

Bestemmingsplan

IJsselkade e.o.

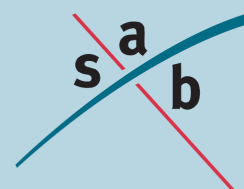
Toelichting

Gemeente Zutphen

Datum: 27 maart 2017

Projectnummer: 150518.03

ID: NL.IMRO.0301.bp0507IJsselkadeeo-vs01



INHOUD TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doelstelling	3
1.2	Plangebied	3
1.3	Geldende bestemmingsplannen	4
1.4	Leeswijzer	7
2	Huidige situatie en planbeschrijving	8
2.1	Huidige situatie	8
2.2	Planbeschrijving	11
3	Beleid en regelgeving	19
3.1	Rijksbeleid	19
3.2	Provinciaal beleid	24
3.3	Regionaal beleid	29
3.4	Gemeentelijk beleid	30
4	Milieu- en omgevingsaspecten	37
4.1	Milieueffectrapportage	37
4.2	Bodem en asbest	41
4.3	Flora en fauna	48
4.4	Bedrijven en milieuzonering	56
4.5	Geluid	57
4.6	Luchtkwaliteit	58
4.7	Externe veiligheid	60
4.8	Explosieven	66
4.9	Water	67
4.10	Archeologie	72
4.11	Cultuurhistorie	75
4.12	Verkeer en parkeren	77
4.13	Kabels en leidingen	80
5	Plansystematiek	81
5.1	Algemeen	81
5.2	Dit bestemmingsplan	82
6	Economische uitvoerbaarheid	85
7	Procedure	86

Separate bijlagen

1. bodemonderzoek IJsselkade
2. bodemonderzoek Havenstraat
3. asbestonderzoek
4. quick scan flora en fauna + addendum
5. voortoets
6. depositieonderzoek
7. ecologische toetsing + addendum
8. bomeneffectanalyse
9. geluidsonderzoek
10. luchtkwaliteitsonderzoek
11. advies notitie vooronderzoek explosieven
12. projectgebonden risicoanalyse
13. hydraulische en morfologische beoordeling
14. archeologisch bureauonderzoek
15. cultuurhistorisch onderzoek
16. memo trillen damwand
17. memo ecologisch werkprotocol
18. notitie stedelijk parkeren

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De gemeente Zutphen ontwikkelt het programma Rivier in de Stad, dat tot doel heeft de relatie tussen de stad en de rivier te versterken door het leggen van verbindingen daartussen en het herinrichten van het gebied. Het programma bestaat uit verschillende projecten voor het gebied van De Hoven, Tichelbeekse waard en de IJsselkade.

De aanpak is integraal, waarbij op een kwalitatief goede manier ook rivierkundige ingrepen, wijzigingen aan de primaire waterkering en wijzigingen aan de infrastructuur worden ingepast in samenwerking met het Waterschap Rijn en IJssel, Rijkswaterstaat, de provincie Gelderland en de gemeente Zutphen.

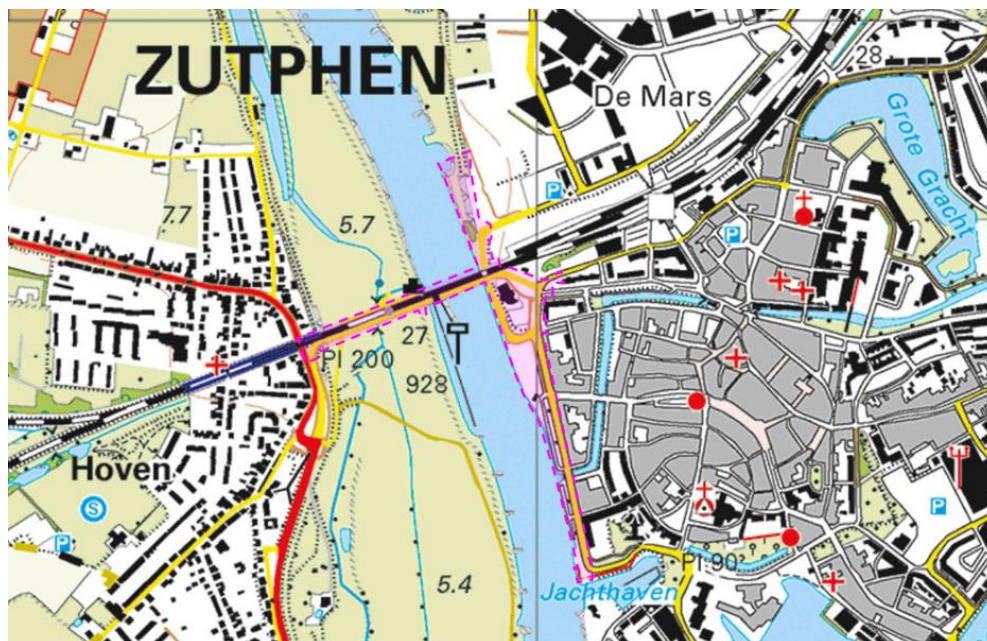
De herinrichting van de IJsselkade, de aanpassing van de waterkering, de verplaatsing van de bestaande kiosk op de IJsselkade en de verbreding van de Oude IJsselbrug met een voet/wandelpad dat verbonden zal worden met de Tichelbeeksewaard aan de westzijde van de IJssel zijn niet allemaal mogelijk binnen de vigerende bestemmingsplannen. Om die reden wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld, welk bestemmingsplan het planologisch-juridisch kader vormt voor deze projecten binnen het programma Rivier in de Stad. De projecten worden in paragraaf 2.2 van voorliggend plan nader beschreven.

1.2 Plangebied

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan betreft globaal een langgerekte zone langs de oostzijde van de rivier de IJssel aan de stadszijde van Zutphen alsmede de Oude IJsselbrug.

De noordzijde van het plangebied, ten noorden van het spoor, betreft een gedeelte van Noorderhaven. Ten zuiden van de spoor behelst het plangebied de bestaande wegen. De oostzijde van het plangebied wordt dan ook grotendeels gevormd door de bebouwing aan de IJsselkade. Aan de westzijde van het plangebied ligt de IJssel en de zuidzijde van het plangebied grenst aan de Vispoorthaven.

Op navolgende topografische kaart is het plangebied globaal aangeduid. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan.



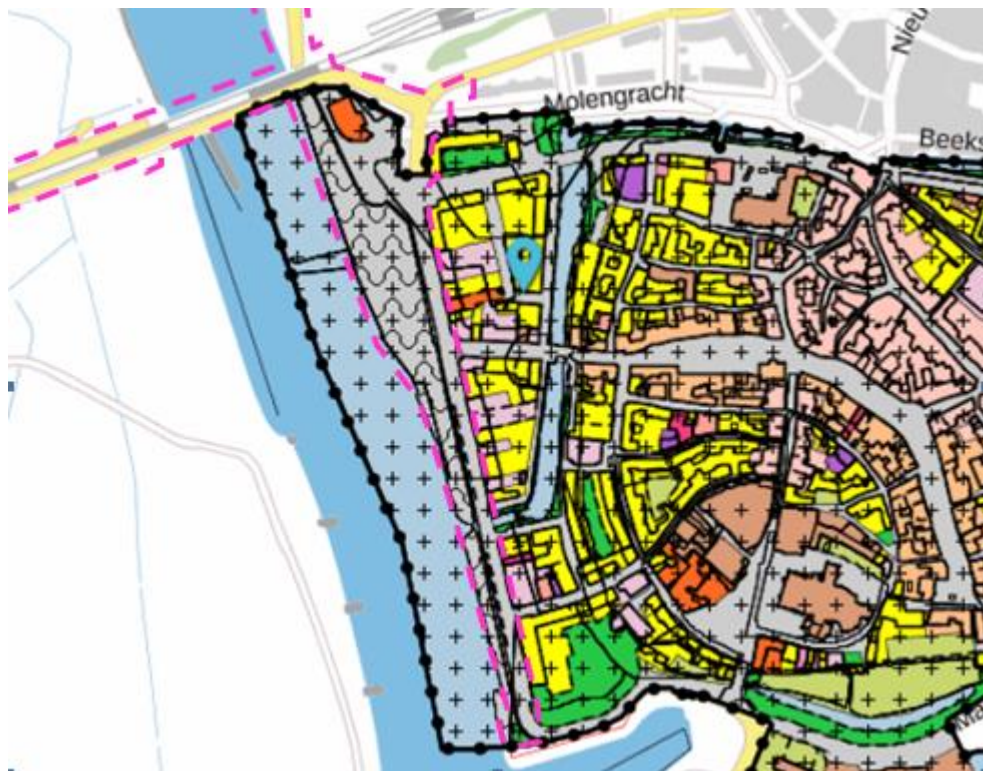
Topografische kaart van het plangebied

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Het plangebied ligt binnen het plangebied van vier bestemmingsplannen die op dit moment geldend zijn, te weten: 'Oude stad / IJsselkade', 'Noorderhaven', 'Nieuwstad-Stationsplein' en 'Buitengebied Zuid en West'.

Bestemmingsplan Oude stad / IJsselkade

Het plangebied ligt grotendeels binnen het vigerende bestemmingsplan 'Oude stad/IJsselkade'. Dit bestemmingsplan is op 1 juli 2013 door de gemeenteraad van Zutphen vastgesteld.



Uitsnede uit verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Oude stad / IJsselkade' met globale projectie plangebied in paars

Het plangebied heeft hier grotendeels een verkeersbestemming. Het bestaande paviljoen/restaurant aan de noordzijde, direct onder de brug, heeft de bestemming 'Horeca'. De rivier de IJssel ligt in de bestemming 'Water'. Ter hoogte van de Vispoorthaven ligt een klein deel in een groenbestemming.

Tevens is het gehele plangebied gelegen binnen de dubbelbestemming 'Waarde - Beschermde stadsgezicht', ter bescherming van de aanwezige cultuurhistorische waarden, die zijn vastgesteld door het Rijk.

Ook is het bestemmingsplangebied gelegen in diverse archeologische dubbelbestemmingen. Deze stellen het uitvoeren van archeologisch onderzoek verplicht alvorens kan worden gebouwd dan wel andere werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. Voor het grootste deel is een regeling van toepassing die archeologisch onderzoek voorschrijft voorafgaand aan ruimtelijke plannen groter dan 100 m² (Waarde - middelhoog bekende waarde in de regels c.q. Waarde - Archeologie 4).

De oeverzone van de IJssel ligt in een dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie'. Deze regeling is gericht op de bescherming van de waterstaatkundige functie van het gebied.

De aanwezige waterkering is conform het Barro voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'.

Bestemmingsplan 'Nieuwstad-Stationsplein'

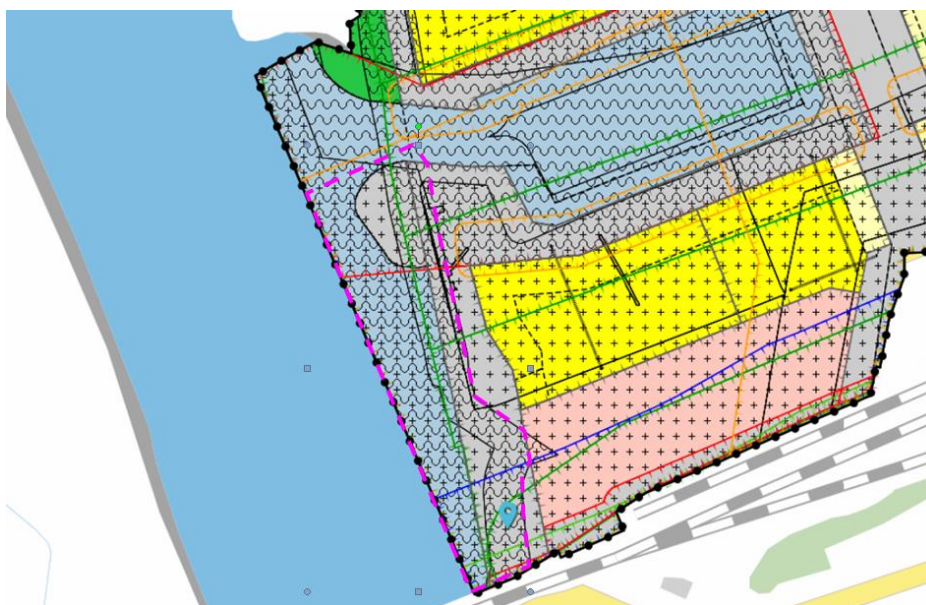
Een klein deel van het plangebied is gelegen binnen het plangebied van bestemmingsplan 'Nieuwstad-Stationsplein', zoals vastgesteld d.d. 25 maart 2013. Het betreft een deel ter hoogte van de aanlanding van de oude IJsselbrug. Hier gelden een bestemming 'Verkeer-Spoorverkeer' en 'Verkeer'.



Uitsnede uit verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Nieuwstad-Stationsplein' met globale projectie plangebied in paars

Bestemmingsplan 'Noorderhaven'

Het deel van het plangebied ten noorden van de spoorbrug is gelegen binnen het vigerende bestemmingsplan 'Noorderhaven'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 22 april 2013.



Uitsnede uit verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Noorderhaven' met globale projectie plangebied in paars

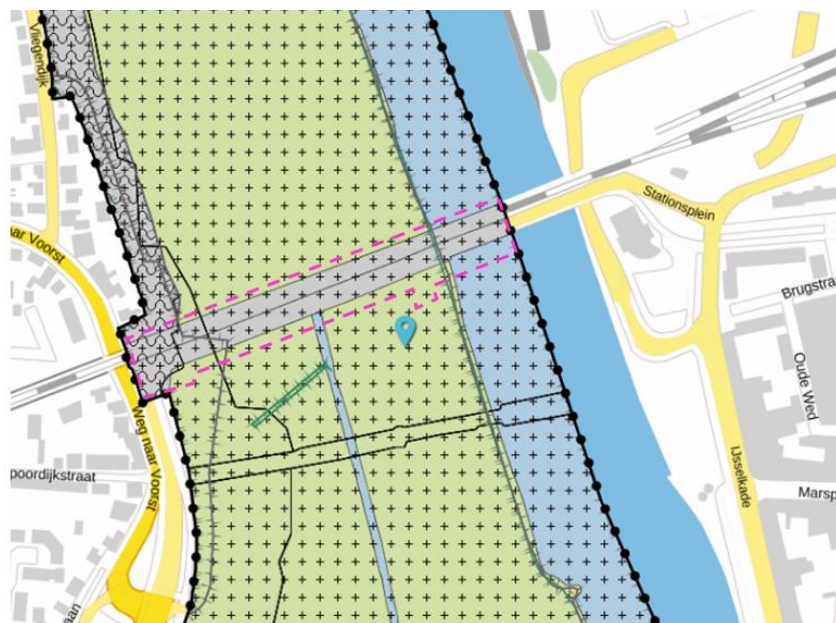
Binnen het plangebied gelden de bestemmingen 'Water'(IJssel), 'Verkeer - Verblijfsgebied' (aanwezige infrastructuur).

Langs de rivier ligt een dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie'. Tevens is sprake van een dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering', ter plaatse van de aanwezige waterkering.

Ook is er sprake van een aantal archeologische dubbelbestemming, namelijk 'Waarde - Archeologie 1', 'Waarde - Archeologische verwachting 1' en 'Waarde - Archeologische verwachting 2' ter bescherming van de aanwezige en te verwachten archeologische waarden.

Bestemmingsplan Buitengebied Zuid en West

Het westelijke deel van de IJssel, alsmede de Tichelbeeksewaard zijn gelegen in het bestemmingsplan 'Buitengebied Zuid en West'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 1 juli 2013.



Uitsnede uit verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied Zuid en West' met globale projectie plangebied in paars

In dit bestemmingsplan is de IJssel gelegen binnen de bestemming 'Water - Rivier'. De verbreding van de Oude IJsselbrug valt binnen deze bestemming. De Oude IJsselbrug zelf ligt binnen de bestemming 'Verkeer' en 'Verkeer - Spoorverkeer'. De verbreding van de weg na de brug en de aansluiting op de Tichelbeeksewaard valt binnen de bestemming 'Agrarisch met waarden'. Hier zijn enkele gebiedsaanduidingen van toepassing, namelijk de aanduiding 'reconstructiewetzone - verwevingsgebied' en de gebiedsaanduiding 'ehs natuur'. Hiernaast zijn diverse archeologische dubbelbestemmingen van toepassing, waaronder de dubbelbestemming 'Waarde - archeologische verwachting 3'.

1.4 Leeswijzer

Voorliggend bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De toelichting is opgebouwd uit zeven hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk beschrijft hoofdstuk 2 de bestaande en toekomstige situatie. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het ruimtelijke beleidskader van de verschillende overheden waaraan het plan wordt getoetst. Hoofdstuk 4 bevat de milieu- en de omgevingsaspecten van het plan. De toelichting besluit met hoofdstukken over de opbouw, verantwoording en uitleg van de planregels (Hoofdstuk 5), de economische uitvoerbaarheid (Hoofdstuk 6) en de resultaten van de gevolgde procedure (Hoofdstuk 7).

2 Huidige situatie en planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Historische ontwikkeling

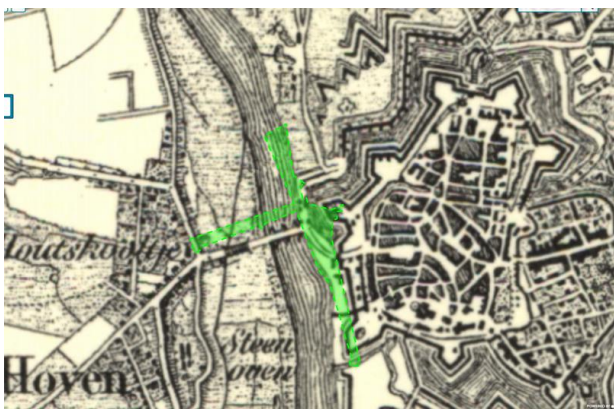
Zutphen is als nederzetting ontstaan tussen de IJssel en de Berkel op een ondergrond van rivierduinen. In de loop der eeuwen ontstond een stadscentrum voor een grote landbouwregio.

Gedurende de tijd veranderde de loop van de Berkel en de IJssel meerdere malen. Bepalend is dat de IJssel zich noordwestwaarts verlegd heeft en zo verder van de binnenstad is komen te liggen. Vervolgens werden in de 17^{de} en 18^{de} eeuw op het “tussenland” -gelegen tussen de huidige binnenstad en de nieuwe loop van de IJssel- bolwerken en wallen aangelegd.

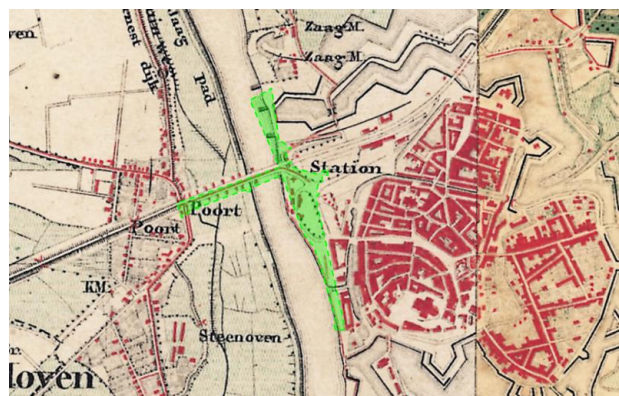
Vanaf 1874 werd de vesting opgeheven. Langs de IJssel op de restanten van de afgebroken bolwerken en wallen werd een kade aangelegd voor handel en overslag. Dit was geen groot succes. Men zag wel kansen om de ruimte langs de kade als chique woonplek te ontwikkelen voor de meer gegoede burgers en ondernemers van Zutphen. De kade werd beplant met statige rijen iepen. De toenmalige stadsarchitect maakte een verkaveling met een monumentale doortrekking van de Marspoortstraat. Ook werd ter verfraaiing een parkje aangelegd op het brede deel van de kade, dat door bepalingen van de rijksoverheid onbebouwd moest blijven.

In de Tweede Wereldoorlog werd door bombardementen een deel van de statige panden langs de IJsselkade en omgeving verwoest. De wederopbouw resulteerde in appartementencomplexen en meer verkeers- en parkeervoorzieningen op de kade. Om de toenemende overstromingskansen het hoofd te bieden werd een hoogwaterkering gebouwd. Deze verdeelt sindsdien het van oorsprong ongedeelde profiel in een bovenkade en een onderkade.

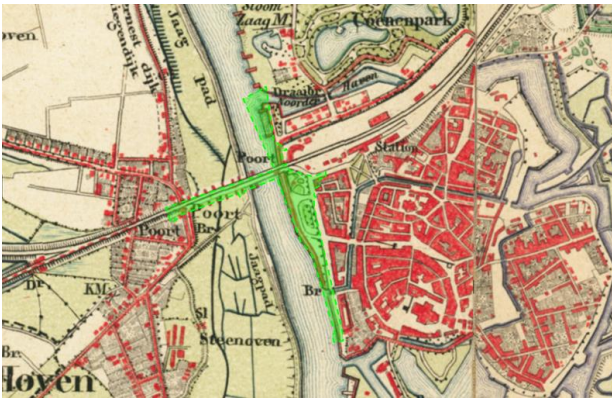
De oude IJsselbrug in Zutphen is gebouwd vanaf 1862 en is in 1865 opengesteld voor het verkeer. Oorspronkelijk omvatte deze een enkelsporige verbinding en een algemene verkeersbrug op dezelfde pijlers. In de Tweede Wereldoorlog is de brug vernield en hierna is de brug in zijn originele staat hersteld. In 1985 is de spoorbreedte verbreed tot 2 sporen en in 2001 is de brug voor het laatst gerenoveerd.



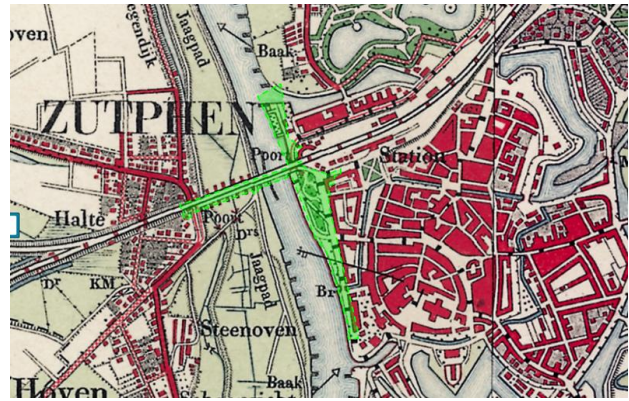
Globale aanduiding plangebied ca. 1850



Globale aanduiding plangebied ca. 1870



Globale aanduiding plangebied ca. 1900



Globale aanduiding plangebied ca. 1940



Foto van de bestaande IJsselkade (bron: inrichtingsplan Hosper)

Huidige situatie

De IJsselkade is het belangrijkste ruimtelijke element binnen het plangebied. Aan de bovendkade van de IJsselkade bevindt zich bebouwing grotendeels bestaand uit drie bouwlagen, welke in gebruik zijn ten behoeve van onder meer wonen en kantoren. Halverwege de IJsselkade mondt de Berkel uit in de rivier de IJssel. Op de benedendkade bevinden zich parkeerplaatsen. Tussen deze parkeerplaatsen op de kade en de IJsselkade bevindt zich een muur, te weten de waterkering. De kade is opgebouwd uit een hoogwaterkering aan de straatzijde in de vorm van een damwand.

Het plangebied wordt in een noordelijk en zuidelijk deel gescheiden door de spoorlijn Zutphen-Dieren en Zutphen-Apeldoorn, die ook over de Oude IJsselbrug loopt. Ten zuiden van deze spoorlijn loopt een weg, via welke weg Zutphen en de De Hoven zijn verbonden.



Foto IJselfront Zutphen (bron: cultuurhistorisch onderzoek ARCX)



Foto bestaande IJsselkade



Foto bestaande kiosk



Foto bestaande IJsselkade



Foto IJsselkade t.h.v. Marspoortstraat

(bron foto's op deze en volgende pagina: cultuurhistorisch onderzoek ARCX)

Verder bevindt zich in dit gedeelte van het plangebied een paviljoen, een kiosk en een muziekkoepeel. Tot voor kort was via een afslag ten zuiden van het paviljoen het noordelijke gedeelte van het plangebied bereikbaar. Dit is nu echter afgesloten en dat zal ook zo blijven. De Havenstraat die ter plaatse gelegen is, is niet via deze weg bereikbaar voor autoverkeer. Hiervoor in de plaats is een onderdoorgang gerealiseerd.



Foto bestand paviljoen

Aan de overzijde van de rivier ligt de wijk De Hoven. De uiterwaard langs de rivier betreft de Tichelbeeksewaard. De Tichelbeeksewaard is een natuurgebied liggende in Natura 2000 gebied, waar ruimte is voor natuur, agrarisch gebruik en recreatie.



Tichelbeeksewaard



Luchtfoto (bron: www.zupthen.nl)

2.2 Planbeschrijving

Rivier in de Stad

In het kader van het programma Rivier in de Stad is door de gemeente Zutphen een gebiedsprogramma opgesteld voor een grootschalige stedelijke vernieuwing van de openbare ruimte. Dit programma moet de relatie tussen stad en rivier versterken door het leggen van verbindingen daar tussen. De ruimtelijke kwaliteit dient waar mogelijk verhoogd te worden door de kernkwaliteiten van natuur, historie en water te benutten en de rijke historie van de stad te verbinden met heden en toekomst. Het programma is ook bedoeld om de Zutphense binnenstad en De Hoven (het stadsdeel aan de overzijde van de IJssel) beter met elkaar te verbinden en de beleving te versterken.

De projecten die deel uitmaken van het programma betreffen onder meer:

- de herinrichting Groenmarkt-Marspoortstraat, welke werkzaamheden inmiddels zijn uitgevoerd;
- het wijkontwikkelingsplan De Hoven, welke is vastgesteld door de gemeenteraad;
- de aanleg van twee nieuwe pleinen in De Hoven;
- de Groene Wiggen;
- de herinrichting van de Tichelbeeksewaard;

- de herinrichting van de toegangswegen De Hoven na de aanleg van de rondweg N345-De Hoven;
- de aanleg van een veilige fietsverbinding Noorderhaven - Bult van Ketje bij de primaire waterkering.

Ook betreft dit programma de volgende onderdelen. Dit zijn tevens de programma-onderdelen waar onderhavig bestemmingsplan specifiek betrekking op heeft:

- de herinrichting van de IJsselkade, waarbij specifiek aandacht wordt besteed aan de zogenaamde Berkelmonding, daar waar de Berkel uitmondt in de IJssel, de plaatsing van een nieuwe kiosk en werkzaamheden aan de bestaande waterkering;
- de verbreding van de Oude IJsselbrug, zodat deze voor voetgangers en fietsers verbeterd wordt met daarbij een aansluiting op de Tichelbeeksewaard. Tegelijkertijd vindt groot onderhoud plaats aan de brug en bovendien wordt de boogbrug voorzien van een nieuwe kleur.

Verder werd beoogd om met de plannen meer ruimte voor de rivier te realiseren en een bijdrage te leveren aan de doelstellingen in het kader van het rijksprogramma Ruimte voor de Rivier. Dit hing ook samen met een verlegging van het tracé van de waterkering. Omdat er nog slechts sprake is van een minimale verlegging van het tracé, zijn in de loop van de tijd deze ambities kleiner geworden. Alle planaanpassingen tijdens het ontwerp- en onderzoeksproces zijn overigens in goed overleg met RWS doorgevoerd.

Onderhavig bestemmingsplan betreft zoals gesteld het deel uit het programma dat gaat om de herinrichting van de IJsselkade, inclusief een beperkte wijziging van het tracé van de waterkering, de verbreding van de Oude IJsselbrug ten behoeve van een nieuw voet- en fietspad en de realisatie van een nieuwe trap ter ontsluiting van de Tichelbeeksewaard. Deze planonderdelen worden hierna besproken.

