Tevens ligt een grote opgave in het versnellen van de herstructurering en transformatie van bestaande wijken en het op gang brengen van de gestagneerde nieuwbouwproductie. Uiteindelijk moet dit leiden tot 'de juiste woning, op de juiste plaats, op het juiste moment'.

Gedeputeerde Staten van Gelderland stellen periodiek in overleg met de verschillende regio's in Gelderland een kwalitatief Woonprogramma (KWP) op. Zutphen valt onder Regio Stedendriehoek en na een KWP1, KWP2 zijn recent de KWP3 afspraken voor de periode 2010-2019 vastgelegd.

3.2.4 Kwalitatief Woonprogramma 2010-2019 (KWP3)

Gedeputeerde Staten van Gelderland heeft op 12 januari 2010 het Kwalitatief Woonprogramma 2010-2019 (KWP3) vastgesteld. De provincie, de woningcorporaties, de gemeenten en de regio's in Gelderland hebben met elkaar afspraken gemaakt over de woningvoorraad voor de komende tien jaar. De partijen willen er voor zorgen dat het woningaanbod in iedere regio van Gelderland ook in de toekomst goed aansluit bij de behoefte van de inwoners. In het programma zijn de afspraken vastgelegd. Deze afspraken kwamen tot stand door een goede en intensieve samenwerking met de regio's, de gemeenten en de woningcorporaties.

Om het woningaanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de vraag is in het KWP3 rekening gehouden met de ontwikkelingen in de bevolkingsopbouw en in de woningmarkt. In de praktijk betekent dit dat voornamelijk goedkopere woningen moeten worden gebouwd, bij voorkeur op binnenstedelijke locaties. Bouwen op grote nieuwbouwlocaties buiten de stad of het dorp (zoals Vinexlocaties) is steeds minder nodig. In het Kwalitatief Woonprogramma gaat het nadrukkelijk niet alleen om de aantallen te bouwen woningen. Er is bij de inwoners behoefte aan betaalbare woningen. Daarom zijn ook afspraken gemaakt over de aantallen betaalbare woningen. Er wordt ook rekening gehouden met een steeds groter wordende groep ouderen die het liefst zelfstandig wil blijven wonen. Verder zijn ook afspraken over de verhouding koop-huur. Voor het eerst zijn in het KWP3 ook afspraken gemaakt over de aantallen te bouwen woningen voor de komende drie jaar.

Het Gelderse volkshuisvestingsbeleid voor de regio (regiovisie Stedendriehoek) geeft aan, dat er ook in de komende jaren voor de stedendriehoek behoefte is aan nieuwbouw. Hoewel de bevolking in de stedendriehoek geen grote toename laat zien, is er juist behoefte aan andere type woningen voor bijvoorbeeld ouderen, éénuoudergezinnen en eenpersoonshuishoudens. De behoefte aan meergezinswoningen (appartementen) en woningen in een stedelijke omgeving neemt de komende jaren toe. Op dit vlak is voor de stedendriehoek eveneens een inhaalslag te maken.

3.2.5 Statennotitie provincie Gelderland (bijlage KWP3)

Op 20 april 2010 heeft het college van Gedeputeerde Staten de statennotitie 'Gelderse aanpak woningbouw' in de periode 2010 t/m 2012 vastgesteld. De provincie wil gemeenten en regio's ondersteunen bij het opstellen van een binnenregionale woningbouwprogramma. Goede fasering en prioritering zijn nodig om overcapaciteit, versnippering, onderlinge concurrentie en onrendabele investeringen tegen te gaan en tevens om eventuele afzetproblemen het hoofd te bieden. In verband met de verwachte bevolkingsafname dringt de provincie bij gemeenten en regio's aan op meer focus op binnenstedelijke plannen. De provincie wil de ISV3-middelen dan ook vooral inzetten ten gunste van binnenstedelijke projecten die in de jaren 2010-2012 in uitvoering genomen kunnen worden.

De statennotitie is, ter uitvoering van de KWP3, de afspraak om per regio een minimumgarantie aan woningbouw veilig te stellen, opgenomen in de bijlagen van het KWP3. Per regio zijn uitspraken over het woningbouwprogramma gedaan. De provin-

cie wil op basis hiervan in overleg met gemeenten en regio's. Voor de regio Steden-driehoek constateert de provincie dat de regio in haar woningbouwprogramma tijdig moet voorsorteren op de verwachte bevolkingsafname (krimp) en onrendabele investeringen in woningbouwplannen waar op termijn geen behoefte aan is moet voorkomen.

Afgesproken is dat de regio aangeeft met welke woningbouwplannen voorzien wordt in het woonprogramma. De regio heeft inmiddels een binnenregionale programmering opgesteld. Het woonprogramma als neergelegd in het voorliggende bestemmingsplan is meegenomen in het voor de regio op 24 januari 2012 vastgestelde programma.

3.2.6 Waterplan Gelderland 2010-2015

Het Waterplan bevat het waterbeleid van de provincie en is de opvolger van het derde Waterhuishoudingsplan (WHP3). Het beleid uit WHP3 wordt grotendeels voortgezet. Het Waterplan is tegelijk opgesteld met de water(beheer)plannen van het Rijk en de waterschappen. In onderlinge samenwerking zijn de plannen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. Het Waterplan Gelderland 2010-2015 is op 1 januari 2010 in werking getreden.

In het plan staan de doelen voor het waterbeheer, de maatregelen die daarvoor nodig zijn en wie ze gaat uitvoeren. Voor oppervlaktewaterkwaliteit, hoogwaterbescherming, regionale wateroverlast, watertekort en waterbodems gelden provinciebrede doelen. Voor een aantal functies, zoals landbouw, natte natuur, waterbergingsgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden, zijn specifieke doelen geformuleerd. Het besluitgebied is op de waterfunctiekaart aangewezen voor de functie stedelijk gebied. In paragraaf 4.9 is de toekomstige waterhuishouding voor het besluitgebied uitgewerkt.

3.2.7 Toets plan

De ontwikkeling in het besluitgebied is een van de eerste initiatieven waarmee invulling wordt gegeven aan de herstructureringsopgave voor het voormalige bedrijventerrein. Door de herstructurering wordt de milieusituatie verbeterd en wordt een stabiel woonklimaat direct ten noorden van het centrum gerealiseerd. Het programma draagt in grote mate bij aan de kwalitatieve en kwantitatieve woningbehoefte voor Zutphen. Het plan draagt daarmee bij aan de doelstellingen uit de provinciale structuurvisie. Noorderhaven is opgenomen in de regionale woningbouwprogrammering KWP 3. Het aantal woningen in het besluitgebied past binnen het programma dat voor Noorderhaven is vastgesteld en bedraagt 110. In het plandeel voor de velden 13 en 14 wordt voorzien in maximaal 520 grondgebonden woningen en maximaal 58 appartementen. De grondgebonden woningen vallen allemaal in de vrije sector (middensegment). De appartementen zijn voorzien in de sociale sector.

Met de provincie is overleg gevoerd over het te realiseren aantal woningen in het plangebied voor het bestemmingsplan Noorderhaven als ook in de gehele gemeente Zutphen. Uitkomst van dit overleg is dat het woonprogramma in bestemmingsplan Noorderhaven zal worden bijgesteld naar bij recht circa 850 woningen. In het plangebied wordt rekening gehouden met het concrete initiatief in het besluitgebied. In regionaal verband zullen afspraken worden gemaakt over verdere programmering

van Noorderhaven in relatie tot het woningbouwprogramma van andere regiogemeenten (zie paragraaf 3.3.1). Bij deze afspraken wordt rekening gehouden met het concrete initiatief in het besluitgebied. Het provinciaal waterbeleid werkt door in het beleid van lagere overheden. In paragraaf 4.9 is de watertoets met de toekomstige waterhuishouding in het besluitgebied beschreven. De toekomstige waterhuishouding wordt vormgegeven binnen de beleidskaders.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Ruimtelijk beleid regio Stedendriehoek

Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030

De Stedendriehoek bestaat uit de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer (Overijssel), Epe, Lochem, Voorst en Zutphen. De hoofdlijnen van de ruimtelijke ontwikkelingen van de Stedendriehoek is in de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 vastgelegd. Deze structuurvisie richt zich op het zogenaamde bundelingsgebied². De gemeenteraden van Apeldoorn, Brummen, Deventer, Lochem, Voorst en Zutphen hebben de structuurvisie vastgesteld, waardoor deze vanaf mei 2007 voor alle deelnemende gemeenten geldt. Het stedelijke netwerk Stedendriehoek kiest uitdrukkelijk voor verdere herstructurering en intensivering van het bestaand stedelijk gebied boven nieuwe stadsuitbreidingen. De Stedendriehoek heeft voor werken de ambitie om als eerste stap de bestaande bedrijventerreinen beter te benutten door intensief en meervoudig ruimtegebruik. Bestaande terreinen hebben een extra kwaliteitsimpuls nodig door ze te herstructureren. Op de lange termijn zal dit op bedrijventerrein De Mars zeker zichtbaar worden. In en rond de drie steden is zo een sterke koppeling te maken tussen hervestiging van bedrijven en een kwaliteitsimpuls voor het werkgebied.

Aanvulling Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030

In november 2009 is een aanvulling op de regionale structuurvisie vastgesteld. In de aanvulling is beschreven dat de structuurvisie een actueel beleidskader is, maar dat twee redenen bestaan om de visie op onderdelen aan te vullen. De eerste reden is dat een aantal beleidskeuzen uit de regionale structuurvisie voor het niet-bundelingsgebied (RSV De Voorlanden) tevens van toepassing worden verklaard op het bundelingsgebied. Een tweede reden is de inwerkingtreding van de grondexploitiewet. Aangezien de planontwikkeling betrekking heeft op een binnenstedelijke herstructurering wordt verder niet ingegaan op de aanvulling. Wat betreft de grondexploitiewet wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

3.3.2 Toets plan

Het plan Noorderhaven, waar het besluitgebied onderdeel van uit maakt, is als ontwikkelingsplan genoemd in de regionale structuurvisie. Het kwantitatieve woningbouwprogramma is vastgelegd in een regionaal woningbouwprogramma. Korthedshalve wordt hier verwezen naar het gesteld in de paragrafen 3.2.5 en 3.2.7.

² Het gebied rond Apeldoorn, Deventer en Zutphen en het daarbinnen gelegen middengebied. Grote delen van het grondgebied van: Apeldoorn, Brummen, Deventer, Lochem, Voorst en Zutphen. Epe is gelegen in het zogenaamde niet-bundelingsgebied en valt buiten deze structuurvisie.

3.3.3 Waterbeleid waterschap Rijn en IJssel

Waterbeheerplan 2010-2015

Het Waterbeheerplan 2010-2015 beschrijft het beleid voor alle taakgebieden van het Waterschap Rijn en IJssel. Het plan geeft aan welke doelen het waterschap nastreeft en met welke aanpak het waterschap deze wil bereiken.

Het Waterbeheerplan is opgesteld in samenwerking met vier andere waterschappen, welke deel uitmaken van deelstroomgebied Rijn-Oost. De opdracht van de waterschappen in Rijn-Oost is te zorgen voor voldoende water, schoon water en voor veilig wonen en werken op de taakvelden watersysteem, waterketen en veiligheid. Het waterschap houdt daarbij rekening met agrarische, economische, ecologische en recreatieve belangen. Aandachtspunten zijn het verbeteren van ecologische en chemische waterkwaliteit (terugdringen van oppervlaktewatervervuiling) en het voorkomen van wateroverlast, waarbij rekening wordt gehouden met het veranderende klimaat. In zowel landelijk als stedelijk gebied kunnen ruimtelijke ontwikkelingen een positief maar ook een negatief effect hebben op het watersysteem.

3.3.4 Toets plan

Het beleid van het waterschap werkt door in het beleid van lagere overheden. In paragraaf 4.9 is de watertoets met de toekomstige waterhuishouding in het besluitgebied beschreven. De toekomstige waterhuishouding wordt vormgegeven binnen de beleidskaders.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Inleiding

Relevante bestuurlijke documenten die specifiek voor de ontwikkeling van het besluitgebied en omgeving zijn opgesteld, zijn beschreven in hoofdstuk 2.

3.4.2 Ontwikkelingsvisie Zutphen 2020

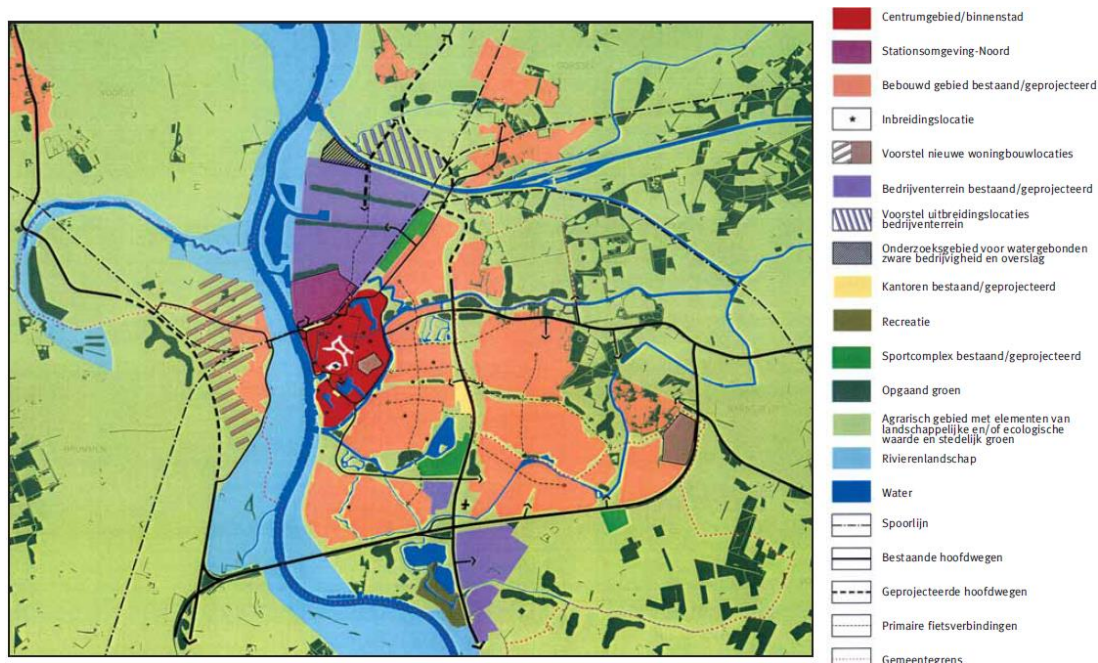
De Ontwikkelingsvisie Zutphen 2020 behelst de vertaling van de gemeentelijke ambities in een ruimtelijk functioneel toekomstperspectief tot 2020. In de visie wordt gesteld dat Zutphen zijn bestaande identiteit wil behouden en versterken, maar zich tegelijkertijd verder wil ontwikkelen als een moderne stad, waarin historie en dynamiek hand in hand gaan. De gemeente wil zich profileren als een duurzame gemeente, met een sterke sociale en economische structuur en burgers die tevreden zijn over het woon- en leefklimaat.

Het ruimtelijk totaalconcept voor 2020 valt uiteen in negen planelementen. Het besluitgebied maakt deel uit van het element 'De Stadskrans'. Dit element heeft betrekking op ontwikkelingen in de bestaande stad waarbij de nadruk ligt op verdichting en transformatie, met als doel het versterken van de herkenbaarheid en de eigen identiteit. Binnen het element De Stadskrans maakt het besluitgebied onderdeel uit van het deelgebied Stationsomgeving-Noord.

De Stadsgrans wordt gekenmerkt door de restanten van oude stadsgrachten en vestingwerken. Het slechten van de wallen, het deels dichtn van de oude stadsgrachten en de aanleg van de spoorlijn Arnhem - Zwolle hebben er toe geleid dat de onderlinge samenhang tussen de verschillende gebieden ontbreekt. Daarnaast zijn op een aantal plaatsen ad hoc-invullingen ontstaan die de ruimtelijke samenhang binnen het betreffende gebied niet ten goede komen.

De totale krans wordt als eenheid hersteld, om zich te manifesteren als een historisch bolwerk, waarin nieuwe elementen en functies het hart van de stad verlevendigen en uitstraling geven. Om deze eenheid te bereiken wordt gebruik gemaakt van in de gebieden aanwezige historische elementen. De directe relaties met de kern en de nog aanwezige grachten staan centraal. Voor het deelgebied *Stationsomgeving-Noord* betekent dit dat een modern gemengd stedelijk gebied met aan de binnenstad verwante functies is beoogd. Functies zoals onder andere kantoren, horeca, woningen, toeristisch-recreatieve activiteiten en grootschalige detailhandel zijn beoogd. Een goede aansluiting met de binnenstad is belangrijk. Compact bouwen, het gebruik van duurzame materialen en hoge dichtheden staan hier centraal.

De onderstaande figuur toont een fragment van de ontwikkelingskaart van de Ontwikkelingsvisie Zutphen 2020.



Figuur 3-1. Ontwikkelingskaart Ontwikkelingsvisie Zutphen 2020

3.4.3 Woonvisie Zutphen 2007-2011

De woonvisie biedt een eigentijdse visie op het wonen in Zutphen, waarbij “Verhoogde ambitie. Met oog voor Kwaliteit” als motto wordt gehanteerd. Voor het bereiken van dit motto zijn de volgende 14 beleidsdoelen geformuleerd:

- de kwantitatieve en kwalitatieve vraag en aanbod in de gemeente op elkaar afstemmen;
- zorgdragen voor voldoende woningen voor (koop)starters;
- continueren van regionale opvangfunctie;
- garanderen dat in voldoende mate betaalbare woningen in de kernvoorraad be-

- schikbaar zijn voor de doelgroep van beleid;
- op de voet volgen van het functioneren van het woonruimteverdelingsstelsel Woonkeus;
- inspelen op de vergrijzing;
- vergroten van keuzevrijheid van bewoners;
- ondersteunen eigenaar bewoners in herstructureringsgebieden die niet op eigen kracht kunnen zorgen voor goed onderhoud aan hun woning;
- bevorderen van integratie en huisvesting van specifieke groepen;
- levendigheid van het centrum bevorderen door woonfunctie toe te voegen;
- vergroten zeggenschap bewoners over woning en leefomgeving;
- rekening houden met eisen van duurzaamheid en streven naar kwalitatief hoogwaardige woonomgeving;
- streven naar toename sociale duurzaamheid;
- toepassen van de regeling ‘Rood voor rood’ in het buitengebied.

