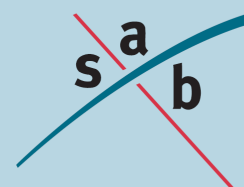


Ruimtelijke onderbouwing

Noorderhaven, velden 8 en 10

Gemeente Zutphen

Datum: 4 juli 2012
Projectnummer: 120245
ID: IMRO.0301.OMG02velden8en10-on01



INHOUD

1	Inleiding	5
1.1	Inleiding	5
1.2	Ligging van het besluitgebied	5
1.3	Geldende bestemmingsplannen	6
1.4	Opzet van de ruimtelijke onderbouwing	6
2	Het plan	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Gebiedsontwikkeling Noorderhaven	7
2.3	Bouwplannen plandelen veld 8 en veld 10	12
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	27
4	Milieu en omgevingsaspecten	28
4.1	Inleiding	28
4.2	Bodem	28
4.3	Externe veiligheid	30
4.4	Explosieven	35
4.5	Luchtkwaliteit	36
4.6	Geluid	39
4.7	Trillingen	45
4.8	Bedrijven en milieuzonering	46
4.9	Water	53
4.10	Voorzieningen	56
4.11	Flora en fauna	58
4.12	Archeologie	61
4.13	Cultuurhistorie	64
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

Separate bijlagen

- 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
- Bijlage 10: Akoestische invloed van bedrijvigheid op het woningbouwplan Noorderhaven, DGMR B.V., M.2008.0332.08.R001, 19 augustus 2009
- 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: Een archeologisch bureauonderzoek en grondradaronderzoek in het Noorderhavenkwartier van De Mars in Zutphen, gemeente Zutphen, Zutphense Archeologische Publicatie 53, 12 november 2009
- Bijlage 15: Archeologisch onderzoek in het Noorderhavenkwartier van de Mars in Zutphen, gemeente Zutphen, Zutphense Archeologische Publicaties 59, 30 augustus 2011
- Bijlage 16: Definitief Selectiebesluit besluitgebied Noorderhaven (archeologie) d.d. 11 april 2011
- Bijlage 17: Quick scan cultuurhistorie De Mars, gemeente Zutphen, 2008
- Bijlage 18: Staat van bedrijfsactiviteiten Functiemenging categorie A t/m C
- Bijlage 19: Staat van inrichtingen (horeca)
- Bijlage 20: Parkeernormering

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Heijmans Vastgoed heeft het initiatief genomen om op een locatie ten noorden van het station Zutphen twee gebouwen met appartementen en commerciële ruimten te ontwikkelen. De omgevingsvergunningaanvraag hiervoor wordt ingediend.

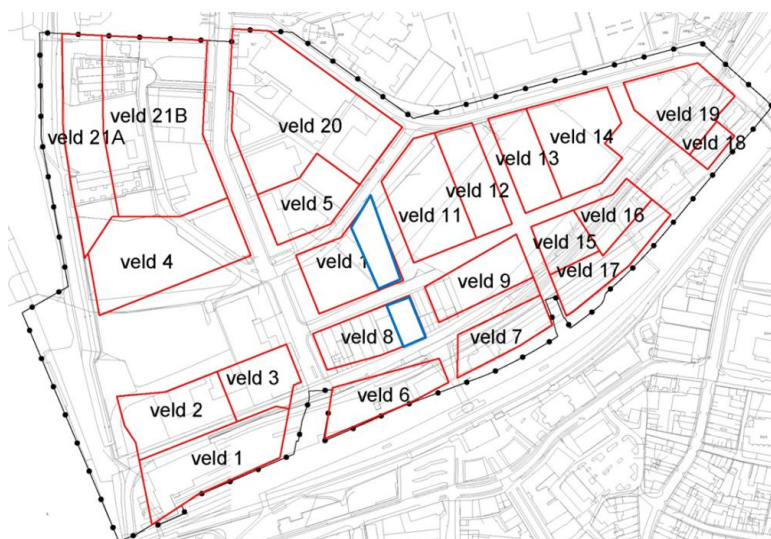
De ontwikkelingslocatie maakt onderdeel uit van een voormalig bedrijventerrein. De gemeente Zutphen werkt voor dit bedrijventerrein aan een herstructurering naar een centrumstedelijk woon- en werkgebied. Hiervoor is een stedenbouwkundig plan en het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven opgesteld. De ontwikkelingslocatie ligt binnen de velden 8 en 10 van het plan Noorderhaven. Het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven biedt nog geen kader om een besluit te nemen over de omgevingsvergunningaanvraag voor de ontwikkelingslocatie. De ontwikkeling is op basis van het vigerend bestemmingsplan niet toegestaan. Van het vigerend bestemmingsplan kan worden afgeweken met een omgevingsvergunning 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 voorwaarde 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 ruimtelijke onderbouwing voor de twee bouwplannen in de velden 8 en 10 toont aan dat hieraan wordt voldaan.

1.2 Ligging van het besluitgebied

De ontwikkelingslocatie (het besluitgebied) bestaat uit twee delen:

- nieuwbouwlocatie in het oosten van veld 8 (verder: plandeel veld 8);
- nieuwbouwlocatie in het oosten van veld 10 (verder: plandeel veld 10).

De ligging van de velden 8 en 10 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. 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 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 8 en 10 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 ontwerpbestemmingsplan 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 1.138 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.

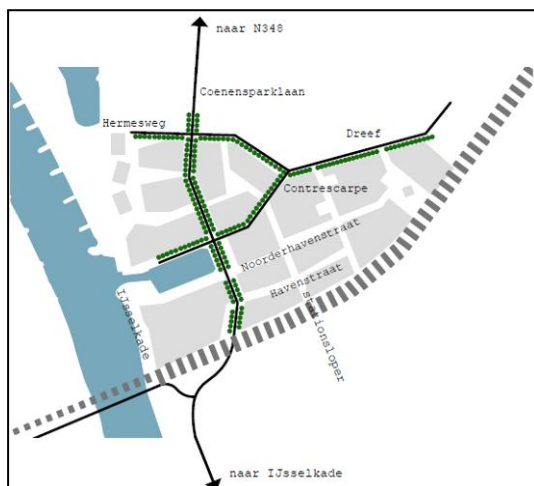


Figuur 3. Openbare ruimte, stedenbouwkundig raamwerk

Lanen en straten

Twee lanen verbinden Noorderhaven met de stad en de IJssel. De Dreef, welke zich splitst in de Contrescarpe (noordelijke begrenzing plandeel veld 10) en Hermesweg en de Coenensparkstraat, vormt een verbinding tussen de binnenstad en de nieuwe stadsentree via de N348. Vanaf de lanen ontsluit een aantal straten het gebied.

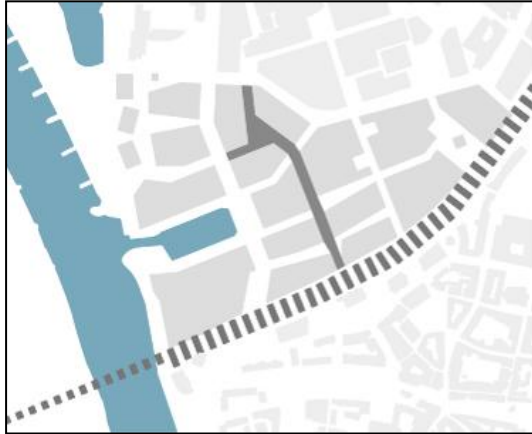
De onderstaande figuur geeft een beeld van de structuur van lanen en straten.



Figuur 4. Lanen en straten

Stationsloper

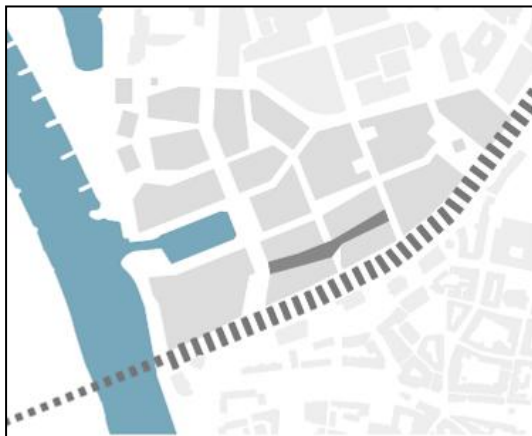
De Stationsloper heeft een belangrijke functie in de openbare ruimte in Noorderhaven. Het is een stedelijke hoofdroute tussen 's Gravenhof en de woonboulevard met het station als bronpunt. De Stationsloper vormt de westelijke begrenzing van de planden veld 8 en veld 10. De looper krijgt een pleinachtige inrichting en is bestemd voor voetgangers. De navolgende figuur geeft de locatie van de Stationsloper weer.



Figuur 5. Stationsloper

Havenstraat

De Havenstraat is een historische straat die gedeeltelijk behouden blijft. Het plandeel in veld 8 wordt in het zuiden begrensd door de Havenstraat. Het robuuste industriële karakter is uitgangspunt voor verdere uitwerking met onder andere het terugbrengen van de bestaande bestrating. De onderstaande figuur geeft de ligging van de Havenstraat weer.