IJsselkade

Algemeen

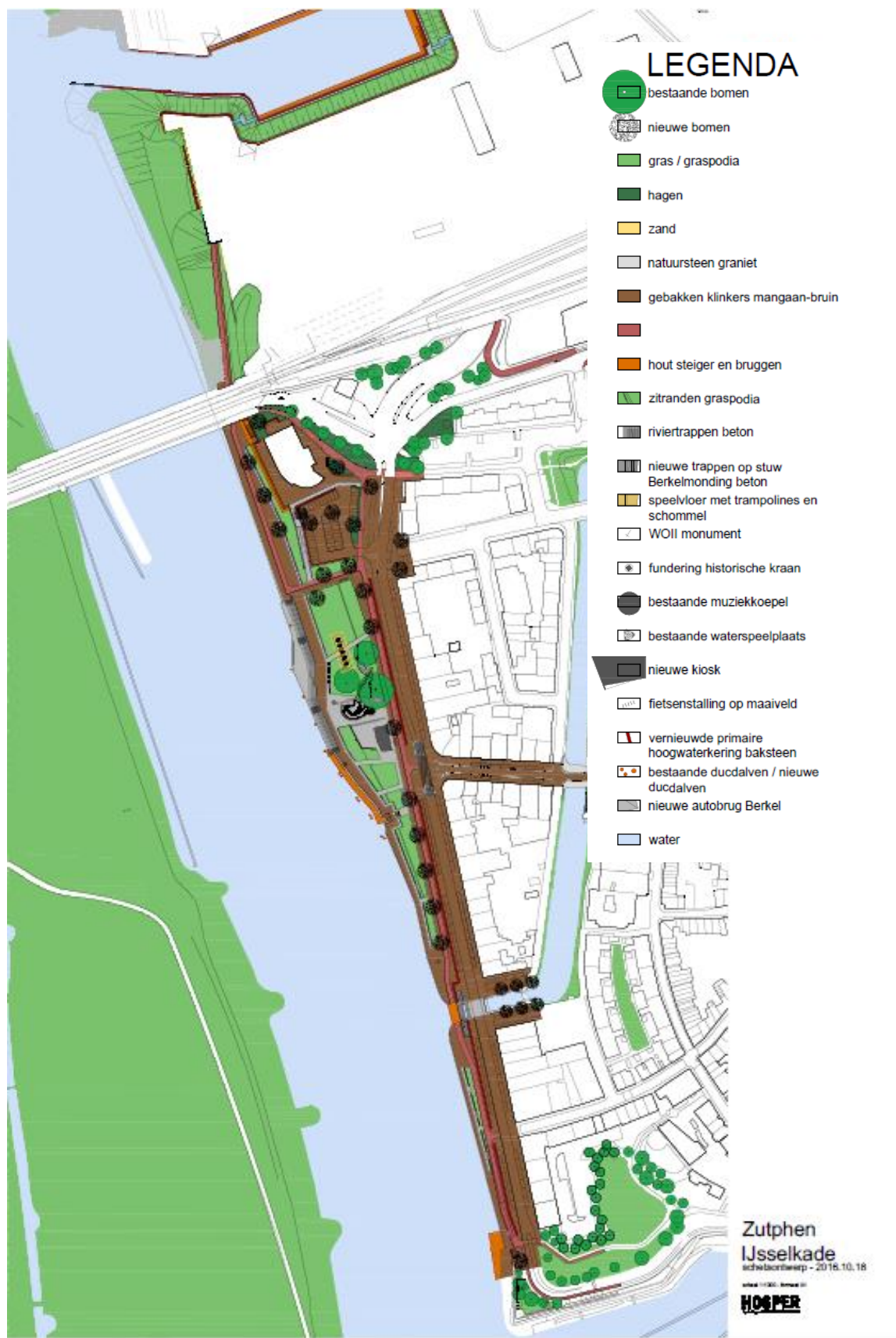
De aanpak van de IJsselkade omvat de herinrichting van het gebied tussen de Bult van Ketjen en de nieuwe Noorderhaven, de aanpassing van de primaire waterkering en de aanpassing van de lage kade. De openbare ruimte wordt heringericht, de primaire waterkering wordt vervangen en iets verhoogd, delen van de lage kade worden vervangen, waarbij zowel de rivier beperkt wordt verruimt middels een trappartij en een klein ingreep wordt gedaan richting de rivier ter voorkoming van verdere verzanding. Een en ander is vervat in een inrichtingsplan dat door de gemeenteraad is vastgesteld.

De aanpak van de IJsselkade is opgedeeld in twee deelgebieden. Dit betreft het deelgebied IJsselkade en het deelgebied Havenstraat. Het deelgebied IJsselkade wordt uitgevoerd in de periode 2017-2018. Het deelgebied Havenstraat wordt uitgevoerd in 2018-2019. De reden daarvan is dat het deelgebied IJsselkade voor de inrichting van de openbare ruimte al is uitgedetailleerd naar een bestek ten behoeve van aanbesteding. Het deelgebied Havenstraat was tot voor kort bedoeld voor rivierverruiming. Rivierkundig is dit deel uitgedetailleerd, maar nog niet de verdere inrichting van de openbare ruimte.

Inrichtingsplan

Er is een inrichtingsplan opgesteld inzake de IJsselkade (Ontwerp herinrichting IJsselkade Zutphen, Hosper landschapsarchitectuur& stedenbouw, mei 2016), welke op de volgende pagina is weergegeven. Voor dit ontwerp hebben de volgende elementen van de bestaande structuren inspiratie gevormd:

1. de verschillende oriëntaties van de IJsselkade en de overgangen tussen de beneden- en bovenkade. De opgave is om betekenisvolle overgangen in de dwarsrichting te ontwerpen;
2. de kenmerkende hoogteverschillen tussen de boven- en de benedenkade. Deze kunnen worden benadrukt;
3. de monumentale lijn van het IJselfront. Door de aanleg van een rij bomen kan deze lijn worden geaccentueerd;
4. het vestingverleden van Zutphen. In het ontwerp is een hedendaagse verwijzing naar het vestingverleden van Zutphen opgenomen;
5. de oorspronkelijke relatie van de stad met de rivier en de uiterwaarden. In dit kader is de verplaatsing van de huidige kiosk, die het doorzicht verstoort, van belang;
6. de elementen uit de oorlog en de wederopbouw. In dit kader kan het bestaande WOII-monument worden verplaatst naar de executieplaats op de benedenkade.



Inrichtingsplan (bron: Hosper, schetsontwerp 2016.10.18)

De herinrichting van de IJsselkade komt er in hoofdzaak op neer dat de bovenkade wordt voorzien van een nieuwe bestrating. De benedenkade wordt grondiger aangepakt, deze wordt geheel heringericht, waarin deze een meer parkachtige inrichting krijgt. Het is op basis van het 'ontwerp herinrichting IJsselkade Zutphen' de bedoeling dat de IJsselkade zodanig wordt ingericht dat deze aantrekkelijk wordt gemaakt voor recreatie en toerisme.

Onderdelen

- De benedenkade krijgt een recreatieve, autovrije en groene inrichting. De parkeerplaatsen op de kade verdwijnen en de benedenkade wordt een autovrije open ruimte. Hierdoor krijgen fietsen en voetgangers ruim baan. Bezoekers kunnen verblijven op de benedenkade en hebben hier een ongehinderd zicht op de rivier. Er komen trappen waarop bezoekers kunnen zitten. Om een stenig karakter te voorkomen krijgt de benedenkade een groen parkachtige inrichting, met grote grasvlakken. Er wordt ook ruimte gemaakt voor bijvoorbeeld een terras in de zomermaanden en evenementen. Het gebied wordt aantrekkelijk verlicht, waarbij gedacht wordt aan spanverlichting met ledlampen, die een beperkte uitstraling op de omgeving hebben. De kastanjabomen worden vervangen door iepen. De beeldbepalende bomen langs de kade (kastanjeboom en vleugelnooten) blijven gehandhaafd en worden ingepast.
- De kade wordt deels trapvormig uitgevoerd. Ook wordt een klein deel van de kade, ten zuiden van de trap, voorzien van een houten steiger / boardwalk, die de IJsselkade een maritieme sfeer geeft.
- De bestaande kiosk wordt verplaatst richting de oude IJsselbrug, zodat vanaf de zijwegen van de IJsselkade vrij uitzicht op de IJssel ontstaat.
- Er komt een gedenksteen ter vervanging van het bestaande oorlogsmonument.
- Het bestaande paviljoen blijft behouden.
- De bovenkade blijft toegankelijk voor auto's met een rijbaan met tweerichtingsverkeer en aan twee zijden langsparkeren. Wel wordt het parkeerregime aangepast. Ook het straatprofiel wordt aangepast.
- De hoogwaterkering wordt beloopbaar. Hierdoor blijft de IJssel en het periodieke hoogwater zichtbaar.
- De Berkelmonding (de plek waar de Berkel in de IJssel stroomt) wordt geaccentueerd met een brug.

Aanpassing waterkering

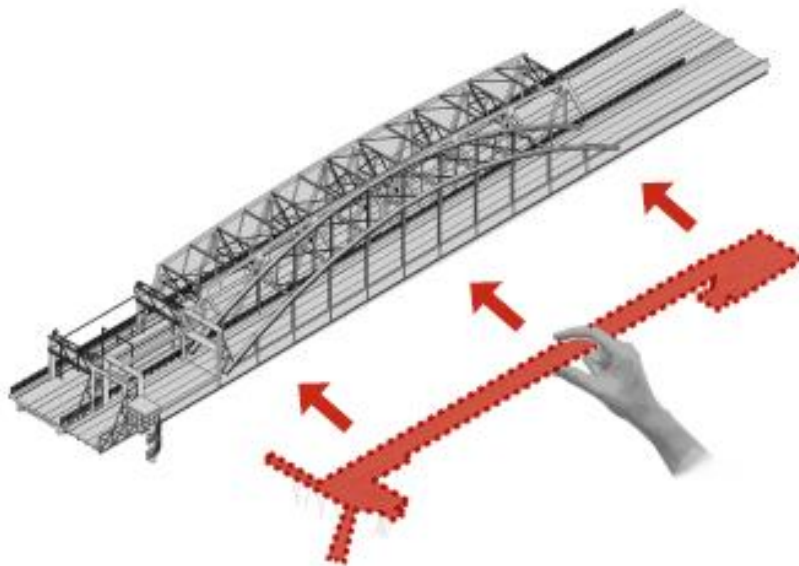
De waterkering wordt in het kader van de plannen vervangen en enigszins aangepast, zowel ten zuiden van de spoorlijn ter hoogte van de IJsselkade als ten noorden van de spoorlijn ter hoogte van Noorderhaven. Het belangrijkste is dat de waterkering, die momenteel wordt gevormd door een damwand, ruimtelijk wordt ingepast in de aangepaste IJsselkade. De functionaliteit van de waterkering blijft echter ongewijzigd en de waterkering zal blijven voldoen aan de bestaande waterveiligheidseisen (de waterkeringen langs de IJssel moeten veiligheid tegen een overstroming bieden bij een maatgevende afvoer met een overschrijdingskans van 1/1.250 per jaar).

De primaire kering voldoet ook aan de nieuwste HWBP-eisen. Een gevolg hiervan is dat de gehele kering in één keer kan worden vervangen in plaats van in fasen, uitgestrekt over meerdere jaren. Hiermee wordt de overlast van de aanlegwerkzaamheden beperkt en verkort. Over de vervanging en kleine ophoging van de waterkering is in overeenstemming met het Waterschap Rijn en IJssel.

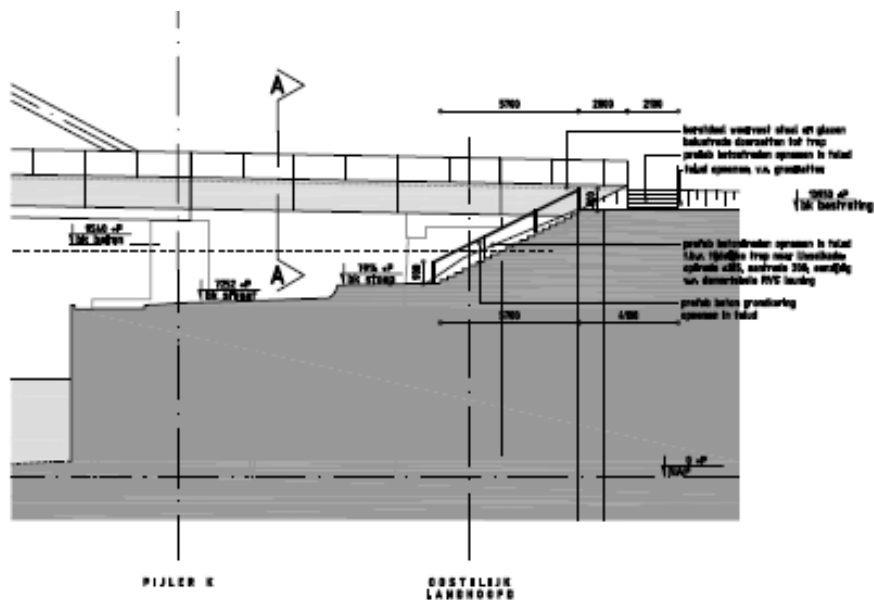
Voor de aanpassing van de waterkering wordt een projectplan Waterwet opgesteld. In het projectplan wordt het technisch ontwerp van de waterkering gepresenteerd en wordt omschreven welke (verbeterings-)maatregelen worden getroffen en op welke wijze wordt omgegaan met de eventuele nadelige gevolgen van de ingreep.

Oude IJsselbrug

De aanpak van de Oude IJsselbrug omvat de vervanging van het huidige fietspad op de boogbrug en het hefdeel van de Oude IJsselbrug naar een verbreed fietspad met wandelpad. Het pad begint aan de Hovense kant in de uiterwaarden en gaat via de brug naar de IJsselkade. Daar komt langs de helling van het talud van de kering vanaf de Havenstraat naar het voetpad van de Oude IJsselbrug/IJsselpaviljoen een stenen trap in de dijk. Deze stenen trap is voorzien van een verwijderbare leuning, die in de hoogwaterperiode dus verwijderd kan worden. Navolgende afbeeldingen vormen de eerste schetsen en ideeën voor het pad. Gelijktijdig met de verbreding wordt groot onderhoud aan de brug verricht.



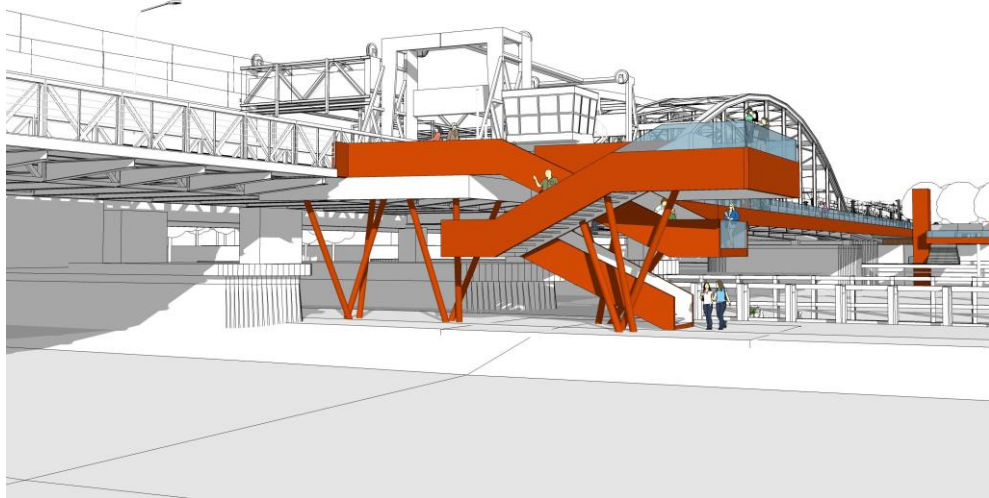
Figuur principe verbreding brug (Bron: Moederscheim Moonen Architecten)



Eerste impressies voetgangers-/fietspad en trap langs Oude IJsselbrug. Boven aan de zijde van de Tichelbeeksewaard en onder aan de zijde van de IJssellkade

Trap uiterwaard Tichelbeeksewaard

De Tichelsbeeksewaard wordt heringericht met ruimte voor natuur en recreatie. Onderdeel van die plannen vormen het beter toegankelijk maken van deze uiterwaard, zodat gebruik kan worden gemaakt van de wandel- en struinpaden en de nieuw aan te leggen uitkijpunten op de dijk. Onderdeel van onderhavig plan vormt de realisatie van een trap dat deel uitmaakt van de te verbreden oude IJsselbrug. Hierna is een impressie opgenomen van de trap.



Tekening van de beoogde trap (bron: Moederscheim Moonen Architects)

Aansluiting op plan Noorderhaven

Er is een stedenbouwkundig plan opgesteld voor het gebied 'Noorderhaven', het zuidelijke gedeelte van bedrijventerrein De Mars, direct ten noorden van de spoorlijn.



Globale impressiestedenbouwkundig plan Noorderhaven (bron: inrichtingsplan Hosper)

Dit deel van het bedrijventerrein wordt omgevormd tot een gemengd gebied met centrumfuncties, wonen en kantoren. Met dit stedenbouwkundig plan is rekening gehouden. Een prominent onderdeel van het Masterplan betreft de realisatie van een nieuwe insteekhaven, de Noorderhaven. De langzaam verkeersverbindingen van de heringerichte IJsselkade zullen de nieuwe Noorderhaven verbinden met de Vispoorthaven aan de zuidzijde. De Havenstraat is afgesloten voor autoverkeer.

3 Beleid en regelgeving

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om kaders te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijkswaardewegen, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de EHS is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen. 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 druk.

In de SVIR is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a) het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- b) het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c) het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Bij dit laatste hoofddoel wordt onder meer het volgende nationale belang geformuleerd: het rijk beschermt de primaire waterkeringen (dijken, dammen, kunstwerken en duinen) die in beheer zijn bij het rijk evenals het kustfundament. Ook stelt het rijk de normen voor de primaire waterkeringen, ook die in beheer bij waterschappen. In het kader van dit bestemmingsplan is dit van belang, aangezien binnen onderhavig plangebied een primaire waterkering is gelegen. In paragraaf 4.9 wordt daar nader op ingegaan.

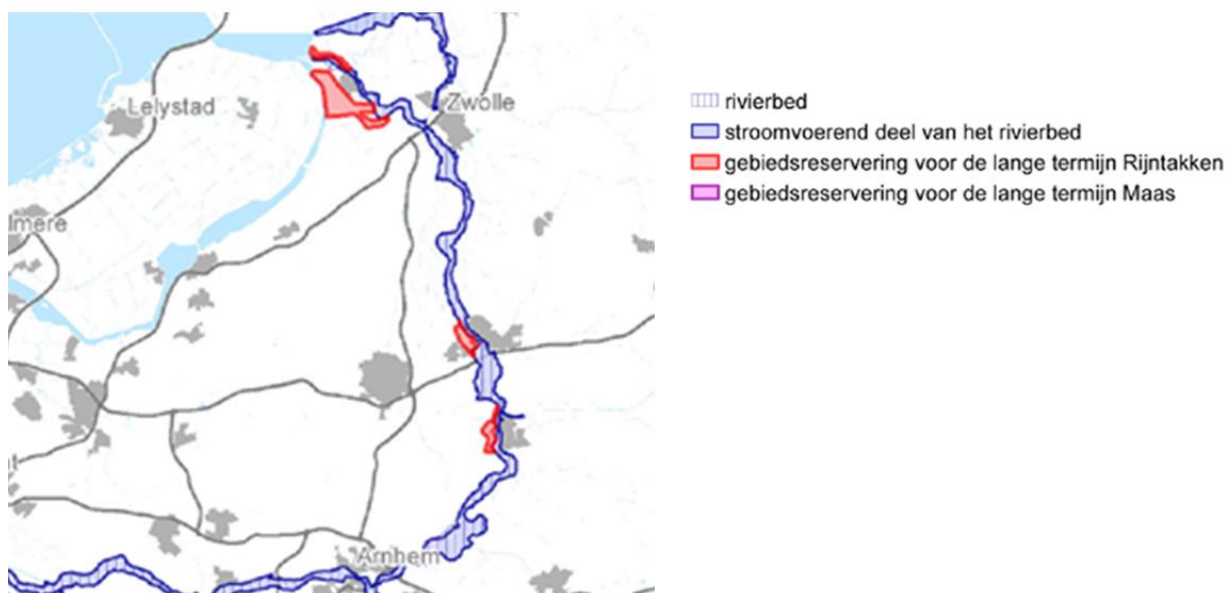
In het Barro zijn daarnaast bepalingen opgenomen voor Rijkswaardewegen en Grote rivieren.

Rijkswaardewegen

De IJssel is in het Barro aangewezen als rijkswaardeweg en als vrijwaringszone van een rijkswaardeweg. Volgens artikel 2.1 van het Barro dient in een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een rijkswaardeweg of een vrijwaringszone van een rijkswaardeweg, rekening te worden gehouden met het voorkomen van belemmeringen van de doorvaart, zichtlijnen en contact van de scheepvaart, de toegankelijkheid van de rijkswaardeweg voor hulpdiensten en beheer en onderhoud aan de rijkswaardeweg.

Grote rivieren

De regels richten zich wat betreft het rivierbed op het handhaven van de waterveiligheid, het tegengaan van de belemmering van de afvoercapaciteit en het handhaven van de ecologische toestand. Ook gelden bepalingen inzake het stroomvoerend deel van het rivierbed. Ten slotte zijn er bepalingen opgenomen inzake de gebiedsreserveringen voor de lange termijn. Uit navolgend kaartbeeld blijkt dat de westelijke oever (De Tichelbeeksewaard) binnen een gebiedsreservering valt. Hier mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die het creëren van meer ruimte voor de rivier tegengaan.



Uitsnede uit kaartbeeld Beleidslijn Grote rivieren (bijlage 3 bij het Barro)

Primaire waterkering

Tot slot zijn in het Barro regels opgenomen voor primaire waterkeringen. Er is in de regeling een onderscheid gemaakt tussen primaire waterkeringen die deel uitmaken van het kustfundament en primaire waterkeringen buiten het kustfundament. Voor deze laatste primaire waterkeringen is verplicht gesteld dat in het bestemmingsplan de waterkering als zodanig dient te worden bestemd en eveneens de beschermingszone. Ontwikkelingen ter plaatse van de waterkering en de beschermingszone mogen niet leiden tot belemmering voor het onderhoud, de instandhouding of de versterking van de primaire waterkering.

Toetsing

In de SVIR zijn nationale belangen opgenomen die zorgen voor een gegarandeerde basiskwaliteit voor alle bewoners van Nederland. De SVIR is van belang voor onderhavig plan wat betreft de bescherming van de primaire waterkeringen. Op korte termijn treedt nieuwe normering voor waterkeringen in werking. Deze normering is gebaseerd op overschrijdingskansen van een waterstand. Dit betekent dat de beoordeling van primaire waterkeringen conform het nieuwe waterveiligheidsbeleid en nieuwe normen zal plaatsvinden. De nieuwe normen geven invulling aan de doelstelling om uiterlijk 2050 overal een basisbeschermingsniveau van ten minste 10^{-5} per jaar te bieden. De aangepaste waterkering zal aan deze norm voldoen.

Uit het Barro zijn de bepalingen inzake rijksvaarwegen en grote rivieren van belang. Wat betreft de bepalingen inzake rijksvaarwegen geldt dat de doorvaart van het scheepsverkeer alsmede de zaken die hiermee samenhangen zoals de veiligheid als gevolg van onderhavige ontwikkeling niet in het geding is. Voor wat betreft de grote rivieren wordt opgemerkt dat als gevolg van deze ontwikkeling de gebiedsreservering voor de Tichelbeeksewaard niet in gevaar komt. De realisatie van de trap als verbinding tussen de Tichelbeeksewaard en het nieuwe fiets- en voetpad aan de Oude IJsselbrug heeft hierop geen invloed. Er is over het gehele herinrichtingsplan voor de Tichelbeeksewaard (waar deze trap deel van uitmaakt) reeds overeenstemming is met Rijkswaterstaat.

De primaire waterkering binnen Zutphen is gelegen buiten het kustfundament. De vervanging van de bestaande waterkering leidt tot een versterking van de primaire waterkering. In voorliggend bestemmingsplan wordt deze voorzien van een aanduiding en een beschermingszone. De vrijwaringszone is aangeduid op de verbeelding en verbonden aan een regeling in de regels. Hiermee wordt voldaan aan de regeling in het Barro.

Onderhavig plan raakt voor het overige geen rijksbelangen zoals genoemd in de SVIR en de Barro.

Beleidslijn Grote Rivieren

Na de hoogwaters in 1993 en 1995 hebben de ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat de beleidslijn Ruimte voor de Rivier gepubliceerd in 1996. De beleidslijn had als doel bestaande Ruimte voor de Rivier te handhaven, bescherming tegen overstroming en materiële schade bij hoog water te beperken. Inmiddels is deze beleidslijn vervangen door de "Beleidslijn Grote Rivieren" (2006). De nieuwe beleidslijn blijft gericht op het waarborgen van de veiligheid en berging van rivierwater, maar biedt onder strikte voorwaarden meer mogelijkheden voor wonen, werken en recreëren in het rivierbed. In de voorwaarden staat dat nieuwe activiteiten de afvoer niet mogen hinderen en geen belemmering mogen vormen voor toekomstige verruiming van het rivierbed.

Toetsing

Het voorliggende inrichtingsplan heeft een gering positief effect op de waterstandsdaaling en een positief effect op de morfologie. De hydraulische gevolgen voor de rivier zijn dus positief en sluiten hiermee aan op de doelstellingen uit de Beleidslijn Grote Rivieren.

De verbreding van de Oude IJsselbrug en de realisatie van de trap in de Tichelbeeksewaard hebben geen invloed op rijksvaarwegen of grote rivieren. Dit heeft er mee te maken dat het aansluitpunt naar de Tichelbeeksewaard op een twaalfstal smalle funderingspalen staat en een open trapconstructie heeft. Daardoor zijn rivierkundig van het object naar de uiterwaarde niet significant. De constructie is eveneens onderzocht op ijsgang en in relatie tot scheepvaartveiligheid en in ambtelijke voortoets akkoord bevonden. Het plateau van de trap (zie afbeelding paragraaf 2.2) bevindt zich boven de hoogst mogelijke waterstand van de rivier in het verlengde van een bestaande brugpijler. In geval van hoogwater is het wandelpad fysiek afsluitbaar. Met de onderhavige ontwikkeling worden de doelstellingen uit de beleidslijn Grote Rivieren dan ook niet geschaad. Dit blijkt ook uit een uitgevoerde rekenexercitie, op basis waarvan wordt geconcludeerd dat er een zeer lokaal effect op de waterstanden is te verwachten.

Vanwege het feit dat dit zeer lokaal is, zijn er van uit hydraulische overwegingen geen bezwaren tegen de realisering van de trap. Daarbij wordt nog opgemerkt dat de trap in de berekeningen conservatief gemodelleerd is.

Waterwet

De Waterwet stelt de watersysteembenadering centraal en regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater alsmede de juridische implementatie van Europese richtlijnen (o.a. Kaderrichtlijn Water en de Richtlijn Overstromingsrisico's). De wet is gericht op het voorkomen dan wel beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, de bescherming en verbetering van kwaliteit van watersystemen en de vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Hoofdstuk 4 van de Waterwet geeft de wettelijke basis voor het planstelsel op het terrein van het waterbeheer. Er zijn waterplannen en beheerplannen op alle drie de niveaus van de overheid, te weten rijk, provincie en gemeente.