De ontwikkeling in het besluitgebied past binnen de doelstellingen die worden gesteld in de woonvisie van Zutphen. Zo dragen de bouwplannen bij aan de mix van wonen en centrumfuncties en wordt bijgedragen aan de regionale opvang. Een deel van de 110 woningen zijn beoogd in de sociale sector.

Afspraken over het kwantitatieve woonprogramma zijn en worden overigens op regionaal niveau nader vormgegeven. De relevante regionale beleidsdocumenten zijn beschreven in paragraaf 3.3.

3.4.4 Binnenstadvisie 2030

In het besluitgebied valt binnen de ruimere begrenzing van de Binnenstadvisie Zutphen. De Binnenstadvisie richt zich op de periode tot circa 2030 en doet uitspraken over ingrepen die de ruimtelijke kwaliteit en het economisch, sociaal, verkeerskundig en ecologisch functioneren verbeteren. Ontwikkelingen op De Mars, Basseroord, de centrumring etc. zijn in de Binnenstadvisie beschreven. In de Binnenstadvisie is een drietal leidende thema’s beschreven waarmee op basis van uitspraken over de unieke eigenschappen van Zutphen een raamwerk is geformuleerd voor toekomstig ingrepen. De thema’s zijn Historische Schatkist, Rivierenstad en Stedelijke dynamiek.

In de Binnenstadvisie wordt voor het ontwikkelingsgebied Noorderhaven als doel gesteld om Noorderhaven een volwaardige aanvulling op de historische binnenstad te laten zijn. De drie centrale thema’s zijn voor Noorderhaven als volgt ingevuld:

Historische Schatkist

- herstel Noorderhaven;
- integratie van de vestingsstructuren;
- hergebruik van het industrieel erfgoed;
- houthaven als historische haven verbinden met IJsselboulevard.

Rivierenstad

- open havenverbinding (Noorderhaven);
- Noorderhaven als noordelijke spiegel van Vispoorthaven: tussen beide havens boulevardkarakter aanbrengen en versterken inclusief het witte stadsfront.

Stedelijke dynamiek

- voorzieningenaanbod is niet concurrerend met binnenstad;
- goede fysieke verbindingen tussen De Mars en de binnenstad;
- woningen dragen bij aan het voorzieningenniveau van de binnenstad;
- binnenring niet gebruiken voor expeditieverkeer De Mars;
- toekomstige bewoner van Noorderhaven wordt een binnenstadsbewoner.

De uitgangspunten en doelstellingen van het stedenbouwkundig plan Noorderhaven sluiten aan bij de thema's van de Binnenstadvisie. De functies in het besluitgebied dragen bij aan het realiseren van een centrum-stedelijk woongebied.

3.4.5 Welstandsnota, mei 2004

In deze nota is vastgelegd hoe het welstandstoezicht in de gemeente Zutphen is geregeld. Tevens geeft deze nota uitgangspunten en criteria voor het welstandsoordeel. De nota bevat algemene welstandscriteria die zijn gebaseerd op architectonische en stedenbouwkundige kwaliteitsprincipes. Daarnaast bevat de nota een beeld van de ruimtelijke karakteristiek van de gemeente.

De mate waarin het toetsingsinstrument welstand wordt ingezet in de verschillende gebieden, wordt aangegeven aan de hand van "welstandsniveaus". De niveaus variëren van soepele, reguliere tot zware toetsing. Zware toetsing wordt toegepast op structuren, gebieden en objecten die van cruciale betekenis zijn voor het totaalbeeld van de stad, de dorpen en het landschap. Ook gebieden met bijzondere cultuur-historische, architectonische, landschappelijke of stedenbouwkundige karakteristieken of gebieden waar nieuwe kwaliteit moet ontstaan kunnen dit welstandsniveau krijgen.

In de huidige situatie als bedrijventerrein geldt voor het besluitgebied welstandsniveau 3 (soepele toetsing). Bij het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Noorderhaven zal voor het plangebied een ander, nieuw welstandsregime gaan gelden. De bouwplannen worden getoetst door het kwaliteitsteam. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld ten behoeve van de omgevingsvergunningaanvraag 1^e fase. De uiteindelijke welstandstoets maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunningaanvraag 2^e fase.

3.4.6 Overig sectoraal beleid

Het overige sectorale gemeentelijk beleid dat van belang is voor de planontwikkeling wordt beschreven in hoofdstuk 4.

3.4.7 Toets plan

De herstructurering van het besluitgebied, als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Noorderhaven, is voorzien in de verschillende gemeentelijke beleidsdocumenten. Het plan draagt als een van de eerste initiatieven bij aan de belangrijke herstructurering waarmee de noordzijde van het station functioneel en ruimtelijk aansluiting zal vinden met de binnenstad.

3.5 Conclusie

De nieuwbouwplannen in het besluitgebied, als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Noorderhaven passen binnen het hierboven omschreven beleid en vormt als één van de eerste ontwikkelingsplan binnen Noorderhaven een belangrijk onderdeel van de verwezenlijking van de beschreven beleidsambities voor Noorderhaven.

4 Milieu en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Voor de gebiedsontwikkeling van Noorderhaven zijn diverse onderzoeken uitgevoerd om de haalbaarheid aan te tonen. Het besluitgebied is ook in deze onderzoeken betrokken. De onderzoeken zijn dan ook relevant voor de ruimtelijke onderbouwing van het afwijkingsbesluit. Haalbaarheidsonderzoek dat specifiek voor de twee bouwplannen is uitgevoerd, is ook in de navolgende paragrafen beschreven.

Binnen de grenzen van het plangebied Noorderhaven zijn een groot aantal onderzoeken uitgevoerd. In de bijlagen is een literatuurlijst met uitgevoerde bodemonderzoeken opgenomen³. Op basis van deze onderzoeken en het bodeminformatiesysteem zijn in deze bodemparagraaf voor dit initiatief de belangrijkste conclusies per deelgebied beschreven.

4.2 Bodem

4.2.1 Inleiding

Voordat een bestemmingsplan kan worden vastgesteld moet aangetoond zijn dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het toekomstige gebruik. Het besluitgebied heeft al decennia lang een industriële bestemming. Bij dergelijke oude industrieterreinen, komt het regelmatig voor dat de bodem belast is met verontreinigingen. Voor het besluitgebied is een bodemonderzoek uitgevoerd.

4.2.2 Onderzoek

4.2.2.1 Bodemonderzoek

Oostelijk gelegen bedrijfsterreinen

Het oostelijk gelegen bedrijfsterrein betreft een aantal bedrijven ten zuiden van de Dreef, ten noorden van de Coenensparkstraat en ten oosten van de Bolwerksweg. Deze bedrijven staan op de locatie waar in de jaren '50 de voormalige Coenensparkvijver gedempt werd met baggerslib uit de Zutphense havens. De boven- en ondergrond bevat daardoor verhoogde gehalten aan zware metalen waaronder zink. Tevens blijkt uit de saneringsresultaten van het voormalige Reesinkterrein en uit enkele bodemonderzoeken aan de Contrescarp dat de bovengrond ter plaatse nog bodemlagen met funderingsmateriaal zoals puin, kooltjes en slakken kan bevatten. Hierin zijn veelvuldig verhoogde gehalten aan PAK en zware metalen gemeten. Omdat dit terrein een woonbestemming krijgt, zal de bodem onder deze bedrijfsterreinen geschikt moeten worden gemaakt voor de functie wonen. Hierbij kan gedacht worden aan een leeflaagconstructie of aan het verwijderen (en elders hergebruiken) van het bodemvreemde materiaal.

³ Literatuurlijst bodemonderzoeken herontwikkelingslocatie Noordhaven, gemeente Zutphen, 17 november 2010.

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem levert geen beperking op voor de in dit plan gestelde ontwikkeling, mits aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan welke uit de onderzoeksresultaten naar voren zijn gekomen. Een en ander dient te geschieden in overleg met het bevoegd gezag. Omgevingsvergunningen voor het bouwen kunnen pas worden verleend als aan de voorwaarden kan worden voldaan. De provincie heeft de onderzoeken beoordeeld en heeft ingestemd met de conclusies.

4.2.2.2 Energie

Voor de vergunningverlening zal worden getoetst aan het vigerende Bouwbesluit. Het streven is er concreet op gericht om de EPC-norm te verlagen. Het staat de ontwikkelaar/bouwer van de woningen vrij om een energieprestatiecoëfficiënt na te streven lager dan de geldende grenswaarde.

In het onderhavige plan zal gewerkt worden met energievoorziening op basis van gas, welke wordt aangevuld met extra bouwkundige maatregelen om te kunnen voorzien in de afgesproken EPC-waarden.

4.2.3 Conclusie

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem levert geen beperkingen op de in dit plan gestelde ontwikkeling, mits aan de saneringsvoorwaarden wordt voldaan welke uit de onderzoeksresultaten naar voren zijn gekomen. Een en ander geschiedt in overleg met het bevoegde gezag. Omgevingsvergunningen kunnen pas worden verleend als in vergunningentraject wordt vastgesteld dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de functie.

4.3 Externe veiligheid

4.3.1 Inleiding

Bepaalde maatschappelijke activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten leggen beperkingen op aan de omgeving. Door voldoende afstand tussen risicovolle activiteiten en bijvoorbeeld woningen kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd.

De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (artikel 1 van het besluit). Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen.

Bij de beoordeling van externe veiligheid in relatie tot de ruimtelijke ordening worden twee soorten risico's onderscheiden; plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt als een kans per jaar en wordt verbeeld in een contour van 10^{-6} per jaar. Het risico op een plaats buiten een inrichting of langs een

transportas voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij de transportas, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Voor inrichtingen geldt dat binnen de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour geen kwetsbare objecten aanwezig mogen zijn. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour als richtwaarde. Voor het transport van gevaarlijke stoffen geldt de 10^{-6} per jaar PR-contour voor nieuwe situaties voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. Voor de bestaande situaties geldt de 10^{-5} per jaar PR-contour als grenswaarde en de 10^{-6} per jaar PR-contour als een streefwaarde voor (beperkt) kwetsbare objecten.

Bij het groepsrisico is het niet een vaste norm (contour) die bepalend is. Bij het groepsrisico gaat het om de cumulatieve kansen per jaar dat een aantal personen overlijdt als gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij een transportas, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Voor het groepsrisico bestaat geen wettelijke norm waaraan getoetst wordt. In plaats daarvan wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Een beschouwing van het bevoegde gezag ten aanzien van deze kwantitatieve waarde is een van de elementen uit de verantwoordingsplicht van het groepsrisico. Binnen deze verantwoording kan het bevoegd gezag van deze waarde afwijken. Er bestaat een oriëntatiewaarde voor inrichtingen en een oriëntatiewaarde voor transport van gevaarlijke stoffen.

4.3.2 Onderzoek

Voor de gebiedsontwikkeling Noorderhaven is een onderzoek naar relevante aspecten voor externe veiligheid⁴ uitgevoerd en een verantwoording van het groepsrisico opgesteld⁵. Beide onderzoeken zijn als bijlage toegevoegd en zijn hieronder samengevat. In deze paragraaf is de toetsing aan het aspect externe veiligheid niet toegespitst op de ontwikkeling in het besluitgebied, omdat de keuzes voor de ontwikkelingsgebied Noorderhaven als geheel relevant zijn voor de kaders in het besluitgebied.

4.3.2.1 Onderzoek naar relevante aspecten voor externe veiligheid

Het onderzoek is mede gebaseerd op het stedenbouwkundig plan. Hieronder is in beeld gebracht welke risicobronnen relevant zijn voor de planontwikkeling en welke aanbevelingen zijn gedaan in het onderzoek.

Risicobronnen

In het onderzoek zijn de potentiële risicobronnen in beeld gebracht. Er zijn enkele risicobronnen vanuit externe veiligheid relevant voor de ontwikkeling van het besluitgebied, namelijk:

- de vaarroute de IJssel;
- de aardgasleiding (N559-91); en
- de spoorlijn Arnhem-Deventer.

⁴ Toetsing externe veiligheid ontwikkelingsgebied Noorderhaven te Zutphen, DHV B.V., BA6593-101-100, november 2011.

⁵ Verantwoording groepsrisico Noorderhaven, DHV B.V., B7437-02-001, november 2011.

Het invloedsgebied van deze risicobronnen valt over het besluitgebied Noorderhaven. Hieronder is per relevante risicobron de conclusie uit het onderzoek weergegeven.

Water

De 10^{-6} per jaar PR-contour komt voor de IJssel niet buiten de waterlijn te liggen. Voor het groepsrisico is een verkennende groepsrisicoberekening uitgevoerd. Uit de risicoberekeningen blijkt dat er geen significant groepsrisico aanwezig is, zowel in huidige situatie als in de toekomstige situatie.

Aardgasleiding

Het plaatsgebonden risico ten gevolge van de aardgasleiding vormt geen belemmering voor het ontwikkelingsgebied Noorderhaven. De plaatsgebonden risicocontour van de aardgastransportleiding bedraagt namelijk 0 meter. Hiermee wordt voldaan aan de normen die in het Besluit externe veiligheid buisleidingen zijn opgenomen. De realisatie van Noorderhaven en daarmee de ontwikkeling in het besluitgebied, leidt niet tot een toename van het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie. Tevens wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschreden.

Spoor

Voor de spoorlijn Arnhem-Deventer is het plaatsgebonden risico en het groepsrisico berekend volgens de gangbare rekenmethoden. Uit de risicoberekeningen kan het onderstaande worden geconcludeerd:

- plaatsgebonden risico: Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Arnhem-Deventer is gebleken dat zowel bij het huidige vervoer (2010) als bij het toekomstige vervoer (2020) geen 10^{-6} per jaar PR-contour aanwezig is buiten de spoorbaan. Het plaatsgebonden risico levert daarom geen beperkingen op voor de herinrichting van het gebied Noorderhaven.
- groepsrisico: De herinrichting van het gebied Noorderhaven leidt tot een toename van het groepsrisico. Tevens blijkt dat het toekomstig transport van gevaarlijke stoffen over het spoor ook leidt tot een toename van het groepsrisico. Het groepsrisico berekend met de basisnetcijfers is iets lager dan berekend met de prognosecijfers, ondanks dat er meer brandbare gassen worden vervoerd conform de basisnetcijfers. Dat komt doordat er bij het basisnet vanuit wordt gegaan dat 50% van de wagens met brandbare gassen wordt vervoerd in bloktreinen en doordat bij het basisnet het aandeel wagens met gevaarlijke stoffen kleiner is. Dit zorgt ervoor dat de kans dat een wagen met brandbare vloeistof naast een wagen met brandbaar gas zit, kleiner is. Daarnaast is geconstateerd dat de maximale bevolkingsvariant ten opzichte van de minimale bevolkingsvariant leidt tot een lichte toename van het groepsrisico. De maximale bevolkingsvariant heeft dus een negatiever effect op de hoogte van het groepsrisico dan de minimale bevolkingsvariant. Er is een drietal maatregelenpakketten beoordeeld in verband met het groepsrisico:
 - het maatregelenpakket 1 (100% warme BLEVE vrij rijden) leidt tot een grote daling van het groepsrisico. Dit maatregelenpakket heeft een positief effect op de hoogte van het groepsrisico. Het groepsrisico daalt met ruim een factor 4 ten opzichte van de toekomstige situatie zonder toepassing van deze maatregelen;
 - het maatregelenpakket 2 (80% warme BLEVE vrij rijden) leidt tot een iets kleinere daling van het groepsrisico. Het groepsrisico daalt met bijna een factor 2 ten opzichte van de toekomstige situatie zonder toepassing van deze maatregelen;

- het maatregelenpakket 3 (100% warme BLEVE vrij rijden + lage snelheid) heeft een zeer grote daling van het groepsrisico tot gevolg. Het groepsrisico blijft in dat geval ruim onder de oriëntatiewaarde.

Uit het bovenstaande kan dus worden opgemaakt dat het maatregelenpakket 3 het meest effectief is voor verlaging van het groepsrisico. Opgemerkt wordt dat het nemen van bronmaatregel aan het spoor, zoals het BLEVE-vrij rijden buiten de bevoegdheid van de gemeente Zutphen valt.

Aanbevelingen

Conform de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen dient bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of bij een toename van het groepsrisico als gevolg van planologische keuzes een “verantwoording groepsrisico” afgelegd te worden. Bij het spoortraject Arnhem-Deventer is zowel sprake van een toename van het groepsrisico als een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Hieruit blijkt dat voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor het groepsrisico moet worden verantwoord. In paragraaf 4.3.2.2 wordt ingegaan op de verantwoording van het groepsrisico.

4.3.2.2 Verantwoording van het groepsrisico

Inleiding

In het kader van het de gebiedsontwikkeling Noorderhaven moeten de risico's van het vervoer, de opslag en de verwerking van gevaarlijke stoffen worden onderzocht in relatie tot de voorgestelde ontwikkelingen. Binnen het beleids- en toetsingskader externe veiligheid blijkt uit de uitgevoerde risicoanalyse dat alleen als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het doorgaande spoor het groepsrisico sterk stijgt in combinatie met de te ontwikkelen plannen. Het besluitgebied bevindt zich niet in het invloedsgebied van andere risicobronnen. Een groepsrisico ten gevolge van inrichtingen en andere transportassen is daarom momenteel niet aan de orde.

Het plangebied Noorderhaven ligt aan een spoorlijn waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het gaat daarbij vooral om brandbare gassen en brandbare vloeistoffen en in mindere mate om giftige gassen en giftige vloeistoffen. Er is daarom sprake van twee relevante scenario's bij een ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor:

- 1 het BLEVE-scenario is maatgevend voor de hoogte van het groepsrisico (explosie van een tankwagon met brandbaar gas);
- 2 het plasbrandscenario (brand van een plas met uit een tankwagon gestroomde brandbare vloeistof) is voor de brandweer maatgevend vanwege de kans van optreden in combinatie met ligging van Noorderhaven dicht langs het spoor en vanwege de hoeveelheid mensen en middelen die moeten worden ingezet om het scenario te bestrijden

Het normenkader voor externe veiligheid bestaat uit twee normen: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Deze verantwoording, die is opgesteld op basis van het bestemmingsplan Noorderhaven, is gericht op het groepsrisico.