Figuur 6. Havenstraat

Stedenbouwkundig raamwerk: Blokverkaveling

Schaal van blokken en nieuwbouw

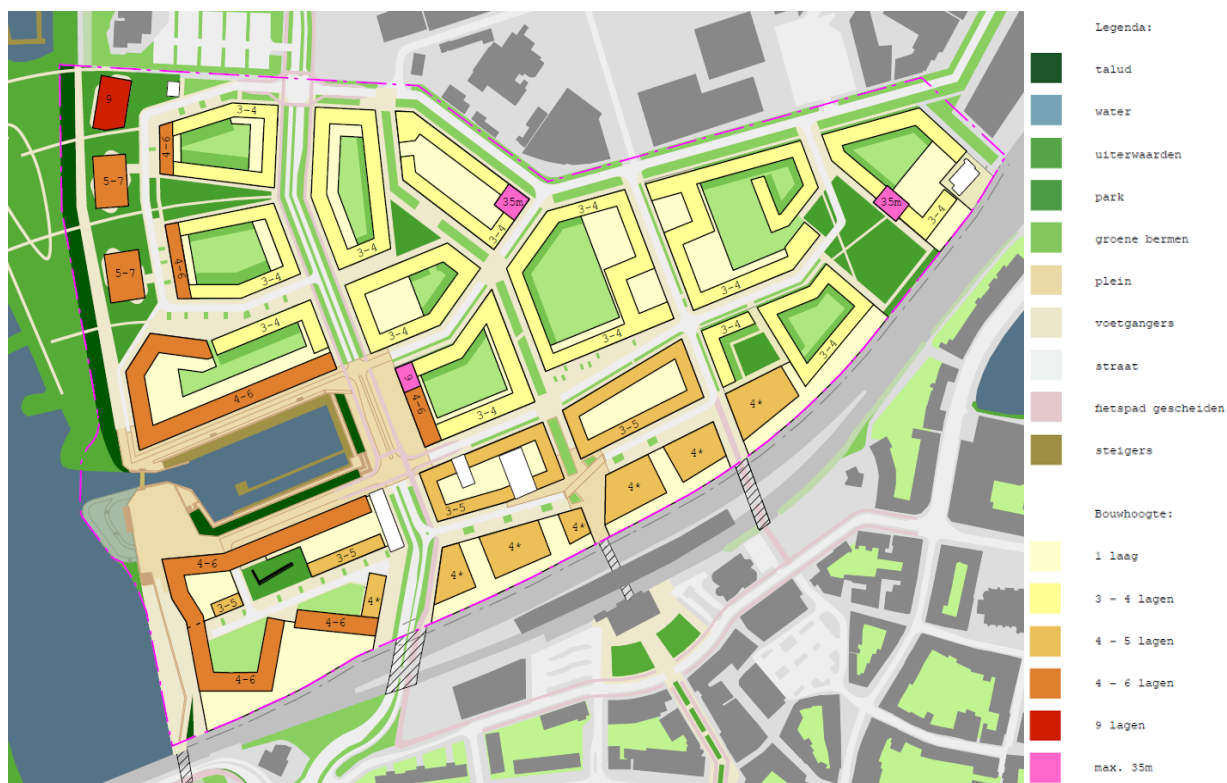
Het raamwerk voor de gebouwde omgeving wordt gevormd door stedelijke blokken en een variatie in bebouwing en functies. Het stedenbouwkundig plan is opgebouwd uit gesloten blokken binnen een weefsel van straten en pleinen. Plandeel veld 10 valt in een gebied waar in het stedenbouwkundig plan een kleinstedelijke voortzetting van Zutphen, geschakeerd, met straten, panden, binnenhoven, Zutphense stoepen en trapjes is voorzien.

De blokken met de bestaande pakhuizen zoals aan de Havenstraat (plandeel veld 8) zijn compacter. Voor plandeel veld 8 (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 pakhuysachtige opzet, met lofts, ateliers, broodfabriek, herenhuizen en pakhuizen.

Bouwhoogte

De bouwhoogte van de bebouwing varieert 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 8 is een bouwhoogte van 3 tot 5 lagen voorzien. In het plandeel veld 10 is een 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.



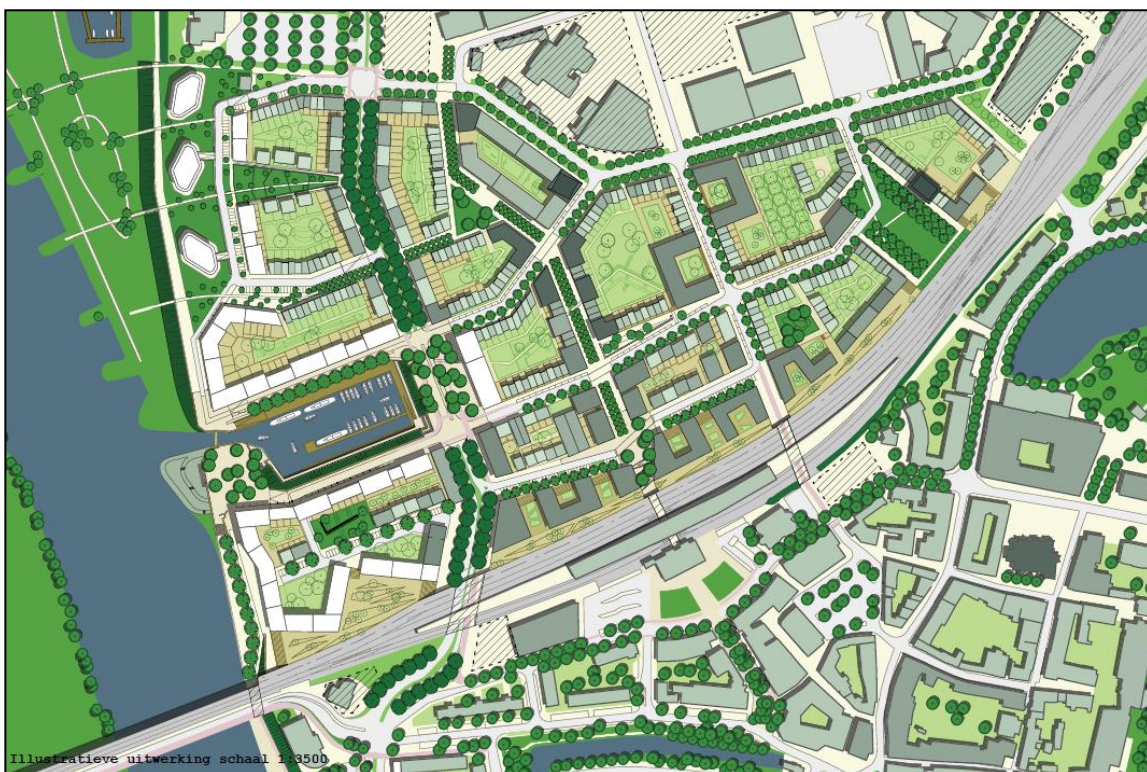
Figuur 7. Indicatie bouwlagen stedenbouwkundig plan

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. Enkele van deze voorzieningen zijn beoogd 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, uitteefbare 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 8. Illustratieve uitwerking (proefverkaveling) Noorderhaven

2.2.2 Ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven

Voor het besluitgebied is in het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven de bestemming Woongebied 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 Veld 8

Gebruik

- a maximaal 48 woningen hieronder niet begrepen bewoning van woonwagens of woonschepen;
- b 'specifieke vorm van centrum - voorzieningen' uitsluitend op de begane grond van gestapelde woningen:
 - zelfstandige (publieksgerichte) kantoren;
 - horeca in categorie 1 en 2 als genoemd in bijlage 4 van de Staat van bedrijfsactiviteiten (horeca) (de bedoelde Staat van bedrijfsactiviteiten uit het ontwerpbestemmingsplan is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd);
 - consumentgerichte dienstverlening;
 - (semi-commerciële) maatschappelijke dienstverlening;
 - detailhandel en maatschappelijke voorzieningen;
 - kinderdagverblijven en bedrijven in categorie A als genoemd in bijlage 1 van de Staat van bedrijfsactiviteiten Functiemenging (categorie A t/m C) (de bedoelde Staat van bedrijfsactiviteiten uit het ontwerpbestemmingsplan is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd);

Bouwen

- c maximum bouwhoogte (hoofdgebouwen): 17,5 (=5 lagen, incl. parkeerlaag);
- d minimum bouwhoogte (hoofdgebouwen): 9.

2.2.2.2 Veld 10

Gebruik

- a Maximaal 69 woningen hieronder niet begrepen bewoning van woonwagens of woonschepen;
- b 'specifieke vorm van centrum - voorzieningen' uitsluitend op de begane grond van gestapelde woningen: zie voor de functies de beschrijving in van het plandeel veld 8;

Bouwen

- c maximum bouwhoogte (hoofdgebouwen): 14,5 (4 lagen, incl. parkeerlaag);
- d minimum bouwhoogte (hoofdgebouwen): 9.

2.3 Bouwplannen plandelen veld 8 en veld 10

2.3.1 *Bouwplan plandeel veld 8*

Belangrijkste ontwerpopgaven vanuit het stedenbouwkundig plan

De nieuwbouw ligt in het oosten van veld 8. De navolgende figuur geeft de ligging binnen veld 8 aan, waarbij aan de toekomstige nieuwbouw buiten het plandeel veld 8 een suggestieve invulling is gegeven.

De ligging aan de Stationsloper, de aangrenzende broodfabriek (westen) en het principe van compacte gesloten blokken vormden belangrijke uitgangspunten voor de ontwerpopgave. Doordat het parkeren in het gebouw plaatsvindt, wordt het principe van gesloten bouwblokken benadrukt. Tevens wordt hiermee aangesloten op het huidige en toekomstige (historische) straatbeeld langs de Havenstraat. Het gebouw is georiënteerd op de omliggende wegen, mede doordat in de plinten de commerciële ruimten gevelopeningen hebben. Aan de zijde van de Stationsloper opent het gebouw zich naar de toekomstige langzaam verkeersroute. De figuur na de situatieschets toont hiervan een impressie.



Figuur 9. Situatieschets plandeel veld 8, (Bron: Attika architecten, 1 februari 2012)



Figuur 10. Impressie gevel langs de Stationsloper, (Bron: Attika architecten, 1 februari 2012)

Belangrijkste kenmerken van de nieuwbouw

Het bouwplan voorziet in één gebouw waarin op de begane grond onder andere de commerciële ruimten (350 m² bruto vloeroppervlakte) en het parkeren is voorzien. De appartementen, 19 in totaal, zijn op de eerste vier verdiepingen beoogd. De vijfde verdieping bestaat uit een zolderruimte.

De appartementen worden gerealiseerd in de sociale huursector. Voor de commerciële ruimten wordt uitgegaan van wat op grond van het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven is toegestaan:

- horeca in categorie 1 en 2 als genoemd in bijlage 4 van de Staat van bedrijfsactiviteiten (horeca) (de bedoelde Staat van bedrijfsactiviteiten uit het ontwerpbestemmingsplan is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd);
- consumentgerichte dienstverlening;
- (semi-commerciële) maatschappelijke dienstverlening;
- detailhandel en maatschappelijke voorzieningen;
- kinderdagverblijven;
- bedrijven in categorie A als genoemd in bijlage 1 van de Staat van bedrijfsactiviteiten Functiemenging (categorie A t/m C) (de bedoelde Staat van bedrijfsactiviteiten uit het ontwerpbestemmingsplan is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd).

De omvang van de commerciële ruimten is in overeenstemming met het programma voor de voorzieningen uit het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven. De daarin gehanteerde maximum bruto vloeroppervlakte voor het gehele ontwikkelingsgebied Noorderhaven wordt niet overschreden, ook niet in combinatie met de commerciële ruimten in plandeel veld 10.

Het gebouw heeft, in overeenstemming met het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven, een bouwhoogte van 17,5 meter. Hiermee wordt tevens de minimale bouwhoogte in acht genomen. De bouwhoogte van de bovengrondse parkeervoorziening bedraagt niet meer dan 3 meter.