De uitvoering van werken en werkzaamheden aan waterstaatswerken die bij het rijk of het waterschap in beheer zijn, is geregeld in hoofdstuk 5 van de Waterwet. In artikel 5.4 van de Waterwet is bepaald dat voor de aanleg of wijziging van een waterstaatswerk een projectplan dient te worden vastgesteld. In het projectplan wordt het project zelf worden beschreven, maar ook de wijze van uitvoering. Hierbij gaat het niet alleen om de technische realisatie van het project, maar ook om de inpassing ervan in de omgeving, de mogelijke nadelige gevolgen van de uitvoering van het project en de maatregelen die worden getroffen om deze nadelige gevolgen te beperken.

Toetsing

Voor de beoogde aanpassingen aan de waterkering in onderhavig plan, hetgeen moet worden gekwalificeerd als een aanpassing van een waterstaatswerk, moet een projectplan worden opgesteld, waarvoor de provincie (Gedeputeerde Staten) en het Waterschap Rijn en IJssel bevoegd gezag zijn. Rijkswaterstaat heeft als beheerder van de rivier een adviserende rol bij het opstellen van het projectplan Waterwet inzake inhoudelijke onderwerpen als waterkwantiteit, waterkwaliteit en nautische veiligheid. Uiteindelijk zal het Waterschap het projectplan vaststellen na advies van Rijkswaterstaat. De provincie (GS) keurt het projectplan daarna goed.

De eerste stap in het te voeren proces is het opstellen van de m.e.r.-beoordelingsnotitie die eerst moet worden vastgesteld voordat het projectplan Waterwet in procedure kan worden gebracht. Op de m.e.r.-beoordeling wordt in paragraaf 4.1 nader ingegaan.

Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid)

Op 1 oktober 2012 is het 'Besluit van 28 augustus 2012, houdende wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in verband met de toevoeging van enkele onderwerpen van nationaal ruimtelijk belang' (Stb. 2012, nr. 388) in werking getreden. Door dit wijzigingsbesluit is ook het Bro aangepast. In artikel 3.1.6 is het tweede lid toegevoegd. Dit lid heeft betrekking op de Ladder voor duurzame verstedelijking. Deze Ladder stelt eisen aan de motivering van onder meer bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken. De wettelijke regeling gaat vergezeld van een handreiking die andere overheden ondersteunt bij de praktische toepassing van de juridische verplichting.

Artikel 3.1.6 tweede lid zegt dat de toelichting bij een bestemmingsplan die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Toetsing

Onderhavig plan betreft onder meer de herinrichting van de IJsselkade. Het betreft in hoofdzaak een herinrichting van het openbare gebied, hetgeen niet als een stedelijke ontwikkeling wordt beschouwd. Een stedelijke ontwikkeling is namelijk conform artikel 1.1.1, lid 1, Bro een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Er worden geen nieuwe functies aan het gebied toegevoegd die onder de definitie van een stedelijke ontwikkeling vallen, anders dan de twee horecagelegenheden in het plangebied. Het bestaande paviljoen (horecafunctie) blijft in de onderhavige plannen ongewijzigd. Er is daarmee geen sprake van een ontwikkeling.

Wel wordt de bestaande kiosk (die in het vigerende bestemmingsplan onder het overgangsrecht valt) geamoveerd en opnieuw opgericht. Op basis van het inrichtingsplan (Hosper, 2012) heeft het plan voor de kiosk de volgende kenmerken:

- de huidige kiosk heeft een oppervlakte van ca. 90 m²;
- de nieuwe kiosk krijgt een oppervlakte van ca. 110 m² en maximaal 121 m² na toepassing van de algemene afwijkingsbevoegdheid;
- het nieuwe terras bedraagt ca. 130 m².

Als ervan uit wordt gegaan dat in het huidige geval geen sprake is van een buitenterras (een 'worst-case-benadering'), is de vergroting van de kiosk netto 160 m².

De te verplaatsen kiosk zou hiermee kunnen worden aangemerkt als stedelijke ontwikkeling. De schaal van de kiosk is echter zeer beperkt. In de Handreiking van de Ladder voor duurzame verstedelijking staat dat er geen ondergrens is bepaald voor wat een 'stedelijke ontwikkeling' is, maar wel heeft zich op basis van jurisprudentie een ondergrens ontwikkeld. De meeste jurisprudentie is bekend van woningen, maar ook ten aanzien van andersoortige functies heeft zich jurisprudentie ontwikkeld. Hieruit kan worden opgemaakt dat onderhavig plan, waarbij geen nieuwe functie wordt mogelijk gemaakt, maar alleen in beperkte mate wordt uitgebreid, niet hoeft te worden gezien als stedelijke ontwikkeling. Een toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is om die reden niet noodzakelijk en zinvol.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Gelderland

Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld. De Omgevingsvisie richt zich formeel op de komende tien jaar, maar wil ook een doorkijk bieden aan Gelderland op een langere termijn. De provincie heeft in de Omgevingsvisie twee doelen gedefinieerd. Het zijn doelen die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken.

- Een duurzame economische structuurversterking. Een gezonde economie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om sterke steden en een vitaal landelijk gebied met voldoende werkgelegenheid. Het streven is om de concurrentiekracht van Gelderland te vergroten door het duurzaam versterken van de ruimtelijk-economische structuur. De komende jaren zullen minder in het teken staan van denken in termen van ‘groei’ en meer in termen van ‘beheer en ontwikkeling van het bestaande’.
- Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving. Dit doel betekent vooral:
 - ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek; uitgaan van doelen, niet van regels;
 - zorg dragen voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap;
 - een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle gebruiksfuncties; bij droogte, hitte en waterovervloed;
 - een gezonde en veilige leefomgeving.

Om deze doelen in beleid te vertalen, hanteert de provincie drie aandachtsgebieden: Dynamisch, Mooi en Divers Gelderland. Ontwikkelingen in Gelderland wil de provincie benaderen vanuit elk van deze drie perspectieven, die elkaar aanvullen:

- dynamisch: de (ruimtelijk-economische) ontwikkelingen en de geleiding daarvan op provinciaal niveau;
- mooi: de Gelderse kwaliteiten die bescherming nodig hebben en ruimte voor behoud door ontwikkeling;
- divers: het herkennen van de regionale verschillen in maatschappelijke vraagstukken en opgaven en het koesteren van de regionale identiteiten.

Op de themakaart ‘vrijtijdseconomie’ is langs een deel van de IJsselkade, alsmede over de Oude IJsselbrug een toeristische routestructuur getekend. Deze wandel-, fiets- en ruteroutes (de donkerbruine lijnen op navolgende kaart) zijn een belangrijk onderdeel van de vrijetijdseconomie. Op onderstaande kaart is dit aangeduid.



Thematische kaart vrijetijdseconomie (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Toetsing

Eén van de doelstellingen uit de Omgevingsvisie betreft het borgen van de kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving. Daarbij wordt gericht op het ontwikkelen met kwaliteit, waarbij recht wordt gedaan aan de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten van een plek.

Met onderhavig plan kan de ruimtelijke kwaliteit worden verbeterd. De ruimtelijke inrichting van de IJsselkade krijgt meer kwaliteit en de stad wordt beter met de rivier verbonden. Ook wordt de stad beter verbonden met de Tichelbeeksewaard en de woonwijk De Hoven aan de overzijde van de rivier. Gezien voorgaande is het voorliggende plan passend in de omgevingsvisie.

Onderhavig plan leidt er toe dat de fietser en wandelaar meer ruimte krijgt aan de IJsselkade ten koste van de auto. Ook maakt onderhavig plan de verbreding van de oude IJsselbrug met een voet- en fietspad mogelijk. Dit past goed binnen de aanwijzing van deze structuren als belangrijke wandel, fiets c.q. ruiterroute. Onderhavig plan draagt bij aan een versterking van deze recreatieve routestructuren.

Omgevingsverordening

Op 24 september 2014 hebben Provinciale Staten de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld. De provincie beschikt over verschillende instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De verordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de Provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, mobiliteit en bodem. De verwachting is dat de Omgevingsverordening op termijn alle regels zal gaan bevatten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving.

Toeristische routestructuren

Ook in de omgevingsverordening komen de toeristische routestructuren - wandelen en fietsen terug (paragraaf 3.3.4):

"Wandel, fiets, struin- en ruiterroutes zijn belangrijk voor de vrijetijdseconomie. De routes zijn divers, van lokale ommetjes tot fietsknooppunten en lange afstandsroutes. Het is onmogelijk om alle routes planologisch vast te leggen. De provincie zal waar mogelijk rekening houden met bestaande paden en routes. Om te zorgen voor een optimale toegankelijkheid van het netwerk voor de gebruikers, ontwikkelt de provincie het initiatief om samen met andere relevante partijen te komen tot een Gelders Wandelnetwerk en neemt de regie daarover op zich. De (acht) langeafstandswandelroutes (LAW's) en (zeven) langeafstandsfietsroutes (LF's) door Gelderland zijn onderdeel van het landelijke routenetwerk, dat met financiële steun van Rijk en provincie is aangelegd. Zij hebben een grote belevingswaarde. Deze routes worden van zo'n belang geacht voor het toerisme in Gelderland dat zij planologische bescherming nodig hebben in bestemmingsplannen. Het tot stand te brengen Gelders Wandelnetwerk en het fietsknooppunten-netwerk zijn belangrijke instrumenten om barrièrevorming en versnippering van het netwerk van aantrekkelijke, verkeersluwe wegen en paden voor het langzaam verkeer te voorkomen."

Een deel van de IJsselkade maakt deel uit van de Landelijke Fietsroute LF3-2 Hanze-route. Zie navolgend kaartbeeld. Verder voert de recreatieve wandelroute Hanzestedenpad (SP11) door het plangebied (deze loopt over de oude IJsselbrug).



Kaartbeeld Landelijke Fietsroute (bron: <http://www.nederlandfietsland.nl/>)

Natuurbescherming

De rivier de IJssel is, net als de Tichelbeeksewaard aan de westzijde van de rivier gelegen in de Groene Ontwikkelingszone. Hier geldt dat ruimte gegeven wordt voor een verder economische ontwikkeling in combinatie met een versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden.



Kaartbeeld ligging Groene Ontwikkelingszone en projectie plangebied (bron: Planoview provincie Gelderland)

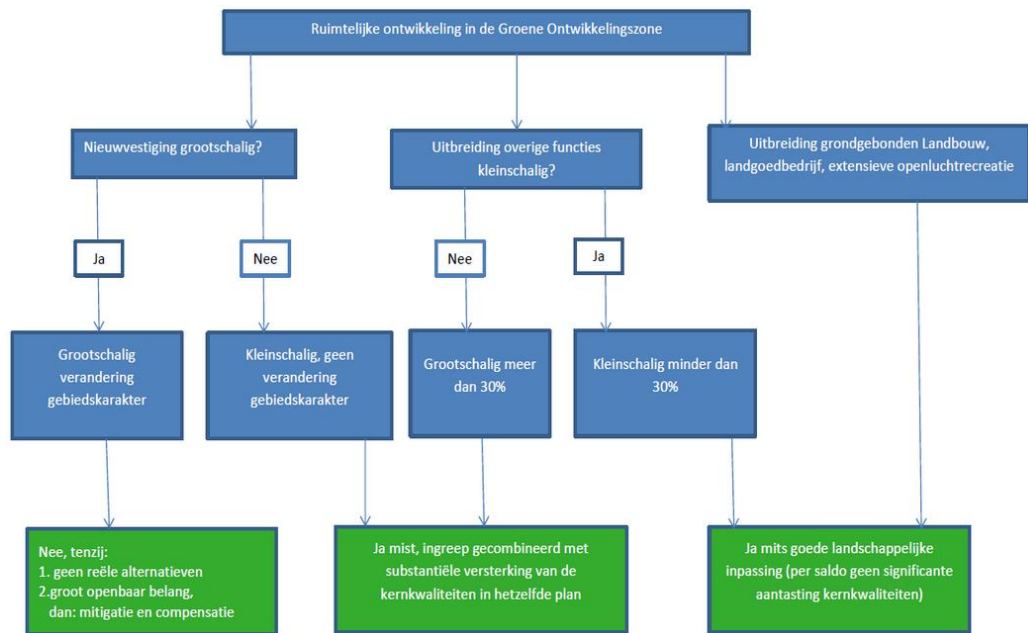
De Groene ontwikkelingszone (hierna: GO) heeft een dubbeldoelstelling: er is ruimte voor economische ontwikkeling in combinatie met versterking van de ecologische samenhang tussen inliggende en aangrenzende natuurgebieden (artikel 2.7.1.2 Omgevingsverordening Gelderland).

De GO bestaat uit terreinen met een andere bestemming dan bos of natuur die ruimtelijk vervlochten zijn met het Gelders Natuurnetwerk (GNN). Het gaat vooral om landbouwgrond, maar ook om terreinen voor verblijfs- en dagrecreatie, infrastructuur, woningen en bedrijven. De ecologische verbindingzones maken deel uit van de GO, evenals weidevogelgebieden en ganzenfoerageergebieden. Door de samenhang met de aangrenzende en inliggende natuur van het GNN herbergt de GO ook kenmerken van de natuurwaarden.

In de GO heeft de provincie Gelderland de volgende doelstellingen:

- de samenhang tussen de natuurgebieden bevorderen en daarmee het GNN versterken en overgangen tussen natuurbestemmingen en andere functies zoneren;
- ruimte bieden voor de ontwikkeling van functies die hier aanwezig zijn en passen, waarbij gedacht moet worden aan de niet-stedelijke functies landbouw, het landgoedbedrijf en dagrecreatie;
- kansen bieden voor creatieve functiecombinaties ter versterking van het natuurlijke systeem door een versterking van de kernkwaliteiten van natuur en landschap in combinatie met stedelijke functies waaronder verblijfsrecreatie;
- beschermen van bos;
- beschermen van specifieke weidevogel- en ganzenfoerageergebieden.

Bij ruimtelijke ingrepen in de GO wordt onderscheid gemaakt tussen nieuwvestiging, uitbreiding van bestaande (en reeds in de GO gelegen) bestemmingen en de schaal/omvang van de ingreep (en daarmee het effect op de kernkwaliteiten), zie navolgende afbeelding.



Afwegingskader ruimtelijke ontwikkelingen in GO (Bron: Omgevingsverordening Gelderland)

De kernkwaliteiten van de GO bestaan uit de aanwezige ecologische waarden, de ecologische samenhang met inliggende en aangrenzende natuur van het GNN, de geomorfologische processen, de waterhuishouding, de kwaliteit van bodem, water en lucht, rust, de mate van stilte, donkerte en openheid en de landschappelijke waarden.

Toetsing

Onderhavig bestemmingsplan is niet strijdig met de omgevingsverordening. Onderhavig plan kan een bijdrage leveren aan het verbeteren van de kwaliteit van de aanwezige recreatieve routes, onder meer doordat aan de IJsselkade meer ruimte wordt geschapen voor de fietsers en de wandelaard en omdat onderhavig plan de verbreding van de oude IJsselbrug met een voetgangersbrug mogelijk maakt.

De recreatieve routes worden in dit bestemmingsplan gewaarborgd. Deze zijn gelegen binnen de bestemmingen 'Verkeer' en 'Verkeer - Verblijfsgebied' en hierbinnen zijn fiets- en wandelpaden toegestaan. Hiermee is voldoende invulling gegeven aan de aanwijzing uit de omgevingsverordening.

Wat betreft de Groene Ontwikkelingszone is conform de beslisboom op zijn hoogst sprake van een zeer kleinschalige uitbreiding van een bestaande functie. Omdat de Groene Ontwikkelingszone geen externe werking heeft, is alleen de verbreding van de brug van belang alsmede de realisering van de trap. Deze verbreding en trap wordt ingepast binnen de te herstructureren IJsselkade, die een hogere ruimtelijke kwaliteit krijgt, waarin ook meer ruimte is voor groen. Ook staat onderhavig plan de versterking en samenhang van de natuurgebieden niet in de weg. Om voorgaande redenen is voorgaand plan mogelijk binnen de Groene Ontwikkelingszone.

3.3 Regionaal beleid

Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030

De Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 is in mei 2007 vastgesteld door de gemeenteraden van Apeldoorn, Brummen, Deventer, Lochem, Voorst en Zutphen. In deze visie staan de gemeenschappelijke ambities voor de lange termijn tot 2030. De gemeenten streven naar een hoogwaardige ruimtelijke ontwikkeling van de Stedendriehoek als geheel. Behoud en versterking van de samenhang en variatie in woon-, werk- en recreatiegebieden, met het gelijktijdig ontwikkelen van nieuwe kwaliteiten in water, natuur, landschap en landbouw, staan centraal. Om deze centrale doelstelling concreet te maken, zijn de volgende vijf strategische keuzen geformuleerd:

- duurzaam waterbeheer als basis voor ruimtelijke ontwikkeling;
- natuur, landschap en landbouw ontwikkelen in functiecombinaties;
- regionale bereikbaarheid verbeteren door hoogwaardig openbaar vervoer;
- stedelijke herstructurering gaat boven nieuwe stadsuitbreidingen;
- toevoegen van centrum-stedelijk en landelijke woonmilieus.

De volgende concrete aspecten worden van belang geacht voor de Stedendriehoek in 2030:

- het landschap blijft ‘open’;
- het versterken van stedelijke voorzieningen en openbaar vervoer;
- het stimuleren van innovatieve regionale economie;
- het reduceren van automobilititeit door goede koppelingen aan openbaar vervoer en fietsgebruik;
- het vergroten van variatie in de samenstelling van de stedelijke bevolking en de woningvoorraad.

In de verstedelijkingsopgave voor het wonen binnen de Stedendriehoek speelt het bestaand stedelijk gebied een prominente rol: de Stedendriehoek kiest uitdrukkelijk voor verdere herstructurering en intensivering van het bestaand stedelijk gebied boven nieuwe stadsuitbreidingen. Via stedelijke herstructurering is het ontwikkelen van aantrekkelijke centrum-stedelijke woonmilieus in en rond bestaande binnensteden een belangrijke opgave. Verhoging van de kwaliteit van de openbare ruimte, het leefbaar maken van stedelijke karakteristieken en versterking van het aanbod aan stedelijke voorzieningen en openbaar vervoer, zijn belangrijke elementen van deze opgave.

Toetsing

Onderhavig plan is niet strijdig met het regionaal beleid. Onderhavig plan draagt bij aan een verhoging van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid van de stedelijke karakteristieken van Zutphen. Om deze reden past het plan goed binnen de doelstellingen uit de regionale structuurvisie.

Intergemeentelijke structuurvisie Middengebied IJsselsprong

De intergemeentelijke structuurvisie Middengebied is vastgesteld door de gemeenteraden van Brummen en Zutphen en betreft het middelgebied IJsselsprong, het gebied ten westen van de rivier de IJssel. De structuurvisie bevat:

- een uitwerking van de Intergemeentelijke Structuurvisie IJsselsprong (2008) en het Voorstel “Alles in één keer” (2009) voor het middengebied, conform het geduide projectgebied om te kunnen bepalen hoe de verschillende opgaven ruimtelijk en functioneel zo goed mogelijk op elkaar kunnen worden afgestemd;
- een afstemming in de uitvoering van de verschillende opgaven die leidt tot een maximale synergie;
- een herijking van het programma als gevolg van veranderde demografische en conjuncturele omstandigheden;
- een afstemming op de nieuwe ontwikkelingen in de IJsselsprong, het programma Rivier in de stad en het Deltaprogramma.

Het verbeteren van de recreatieve en natuurwaarden in de Tichelbeeksewaard maakt onderdeel uit van de structuurvisie. Ook de aanleg van een voetgangersverbinding vanaf de IJsselkade naar de Tichelbeeksewaard wordt als planonderdeel genoemd.

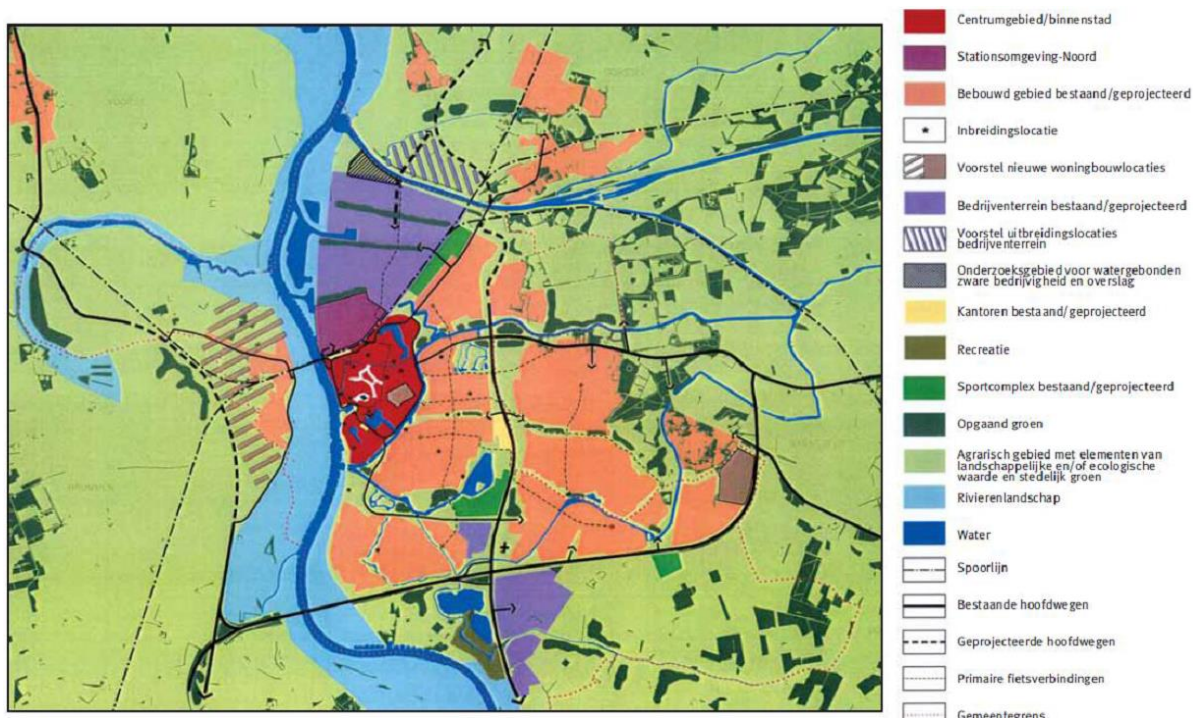
Toetsing

Onderhavig plan maakt de beoogde aanleg van de voetgangersverbinding alsmede de aansluiting hierop richting de Tichelbeeksewaard (middels een trap) mogelijk. Hiermee kan met onderhavig plan uitvoering worden gegeven aan onderdelen uit de intergemeentelijke structuurvisie.

3.4 Gemeentelijk beleid

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. De navolgende afbeelding toont een fragment van de ontwikkelingskaart van de Ontwikkelingsvisie Zutphen 2020. Het plangebied is gelegen op de grens tussen het centrumgebied/binnenstad en het water. De Tichelbeeksewaard aan de westzijde van de IJssel is gelegen in het rivierenlandschap. De oude IJsselbrug maakt deel uit van het bestaande hoofdwegennet. Het gebied ‘Noorderhaven’, ten noorden van de spoorlijn, is gelegen in de aanduiding ‘Stationsomgeving Noord’.



Ontwikkelingskaart Ontwikkelingsvisie Zutphen 2020

In de visie wordt het IJsselfront als één van de actiegebieden genoemd. Hier wordt uitgegaan van een versterking van de presentatie aan het water en een uitbreiding van het front aan de IJssel. Onder meer wordt hierbij als element genoemd dat het parkeren van de IJsselkade zal verdwijnen ten gunste van de verblijfskwaliteit. Ook wordt het toevoegen van bomen als element genoemd.

Toetsing

Onderhavig plan kan bijdragen aan de doelstellingen uit de ontwikkelingsvisie, in die zin dat met onderhavig plan de IJsseloever aantrekkelijk en groener wordt ingericht.

Binnenstadvisie Zutphen

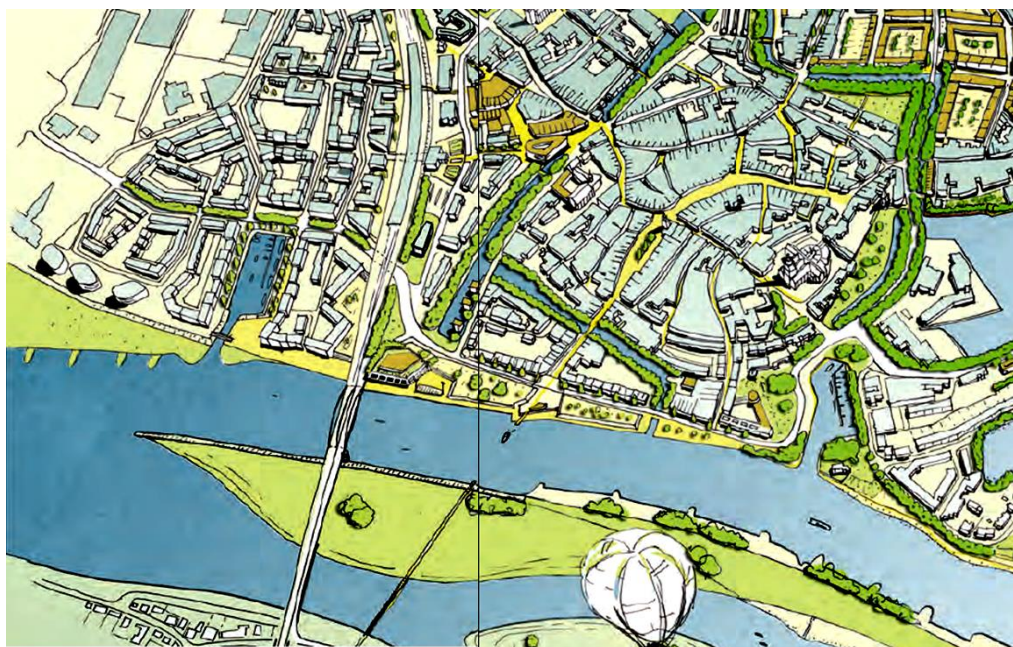
Dit bestemmingsplan valt binnen het gebied waarvoor in januari 2012 door de gemeenteraad de Binnenstadvisie Zutphen is vastgesteld. De Binnenstadvisie richt zich op de periode tot circa 2030 en doet uitspraken over ingrepen die de ruimtelijke kwaliteit en het economisch, sociaal, verkeerskundig en ecologisch 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'. Onder deze thema's vallen onder meer de volgende beleidspunten voor het deelgebied (interventiegebied) 'Nieuw gezicht aan de IJssel':

- vesting en kadehistorie als inspiratiebron voor gebruik en inrichting;
- entree in de openbare ruimte terug brengen t.h.v. Marschpoortstraat;
- karakteristieke (witte) façade versterken;

- bomenstructuur in stand houden en versterken;
- IJssel voelbaar de stad inbrengen;
- monding van Berkel in IJssel beter beleefbaar maken;
- levendigheid van de binnenstad betrekken bij de rivier en kade en vice versa;
- brug en aanlanding over de IJssel aantrekkelijk maken voor voetgangers;
- stadsoevers groen houden;
- kade als verblijfs- en ontmoetingsplek voor bewoners en toeristen;
- verkeer en parkeren ondergeschikt maken en kade opnemen in routing;
- aanlegplaats creëren voor riviercruises en rondvaarten.



Interventiegebied 'Nieuw gezicht aan de IJssel'



Uitsnede uit visietekening binnenstadsvisie

Toetsing

Onderhavig plan kan bijdragen aan de doelstellingen uit de Binnenstadsvisie, in die zin dat met onderhavig plan de IJsselkade op de gewenste wijze ruimtelijke wordt heringericht.