Conclusies plaatsgebonden risico en groepsrisico

Plaatsgebonden risico

Bij geen enkele vervoersprognose is sprake van overschrijding van de plaatsgebonden risicocontour ter plaatse van de ontwikkeling van het besluitgebied Noorderhaven.

Groepsrisico

- De ontwikkeling van het plangebied Noorderhaven zorgt voor een toename van het groepsrisico;
- De toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen zorgt voor een verdere toename van het groepsrisico, tot maximaal circa een factor 6 ten opzichte van de oriëntatiewaarde;
- Het Basisnet Spoor regelt dat het groepsrisico ter plaatse van het besluitgebied Noorderhaven lager ligt dan de oriëntatiewaarde, ook bij de voorgenomen gebiedsontwikkelingen Noorderhaven;
- Het “bouwvlak 10” (onderwijs ten oosten van plangebied) ligt niet binnen het plangebied Noorderhaven, maar de wijze van invulling van dit bouwvlak heeft een grote invloed op het berekende groepsrisico.

Maatregelen

- Bronmaatregelen hebben een gunstige invloed op de hoogte van het groepsrisico. Vooral het warme BLEVE-vrij rijden zoals vastgelegd in het Basisnet Spoor geeft een forse reductie, tot onder de oriëntatiewaarde;
- Voorwaarde hierbij is een beperktere invulling van het bouwvlak aan het spoor direct ten oosten van het besluitgebied Noorderhaven (het zogenaamde bouwvlak 10 voor toekomstige onderwijsfuncties). Dit bouwvlak maakt geen onderdeel uit van het plan Noorderhaven. De gemeente Zutphen is nog in overleg met het Rijk over de gevolgen van het basisnet voor de mogelijkheden van dit bouwvlak. Inzet van de gemeente is maximalisering van deze mogelijkheden. Bij de toekomstige invulling van dit gebied zal uiteraard rekening worden gehouden met de kaders in het dan in wetgeving verankerde Basisnet Spoor;
- Voor de beheersing van het plasbrandsценario en de verhoging van de mogelijkheden voor zelfredzaamheid adviseert de brandweer in haar pré-advies om de nooduitgangen van de gebouwen ten noorden van het spoor, van het spoor af te situeren;
- Het traject tussen de bebouwing die het dichtst bij het spoor ligt en het spoor moet toegankelijk en qua constructie geschikt blijven voor de hulpdiensten, ook wanneer een parkeergarage wordt gebouwd;
- Om een plasbrand goed te kunnen bestrijden moeten er voldoende bluswatervoorzieningen langs het spoor en op het Noorderhaven aanwezig zijn, afgestemd op het maatgevend scenario. Op welke wijze deze bluswatervoorziening moet worden ingevuld, moet nader worden afgestemd met de brandweer;
- Binnen de eerstelijns bebouwing langs het spoor worden geen kinderdagverblijven, basisscholen, verzorgingstehuizen en andere functies en gebouwen voor verminderd zelfredzame personen bestemd.

Voorts adviseert de brandweer in haar pré-advies om zorg te dragen voor een maximumsnelheid van 40 km/uur en om te voorzien in de aanleg van een keerwand ter voorkoming van de ongecontroleerde verspreiding van een plasbrand.

Ook zonder verlaging van de snelheid wordt in de situatie basisnet voldaan aan de oriëntatiewaarde. Het basisnet voorziet niet in een verlaging van de snelheid. Het basisnet voorziet evenmin in een plasbrandaandachtgebied. Gezien de maatschappelijke kosten/baten analyse waarmee bij de vaststelling van het Basisnet rekening is gehouden, ligt het daarom voor de hand af te zien van de realisatie van de keerwand. Het bestemmingsplan Noorderhaven biedt echter wel een optie om binnen de verkeersbestemmingen (spoor, weg, verblijf), conform het advies van de brandweer, een

keerwand op 5 meter van het spoor te realiseren. De bouwhoogte bedraagt maximaal 0,5 meter.

Kern van de verantwoording

Uitgaande van de ontwikkeling van het plan Noorderhaven als geheel en de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, zal het groepsrisico zonder maatregelen toenemen tot maximaal een factor 6 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. De maatregelen in het kader van het Basisnet Spoor zorgen voor een afname van het groepsrisico tot onder de oriëntatiewaarde.

Het Basisnet Spoor is echter nog niet in wetgeving verankerd. Dit traject is echter wel zodanig vergevorderd, dat het college er voldoende op kan vertrouwen dat in de toekomst de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Het college neemt daarbij de verantwoordelijkheid om de verankering van het Basisnet Spoor in wetgeving niet af te wachten en reeds de gemeenteraad voor te stellen, met inachtneming van bovengenoemde maatregelen, de beoogde planontwikkeling bij bestemmingsplan te laten vaststellen. Bij het besluit over de omgevingsvergunningaanvraag

Alles overwegende komt de gemeente Zutphen tot het oordeel dat het in het kader van de externe veiligheid verantwoord is om het initiatief voor de velden 13 en 14 aanvaardbaar te achten.

4.3.3 Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek is in het bestemmingsplan Noorderhaven een aantal maatregelen vastgelegd in verband met de verantwoording van het groepsrisico. Veel van deze maatregelen hebben betrekking op de uit te werken bestemmingen langs het spoor. De velden 13 en 14 liggen op ruime afstand van het spoor. De gemeente Zutphen komt ook voor het besluitgebied tot het oordeel dat het in het kader van de externe veiligheid verantwoord is om de ontwikkeling toe te staan.

4.4 Explosieven

4.4.1 Inleiding

Diverse historische onderzoeken tonen aan dat Zutphen, met name de zone rond de IJsselbrug en het spooreplacement doelwit is geweest van bombardementen en luchtaanvallen. Door een voltrefter in 1943 op een Duitse munitietrein is een deel van het spooreplacement verdacht op de aanwezigheid van munitieresten. Tijdens werkzaamheden aan het spoor in 2006 en voorafgaand aan de nieuwbouw van Strukton in 2011 is een deel van deze munitie gevonden en onschadelijk gemaakt. In de bodem rond het emplacement kunnen nog niet ontplofte resten aanwezig zijn.

4.4.2 Onderzoek

Noorderhaven ligt in een gebied dat verdacht is vanwege de aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven. Daarom is een inventarisatie naar het voorkomen van niet-gesprongen conventionele explosieven (NGE) uitgevoerd.⁶ Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd. Uit de inventarisatie blijkt dat veel gegevens bekend zijn van de diverse

⁶ Gebiedsinventarisatie NGE De Mars, Koekoek taxatie & advies, september 2011.

projecten binnen de gebiedsontwikkeling De Mars over mogelijke aanwezigheid van NGE, vooronderzoeken en ruiming. Ook zijn (veel) gegevens bekend over het gebruik van locatie na WO II. Aanbevolen wordt om per (deel)project een Projectgebonden risicoanalyse (PRA) op te stellen.

Vervolgens is een projectplan opgesteld voor het opsporen, lokaliseren, benaderen, identificeren en zo nodig tijdelijk veiligstellen van achtergebleven Conventionele Explosieven in het gedeelte van het besluitgebied dat als eerste wordt ontwikkeld. De doelstelling is om middels benadering van de gemeten verstoringen na te gaan of mogelijk explosieven aanwezig zijn in het besluitgebied en deze te identificeren en zo nodig veilig te stellen. Na het opsporen en eventueel veiligstellen van explosieven kunnen andere werkzaamheden veilig worden uitgevoerd. Veldwerkzaamheden gericht op het opsporen en veiligstellen vinden momenteel plaats.

4.4.3 Conclusie

In het deel van het besluitgebied dat wordt ontwikkeld vinden momenteel veldwerkzaamheden plaats, gericht op het opsporen en veiligstellen van explosieven. Als dit gereed is kunnen andere werkzaamheden veilig worden uitgevoerd.

Uit een voorlopige rapportage van 15 mei 2012 blijkt dat de projectlocatie is vrijgegeven tot aan een diepte van 5,0 meter – mv. De definitieve rapportage zal uitsluitend geven welke consequentie dit heeft voor het besluitgebied. In een latere fase van de procedure wordt hieraan aandacht besteed.

4.5 Luchtkwaliteit

4.5.1 Inleiding

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen over luchtkwaliteit waarin ter bescherming van mens en milieu onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht (o.a. fijn stof en stikstofdioxide) zijn vastgesteld. De wet stelt bij een (dreigende) grenswaardenoverschrijding aanvullende eisen en beperkingen voor ruimtelijke projecten die 'in betekenende mate' (IBM) leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit of 'gevoelige bestemmingen' binnen onderzoekszones van provinciale- en rijkswegen. Daarnaast moet uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen worden of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

4.5.2 Onderzoek

Onderzoek luchtkwaliteit, maart 2011

In verband met de herontwikkeling van De Mars is een onderzoek naar de luchtkwaliteit en de stikstofdepositie uitgevoerd.⁷ Het onderzoek luchtkwaliteit is als bijlage aan het plan toegevoegd.

Bij de planontwikkeling van De Mars is voor het onderzoek een aantal deelontwikke-

⁷ Herontwikkeling De Mars, Zutphen, onderzoek naar de luchtkwaliteit en depositie, DGMR B.V., M2007.5537.02.R001, 24 maart 2011.

lingen relevant. Het betreffen onder meer de uitbreiding van een bestaand industrieterrein (fort De Pol), de bouw van woningen en een nieuwe haven (plan Noorderhaven) en de aanleg van een nieuwe ontsluitingsstructuur. In het onderzoek is rekening gehouden met verschillende ontwikkelingsscenario's van bijvoorbeeld fort De Pol. Voor Noorderhaven en de zuidelijke onderdoorgang is een scenario met en zonder ontwikkeling doorgerekend. Onderhavig bestemmingsplan voorziet overigens alleen in de ontwikkeling van het plan Noorderhaven.

Met het onderzoek zijn de effecten van de geplande ontwikkelingen op de luchtkwaliteit en depositie inzichtelijk gemaakt en getoetst aan de wettelijke kaders. Zowel de huidige als toekomstige situatie zijn in verschillende scenario's beschouwd en getoetst aan de geldende normen. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de kavelemissie vanaf het industrieterrein (directe invloed) en de emissies van de verkeersbewegingen over de ontsluitingswegen en vaarwegen van het besluitgebied (indirecte invloed).

Luchtkwaliteit

Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt in het onderzoek geconcludeerd dat in zijn algemeenheid in de beschouwde scenario's op de toetspunten geen overschrijding optreedt van de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de ontwikkeling van onder andere Noorderhaven.

Stikstofdepositie

Voor het aspect stikstofdepositie wordt onder meer geconcludeerd dat de ontwikkeling van Noorderhaven en de zuidelijke onderdoorgang geen relevante invloed heeft op de stikstofdepositie ter plaatse van de Natura 2000-gebieden.

Notitie bij onderzoek luchtkwaliteit, maart 2011

Het luchtkwaliteitonderzoek uit maart 2011 is uitgegaan van de zichtjaren 2011, 2015 en 2021. De formele bestemmingsplanprocedure gaat in 2012 van start. Daarom is, ter aanvulling op de uitgevoerde rapportage, in een separate notitie ingegaan op de zichtjaren 2012 en 2022.⁸ De notitie is als bijlage toegevoegd. Uit de notitie blijkt dat concentraties luchtverontreinigende stoffen voor het zichtjaar 2012 (en 2022) voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Dit is gebaseerd op de dalende achtergrondconcentraties en dalende emissiecijfers voor het wegverkeer ten opzichte van het maatgevende jaar 2011. Dit sluit aan bij de trend die al bleek uit het eerdere onderzoek, namelijk afnemende concentraties voor het jaar 2015 ten opzichte van 2011.

4.5.3 Conclusie

De aspecten luchtkwaliteit en stikstofdepositie vormen geen belemmering voor de planontwikkeling.

⁸ Notitie bij onderzoek herontwikkeling De Mars, Zutphen, DGMR B.V., M2007.5537.03.N001, 25 november 2011.

4.6 Geluid

4.6.1 Inleiding

De mate waarin het geluid veroorzaakt door het (spoor)wegverkeer of industrie het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Voor wegverkeer stelt de wet dat in principe de geluidsbelasting op geluidsgevoelige functies de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet mag overschrijden. Voor spoorwegverkeer mag de voorkeursgrenswaarde van 55 dB niet worden overschreden. Voor industrielawaai geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar geluidsbelasting. Onderhavig bestemmingsplan voorziet in nieuwe geluidgevoelige functies. Voor het bestemmingsplan zijn wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai relevant. Ten aanzien van het aspect geluid zijn voor het bestemmingsplan Noorderhaven diverse onderzoeken uitgevoerd. De onderzoeken zijn ook relevant voor de ontwikkeling in het besluitgebied. De onderzoeken zijn hieronder samengevat en opgenomen in de bijlagen.

4.6.2 Onderzoek industrielawaai De Mars

Voor de aanpassing van de geluidszone voor bedrijventerrein De Mars is op 25 oktober 2010 een bestemmingsplan vastgesteld. Dit bestemmingsplan is op 30 december 2010 onherroepelijk geworden. De zonegrens van het bedrijventerrein is hiermee aangepast en ligt niet meer binnen het besluitgebied. Dit betekent dat voor wat betreft het aspect industrielawaai niet meer hoeft te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. Het besluitgebied ligt buiten de aangepaste zonegrens.

De geluidsaspecten betreffende de bedrijven in het besluitgebied en het gebied direct ten noorden daarvan (Mars Midden) zijn behandeld in de paragraaf 4.8, Bedrijven en milieuzonering.

4.6.3 Spoorwegemplacement Zutphen

Een emplacement is zowel een bedrijf (inrichting) als een onderdeel van het nationale spoorwegennet. Het geluid van het rangeren en opstellen van treinen wordt anders getoetst dan het doorgaande treinverkeer. Het doorgaande treinverkeer valt onder het regime van de Wet geluidhinder en van het Besluit geluidhinder (Bg). De activiteiten binnen de inrichting vallen onder de Wet milieubeheer (namelijk de rijdende treinen van en naar de opstelsporen over deels dezelfde sporen). Voor het geluid afkomstig van doorgaand spoorwegverkeer (Bg-geluid) zijn de wettelijke normen soepeler dan voor het geluid van de treinen van de inrichtingen. Dit leidt tot een verschillende toetsing van geluiden op gevels van woningen die allebei door treinen worden geproduceerd. Vanwege de grote overeenkomst tussen het geluid van doorgaand treinverkeer en een (groot) deel van het geluid afkomstig van het emplacement is er voor gekozen het aspect geluid in het geluidbeleid voor het spoorwegemplacement integraal te bekijken.

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 31 maart 2010 het geluidbeleid voor het spoorwegemplacement vastgesteld.

Aan het geluidbeleid heeft een aantal akoestische onderzoeken ten grondslag gelegen. Uit de berekeningen volgt onder andere dat het geluid ten gevolge van het emplacement voor de nieuw te bouwen woningen in de dagperiode wordt voldaan aan de standaard grenswaarde van 50 dB(A). In de avondperiode wordt, op één rekenpunt na, voldaan aan de standaard grenswaarde. In de nachtperiode wordt op vier rekenpunten niet aan de standaard grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde voldaan. De nachtperiode is maatgevend. De hoogste nachtwaarde bedraagt 52 dB(A), wat resulteert in een etmaalwaarde van 62 dB(A).

In het beleid wordt geconcludeerd dat het geluid afkomstig van het emplacement zorgt voor een gevelbelasting boven de standaard grenswaarde van 50 dB(A) voor nieuwbouw. Het geluid afkomstig van emplacementgebonden werkzaamheden is echter vergelijkbaar met het geluid afkomstig van doorgaand spoorverkeer. Het geluid afkomstig van doorgaand spoorverkeer (Bg) is dominant ten opzichte van het geluid van het emplacement. Cumulatie van geluid, afkomstig van doorgaand spoorverkeer en geluid afkomstig van het emplacement, zorgt voor geen of een beperkte verhoging van de totale geluidsbelasting op de gevel. De geluidbelasting zal ten gevolge van het geluid afkomstig van het emplacement en het doorgaand spoorverkeer onder de maximale ontheffingswaarde van 68 dB blijven. Daarnaast moet de geluidbelasting binnen de woning voldoen aan de wettelijke grenswaarden.

Het doorgaande treinverkeer zal boven het akoestisch vergelijkbare geluid van het emplacement uitstijgen en veelal zelfs zodanig dat het geluid van het emplacement verwaarloosbaar is. Hiermee wordt, afwijkend van de standaard grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde voor nieuwbouw en 55 dB(A) etmaalwaarde voor bestaande bebouwing, een omgevingsvergunning voor de inrichting mogelijk gemaakt met een maximale geluidsgrenswaarde van 59 dB(A) etmaalwaarde voor bestaand en 62 dB(A) etmaalwaarde voor nieuwe bebouwingen.

4.6.4 Onderzoek verkeerslawaaï

4.6.4.1 Inleiding

Het besluitgebied ligt binnen de invloedssfeer van de spoorlijnen Apeldoorn-Zutphen, Arnhem-Zutphen en Zutphen-Deventer en van wegen die in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) gezoneerd zijn. Volgens de Wgh moet daarom voor de vaststelling van het bestemmingsplan de geluidsbelasting ten gevolge van deze spoorlijnen en wegen onderzocht worden.

Daarnaast wordt in verband met de aanleg van een nieuwe spooronderdoorgang de verkeerssituatie aan de oostzijde van het spoor gewijzigd voor een betere verkeersafwikkeling. Bij de aanpassing van een gezoneerde weg moet rekening gehouden worden met de Wgh. Middels een onderzoek moeten de akoestische gevolgen van de fysieke wijziging onderzocht worden en moet vastgesteld worden of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh.

Voor de ontwikkeling van Noorderhaven is een akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaai en wegverkeerslawaai uitgevoerd.⁹ In dit onderzoek is overigens tevens de wegreconstructie in verband met de aanleg van de spooronderdoorgang en de wijziging van de verkeerssituatie aan de oostzijde van het spoor onderzocht. Omdat deze ontwikkeling wordt geregeld in een separaat bestemmingsplan, zijn in de navolgende paragrafen alleen de voor Noorderhaven en het besluitgebied relevante conclusies beschreven. Het onderzoek is opgenomen in de bijlagen.