Het bouwplan voldoet verder aan de belangrijkste bouwregels uit het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven. Zo bedraagt de diepte van het hoofdgebouw niet meer dan 21 meter. Aan de zijde van de Stationsloper wordt het gebouw gebouwd in de naar de Stationsloper gekeerde grens van het bouwvlak. Aan de noord- en zuidzijde ligt het gebouw binnen maximaal 1,5 meter van de naar de respectievelijk Noorderhaven en Havenstraat gekeerde bouwvlakgrens.

2.3.2 *Bouwplan plandeel veld 10*

Belangrijkste ontwerpgegevens vanuit het stedenbouwkundig plan

De nieuwbouw ligt in het oosten van veld 10. De navolgende figuur geeft de ligging binnen veld 10 aan, waarbij aan de toekomstige nieuwbouw buiten het plandeel veld 10 een suggestieve invulling is gegeven.

De ligging aan de Stationsloper en het plein aan de Noorderhavenstraat en het principe van blokken met binnenhoven vormen belangrijke uitgangspunten voor de ontwerpopgave. Doordat het parkeren in het gebouw plaatsvindt, wordt het principe van gesloten bouwblokken benadrukt en blijft een groene inrichting van de binnenhoven mogelijk. Het gebouw is georiënteerd op de omliggende wegen, mede doordat in de plinten de commerciële ruimten gevelopeningen hebben. Aan de zijde van de Stationsloper opent het gebouw zich naar de toekomstige langzaam verkeersroute. De figuur na de situatieschets toont hiervan een impressie. Ter hoogte van het plein aan de Noorderhavenstraat is met bouwhoogte en materiaalgebruik een accent in bebouwing beoogd.



Figuur 11. Situatieschets plandeel veld 10, (Bron: De Zwarte Hond, 7 februari 2012)



Figuur 12. Impressie gevel langs de Stationsloper, met accent in de bouwhoogte ter hoogte van het plein aan de Noorderhavenstraat (Bron: De Zwarte Hond, 7 februari 2012)

Belangrijkste kenmerken van de nieuwbouw

Het bouwplan voorziet in één gebouw waarin op de begane grond onder andere de commerciële ruimten (484 m² bruto vloeroppervlakte) en enkele van de in totaal 31 appartementen zijn voorzien. Op de verdiepingen zijn de resterende appartementen beoogd. Het parkeren vindt in een ondergrondse parkeervoorziening plaats, die via de Contrescarp wordt ontsloten.

De appartementen worden gerealiseerd in de koopsector. Voor de commerciële ruimten wordt uitgegaan van wat op grond van het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven is toegestaan:

- horeca in categorie 1 en 2 als genoemd in bijlage 4 van de Staat van bedrijfsactiviteiten (horeca) (de bedoelde Staat van bedrijfsactiviteiten uit het ontwerpbestemmingsplan is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd);
- consumentgerichte dienstverlening;
- (semi-commerciële) maatschappelijke dienstverlening;
- detailhandel en maatschappelijke voorzieningen;
- kinderdagverblijven;
- bedrijven in categorie A als genoemd in bijlage 1 van de Staat van bedrijfsactiviteiten Functiemenging (categorie A t/m C) (de bedoelde Staat van bedrijfsactiviteiten uit het ontwerpbestemmingsplan is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd).

De omvang van de commerciële ruimten is in overeenstemming met het programma voor de voorzieningen uit het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven. De daarin gehanteerde maximum bruto vloeroppervlakte voor het gehele ontwikkelingsgebied Noorderhaven wordt niet overschreden, ook niet in combinatie met de commerciële ruimten in plandeel veld 8.

Het gebouw heeft, in overeenstemming met het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven, een bouwhoogte van maximaal 13 meter en minimaal 10 meter. De bouwhoogte van het gebouw varieert. Langs de Stationsloper bestaat het gebouw uit vier bouwlagen, om het karakter van de Stationsloper te benadrukken. Langs de Noorderhavenstraat en de Havenstraat bedraagt het aantal bouwlagen drie. De bouwdiepte van de ondergrondse parkeervoorziening bedraagt 3,7 meter onder het maaiveld.

Het bouwplan voldoet verder aan de belangrijkste bouwregels uit het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven. Zo bedraagt de diepte van het hoofdgebouw niet meer dan 21 meter. Het hoofdgebouw ligt binnen maximaal 1,5 meter van de naar de omliggende wegen gekeerde bouwvlakgrens.

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 Landschap, 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 (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Tevens treden regels ten aanzien van radarverstoringgebieden op een nader te bepalen tijdstip in werking.

In de loop van 2012 zal het besluit worden aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook zal het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen. Dit deel van het besluit is momenteel alleen nog in ontwerp gereed.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte; deze zal in het eerste kwartaal van 2012 worden vastgesteld. 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 watersysteembenaadering. 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 railverkeerslawaaï 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 behoort, 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 nog niet in deze verordening opgenomen. Hiervoor is een herziening van de verordening als ontwerp ter inzage gelegd.

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' van toepassing. Met betrekking tot de bestemming 'Woongebied' 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.

Wat betreft de in de bouwplannen beoogde commerciële ruimten (detailhandel) wordt vereist dat in een bestemmingsplan nieuwe locaties voor detailhandel niet ten koste gaan van de bestaande detailhandelsstructuur. In paragraaf 4.10 wordt nader ingegaan op het programma voor detailhandel en de relatie met de detailhandelsstructuur.

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. Zuthphen 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 provincie wil op basis hiervan in overleg met gemeenten en regio's. Voor de regio Stedendriehoek 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. De regio zal een binnenregionale programmering opstellen.

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 bedraagt. In het plandeel veld 8 zijn woningen in de sociale sector voorzien. In plandeel veld 10 zijn woningen in de vrije sector voorzien.

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 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 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 grondexploitatiewet. Aangezien de planontwikkeling betrekking heeft op een binnenstedelijke herstructurering wordt verder niet ingegaan op de aanvulling. Wat betreft de grondexploitatiewet 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 nog niet vastgelegd in een regionaal woningbouwprogramma. Aan de opstelling hiervan wordt nog gewerkt. Bij deze afspraken wordt rekening gehouden met het concrete initiatief in het besluitgebied.

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 woonprogramma in het bestemmingsplan Noorderhaven zal worden bijgesteld naar circa 850 woningen. In het plangebied wordt rekening gehouden met het concrete initiatief in het besluitgebied.

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.

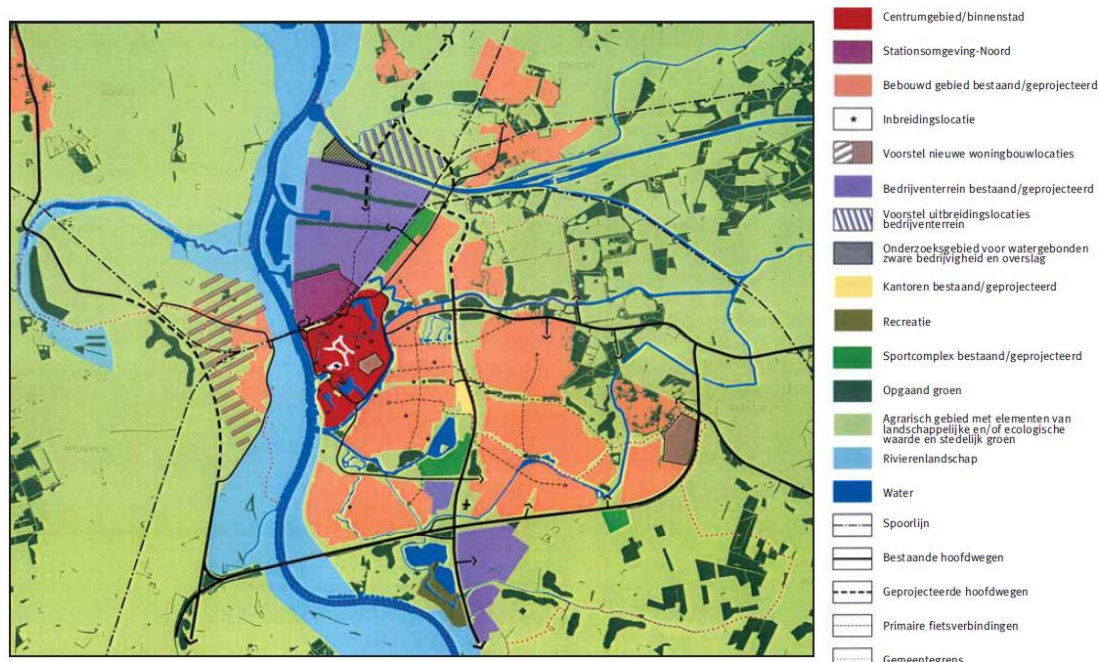
Het ruimtelijk totaalconcept voor 2020 valt uiteen in negen planelementen. Het besluitgebied maakt deel uit van het element 'De Stadskrans'. Dit element heeft betrekking op ontwikkelingen in de bestaande stad waarbij de nadruk ligt op verdichting en transformatie, met als doel het versterken van de herkenbaarheid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

De Stadskrans wordt gekenmerkt door de restanten van oude stadsgrachten en vestingwerken. Het slechten van de wallen, het deels dichten 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 13. 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 beschikbaar 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 voorzien de bouwplannen in een mix van wonen en centrumfuncties ter versterking van de toekomstige Stationsloper en wordt bijgedragen aan de regionale opvang. De woningen in veld 8 zijn beoogd in de sociale sector (huurwoningen).

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 functies in het besluitgebied dragen bij aan een centrum-stedelijk woongebied en hebben als doel om de functie van de Stationsloper te versterken.

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). De bouwplannen zijn getoetst door het kwaliteitsteam en akkoord bevonden. De uiteindelijke welstandstoets maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunning.

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 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

Plandeel veld 8 ligt ter hoogte van het voormalig bedrijfsterrein van handelsmaatschappij Reesink (zie de navolgende foto voor een impressie). Op dit bedrijfsterrein vond voornamelijk de opslag van materieel plaats. Vanaf 2000 zijn plaatse al diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit de onderzoeken blijkt dat nog sprake is van niet urgente gevallen van bodemverontreiniging met minerale olie, zware metalen en PAK. De minerale olie in de bodem zijn te relateren aan voormalige olietanks en lekkages. De verontreinigingen aan PAK en zware metalen zijn te relateren aan funderingspuin en aan demping met slib uit de havens elders in Zutphen.