Structuurvisie Binnenstad Zutphen

Op 18 juni 2012 is de Structuurvisie Binnenstad Zutphen vastgesteld. Dit document betreft een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor de Zutphense binnenstad voor de periode tot 2022, waarbij een doorkijk wordt gegeven richting 2030. Deze visie is gebaseerd op de Binnenstadsvisie Zutphen 2030. Aanleiding om deze structuurvisie vast te stellen is met name dat de Binnenstadsvisie geen structuurvisie is op grond van de Wet ruimtelijke ordening (zo bevat deze visie geen uitvoeringsparagraaf). Met de deze structuurvisie wordt wel aan deze wettelijke eisen voldaan.

De uiteindelijke ambitie, die met de Structuurvisie Binnenstad wordt nagestreefd, is om de aantrekkelijkste binnenstad van Nederland te zijn. Historie en water moeten daarbij voelbaar zijn en stedelijke dynamiek moet harmonisch samengaan met de menselijke maat.

Om deze ambitie te bereiken is een drietal centrale thema's benoemd. Dit zijn "Historische schatkist", "Rivier(en)stad" en "Stedelijke dynamiek". Dit zijn dezelfde thema's die genoemd zijn in de Binnenstadsvisie. Bij het tweede thema geldt als doelstelling dat de twee rivieren de IJssel en Berkel ook in de toekomst een belangrijke rol blijven spelen, als inspiratie voor ruimtelijke en stedelijke kwaliteit, en voor oude en nieuwe stedelijke activiteiten. Ook wordt genoemd dat bij het versterken van de waterstructuren, de groene invulling kan worden versterkt, waarbij het gehele gebied interessanter kan worden voor recreanten. Ook een versterking van de openbare ruimte is een belangrijk beleidspunt. Op de IJsselkade wordt in de openbare ruimte de relatie met de uiterwaarden, de Hoven en Noorderhaven geaccentueerd. De IJsselkade (en de Oude IJsselbrug) is de plek met fantastische potenties voor een sterk verbeterd openbaar gebied aan de rivier.



Beleidskaart structuren openbare ruimte uit Structuurvisie Zutphen

Wat betreft parkeren wordt verder gesteld dat het de intentie is dit zoveel mogelijk uit het stadsbeeld te halen en in dit kader één of meerdere gebouwde voorzieningen te realiseren.

Voor het "Nieuw gezicht aan de IJssel" is hierna als specifiek 'interventiegebied' besproken. Hierbij worden twee doelstellingen genoemd:

- versterken van IJsselkade als boulevard en entree naar binnenstad;
- sterke relatie leggen met de Berkel en De Hoven.

Ook het versterken van de Oude IJsselbrug als verbinding voor de recreant wordt hierbij genoemd. Hiervoor moet ook de aanlanding van de brug aan beide zijden aantrekkelijker worden vormgegeven. De IJsselkade zelf krijgt een aantrekkelijker inrichting voor (recreatief) verblijf en wordt beter verbonden met de binnenstad. Hierbij wordt ook gedacht aan het doortrekken van de bomenstructuur en het versterken van

de karakteristieke (witte) façade. Ook geldt nadrukkelijk de wens om de auto's uit de openbare ruimte te verwijderen. Ten slotte geldt het doortrekken van de Berkel in de richting van de IJssel als beleidspunt.

Toetsing

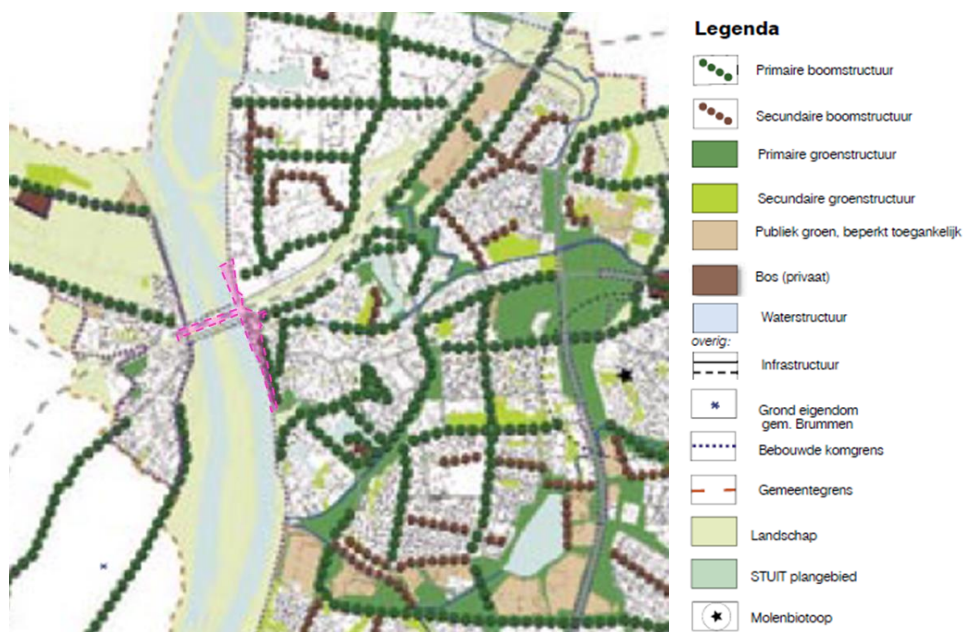
Onderhavig plan kan bijdragen aan de doelstellingen uit de Structuurvisie Binnenstad Zutphen, in die zin dat met onderhavig plan de IJsselkade op de gewenste wijze ruimtelijke wordt heringericht.

Groenatlas

De gemeente Zutphen heeft in 2012 de Groenatlas 'Samenwerken aan een duurzame groenstructuur' vastgesteld. Hierin is de visie verwoord op de groenstructuur vanuit natuur, milieu en ruimte met daarin een heldere beschrijving van eindbeelden, beheerkaders en ontwikkelingsstrategieën.

De groenatlas omvat een uitwerking voor het groen in de kernen van Zutphen en Warnsveld, de wijken Noordveen, Centrum, De Hoven, Mars, Waterkwartier, Zuidwijken, Warnsveld en Leesten. Daarnaast bevat de Groenatlas een uitwerking voor het groen langs randen en de overgangszone van de kernen naar het buitengebied en de belangrijkste hoofdstructuren van wegen-, water- en landschapsstructuren in het buitengebied.

In de groenatlas wordt gesteld dat het Zutphense groen een opvallende structuur heeft met veel groen tussen de wijken. Het groen langs de waterstructuren bepaalt in grote mate het groene karakter van Zutphen. Echter in de wijken zelf zijn nauwelijks grote groenelementen aanwezig en is het beschikbaar areaal groen relatief gering. Op de navolgende afbeelding is een uitsnede van de huidige groenstructuur van de gemeente Zutphen weergegeven.



Uitsnede uit kaart 'eindbeeld groenstructuur'

Ter plaatse van de IJsselkade geldt dat hier een primaire groenstructuur is gelegen. Het betreft een bestaande primaire groenstructuur die dient te worden behouden. Uit de plantoelichting volgt dat ter hoogte van de entrees (de IJsselkade wordt hierbij

beschouwd als één van de entrees van Zutphen) wordt gestreefd naar een uniforme verbijzondering van de groene inrichting met sierbeplanting en boomaccenten. De Tichelbeeksewaard is verder aangeduid als 'landschap'.

Toetsing

Binnen voorliggend plan wordt de bestaande groenstructuur aan de IJsselkade behouden. De trap aan de zijde van de Tichelbeeksewaard die met dit plan wordt mogelijk gemaakt, is een onderdeel van het landschapsplan voor dit gebied, waarmee de landschappelijke waarden hiermee worden versterkt. Hiermee is onderhavig plan passend in de Groenatlas.

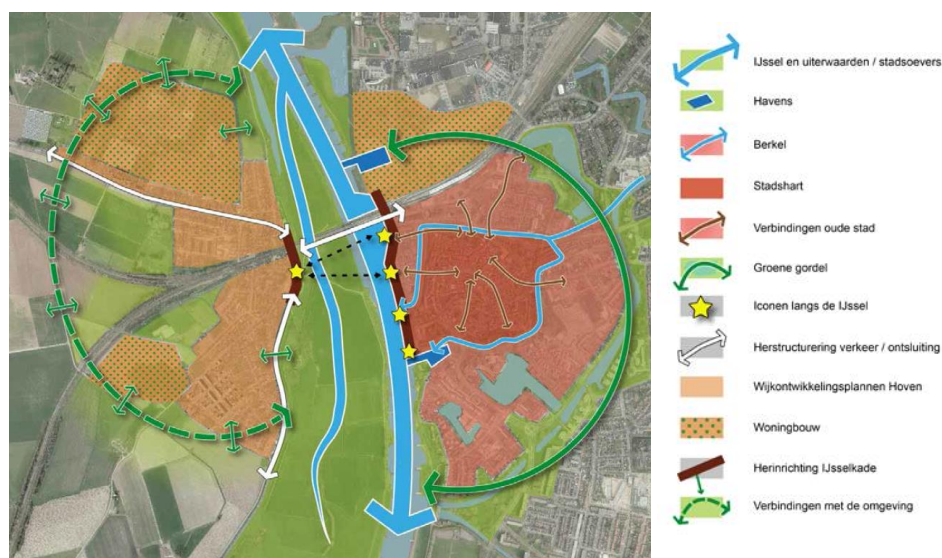
Gebiedsplan Rivier in de Stad

Dit beleidsstuk vormt een beleidsprogramma voor het Rivier in de Stad, zoals dat reeds in hoofdstuk 2 is besproken. Het vormt hiermee kortweg een beleidskader en een programmatisch spoorboekje voor het project Rivier in de Stad.

Het doel van dit gebiedsplan is drieledig:

- het vormt de basis voor besluitvorming over het beschikbaar stellen van middelen door de Raad van Zutphen;
- het vormt de basis voor het beschikbaar stellen van gereserveerde middelen door de provincie Gelderland;
- het gebiedsplan vormt de uitvoeringsagenda van het gebiedsprogramma. Op basis van de meerjarenplanning kunnen de projectplannen verder uitgewerkt en ter accordering aan het bestuur voorgelegd worden.

De ambities van het gebiedsplan zijn verbeeld in onderstaande ambitiekaart.



Ambitiekaart (bron: gebiedsplan)

De ambities zijn verder vertaald in de volgende hoofddoelen:

- verbeteren van het woon- en leefklimaat en de ruimtelijke kwaliteit;
- verbeteren van de fysieke verbinding tussen de binnenstad, Noorderhaven, de IJsselkade en De Hoven;

- verbeteren van de verkeerssituatie op en rond de IJsselkade, de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk, bevorderen van de doorstroming en het bieden van veilige en aantrekkelijke routes voor langzaam verkeer;
- realisatie van een aantrekkelijk verblijfsgebied langs de IJsselkade voor bewoners, recreanten, bedrijven en instellingen en daarmee het bevorderen van het vestigingsklimaat. Het versterken van de IJsselkade als entree naar de binnenstad;
- verhogen van de ecologische en recreatieve waarden van de IJssel en de uiterwaarden en daarmee het bevorderen van de vrijetijdseconomie;
- het nemen van een lange termijn waterveiligheidsmaatregel (kadeverlaging Oostoever) en no-regret-ontwerpen van overige lange-termijn-maatregelen;
- waar mogelijk toepassen van innovatieve en duurzame oplossingen;
- beschermen en zichtbaar maken van cultuurhistorische waarden.

De verschillende deelprojecten, zoals de herinrichting van de IJsselkade en de herinrichting van de Marspoortstraat en Groenmarktstraat, zijn hierna uitgebreid omschreven.

Toetsing

Onderhavig plan zorgt ervoor dat een belangrijk deel van de doelstellingen en de programmadelen uit het gebiedsplan gerealiseerd worden. Onderhavig bestemmingsplan is passend binnen de beleidsuitgangspunten van de gebiedsplan en kan hier uitvoering aan geven.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Milieueffectrapportage

4.1.1 Algemeen

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer moet bij initiatieven voor (het wijzigen van) bepaalde activiteiten worden beoordeeld of er sprake is van milieueffecten. In gevallen dat een besluit of plan betrekking heeft op activiteiten die voorkomen in onderdeel C of D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage moet bepaald worden welke procedure doorlopen moet worden om mogelijke milieueffecten te beoordelen.

4.1.2 Toetsing

Categorie D 3.2 van het Besluit m.e.r. bepaalt dat voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van werken inzake kanalisering of ter beperking van overstromingen, met inbegrip van primaire waterkeringen en rivierdijken een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. De aanpassingen van de waterkering, welke onderdeel uitmaken van voorliggend plan, is een wijziging van de primaire waterkering als bedoeld in categorie D 3.2. Het besluit waarvoor de m.e.r.-beoordeling wordt opgesteld betreft voorliggend bestemmingsplan dan wel het op te stellen projectplan Waterwet. Na het eerste besluit vervalt de verdere m.e.r.-verplichting. Door Arcadis is een aanmeldingsnotitie herinrichting IJsselkade en aanpassing primaire waterkering opgesteld¹.

Het doel van de aanmeldingsnotitie is om op objectieve wijze informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van de herinrichting van de IJsselkade en de aanpassing van de primaire waterkering te verzamelen en te presenteren.

4.1.3 Uitkomsten m.e.r.-beoordeling

De m.e.r.-beoordeling is opgebouwd aan de hand van de volgende onderwerpen (zie art. 7.8 Wet milieubeheer) en de selectiecriteria uit Bijlage III EU-richtlijnen 85/337/EEG:

1. De kenmerken van de activiteit
2. De plaats van de activiteit
3. De samenhang met andere activiteiten (cumulatie)
4. De kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben

1. Kenmerken van de activiteit

Omvang

De herinrichting van de IJsselkade en de aanpassing van de primaire waterkering is relatief gering van omvang. Er worden geen grootschalige veranderingen doorgevoerd, waardoor het voornemen past in de stedelijke structuur van Zutphen.

¹ Aanmeldingsnotitie Herinrichting IJsselkade en aanpassing primaire waterkering, 9 september 2016.

Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Als gevolg van het voornemen zal grondverzet plaatsvinden. Voor het aanpassen van de primaire waterkering zal tot maximaal 5,0 meter worden vergraven en voor de herinrichting van de IJsselkade zal ook gedeeltelijk worden vergraven. Aangezien de grond op enkele plekken vervuild is, kan dit niet zonder meer worden toegepast binnen projecten in de omgeving. Hierover moet afstemming worden gezocht, maar het vormt geen belemmering voor de uitvoering van het voornemen.

Verontreiniging en hinder

Tijdens de uitvoering van het voornemen kan geluidsoverlast en hinder van trillingen ontstaan. Aan de IJsselkade staan oude (monumentale) panden waarvoor schade of hinder door trilwerkzaamheden niet op voorhand is uit te sluiten. Door de bebouwing in de omgeving van de toekomstige damwand tijdens de trilwerkzaamheden te monitoren, kan bij een overschrijding van de grens- en streefwaarden alsnog een trillingvrij systeem worden toegepast voor het inbrengen van de damwanden. Op die manier wordt eventuele trillinghinder voorkomen.

Daarnaast kan tijdens de uitvoering van het voornemen hinder ontstaan op flora en fauna in het plangebied of nabije omgeving. Door buiten het broedseizoen te werken of maatregelen te treffen binnen het broedseizoen en het ecologisch werkprotocol in acht te nemen, wordt eventuele hinder op natuur gemitigeerd.

2. Plaats van de activiteit

De IJsselkade en de primaire waterkering liggen geheel binnen grondgebied van de gemeente Zutphen. De waterkering die binnen dit project wordt aangepast, is onderdeel van dijkkringgebied 50 (Zutphen).

De voorgenomen activiteit is niet gelegen in beschermd gebied. Wel ligt de IJsselkade in de nabijheid van beschermd Natura 2000-gebied Rijntakken, deelgebied Uiterwaarden IJssel. Vanwege deze ligging is voor de voorgenomen activiteit beoordeeld of er significant negatieve effecten optreden voor kwalificerende habitattypen, habitat- en vogelrichtlijnsoorten. Hiervoor is geconcludeerd dat significant negatieve effecten zijn uitgesloten.

3. Samenhang met andere activiteiten ter plaatse

De herinrichting van de IJsselkade en de aanpassing van de primaire waterkering zijn onderdeel van het programma Rivier in de Stad (RIDS), initiatief van de gemeente Zutphen, waterschap Rijn en IJssel en de provincie Gelderland. Binnen dit programma zijn verschillende plannen ontwikkeld om de wijk De Hoven en de Zutphense binnenstad beter met elkaar verbinden. Een aantal van deze plannen overlapt in tijd en milieueffecten met de voorgenomen activiteit.

Met betrekking tot geluid wordt geconcludeerd dat de geluidseffecten afkomstig van vrachtwagenbewegingen en grondverzetwerkzaamheden vergelijkbaar zijn met de huidige geluidniveaus van verkeer en scheepvaart. Daarnaast vinden de werkzaamheden op een afstand van meer dan 200 meter van de geluidgevoelige objecten plaats, waardoor geluidhinder voor gevoelige objecten (woningen) te verwaarlozen is. Geluidhinder voor broedvogels wordt voorkomen door de damwand van de primaire waterkering te drukken binnen het broedseizoen en buiten het broedseizoen de damwand van de secundaire kering te trillen. Daarnaast dient ook gewerkt te worden conform het ecologisch werkprotocol. Naar verwachting veroorzaken de werkzaamheden in de Tichelbeeksewaard geen significant hogere geluidniveaus in cumulatie met de herinrichting van de IJsselkade.

Voor stikstofdepositie is vastgesteld dat als gevolg van de herinrichting van de IJsselkade en het aanpassen van de primaire waterkering zodanig kleine effecten optreden, dat in cumulatie geen sprake zal zijn van significant negatieve effecten. De geluidniveaus die ontstaan door de vrachtwagenbewegingen tijdens de uitvoer zijn vergelijkbaar met de huidige geluidniveau van verkeer en scheepvaart. Naar verwachting veroorzaken de werkzaamheden van de voorgenomen activiteit geen significant hogere geluidniveaus in cumulatie met de herinrichting van de IJsselkade en het aanpassen van de primaire waterkering.

Door overlap in de uitvoering van de voorgenomen activiteit en de andere activiteiten te plaatse, kunnen de werkzaamheden mogelijk belemmeringen veroorzaken in de verkeerskundige doorstroming van het gebied. Verkeer zal hierdoor tijdelijk gestremd zijn en eventueel worden omgeleid. Dit kan overlast veroorzaken voor de weggebruikers, maar zal naar verwachting niet leiden tot ernstige verkeersproblemen in het gebied.

Voor andere plannen en projecten binnen de RIDS en in de omgeving wordt geconcludeerd dat er nauwelijks samenhang in de uitvoering bestaat met de voorgenomen activiteit en dat er geen cumulatie optreedt van negatieve milieueffecten.

4. Kenmerken van de belangrijke nadelige milieugevolgen

Verkeer

Voor verkeer worden geen significante effecten verwacht. Tijdens de uitvoering kunnen mogelijk verkeerskundige belemmeringen optreden (onder andere vanwege cumulatie). Na realisatie zal de IJsselkade zijn functie als verkeersontsluitingsweg behouden. De vermindering van het aantal parkeerplaatsen wordt opgevangen in de nieuw te bouwen P+R garage nabij de Noorderhaven. De effecten op verkeer worden als neutraal beoordeeld. Door de realisatie van de rondweg N345 zal de IJsselkade enigszins worden ontlast als ontsluitingsweg, waarmee de verkeerseffecten op de lange termijn positief kunnen zijn.

Geluid

Voor geluid worden geen significante effecten verwacht. Geluidhinder wordt veroorzaakt door verkeer. In de huidige situatie is geen sprake van geluidhinder op gevoelige bestemmingen (woningen). De uitvoeringswerkzaamheden hebben een voortschrijdend en tijdelijk karakter en gaan gepaard met het wegvallen van het reguliere verkeer, omdat de weg wordt afgesloten. De geluidbelasting op gevoelige bestemmingen tijdens de uitvoering wordt dan ook als niet significant beoordeeld. Geluidbelasting voor broedvogels wordt voorkomen door de damwanden in het broedseizoen te drukken (primaire waterkering) en buiten het broedseizoen te trillen (secundaire kering). In de nieuwe situatie blijft de verkeerssituatie vergelijkbaar met de huidige situatie. Dit aangenomen wordt geconcludeerd dat de effecten van de herinrichting van de IJsselkade en het aanpassen van de primaire waterkering geen significant negatieve geluidseffecten veroorzaken.

Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is gekeken naar het aantal vrachtwagenbewegingen tijdens de uitvoering die luchtverontreinigende stoffen, stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2.5}), emitteren. In de huidige situatie worden de concentraties luchtverontreinigende stoffen veroorzaakt door het verkeer op de IJsselkade en het overige verkeer en industriële emissies. Deze concentraties liggen ruim onder de grenswaarden. Daarbij

vervallen deze emissies tijdens de uitvoering, omdat de weg in deze periode wordt afgesloten voor het reguliere verkeer. In een worst-case benadering in de uitvoeringsfase van 50 vrachtwagenbewegingen per dag zal de totale bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit nog steeds ruimschoots onder de grens voor 'niet in betekenende mate' gekwalificeerd worden. Na afronding van de werkzaamheden wordt de oorspronkelijke situatie hersteld. Dit aangenomen wordt geconcludeerd dat de effecten van de herinrichting van de IJsselkade en het aanpassen van de primaire waterkering geen significant negatieve effecten op de luchtkwaliteit veroorzaken.

Trillingen

Als gevolg van het trillen (met mogelijk voorboren) van de nieuwe damwand kan mogelijk schade aan gebouwen niet op voorhand worden uitgesloten. In de omgeving van de keerwand is veel trilling-gevoelige bebouwing aanwezig, aangezien het IJsselfront bestaat uit veelal oudere monumentale bebouwing.

De uitgevoerde trillingsanalyse wijst uit dat mogelijk schade kan ontstaan aan gebouwen en dat de streefwaarde voor hinder voor personen in gebouwen wordt overschreden. Daarmee wordt vooralsnog geconcludeerd dat een trillingvrije aanpak aanbevolen wordt. Aangezien de trillingsanalyse echter een globaal karakter heeft, kan niet op voorhand worden gesteld dat met een trillingvrij systeem moet worden gewerkt. Continue monitoring in de bebouwing is wel noodzakelijk, waarbij bij overschrijding van de streef- en grenswaarden gestopt moet worden met de werkzaamheden en overgestapt moet worden naar een trillingvrij systeem.

Hiermee zijn de mogelijk optredende effecten te beheersen, ook wanneer dit in samenhang met andere projecten in de omgeving wordt beoordeeld.

Stabiliteit waterkeringen

De voorgenomen activiteit heeft tot doel de stabiliteit van de waterkering te verbeteren. Geconcludeerd wordt dat de wijzigingen niet leiden tot een wijziging of verhoging van de overstromingsrisico's, de beïnvloeding van de maatgevende hoogwaterstand is nihil. Mogelijk wordt een lichte daling van de MHW-waterstanden bereikt. De waterkering veiligheid wordt dus verbeterd.

Bodem

De voorgenomen activiteit heeft geen directe gevolgen voor de bodemkwaliteit. De huidige bodem is licht verontreinigd, maar veroorzaakt geen belemmeringen voor de herinrichting van de IJsselkade en het aanpassen van de primaire waterkering. Aangezien er voor de werkzaamheden niet dieper dan 5,0 meter wordt ontgraven, worden er geen significant negatieve bodemeffecten verwacht, ook niet wanneer dit in samenhang met andere projecten in de omgeving wordt beoordeeld.

Hydrauliek en morfologie

De hoogwaterdoelstelling, die een waterstandsverlaging van 0,3 mm eist, wordt met het voorliggende plan, waarin alleen de realisatie van de trap als rivierverruimend onderdeel is overgebleven, ruimschoots gehaald.

Door een netto profielvernaauwing van 800 m³ wordt een positief effect op de bergingscapaciteit bij hoogwater gerealiseerd. Hinder of schade door hydraulische en morfologische ingrepen van de voorgenomen activiteit worden daardoor niet verwacht.

Natuur

De beoogde ontwikkeling heeft geen effecten op de beschermde natuurgebieden. Aanwezige beschermde flora en fauna kunnen worden verstoord in de aanlegperiode. Door het nemen van mitigerende maatregelen tijdens de werkzaamheden worden negatieve effecten op de door de Flora- en faunawet beschermde soorten voorkomen. De effecten zijn daarnaast niet onomkeerbaar en er is geen samenhang met de plannen in de omgeving.

Wat betreft het geluid als gevolg van het intrillen van damwanden worden effecten op niet-broedvogels niet verwacht. Wat betreft broedvogels zijn er geen effecten wanneer de primaire waterkering wordt gedrukt tijdens het broedseizoen en wanneer de secundaire kering wordt ingetrild buiten het broedseizoen,

Cultuurhistorie

Door de cultuurhistorische waarden van de stad Zutphen te incorporeren in het ontwerp, worden deze waarden met het voornemen versterkt. Er is dus sprake van een positief effect ten aanzien van cultuurhistorie.

Archeologie en NGE

Archeologische vondsten en niet gesprongen explosieven kunnen mogelijk worden aangetroffen bij de uitvoer van het voornemen. De omvang van de mogelijke effecten is in dit stadium niet duidelijk, het effect is zeer plaatselijk. Monitoring, archeologische begeleiding en explosievenonderzoek bij de uitvoering kan inzicht geven in de aard en omvang van een mogelijk effect en maakt het mogelijk om tijdig mitigerende maatregelen in te zetten.

Conclusie m.e.r.-beoordeling

De toetsing maakt duidelijk dat er geen sprake is van de bijzondere omstandigheden die het opstellen van een MER noodzakelijk maken. Met andere woorden: er hoeft geen m.e.r. te worden doorlopen.

4.2 Bodem en asbest

4.2.1 Algemeen

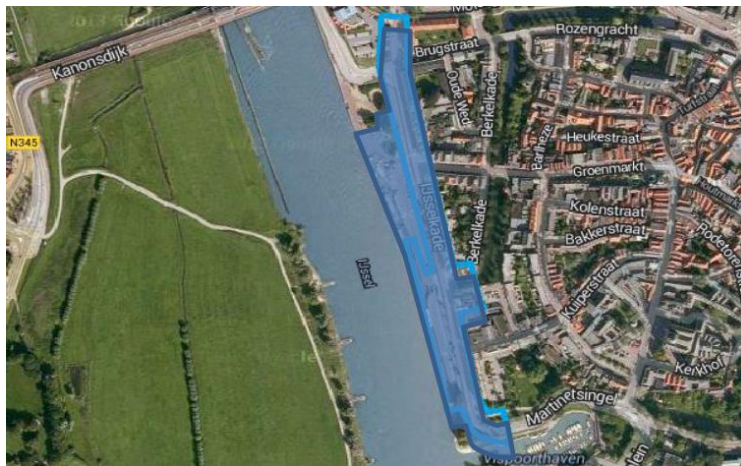
Voordat een bestemmingsplan wordt vastgesteld voor de toevoeging van functies waar langdurig of frequent mensen verblijven, moet aangetoond zijn dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Voor het plangebied is een bodemonderzoek uitgevoerd. Ook is een asbestonderzoek uitgevoerd.

4.2.2 Toetsing

Verkennd bodemonderzoek IJsselkade

Algemeen

Er is een verkennd bodemonderzoek uitgevoerd ter hoogte van de IJsselkade te Zutphen², welke als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Op navolgende kaart is een kaartbeeld met het onderzoeksgebied opgenomen.



Luchtfoto met aanduiding onderzoeksgebied

Doelstelling

Doelstelling van het gecombineerde (bodem)onderzoek was:

- het vaststellen van de (actuele) milieuhygiënische kwaliteit van de grond en (indien aanwezig) de fundatielaag onder de wegverharding van de IJsselkade, zodat er voorafgaand aan de werkzaamheden inzicht bestaat in de te verwachten kwaliteit van de (vrijkomende) grond-/materiaalstromen;
- het vaststellen van de dikte en samenstelling en constructie (laagopbouw) van de eventueel aanwezige fundatielaag en het indicatief vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit en de hergebruiksmogelijkheden van het fundatiemateriaal (per laag met een duidelijk afwijkende samenstelling).