4.6.4.2 Wegverkeerslawaai

In het onderzoek zijn voor wegverkeerslawaai de volgende conclusies getrokken:

- de maximale geluidsbelasting ten gevolge van de hoofdas (Coenensparkstraat en Marstunnel) is 60 dB, waarmee niet wordt voldaan aan de grenswaarde van 48 dB, maar wel aan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 63 dB;
- maatregelen aan de bron zijn reeds getroffen aan de Coenensparkstraat. Voor de spooronderdoorgang zijn bronmaatregelen praktisch niet haalbaar. Maatregelen in de overdracht stuiten op financiële, landschappelijke en verkeerskundige bezwaren. In dit geval heeft het aanvragen van een ontheffing voor hogere grenswaarden de voorkeur;
- de geluidsbelasting ten gevolge van de 30 km/u-wegen voldoet in het gehele plangebied Noorderhaven met maximaal 63 dB niet aan de grenswaarde van 48 dB;
- de geluidsbelasting ten gevolge van de 30 km/u-wegen rondom de velden 13 en 14 voldoet aan de noordzijde van het besluitgebied met maximaal 58 dB (inclusief aftrek) niet aan de grenswaarde van 48 dB. Aan de westzijde, oostzijde en zuidzijde wordt met respectievelijk 54 dB, 51 dB en 50 dB eveneens niet voldaan aan de grenswaarde. Hiermee voldoen de berekende geluidsbelastingen niet aan de voor gezoneerde wegen wegen voorgeschreven grenswaarde van 48 dB;
- maatregelen zijn voor de 30 km/u-wegen waarlangs de geluidsbelasting meer is dan 48 dB niet verplicht volgens de Wet geluidhinder, maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel wenselijk.

Ter reductie van de geluidbelasting worden de wegen, waaronder ook de 30 km/u-wegen, met een geluidbelasting hoger dan 48 dB in Noorderhaven uitgevoerd met geluidsreducerend asfalt of geluidsreducerende klinkers. Voor woningen en andere geluidgevoelige functies langs wegen moet minimaal één geluidsluwe gevel worden gerealiseerd indien de geluidbelasting meer bedraagt dan 48 dB.

4.6.4.3 Railverkeerslawaai

In het onderzoek zijn voor railverkeerslawaai de volgende conclusies getrokken:

- de maximale geluidsbelasting ten gevolge van de spoorlijn is 65 dB. Hiermee wordt niet voldaan aan de grenswaarde van 55 dB, maar wel aan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 68 dB. Raildempers zijn in dit geval geen optie. Geluidschermen zullen op financiële, praktische en/of landschappelijke bezwaren stuiten;
- voor geluidgevoelige gebouwen waarop de grenswaarde van 55 dB wordt overschreden, heeft in deze situatie het aanvragen van een ontheffing voor hogere grenswaarden de voorkeur.
- voor de woningen in het besluitgebied geldt dat de grenswaarde van 55dB niet wordt overschreden. De geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer bedraagt

⁹ Akoestisch onderzoek BP Noorderhaven en reconstructie wegen stationsgebied, Zutphen, De Haan B.V., B.07.232.11, 17 november 2011.

aan de zuidzijde maximaal 54 dB. Een ontheffing hogere waarden railverkeer heeft derhalve niet te worden aangevraagd.

Voor lawaai vanwege het emplacement is separaat onderzoek uitgevoerd (zie paragraaf 4.6.3). Daarbij is ook rekening gehouden met cumulatie met het doorgaande spoorweglawaai.

Voor lawaai van deze bron kan op basis van de Wgh geen hogere waarden worden verleend, omdat deze bron niet binnen het regime van deze wet valt. Voor het geluidbeleid van de gemeente is echter vooral voor de geprojecteerde woningen de geluidluwe gevel van belang. Als een luwe gevel of buitenruimte wordt gerealiseerd als gevolg van de maatregelen in verband met weg- en spoorlawaai, dan zal deze luwe gevel of buitenruimte ook bijdragen aan een beter akoestisch klimaat in de woning als gevolg van het geluid vanaf het spoorwegemplacement.

4.6.4.4 Cumulatie wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai

De gecumuleerde geluidsbelasting van weg- en spoorwegverkeer samen bedraagt (uitgedrukt als wegverkeer) maximaal 58 dB (inclusief aftrek). De cumulatieve geluidsbelasting wijkt niet af van de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer. Het railverkeerslawaai draagt derhalve niet bij op de gevels van de geprojecteerde woningen in de velden 13 en 14 (besluitgebied). Korte tijdshalve wordt hier derhalve verder verwezen naar het gestelde in paragraaf 4.6.4.2.

4.6.4.5 Scheepvaartlawaai

Scheepvaartlawaai is geen geluidbron in de zin van de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt dit geluid wel beschouwd.

In de rapportage "geluidseffecten scheepvaartlawaai", PV.W3629.R01, versie 1, d.d. 6 december 2004, van het voormalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat, is een beoordelingsinstrument ontwikkeld voor de hinderlijkheid van scheepvaartlawaai. Als de Lden tussen 45 en 55 dB is dan is sprake van een aandachtssituatie (maximaal 5% ernstig gehinderden). Tussen 55 en 65 dB (maximaal 10% ernstig gehinderden) wordt gesteld dat maatregelen moeten worden overwogen. Opgemerkt wordt dat het treffen van bronmaatregelen of overdrachtsmaatregelen niet mogelijk of doeltreffend zijn en dat alleen gevelmaatregelen effectief zouden kunnen zijn. Een waarde van meer dan 65 dB moet in beginsel worden vermeden.

Indicatief is vastgesteld dat de geluidsbelasting van het scheepvaartlawaai op de bouwvlakken het dichtst bij de IJssel circa 48 dB Lden bedraagt. Dat is ruim onder de waarde van 55 dB, waarbij maatregelen moeten worden overwogen. Gelet hierop staat het scheepvaartlawaai de bouwplannen niet in de weg.

4.6.4.6 Conclusie akoestisch onderzoek verkeerslawaai

De conclusie uit het onderzoek levert de volgende concrete resultaten voor de woningen in het besluitgebied:

- ter reductie van de geluidsbelasting dienen de 30 km/u-wegen met een geluidbelasting hoger dan 48 dB in Noorderhaven uitgevoerd met geluidsreducerend asfalt of geluidsreducerende klinkers. Voor woningen en andere geluidgevoelige functies langs de 30 km/u-wegen in het besluitgebied moet minimaal één geluidsluwe gevel worden gerealiseerd daar waar de geluidsbelasting meer bedraagt dan 48 dB.
- voor de woningen in het besluitgebied hoeft geen ontheffing voor hogere waarden te worden aangevraagd vanwege het railverkeerslawaai.

4.6.5 Beleidsregel hogere grenswaarden geluid

Indien voor geluidsgevoelige objecten op grond van de Wet geluidhinder een ontheffing hogere grenswaarde moeten worden aangevraagd, zal deze moeten voldoen aan de beleidsregel Hogere grenswaarden van de gemeente Zutphen (17 juli 2007). Hierin is onder meer aangegeven dat de gemeente Zutphen het gebruik van dove gevels zoveel mogelijk wil vermijden (het streven is maximaal één dove gevel). Verder dient bij 50 km/u-wegen minimaal één geluidluwe gevel met buitenruimte aanwezig te zijn.

4.6.6 Ontheffing hogere grenswaarden geluid

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat geen van de woningen, in het besluitgebied, de voorkeursgrenswaarde voor gezoneerde wegen wordt overschreden en dat derhalve de vaststelling van hogere waarde achterwege kan blijven. Wel worden ten aanzien van de 30 km/u-wegen voorwaarden gesteld op basis van het gemeentelijke geluidbeleid. Deze toetsing vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag.

4.6.7 Geluidbelasting wegen met snelheidsregime 30 km/uur

Vanwege de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer van de Dreef, de Contrescarp, Noorderhaven en de Havenstraat (allen wegen met een regime van 30 km/uur) kan geen ontheffing ingevolge de Wgh worden verleend. De geluidbelasting van deze wegen overschrijdt wel op de woningen in het besluitgebied de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Op de navolgende figuur is dit inzichtelijk gemaakt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet daarom voor woningen en andere geluidsgevoelige functies langs deze wegen minimaal één geluidsluwe gevel worden gerealiseerd. Dit geldt alleen voor de gevoelige functies in de zone waarbij de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Deze zone is op de verbeelding van het bestemmingsplan Noorderhaven aangegeven. Bij de toetsing van de bouwplannen op grond van de omgevingsvergunningaanvraag tot bouwen (2^e fase) zal moeten blijken of inderdaad rekening is gehouden met een geluidluwe gevel.



Figuur 4-1. Gevels langs wegen met een regime van 30 km/uur met hogere gevelwaarde dan de voorkeursgrenswaarde (bron: akoestisch onderzoek)

4.6.8 Conclusie

Het aspect industrielawaai ten gevolge van het gezoneerde industrieterrein vormt geen belemmering voor de planontwikkeling. Op basis van railverkeerlawaaai behoeft geen ontheffing hogere waarde te worden verleend. Tot slot is een geluidluwe gevel vereist voor woningen met een vastgestelde hogere waarde en voor woningen langs 30 km/uur wegen met een geluidbelasting hoger dan 48 dB.

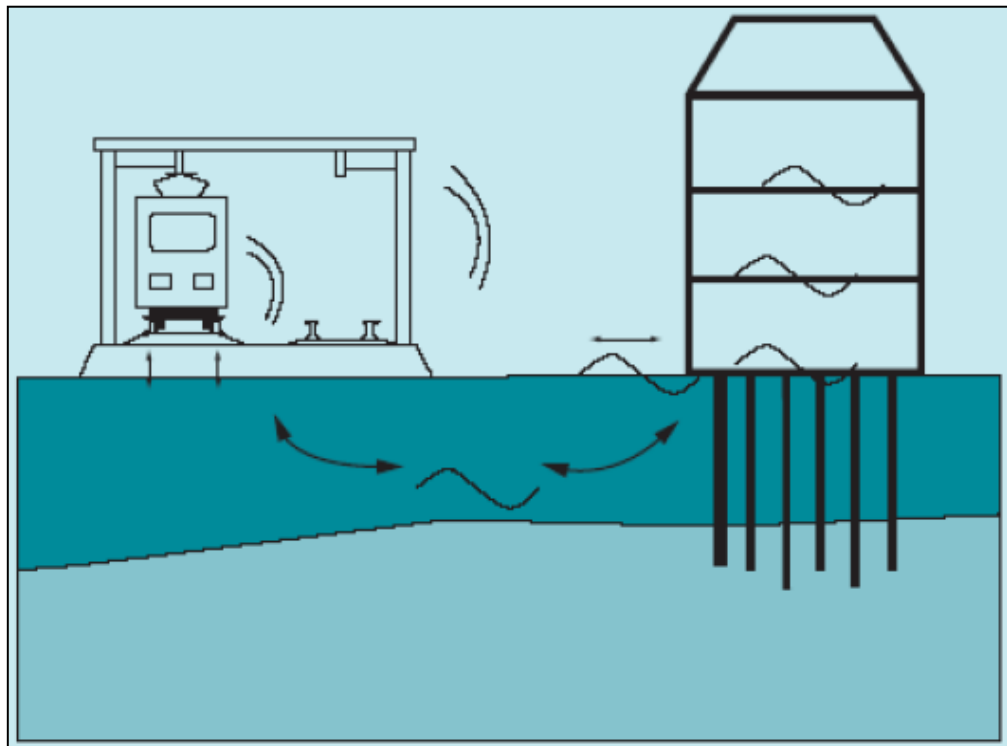
4.7 Trillingen

4.7.1 Inleiding

Bij de gebiedsontwikkeling Noorderhaven is het niet geheel uitgesloten dat ter plaatse verhoogde trillingen als gevolg van het railverkeer kunnen optreden. Trillingen kunnen ontstaan bij het gebruik van het spoor, als gevolg van oneffenheden in de baan en verminderde rondheid van de wielen. Deze kunnen zich vervolgens voortplanten door de grond en via de fundatie naar aanliggende bebouwing.

4.7.2 Onderzoek

In de navolgende figuur is, ter illustratie, op schematische wijze weergegeven hoe in het algemeen de overdracht van trillingen plaatsvindt. Voor de beoordeling van deze trillingen is een onderzoek uitgevoerd¹⁰. Het onderzoek is als bijlage toegevoegd.



Figuur 4-2. Overdracht trillingen in algemene zin bron (Witteveen+Bos)

In het onderzoek wordt geconstateerd dat de kortste afstand tussen het doorgaande spoor en de woningen zoals voorzien in het stedenbouwkundig plan Noorderhaven circa 18 meter bedraagt. De kortste afstand van de nieuwbouw in het besluitgebied tot de buitenste spoorstaaf bedraagt circa 70 meter.

Op basis van de berekeningen en metingen op 40 meter van de buitenste spoorstaaf is in het onderzoek geconcludeerd dat de trillingen als gevolg van het treinverkeer niet

¹⁰ Trillingsonderzoek gebiedsontwikkeling Noorderhaven, Witteveen+Bos, nummer ZU189-5, 18 februari 2011.

zullen leiden tot schade aan de huidige en toekomstige bebouwing in Noorderhaven en derhalve ook het besluitgebied.

Wat betreft de hinder van trillingen in de nieuwbouw is, uitgaande van de gemeten maximale trillingssnelheden en het toekomstig aantal treinpassages, op 40 meter afstand een waarde van circa 0,09 mm/s in de dagperiode berekend. Op grond hiervan kan hinder als gevolg van trillingen veroorzaakt door treinpassages niet worden uitgesloten. De waarden kunnen daarbij hoger zijn dan de waarden die volgens de richtlijn van Stichting Bouwresearch gewenst zijn (0,2 mm/s dagperiode, voor wonen).

4.7.3 Conclusie

Vanuit het belang van een goede ruimtelijke ordening is het treffen van maatregelen tegen onaanvaardbare trillingshinder wenselijk, maar niet noodzakelijk.

4.8 Bedrijven en milieuzonering

4.8.1 Inleiding

Indien door middel van een project nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu mogelijk kan worden gemaakt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Omliggende bedrijven mogen niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in de realisatie van gevoelige functies (wonen) en functies die milieuhinder met zich kunnen meebrengen, waaronder bedrijven en centrumfuncties.

Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen functies met een milieuzone en gevoelige functies is de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering'¹¹ als leidraad voor milieuzonering gebruikt. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Het gaat om de volgende omgevings- en gebiedstypen: 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied', 'gemengd gebied' en 'functiemengingsgebied'.

In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Het begrip 'functiemengingsgebied' wordt gebruikt om aan te geven welke functies binnen een gebied met functiemenging onder welke voorwaarden zijn toegestaan.

Bij het bepalen van de aanbevolen richtafstanden zijn in de VNG-brochure de volgende uitgangspunten gehanteerd:

¹¹ VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering', 2009.

- het betreft ‘gemiddeld’ moderne bedrijfsactiviteiten met gebruikelijke productieprocessen en voorzieningen;
- de richtafstanden hebben betrekking op de omgevingstypen ‘rustige woonwijk’ en ‘rustig buitengebied’. Bij het omgevingstype ‘gemengd gebied’ kan worden uitgegaan van kortere afstanden (verlaging met één afstandsstap);
- de richtafstanden bieden in beginsel ruimte voor normale groei van de bedrijfsactiviteiten;
- bij activiteiten met ruimtelijk duidelijk te onderscheiden deelactiviteiten (zoals productie, opslag, kantoren, parkeerterreinen) kunnen deze deelactiviteiten desgewenst als afzonderlijk te zoneren activiteiten worden beschouwd, bijvoorbeeld bij ligging van de activiteit binnen zones met een verschillende milieucategorie.

De richtafstanden lopen op naar mate sprake is van een bedrijf in een hogere milieucategorie. Zoals bij de uitgangspunten voor de richtafstanden is gesteld, kan bij het type gemengd gebied de richtafstand zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat met één afstandsstap worden verlaagd (dus van bijvoorbeeld 50 naar 30 meter voor milieucategorie 3.1). Verdere reducties zijn volgens de toelichting in de VNG-brochure niet te verantwoorden, omdat in algemene zin niet aannemelijk kan worden gemaakt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast en het functioneren van bedrijven niet in gevaar wordt gebracht. De richtafstand wordt gemeten vanaf de grens van het bedrijfsperceel tot de gevel van het gevoelige object.

In het besluitgebied worden gevoelige functies (woningen). In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op het woon- en leefklimaat in het besluitgebied in relatie tot de omliggende en binnen het besluitgebied toegelaten bedrijven en voorzieningen.

4.8.2 Onderzoek

4.8.2.1 Milieuzonering voor functies binnen het besluitgebied

Binnen het besluitgebied is uitsluitend een woonfunctie toegelaten. Het feit dat er binnen het besluitgebied slechts sprake is van één functie, leidt ertoe dat er binnen het besluitgebied geen sprake kan zijn van een milieuzonering.

4.8.2.2 Milieuzonering voor functies buiten het besluitgebied

In de omgeving van het besluitgebied ligt een aantal bedrijven en een bestaand bedrijventerrein. De bestaande milieusituatie van de bedrijven is in beeld gebracht, voor zover relevant voor de ontwikkeling van gevoelige functies in het besluitgebied. Bij de vestiging van nieuwe bedrijven of wijziging van bestaande bedrijven, moet rekening worden gehouden met de toekomstige ontwikkeling van gevoelige functies op Noorderhaven en in het besluitgebied. De ontwikkeling van gevoelige functies is gebaseerd op concrete voornemens (tervisielegging bestemmingsplan Noorderhaven).