Plandeel veld 10 ligt ter hoogte van de voormalige Noorderhaven (zie de navolgende foto voor een impressie). Er is onderzoek gedaan naar de kwaliteit van het dempingsmateriaal waarmee de voormalige Noorderhaven is gedempt. Uit het historisch onderzoek blijkt dat dit uitsluitend IJsselzand betrof. Uit het bodemonderzoek is dit ook gebleken. De oorspronkelijke sliblaag op een diepte van circa 8 m-mv⁴ bevat gehalten aan zware metalen en pcb's (polychloorbifenyln) boven de interventiewaarden. Indien

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

⁴ m-mv = meter beneden maaiveld.

tijdens de aanleg van de nieuwe haven het verontreinigd slib op die diepte ontgraven moet worden, zal de kwaliteit ervan via een depotonderzoek bepaald moeten worden. Aan de hand van de onderzoeksresultaten zal dan een herbestemming voor deze grond worden bepaald.



Figuur 14. Historische luchtfoto met de oude Noorderhaven en het terrein van Reesink (terrein rechts van de Noorderhaven (bron www.noorderhavenzutphen.nl))

In de periode 2008 tot aan augustus 2009 zijn de opstallen op het Reesinkterrein voor het overgrote deel gesloopt en is de bodem onder het gehele bedrijfsterrein gesaneerd met als doelstelling bestemming woongebied. Voor deze locatie houdt dat in dat de eerste meter van de bovengrond geschikt is voor de bestemming woongebied. In de bodem onder de eerste meter is op diverse plaatsen nog sprake van een restverontreiniging als gevolg van funderingslagen met zware metalen en PAK (polycyclische aromatische koolwaterstoffen). Tevens is er op één plaats op een diepte van 3 tot 4 m-mv nog sprake van een restverontreiniging met minerale olie.

Als er onder genoemde niveaus bouw- of aanlegwerkzaamheden plaatsvinden, bijvoorbeeld ten behoeve van ondergrondse parkeervoorzieningen, zullen restverontreinigingen moeten worden verwijderd en ter plaatse in depot worden gezet. Afhankelijk van de kwaliteit zal een herbestemming voor deze grondstromen kunnen worden gezocht.

De verrichtte bodemsaneringen zijn inmiddels goedgekeurd door het bevoegd gezag, de Provincie.

Buiten het besluitgebied bevindt zich aan de Hermesweg 2 een grondwaterverontreiniging. De consequentie voor de verontreinigingssituatie bij het perceel Hermesweg 2 is in verband met de ontwikkeling van het plan Noorderhaven nader onderzocht.⁵ Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van significante wijzigingen van de grondwaterstroming ter plaatse van de verontreinigingspluim bij het perceel Hermesweg 2.

⁵ Notitie consequentie wijziging geohydrologie De Mars Zutphen voor grondwaterverontreiniging Flamco, TAUW B.V., kenmerk N001-4674662RGL-iap-V01-NL, 22 september 2010.

Een melding en saneringsplan in verband met deze ingrepen is dan ook niet nodig. De provincie heeft het onderzoek beoordeeld en heeft ingestemd met de conclusie.

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. De berekende EPC waarden voor de in de velden 8 en 10 op te richten gebouwen zijn opgenomen in de bijlagen bij deze onderbouwing.

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 veiligheid⁶ uitgevoerd en een verantwoording van het groepsrisico opgesteld⁷. 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.

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

⁶ Toetsing externe veiligheid ontwikkelingsgebied Noorderhaven te Zutphen, DHV B.V., BA6593-101-100, november 2011.

⁷ Verantwoording groepsrisico Noorderhaven, DHV B.V., B7437-02-001, november 2011.

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 besluitgebied 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 ontwerpbestemmingsplan 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 besluitgebied 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) ligt niet binnen het besluitgebied, 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 plasbrandscenario 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 ontwerpbestemmingsplan 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 1,5 meter.

De brandweer zal nog worden gevraagd om een nader advies, op basis van het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven. Gezien de ligging van de velden 8 en 10 ten opzichte van het spoor (afstand) is het advies voor deze velden niet relevant.

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 bestemmingsplan in de huidige vorm vast te stellen.

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 brandweer/veiligheidsregio op basis van het uitgevoerde onderzoek en de bouwplannen nog advies uitbrengen in verband met de noodzakelijke maatregelen ter verantwoording van de toename van het groepsrisico.

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 spooremlacement doelwit is geweest van bombardementen en luchtaanvallen. Door een voltreffer in 1943 op een Duitse munitietrein is een deel van het spooremlacement verdacht op de aanwezigheid van munitieresten. Tijdens werkzaamheden aan het spoor in 2006 en voorafgaand aan de nieuwbouw van Struktton 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.⁸ Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd. Uit de inventarisatie blijkt dat veel gegevens bekend zijn van de diverse 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 als eerste 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

⁸ Gebiedsinventarisatie NGE De Mars, Koekoek taxatie & advies, september 2011.

In verband met de herontwikkeling van De Mars is een onderzoek naar de luchtkwaliteit en de stikstofdepositie uitgevoerd.⁹ Het onderzoek luchtkwaliteit is als bijlage aan het plan toegevoegd.

Bij de planontwikkeling van De Mars is voor het onderzoek een aantal deelontwikkelingen 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 2022.¹⁰ 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

⁹ Herontwikkeling De Mars, Zutphen, onderzoek naar de luchtkwaliteit en depositie, DGMR B.V., M2007.5537.02.R001, 24 maart 2011.

¹⁰ Notitie bij onderzoek herontwikkeling De Mars, Zutphen, DGMR B.V., M2007.5537.03.N001, 25 november 2011.

planontwikkeling.

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 ontwerpbestemmingsplan 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.¹¹ 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 met maximaal 63 dB niet aan de grenswaarde van 48 dB. Hiermee voldoen de berekende geluidsbelastingen niet voor alle niet-gezoneerde wegen aan de 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 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 lawaai vanwege het emplacement is separaat onderzoek uitgevoerd (zie paragraaf 4.6.3). Daarbij is ook rekening gehouden met cumulatie met het doorgaande spoorweglawaai.

¹¹ Akoestisch onderzoek BP Noorderhaven en reconstructie wegen stationsgebied, Zutphen, De Haan B.V., B.07.232.11, 17 november 2011.

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 geluid-beleid van de gemeente is echter vooral de geluidluwe gevel of buitenruimte 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.

In het akoestisch onderzoek is tevens rekening gehouden met de geluidbelasting op de woningen aan de Achterom/Nieuwstad en met eventuele weerkaatsing op gevels aan de noordzijde van het spoor. Uit indicatieve berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de woningen aan de zuidzijde van het spoor met circa 0,1 tot 0,3 dB beperkt zal toenemen.

4.6.4.4 Cumulatie wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai

De gecumuleerde geluidsbelasting van weg- en spoorwegverkeer samen bedraagt (exclusief aftrek) uitgedrukt als wegverkeer maximaal 68 dB. Dit stelt specifieke eisen aan de gevelopbouw van een aantal woningen. Bij het aanvragen van een omgevingsvergunning voor het bouwen moet voor de betreffende woningen aangetoond worden dat de geluidweringen van de gevels voldoen aan de wettelijke eisen. Bij enkele nieuw te bouwen woningen moet nog extra aandacht worden besteed aan het realiseren van een geluidluwe gevel of buitenruimte. Dit geldt voor de woningen in het besluitgebied.

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 geluidbelasting 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:

- voor enkele woningen in het besluitgebied moet ontheffing voor hogere waarden 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 minimaal één geluidluwe gevel of buitenruimte aanwezig te zijn.

Uit het akoestisch onderzoek voor dit bestemmingsplan blijkt dat voor een aantal woningen, waaronder enkele woningen in het besluitgebied, de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en dat de vaststelling van een hogere waarde noodzakelijk is. Bij aanvraag om ontheffing voor een hogere waarde wordt het geluidbeleid toegepast.

Er is een wijziging van de beleidsregels in voorbereiding. Hierin wordt onder andere de regeling inzake de geluidluwe gevel of buitenruimte aangepast. Het wordt mogelijk om hier gemotiveerd van af te wijken. De verwachting is dat de beleidsregel in de tweede helft van 2012 wordt vastgesteld. In een latere fase van de procedure wordt in deze paragraaf de stand van zaken vermeld.

4.6.6 Ontheffing hogere grenswaarden geluid

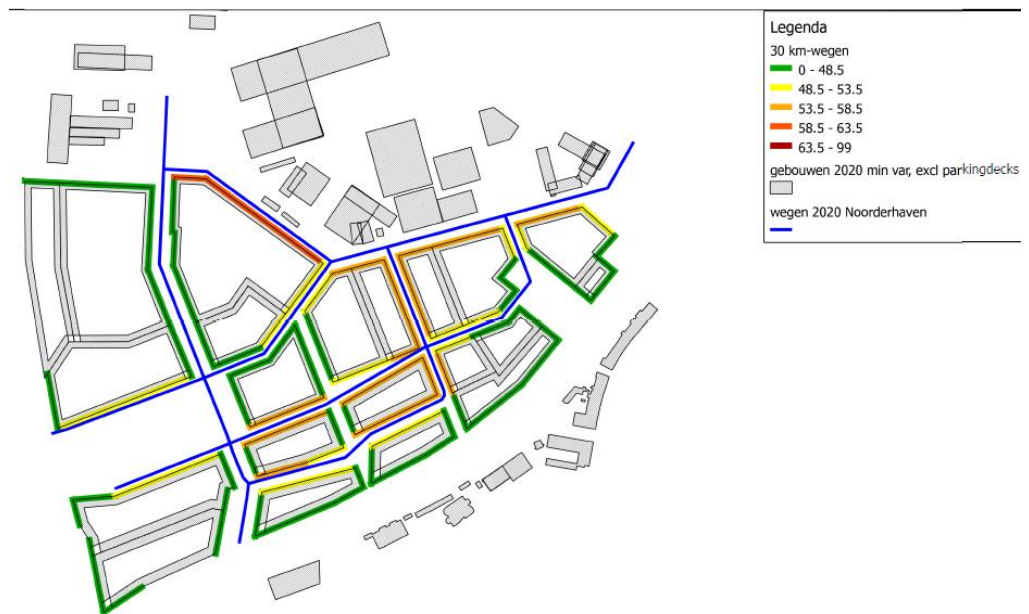
Het bestemmingsplan Noorderhaven maakt de realisatie mogelijk van maximaal 1.138 woningen. Uit het akoestisch onderzoek zoals beschreven in paragraaf 4.6.4 blijkt onder andere dat voor woningen aan zuidzijde van plandeel veld 8 hogere waarden dienen te worden vastgesteld in verband met het railverkeerslawaai. Het verlenen van de hogere waarden is noodzakelijk in verband met het verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen van de woningen in plandeel veld 8.

De procedure hogere waarde wordt in het kader van het bestemmingsplan Noorderhaven vervolgd. Bij vaststelling van hogere waarden in verband met het bestemmingsplan is ook de hogere waarde vastgesteld voor de ontwikkeling in het besluitgebied. De ontwikkeling in het besluitgebied moet voldoen aan de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek en de hogere waarden in verband met het bestemmingsplan Noorderhaven. Deze toetsing vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag.