Wettelijk kader

Het onderzoek is uitgevoerd conform de vigerende NEN-normen, richtlijnen en protocollen en voldoet aan de wet- en regelgeving betreffende de kwaliteit van de uitvoering van werkzaamheden voor bodemonderzoek.

Strategie

Voor het onderzoek is overwegend de strategie voor een "onverdachte locatie" (ONV) gehanteerd. Vanwege de doelstelling van het onderzoek zijn de in de norm voorgeschreven ondiepe boringen doorgezet tot 1,0 m -mv. Het grondwateronderzoek heeft zich gericht op een deel van de onderzoekslocatie. Vanwege de infiltrerende en (overwegend) drainerende invloed van de IJssel en het risico op het aantrekken van verontreinigingen afkomstig van aangrenzende (potentieel) verdachte deellocaties zijn

² Verkennd bodemonderzoek IJsselkade in Zutphen, Envita B.V., 16 juli 2015, kenmerk 204439-10/R01.

extra peilbuizen bemonsterd en diepe boringen uitgevoerd. Er zijn vijf extra grond(meng)monsters van verdachte bodemlagen geanalyseerd op het standaardpakket NEN 5740.

Er is geen bodemvreemd fundatiemateriaal aangetroffen onder de verhardingen. Derhalve heeft er geen onderzoek naar niet-vormgegeven bouwstoffen plaatsgevonden.

Resultaten

In onderstaande tabel zijn de resultaten van het bodemonderzoek samengevat weergegeven.

Waargenomen bijzonderheden	Overschrijding van de		
	Achtergrondwaarde of streefwaarde	Tussenwaarde	Interventiewaarde
Grond			
Geen bijzonderheden	-	-	-
Sporen puin tot zwak puin houdend	Lood, kwik, minerale olie, PCB	-	-
Zwak puinhoudend	Kwik, lood	-	-
Matig puinhoudend	Kobalt, koper, kwik, lood, PCB	-	-
Sterk puinhoudend	koper, zink, kwik, lood, PCB, PAK	-	-
Grondwater			
Ter hoogte van 'Spruijterrein' omgeving Marspoortstraat			
Geen	Barium, DCE	-	-
Ter hoogte van voormalige gasfabriek			
Geen	Barium, benzeen, DCE, vinylchloride	-	-
Overig deel onderzoeksgebied			
Geen	Barium	-	-

In de visueel 'schone' humusarme bovengrond zijn geen verhoogde gehalten aangetoond. De puinhoudende bovengrond blijkt veelal licht verontreinigd met diverse zware metalen en PCB. Plaatselijk is deze grond ook licht verontreinigd met minerale olie en/of PAK. De ondergrond is overwegend licht verontreinigd met diverse zware metalen en plaatselijk ook licht verontreinigd met PAK. Er blijkt geen eenduidige relatie te bestaan tussen de mate van bijmengingen met puin en de aangetoonde gehalten aan zware metalen, PCB en/of PAK.

Binnen het gehele onderzoeksgebied zijn licht verhoogde concentraties aan barium in het grondwater gemeten. Deze licht verhoogde concentratie is waarschijnlijk van nature in het grondwater aanwezig.

Ter hoogte van bij de gemeente en provincie bekende verontreinigingen afkomstig van het zogenaamde Spruijterrein (omgeving Marspoortstraat) en de voormalige gasfabriek zijn in het ondiepe grondwater licht verhoogde concentraties DCE respectievelijk benzeen, DCE en vinylchloride gemeten. De resultaten komen overeen met de resultaten ten aanzien van het ondiepe grondwater uit eerder uitgevoerd (nader) bodemonderzoek.

De hypothese 'verdachte locatie' is een correcte hypothese omdat er verontreinigende parameters zijn aangetoond in gehalten boven de betreffende achtergrondwaarde en in concentraties boven de betreffende streefwaarde.

Op basis van het onderzoek zijn geen parameters aangetoond in gehalten/concentraties boven de tussenwaarde. Opgemerkt wordt dat de contouren van twee gevallen van ernstige bodemverontreiniging binnen de onderzoekslocatie aanwezig zijn. Het gaat om verontreinigingen afkomstig van het zogeheten Spruijterrein in de omgeving van de Marspoortstraat en een voormalige gasfabriek. Binnen de grenzen van het onderzoeksgebied zijn tot een diepte van 5,0 m -mv echter geen matig of sterk verhoogde gehalten/concentraties in grond en/of grondwater aangetoond. Dit houdt in dat er in het kader van de beoogde werkzaamheden zonder bemaling op basis van de Wet bodembescherming geen aanleiding is voor het uitvoeren van nader onderzoek en/of sanerende maatregelen.

Op basis van indicatieve toetsing van de analyseresultaten aan het Besluit bodemkwaliteit blijkt dat de bovengrond afwisselend voldoet aan de klasse Wonen en Industrie. Plaatselijk is er sprake van altijd toepasbare grond, echter het onderscheid tussen de kwaliteitsklasse van grondstromen is niet te maken op basis van de waargenomen mate van bijmengingen met puin.

Aanbevelingen

Als grond van de locatie vrijkomt, moet er rekening mee worden gehouden dat deze niet zonder meer elders toepasbaar is. Op hergebruik van grond is het Besluit bodemkwaliteit van toepassing. De toepassing van grond elders moet worden gemeld via het "meldpunt bodemkwaliteit". In het kader van kostenefficiëntie wordt geadviseerd om vrijkomende grond zoveel mogelijk binnen de onderzoekslocatie te hergebruiken. Binnen de grenzen van het onderzoeksgebied zijn tot een diepte van 5,0 m -mv geen matig of sterk verhoogde gehalten/concentraties in grond en/of grondwater aangetoond. Dit houdt in dat er op grond hiervan in het kader van de beoogde werkzaamheden zonder bemaling op basis van de Wet bodembescherming geen aanleiding is voor het uitvoeren van nader onderzoek en/of sanerende maatregelen. Echter, vanwege de aanwezigheid van een deel van twee gevallen van ernstige bodemverontreiniging binnen de onderzoekslocatie (dieper gelegen verontreinigingen afkomstig van het zogeheten Spruijterrein in de omgeving van de Marspoortstraat en een voormalige gasfabriek) wordt aanbevolen om de beoogde werkzaamheden vroegtijdig af te stemmen met het bevoegd gezag in het kader van de Wet bodembescherming.

Conform art. 28 van de Wet bodembescherming moet bij het bevoegd gezag melding worden gedaan van de voorgenomen werkzaamheden. Deze melding hoeft niet als geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging en:

- de betreffende hoeveelheid te ontgraven grond niet meer bedraagt dan 50 m³ en/of de hoeveelheid verontreinigd grondwater niet meer bedraagt dan 1.000 m³;
- de grond slechts tijdelijk wordt verplaatst en na verplaatsing in zijn geheel wordt teruggebracht.

Eindconclusie

Uit het verkennende bodemonderzoek blijkt dat de bodemkwaliteit voldoende is. Er is geen aanleiding voor het uitvoeren van nader onderzoek en/of sanerende maatregelen.

Verkennd bodemonderzoek Havenstraat

Algemeen

Er is een bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de oostelijke aanbrug van de IJsselbrug te Zutphen³, welke als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

Aanleiding voor het onderzoek waren de voorgenomen werkzaamheden in verband met een door derden uit te voeren betononderzoek van de pijler en het landhoofd van de brug.

Het onderzoek is uitgevoerd op basis van de vigerende NEN-normen, richtlijnen en protocollen en voldoet aan de wet- en regelgeving betreffende de kwaliteit van de uitvoering van werkzaamheden voor bodemonderzoek. Op onderstaande afbeelding is het onderzoeksgebied afgebeeld.



Kaartbeeld onderzoeksgebied verkennd bodemonderzoek Havenstraat

Resultaten bodemkwaliteit

In onderstaande tabel zijn de resultaten van het bodemonderzoek samengevat weergegeven.

Waargenomen bijzonderheden	Overschrijding van de			Bodemkwaliteits- klasse
	achtergrondwaarde	tussenwaarde	interventiewaarde	
Pijler				
Sporen puin of matig tot sterk puinhoudend	zware metalen, minerale olie, PCB en PAK	-	-	Niet toepasbaar > Industrie
Landhoofd				
Zwak tot matig puinhoudend	zware metalen	-	-	Wonen
Geen bijzonderheden	-	-	-	Altijd toepasbaar

- Geen parameters in gehalten boven de betreffende toetsingswaarden aangetoond

=

Tabel: Samenvatting toetsingsresultaten Wet Bodembescherming

³ Bodemonderzoek Havenstraat (oostelijke aanbrug IJsselbrug) in Zutphen, Envita Almelo B.V., kenmerk 203671-10/R01, datum 1 september 2015.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek blijkt dat:

- de puinhoudende grond licht verontreinigd is met zware metalen, minerale olie, PCB en PAK;
- in de visueel niet verontreinigde grond geen verontreinigende stoffen zijn aangetoond;
- toetsing aan het Besluit Bodemkwaliteit geeft aan de dat grond ter plaatse van de pijler valt in de klasse industrie of niet toepasbaar vanwege de aanwezigheid van minerale olie en/of PAK. De grond aan de zijde van het landhoofd is altijd toepasbaar of valt in de klasse wonen.

Er zijn geen parameters aangetoond in gehalten/concentraties boven een waarde waarbij nader onderzoek noodzakelijk wordt geacht. Dit houdt in dat er op basis van de Wet bodembescherming geen aanleiding is voor het uitvoeren van nader onderzoek en/of sanerende maatregelen.

Resultaten waterbodemkwaliteit

Een samenvatting van de resultaten is in onderstaande tabel weergegeven:

Deellocatie	Mengmonster	Hoofdbestanddeel	Klasse indeling Landbodem
Pijler	zuidzijde pijler (0-1,5 m -mv)	Zand	VT
	overig deel langs pijler (0-1,5 m -mv)	Zand	IND
	ondergrond (2,3 - 3,0 m-mv)	Zand	VT
Landhoofd	noordzijde (0-1,5 m -mv)	Zand	VT
	overig deel langs landhoofd (0-1,5 m -mv)	Zand	VT
	ondergrond (1,5 - 3,0 m-mv)	Zand	VT

Verklaring kleurgebruik tabel:

NT	Bodem is sterk verontreinigd:	niet toepasbaar
IND	Bodem is matig verontreinigd:	kwaliteitsklasse B/industrie
WO	bodem is licht verontreinigd:	kwaliteitsklasse A/wonen
VT	bodem is niet verontreinigd:	vrij toepasbaar

Tabel: Samenvatting toetsingsresultaten Wet Bodembescherming

Op basis van de analyseresultaten voor PAK wordt de laag van 0 - 1,5 m -mv langs het overgrote deel van de pijler in kwaliteitsklasse industrie ingedeeld. De grond ter plaatse van de zuidzijde van de pijler en het landhoofd wordt ingedeeld in de kwaliteitsklasse achtergrondwaarde, altijd toepasbaar.

Aanbevelingen

Bij graafwerkzaamheden aan de kant van de pijler dienen veiligheidsmaatregelen genomen te worden conform de Basisklasse. Aan de kant van het landhoofd zijn geen veiligheidsmaatregelen noodzakelijk.

Als grond van de locatie vrijkomt, moet er rekening mee worden gehouden dat deze niet zonder meer elders toepasbaar is. Op hergebruik van grond is het Besluit bodemkwaliteit van toepassing. De toepassing van grond elders moet worden gemeld via het "meldpunt bodemkwaliteit". In het kader van kostenefficiëntie adviseren wij om vrijkomende grond zoveel mogelijk binnen de onderzoekslocatie te hergebruiken.

Slotconclusie

De waterbodemkwaliteit is voldoende. Er is geen aanleiding is voor het uitvoeren van nader onderzoek en/of sanerende maatregelen.

Bodemrapport Tichelbeeksewaard

De locatie van de beoogde trap is reeds betrokken in een eerder bodemonderzoek (Oranjewoud, 2011) dat is uitgevoerd voor de gehele Tichelbeeksewaard. Dit onderzoek is reeds 5 jaar oud. Op basis van de bepaling in 3.1.1a van het Besluit omgevingsrecht (Bro) geldt dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan in ieder geval gebruik kan worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. Er is niet gesteld dat onderzoeken die ouder zijn dan 2 jaar niet meer bruikbaar zijn. In onderhavig geval wordt het voorliggende bodemonderzoek toch bruikbaar geacht, aangezien er sinds deze tijd geen activiteiten hebben plaatsgevonden in de Tichelbeeksewaard die mogelijk zouden hebben kunnen leiden tot nieuwe verontreiniging.

Uit het onderzoek is gebleken dat het gebied qua waterbodem schoon is, maar dat er mogelijk in de bodem wel puin en NGE aanwezig zijn.

Wat betreft de realisatie van de trap vormen de kwaliteit van de waterbodem en bodem echter geen belemmering voor de uitvoering.

De verbreding van de Oude IJsselbrug zal eveneens geen belemmering opleveren, omdat deze niet met de bodem verbonden is.

Asbestonderzoek

Er is een indicatief asbestonderzoek uitgevoerd inzake de Havenstraat te Zutphen (oostelijke aanbrug IJsselbrug)⁴. Dit onderzoek is als bijlage bij voorliggend bestemmingsplan gevoegd.

De aanleiding van het aspect zijn de voorgenomen werkzaamheden ter plaatse en dat tijdens het reeds uitgevoerde verkennend bodemonderzoek (september 2015) de parameter asbest niet is onderzocht. Het indicatief asbestonderzoek heeft tot doel om na te gaan of de verdenking van asbestverontreiniging ter plaatse terecht is. Het indicatief asbestonderzoek is gebaseerd op de NEN 5707 uitgevoerd.

Zintuiglijk zijn tijdens de uitvoering van de veldwerkzaamheden geen asbestverdachte materialen waargenomen. Wel zijn in verschillende gradaties (zeer licht tot matig) diverse bijmengingen met puin en/of baksteen waargenomen.

Uit de analyseresultaten blijkt dat in het samengestelde mengmonster van de puin- en baksteenhoudende bodemlagen analytisch geen asbest is aangetoond.

Uit het onderhavig indicatief asbestonderzoek kan geconcludeerd worden dat in de onderzochte bodemlagen met zeer lichte tot matige bijmengingen puin en/of baksteen visueel en analytisch geen asbest aanwezig is. Er bestaan geen belemmering om de voorgenomen werkzaamheden uit te voeren.

Conclusie

Het aspect asbest leidt bij onderhavig bestemmingsplan niet tot belemmeringen.

⁴ Indicatief asbestonderzoek Havenstraat te Zutphen (oostelijke aanbrug IJsselbrug), Antares, kenmerk 015127-01, 22-10-2015.

4.2.3 Eindconclusie bodem

Het aspect bodem zorgt vooralsnog niet voor belemmeringen voor onderhavig bestemmingsplan.

4.3 Flora en fauna

4.3.1 Algemeen

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de natuurwet- en regelgeving. Wat betreft de natuurbescherming is sinds 1-1-2017 de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze wet vervangt de huidige Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en faunawet en de Boswet (kappen houtopstanden). In de Wnb zijn hiermee dus zowel de soortbescherming (voorheen opgenomen in de Flora- en faunawet) als de gebiedsbescherming (voorheen opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998) geregeld.

Verder is de Omgevingsverordening van toepassing, waarin het Gelders Natuurnetwerk (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) is geregeld.

Bij onderhavig plan speelt ook dat er enkele bestaande waardevolle bomen in het plangebied aanwezig zijn. Middels een bomen-effectanalyse is hier nader onderzoek naar gedaan. Ook de uitkomsten van dit onderzoek worden in deze paragraaf besproken.

4.3.2 Toetsing

Quick scan flora en fauna

Algemeen

In het kader van het voorliggende plan is een quickscan flora en fauna uitgevoerd⁵, welke als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. De quickscan flora en fauna heeft als doel in te schatten of er op de onderzoekslocatie planten- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn die volgens de Flora- en faunawet een beschermde status hebben en die mogelijk verstoring kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep. Tevens is beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op gebieden die volgens de Natuurbeschermingswet 1998 zijn beschermd of deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

⁵ Quick flora en fauna, IJsselkade te Zutphen, Econsultancy, kenmerk 14116326, 25 februari 2015.



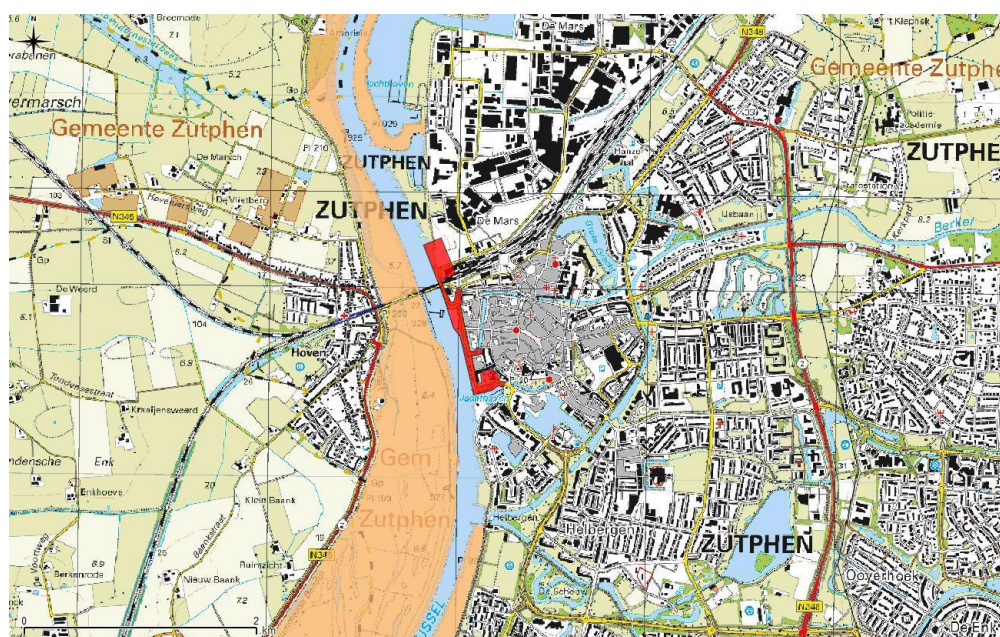
Luchtfoto met onderzoeksgebied (bron: quick scan flora en fauna)

Gebiedsbescherming

Wat betreft de gebiedsbescherming zijn Natura 2000-gebieden, de EHS en de beschermde Natuurmonumenten van belang. Deze komen hierna aan de orde.

– Natura 2000

De onderzoekslocatie is gelegen in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het betreft het Natura 2000-gebied, Rijntakken, deelgebied Uiterwaarden IJssel. De begrenzing van het gebied bevindt zich aan de westzijde van de IJssel, op circa 100 meter afstand vanaf de kade op de onderzoekslocatie. Het betreft de Tichelbeeksewaard. In onderstaande figuur is de ligging van de onderzoekslocatie ten opzichte van het Natura 2000-gebied Rijntakken, deelgebied Uiterwaarden IJssel opgenomen.



Ligging onderzoekslocatie ten opzichte van Natura 2000 (bron: quick scan flora en fauna)

– *Ecologische Hoofdstructuur*

De onderzoekslocatie grenst aan het Gelders Natuurnetwerk (GNN). De IJssel is tot aan de kade aangewezen als Groene Ontwikkelzone (GO). In onderstaande figuur is de ligging van de onderzoekslocatie ten opzichte van de GNN/GO weer-gegeven.



Ligging onderzoekslocatie ten opzichte van het Gelders Natuurnetwerk (lichtgroen: groene ontwikkelzone, donker-groen: natuur) (bron: quick scan flora en fauna)

– *Beschermde Natuurmonumenten*

De onderzoekslocatie is niet gelegen in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als beschermd natuurmonument.

Beoordeling

De onderzoeksresultaten wat betreft gebiedsbescherming zijn opgenomen in onderstaande tabel:

Gebiedsbescherming	Gebied aanwezig	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Vergunningplicht	
Natura 2000	0,1 km	mogelijk	mogelijk	mogelijk	Uitvoeren Voortoets Natuurbeschermingswet.
Gelders Natuurnetwerk	0 km	mogelijk	mogelijk	mogelijk	Uitvoeren effectanalyse.

Ten aanzien van gebiedsbescherming komt naar voren dat er een nadere analyse benodigd is om de effecten op de GNN en Natura 2000 te kunnen uitsluiten.

Soortenbescherming

Het veldbezoek is afgelegd op 2 februari 2015. Tijdens dit veldbezoek is de gehele onderzoekslocatie, alsmede de directe omgeving beoordeeld.

De aanwezigheid van geschikt habitat op de onderzoekslocatie voor de verschillende soorten en soortgroepen is weergegeven in navolgende tabel. In de tabel is samengevat of de voorgenomen ingreep mogelijk verstorend kan werken en wat de consequenties zijn voor eventuele vervolgstappen, zoals soortgericht nader onderzoek of

vergunningentrajecten. In de tabel is weergegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Flora- en faunawet voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffings-aanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen
Broedvogels	algemeen	ja	ja	nee	nee	het verwijderen van nestgelegenheden buiten het broedseizoen uitvoeren
	jaarrond beschermd	ja	ja	nee	nee	Voldoende geschikte struiken behouden voor de huismus in het park en vastleggen in inrichtingsplan. Werken buiten het broedseizoen.
Vleermuizen	verblijfplaatsen	ja	nee	nee	nee	Oude bomen met holtes blijven gehandhaafd. In geval van kap holtebomen aanvullend onderzoek uitvoeren.
	foerageergebied	ja	nee	nee	nee	Aandacht voor verlichting van de IJssel.
	vliegroutes	ja	nee	nee	nee	Aandacht voor verlichting van de IJssel.
Grondgebonden zoogdieren		ja	mogelijk	nee	nee	Aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene soorten.
Amfibieën		ja	mogelijk	nee	nee	Aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene soorten. Maatregelen treffen ten aanzien van ruststreeppad.
Reptielen		nee	nee	nee	nee	-
Vissen		ja	ja	nee	nee	Opstellen ecologisch werkprotocol rivierdonderpad.
Libellen en dagvlinders		ja	ja	nee	nee	Aandacht voor de rivierrombout.
Overige ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		ja	ja	nee	nee	Aandacht voor muurvegetatie.

Tabel: Overzicht geschiktheid onderzoekslocatie voor soortgroepen en te nemen vervolgstappen

Conclusie

Voor wat betreft het aspect soortenbescherming is het plangebied voldoende onderzocht. Uitgaande van de voorgeschreven werkwijze, is geen sprake van de verstoring van beschermde planten- en diersoorten. Het voorgeschreven werkprotocol is uitgewerkt.

Wat betreft de gebiedsbescherming is nader onderzoek nodig. Hieraan is gevolg gegeven middels de uitvoering van een voortoets in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.

Addendum

Zoals gesteld is op 1 januari 2017 de nieuwe Wet Natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. In een addendum (die in de bijlage achter het hoofdrapport is opgenomen) is inzichtelijk gemaakt welke consequenties de wetswijziging heeft voor de plannen ter plaatse van de stadskade Zutphen.

Uit het addendum blijkt dat, mits de concept vrijstelling van de Provincie Gelderland definitief wordt, geen sprake is van nieuwe soorten waarvoor nader onderzoek nodig is en/of effecten verwacht worden. De conclusies zoals vermeld in de quick scan blijven daarmee onveranderd.

Onder de oude wettelijke kaders van de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 is geconcludeerd dat er geen noodzaak is voor het aanvragen van een ontheffing dan wel vergunning. Omdat de nieuwe Wnb geen ecologisch inhoudelijke consequenties met zich meebrengt, betekent dit deze conclusies eveneens onveranderd blijven en geen noodzaak is voor het aanvragen van een ontheffing of vergunning.

Voortoets

Algemeen

Gezien de conclusies uit de quick scan flora en fauna is een voortoets uitgevoerd inzake de Natuurbeschermingswet 1998⁶⁷. Deze voortoets is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Het onderzoek richt zich op de beoogde plannen inzake de herinrichting van de IJsselkade, en dan met name het geluid, trilling, verlichting en stikstofdepositie die de werkzaamheden die hiervoor nodig zijn met zich meebrengen. Deze zijn namelijk mogelijk van invloed op instandhoudingsdoelen in het nabijgelegen Natura 2000-gebied Rijntakken, deelgebied Uiterwaarden IJssel. In de uitgevoerde voortoets is getoetst of er sprake is van (significant) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de soorten waarvoor het betreffende Natura 2000-gebied is aangewezen.

Er is daarbij gebruikgemaakt van het depositierapport 'Ecologische toetsing tijdelijke stikstofdepositie stadskade Zutphen'⁸ waarin de effecten van stikstofdepositie op habitattypen nader zijn beschreven. Dit rapport is als bijlage bij het bestemmingsplan. Uit het rapport blijkt dat de tijdelijke stikstofemissie die gepaard gaat met de herinrichting niet tot een toename van de stikstofdepositie op voor stikstofgevoelige habitats en/of leefgebieden leidt.

Geconcludeerd wordt dat geen sprake is van (significant) negatieve effecten, mits gehandeld wordt op basis van twee randvoorwaarden. In de onderstaande tabel zijn de conclusies samengevat. Daaronder zijn de twee randvoorwaarden weergegeven.

		Vogelrichtlijn		Habitatrichtlijn	
Effect		Broedvogels	Niet-broedvogels	Habitattypen	Habitatsoorten
Verstoring	Geluid	Geen effect, mits werken buiten broedperiode*	Geen significant negatief effect	Geen effect	Geen effect
	Trilling	Geen effect	Geen effect	Geen effect	Geen effect
	Licht	Geen effect, mits geen grotere lichtuitstraling dan huidige situatie	Geen significant negatief effect	Geen effect	Geen effect
Vermesting	Stikstofdepositie	Porseleinhoen: zie Tauw 2015 H6510B	Grutto: zie Tauw 2015 H6510B	Zie Tauw, 2015	Kamsalamander: zie Tauw 2015 H3150

Overzichtstabel conclusies instandhoudingsdoelen voor de verschillende typen effecten

⁶ Voortoets Stadskade Zutphen, Toets aan de Natuurbeschermingswet 1998, Tauw, projectnummer 1230253, 31 mei 2016.

⁷ Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden, welke de Natuurbeschermingswet 1998 vervangt. De systematiek over hoe om te gaan met de vaststelling van bestemmingsplannen in relatie tot de bescherming van de instandhoudingsdoelstellingen in Natura 2000-gebieden is niet gewijzigd. De uitgevoerde voortoets kan derhalve nog steeds als onderbouwing van voorliggend bestemmingsplan dienen.

⁸ Ecologische toetsing tijdelijke stikstofemissie Stadskade Zutphen, Tauw, kenmerk R003-1230253BJF-mwl-V01-NL, 1 juni 2016.

Randvoorwaarde ten aanzien van uitvoeringsperiode

Geluid van de trilwerkzaamheden kan broedende vogels verstoren in de uiterwaarden aan de overzijde van de IJssel. Deze werkzaamheden dienen daarom buiten de broedperiode van half maart tot en met juli uitgevoerd te worden. Wanneer wel in het broedseizoen getrild wordt, is nadere ecologische beoordeling van de reikwijdte en intensiteit van het geluidniveau nodig middels een modelering van de geluidscontouren.

Randvoorwaarde ten aanzien van gebruik verlichting

Verlichting tijdens de werkzaamheden en in de uiteindelijke situatie kan vogels verstoren in de uiterwaarden aan de overzijde van de IJssel. Gezien de afstand worden effecten niet verwacht, echter, om deze te kunnen uitsluiten dient gebruik gemaakt te worden van verlichtingsbronnen die niet meer lichtuitstraling geven aan de IJsselszijde dan in de huidige situatie reeds het geval is.