Voor de ontwikkeling van gevoelige functies in het plangebied zijn de volgende omliggende percelen met bestaande bedrijfsactiviteiten:

- Contrescarp 10: koel- en vrieshuis met ammoniak (Coldstore);
- Contrescarp 2: groothandel in bouwmaterialen (Raab Karcher);
- Hermesweg 2: bedrijf voor productie van toebehoren voor verwarmingsinstallaties (Flamco);
- Coenensparkstraat 2/4 en 6: meubelzaak;
- overige omliggende bedrijven:

- Ness Köse – autoschadeherstelbedrijf
- Achmea Health center - fitnesscentrum
- Walburgstaete - kantoorgebouwen
- Ronex - autohandel
- Ballorig - kinderspeelparadijs
- Cinema Jestic – bioscoop/theater
- Keukenland design - keukenshowroom
- Nuon – kantoorgebouw en gasontvangstation

Bij de beoordeling van de bedrijfssituatie is uitgegaan van een rustige woonwijk, ondanks dat in het besluitgebied sprake is van een gemengd karakter.

Contrescarp 10

De activiteiten van het bedrijf Coldstore, gevestigd op het perceel Contrescarp 10, zijn per 1 december 2011 op de onderhavige locatie beëindigd. De grond is in eigendom van de gemeente Zutphen. De gemeente staat hier in verband met de afspraken over de grondexploitatie van Noorderhaven en de realisatie van de beoogde uit te werken bestemming in het bestemmingsplan Noorderhaven (Woongebied - Uit te werken) geen nieuwe bedrijven toe waarvan de milieucontour over het besluitgebied ligt.

Contrescarp 2

Het bedrijf Raab Karcher is beschouwd als een groothandel in bouwmaterialen (SBI 5153). Het is een dagbedrijf met een bedrijfsoppervlak groter dan 2.000 m². Het bedrijf valt onder milieucategorie 3.1, met een richtafstand van 50 meter (geluid is maatgevend). Het bedrijf ligt op circa 75 meter van het besluitgebied. Het bedrijf is gezien de richtafstand niet relevant voor de ontwikkeling van de gevoelige functies in het besluitgebied.

De geluiduitstraling van het bedrijf is overigens in relatie tot een bouwplan in de velden 8 en 10 onderzocht.¹² Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd. De geluiduitstraling blijkt beperkt en staat de ontwikkeling van de bouwplannen in de velden 8 en 10 niet in de weg. Deze bouwplannen zijn op kortere afstand gelegen dan het besluitgebied. Overige milieuaspecten van dit bedrijf zijn niet relevant voor de planontwikkeling. De geluidbelasting voldoet aan de ambitiewaarde van 45 dB(A) als bedoeld in het gemeentelijk geluidbeleid. Deze geluidbelasting wordt in een maatwerkvoorschrift op grond van het Activiteitenbesluit vastgelegd.

Hermesweg 2

Het bedrijf Flamco is een productiebedrijf van toebehoren voor verwarmingsinstallaties (SBI 287) en is een continubedrijf. Laden en lossen geschiedt alleen overdag. Het bedrijf valt onder milieucategorie 3.2, met een richtafstand van 100 meter (geluid is maatgevend). Het bedrijf ligt op circa 120 meter van het besluitgebied. Het bedrijf is gezien de richtafstand niet relevant voor de ontwikkeling van de gevoelige functies in het besluitgebied.

Coenensparkstraat 2/4 en 6

De meubelzaken op deze percelen zijn beschouwd als echte meubelshowrooms, waar uitsluitend meubels worden besteld. De milieubelasting is wat betreft hinder betreft

¹² Akoestisch onderzoek Raab Karcher, DGMR B.V., M.2009.0716.16.R001, 17 november 2010.

vergelijkbaar met detailhandel voor zover niet elders genoemd (SBI (2008) 47). Het bedrijf valt onder milieucategorie 1, met een richtafstand van 10 meter (geluid is maatgevend). Deze bedrijven zijn gezien de richtafstand niet relevant voor de ontwikkeling van de gevoelige functies in het besluitgebied.

Overige omliggende bedrijven

Bij de overige omliggende bedrijven gaat het om de bedrijven die zijn aangegeven op de navolgende figuur.

Bestaande bedrijven

In de omgeving van het plangebied Noorderhaven ligt een aantal bestaande bedrijven. Bij al deze bedrijven is geluid het maatgevende milieu-aspect.



Verklaring nummers op de kaart:

nr.	bedrijf	adres	type bedrijf
1	Sybrandygebouw en Walburgstaete	Dreef 2	opslag en kantoren
2	Cinema Jestic	Dreef 8	bioscoop/theater
3	Achmea Health Center	Dreef 10	fitnessaccommodatie
4	Kinderspeelparadijs Ballorig	Dreef 12	kinderspeelparadijs
5	Ronex Auto's	Dreef 14	verkoop gebruikte auto's
6	Ness Köse Autoschade	Dreef 18a	autoschade reparatie
7	Keukenland Design	Dreef 18d	showroom/verkoop keukens
8	Slachtservice Zutphen B.V.	Hermesweg 6	slachthuis
9	NUON	Coenensparkstraat 21	kantoorgebouw en gasontvangststation

Figuur 4-3. Overzicht overige omliggende bedrijven (bron: Akoestische invloed van bedrijvigheid op het woningbouwplan Noorderhaven, DGMR B.V)

Het betreft de volgende bedrijven:

- Ness Köse – autoschadeherstelbedrijf
- Achmea Health center - fitnesscentrum
- Walburgstaete - kantoorgebouwen
- Ronex - autohandel
- Ballorig - kinderspeelparadijs
- Cinema Jestic – bioscoop/theater
- Keukenland design - keukenshowroom
- Nuon – kantoorgebouw en gasontvangststation

Al deze bedrijven zijn onderzocht.¹³ Het onderzoek is als bijlage toegevoegd. Op grond van het gemeentelijk geluidbeleid wordt gestreefd naar een geluidbelasting van 45 dB(A) per bedrijf (ambitiewaarde), vast te leggen in een maatwerkvoorschrift. Waar nodig gebeurt dit voor vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens kan van het ambitieniveau worden afgeweken tot aan de standaard grenswaarde (conform het Activiteitenbesluit) van 50 dB(A).

Hieronder wordt per bedrijf een beschouwing gegeven. Indien maatwerkvoorschriften noodzakelijk zijn, worden deze maatwerkvoorschriften vastgesteld voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Ness Köse

Dit autoschadeherstelbedrijf (SBI 5020.4) valt onder milieucategorie 3.2, met een richtafstand van 100 meter. Dit bedrijf is gezien de richtafstand en de korte afstand tot het plangebied, relevant voor de planontwikkeling Noorderhaven. De geluidsbelasting is bepalend voor de richtafstand. Gebleken is dat met het gesloten houden van de overheaddeuren, behoudens het doorlaten van personen en goederen, op 50 meter van de inrichting voldaan kan worden aan de grenswaarde van 50 dB(A). Uitzondering hierop vormen de piekgeluiden in de avond- en de nacht (bergingsvoertuigen die schadeauto's brengen). Rond het bedrijf is in het bestemmingsplan een milieuzone – milieuhinder van 50 meter gelegd. De milieuzone waarborgt dat woningbouw pas mogelijk is als is aangetoond dat er ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit geldt ook voor de avond- en de nacht. De verwachting is verder dat voor het pieklawaai middels een maatwerkvoorschrift een overschrijding van de standaardnorm voor pieklawaai met 5 dB(A) kan worden toegelaten. Het bedrijf ligt op circa 60 meter van het besluitgebied. De milieuzone – milieuhinder raakt het besluitgebied niet. Het bedrijf vormt dan ook geen belemmering voor de ontwikkeling van de gevoelige functies in het besluitgebied.

De ambitiewaarde van 45 dB(A) is niet zonder bouwkundige maatregelen haalbaar. Er wordt met het bedrijf gezocht naar een andere locatie. Het hanteren van de grenswaarde van 50 dB(A) wordt derhalve aanvaardbaar geacht. Voortzetting van het bedrijf op een andere locatie heeft – zoals gezegd – de voorkeur. Met het bedrijf wordt gezocht naar een geschikte locatie en zijn procesafspraken gemaakt om naar verplaatsing toe te werken. In het exploitatieplan is hiervoor een reservering opgenomen.

Achmea Health Center

Dit fitnesscentrum (SBI 9304) valt onder milieucategorie 2, met een richtafstand van 30 meter. Het besluitgebied ligt binnen de richtafstand. De bedrijfssituatie is aanvullend op het onderzoek uit 2009 verder onderzocht.¹⁴ Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd.

De ambitiewaarde van 45 dB(A) is haalbaar, na het treffen van een aantal maatregelen aan de technische installaties en het enigszins beperken van het muziekgeluidniveau in één van de fitnesszalen. Uitgangspunt hierbij, is dat het muziekgeluid niet

¹³ Akoestische invloed van bedrijvigheid op het woningbouwplan Noorderhaven, DGMR B.V., M.2008.0332.08.R001, 19 augustus 2009.

¹⁴ Akoestisch onderzoek Achmea Health center, DGMR B.V., M.2008.0332.18.R001, 1 juli 2010.

waarneembaar is bij de nieuwe woningen. Dit mede vanwege het maskerende effect van het verkeer op de Dreef.

Mocht dit laatste niet het geval zijn, dan zijn aanvullende bouwkundige maatregelen nodig. In het exploitatieplan is voor beide sets van maatregelen een reservering opgenomen en met het bedrijf zijn hierover afspraken gemaakt en vastgelegd.

De waarde van 45 dB(A) is in een maatwerkvoorschrift op grond van het activiteitenbesluit vastgelegd.

Walburgstaete

Dit kantoorgebouw (SBI 74) valt onder milieucategorie 1, met een richtafstand van 10 meter. Het besluitgebied ligt buiten de richtafstand, maar gezien de situatie ter plaatse is het bedrijf wel relevant voor de planontwikkeling in het besluitgebied. De bedrijfssituatie is aanvullend op het algehele onderzoek uit 2009 verder onderzocht.¹⁵ Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd.

Er wordt voldaan aan de ambitiewaarde van 45 dB(A), behoudens tijdens hele warme dagen, waarbij de geluidbelasting vanwege het inwerking zijn van de koelinstallaties enkele dB's hoger kan zijn. De waarde van 45 dB(A) wordt in een maatwerkvoorschrift op grond van het activiteitenbesluit vastgelegd, waarbij een uitzondering geldt voor hele warme dagen. Dan geldt de standaardwaarde van 50 dB(A).

Ronex

Deze autohandel (SBI 502) valt onder milieucategorie 2, met een richtafstand van 30 meter. Dit bedrijf is gezien de richtafstand en de korte afstand tot het besluitgebied, relevant voor de planontwikkeling in het besluitgebied.

Er wordt voldaan aan de ambitiewaarde van 45 dB(A), behoudens één keer per week waarbij overdag gedurende een half uur met een hogedrukspuit auto's worden gewassen. De geluidbelasting loopt dan op tot 50 dB(A).

De waarde van 45 dB(A) wordt in een maatwerkvoorschrift op grond van het activiteitenbesluit vastgelegd, waarbij voor één dag per week een uitzondering geldt voor het gedurende een half uur wassen van auto's met een hogedrukspuit. Dan geldt de standaardwaarde van 50 dB(A).

Ballorig

Deze kinderspeelhal (SBI 9272.1) valt onder milieucategorie 2, met een richtafstand van 30 meter. Dit bedrijf is gezien de richtafstand en de korte afstand tot het besluitgebied, relevant voor de planontwikkeling in het besluitgebied.

Er wordt voldaan aan de ambitiewaarde van 45 dB(A). De waarde van 45 dB(A) wordt in een maatwerkvoorschrift op grond van het activiteitenbesluit vastgelegd. Het geluid van spelende kinderen op het aangrenzende buitenterrein is uitgezonderd van toetsing aan de geluidvoorschriften van het Activiteitenbesluit en valt derhalve ook niet onder het maatwerkvoorschrift. Met een geluidniveau van maximaal 51 dB(A) overdag leidt dit niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. Dit mede gezien het geluidmaskerende effect van het verkeer op de Dreef en de aanwezigheid van geluidluwe gevels aan de achterzijde van de woningen.

¹⁵ Aanvullend onderzoek kantorencomplex Walburgstaete (Dreef 2), DGMR B.V., 7 januari 2010.

Cinema Jestic

Deze bioscoop (SBI 9213) valt onder milieucategorie 2, met een richtafstand van 30 meter. Het plangebied ligt buiten de richtafstand en er wordt voldaan aan de ambitiewaarde van 45 dB(A). De waarde van 45 dB(A) wordt in een maatwerkvoorschrift op grond van het activiteitenbesluit vastgelegd.

Keukenland design

Deze keukenshowroom (SBI 52) valt onder milieucategorie 1, met een richtafstand van 10 meter. Het plangebied ligt buiten de richtafstand en er wordt voldaan aan de ambitiewaarde van 45 dB(A). De waarde van 45 dB(A) wordt in een maatwerkvoorschrift op grond van het activiteitenbesluit vastgelegd.

Nuon

Dit kantoorgebouw annex gasontvangststation (SBI 40) valt onder milieucategorie 3.1 met een richtafstand van 50 meter. Het bedrijf ligt op 375 meter van het besluitgebied. Het bedrijf vormt dan ook geen belemmering voor de ontwikkeling van de gevoelige functies in het besluitgebied.

4.8.3 Conclusie

Voor de nieuwe hindergevoelige functies in het besluitgebied wordt met de milieuzonering rekening gehouden met de bestaande hinderproducerende functies en is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

4.9 Water

4.9.1 Inleiding

In deze paragraaf zijn de relevante onderzoeken voor de watertoets beschreven.

4.9.2 Onderzoeken

4.9.2.1 Waterstructuur- en rioleringsplan

Voor de gebiedsontwikkeling Noorderhaven is een waterstructuur- en rioleringsplan opgesteld. Doel van de rapportage was het geven van inzicht in de huidige en gewenste rioleringssituatie op het industrieterrein en het daarvoor benodigde watersysteem. Bij de uitwerking van dit plan waren het waterschap en de projectontwikkelaar direct betrokken en is de basis gelegd voor de waterdoelstelling van Noorderhaven. De resultaten van dit onderzoek bieden hoofdzakelijk een kader voor de civieltechnische uitvoering. De onderzoeksresultaten zijn daarom verder niet beschreven.

4.9.2.2 Waterdocument

Het waterstructuur- en rioleringsplan heeft als technisch kader gediend voor de watertoets bij het bestemmingsplan Noorderhaven. Deze kaders die in verband met de gebiedsontwikkeling Noorderhaven worden gesteld, zijn ook relevant voor de ontwikkeling van de bouwplannen in het besluitgebied. Daarom zijn de relevante onderdelen van de watertoets voor het bestemmingsplan Noorderhaven ook in de waterparagraaf voor de planontwikkeling in het besluitgebied opgenomen.

De watertoets houdt in dat de waterbeheerder haar ideeën over het ruimtelijke plan vastlegt in een wateradvies. Samen met dit advies legt de gemeente haar afwegingen vast in een waterparagraaf. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder veiligheid, wateroverlast, watertekort, waterkwaliteit en verdroging, en om alle wateren: rijkswateren, regionale wateren en grondwater. Voor de watertoets is een waterdocument opgesteld¹⁶. Het waterdocument is opgenomen in de bijlagen. De conclusies en aanbevelingen zijn hieronder kort samengevat.

Watertoetstabel

In de Bestuurlijke Notitie Watertoets (oktober 2001) zijn 11 thema's opgenomen met indicatieve ontwerprichtlijnen en toetsingscriteria die kunnen worden uitgewerkt in de watertoets. In de onderstaande tabel is per thema aangegeven wat de relevantie is voor het ontwikkelingsgebied Noorderhaven. In de toelichting op de watertoetstabel is aangegeven in hoeverre en op welke wijze de verschillende aspecten van toepassing zijn op de ontwikkeling in het besluitgebied.

Aspect	Doelstelling	Toetsingscriterium	Relevant
Veiligheid	Waarborgen veiligheidsniveau	Ruimte voor waterkering, behoud nat profiel Ontwerphoogte; Beschermingszone	Ja
Wateroverlast	Reduceren van wateroverlast, vergroten veerkracht	Afvoerend verhard oppervlak irt bergend vermogen; Inundatie 1:100 jaar	Ja
Riolering	Vasthouden-bergen-afvoeren Reductie hydraulische belasting rwzi	Alleen afvoer dwa; regenwater vasthouden in plangebied	Ja
Watervoorziening	Het voorzien van de bestaande functie van water van de juiste kwaliteit en de juiste hoeveelheid op het juiste moment. Het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebruik op de behoefte aan water	Gebiedseigen watervoorziening op basis van conservering (vasthouden regenwater in gebied); geen oppervlaktewater in plangebied	Ja
Volksgesondheid	Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Reduceren verdrinkingsrisico's	Inrichting oppervlaktewater, duur wegzijging regenwater in wadi's ed,	Ja
Bodemdaling	Het tegengaan van verdere bodemdaling en reductie functiegeschiktheid		Nee
Grondwater- overlast	Het tegengaan van grondwateroverlast	Invloed IJssel op grondwaterstand, Gemiddelde drooglegging	Ja
Oppervlaktewater- kwaliteit	Behoud/realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur	Invloed functiewijziging; Aanwezigheid beschermingszones Inrichting plangebied Lozing op oppervlaktewater	Nee
Grondwater- kwaliteit	Behoud/realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur	Aanwezigheid beschermingszones van drinkwateronttrekking, belemmering natuurfuncties	Ja
Verdroging	Bescherming karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden	Invloed op GGOR	Nee
Natte natuur	Ontwikkeling/bescherming van een rijke, gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur	Invloed op GGOR, Aanwezigheid beschermingsgebieden, ecologische hoofdstructuur	Nee

Tabel 1. Watertoetstabel bestemmingsplan Noorderhaven met afweging van relevante waterhuishoudkundige thema's (bron: waterdocument)

¹⁶ Waterdocument plan Noorderhaven gemeente Zutphen, Ganzevles Advies&management, 1 juli 2010.

Toelichting bij de watertoetstabel

Veiligheid: Het besluitgebied ligt niet binnen de kernzone of beschermingszone van de bestaande waterkering of de toekomstige situatie in verband met de aanleg van de haven.

Wateroverlast: Het besluitgebied wordt grotendeels verhard. Het gebied is geschikt om hemelwater te infiltreren en is met inachtneming van het kunnen aanspreken van de buffercapaciteit van de bodem in staat de NBW werknorm $T=100 + 10\%$ in het gebied zelf te verwerken.