4.6.7 Geluidbelasting wegen met snelheidsregime 30 km/uur

De geluidbelasting vanwege het wegverkeer de Contrescarp, Noorderhaven en de Havenstraat (allen wegen met een regime van 30 km/uur, niet ontheffbaar ingevolge de Wgh) op de woningen in het besluitgebied overschrijdt 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 geluidgevoelige 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 ontwerpbestemming Noorderhaven aangegeven en geldt globaal voor de noordelijke en zuidelijke delen van de beide plandelen veld 8 en 10.

Uit de ambtelijke toetsing van de bouwplannen blijkt dat rekening is gehouden met een geluidluwe gevel.



Figuur 15. 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 moet voor een aantal woningen in het plandeel veld 8 een hogere waarde worden verleend. Tot slot is een geluidluwe gevel is vereist voor woningen met een vastgestelde hogere waarde en voor woningen langs 30 km/uur wegen met een geluidbelasting hoger dan 48 dB.

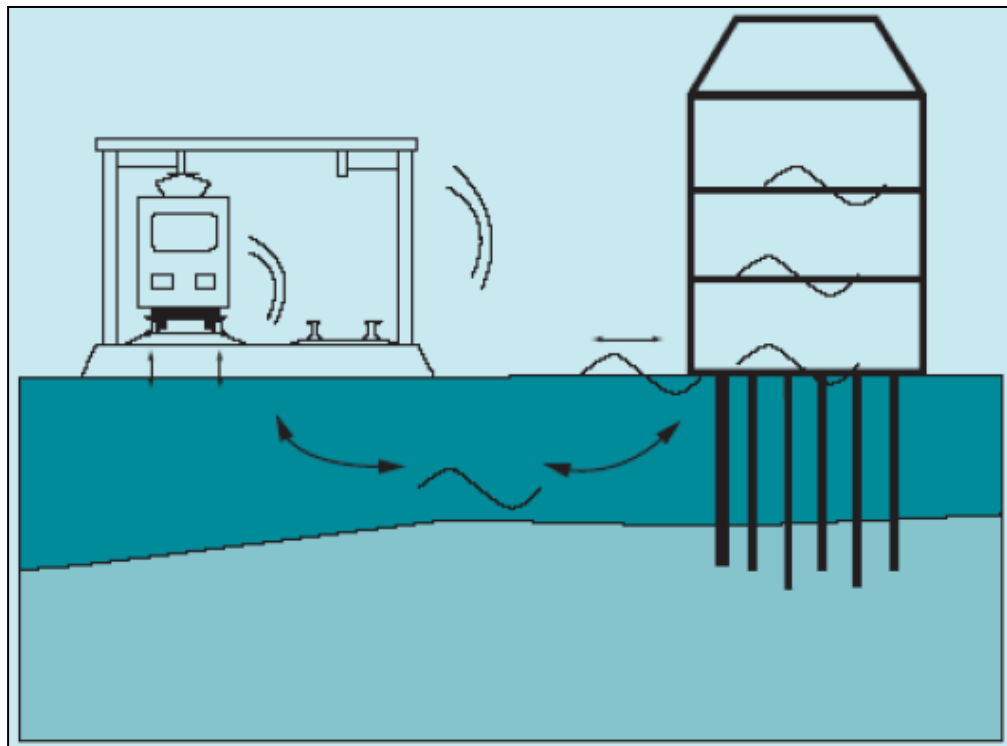
4.7 Trillingen

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 uitgevoerd¹². Het onderzoek is als bijlage toegevoegd.



Figuur 16. 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 50 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

¹² 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. Het treffen van dergelijke maatregelen is technisch gezien goed mogelijk. In de rapportage worden enkele mogelijkheden beschreven.

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'¹³ 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.

¹³ VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering', 2009.

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

- 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) en mogelijk overlastgevend functies (in de commerciële ruimten) toegestaan. 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

In beide bouwplannen wordt op de begane grond voorzien in commerciële ruimten. In plandeel veld 8 gaat het om een bruto vloeroppervlakte van 350 m². In plandeel veld 10 is 484 m² bruto vloeroppervlakte voorzien.

Voor de toegestane functies in de commerciële ruimten wordt uitgegaan van de mogelijkheden die in het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven worden geboden ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van centrum - voorzieningen’. Het betreffen de volgende functies, uitsluitend op de begane grond van gestapelde woningen: zelfstandige (publieksgerichte) kantoren;

- horeca in categorie 1 en 2 als genoemd in bijlage 4 van de Staat van bedrijfsactiviteiten (horeca) (de bedoelde Staat van bedrijfsactiviteiten uit het ontwerpbestemmingsplan is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd);
- consumentgerichte dienstverlening;
- (semi-commerciële) maatschappelijke dienstverlening;
- detailhandel en maatschappelijke voorzieningen;
- kinderdagverblijven;
- bedrijven in categorie A als genoemd in bijlage 1 van de Staat van bedrijfsactiviteiten Functiemenging (categorie A t/m C) (de bedoelde Staat van bedrijfsactiviteiten

uit het ontwerpbestemmingsplan is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd).

Bedrijven in categorie A van de Staat van bedrijfsactiviteiten – functiemenging (categorie A t/m C) zijn, in tegenstelling tot rustige woongebieden, in gebieden met functiemenging (zoals in het besluitgebied) op kortere afstand van woningen mogelijk. Bij categorie A gaat het om bedrijven die zodanig weinig belastend voor hun omgeving zijn dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen woningen en bedrijven zijn daarbij toereikend.

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 ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven).

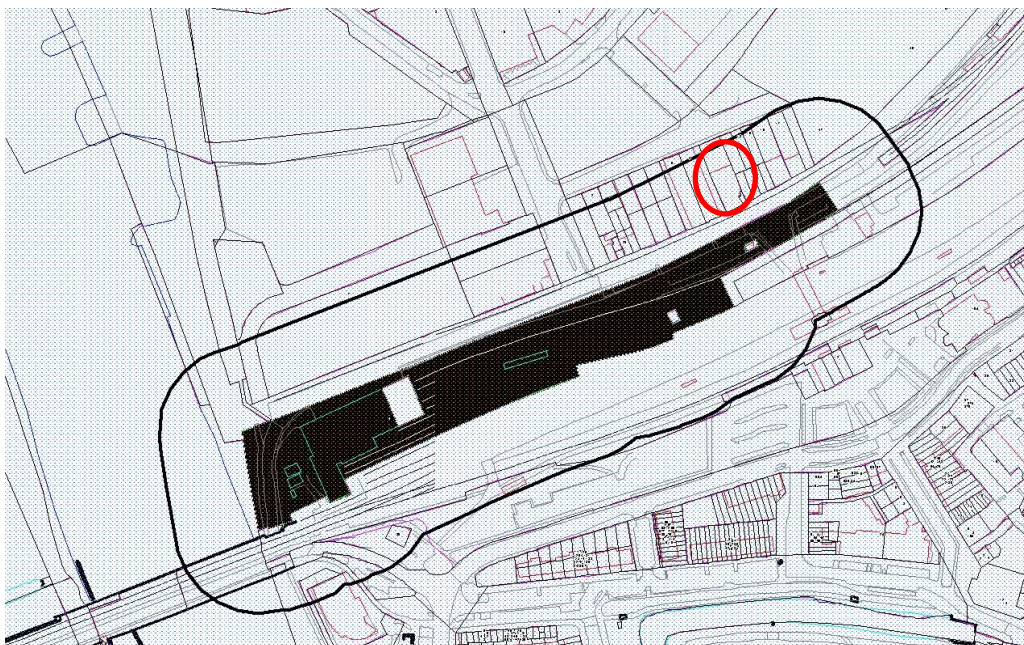
Voor de ontwikkeling van gevoelige functies in het plangebied zijn de volgende omliggende percelen met bestaande bedrijfsactiviteiten:

- Havenstraat 4: werkplaats voor groot mechanisch spoormaterieel (Strukton);
- 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 gasontvangststation

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

Havenstraat 4

Het bedrijf Strukton gevestigd op het perceel Havenstraat 4. Het betreft een werkplaats voor groot mechanisch spoormaterieel. Het plandeel veld 8 ligt binnen de aanbevolen richtafstand van het bedrijf, zoals blijkt uit de navolgende figuur. Het bedrijf zal eind 2012 zijn verplaatst. Door de verplaatsing vervalt de milieucontour ter plaatse van nieuw geplande woningen nabij het bedrijfsperceel. De verplaatsing vindt voorafgaand aan de realisatie van de nieuwe woningen plaats. Naar verwachting zal het bedrijf voor 1 oktober 2012 zijn verplaatst.



Figuur 17. Milieucontour Havenstraat 4, met de globale ligging van het plandeel veld 8 (rood omcirkeld)

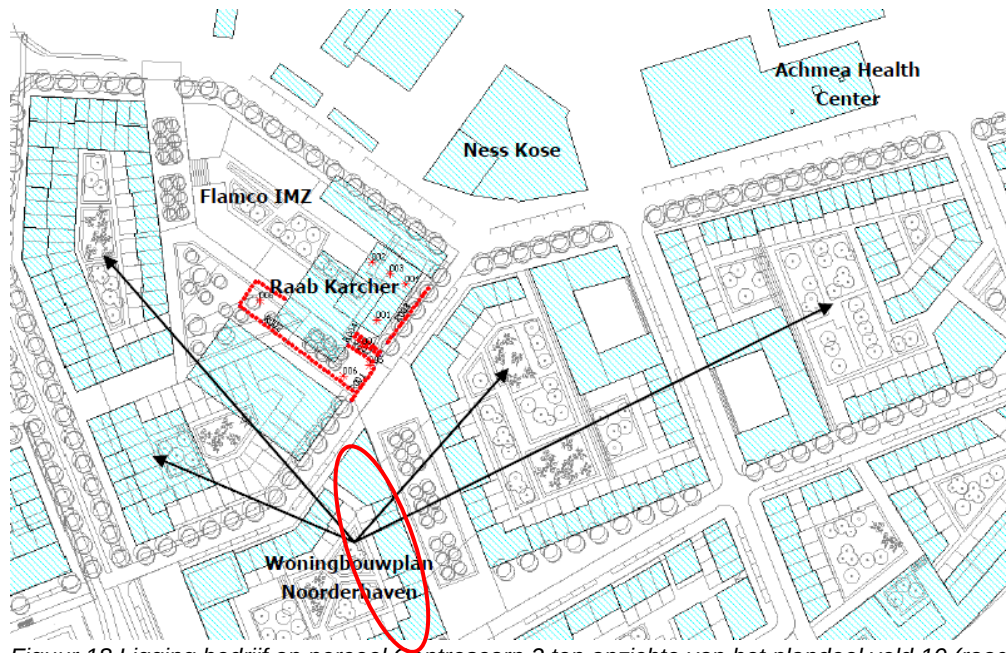
Contrescarp 10

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 ontwerpbestemmingsplan 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). Dit bedrijf is gezien de richtafstand en de korte afstand tot het besluitgebied, relevant voor de ontwikkeling van de gevoelige functies in het besluitgebied. De navolgende figuur toont de ligging van het bedrijf ten opzichte van het plandeel veld 10. De geluiduitstraling van het bedrijf is onderzocht.¹⁴ Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd. De geluiduitstraling blijkt beperkt en staat de ontwikkeling van de twee bouwplannen in het besluitgebied, veld 10 in het bijzonder vanwege de onderlinge afstand, niet in de weg. 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.