Randvoorwaarden uit voortoets

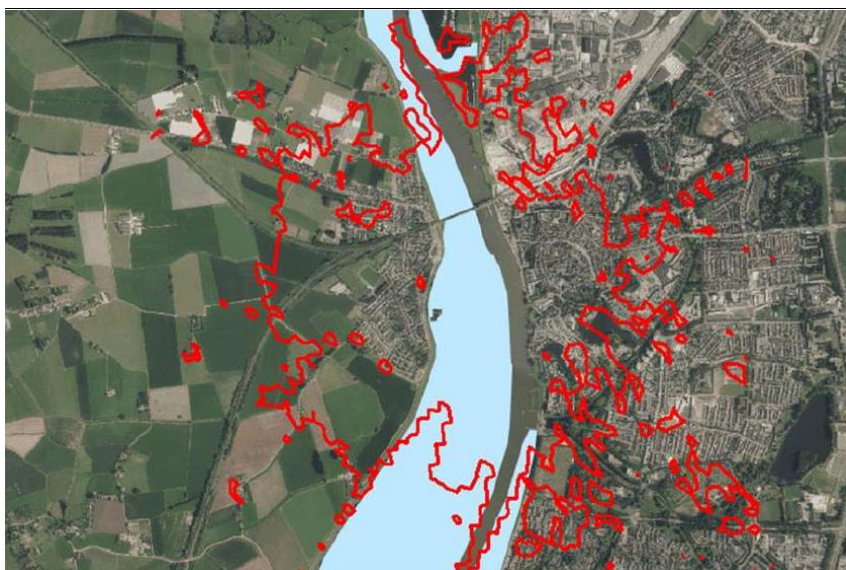
Ervan uitgaand dat voorgaande randvoorwaarden in acht worden genomen is geen sprake van significante effecten.

Memo ecologische effecten bij trillen damwanden

In de voortoets is geconcludeerd dat er sprake kan zijn van negatieve effecten als gevolg van geluid afkomstig van het trillen van damwanden, wanneer deze werkzaamheden in het broedseizoen van vogels uitgevoerd worden. Aangegeven is dat deze werkzaamheden daarom buiten de broedperiode uitgevoerd moeten worden, of wanneer dit niet mogelijk is, middels het modeleren van de geluidscontouren bepaald moet worden in hoeverre sprake is van verstoring van broedvogels. Een aanvullende notitie⁹ bevat geluidsmodellering van het trillen van de damwanden en de ecologische interpretatie van de resultaten.

Op basis van de uitgevoerde geluidsmodellering bevindt zich een groot deel van het Vogelrichtlijngebied binnen de 42 dB(A) contour. Deze contour is gesteld als drempelwaarde waarboven verstoring van broedvogels optreden. Dit betekent dat broedende vogels binnen dit gebied verstoord kunnen raken als gevolg van de werkzaamheden. Het broedseizoen loopt globaal van medio maart tot en met juli. Het trillen van damwanden dient daarom buiten deze periode uitgevoerd te worden. Onderstaande afbeelding brengt de 42 dB(A)-contour in beeld in combinatie met de ligging van het Vogelrichtlijngebied.

⁹ Notitie Ecologische effecten geluid bij trillen damwanden Stadskade Zutphen, Tauw, kenmerk N003-1230253BJF-baw-V01-NL, 21 juli 2016.



Figuur: Ligging van de 42 dB(A) contour met in lichtblauw het vogelrichtlijngebied

Ecologisch werkprotocol

Op basis van de toetsingen aan de Ff-wet en de Nb-wet volgt dat het noodzakelijk is om te werken met een ecologisch werkprotocol om negatieve effecten op soorten en instandhoudingsdoelen te voorkomen. Dit werkprotocol is opgesteld door Tauw¹⁰. Voor de inhoud van het ecologische werkprotocol wordt verwezen naar de bijlage. Wanneer de randvoorwaarden uit het voorliggende werkprotocol opgevolgd worden, worden geen negatieve effecten verwacht en geldt geen ontheffing- en/of vergunningsplicht.

Addendum

Het addendum dat is opgesteld bij de quick scan (zie hiervoor) gaat ook in op het ecologische werkprotocol, dat voortkomt uit deze quick scan. Gesteld wordt dat, aangezien de beschermde status van de vissen kleine modderkruiper, bittervoorn en rivierdonderpad is komen te vervallen, de maatregelen zoals beschreven in paragraaf 2.5 van het ecologisch werkprotocol wettelijk gezien niet meer relevant is. Het is vanuit de algemene zorgplicht echter wel noodzakelijk om ecologisch verantwoord te kunnen werken.

Notitie ecologische effecten Tichelbeeksewaard

In een separaat rapport¹¹, welke als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd, is onderzoek wat de effecten het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en Flora- en faunawet zijn van de beoogde kwaliteitsimpuls van de Tichelbeeksewaard. Onderdeel van deze kwaliteitsimpuls vormt de aanleg van een trap, die onderdeel uitmaakt van onderhavig bestemmingsplan.

Uit de notitie blijkt dat, rekening houdend met enkele randvoorwaarden en mitigerende maatregelen, er in beginsel sprake is van niet-significant negatieve effecten, ook wat

¹⁰ Notitie Ecologische werkprotocol stadskade Zutphen, Tauw, kenmerk N002-1230253BJF-baw- V01-NL, 31 mei 2016.

¹¹ Ecologische toetsing Tichelbeeksewaard-noord, Tauw, kenmerk R001-1230253BJF-srb-V02-NL, 9 juni 2016.

betreft stikstofdepositie. Ook worden geen negatieve effecten voorzien voor wat betreft beschermde flora en fauna.

Addendum

Zoals gesteld is op 1 januari 2017 de nieuwe Wet Natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. In een addendum (die in de bijlage achter het hoofdrapport is opgenomen) is inzichtelijk gemaakt welke consequenties de wetswijziging heeft voor de plannen in de Tichelbeeksewaard-noord. Uit het addendum blijkt dat er, mits de concept vrijstelling van de Provincie Gelderland definitief wordt, geen sprake is van nieuwe soorten waarvoor nader onderzoek nodig is en/of effecten verwacht worden. De conclusies zoals vermeld in de voornoemde notitie blijven daarmee onveranderd. Onder de oude wettelijke kaders van de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 is geconcludeerd dat er geen noodzaak is voor het aanvragen van een ontheffing inzake de Ffw maar wel een vergunningsplicht geldt voor de Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000). Omdat de nieuwe Wnb geen ecologisch inhoudelijke consequenties met zich meebrengt, betekent dit dat deze conclusies eveneens onveranderd blijven en geen noodzaak is voor het aanvragen van een ontheffing ten aanzien van soortbescherming, maar dat de vergunningaanvraag inzake gebiedsbescherming ongewijzigd is. Tijdens het opstellen van de voorliggende notitie is dit vergunningtraject nog lopende. Het ontwerpbesluit heeft reeds ter inzage gelegen.

Bomeneffectanalyse

Er is in het kader van de herinrichtingsplannen voor de IJsselkade een Bomen Effect Analyse (BEA), verplantbaarheidsonderzoek en een waardebeoordeling uitgevoerd bij drie bomen langs de IJsselkade in Zutphen¹². De BEA is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. De volgende onderzoeksvraag is hierbij gesteld: “Kunnen de (overgebleven) bomen, in het perspectief van de voorgenomen plannen, in de huidige verschijningsvorm en op deze standplaats, duurzaam behouden blijven?”



Kaartbeeld met aanduiding drie bestaande bomen (bron: Bomeneffectanalyse)

¹² Bomen Effect Analyse en verplantbaarheidsonderzoek 3 monumentale bomen langs de IJsselkade in Zutphen, Tree-o-logic, 2 juli 2015, versie 1.

Uit de visuele inspectie is gebleken dat de bomen conditioneel verminderd zijn, maar dat de groeiplaatsomstandigheden op dit moment redelijk goed zijn. De geplande werkzaamheden hebben invloed op de groeiplaats, de wortels en de kronen van alle drie de bomen. Gezien voorgaande geldt dat voor twee bomen dat deze niet behouden kunnen blijven, tenzij er maatregelen worden genomen. Als dit niet haalbaar is, dan zouden deze bomen kunnen worden verplant.

Wat betreft één boom geldt dat deze wel is te handhaven, maar uitsluitend als wordt voldaan aan enkele randvoorwaarden en uitgangspunten.

4.3.3 Conclusie

Voor wat betreft het aspect soortenbescherming is het plangebied voldoende onderzocht. Wanneer gewerkt wordt conform het opgestelde werkprotocol is geen onthefing nodig en kunnen de werkzaamheden zonder effecten op de in het plangebied voorkomende soorten worden uitgevoerd.

Voor wat betreft gebiedsbescherming is op basis van de onderzoeken gebleken dat geen sprake is van mogelijk significante effecten op de beschermde natuurgebieden. Het plan kan derhalve worden uitgevoerd, wanneer rekening wordt gehouden met de gestelde randvoorwaarden.

Wat betreft de bomeneffectanalyse geldt dat de resultaten uit de analyse zijn betrokken in de ontwikkeling van het inrichtingsplan. De drie te handhaven bomen zijn in het inrichtingsplan opgenomen.

Het aspect natuur vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

4.4.1 Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat sprake is van een goed leefmilieu. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Ook mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie. Anderzijds moet bij een plan dat een nieuwe hindergevende functie mogelijk maakt ook worden aangetoond dat op bestaande (of nieuwe) omringende woningen sprake is van een goed leefmilieu.

4.4.2 Toetsing

Onderhavig plan staat geen nieuwe gevoelige functies toe. Wel wordt binnen onderhavig plan een bestaande kiosk verplaatst. De kiosk is een zogenaamde hinderveroorzakende functie. De VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' geeft inzicht in de indicatieve hinderzones van diverse bedrijfstypen. Onderhavig plan valt binnen de bedrijfscategorie 'Restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.' (SBI2008-code 561). Hiervoor geldt een milieucategorie 1 en een indicatieve hinderzone van 10 m. Binnen een afstand van 10 m zijn er geen hindergevoelige functies zoals woningen gelegen. Dit aspect zorgt dan ook niet voor belemmeringen.

4.4.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.5 Geluid

4.5.1 Algemeen

De Wet geluidhinder regelt de mate waarin geluid bepaalde functies mag belasten. Indien geluidgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wet geluidhinder de verplichting een akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van wegen en spoorwegen. Wonen is een geluidgevoelige functie. De geluidbelasting op woningen mag in principe de 48 dB niet overschrijden. Wegen met een 30 km/u zone zijn formeel uitgezonderd van akoestisch onderzoek.

4.5.2 Toetsing

Algemeen

Binnen onderhavig plan worden geen geluidsgevoelige functies gerealiseerd. Wel maakt een herinrichting van de IJsselkade deel uit van onderhavig plan. De IJsselkade wordt autoluwer gemaakt, onder meer doordat de benedenkade geheel voor auto's wordt afgesloten en doordat het aantal parkeerplaatsen wordt teruggebracht. Verwacht kan worden dat dit tot gevolg heeft dat de verkeersintensiteiten langs de IJsselkade dalen. Dit heeft een positief gevolg voor de akoestische situatie op bestaande hindergevoelige functies (zoals woningen) in de omgeving.

Beoordeling

Er is een beoordeling¹³ uitgevoerd om te onderzoeken of vanwege het aspect geluid (wegverkeerslawaaï) als gevolg van onderhavig plan sprake zal zijn van nadelige milieugevolgen. Het memo is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Deze beoordeling is uitgevoerd in het kader van de vraag of er voor onderhavig plan een m.e.r. noodzakelijk is, maar is ook bruikbaar om de uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan aan te tonen.

Er vindt een fysieke wijziging plaats aan de weg (alleen vervanging wegdek), echter er wordt een stiller wegdektype toegepast waardoor geen sprake is van een significante toename van de geluidbelasting. Derhalve is een reconstructie van de weg in het kader van de Wgh niet aan de orde.

Op basis van de uitgevoerde berekeningen blijkt voor de gebruiksfase het aantal woningen in de hogere geluidbelastingklassen en dus ook het aantal gehinderden, vermindert. Dit is een gevolg van het feit dat het er een stiller wegdektype wordt gebruikt in de gebruiksfase (na de herinrichting van de IJsselkade). Op basis van de rekenresultaten blijkt dat in de referentiesituatie de geluidbelasting (excl. aftrek artikel 110g Wgh) ten hoogste Lden 72,6 dB bedraagt. In de nieuwe situatie bedraagt de geluidbelasting (excl. aftrek artikel 110g Wgh) nog ten hoogste Lden 69,5 dB. Uit de uitvoer-

¹³ M.e.r.-beoordeling gebruiksfase IJsselkade te Zutphen, Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, Windmill, Rapportnummer: P2016.309.02-01, 5 juli 2016.

de verschilberekening blijkt dat ter plaatse van elk rekenpunt de geluidbelasting minimaal 2,9 dB afneemt in de gebruiksfase. Aangezien de geluidsbelastingen dus afnemen, wordt geconcludeerd dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor onderhavig bestemmingsplan.

4.5.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.6 Luchtkwaliteit

4.6.1 Algemeen

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor PM_{2,5}.

4.6.2 Toetsing

Algemeen

Een herinrichting van de IJsselkade maakt deel uit van onderhavig plan. De IJsselkade wordt autoluwer gemaakt, onder meer doordat de benedenkade geheel voor auto's wordt afgesloten en doordat het aantal parkeerplaatsen wordt teruggebracht. Verwacht kan worden dat dit tot gevolg heeft dat de verkeersintensiteiten langs de IJsselkade dalen. Dit heeft een positief gevolg voor de luchtkwaliteit.

Hiernaast worden er geen functies aan het gebied toegevoegd die mogelijk leiden tot extra aantrekking van verkeer en hiermee een verslechtering van de luchtkwaliteit. De bestaande kiosk wordt verplaatst en enigszins vergroot. Het oppervlak is echter dermate beperkt dat kan worden aangenomen dat dit nauwelijks effect heeft op de luchtkwaliteit.

Ook is sprake van een bestaande weg die niet dicht bij gevoelige functies wordt gelegd. Hiermee kan worden aangenomen dat onderhavig plan niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Berekening planbijdrage

Ondanks dat kan worden aangenomen dat het plan niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, is er in het kader van de zorgvuldigheid en een goede ruimtelijke ordening nog wel een nader onderzoek¹⁴ uitgevoerd naar het aspect luchtkwaliteit. Dit onderzoek had hoofdzakelijk tot doel om te bepalen of onderhavig plan leidt tot een m.e.r.-beoordelingsplicht, maar is ook in het kader van het aantonen van de uitvoer-

¹⁴ Luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van gebruiksfase IJsselkade te Zutphen, Windmill, Rapportnummer: P2016.309.03-01, 5 juli 2016.

baarheid van onderhavig bestemmingsplan bruikbaar. Het rapport is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

In het onderzoek is de lokale luchtkwaliteit als gevolg van de activiteiten die binnen het plangebied kunnen plaatsvinden inzichtelijk gemaakt en zijn de immissieconcentraties getoetst aan de geldende normstelling van de Wet milieubeheer.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat in alle immissiepunten ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden zoals deze gelden overeenkomstig de Wet milieubeheer. Dit geldt voor zowel de jaargemiddelde concentraties als het aantal overschrijdingen van de (24-/8-)uurgemiddelde concentratie. Voorgaande betekent dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor onderhavig bestemmingsplan.

Blootstelling

Aanvullend is de NSL-monitoringstool bestudeerd om inzicht te krijgen in de bestaande luchtkwaliteit. In de navolgende tabel staan de concentraties fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) in de nabijheid van het plan zoals opgenomen in deze monitoringstool. Het betreffen concentraties langs de nabij gelegen IJsselkade. De concentraties langs deze weg zijn representatief voor de concentraties binnen- en in de directe omgeving van het plangebied

	Jaargemiddelde Stikstofdioxide in microgram per m ³	Jaargemiddelde fijnstof PM10 in microgram per m ³	Jaargemiddelde fijnstof PM2,5 in microgram per m ³
2015	25,7	23,2	14,2
2020	21,5	22,1	13,0
2030	14,9	20,4	11,5
Grenswaarde	40,0	40,0	25,0

Uit bovenstaande tabel wordt geconcludeerd dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen onder de grenswaarden in de drie jaren (2015, 2020 en 2030) liggen. Deze grenswaarden zijn op Europees niveau vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. Tevens geven de uitkomsten uit de monitoringstool aan dat de concentraties van de luchtvervuilende stoffen vanaf 2015 in het plangebied verder afnemen. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Toets aan gemeentelijk beleid

De gemeente Zutphen heeft beleid om bij plannen met wegen met een intensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen de luchtkwaliteit in beeld te brengen. De intensiteit van de IJsselkade is meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Om die reden de luchtkwaliteit ook in dit kader nader onderzocht.

De gezondheidkundige advieswaarde van de WHO voor fijn stof is 20 microgram per kubieke meter (m³). Deze waarde wordt bijna nergens in Zutphen gehaald. Uit de toetsing blijkt dat de luchtkwaliteit in het prognosejaar (2026) net boven de waarde van 20 µg/m³ ligt. Verder blijkt dat de luchtkwaliteit de komende jaren verbetert. Gezondheidkundig is er geen ondergrens voor de concentratie fijnstof waarop er geen gezondheidseffecten meer zijn. Er is een bijdrage van de weg, maar de achtergrondconcentratie ligt rond de 20 µg/m³. Dit geldt voor grote delen van de provincie.

De luchtkwaliteit bij het plangebied ligt net boven de advieswaarde van het WHO. Bij ruimtelijke procedures waarbij gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd wordt onderzocht of de ventilatie uit de achtergevel of via het dak (balansventilatie) mogelijk is. Bij dit plan is er geen toename van het aantal gevoelige bestemmingen en daarom hoeft ook niet onderzocht te worden hoe de ventilatie is geregeld.

Geconcludeerd kan worden dat de luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor het onderhavige project.

4.6.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan. Het project voldoet verder aan het gemeentelijke beleid.

4.7 Externe veiligheid

4.7.1 Algemeen

Wat is externe veiligheid?

Bepaalde maatschappelijke en bedrijfsmatige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee.

Externe veiligheid beschrijft het risico voor personen (zowel individueel als per groep) als gevolg van activiteiten met gevaarlijke stoffen. De mate van onveiligheid wordt bepaald door de grootte van twee grootheden: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Beide variabelen geven inzicht in het overlijdensrisico van personen in de omgeving van de gevaarlijke stoffenactiviteit.

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft het risico op een plaats buiten een inrichting, of transportroute, uitgedrukt als de 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 op de transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Het groepsrisico (GR) betreft cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting, een ongewoon voorval binnen die inrichting, binnen het invloedsgebied van een transportstroom waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden.

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen inrichtingen, transportroutes en buisleidingen. De regelgeving rondom deze risico's zijn in verschillende wetten opgenomen. In de volgende paragrafen wordt op deze regelgeving nader ingegaan.

Inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de bijbehorende Ministeriële regeling hebben tot doel de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Om dit doel te bereiken verplichten het besluit en de regeling het bevoegd gezag afstand te realiseren tussen gevoelige objecten en risicovolle bedrijven.

Transport

In de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen staan regels waardoor het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg en het water zo klein als mogelijk worden gemaakt. In deze regels staan afstanden tussen transportroutes en gevoelige objecten die voor deze veiligheid zorgen. Voor plaatsgebonden risico en groepsrisico gelden verschillende afstanden. Deze circulaire is op 1 april 2015 vervangen door het besluit Basisnet en het Besluit Externe Veiligheid Transportroutes (BEVT).

Buisleidingen

De Algemene Maatregel van Bestuur Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen (BEVB) bevat de wetgeving met betrekking tot buisleidingen. In dit besluit en de regeling zijn voorschriften opgenomen met betrekking tot de aan te houden afstanden tussen buisleidingen en kwetsbare bebouwing.

Beleidsvisie externe veiligheid

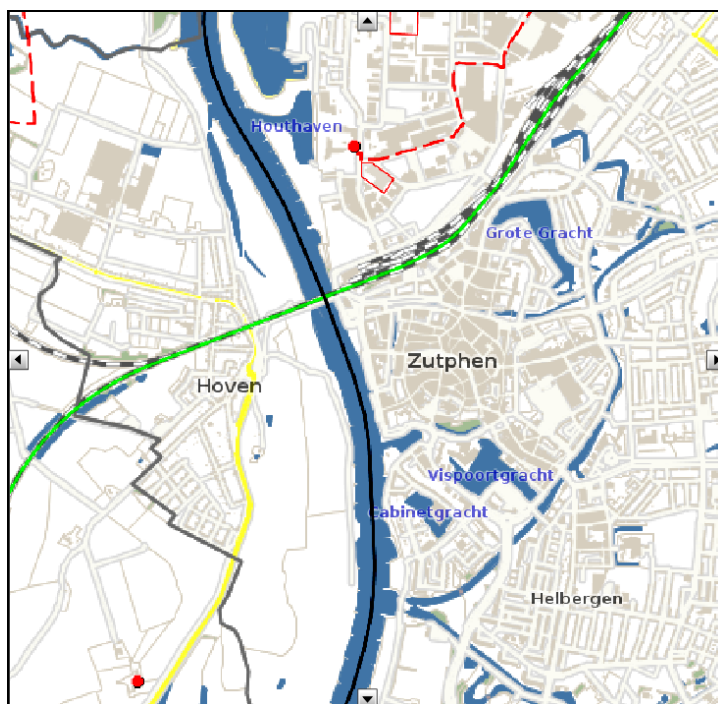
De gemeente Zutphen heeft een ontwerpbeleidsvisie externe veiligheid. Deze beleidsvisie is vastgesteld in 2015.

In deel A van de visie is het beleid gepresenteerd. In deel B volgt de verdieping met de toelichting, begrippen en kader. In Deel C wordt ten slotte ingegaan op de aanwezige risicobronnen binnen de gemeente Zutphen.

De beleidsvisie Externe veiligheid (EV) geeft invulling aan de beleidsruimte in EV-regelgeving. Ook dient dit stuk om de relevante risicobronnen in beeld te hebben. De visie geeft aan waar vestiging en uitbreiding van risicobronnen wel of niet wordt geaccepteerd, en onder welke voorwaarden. De visie maakt verder duidelijk hoe de gemeente Zutphen omgaat met specifieke objecten in de nabijheid van risicobronnen en geeft sturing aan de organisatie van de taken binnen de gemeente.

4.7.2 Toetsing

In onderstaande afbeelding is een uitsnede van de risicokaart weergegeven. Ter plaatse van het plangebied spelen geen bijzonderheden. In de omgeving van het plangebied spelen wel enkele risicobronnen: de belangrijkste zijn het gevaarlijk vervoer op de IJssel en op de spoorlijn.



Uitsnede uit Risicokaart (bron: www.risicokaart.nl)

Te verwachten is dat op basis van de risicokaart van de provincie Gelderland en de door de omgevingsdienst ontwikkelde signaleringskaart blijkt dat er wel sprake is van een invloedsgebied van het spoor over een groot deel van de IJsselkade alsmede een invloedsgebied van de vaarweg (IJssel).

In dit kader zullen voor de werkzaamheden ter hoogte van het plangebied (IJsselkade e.o.) een spoorwegwetvergunning en ontheffing vaarreglement RWS worden aangevraagd. De verwachting is dat dit geen probleem zal zijn.

Ten slotte dient nog te worden opgemerkt dat onderhavig plan een verplaatsing en beperkte vergroting van de kiosk mogelijk maakt. Hierdoor kan het aantal aanwezige personen beperkt toenemen. Het groepsrisico van het spoor en de IJssel is nader verantwoord in de navolgende paragrafen.

Groepsrisicoverantwoording spoor

Uit toetsing aan de signaleringskaart externe veiligheid (zie navolgend figuur) blijkt dat het ruimtelijk besluit betrekking heeft op het mogelijk maken van (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van toxische stoffen over het spoor en geheel buiten de 200 meter van de transportroute.



Figuur: uitsnede signaleringskaart Zutphen

Op basis van het Bevt dient voor een ruimtelijk besluit buiten de 200 meter vanaf de transportroute ingegaan te worden op:

- De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater;
- De mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

Dit is alleen van toepassing op nog niet aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten. Daarnaast stelt het Bevt dat de Veiligheidsregio in de gelegenheid gesteld moet worden om advies uit te kunnen brengen over de mogelijkheden van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Uit de notitie 'VGR voor standaard externe veiligheidssituaties' blijkt dat wanneer een ruimtelijk besluit buiten de 200 meter zone van een transportroute ligt en het besluit geen objecten toestaat voor verminderd zelfredzame personen, er sprake is van een standaard externe veiligheidssituatie. Voor deze situaties wordt de navolgende verantwoording van het groepsrisico gehanteerd.

Maatgevende scenario's

Het maatgevende scenario voor de mogelijkheden voor de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid waarbij het plangebied binnen het invloedsgebied van toxische vloeistof-

fen/gassen is een toxische wolk. Onderstaand is vanuit dit scenario ingegaan op de mogelijkheden voor de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp

Bij een calamiteit zal de brandweer zich inzetten om effecten ten gevolge van het incident met toxische stoffen te beperken. Deze inzet zal voornamelijk plaatsvinden bij de bron. De brandweer richt zich dan niet direct op het bestrijden van effecten in of nabij het plangebied. De mogelijkheden voor bestrijdbaarheid worden daarom niet verder in beschouwing genomen.

De mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen

Bij een calamiteit met toxische stoffen is het belangrijk dat de aanwezigen in het plangebied worden geïnformeerd hoe te handelen bij een incident. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde waarschuwings- en alarmeringspalen (WAS-palen) of NL-alert. Bij een scenario waarin toxische stoffen vrijkomen, is het advies om te schuilen in een gebouw, waarvan ramen, deuren en ventilatie gesloten kunnen worden.

Conclusie

Op basis van de hierboven genoemde overwegingen kan worden geconcludeerd dat er voldoende mogelijkheden voor de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid zijn. Dit betekent dat er geen nadere eisen aan het plan worden gesteld in het kader van het milieuaspect externe veiligheid voor de modaliteit spoor.

Groepsrisicoverantwoording water

Uit toetsing aan de signaleringskaart externe veiligheid blijkt dat het ruimtelijk besluit betrekking heeft op het mogelijk maken van (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van brandbase gassen en toxische stoffen over het water en binnen de 200 meter zone vanaf het water (De IJssel).

In de wet Basisnet en bijbehorende regeling is per transportmodaliteit aangegeven met welke afstanden rond deze transportroute rekening moet worden gehouden met de risico's van deze transportroute. Dit wordt gedaan aan de hand van het opstellen van een risicoplafond voor de transportroute. Volgens de regeling Basisnet ligt het risicoplafond voor vervoer van gevaarlijke stoffen voor De IJssel op 810 transporten van vloeibare brandbare stoffen LF1 (bijvoorbeeld Diesel) en 810 transporten van vloeibare brandbare stoffen LF2 (bijvoorbeeld Benzine) op 347 transporten per jaar. Voor de overige stofcategorieën staat het risicoplafond op 0.

In de Handreiking risicoanalyse transport (HART) zijn afstanden opgenomen voor het invloedsgebied per modaliteit en vervoerde stofcategorie. Voor de stofcategorieën LF1 en LF2 bedraagt deze afstand 35 meter vanaf het hart van de vaarweg.

Binnen het invloedsgebied van de vaarweg (1% letaliteit) moet de bevolkingsdichtheid voor de QRA worden geïnventariseerd. De nieuwe kiosk bevindt zich op 30 meter van de begrenzing van de rivier en ongeveer 80 meter vanaf het hart van de vaarweg. In dit geval bevindt het plangebied zich weliswaar binnen de 200 meter van de vaarweg maar buiten het invloedsgebied.