Riolering: Uitgangspunt voor de riolering in het ontwikkelingsgebied Noorderhaven is het afvoeren van afvalwater en zo nodig verontreinigd hemelwater, ingezameld van ontsluitingswegen, naar de rioolwaterzuivering via de riolering van het bedrijventerrein De Mars. Hemelwater wordt maximaal geïnfiltreerd. Uitgangspunt is dat de woningen/kantoren in de bouwblokken geen hemelwater afvoeren naar het openbare rioolstelsel. Dit uitgangspunt geldt ook voor de planontwikkeling in het besluitgebied.

Watervoorziening: In het besluitgebied is geen oppervlaktewater gepland. Hemelwater wordt in het besluitgebied verwerkt.

Volksgezondheid: In de groene binnenhoven zijn wadi's en/of verlaagde gedeelten in het maaiveld gepland om hemelwater oppervlakkig te infiltreren. Potentieel bestaat de kans dat water langer aan het oppervlak blijft staan. De doorlatendheid van de bodem is ruim voldoende om dit te voorkomen.

Grondwateroverlast: Het grondwaterregime in het ontwikkelingsgebied Noorderhaven is afhankelijk van het waterstandsverloop in de IJssel. Verwachting is dat zeer incidenteel, en dan voor korte tijd, de grondwaterspiegel stijgt boven 6,45 m+ NAP (maaiveld 8,50 m +NAP). Overlast door een structureel te hoge grondwaterstand is niet te verwachten.

Oppervlaktewaterkwaliteit: In het besluitgebied is geen oppervlaktewater gepland.

Grondwaterkwaliteit: De infiltratie van hemelwater kan invloed hebben op de kwaliteit van het grondwater. De bewoners en gebruikers moeten worden geïnformeerd over de wijze hoe hemelwater in het besluitgebied wordt verwerkt. Het gebruik van uitlopende materialen op daken dient te worden vermeden.

Natte natuur: Voor het besluitgebied zijn geen bijzondere natuurdoelstellingen van toepassing.

Afspraken in het waterdocument

Voor de beoordeling van de inrichting van de afzonderlijke bouwblokken is in het waterdocument een aantal uitgangspunten genoemd. Deze uitgangspunten zijn hieronder, samen met aanvullende gemeentelijke uitgangspunten, beschreven:

- hemelwater dient bij voorkeur niet via een leiding ondergronds aangeboden te worden;
- binnen het bouwblok dient de opvang en verwerking van hemelwater maximaal te zijn, bij voorkeur zodanig dat geen hemelwater wordt afgevoerd naar openbaar ge-

bied. Ondanks infiltratie kan noodoverloop bij hoge grondwaterstand en/of extreme neerslag incidenteel voorkomen;

- binnen de openbare ruimte moet zelf worden voorzien in de eigen opvang en verwerking van hemelwater. De samenhang met de bouwblokken dient slechts om overlast en calamiteiten te voorkomen;
- indien hemelwater vanaf een bouwblok naar het openbare gebied dient te worden afgevoerd (in uitzonderlijke situaties, ter voorkoming van overlast en calamiteiten), dan dient dit bij voorkeur via het oppervlak plaats te vinden;
- de aansluiting van afvalwater afkomstig uit het bouwblok dient bij voorkeur op een beperkt aantal plaatsen plaats te vinden (maximaal 4);
- het maaiveld dient zo te zijn ingericht dat tijdelijke berging van neerslag mogelijk is en niet leidt tot overlast. In het plan wordt voorzien in integratie van groen en waterberging. De waterberging staat derhalve niet op zichzelf, maar heeft een dubbel doel. Infiltratie in de Coenensparkstraat is wegens de periodiek hoge grondwaterstand en kwaliteit van afstromend water van de hoofdontsluitingsweg niet gewenst. Hier is een verbeterd gescheiden stelsel beoogd.

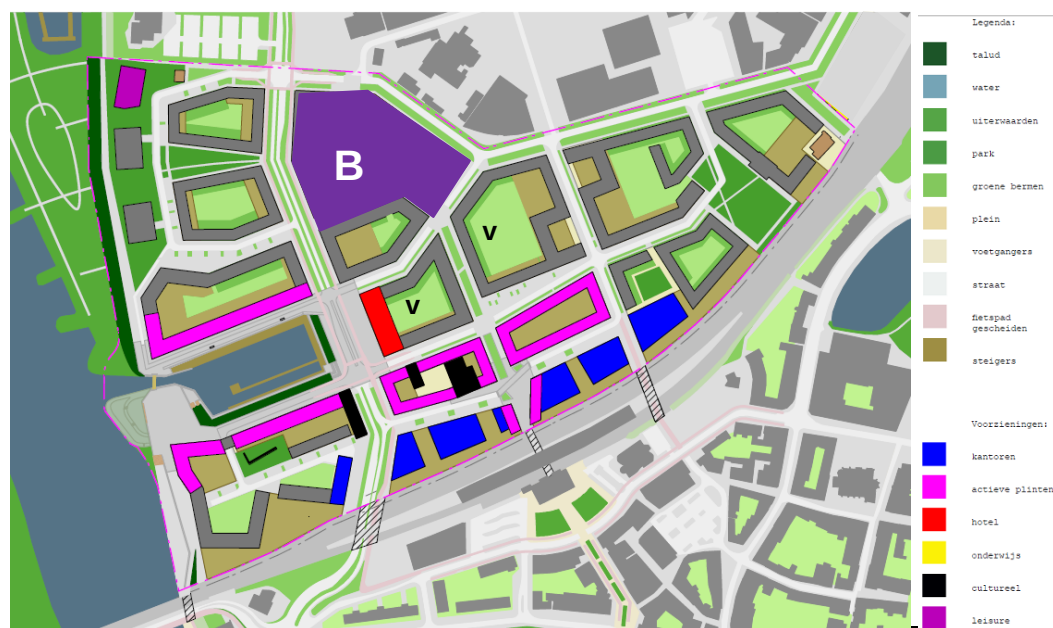
Per ontwikkelveld wordt voldaan aan de wateropgave. De bouwblokken takken hierop aan. De civieltechnische uitwerking van de wateropgave voor de bouwplannen is in uitvoering.

4.9.3 Conclusie

De bouwplannen moeten voldoen aan de wateropgave zoals gesteld in de waterparagraaf. De bouwplannen voldoen hieraan. Er vindt nadere civieltechnische uitwerking plaats.

4.10 Voorzieningen

Op een aantal locaties in het ontwikkelingsgebied Noorderhaven worden vestigingsmilieus geboden voor actieve plinten (publiekgerichte voorzieningen). Naast actieve plinten zijn op een aantal andere locaties tevens voorzieningen beoogd. De navolgende figuur toont een beeld van de mogelijke structuur van voorzieningen zoals voorzien in het ontwikkelingsgebied Noorderhaven plan.



Figuur 4-4. Voorzieningen en bedrijvigheid in het ontwikkelingsgebied Noorderhaven

V = velden (of gedeelten daarvan) waar ook voorzieningen in de actieve plint zijn toegestaan

B = bestaande bedrijven

In het besluitgebied zijn geen voorzieningen voorzien, zodat dit onderdeel geen nadere beoordeling behoeft.

4.11 Flora en fauna

4.11.1 Inleiding

Bij ruimtelijke ingrepen zoals de aanleg van nieuwe woningen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

4.11.2 Risicoscan Flora en Fauna 2008

Voor de gebiedsontwikkeling Noorderhaven is een risicoscan flora en fauna uitgevoerd¹⁷. Voor het bepalen van de aanwezige natuurwaarden is in de risicoscan gebruik gemaakt van verschillende onderzoeksmethoden. Zo zijn bestaande rapportages en bronnen (waaronder de vrij beschikbare gegevens van het Natuurloket) gebruikt en is zowel overdag als 's avonds een aantal aanvullende veldbezoeken uitgevoerd. De uitkomst van de risicoscan is dat mogelijk beschermde soorten aanwezig zijn in het plangebied. Naar de mogelijk aanwezige soorten is een vervolgonderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn in paragraaf 4.11.6 samenvattend beschreven.

4.11.3 Onderzoek

Arcadis heeft in 2012 in opdracht van gemeente Zutphen een actualiserend onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van door de Flora- en faunawet beschermde planten- en diersoorten binnen het plangebied Noorderhaven. Aanleiding voor de actualisatie is de in 2011 gestarte ontheffingsprocedure Flora- en faunawet. Aan deze ontheffingsprocedure lag het rapport Nader ecologisch onderzoek 2010 (ARCADIS, Kenmerk B02041.100001, 5 juli 2010) met daarin verspreidingsdata uit 2009 ten grondslag (welke in 2012 te gedateerd zijn voor een gedegen effectbeoordeling van zwaar beschermde soorten)¹⁸..

Op basis van de beschikbare verspreidingsdata en de meest actuele plannen voor het plangebied Noorderhaven, heeft ARCADIS een mitigatieplan opgesteld¹⁹ met als doel om met positief resultaat een ontheffingsprocedure Flora- en faunawet te kunnen doorlopen. Het Nader ecologisch onderzoek, het mitigatieplan alsmede de hiervoor in

¹⁷ Risicoscan natuur op De Mars, Arcadis B.V. B02042.300004/HB, 2 december 2008.

¹⁸ Nader ecologisch onderzoek Noorderhaven Zutphen, Arcadis B.V., B02041.100001, 5 juli 2010.

¹⁹ Mitigatieplan Flora en Faunawet Noorderhaven, Arcadis B.V. B020141.100001.0700, 20 december 2012.

paragraaf 4.11.2 genoemde Risicoscan zijn als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

4.11.4 Nader onderzoek (2010)

Voor de planontwikkeling is een nader ecologisch onderzoek uitgevoerd. Als basis voor deze rapportage is gebruik gemaakt van de uitkomsten van de risicoscan. De uitkomsten van het nader ecologisch onderzoek zijn gebruikt voor de toetsing aan de Flora- en faunawet. Daarnaast is in het nader ecologisch onderzoek beoordeeld of mogelijk sprake is van negatieve effecten op het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel. Op basis van verspreidingsgegevens van de voor de IJssel aangewezen soorten en habitattypen is een toetsing uitgevoerd aan de Natuurbeschermingswet. Het nader ecologisch onderzoek is opgenomen in de bijlagen. De conclusies en aanbevelingen uit het ecologisch onderzoek zijn navolgend samengevat weergegeven.

4.11.5 Habitatbeoordeling (2012)

Op basis van het eerder uitgevoerde onderzoek is een update van het soortverspreidingsonderzoek uitgevoerd.

Het ecologisch onderzoek is gestart met een vlakdekkend veldonderzoek van alle terreindelen plus een in pandige inspectie van de toegankelijke (te slopen) gebouwen binnen het plangebied. Dit onderzoek is uitgevoerd door twee ecologen van ARCADIS. Aansluitend aan dit veldonderzoek heeft een eerste avondonderzoek naar vleermuizen en steenmarter plaatsgevonden.

Doel van deze habitatgeschiktheidsbeoordeling was om de intensiteit en zwaartepunt van het vervolgonderzoek te concretiseren en te optimaliseren en om vast te stellen of er naast de te verwachten soorten nog andere beschermde soorten te verwachten of aanwezig zijn binnen het plangebied.

Tijdens het eerste onderzoek zijn tevens de eerdere verspreidingsgegevens bevestigd, aangevuld of uitgesloten van steenmarter, broedvogels en vaatplanten. Op basis hiervan is besloten om het voorkomen van broedvogels met jaarrond beschermde nesten aanvullend mee te nemen in het veldonderzoek Noorderhaven.

4.11.6 Flora- en faunawet

In het plangebied is een aantal waardevolle soorten aanwezig. Voor al deze soorten geldt de zorgplicht. Voor een aantal soorten is het aanvragen van een ontheffing / positieve afwijzing noodzakelijk. In tabel 1 is het overzicht opgenomen van de aangetroffen aanwezige soorten, de effecten (zonder mitigatie) en de overtredingen van de verbodsbepalingen van de Flora- faunawet opgenomen.

Overzicht effecten en verbodsovertredingen zonder mitigatie van negatieve effecten

(beschermingsniveau)		Art 8	Art 9	Art 10	Art 11	Art 12
Tongvaren (vaatplanten, Tabel 2 FFW)	Mogelijke beschadiging groeiplaatsen	x				
Gewone dwergvleermuis	Vernietiging/ verstoring vaste		x	x	x	

(Tabel 3 FFW)	rust- en verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebied					
Laatvlieger (Tabel 3 FFW)	Vernietiging/ verstoring vaste rust- en verblijfplaatsen en vliegroutes		x	x	x	
Steenmarter (Tabel 2 FFW)	verstoring individuen		x	x		
Huismus	vernietiging/ verstoring nestlocaties en leefgebied		x	x	x	x
Algemene soorten broedvogels (categorie 5)	Vernietiging/verstoring nestlocaties		x	x	x	x
Algemeen voorkomende zoogdieren en amfibieën (Tabel 1 FFW)	Vernietiging/verstoring leefgebied		x		x	

Tabel 1 Mogelijke effecten en overtredingen van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet op beschermde soorten

VERBODSARTIKELN FLORA- EN FAUNAWET

Artikel 8. Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse plantensoort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te onwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen.

Artikel 9. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.

Artikel 10. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te veront- rusten.

Artikel 11. Het is verboden nesten, hopen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfsplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.

Artikel 12. Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.

Om overtredingen van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet te voorkomen is het treffen van mitigerende maatregelen noodzakelijk. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de te treffen mitigerende maatregelen.

4.11.7 Mitigatieplan

In het mitigatieplan zijn de mitigerende maatregelen beschreven welke worden getroffen om waar mogelijk de effecten van de ingrepen te mitigeren zodat overtredingen van de verboden van de Flora- en faunawet zoveel mogelijk worden voorkomen.

Het herontwikkelingsplan Noorderhaven biedt afdoende mogelijkheden om leefgebied en verblijfplaatsen te creëren voor alle binnen het plangebied vastgestelde beschermde soorten en bijbehorende gebruiksfuncties. De problematiek rondom het Flora- en faunawet vraagstuk ligt vooral in de fasering van werkzaamheden en in het borgen dat maatregelen en functies tijdig en correct aangelegd worden.

Voor het bepalen van de minimale mitigatieopgave is gebruik gemaakt van de door Dienst Regelingen opgestelde Soortenstandaarden. Indien geen Soortenstandaard bekend is voor een beschermde soort is gebruik gemaakt van expert judgement en kennis uit eerdere door ARCADIS doorlopen ontheffingstrajecten.

Indien alle randvoorwaarden en uitgangspunten zoals verwoord in dit mitigatieplan uitgevoerd worden, voldoet het plan Noorderhaven aan de Flora- en faunawet.

Mitigatieopgave

Vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen en broedvogels met jaarrond beschermde nesten

In het mitigatieplan is eerst de mitigatieopgave bepaald. Vervolgens worden de te treffen mitigerende maatregelen omschreven.

In onderstaande tabel is de mitigatieopgave voor vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen en broedvogels met jaarrond beschermde nesten opgenomen.

Soort	Functie aantasting	Mitigatieopgave (tijdelijk als permanent)	Totaal
Gewone dwerg-vleermuis	Kraamverblijf Pand Bolwerksweg /Coenensparkstraat > 70 vrouwtjes Zomerverblijffunctie 4 x >15 individuen Baltsverblijffunctie 4 x 2-5 individuen Winterverblijffunctie 1 x > 30 individuen	4 geschikte kraamverblijfflocaties voor grote groepen individuen 4 x 4=16 grote zomerverblijven 4 x 4 = 16 kleine najaars verblijven Maatwerk!	4 kraamverblijven 36 zomerverblijven 40 paarverblijven 4 winterverblijven (maatwerk)
Gewone dwerg-vleermuis	Zomerverblijf overig plangebied; 5 Baltsverblijf overig plangebied; 6	5 x 4 = 20 zomerverblijven 6 x 4 = 24 najaarsverblijven (tevens geschikt als winterverblijf)	
Laatvlieger	2 Zomerverblijf onder dakpannen	2 x 4 = 4 geschikte zomer verblijfslocaties (geen soortenstandaard dus gelijk aantal gehanteerd als gewone dwergvleermuis)	8 zomerverblijven
Huismus	40 nesten en leefgebied	40 x 2 = 80 nestvoorzieningen	80 nesten
Roek	1 nestlocatie	Behoud nestlocatie maatwerk	Maatwerk (behoud afdoende nestgelegenheid binnen bestaande roekenkolonies)

Vliegroutes

Voor de aanwezige vliegroutes geldt als mitigatieopgave dat de vliegroutes als zodanig kunnen blijven functioneren zowel tijdens als na uitvoering van de werkzaamheden. Indien de voorgestelde beplanting zoals op de inrichtingsafbeeldingen zijn weergegeven (figuur 19) gerealiseerd worden zal het plangebied kunnen blijven functioneren als vliegroute netwerk voor vleermuizen.



Figuur 4-5. Inrichtingsschets beplanting

Aandachtspunt is de tijdelijke situatie. Door aanplanten van tijdelijke groen (wilgenstruweel) langs (bouw)wegen en door het afschermen van bouwverlichting en door het gebruik van spaarzame of amberkleurige straatverlichting langs primaire routes, wordt voorkomen dat de routes in de ontwikkelingsfase en in de eindfase verstoord worden.

Foerageer- en leefgebied

Foerageergebied voor laatvlieger en voor gewone dwergvleermuis ontstaat op termijn in het openbaar groen en in de nieuwe haven. De primaire foerageergebieden liggen nu buiten het plangebied en deels langs de beplanting van de Bolwerksweg, Coenenparkstraat en de Contrescarp.

In de tijdelijke situatie is het noodzakelijk om op korte afstand van de verblijfplaatsen afdoende foerageergebied voorhanden te houden. Dit wordt voorzien door de aanleg van tijdelijke natuur (groen) op terreindelen die al wel gesloopt zijn maar waar in de komende jaren nog geen werkzaamheden zijn voorzien.

Voor huismuis is het noodzakelijk dat er in de nabijheid van de nestplaatsen foerageer- en leefgebied voorhanden is. Dit leefgebied bestaat uit groene tuinen. Openbaar groen met opgaand struikgewas, blokhagen van bijvoorbeeld liguster en haagbeuk, gevelbeplanting, etc.