¹⁴ Akoestisch onderzoek Raab Karcher, DGMR B.V., M.2009.0716.16.R001, 17 november 2010.



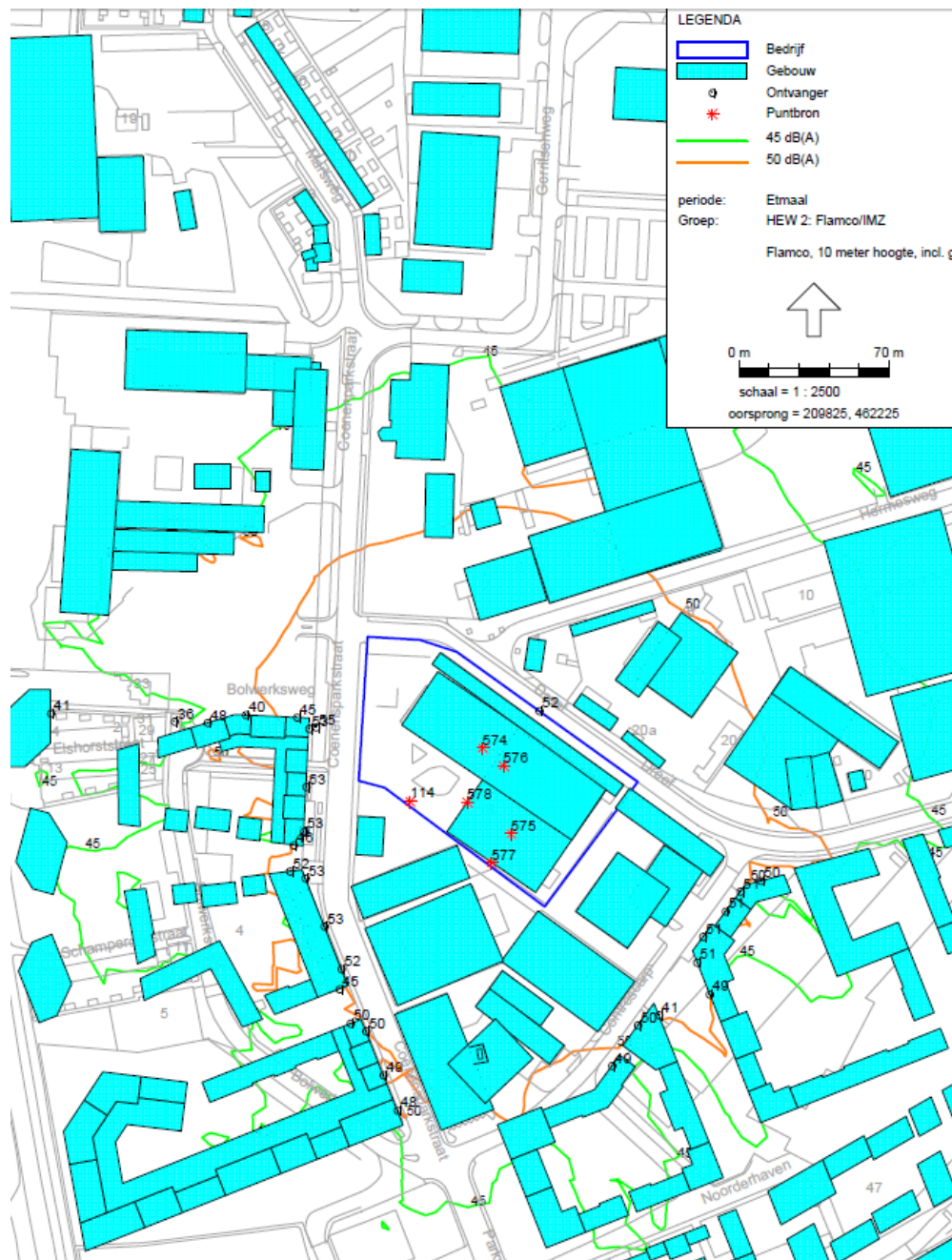
Figuur 18. Ligging bedrijf op perceel Contrescarp 2 ten opzichte van het plandeel veld 10 (rood omcirkeld)

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). Dit bedrijf is gezien de richtafstand relevant voor de ontwikkeling van de gevoelige functies in het besluitgebied.

De gemeente heeft de beschikking over een geluidmodel, met daarin de vergunde geluidbelasting van het bedrijf. Uit dat model blijkt dat de geluidbelasting op twee punten binnen het plandeel veld 10 maximaal 50 dB(A) bedraagt. Dat is 5 dB(A) meer dan de ambitiewaarde van 45 dB(A) en gelijk aan de grenswaarde van 50 dB(A), als bedoeld in het gemeentelijke geluidbeleid.

De geluidbelasting doet zich voor aan de zijde van de Contrescarp, ter plaatste van de beoogde woningen. Voor deze woningen geldt in dit plan het kader van de ontheffing voor hogere waarde en op basis van het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven een verplichting tot het realiseren van een geluidluwe gevel (verkeerslawaaai 30 km/uur-gebied) aan de andere zijde, waar het geluid van Flamco niet waarneembaar zal zijn. De hogere waarde en de geluidluwe gevel vormen ook het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de nieuwbouw in het besluitgebied.



Figuur 19. Industrielawaai - IL, Zonebeheermodel Zutphen - versie van Zonebeheermodel Zutphen - Flamco, 45 en 50 dB(A)-etmaalwaardecontour op 10 meter boven maaiveld, inclusief bestaande bebouwing en nieuwbouw Noorderhaven, geluidsbronnen volgens zonebeheermodel (gemeente Zutphen)

Het treffen van maatregelen om aan de grenswaarde van 50 dB(A) of de ambitiewaarde van 45 dB(A) te voldoen is niet onderzocht. Dit zijn naar verwachting kostbare maatregelen, omdat met name de geluidafstraling van het dak bepalend is voor de geluidbelasting. Isolatie van een bestaand fabrieksdak is kostbaar.

Op 31 mei 2012 is door Flamco een aanvraag om omgevingsvergunning ingediend voor het veranderen van het bedrijf met verschillende machines. Uit het bij de aanvraag behorende geluidonderzoek blijkt dat de aangevraagde geluidruimte past binnen de geluidruimte waarvan in het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven is uitge-

gaan. Als gevolg hiervan is de geluidbelasting op de geplande nieuwbouw aan de zuidoostzijde van het perceel van Flamco niet hoger dan 51 dB(A), welke waarde in het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven gemotiveerd als aanvaardbaar is gekwalificeerd.

Alles afwegende is de conclusie, dat een geluidbelasting van 51 dB(A) in deze situatie, mede gezien de akoestische maatregelen in verband met het verkeerslawaaï, niet onacceptabel hoog is en de planontwikkeling in het besluitgebied niet in de weg staat. Uiteraard mag de planontwikkeling in het besluitgebied de bedrijfsvoering niet onmogelijk maken. In dat verband wordt opgemerkt, dat de nieuwbouw van woningen niet tot strijd leidt met de geluidvoorschriften van de vigerende of toekomstige vergunning.

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 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.



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

Het besluitgebied ligt niet binnen de richtafstanden die op basis van de milieucategorieën van de bedrijven wordt aangehouden. In verband met de gebiedsontwikkeling

van Noorderhaven is de bestaande milieuhinder van de bedrijven onderzocht.¹⁵ Het onderzoek is als bijlage toegevoegd.

In het onderzoek zijn ter hoogte van het besluitgebied geen meetpunten opgenomen. In veld 11, uit het ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven, gelegen direct ten oosten van het besluitgebied, zijn wel meetpunten opgenomen. Hier komt de geluidbelasting niet boven de standaard grenswaarde (conform het Activiteitenbesluit) van 50 dB(A). 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 Noorderhaven. Overigens kan van het ambitieniveau worden afgeweken tot aan de standaard grenswaarde (conform het Activiteitenbesluit) van 50 dB(A).

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 ontwerpbestemmingsplan 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 ontwerpbestemmingsplan 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

¹⁵ Akoestische invloed van bedrijvigheid op het woningbouwplan Noorderhaven, DGMR B.V., M.2008.0332.08.R001, 19 augustus 2009.

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 wegwijzing 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 ontwerpbestemmingsplan Noorderhaven met afweging van relevante waterhuishoudkundige thema's (bron: waterdocument)

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

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

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 gebied. 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.

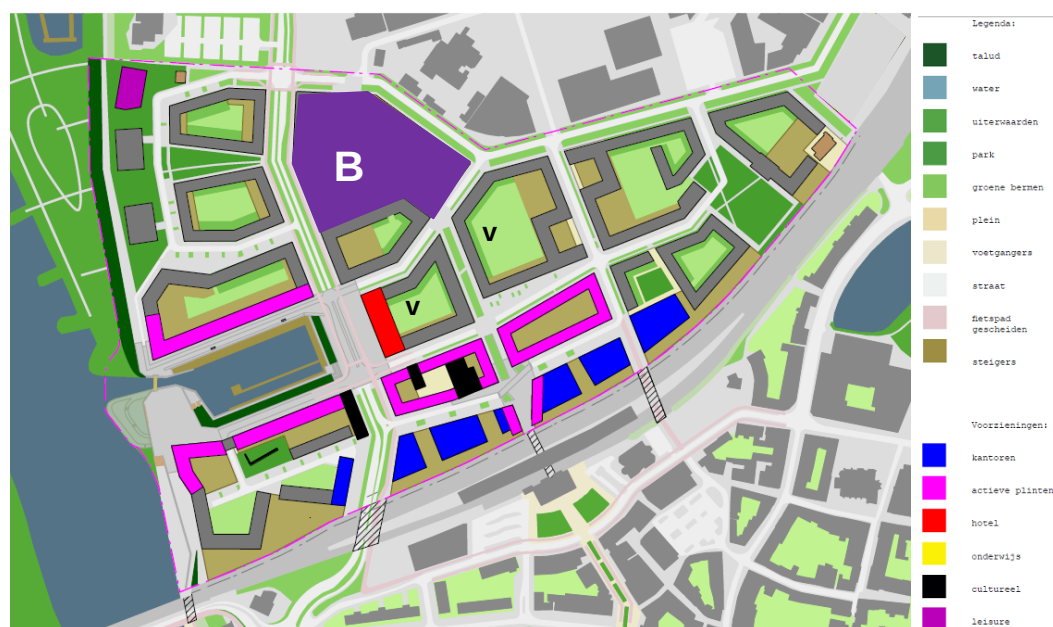
Per ontwikkelveld wordt voldaan aan de wateropgave. De bouwblokken takken hierop aan. De civieltechnische uitwerking van de wateropgave voor de bouwplannen is in uitvoering.