In dit geval is er dus sprake van een ontwikkeling binnen 200 meter van de rivier De IJssel, maar buiten de 10-6 contour, het plasbrandaandachtsgebied en het invloedsgebied.

Volgens artikel 8 van het besluit transportroutes externe veiligheid mag met een beperkte groepsrisicoverantwoording worden volstaan als er sprake is van een groepsrisico onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of een stijging van minder dan 10% van het groepsrisico en het onder de oriëntatiewaarde blijven van het groepsrisico.

Voor de ontwikkeling welke in dit document wordt behandeld geldt dat de ontwikkeling buiten het invloedsgebied van de rivier ligt. De ontwikkeling heeft derhalve geen invloed op de hoogte van het groepsrisico en daarmee op het al dan niet overschrijden van de oriëntatiewaarde.

Volgens artikel 7 van het besluit transportroutes externe veiligheid dient in ieder geval te worden ingegaan:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater;
- de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet. Dit is alleen van toepassing op nog niet aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten.

Daarnaast stelt het Bevt dat de Veiligheidsregio in de gelegenheid gesteld moet worden om advies uit te kunnen brengen over de mogelijkheden van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

Maatgevende scenario's

Het maatgevend scenario in dit geval is de plasbrand. Voor de IJssel geldt een plasbrandaandachtsgebied van 25 meter aan weerszijde van de rivier, gemeten vanaf de begrenzing van de rivier. In dit geval ligt de ontwikkeling ruim buiten deze ring van 25 meter.

De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp

Bij een calamiteit zal de brandweer zich inzetten om effecten ten gevolge van het incident te beperken of te voorkomen. Deze inzet zal voornamelijk plaatsvinden bij de bron. De brandweer richt zich dan niet direct op het bestrijden van effecten in of nabij het plangebied. Eventuele secundaire branden in het plangebied kunnen met behulp van de primaire bluswatervoorzieningen worden bestreden door de brandweer. De mogelijkheden voor bestrijdbaarheid worden daarom niet verder in beschouwing genomen.

De mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen

Bij een calamiteit is het belangrijk dat de aanwezigen in het plangebied worden geïnformeerd hoe te handelen bij een incident. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde waarschuwings- en alarmeringspalen (WASpalen) of NL-alert. Bij een scenario waarin toxische stoffen vrijkomen, is het advies om te schuilen in een gebouw, waarvan ramen, deuren en ventilatie gesloten kunnen worden. Bij een wolkbrandexplosie scenario is het advies om te vluchten van de risicobron af.

Conclusie

Op basis van de hierboven genoemde overwegingen kan worden geconcludeerd dat er voldoende mogelijkheden voor de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid zijn. Dit betekent dat er geen nadere eisen aan het plan worden gesteld in het kader van het milieuaspect externe veiligheid voor de transportmodaliteit water.

4.7.3 Conclusie

Het aspect 'externe veiligheid' is voldoende beoordeeld in dit bestemmingsplan. Geconcludeerd wordt dat dit aspect geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.8 Explosieven

4.8.1 Algemeen

Tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben er oorlogshandelingen plaatsgevonden in de nabijheid van Zutphen. De Oude IJsselbrug is, gezien haar strategische belang, diverse malen gebombardeerd. Hierdoor is de kans aanwezig dat er zich binnen het plangebied nog niet-gesprongen explosieven bevinden. Dit aspect verdient om die reden nadere aandacht.

4.8.2 Toetsing

Explosievenonderzoek

In het kader van de planvorming heeft Explovision een adviesnotitie opgesteld¹⁵ (zie bijlage) met als centrale onderzoeksvraag de vraag of onderhavig plangebied al dan niet verdacht is op het voorkomen van Conventionele Explosieven (CE). Zutphen is tijdens de Tweede Wereld oorlog immers diverse keren doelwit geweest van lucht-aanvallen en gevechtshandelingen tijdens de bevrijding van de stad. Bij verschillende projecten maar ook spontaan zijn CE aangetroffen.

Op basis van de geraadpleegde stukken wordt voorlopig vastgesteld dat de IJsselkade is getroffen bij diverse oorlogshandelingen tijdens de Tweede Wereldoorlog, waarbij de grootst aan te treffen CE een geallieerde vliegtuigbom van 1.000 lbs is. Bij grondroerende activiteiten wordt geadviseerd om vervolgstappen te ondernemen in de explosievenopsporing.

Projectgebonden risicoanalyse

Mede gezien de inhoud van de hiervoor beschreven adviesnotitie is door ExploVision B.V. is een Projectgebonden Risico Analyse (PRA) opgesteld ten behoeve van de geplande werkzaamheden inzake de herinrichting van de IJssel kade in Zutphen¹⁶. Het rapport is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Met het opstellen van de PRA wordt het verdachte onderzoeksgebied op basis van feitenmateriaal en interpretatie van bekende gegevens zo gedetailleerd mogelijk be-

¹⁵ Adviesnotitie vooronderzoek IJsselkade, 21 november 2014, Explovision, kenmerk 203742-10 M02.

¹⁶ Projectgebonden Risico Analyse Conventionele Explosieven Herinrichting IJsselkade in Zutphen, Explovision, 30 maart 2015, kenmerk 204439-11/R01.

schreven. Daarnaast wordt nagegaan of de voorgenomen planontwikkeling binnen het verdachte gebied zonder meer mogelijk is in relatie tot de mogelijke aanwezige Conventionele Explosieven (CE).

Uit de onderzoeken voor deze PRA blijkt dat er na de Tweede Wereldoorlog in de bovengrond grondroerende werkzaamheden in het onderzoeksgebied hebben plaatsgevonden. Op grond hiervan zijn Conventionele Explosieven in het algemeen niet te verwachten. Over het algemeen geldt daarom als aanbeveling dat het opruimen van het terrein en het verwijderen van de aanwezige verhardingen op reguliere wijze kan worden uitgevoerd. Verder gelden voor de onderscheiden deellocaties nog enkele specifieke aanbevelingen. Deze dienen te worden nagevolgd bij de werkzaamheden die in het gebied dienen plaats te vinden. Ook inzake het nog uit te voeren bodemonderzoek worden enkele aanbevelingen gedaan. Ten slotte dient er een protocol te worden gevolgd mocht er een spontane vondst worden gedaan.

4.8.3 Conclusie

Het aspect explosieven is voldoende onderzocht en vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan. Bij de uit te voeren werkzaamheden moet rekening worden gehouden met de aanbevelingen uit het rapport.

4.9 Water

4.9.1 Beleid

Waterwet

De Waterwet geldt als de belangrijkste wetgeving op nationaal gebied op het gebied van het water. De Waterwet is reeds besproken in paragraaf 3.1.

Het Nationaal Waterplan ‘Een veilige leefbare delta, nu en in de toekomst’

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van het wetsvoorstel Waterwet dat op 22 december 2009 in werking is getreden. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de Kaderrichtlijn Water. Tevens bevat het Nationaal Waterplan een eerste beleidsmatige uitwerking van de kabinetsreactie op het advies van de Deltacommissie. Het plangebied ligt in het gebied ‘Hoog Nederland’. Hoog Nederland omvat grofweg de zandgronden van Drenthe, Overijssel, Gelderland, Utrecht, Noord-Brabant en Limburg. De belangrijkste wateropgaven voor dit gebied zijn watertekort, grondwater, wateroverlast en grondwaterkwaliteit.

Omgevingsvisie Gelderland

Op 9 juli 2014 is Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld. De Omgevingsvisie vervangt de huidige omgevingsplannen zoals de Structuurvisie Gelderland, het Gelders Milieuplan en het Waterplan Gelderland 2010-2015. De Omgevingsvisie richt zich

formeel op de komende tien jaar, maar wil ook een doorkijk bieden aan Gelderland op een langere termijn.

In de Omgevingsvisie wordt de ambitie en de rol van de provincie voor het aspect water aangegeven. De provincie stuurt op een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem. Dit bestaat uit bodem en ondergrond, grondwater en oppervlaktewater. Een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem helpt mee aan een optimale en duurzame driedimensionale inrichting van Gelderland.

Een systeem is veerkrachtig als het onder normale omstandigheden alle functies goed kan uitvoeren, (tijdelijke) over- en onderbelasting goed op kan vangen zonder dat maatschappelijke overlast of ecologische schade optreedt en hiervan snel kan herstellen zonder blijvende negatieve effecten. Een systeem is duurzaam als het ook in de toekomst kan blijven functioneren en in stand kan worden gehouden tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Om de veerkracht van het water- en bodemsysteem te vergroten is het belangrijk om meer ruimte te maken voor beken, te zorgen voor stedelijk waterbeheer en voor goed bodembeheer. Dat betekent bijvoorbeeld dat de bodem zodanig wordt beheerd en gebruikt dat de bodem meer water kan opnemen in perioden van regen en dus ook weer water kan afgeven in perioden van droogte. Zowel bewoonde gebieden, natuurgebieden als landbouwgronden zullen hieraan een bijdrage moeten leveren.

Daarnaast is het van belang om ervoor te zorgen dat het water- en bodemsysteem duurzaam is en ook in de toekomst kan blijven functioneren tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. De provincie streeft naar een duurzaam gebruik van de ondergrond. Zij zoekt naar een balans tussen het benutten van de kansen die de ondergrond biedt en het behouden van de waarde van de ondergrond voor toekomstige generaties. Doel is te komen tot een integrale, efficiënte en duurzame benutting zonder onomkeerbare gevolgen voor de ondergrond. Dit betekent dat de provincie moet afwegen wat op een bepaalde plek in de ondergrond of bovengronds wel of niet mag.

Waterbeheerplan 2016-2021 waterschap Rijn en IJssel

Dit waterbeheerplan is vastgesteld in november 2015 en beschrijft op welke wijze de volgende zaken in de periode 2016-2021 gedaan worden: het zorgen voor een goede bescherming tegen hoog water, het zorgen voor een goed functionerend regionaal watersysteem en het zorgen voor het zuiveren van afvalwater.

Het waterbeheerplan zoekt verbinding met het werk van andere overheden: de provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat en het Rijk. Het waterbeheer schept vaak randvoorwaarden voor gebruikers van het water, maar biedt ook mogelijkheden en meerwaarde voor maatschappelijke gebruikers, zoals burgers, agrariërs en terreinbeheerders, ondernemers en (drinkwater)bedrijven, recreanten en de naburige Duitse waterbeheerders.

Vanuit de omgevingsverkenning is het beleid voor de planperiode 2016-2021 beschreven voor de primaire taakgebieden van het waterschap.

- Bescherming tegen overstromingen en werken aan veiligheid: Veilig water.
- Zorgen voor de juiste hoeveelheid water en passende waterpeilen: Voldoende water.
- Zorgen voor een goede waterkwaliteit die nodig is voor mens, plant en dier: Schoon water.
- Verwerken van afvalwater en het benutten van energie en grondstoffen daaruit: Afvalwater.
- Zorgen voor goede randvoorwaarden voor beroepsvaart op de Oude IJssel: Vaarwegbeheer.

Watervisie 2030 waterschap Rijn en IJssel

De Watervisie geeft aan hoe het waterschap aankijkt tegen de gewenste ruimtelijke inrichting van het beheersgebied, om de wateropgaven waarvoor ze staan duurzaam op te lossen. Er moet daartoe een betere afstemming worden gevonden tussen de wensen van de verschillende grondgebruiksvormen en het watersysteem zelf. Omdat ruimtelijke oplossingen op langere termijn duurzamer zijn, krijgen deze de voorkeur boven technische oplossingen. Bij het zoeken naar ruimtelijke oplossingen geldt het natuurlijk watersysteem als ideaalbeeld. Een dergelijk watersysteem heeft onder meer de mogelijkheid om (in geval van veel neerslag) voldoende water op te vangen en water (in geval van te zware belasting) voldoende te reinigen. Water moet richtinggevend zijn bij toekomstige stedelijke uitbreiding. Bij overschot wordt regenwater in de bodem geïnfiltreerd of naar het oppervlaktewater geleid. Het waterschap streeft ernaar regenwater niet meer via de riolering af te voeren. Het rioleringsstelsel wordt aldus minder zwaar belast, waardoor de kans op overstorten van rioolwater op oppervlaktewater kleiner wordt.

Waterschap Rijn en IJssel legt de eigen regels vast in de zogeheten Keur. Dat is de traditionele benaming voor de verordening waarmee de veiligheid van dijken, watergangen en kades wordt geregeld. Maar ook het al dan niet toestaan van activiteiten of bouwwerken nabij het water en de dijken, lozingen op het oppervlaktewater en het oppompen van grond- en oppervlaktewater zijn erin geregeld.

Waterplan Zutphen

Het Waterplan Zutphen geeft een visie op het watersysteem (watergangen, grondwater, riolering) in de stad. Het Waterplan is in 2008 vastgesteld. Voor de stedelijke watergangen in Zutphen zijn vier verschillende streefbeelden opgesteld. De gebruikte streefbeelden voor de verschillende watergangen zijn: basiswater, gebruikswater, kijkwater en natuurwater. Naast de categorisering van de verschillende watergangen zijn een aantal aandachtsthema's opgesteld. Een van de speerpunten is watergerelateerde cultuurhistorie. Het doel is om inwoners bewust te maken van de geschiedenis van Zutphen en de rol die het water(beheer) daarin heeft gespeeld. Hierbij vormen de voormalige grachten in de binnenstad van Zutphen een belangrijk onderdeel. Deze grachten worden weer watervoerend gemaakt. Oude elementen, zoals bruggen en watermolens, worden opgeknapt en weer zichtbaar gemaakt voor bewoners. Restanten en waardevolle groene en blauwe parels in de stad (Grote Gracht, Vispoortgracht, Cabinetsgracht) blijven behouden en een nieuwe samenhang tussen deze restanten wordt gecreëerd. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt altijd een watertoetsprocedure gevolgd. Nieuwe gebieden worden in principe afgekoppeld (niet aangekoppeld) en in de inrichting moet voldoende ruimte zijn gereserveerd voor waterberging, bij voorkeur in combinatie met groen. Ook moet worden getoetst of de capaciteit van het bestaande rioleringsstelsel voldoende is om nieuwe uitbreidingen op het bestaande systeem aan te sluiten. Ook de afvoerstructuur voor het geïnfiltreerde water dient voldoende aandacht te krijgen.

4.9.2 Toetsing

Waterschap Rijn en IJssel heeft een watertoetstabel ontwikkeld waarmee met een aantal vragen in beeld te brengen is welke wateraspecten relevant zijn en met welke intensiteit het watertoetsproces doorlopen dient te worden. De vragen zijn gericht op de locatie van de ruimtelijke ontwikkeling en welke veranderingen er mogelijk worden gemaakt. In de navolgende tabel is deze tabel weergegeven.

In artikel 3.1.6 (Bro) is aangegeven dat in de toelichting van een bestemmingsplan is beschreven op welke wijze in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. In deze waterparagraaf worden de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling per waterthema afgewogen. De relevante waterthema's worden door middel van de watertoetstabel van het Waterschap Rijn en IJssel geselecteerd en vervolgens beschreven. Als erop een categorie 2 vraag een 'ja' is geantwoord, is een uitgebreide watertoets noodzakelijk. Is er op geen van de categorie 2 vragen een 'ja' geantwoord, dan kan een verkorte watertoets doorlopen worden. Als er alleen met 'nee' is geantwoord, dan is het RO-plan waterhuishoudkundig niet van belang en hoeft er geen wateradvies bij het waterschap gevraagd te worden.

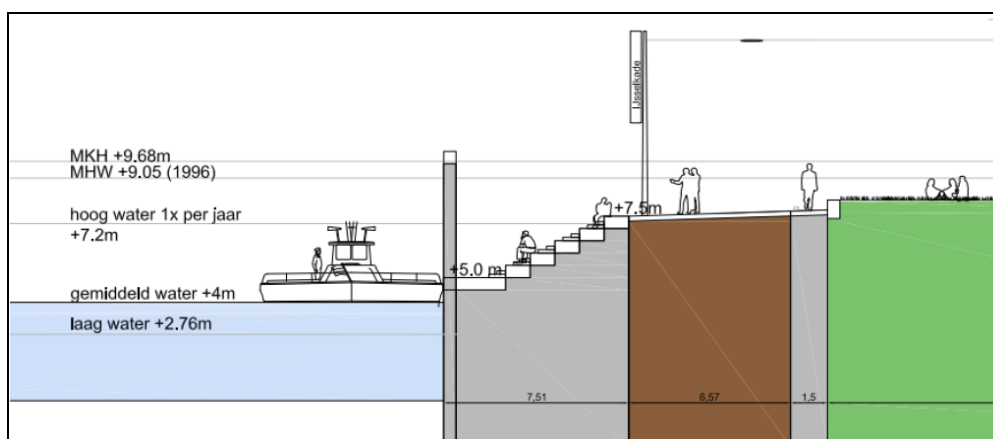
Thema	Toetsvraag	Relevant	Intensiteit
Veiligheid	1. Licht in of binnen 20 meter vanaf het plangebied een waterkering? (primaire waterkering, regionale waterkering of kade)	Ja	2
	2. Licht het plangebied in een waterbergingsgebied of winterbed van een rivier?	Ja	2
Riolering en Afvalwaterketen	1. Is de toename van het afvalwater (DWA) groter dan 1 m ³ /uur?	Nee	2
	2. Licht in het plangebied een persleiding van WRIJ?	Nee	1
	3. Licht in of nabij het plangebied een RWZI van het waterschap?	Nee	1
Wateroverlast (oppervlaktewater)	1. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak met meer dan 2500 m ² ?	Nee	2
	2. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak met meer dan 500 m ² ?	Nee	1
	3. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak?	Nee	1
	4. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	Ja	1
Oppervlakte-waterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied (hemel)water op oppervlaktewater geloosd?	Ja	1
Grondwater-overlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond?	Nee	1
	2. Is in het plangebied sprake van kwel?	Nee	1
	3. Beoogt het plan dempen van perceelsslotten of andere wateren?	Nee	1
Grondwater-kwaliteit	1. Licht het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Nee	1
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap?	Ja	1
	2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Nee	2
Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde stelsel?	Nee	1
	2. Bevinden zich, of komen er functies, in of nabij het plangebied die milieuhygiënische of verdrinkingsrisico's met zich meebrengen (zwemmen, spelen, tuinen aan water)?	Nee	1
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ?	Nee	2
	2. Licht in of nabij het plangebied een HEN of SED water?	Nee	2
	3. Bevindt het plangebied zich in beschermingszones voor natte natuur?	Nee	1
	4. Bevindt het plangebied zich in een Natura 2000-gebied?	Ja	1
Verdroging	1. Bevindt het plangebied zich in een TOP-gebied?	Nee	1
Recreatie	1. Bevinden zich in het plangebied watergangen en/of gronden in beheer van het waterschap waar actief recreatief medegebruik mogelijk wordt?	Nee	2
Cultuurhistorie	1. Zijn er cultuurhistorische waterobjecten in het plangebied aanwezig?	Nee	1

IJsselkade

Onderhavig plan betreft, naast de herinrichting van het gebied op en rondom de IJsselkade, ook een minimale verlegging van een deel van de kade welke de functie van een primaire waterkering heeft alsmede enkele aanpassingen. Het waterschap Rijn en IJssel is beheerder van deze waterkering en zal voor aanpassing van de primaire waterkering zorgdragen. Voor deze aanpassing wordt de procedure van een projectplan Waterwet doorlopen.

Er ontstaat geen extra ruimte voor de rivier, de hydraulische gevolgen zijn neutraal. De rivier is in beheer van Rijkswaterstaat en daarom voor het waterschap Rijn en IJssel van minder belang.

Middels onderzoek¹⁷ zijn de hydraulische effecten van de rivier bepaald (in het kader van een te verkrijgen watervergunning). Het onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Hieruit blijkt dat het inrichtingsplan voor de IJsselkade, bestaande uit een trappartij en een profielvernauwing onder water, een gering positief effect heeft op de waterstanden (zie onderstaande afbeelding).



Concept-ontwerp herinrichting IJsselkade, met als belangrijkste onderdeel een trappartij met uitzicht op de IJssel (bron: memo hydraulische effecten)

Over enkele kilometers lengte heeft de daling een orde van grootte van ca. 1 mm. Er is sprake van een positief effect op deze bergingscapaciteit. Een effect op de afvoer-verdeling van de Rijntakken is verder, gezien de geringe omvang van de ingreep volstrekt uitgesloten. Er is geen hinder of schade door hydraulische effecten te verwachten en er zijn geen negatieve morfologische effecten van enige relevante omvang te verwachten als gevolg van deze voorgenomen ingreep.

Veiligheid en wateroverlast

Het plangebied is (deels) gelegen in de uiterwaard van de IJssel. De beoogde trap wordt eveneens gerealiseerd in de uiterwaard. Gezien de maatvoering van de trap leidt deze nauwelijks tot een toename van het bebouwd / verhard oppervlak. Tevens is geen sprake van een toename van het risico, de trap is geen functie waar mensen verblijven. De trap is bestand tegen de gevolgen van hoogwater.

¹⁷ Hydraulische en morfologische beoordeling herinrichting IJsselkade Zutphen, AHA RiQuest, kenmerk 048.02, 17 juni 2016.

Brug

Onderhavig plan betreft ook de realisatie van een brug ter hoogte van de monding van de rivier de Berkel in de IJssel. Het Waterschap Rijn en IJssel is verantwoordelijk voor het beheer van de Berkel. Onderhavig plan leidt niet tot aanpassingen die mogelijk van invloed zijn op de waterafvoer in deze rivier.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Afstromend hemelwater wordt voor een deel direct geloosd op het oppervlaktewater (de rivier de IJssel). In de bestaande situatie is hiervan reeds sprake en hier vinden als gevolg van onderhavig plan geen substantiële wijzigingen in plaats. Het is mogelijk dat bij uitvoering nog extra lozingen plaatsvinden maar deze zullen (uiteraard) door de aannemer op basis van een watervergunning gereguleerd worden.

Natura 2000 gebied

Het plangebied bevindt zich deels in het Natura 2000 gebied Uiterwaarden van de IJssel. Hier vinden geen ingrepen plaats die een gevolg hebben voor de waterhuishoudkundige situatie. Er vindt uitsluitend bebouwing plaats in de vorm van een trap vanaf het nieuwe fiets/voetgangerspad aan de Oude IJsselbrug richting de Tichelbeeksewaard. Deze heeft geen invloed op de waterhuishouding.

Watertoets

In het kader van dit bestemmingsplan heeft regelmatig overleg plaatsgevonden tussen waterschap, Rijkswaterstaat, gemeente en de betrokken adviesbureaus. De waterbeheerder (bij dit plan in veel gevallen zowel het Waterschap Rijn en IJssel als Rijkswaterstaat) is nauw betrokken bij het planvormingsproces. Door het intensieve overleg tussen het waterschap en de betrokken partijen kan worden gesteld dat de waterbelangen op de juiste manier ingebracht zijn tijdens het proces en dat de procedure in het kader van de watertoets is doorlopen

4.9.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect water geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.10 Archeologie

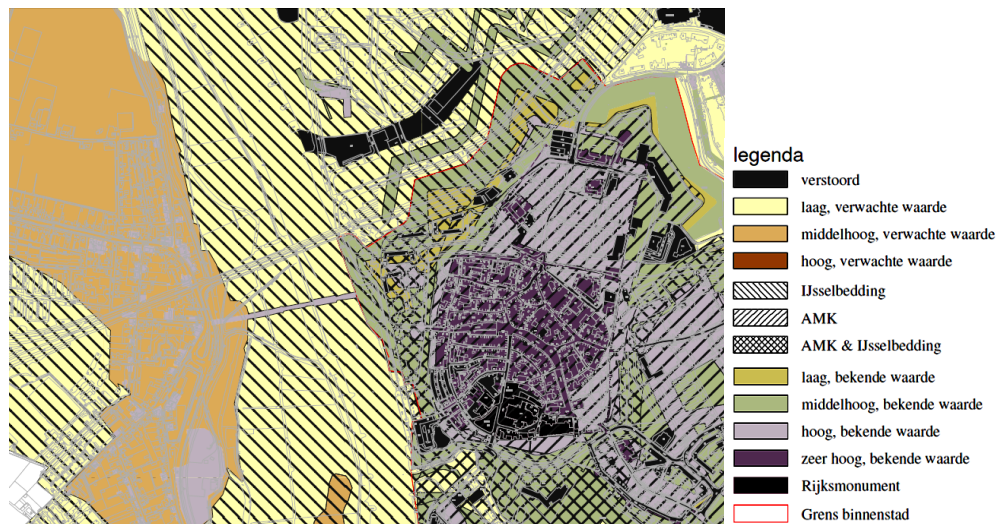
4.10.1 Algemeen

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Op grond van het overgangsrecht van deze wet zijn de bepalingen uit de Monumentenwet 1988 van kracht gebleven totdat de Omgevingswet in werking treedt. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

4.10.2 Toetsing

Archeologische waardenkaart gemeente Zutphen

Onderstaand is een uitsnede van de archeologische waardenkaart van de gemeente Zutphen opgenomen. Hieruit blijkt dat het grootste deel van de IJsselkade binnen de aanduiding 'middelhoog, bekende waarde' is gelegen. De uiterwaarden van de IJssel en de IJssel (waar de trap is geprojecteerd) vallen binnen een lage verwachte archeologische waarde.



Uitsnede archeologische waardenkaart, gemeente Zutphen, versie 14-102-2010

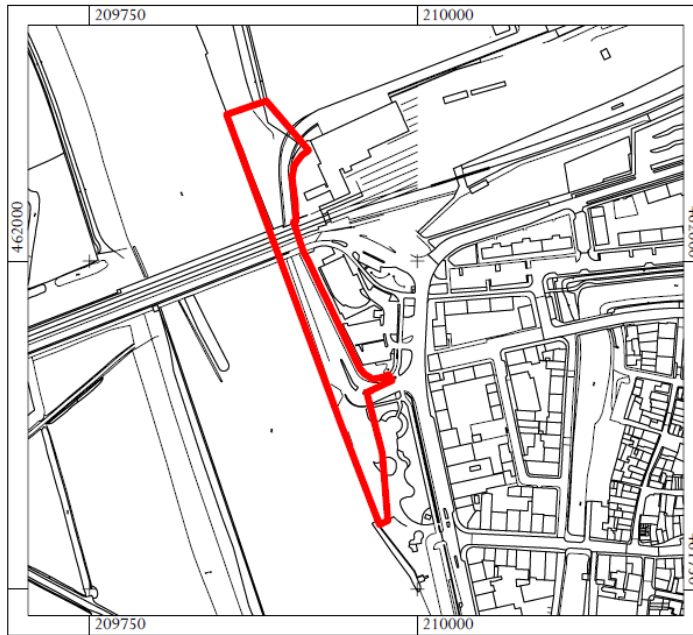
Op de gemeentelijke archeologische waardenkaart (versie 2014, opgenomen in de Erfgoedverordening) en in het bestemmingsplan 'Oude Stad - IJsselkade' zijn de archeologische waarden in het gebied beschermd. Bij ontgraving groter dan 1.000 m² van de riviersedimenten beneden 5,50 +NAP (bijzondere archeologische verwachtingswaarde) is archeologisch (voor)onderzoek verplicht. Voor de hoger liggende archeologische resten geldt een hoge archeologische verwachtingswaarde: ingrepen groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm moeten gepaard gaan met archeologisch (voor)onderzoek.

Archeologisch bureauonderzoek IJsselkade

Er is een archeologisch bureauonderzoek¹⁸ uitgevoerd inzake de IJsselkade en noordelijke loskade.

Onderstaand is een tekening met het onderzoeksgebied van dit onderzoek opgenomen, welk onderzoek als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

¹⁸ Tussen wal en schip, Bureauonderzoek Noordelijke loskade te Zutphen, Zutphense Archeologische Publicaties 98.