Mitigerende maatregelen

In het mitigatieplan zijn de te treffen mitigerende maatregelen gedetailleerd beschreven. Per deelaspect zijn de te treffen maatregelen de navolgende:

Verblijfplaatsen

- Dwergvleermuis: Realiseren van nieuwe verblijfplaatsen door aanbrengen van zomerverblijfkasten. Ophangen kasten in zomer 2012 gerealiseerd;

- Dwergvleermuis: Aanpassen van het Koelhuis als kraam-, zomer-, balts- en winterverblijf.
- De insteek van de gemeente is om met behulp van maatwerk mitigatie alle functies die nu in het pand aan de Bolwerksweg / Coenensparkstraat zitten naar het koelhuis te verplaatsen.
- De overige verblijfsfuncties worden ingepast in de nieuwbouw binnen het plangebied. Dit wordt gedaan door in elk deelplan een pakket aan maatregelen voor te schrijven aan c.q in overleg met de bouwer / ontwikkelaar. Het inpassen van prefab voorzieningen alsmede aanpassingen aan constructiedetail is maatwerk zal ten alle tijden onder begeleiding van een ecooloog plaatsvinden.
- Laatvliager: Voor de laatvliager zullen maatwerk verblijfplaatsen gerealiseerd worden binnen het plangebied Noorderhaven. De voorkeur gaat hierbij uit naar aanpassingen onder pannendaken in de nokken van gebouwen en woningen.
- Huismus: fasering van sloop van panden na realisatie van nieuwbouw (incl. nestkasten). Realiseren van nesten aan gevels grenzend aan tuinen en openbaar groen. Inrichting van openbaar en privaat groen door dichte hagen, gevelbeplanting en groene tuinen.

Vliegroutes, fourageergebied en leefgebied

- Vliegroutes vleermuizen: aanbrengen van beplanting zoals in het stedenbouwkundig plan is aangegeven.
- Uitgangspunten beplanting tijdelijk;
 - 2 – 5 meter hoog wilgenstruweel (snelgroeiend soorten)
 - Minimaal 2 - 3 meter brede aanplant
 - Plantafstand maximaal 5 meter maar bij voorkeur doorlopende beplantingsstrook met verspringende aanplant
 - Tijdens de bouwfase dienen alle vastgestelde vliegroutes te kunnen blijven functioneren door verlichting te beperken of af te schermen, tijdelijke beplanting aan te leggen, schermen(doeken) te plaatsen.
- Uitgangspunten beplanting permanent
 - Behoud en inpassing bestaande beplanting (de Italiaanse populieren aan de Coenensparkstraat worden grotendeels behouden)
 - Bomen minimaal 3 meter hoog met kroon van 1,5 tot 2,5 meter breed (breed uitgroeiende kronen)
 - Plantafstand maximaal 10 meter, optimaal = 6 tot 8 meter
 - Inheems plantgoed en soortkeuze (bij voorkeur geen plataan)
 - Opgaande boomsoort met breed uitgroeiende kronen (bladerdak)
 - Blokhagen en groenen tuinen en openbaren voorzieningen
 - Kruidenrijke groenstroken met inheemse plantsoorten en zaadmengsels
 - Bloemrijk beheer gericht op kruidenrijkdom;
 - Stimulatie moestuinen en groene inrichting (privé) tuinen en groencomplexen
 - Waterinfiltratie in bovengrondse wadi's met kruidenrijk graslandbeheer en struikgewas.PM

Mitigatie verstoring individuen

- Om overtreding van artikel 9, 10, 11 en 12 te voorkomen dient in de fasering uitdrukkelijk rekening te worden gehouden met de broedperiode (broedende vogels tussen 15 maart en 15 juli) en met aanwezigheid van vleermuizen op het moment

van uitvoering. Voor de versturende werkzaamheden dient een concreet werkprotocol opgesteld te worden welke alvorens tot uitvoer over te gaan voorgelegd wordt aan het bevoegd gezag. In het mitigatieplan dat als bijlage aan het bestemmingsplan is toegevoegd staan enkele algemene en specifieke maatregelen die noodzakelijk zijn om de sloop, kap en andere mogelijk versturende werkzaamheden uit te kunnen voeren met zo min mogelijk risico op verstoring van beschermde planten of dieren.

- Door de fasering in de uitvoering wordt rekening gehouden met de broeiperioden van broedende vogels en met de aanwezigheid van vleermuizen.

Controle en begeleiding

- De controle op de werkzaamheden, het controleren op aan of afwezigheid van broedvogels, steenmarter en vleermuizen en het eventueel opvangen van vleermuizen wordt uitgevoerd door een daartoe deskundige ecooloog.
- Indien tijdens het werk soorten worden aangetroffen of zich situaties voordoen die niet zijn voorzien in het plan dan zal de betrokken ecooloog in afstemming met opdrachtgever en aannemer een passende maatregel voorstellen, doorvoeren en uitvoeren/begeleiden.
- Voorafgaand aan de sloopwerkzaamheden wordt door de betrokken ecooloog in samenwerking met de opdrachtgever en de aannemer een concreet werkplan geformuleerd met een factsheet en een kickoff overleg met de betrokken uitvoeringspartijen.

Monitoring en bijsturing

- De uitvoering van de werkzaamheden en de gevolgen voor de aanwezige soorten in het gebied en het functioneren van de mitigerende maatregelen worden gemonitord door een ter zake kundig ecooloog. Zonodig vindt bijsturing plaats.

Natuurbeschermingswet

De aanleg- en gebruiksfase van het plangebied Noorderhaven leidt niet tot negatieve effecten op het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel, mits wordt voldaan aan de genoemde randvoorwaarden. Deze voorwaarden dienen ter voorkoming van extra effecten en hebben betrekking op de effecten bij de uitvoering van de werkzaamheden:

- werkzaamheden met een hoge geluidproductie (zoals heien) buiten het overwinteringsseizoen van de aangewezen niet-broedvogelsoorten uitvoeren om eventuele geluidverstoring te voorkomen. Het gaat hierbij om werkzaamheden die ter hoogte van het Natura 2000-gebied de 42 dBA contour of (in het geval de huidige geluidcontour al hoger ligt) de bestaande geluidcontour overschrijden.
- bij voorkeur werken tijdens daglichtperiode. Indien toch verlichting gebruikt moet worden, mag verlichting niet uitstralen naar de omgeving.

De invloed van de ontwikkeling voor Noorderhaven op de stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied is behandeld in de paragraaf luchtkwaliteit (paragraaf 4.5). Uit het daar beschreven onderzoek blijkt dat er geen sprake is van een relevante invloed op de stikstofdepositie in het gebied.

Maatgevend voor de hoeveelheid stikstofdepositie vanuit het plangebied is de N348, waar het merendeel van het verkeer van en naar Noorderhaven overheen zal gaan. De effecten hiervan op Natura 2000 zijn al eerder bepaald in een passende beoorde-

ling. De conclusie is dat dit geen significante effecten met zich meebrengt is overigens ook overgenomen door de Raad van State.

De situatie van het in de omgeving van het plangebied aanwezige habitattype H3150, Meren met krabbescheer en fonteinkruiden, is niet overbelast. De achtergronddepositie ligt ruim onder de kritische depositie. (Significant) negatieve effecten van stikstofdepositie zijn op voorhand uit te sluiten.

Ecologische hoofdstructuur

Wanneer bij de inrichting van de uiterwaard wordt voldaan aan de Natuurbeschermingswet zijn de waarden en kenmerken van de Ecologische Hoofdstructuur niet in het geding. Wanneer niet aan deze maatregelen kan worden voldaan, zal in overleg met de provincie Gelderland (bevoegd gezag) naar een oplossingsrichting gezocht moeten worden.

4.11.8 Conclusie

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en het mitigatieplan moet een ontheffing van de Flora- en faunawet worden aangevraagd voor de volgende soorten gewone dwergvleermuis, huismus, tongvaren. De uitvoering van het mitigatieplan is in voldoende mate geborgd zodat voor de hiervoor in paragraaf 4.11.6 genoemde soorten geen ontheffing vereist is (geen overtreding van de Flora- en faunawet) zodat kan worden volstaan met een positieve afwijzing. Vanuit de gebiedsbescherming (Ecologische hoofdstructuur, Natuurbeschermingswet) gezien zijn randvoorwaarden geformuleerd met betrekking tot de activiteit bouwen. Voor de activiteit bouwen zal een omgevingsvergunning moeten worden aangevraagd. Voor deze activiteit zal dan tevens een vergunning Natuurbeschermingswet moeten worden aangevraagd (zogenaaamde aanhaker). In vergunning Natuurbeschermingswet dienen de voorwaarden te worden opgenomen waaronder de activiteit bouwen kan plaatsvinden.

4.12 Archeologie

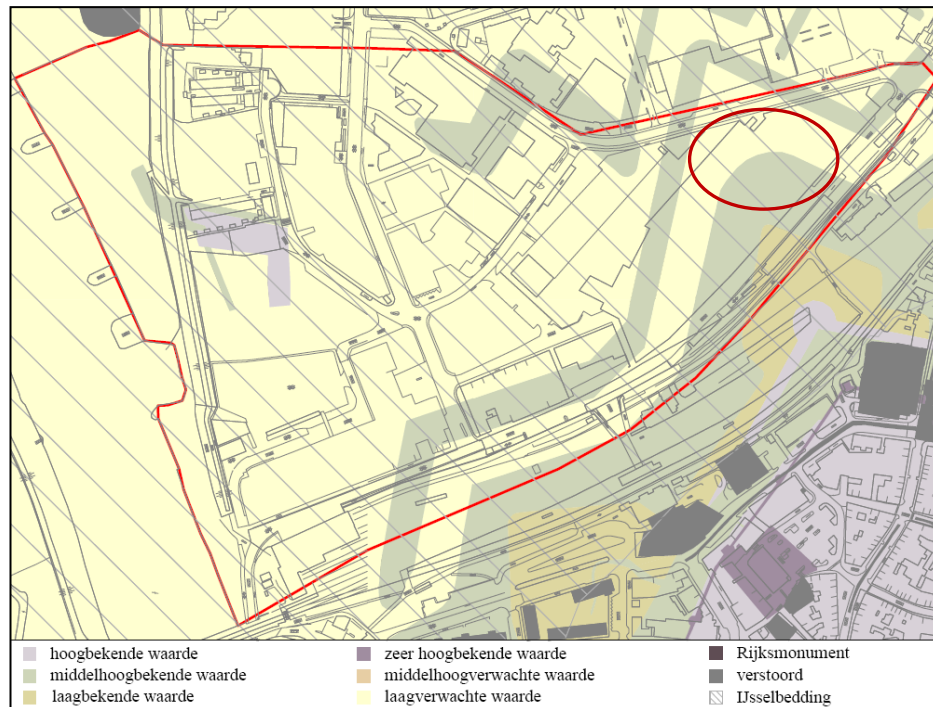
4.12.1 Inleiding

Bij ingrepen waarbij de ondergrond ernstig wordt geroerd, moet worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd indien sprake is van een hoge of middel-hoge trefkans, of indien het plangebied niet is gekarteerd. Tevens moet archeologisch onderzoek worden uitgevoerd indien het onderzoeksgebied grenst aan een gebied met een hoge of middel-hoge trefkans.

Op de Archeologische Waarden Kaart (AWK) van de gemeente Zutphen is voor ieder perceel de bekende of verwachte archeologische waarde aangegeven. Aan elke waarde zijn voorschriften toegekend. Voor het besluitgebied gelden de volgende bekende of verwachte waarden:

- Lage verwachtingswaarde met indicatie IJsselbedding;
- Middelhoog, bekende waarden.

De navolgende figuur toont een fragment van de AWK met legenda van de gemeente Zutphen.



Figuur 4-6. Fragment Archeologische Waarden Kaart met legenda, met globale ligging besluitgebied (rode lijnen)

4.12.2 Onderzoek

4.12.2.1 Archeologisch vooronderzoek

Voor de gebiedsontwikkeling Noorderhaven is een archeologisch bureauonderzoek en grondradaronderzoek uitgevoerd.²⁰ Het onderzoek is als bijlage toegevoegd.

Het archeologisch vooronderzoek bestaat uit drie onderdelen:

- een bureauonderzoek, gebaseerd op het verzamelen van reeds bekende archeologische waarden van het gebied en het georefereren van historische kaarten;
- een veldwaarneming van een deel van de vestingmuur die bij saneringswerkzaamheden op het oude Reesinkterrein aan het licht kwam;
- een grondradaronderzoek door GT Frontline van het reeds braak liggende deel van het gebied.

Uit het vooronderzoek komt een aantal structuren naar voren die nader archeologisch onderzocht moet worden. Het gaat hierbij om de volgende structuren:

- De houtzagerij;
- Vestingwallen;
- Vestinggrachten;
- Havenhoofd;
- Scheepswrakken.

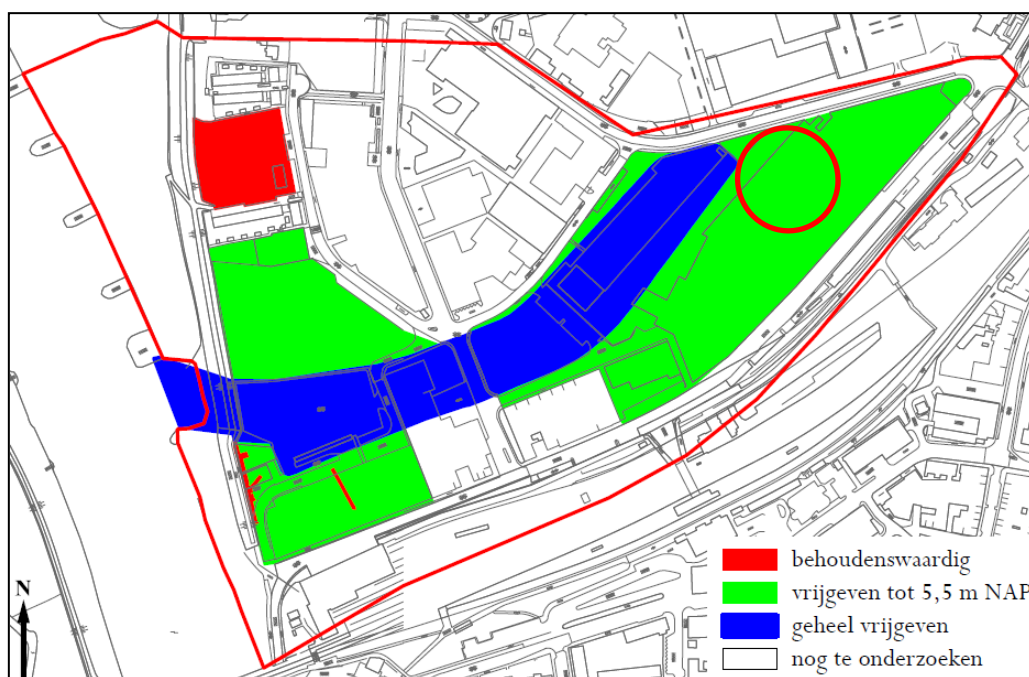
²⁰ Een archeologisch bureauonderzoek en grondradaronderzoek in het Noorderhavenkwartier van De Mars in Zutphen, gemeente Zutphen, Zutphense Archeologische Publicatie 53, 12 november 2009.

Om nader te bepalen of de archeologische resten nog behoudenswaardig in de grond aanwezig zijn, is het proefsleuvenonderzoek uitgevoerd.

4.12.2.2 Proefsleuvenonderzoek en selectiebesluit

Het proefsleuvenonderzoek is als bijlage toegevoegd²¹. In het proefsleuvenonderzoek is het grootste deel van het terrein voor de gebiedsontwikkeling van Noorderhaven onderzocht. Er zijn 11 sleuven gegraven. Deze sleuven moesten inzicht geven in de nog aanwezige historische waarden in de bodem van het nog te ontwikkelen terrein. Daarnaast zijn de sleuven aangelegd om na te gaan of de anomalieën (onregelmatigheden, afwijkingen), zien zijn waargenomen op de beelden van het grondradaronderzoek, zaken als scheepswrakken weergaven.

Naar aanleiding van de bevindingen uit het proefsleuvenonderzoek is een selectiebesluit (11 april 2011) opgesteld. Dit besluit is bewerkt en hieronder grotendeels opgenomen. Het selectiebesluit is ook als bijlage toegevoegd. In het selectiebesluit wordt gesteld dat het ontwikkelingsgebied Noorderhaven op basis van het proefsleuvenonderzoek in delen kan worden gesplitst. De navolgende figuur geeft inzicht in de ligging van de verschillende delen in relatie tot het besluitgebied.



Figuur 4-7. Kaart bij selectiebesluit d.d. 11 april 2011 (besluitgebied globaal aangeduid met rode cirkel)

Het besluitgebied is in zijn geheel tot 5,5 meter + NAP vrijgegeven. Er zijn in de gronden met dit regime geen behoudenswaardige archeologische resten aangetroffen. Door de tegenvallende en vaak lastig te interpreteren resultaten van het grondradaronderzoek kan echter geen zekerheid worden gegeven over al dan niet aanwezige archeologische resten beneden 5,5 meter + NAP. De archeologische bescherming beneden de 5,5 meter + NAP blijft gehandhaafd. Onder de 5,5 m + NAP liggen de oude

²¹ Archeologisch onderzoek in het Noorderhavenkwartier van de Mars in Zutphen, gemeente Zutphen, Zutphense Archeologische Publicaties 59, 30 augustus 2011.

meandergeulen van de IJssel. De kans blijft bestaan dat hier oude scheepswrakken in liggen. Voor ingrepen groter dan 1.000 m² en dieper dan + 5,50 m + NAP geldt dat deze voorafgegaan moeten worden door archeologisch (voor)onderzoek. Om deze reden is voor deze zone een apart beleid opgesteld:

- Indien een bouwput dieper dan 5,50 m + NAP wordt ontgraven (bijv. voor ondergronds parkeren, diepe kelders, etc.) moet alsnog archeologisch onderzoek plaatsvinden. Hierbij moet rekening gehouden worden met de kosten van dit onderzoek, inclusief het aantreffen van een scheepswrak. In het voorstadium zou gekozen kunnen worden om het betreffende terrein uit te laten boren in een zeer fijnmazig boorgrid dat geschikt is voor het opsporen van schepen (rekeninghoudend met boren onder grondwaterniveau). Indien uit de boring blijkt dat er geen aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van schepen kan zonder verder archeologisch onderzoek gebouwd worden. Mochten aanwijzingen bestaan dat zich mogelijk een scheepswrak in de ondergrond bevindt, dan moet het booronderzoek gevolgd worden door een opgraving;
- Wanneer terreinen niet worden onderkelderd, maar wel worden gefundeerd op palen is het uitgangspunt dat per bouweenheid gekeken wordt naar de mate van verstoring. Is het verstoorde oppervlak (1 m² per paal) groter dan 10% van het totale oppervlak van de totale bouweenheid, dan moet archeologisch (voor)onderzoek plaatsvinden. Ook hier is karterend booronderzoek de eerste stap. Mocht niets gevonden worden, dan kan zonder verder archeologisch onderzoek gebouwd worden.