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 21. 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 de navolgende tabel is op hoofdlijnen aangegeven wat het voorzieningenprogramma in het ontwikkelingsgebied Noorderhaven is.

Stedenbouwkundig plan			Bestemmingsplan
programma	Minimaal scenario (bruto m ²)	Maximaal scenario (bruto m ²)	Maxima bestemmingsplan (bruto m ²)
Actieve plinten (zelfstandige (publieksgerichte) kantoren, horeca, consumentgerichte dienstverlening, (semi-commerciële) maatschappelijke dienstverlening, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, kinderdagverblijven en bedrijven in categorie A)	5.400	5.800	max. 6.350 (incl. detailhandel, max. 600)
Cultuurhistorische panden (zelfstandige (publieksgerichte) kantoren, horeca, consumentgerichte dienstverlening, (semi-commerciële) maatschappelijke dienstverlening, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, kinderdagverblijven, bedrijven in categorie A en leisure)	-	-	max. 3.650 binnen aanduidingsvlakken 'cultuurhistorische waarden'
Kantorenprogramma (inclusief kantoorfuncties in actieve plinten)	16.200	21.700	Max. 21.700
Onderwijs, leisure en hotel	10.600	10.600	Maatschappelijke functies ¹⁷ 7.500 Leisure max. 600 Hotel (sh-1 en sh-2) 2.500
Horeca	-	-	Zone rond haven 1.650
Concreet initiatief velden 9, 11 en 12			Horeca 375 Maatschappelijk 2.200 Bedrijven in categorie A 425

Tabel 2. Overzicht voorzieningenprogramma ontwikkelingsgebied Noorderhaven

In het besluitgebied zijn commerciële voorzieningen in de zogenaamde 'actieve plinten' beoogd. Deze voorzieningen dienen mede ter versterking van de Stationsloper, de voetgangerszone die direct ten oosten van het besluitgebied is beoogd.

¹⁷ Niet zijnde semi-commerciële/maatschappelijke dienstverlening.

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.

Voor de gebiedsontwikkeling Noorderhaven is een risicoscan flora en fauna uitgevoerd¹⁸. 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. Naar de mogelijk aanwezige soorten is een vervolgonderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn in paragraaf 4.11.2 samenvattend beschreven.

4.11.2 Onderzoek

Voor de planontwikkeling is een nader ecologisch onderzoek uitgevoerd¹⁹. 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.

Recentelijk is er naar aanleiding van bovenstaande onderzoeken een actuele flora- en faunainventarisatie voor het gebied verricht en in september 2012 zal een vervolgonderzoek plaats vinden. Op basis van deze inventarisatie zal een mitigatieplan worden opgesteld ten behoeve van een ontheffingsaanvraag of positieve afwijzing. Van de recent verrichte inventarisatie is een tussenrapportage opgesteld (juli 2012).

De conclusies en aanbevelingen uit het ecologisch onderzoek zijn navolgend samengevat weergegeven.

Flora- en faunawet

In het gebied Noorderhaven is een aantal waardevolle soorten aanwezig. Voor al deze soorten geldt de zorgplicht. Voor een aantal soorten is het aanvragen van een ontheffing noodzakelijk. Het gaat hierbij om gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en steenmarter. Daarnaast is er een aantal broedvogels aanwezig met een vaste verblijfplaats. Deze soorten zijn voldoende flexibel om zich elders te vestigen.

¹⁸ Risicoscan natuur op De Mars, Arcadis B.V. B02042.300004/HB, 2 december 2008.

¹⁹ Nader ecologisch onderzoek Noorderhaven Zutphen, Arcadis B.V., B02041.100001, 5 juli 2010.

In de actuele inventarisatie is geconstateerd dat er een aantal beschermde soorten aanwezig is in het plangebied Noorderhaven. De verblijfslocaties van deze soorten zijn aangetroffen in het gebied tussen de Coenensparkstraat en de IJssel (vleermuizen, huismussen, muurvaren). Ter voorbereiding op een ontheffingsaanvraag of positieve afwijzing is een aantal maatregelen genomen. Zo is een aantal tijdelijke en permanente vleermuiskasten geplaatst, worden te slopen panden waar beschermde soorten zijn aangetroffen gefaseerd gesloopt om verstoring te voorkomen en blijven bestaande groenstructuren ingepast of gehandhaafd totdat nieuwe groenstructuren zijn aangelegd. In overleg met de inspectiedienst zullen de maatregelen nader worden uitgewerkt ten behoeve van een ontheffingsaanvraag of positieve afwijzing.

Op grond van de recente inventarisatie zijn de genoemde soorten niet aangetroffen in het gebied waar de eerste twee bouwblokken worden gevestigd noch levert de bouw verstoring op van deze soorten. Met de bouw van de blokken 8 en 10 wordt dan ook geen verbodsbepaling in het kader van flora- en fauna overtreden.

Natuurbeschermingswet

De aanleg- en gebruiksfase van 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 maatregelen 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.

Het mogelijke gebruik van de uiterwaard voor evenementen kan voor negatieve effecten zorgen. Het houden van activiteiten in de uiterwaard is daarom vergunningplichtig. Extensieve recreatief gebruik kan onder de volgende randvoorwaarden plaatsvinden:

- de uiterwaard vormt geen vertrekpunt voor vormen van waterrecreatie;
- er vinden enkel extensieve vormen van landrecreatie plaats op het aangegeven deel van de uiterwaarden;
- er wordt geen verlichting op de uiterwaard geplaatst, of extra verlichting gebruikt;
- geen aanleg van verharde wandelpaden;
- de extensieve activiteiten die in de uiterwaarden georganiseerd worden, vinden tijdens daglichtperiode plaats;
- grootschalige activiteiten (met groepen groter dan +/- 50 personen) vinden niet plaats tijdens broed- en overwinteringsperiode;
- realisatie van voorzieningen en activiteiten vinden uitsluitend plaats buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied.

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.

Ecologische hoofdstructuur

Wanneer bij de inrichting van de uiterwaard wordt voldaan aan de randvoorwaarden zoals gesteld bij de toetsing 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.

4.11.3 Conclusie

Bij de aanvraag van nieuwe omgevingsvergunningen dient door de aanvrager per aanvraag omgevingsvergunning, een flora- en faunaonderzoek plaats te vinden en maatregelen te worden genomen in het licht van de gehele planontwikkeling Noorderhaven / Spoorzone.

Op grond van de recente inventarisatie zijn de genoemde soorten niet aangetroffen in het gebied waar de eerste twee bouwblokken worden gevestigd noch levert de bouw verstoring op van deze soorten. Met de bouw van de blokken 8 en 10 wordt dan ook geen verbodsbepaling in het kader van flora- en fauna overtreden.

Vanuit gebiedsbescherming (Ecologische hoofdstructuur, Natuurbeschermingswet) moet een aantal maatregelen en randvoorwaarden geborgd worden. Er zijn nog geen stappen genomen voor het treffen van de maatregelen. Bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunning voor het voorliggende initiatief dient dit aspect alsnog te worden beoordeeld.

4.12 Archeologie

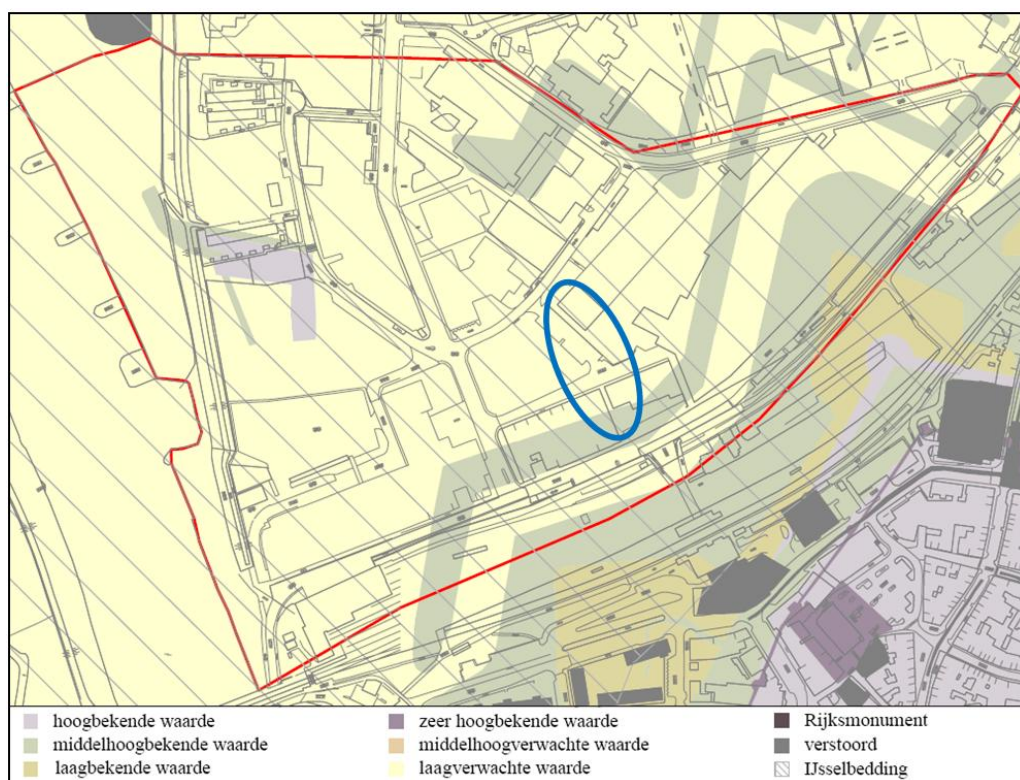
4.12.1 Inleiding

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 middelhoge 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 22. Fragment Archeologische Waarden Kaart met legenda, met globale ligging besluitgebied (blauwe 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.