Kaartbeeld onderzoeksgebied archeologisch bureauonderzoek (bron: archeologisch bureauonderzoek)

In het archeologische bureauonderzoek wordt uitgebreid ingegaan op de historische wordingsgeschiedenis van de locatie. Hieruit blijkt dat het plangebied, gelegen net buiten de historische vesting van Zutphen, een dynamische geschiedenis heeft.

In het plangebied zijn geen terreinen aanwezig die volledig verstoord zijn. De oude IJsselsedimenten bevinden zich van ca. 0,00 +NAP tot ca. 2,80 +NAP in het gehele plangebied. De pijlers van de brug hebben plaatselijk tot deze laatste diepte gezorgd voor een verstoring van de archeologische ondergrond. Ook de 17e-eeuwse hoofdgracht aan de oostrand van het plangebied heeft het gebied deels verstoord. Voor het overige deel van het plangebied geldt dat tot 5,50 +NAP zowel scheepsresten, ladingen en losse objecten in de IJsselsedimenten te verwachten zijn. De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd onder archeologische begeleiding.

In de niveaus boven 5,50 +NAP tot ca. 7,00 +NAP zijn resten te verwachten van de bebouwing op de historische kades (beschoeiingen, molens, pakhuizen, scheepswerven) uit de 15e en 16e eeuw (tot ca. 1572) en van ca. 1800 tot 1870. Deze verwachting zal getoetst moeten worden middels proefsleuven of proefputten. Tijdens dit stadium van vooronderzoek kan de aanwezigheid van de resten en de conserveringstoestand worden aangetoond (dan wel de afwezigheid of mate van verstoring) en een goede inschatting worden gemaakt van (de kosten van) het definitieve onderzoek: de opgraving.

Trap in Tichelbeeksewaard

Inzake de trap is geen archeologisch onderzoek nodig aangezien deze in een gebied is gelegen met een lage indicatieve archeologische verwachtingswaarde. Onderzoek wordt hier pas vereist voor bouwplannen groter dan 10.000 m² en dieper dan 50 cm-mv. Dit plandeel blijft zeer ruim onder deze grens. Om die reden is archeologisch onderzoek niet vereist.

Conclusie

Uit het archeologisch bureauonderzoek blijkt dat vervolgonderzoek benodigd is in de vorm van proefsleuven/proefputten-onderzoek dan wel archeologische begeleiding.

4.10.3 Conclusie

Het aspect archeologie is voldoende onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt kortweg dat er mogelijk archeologische waarden in het plangebied aanwezig dienen te zijn. Om die reden dient er aan dit aspect een vervolg worden gegeven, waarbij er twee mogelijkheden zijn.

- Ten eerste kan ervoor gekozen worden een archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren. Dit onderzoek kan door de gemeentelijke archeologische dienst worden uitgevoerd.
- Ten tweede kan ervoor worden gekozen om de werkzaamheden onder archeologische begeleiding te laten plaatsvinden. Deze archeologische begeleiding zou moeten gelden voor de volgende werkzaamheden: ontgraven, slaan en verwijderen van damwanden (primaire kering en kades), leggen van kabels, leidingen en riolering, verwijderen en planten van bomen, verwijderen en plaatsen van straatmeubilair (verkeertekens, verlichting etc.) en werkzaamheden op en nabij rijksmonumenten (historische kades).

Om de mogelijke archeologische waarden vooralsnog te beschermen, is ervoor gekozen in onderhavig bestemmingsplan dubbelbestemmingen op te nemen die erop gericht zijn de eventueel aanwezige archeologische waarden te beschermen. Hiermee wordt gewaarborgd dat er geen archeologische waarden worden aangetast.

4.11 Cultuurhistorie

4.11.1 Algemeen

Door de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen.

4.11.2 Toetsing

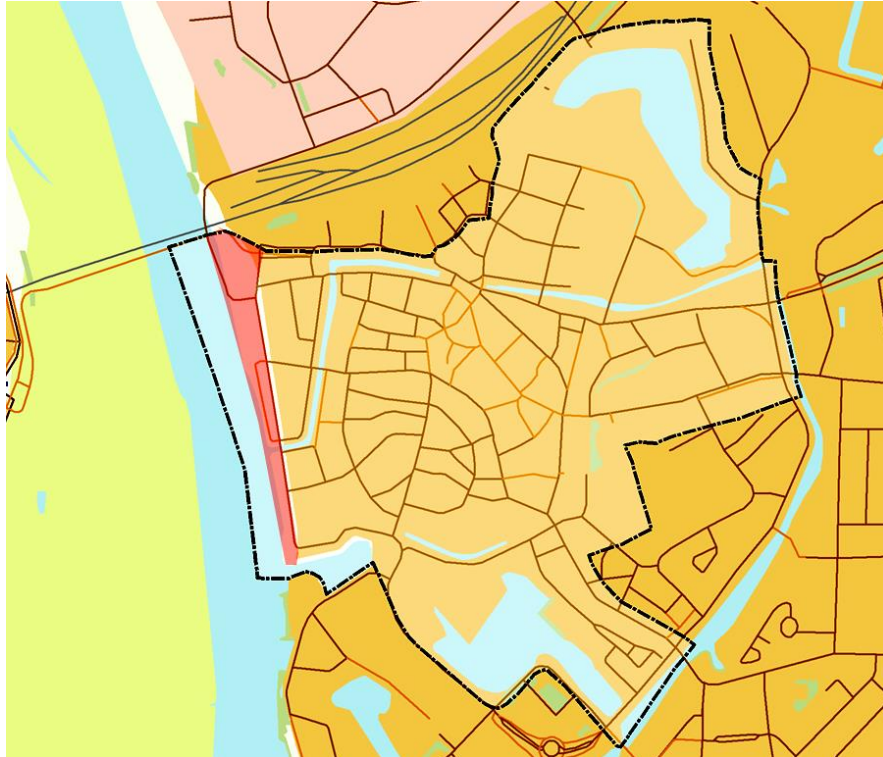
Algemeen

Binnen het plangebied bevinden zich veel cultuurhistorische waarden. Zutphen is een historische vestingstad aan de IJssel. De geschiedenis van Zutphen bestrijkt meer dan 1700 jaar. In die tijd is het uitgegroeid van een Germaanse nederzetting, via een belangrijk machtscentrum rond 1000 en een succesvolle handelsstad rond 1300 tot een middelgrote stad anno nu.

De bestaande ruimtelijke structuur van de stad kent een sterke historische gelaagdheid. De huidige verschijningsvorm is het resultaat van veranderingen en aanpassingen, die hoofdzakelijk gedurende grofweg de afgelopen 1000 jaar door menselijk ingrijpen hebben plaatsgevonden. De topografie van de historische stad wordt gevormd door structuren als de natuurlijke ondergrond, wegen en waterlopen en de daaraan gekoppelde bebouwing.

Gezicht Zutphen is een van rijkswege beschermd stadsgezicht in Zutphen. De procedure voor aanwijzing werd gestart op 31 januari 1980. Het gebied werd op 9 januari 1986 definitief aangewezen. Het beschermd gezicht beslaat een oppervlakte van 76,7 hectare. Op navolgende kaart is het beschermde stadsgezicht aangeduid waar onderhavig plangebied deel van uitmaakt.

In de toelichting het aanwijzingsbesluit uit 1984 wordt de bestaande ruimtelijke karakteristiek benoemd. Hieruit blijkt dat de IJsselkade een recente uitbreiding uit de 19^e eeuw is, met kenmerkende statige bebouwing (veelal wit gepleisterde huizen).



Kaartbeeld beschermd stadsgezicht Zutphen (zwarte stippellijn). Het deel van het plangebied dat binnen het beschermde stadsgezicht is gelegen is lichtrood gehighlight.

Gesteld kan worden dat met onderhavig plan de bestaande statige bebouwing aan de IJsselkade niet wordt aangetast. De ruimtelijke kwaliteit van het openbare gebied van de IJsselkade wordt hiernaast versterkt, waarmee de bestaande cultuurhistorische waarde van het gebied duidelijker naar voren komt. Er is dus geen sprake van verstoring van het bestaande stadsgezicht.

Ter bescherming van het beschermde stadsgezicht zijn de betreffende gronden in dit bestemmingsplan voorzien van een dubbelbestemming. In paragraaf 5.2 wordt dit verder toegelicht.

Cultuurhistorische analyse

Er is een cultuurhistorische analyse uitgevoerd inzake het plan Rivier in de Stad¹⁹ (zie bijlage). In dit rapport wordt een cultuurhistorische analyse gegeven van het plangebied die op concrete wijze inzichtelijk maakt op welke wijze de ruimtelijke structuur van het gebied tot stand gekomen is en welke kwaliteiten een belangrijke rol kunnen spelen bij nieuwe ingrepen. In de analyse worden de verschillende elementen geëvalueerd en is een sterkte-zwakte analyse opgenomen. Afgesloten wordt met enkele aanbevelingen voor de ontwerpopgaven.

De resultaten van het onderzoek geven niet alleen inzicht in de aanwezige cultuurhistorische waarden, de rapportage levert ook inspiratie op voor de verschillende plannen die in ontwikkeling zijn.

De resultaten uit het onderzoek zijn betrokken bij het ontwerp van het herinrichtingsplan voor de IJsselkade.

4.11.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Er is binnen onderhavig plan rekening gehouden met de bestaande cultuurhistorische waarden.

4.12 Verkeer en parkeren

4.12.1 Verkeer

Onderhavig plan houdt een wijziging van de verkeersstructuur in. Langs de IJsselkade krijgt de auto minder ruimte. De benedenkade wordt geheel autoluw. De bovenkade blijft echter berijdbaar (in twee richtingen) voor auto's. Hiermee wordt de verkeersstructuur voor auto's niet wezenlijk veranderd.

Voor langzaam verkeer en fietsers ontstaat aan de IJsselkade meer ruimte. De verblijfskwaliteit wordt verbeterd. Voor fietsers en voetgangers wordt ook de oversteek van de IJssel vereenvoudigd door de toevoeging van een fiets- en voetgangersbrug aan de oude IJsselbrug.

¹⁹ Onderzoek 'Rivier in de stad, cultuurhistorische betekenis van de rivier de IJssel voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad Zutphen', ARCX, rapportnummer 848, 20 december 2013.

4.12.2 Parkeren

Parkeernota 2012

In de Parkeernota 2012, Zutphen is het parkeerbeleid van de gemeente Zutphen omschreven. In de nota wordt onder meer de toekomstige parkeerbehoefte in de binnenstad in beeld gebracht. Daarmee is de bestaande parkeerbalans uit 2007 geactualiseerd. Het betreft de parkeerbehoefte die ontstaat door bezoekers van de (winkel)voorzieningen in de binnenstad. Het benodigde aantal parkeerplaatsen is in de nota bepaald aan de hand van de Binnenstadsmonitor. Aan de hand van deze monitor kan in combinatie met parkeerkencijfers een grove inschatting worden gemaakt van de benodigde aantallen betaalde parkeerplaatsen voor bezoekers van de binnenstad van Zutphen. Het aanwezige winkelvloeroppervlak in het winkelgebied van de binnenstad bedraagt 47.000 m². De parkeernorm voor 'binnensteden en hoofdwinkelcentra', zoals Zutphen, is volgens de landelijke richtlijnen 2,8 tot 3,8 parkeerplaatsen per 100 m² brutovloeroppervlak. Een winkelvloeroppervlak van 70 m² komt overeen met 100 m² brutovloeroppervlak, waarbij wordt opgemerkt dat dat niet de volledige 47.000 m² altijd in gebruik is. Het gehanteerde aantal bezoekers is 85%. De bandbreedte tussen de parkeernorm van 2,8 en 3,8 is vrij interpreteerbaar. Het feit dat Zutphen zeer goed ontsloten is met het openbaar vervoer en zeer compact gelegen is, maakt dat Zutphen onderin deze bandbreedte beoordeeld kan worden.

Uitgaande van een parkeernorm van 3,1 en rekening houdend met een leegstand van 3.000 m² winkelvloeroppervlak geeft een reële indicatie van 1656 benodigde betaalde parkeerplaatsen. Ten tijde van het opstellen van de parkeernota waren er 1548 betaalde parkeerplaatsen aanwezig in de binnenstad. De genoemde parkeerbehoefte is volgens de nota te verdelen in twee groepen. Gemakshalve is gesteld dat er een behoefte is aan 100 parkeerplaatsen om een piek op te vangen op de gewone, doorde-weekse dagen. Daarnaast is gesteld dat er voor de zaterdag een extra parkeercapaciteit gewenst is van (nog eens) 400 parkeerplaatsen.

Parkeren in het plangebied

Wat betreft parkeren wordt het gehele gebied rondom de IJsselkade heringericht, waarbij het aantal parkeerplaatsen ter plaatse zal afnemen.

- In het plangebied en de directe omgeving bevinden zich momenteel 186 betaalde parkeerplaatsen en 45 parkeerplaatsen voor vergunninghouders.
- Binnen onderhavig plan en de directe omgeving worden 156 parkeerplaatsen gerealiseerd. Conform het huidige parkeerbeleid (Parkeernota 2012) worden de locaties Groenmarkt en Marspoortstraat "kort parkeren" (maximaal 2 uur). De overige locaties (IJsselkade en Molengracht) worden "middellang" parkeren (maximaal 4 uur).
- Met 156 parkeerplaatsen is sprake van een vermindering met 75 parkeerplaatsen ten opzichte van het bestaande aantal parkeerplaatsen.

Navolgende figuren brengen de huidige parkeersituatie in het plangebied en de directe omgeving nader in beeld.



Om de volgende redenen hoeft het aantal benodigde parkeerplaatsen echter niet volledig overeen te komen met het bestaande aantal parkeerplaatsen.

- Van de bestaande 186 betaald parkeerplaatsen worden 38 parkeerplaatsen langer dan 4 uur gebruikt. Dat geldt voor 27 parkeerplaatsen aan de IJsselkade en 11 parkeerplaatsen aan de Molengracht. Deze 38 parkeerplaatsen hoeven niet in de directe omgeving gecompenseerd te worden. Hiervoor zijn of komen alternatieven in de vorm van het parkeerterrein achter de rechtbank (47 plaatsen) en/of de nieuw te bouwen parkeergarage Noorderhaven.
- Er zijn langs de IJsselkade globaal 45 vergunninghouderplaatsen die een bezetting kennen van maximaal 50%. Als hiervoor 25 vergunninghouderplaatsen terugkomen wordt aangenomen dat dat voldoende is. Het verschil is twintig parkeerplaatsen.

Met inbegrip van voorgaande wordt het verschil reeds terug gebracht tot 17 parkeerplaatsen (75-38-20).

Een inventarisatie²⁰ (zie bijlage) heeft echter uitgewezen dat de betaalde parkeerplaatsen langs de IJsselkade in de huidige situatie geen optimale bezetting kennen, zie de onderstaande tabel.

Locatie	parkeer-capaciteit	drukste dag v/d week	gem. aantal transacties per dag	gemiddelde parkeerduur	gemiddelde bezetting (uur/uur)	gemiddelde bezetting (%)	bezetting uren per jaar, per plaats
Groenmarkt	49	Vrijdag	470	1 uur	9,5 / 13	75%	1482
Rijkenhage/Hagepoortplein	34	Zaterdag	234	1	6,9 / 10	69%	
Basseroord	64	Zaterdag	292	1,5	6,8 / 10	68%	
Martinetsingel	65	Zaterdag	340	1,15	6,0 / 10	60%	
Molengracht (postkantoor)	32	Zaterdag	162	1,15	5,8 / 10	58%	
Marspoortstraat	14	Donderdag	79	1	5,5 / 10	55%	1116
David Evekinkplein	75	Zaterdag	310	1,33	5,5 / 10	55%	

²⁰ Notitie Stedelijk parkeren, 16 december 2013.

Nieuwstad	28	Zaterdag	130	0,9	4,2 / 10	52%	
Laarstraat	39	Zaterdag	214	0,9	4,9 / 10	49%	
Rozengracht	48	Zaterdag	203	1,1	4,6 / 10	46%	
's Gravenhof	49	Donderdag	178	1,25	4,5 / 10	45%	
Donkeresteeg	22	Zaterdag	141	0,66	4,3 / 10	43%	
Molengracht (nabij IJsselkade)	22	Zaterdag	22	4,25	4,25 / 10	43%	530
Isendoornstraat	50	Zaterdag	84	2,33	3,9 / 10	39%	
Zaadmarkt	37	Vrijdag	163	1	4,4 / 13	33%	
Spitaalstraat	18	Zaterdag	73	0,75	3 / 10	30%	
IJsselkade (achter muur)	79	Zaterdag	83	2,8	3 / 10	30%	580
IJsselkade (rijbaan)	22	Donderdag	32	1,25	2 / 10	20%	370
Stationsplein	17	Vrijdag	64	0,66	2,5 / 13	20%	
Houtwal	32	Zaterdag	13	2,15	1 / 10	10%	
Vispoortplein (achter recht-bank)	47						
Roodsplein	31	Zaterdag	6	1,7	0,33 / 10	3%	
gemiddeld							910

Het lijkt mogelijk om het tekort van 17 parkeerplaatsen te kunnen accepteren zonder dat dit tot problemen leidt.

Als aanvullende oplossing worden alle parkeerplaatsen aan de IJsselkade gecombineerd, dus zonder onderscheid te maken tussen betaalde plaatsen en vergunninghouderplaatsen. Het worden dan allemaal betaalde parkeerplaatsen maar de vergunninghouder mag er ook parkeren. Zo wordt een flexibeler systeem waarbij de parkeerplaatsen efficiënter gebruikt worden. Hierdoor is per saldo minder parkeerruimte vereist.

In de toekomst wordt de parkeercapaciteit nog verder uitgebreid door allereerst de vergunninghouderplaatsen in de Molengracht en de Brugstraat om te zetten naar betaalde parkeerplaatsen waarbij dus ook de vergunninghouders er mogen parkeren. Dit zal in fases gerealiseerd worden. Samen betreft dit 52 parkeerplaatsen: 22 parkeerplaatsen aan de Molengracht en 30 parkeerplaatsen aan de Brugstraat.

Ten tweede zal in Noorderhaven een parkeergarage worden gerealiseerd met 350 parkeerplaatsen, die tevens is bedoeld voor de binnenstad. Deze parkeergarage kan hiermee deels de parkeervraag opvangen voor de binnenstad, die nu ook deels een plek moet vinden in de omgeving IJsselkade. Deze parkeergarage zal naar verwachting eind 2016 in gebruik genomen worden.

Conclusie

Gezien voorgaande worden geen parkeerbelemmeringen verwacht. Het uit het straatbeeld halen van het parkeren komt overeen met de Binnenstadvisie, zoals ook in de parkeernota is aangegeven. Door toepassing van een flexibeler systeem worden de parkeerplaatsen efficiënter gebruikt. De nieuwe parkeergarage in Noorderhaven kan verder gebruikt worden ten behoeve van de opvang van de parkeerplaatsen. In het plangebied worden dan ook geen parkeerbelemmeringen verwacht. Dit aspect staat derhalve de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.13 Kabels en leidingen

Er is een KLIC-melding uitgevoerd, waarmee de ligging van de bestaande leidingen in het plangebied in beeld is gebracht. Hiermee zal rekening worden gehouden bij de uitvoering van de plannen.

5 Plansystematiek

5.1 Algemeen

5.1.1 *Wat is een bestemmingsplan?*

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft, uit te oefenen. Dit houdt in dat:

- de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en
- de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsbepalingen zijn hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning voor het bouwen) en regels voor het verrichten van 'werken, geen bouwwerken zijde, en werkzaamheden' (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);
- en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
- het bebouwen van de gronden;
 - het verrichten van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden.

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels\ zoals bijvoorbeeld de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet milieubeheer en de Bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijk beleid.

5.1.2 *Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden*

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

1. Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

2. Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode etc. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

5.1.3 Hoofdstukindeling van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

1. Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
2. Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsregels met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel een bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.
3. Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels.
4. Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk is het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

5.2 Dit bestemmingsplan

5.2.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grond-

slag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

5.2.2 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hiervoor is beschreven.

Hoofdbestemmingen

Agrarisch met waarden - 3

De locatie van de trap in de Tichelbeeksewaard is gelegen in deze bestemming. Deze bestemming is in grote lijnen gelijk met de vigerende bestemmingsregeling in het bestemmingsplan Buitengebied Zuid en West.

In de bestemming is een specifieke regeling opgenomen om de beoogde trap naar het voetgangers- en fietspad langs de Oude IJsselbrug mogelijk te maken. In de regels is een maximale bouwhoogte vastgelegd.

Horeca

Deze bestemming is gelegd op het bestaande IJsselpaviljoen alsmede de te verplaatsen kiosk. De kiosk is ter plaatse van de specifieke aanduiding toegestaan. In de specifieke gebruiksregels zijn de openingstijden geregeld. Het is niet gewenst dat de horecagelegenheid op deze locatie nog na 23.00 uur geopend is. De gebouwen zijn toegestaan binnen het aangeduide bouwvlak. De maximale oppervlakte van de kiosk bij recht is 110 m². Recreatief nachtverblijf is in de gehele bestemming niet toegestaan. Om te borgen dat de bestaande kiosk wordt verwijderd is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels. Zo wordt voorkomen dat er lange tijd twee horecagelegenheden op de benedenkade staan.

Verkeer / Verkeer - Noorderhaven / Verkeer - Spoor / Verkeer - Verblijfsgebied

Deze verkeersbestemmingen zijn van toepassing op de bestaande wegen / straten in het plangebied alsmede een groen deel van de openbare ruimte. De IJsselkade zelf is gelegd binnen de bestemming 'Verkeer'. De oude IJsselbrug ligt deels in de bestemming 'Verkeer' (in het verlengde ligt ook het Stationsplein in deze bestemming). De bestemming 'Verkeer - Spoor' is gelegd op de spoorbrug voor zover die in onderhavig plangebied is gelegen. Wegen die gelegen zijn binnen de wijk Noorderhaven hebben een eigen bestemming gekregen. De inhoud van deze bestemming is afgestemd op de ter plaatse geldende bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'.

Binnen de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' is de bestaande muziekkoepeel toegestaan en vastgelegd binnen de regels.

Binnen de verkeersbestemmingen zijn evenementen overeenkomstig het gemeentelijk beleid toegestaan. Dat is geregeld in artikel 22 van de regels van dit bestemmingsplan.

Water

De bestemming 'Water' is gelegd op de bestaande rivier de IJssel.

Dubbelbestemmingen

Archeologische dubbelbestemmingen

Er zijn in het plangebied zeven dubbelbestemmingen geprojecteerd. Deze dienen allemaal ter bescherming van de aanwezige archeologische (verwachtings)waarden.

Waarde - Beschermd Stadsgezicht

Een deel van het plangebied is gelegen binnen het beschermde stadsgezicht van Zupthen. Deze dubbelbestemming beoogt deze cultuurhistorische waarde te beschermen, onder meer middels een sloopverbod.

Waterstaat - Waterkering / Waterstaat - Waterstaatkundige functie

Deze dubbelbestemmingen beogen de waterkering en de waterstaatkundige functie van de zones langs de IJssel te beschermen en te waarborgen.

Binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouw zijnde ten dienste van deze dubbelbestemming worden gebouwd met een bouwhoogte van maximaal 10 m. Omdat op deze gronden ook de dubbelbestemming 'Waarde - Beschermd Stadsgezicht' ligt, kunnen aan de plaats en afmetingen nadere eisen worden gesteld ter bescherming van de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende ruimtelijke structuur en stedenbouwkundige kwaliteit van het beschermde stadsgezicht.

Gebiedsaanduidingen

Vrijwaringszone - dijk

Ter bescherming van de waterkering is aan weerszijden van de waterkering een vrijwaringszone neergelegd.

5.2.3 Algemene regels

Naast de bestemmingen bevat het plan een aantal algemene regels over bijvoorbeeld begrippen, de wijze van meten, algemene afwijkingen en overgangsrecht. Deze min of meer standaardregels in bestemmingsplannen worden hier verder niet toegelicht.

6 Economische uitvoerbaarheid

De daadwerkelijke uitvoering van het bestemmingsplan komt voor rekening van de gemeente Zutphen en het waterschap Rijn en IJssel. De budgetten voor de realisering, verwerving, schadeloosstelling e.d. zijn beschikbaar gesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Nota Ruimte-gelden), provincie Gelderland (Stadscontract) en vanuit Hoogwaterbeschermingsprogramma. Er is een totaalbudget van 15 miljoen euro. Voor de uitvoering van de projecten zijn op 4 juli 2016 kredieten door de gemeenteraad van Zutphen verstrekt. De economische uitvoerbaarheid is hiermee aangetoond.

Er wordt vervolgens niet verwacht dat er sprake zal zijn van kosten als gevolg van aanvragen om een tegemoetkoming in de planschade. Dit blijkt uit een uitgevoerde planschaderisicoanalyse.

7 Procedure

Algemeen

Bij de voorbereiding van de besluiten die nodig zijn voor de uitvoering van de maatregelen van project Aanpak IJsselkade en -IJsselbrug, onderdeel van het programma Rivier in de Stad, is besloten tot toepassing van de provinciale en gemeentelijke coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.30 en 3.33, eerste lid, onder a, Wet ruimtelijke ordening (Wro).

De bedoeling van de voorgenoemde provinciale en gemeentelijke coördinatie is om de voorbereiding en bekendmaking van de voor de uitvoering van de maatregel benodigde besluiten, zoals genoemd in het coördinatiebesluit van Provinciale Staten van Gelderland (Besluit nr. PS2009-940, d.d. 16 december 2009) en de gemeenteraad van Zutphen (Besluit van 5 oktober 2015), inclusief de gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen daarop, respectievelijk het indienen van beroep daartegen, voor de verschillende besluiten op elkaar af te stemmen en gelijktijdig te doen plaatsvinden.

De procedure conform afdeling 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is van kracht. Dit houdt eveneens in dat alle besluiten eerst als ontwerpbesluit ter inzage worden gelegd en vervolgens als definitief besluit.

De besluiten die nu gecoördineerd worden zijn:

- bestemmingsplan IJsselkade e.o. van gemeente Zutphen;
- Projectplan Waterwet van Waterschap Rijn en IJssel;
- Besluit Watervergunning van Rijkswaterstaat Oost-Nederland.

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat de watervergunning voor de andere onderdelen die op grond van voorliggend bestemmingsplan mogelijk zijn en die deel uitmaken van het project Rivier in de Stad, de Spoorwegwetvergunning en de bouwomgevingsvergunning voor de aanpak van de Oude IJsselbrug geen onderdeel zijn van deze coördinatie, maar al wel parallel zijn aangevraagd door de gemeente Zutphen.

De ontwerpbesluiten benodigd voor de uitvoering van het project Aanpak IJsselkade en IJsselbrug zijn door betrokken overheden gezamenlijk voorbereid en ook de communicatie daarover heeft gezamenlijk plaatsgevonden. Om de op handen zijnde besluiten zo goed mogelijk bij betrokkenen onder de aandacht te brengen en hen daarover te raadplegen hebben er verschillende momenten van informatieverstrekking en raadpleging plaatsgevonden.

Ontwerpbesluiten

De ontwerpbesluiten met bijbehorende documenten hebben gedurende zes weken ter inzage gelegen in de periode vanaf 17 november 2016 tot en met woensdag 28 december 2016. Er zijn in deze periode zienswijzen ingediend. Voor de beantwoording van de zienswijzen en de motivering van eventuele aanpassingen van de besluiten wordt verwezen naar Reactienota zienswijzen gecoördineerde ontwerpbesluiten voor de projecten “Aanpak IJsselkade - IJsselbrug”. Dit document wordt gelijktijdig met de definitieve besluiten ter inzage gelegd.