Voor velden 13 en 14 geldt dat de gronden ter plaatse van het bouwplan zijn gelegen op circa 8.50 m NAP. De bebouwing wordt gefundeerd op palen. Voor veld 13 en 14 geldt dat de bouwput boven het niveau van 5.50 m +NAP zal zijn gelegen. De bouwdiepte bedraagt namelijk niet meer dan 2 meter.

4.12.3 Conclusie

Bij toetsing van voor dit gebied geformuleerde archeologische uitgangspunten aan het initiatief moet worden vastgesteld dat de bij het verlenen van de omgevingsvergunning op basis van het concrete bouwplan moet worden beoordeeld of de verstoring door fundering op palen groter is dan 10% van het totale oppervlak van de totale bouweenheid. Indien de verstoring kleiner is dan vormen de archeologische (verwachtings)waarden geen belemmering voor realisatie van het initiatief.

Indien de verstoring groter is dan dient een karterend booronderzoek te worden uitgevoerd. Mocht niets gevonden worden, dan kan verder zonder verder archeologisch onderzoek gebouwd worden. Indien wel wat wordt gevonden dan moet alsnog archeologisch (voor)onderzoek plaatsvinden.

4.13 Cultuurhistorie

4.13.1 Inleiding

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening moet het aspect cultuurhistorie volwaardig in de planvorming worden afgewogen. Voor de gebiedsontwikkeling van Noorderhaven zijn de cultuurhistorisch waardevolle elementen in beeld gebracht. Deze ele-

menten worden in deze paragraaf beschreven. Afgesloten wordt met de relevantie van deze elementen voor de ontwikkeling in het besluitgebied.

4.13.2 Onderzoek

Voor de planontwikkeling van De Mars, waaronder Noorderhaven, is een quick scan cultuurhistorie²² opgesteld. De quick scan is geen effectrapportage, maar een inventarisatie van de kenmerkende waarden. De quick scan is als bijlage toegevoegd. In de quick scan wordt gesteld dat de relatief goed afleesbare chronologische gelaagdheid van het gebied De Mars opvallend is. De oudste bebouwing is gesitueerd bij het station van Zutphen, de jongste grenzend aan het Twentekanaal, buiten het besluitgebied Noorderhaven. De Mars kenmerkt zich als gevolg van de geleidelijke expansie voorts door een mengeling van wonen en bedrijvigheid langs de IJssel. In het besluitgebied zijn geen rijksmonumenten aanwezig. Op De Mars staan wel panden die kenmerkend zijn voor de historie van het gebied, maar in het besluitgebied zijn geen van deze panden aanwezig. gebouwen ingepast.

In het bestemmingsplan Noorderhaven blijft het historische stratenpatroon grotendeels behouden. Enkele bestaande bedrijfspanden worden ingepast. Zo vormen de in te passen panden aan de historische Havenstraat en de nieuwe Noorderhavenstraat de aanzet voor de verdere uitwerking in een industriële pakhuisachtige opzet langs deze straten. De panden worden gebruikt voor een mix tussen wonen en werken, bijvoorbeeld in de vorm van ateliers en pakhuizen worden gebruikt. Voor het besluitgebied heeft de aanwezige cultuurhistorie in het plangebied Noorderhaven geen consequenties.

4.13.3 Conclusie

In het besluitgebied zijn geen historisch waardevolle panden gelegen. Voor het besluitgebied heeft de aanwezige cultuurhistorie in het plangebied Noorderhaven geen consequenties voor de geplande ontwikkeling.

4.14 Verkeer en parkeren

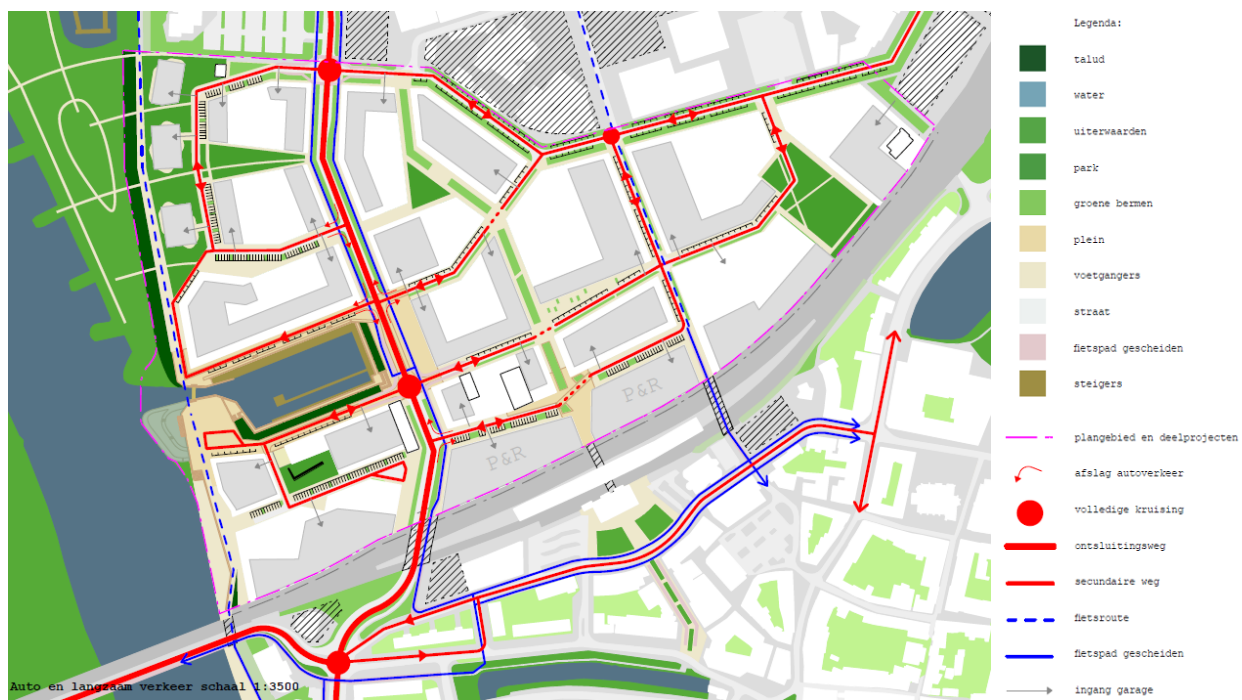
4.14.1 Verkeer

Verkeerstructuur Noorderhaven

Voor Noorderhaven wordt gestreefd om verbindingen te realiseren met de binnenstad van Zutphen en met de IJssel. De verkeersstructuur voor het langzaam verkeer in Noorderhaven sluit aan op de bestaande en recent versterkte verkeersstructuur voor langzaam verkeer op De Mars. Deze structuur sluit weer aan op het regionale netwerk voor langzaam verkeer. De navolgende figuur toont de hoofdstructuur voor auto en langzaam verkeer in Noorderhaven.

Het besluitgebied wordt ontsloten via de omliggende bestaande wegen Contrescarp, de Noorderhaven, de Havenstraat en, uitsluitend voor voetgangers, op de toekomstige Stationsloper in het oosten.

²² Quick scan cultuurhistorie De Mars, gemeente Zutphen, 2008.



Figuur 4-8. Hoofdstructuur voor auto (rode lijn) en langzaam verkeer (blauwe lijn)

4.14.2 Parkeren

4.14.2.1 Parkeernormen

De navolgende tabel geeft per functie de parkeernorm zoals gehanteerd voor de gebiedsontwikkeling Noorderhaven opgenomen. De parkeernormen en de bijbehorende verklarende tabellen zijn opgenomen in de bijlagen.

De parkeernormen zijn gebaseerd op de landelijke parkeerkencijfers die door het kenniscentrum CROW uit (literatuur)onderzoek zijn bepaald (CROW-publicatie 182 "Parkeerkencijfers -basis voor parkeernormering", september 2008). De parkeernormen zijn theoretische waarden die van toepassing zijn voor het nieuw te ontwikkelen Noorderhavengebied. Qua verstedelijkingsgraad valt Zutphen in de categorie "matig stedelijk". Noorderhaven is onderdeel van de centrum-zone, waar voor het parkeren in de openbare ruimte moet worden betaald.

Hoofdfunctie	Subfunctie	Parkeernorm	Aandeel bezoekers
Kantoren	(commerciële) dienstverlening, (kantoren met baliefunctie)	1, 7 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	20%
	kantoren zonder baliefunctie	1,0 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	5%
Horeca	hotel	0,5 parkeerplaats per kamer	
	restaurant	8,0 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	80%
	café/bar/discotheek/cafetaria	4,0 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	90%
Dienstverlening	consumentgerichte+	1,7 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	
	maatschappelijke++	1,7 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	
Dagelijkse de-	supermarkt	2,5 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	85%

tailhandel	overig	1,7 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	85%
Niet-dagelijkse detailhandel	non-food	1,7 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	85%
Maatschappelijke (culturele) voorzieningen	crèche/peuterspeelzaal/ kinderdagverblijven	0,6 parkeerplaats per arbeidsplaats	x-aantal parkeerplaatsen brengen/halen*
	basisonderwijs	0,5 parkeerplaats per leslokaal	x-aantal parkeerplaatsen brengen/halen*
	voortgezet onderwijs	0,5 parkeerplaats per leslokaal	
	arts/maatschap/kruisgebouw/t herapeut	1,5 parkeerplaatsen per behandelkamer (minimaal 3 per praktijk)	65%
	apotheek	1,7 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	
	cultureel centrum/wijkgebouw	1,0 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	85%
	verpleeg/verzorgingstehuis	0,5 parkeerplaats per wooneenheid	60%
	serviceflat/aanleunwoning/ zorgappartementen	0,3 parkeerplaats per woning	0,3 parkeerplaats per woning
Leisure	museum / atelier	0,5 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	95%
	bowlingbaan	2,5 parkeerplaats per baan	95%
	congres/ creativiteitscentrum	4,0 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	99%
	dans / sportschool	3,0 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	95%
	overdekte speeltuin / hal	3,0 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	90%
	attractiepark / speelpark	4,0 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	99%
	theater	0,2 parkeerplaats per zitplaats	
Wonen	segment duur	1,5 parkeerplaats per woning (1,2 pp bewoners + 0,3 pp bezoekers)	bewoners op eigen terrein/ bezoekers in de openbare ruimte
	segment midden + appartementen	1,3 parkeerplaats per woning (1,0 pp bewoners + 0,3 pp bezoekers)	bewoners op eigen terrein/ bezoekers in de openbare ruimte
	segment goedkoop	1,2 parkeerplaats per woning (0,9 pp bewoners + 0,3 pp bezoekers)	bewoners op eigen terrein/ bezoekers in de openbare ruimte
	zorgappartementen	0,3 parkeerplaats per zorgappartement (0,3 pp bewoners + 0,0 pp bezoekers)	0%

Tabel 2. Parkeernorm per (sub)functie (bron CROW-publicatie 182 "Parkeerkencijfers-basis voor parkeernormering", september 2008)

De parkeernorm geeft het aantal parkeerplaatsen weer dat minimaal moet worden gerealiseerd. De parkeerplaatsen voor toegelaten functies moeten in Noorderhaven in principe binnen het betreffende veld te worden gerealiseerd. Het bezoekers parkeren vindt plaats in de openbare ruimte of in openbare centrale parkeervoorziening(en) op acceptabele loopafstand. Indien er in een veld op een andere wijze in de parkeerbehoefte wordt voorzien, waarbij rekening wordt gehouden met de aanwezigheidsgraad van een bepaalde functie, het gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen en acceptabele loopafstanden, dan kan -mits goed onderbouwd- gebruik worden gemaakt van parkeerruimte binnen andere velden, openbare ruimte of centrale parkeervoorziening(en). De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag / week en de telwijze voor parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen zijn weergegeven in de verklarende tabellen bij de parkeernomen in bijlagen van deze ruimtelijke onderbouwing.

4.14.2.2 Parkeeroplossing besluitgebied

Gehanteerde normen voor de ontwikkeling

Voor woningen (waaronder appartementen) in het goedkope segment wordt in het besluitgebied op basis van de parkeernormen uitgegaan van 1,2 parkeerplaats per woning (waarvan voor 0,3 parkeerplaats voor bezoekers mag worden voorzien in de openbare ruimte).

Voor woningen (waaronder appartementen) in het middensegment segment wordt in het besluitgebied op basis van de parkeernormen uitgegaan van 1,3 parkeerplaats per woning (waarvan voor 0,3 parkeerplaats voor bezoekers mag worden voorzien in de openbare ruimte).

Veld 13 en 14

De onderstaande tabel geeft inzicht in de functies, de parkeernorm, de parkeerbehoefte en de parkeeroplossing.

Functie	Norm	Benodigde parkeerplaatsen	Bouwplan
52 grondgebonden woningen	1,3 (waarvan 0,3 bezoekers in openbare ruimte)	52 parkeerplaatsen op eigen terrein	parkeerplaatsen binnen bebouwing veld 13 en 14
		16 parkeerplaatsen bezoekers in openbare ruimte	Hiervoor zal gebruik worden gemaakt van de geboden mogelijkheid (zie hieronder) om onder voorwaarden buiten het veld op andere wijze in parkeerbehoefte te voorzien (parkeerruimte andere velden, openbare ruimte of centrale parkeervoorzieningen) .
58 appartementen sociale sector	1,2 (waarvan 0,3 bezoekers in openbare ruimte)	52 (58x0,9 =52) parkeerplaatsen op eigen terrein	parkeerplaatsen binnen bebouwing veld 13 en 14
		17 parkeerplaatsen bezoekers in openbare ruimte	Hiervoor zal gebruik worden gemaakt van de geboden mogelijkheid (zie hieronder) om onder voorwaarden buiten het veld op andere wijze in parkeerbehoefte te voorzien (parkeerruimte andere velden, openbare ruimte of centrale parkeervoorzieningen) .

Tabel 3. Functies, parkeernorm, parkeerbehoefte en parkeeroplossing in plandeel velden 13 en 14.

Indien er in een veld op een andere wijze in de parkeerbehoefte wordt voorzien, waarbij rekening wordt gehouden met de aanwezigheidsgraad van een bepaalde functie, het gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen en acceptabele loopafstanden, dan kan -mits goed onderbouwd- gebruik worden gemaakt van parkeerruimte binnen andere velden, openbare ruimte of centrale parkeervoorziening(en). De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag / week en de telwijze voor parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen zijn weergegeven in de verklaren-

de tabellen bij de parkeernomen in bijlagen van deze ruimtelijke onderbouwing. In de vierde kolom van bovenstaande tabel 4 wordt aangegeven in welke mate gebruik gemaakt wordt van deze mogelijkheid.

4.14.3 Conclusie

Ten aanzien van het aspect verkeer blijkt dat de ontsluiting van het besluitgebied afdoende is. Het extra verkeer kan worden opgenomen in het toekomstige verkeersbeeld op Noorderhaven. Met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen wordt vastgesteld dat voorzien kan worden in de parkeerbehoefte.

5 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12, lid 1, Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor de gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In gevolge artikel 6.12, lid 2, kan worden afgezien van vaststelling van een exploitatieplan in bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen of het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of vergunning begrepen gronden anderszins verzekerd is (artikel 6.12, lid 2, onder a, Wro). Op basis van een overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de kosten van de grondexploitatie waarmee de kosten anderszins zijn verzekerd. Er is sprake van een situatie als bedoeld in artikel 6.12, lid 2, onder a, Wro. Dit brengt met zich mee dat geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld.

Ten behoeve van de ontwikkeling van Noorderhaven is een grondexploitatie opgesteld. In deze grondexploitatie is rekening gehouden met de diverse kosten voor de ontwikkeling van Noorderhaven alsmede de opbrengsten uit woningen en voorzieningen. De ontwikkeling in het besluitgebied vormt een particulier initiatief waaraan de gemeente geen financiële bijdrage levert die niet kan worden gedekt op basis van de afspraken in de overeenkomst. Wat betreft planschade treedt de gemeente met de initiatiefnemer in overleg in verband met het verhaal van planschadevergoeding.

6 De procedure

6.1 Procedure omgevingsvergunning

Op grond van artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is op het verlenen van deze omgevingsvergunning de uitgebreide procedure van toepassing. Dit houdt in dat de 'uniforme openbare voorbereidingsprocedure' (afd. 3.4 Awb) moet worden gevolgd.

De uitgebreide procedure duurt zes maanden en kan worden verlengd met zes weken. Voorafgaand aan de terinzagelegging geeft de gemeente in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen (of op een andere geschikte wijze) kennis van het ontwerp. In de kennisgeving wordt vermeld waar en wanneer de stukken ter inzage zullen liggen, wie in de gelegenheid worden gesteld om zienswijzen naar voren te brengen en op welke wijze dit kan geschieden.

6.2 Zienswijzen

De mogelijkheid bestaat tot het formeel kenbaar maken van zienswijzen. Hiertoe wordt het ontwerp van het te nemen besluit van de gemeente, met de daarop betrekking hebbende stukken voor zes weken ter inzage gelegd. Iedereen kan tijdens deze periode zienswijzen indienen op het ontwerpbesluit tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbesluit.

Te zijner tijd worden in deze paragraaf of in een separate bijlage de zienswijzen verwerkt.

6.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van de woningen in het besluitgebied, overeenkomstig de in de vorige paragrafen gegeven omschrijving van het project en het besluitgebied, zowel ruimtelijk als milieuhygiënisch inpasbaar is en past binnen het geldende beleid en de beoogde gebiedsontwikkeling Noorderhaven en geen onaanvaardbare negatieve effecten heeft op de in de omgeving aanwezige waarden en belangen.