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

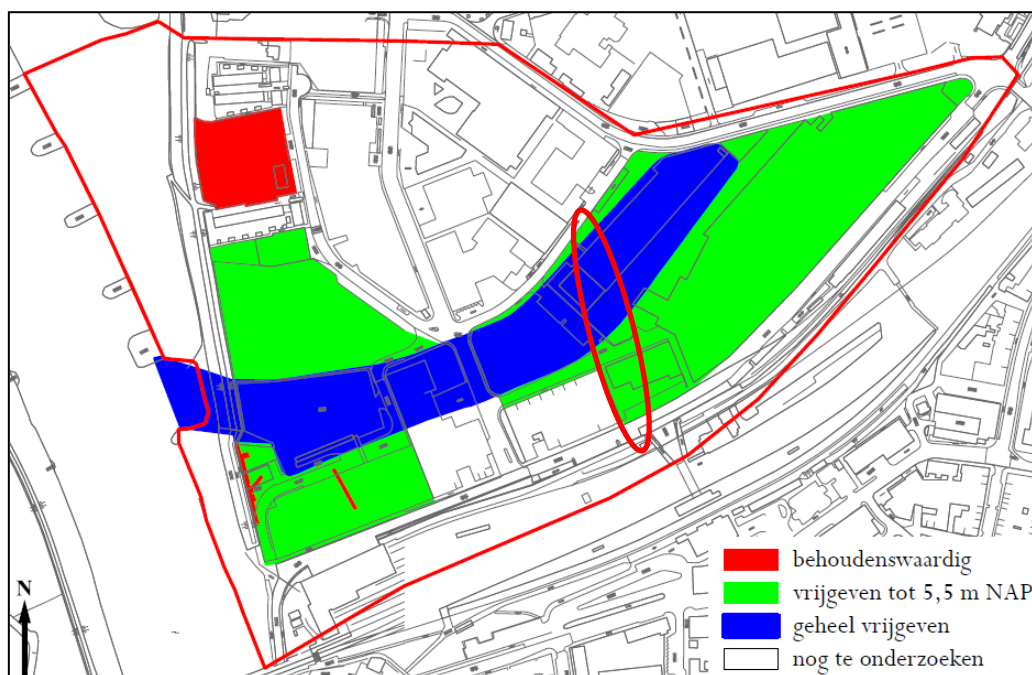
4.12.2.2 Proefsleuvenonderzoek en selectiebesluit

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.

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

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



Figuur 23. Kaart bij selectiebesluit d.d. 11 april 2011 (besluitgebied globaal aangeduid met rode cirkel)

Het grootste deel van plandeel veld 10 is vrijgegeven. Voor een strook in het noorden en het zuiden geldt hetzelfde beschermingsregime als voor geheel plandeel veld 8. Dit regime houdt in dat de gronden zijn vrijgegeven tot 5,5 m + NAP. 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 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 ge-

vonden worden, dan kan zonder verder archeologisch onderzoek gebouwd worden.

Voor veld 8 geldt dat het bouwplan is gelegen boven 5.50 m +NAP. Het gebouw wordt gefundeerd op palen.

Voor veld 10 geldt ook dat het overgrote deel van de bouwput boven het niveau van 5.50 m +NAP zal zijn gelegen. Alleen ter plaatse van de lift zal de bouwput op een diepte van 5.25 m +NAP) zijn gelegen. Het hier te ontgraven deel bedraagt echter veel minder dan 1000 m². Ook dit gebouw wordt gefundeerd op palen.

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 elementen 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 echter wel panden die kenmerkend zijn voor de historie van het gebied. In het besluitgebied worden enkele historisch waardevolle gebouwen ingepast.

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

In het ontwerpbestemmingsplan 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 Noorderde aanzet voor de verdere uitwerking in een industriële pakhuysachtige 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.

Bij de uitwerking van de bouwplannen in plandeel veld 8 wordt de aansluiting van de nieuwbouw op de historische bebouwing in veld 8 getoetst aan redelijke eisen van welstand. Navolgend is een impressie van de nieuwbouw en de bestaande historische bebouwing gegeven.



Figuur 24. Impressie nieuwbouw aansluitend op historische bebouwing (broodfabriek) (bron: At-tika architecten)

4.13.3 Conclusie

In het besluitgebied zijn geen historisch waardevolle panden gelegen. Wel grenst aan plandeel veld 8 historische bebouwing. Bij de welstandstoet wordt getoetst hoe in het ontwerp rekening is gehouden met de historische waarde van deze panden.. Andere elementen vanuit de cultuurhistorie bieden geen concrete aanknopingspunten voor de planontwikkeling.

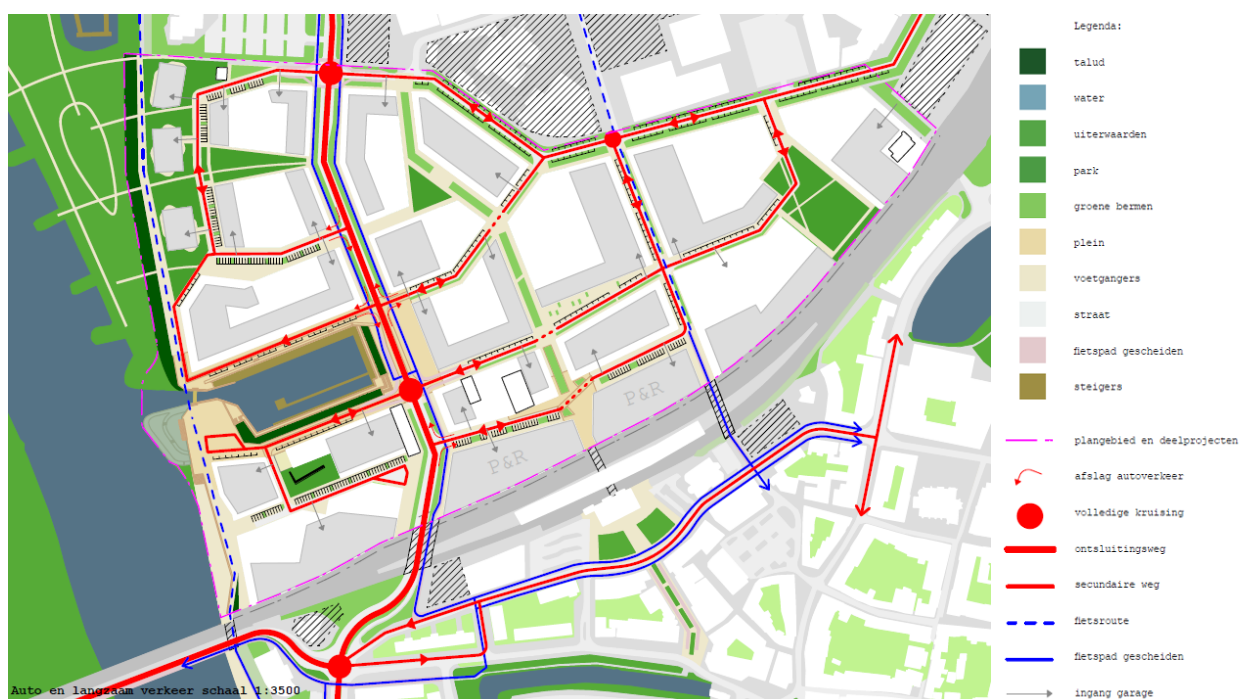
4.14 Verkeer en parkeren

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.



Figuur 25. 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 stede-

lijk". 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 detailhandel	supermarkt	2,5 parkeerplaats per 100 m2 b.v.o.	85%
	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 3. 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 bezoekersparkeren 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 parkeernormen 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 0,9 parkeerplaats per woning (0,3 parkeerplaats voor bezoekers in de openbare ruimte). Het betreft de sub-functie 'segment goedkoop'.

De invulling van de commerciële ruimten is nog niet bekend. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt uitgegaan van de functies zoals genoemd in paragraaf 2.3. Een parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlak is de norm die het vaakst voorkomt voor de toegestane functies in de commerciële ruimten. Met deze parkeernorm is gerekend voor de bouwplannen voor beide plandelen. Indien bijvoorbeeld een restaurant (parkeernorm 8,0) in de commerciële ruimte wordt gevestigd, dan zal bij vestiging van het restaurant moeten worden aangetoond hoe in de parkeerbehoefte wordt voorzien, om strijdigheid met het bestemmingsplan Noorderhaven en de hierop gebaseerde ontwikkelingen in het besluitgebied te voorkomen.

Plandeel veld 8

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

Functie	Norm	Benodigde parkeerplaatsen	Bouwplan
19 woningen (appartementen)	1,2 (waarvan 0,3 bezoekers in openbare ruimte)	17 parkeerplaatsen op eigen terrein	17 parkeerplaatsen binnen bebouwing plandeel veld 8
		6 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) .
Commerciële ruimten, 350 m ²	1,7 per 100 m ² bvo (meest voorkomende norm)	6 parkeerplaatsen	Voor 5 parkeerplaatsen is ruimte direct achter de broodfabriek.

bvo	voor de toegestane functies)		Voor 1 parkeerplaats 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 4. Functies, parkeernorm, parkeerbehoefte en parkeeroplossing in plandeel veld 8.

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 parkeernormen 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.

Plandeel veld 10

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

Functie	Norm	Benodigde parkeerplaatsen	Bouwplan
31 woningen (appartementen)	1,3 (waarvan 0,3 bezoekers in openbare ruimte)	28 parkeerplaatsen op eigen terrein	33 parkeerplaatsen in parkeerkelder, waarvan 28 bestemd voor de appartementen
		9 parkeerplaatsen bezoekers 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) .
Commerciële ruimten, 484 m ² bvo	1,7 per 100 m ² bvo (meest voorkomende norm voor de toegestane functies)	8 parkeerplaatsen	2 parkeerplaatsen in parkeerkelder zijn in ieder geval bestemd voor de commerciële ruimten. Binnen blok 10 zal verder worden voorzien in 4,5 parkeerplaats. Voor de resterende 1,5 parkeerplaats zal gebruik worden gemaakt van de geboden mogelijkheid (zie hieronder) om onder voorwaarden buiten het

			veld op andere wijze in parkeer- behoefte te voorzien (parkeer- ruimte andere velden, openbare ruimte of centrale parkeervoor- zieningen) .
--	--	--	---

Tabel 5. Functies, parkeernorm, parkeerbehoefte en parkeeroplossing in plandeel veld 10.

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.

4.14.3 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 en commerciële ruimten voorzieningen in het besluitgebied, overeenkomstig de in de vorige paragrafen gegeven omschrijving van het project en het besluitgebied, zowel ruimtelijk als milieuhygiënisch inpasbaar is, 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.