

Nota inspraak- en overlegreactie voorontwerpbestemmingsplan Noorderhaven (versie 19 december 2011)

nr	Overleg/inspreker	Reactie	Antwoord
1.a	VROM-Inspectie, Ministerie I en M	Gewezen wordt op Nationaal belang 10a/36 Ruimte voor de rivier. De Noorderhaven staat in open verbinding met de IJssel. Gevraagd wordt in de bestemming Waterstaat – Waterstaatkundige doeleinden de functie ‘scheepvaart’ op te nemen.	Aan de bestemming Waterstaat – Waterstaatkundige doeleinden zal de functie ‘scheepvaart’ worden toegevoegd.
1.b		Tevens dient een maximale bouwhoogte van 11,5 meter voor bouwwerken ten behoeve van de scheepvaart te worden vastgelegd.	In de bouwregels zal een maximale bouwhoogte van 11,5 meter voor bouwwerken ten behoeve van de scheepvaart worden vastgelegd.
2	Rijksdienst voor Cultureel erfgoed, Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	Bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot maken van opmerkingen.	
3.	Dienst vastgoed Defensie, Ministerie van Defensie	Bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot maken van opmerkingen.	
4.a	Provincie Gelderland	Nieuwe ontwikkelingen dienen zich te houden met het woningbouwprogramma voor o.a. de regio Stedendriehoek, zoals neergelegd in het Kwalitatief Woonprogramma 2010-2020 (KWP3).	Noorderhaven is opgenomen in de regionale woningbouwprogrammering KWP 3. Het maximum aantal te bouwen woningen in Noorderhaven bedraagt 1138 woningen. Een deel hiervan is ter compensatie van 200 te slopen woningen elders op De Mars. Voor de periode 2013 – 2019 worden volgens de KWP 3 programmering 560 woningen opgeleverd in het gebied Noorderhaven (circa 80 woningen per jaar). Een toelichtende memo is verzonden naar de provincie.
4.b		Een belangrijk onderdeel van het plan is de aanleg van de Noorderhaven. Door de aanleg van de haven komt de primaire waterkering	De planvorming voor aanpassing van de bestaande waterkering is aan de orde geweest in het bestuurlijk overleg tussen waterschap en

		langs de IJssel rond de nieuwe haven te liggen. De provincie wijst er op dat voor deze ingreep een projectplanprocedure moet worden doorlopen op grond van de Waterwet.	gemeente. Daarnaast is een toelichtende brief verzonden aan het Waterschap, waarin wordt aangegeven op welke wijze de gemeente in overleg met Waterschap en provincie wil komen tot een gezamenlijk gedragen technisch voorontwerp en ontwerpplan voor de haven. Inhoudelijke afstemming zal plaatsvinden met betrokken afdelingen van Waterschap en provincie.
5.	Waterschap Rijn en IJssel	De watertoets is volledig opgenomen en de meest relevante waterthema's zijn voldoende uitgewerkt. Het thema waterveiligheid dient echter nader uitgewerkt te worden, omdat een belangrijk onderdeel van het plan, de bestaande waterkering is. De reactie van het waterschap op dit onderdeel zal per separate brief volgen.	De planvorming voor aanpassing van de bestaande waterkering is aan de orde geweest in het bestuurlijk overleg tussen waterschap en gemeente. Daarnaast is een toelichtende brief verzonden aan het Waterschap, waarin wordt aangegeven op welke wijze de gemeente in overleg met Waterschap en provincie wil komen tot een gezamenlijk gedragen technisch voorontwerp en ontwerpplan voor de haven. Inhoudelijke afstemming zal plaatsvinden met betrokken afdelingen van Waterschap en provincie.
6.	Vitens	Gewezen wordt op feit dat binnen het plangebied drinkwaterleidingen van Vitens liggen. Gevraagd wordt door Vitens om voor de aanwezige en de aan te leggen leidingen in openbaar gebied grondreserveringen aan te wijzen en bij aanleg in overleg te treden met Vitens.	Met opmerkingen zal bij planvorming rekening worden gehouden.
7.	Tennet	Tennet deelt mede dat zij geen ondergrondse of bovengrondse hoogspanningsverbindingen hebben in het plangebied	Voor kennisgeving aangenomen.
8.a.	ProRail	Rondom het station Zutphen lopen een aantal	

		<p>spoorprojecten, waaronder “Zutphen Het Plein”, “Zutphen De Mars” en het “Programma Hoogfrequent Spoorvervoer” (hierna: PHS). Het voorontwerp is getoetst aan deze projecten. Allereerst is het plan echter getoetst aan het huidige spoorgebruik.</p>	
8.b		<p><i>Huidig spoorgebruik – Externe veiligheid</i>  ProRail wijst erop dat in verantwoording groepsrisico wordt gesteld dat het rijden in bloktreinen en een verlaagde snelheid inderdaad een gunstige invloed heeft op het groepsrisico, maar dat zij vervoerders niet kan verplichten om in bloktreinen te rijden. Het verlagen van de snelheid is ook niet mogelijk. Binnen het gebied waar het spoor is gelegen heeft gemeente Zutphen geen invloed op de te nemen (bron)maatregelen. De gemeente Zutphen dient primair te kijken naar maatregelen binnen plangebied.</p>	<p>De gemeente Zutphen heeft primair de adviezen zoals neergelegd in het aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende externe veiligheidsonderzoek overgenomen. De gemeente Zutphen blijft er naar streven om in samenspraak met ProRail, vervoerders en andere betrokken instanties de veiligheidsrisico's optimaal af te dekken. De verantwoording van het groepsrisico is mede naar aanleiding van de reactie aangepast. Er is aansluiting gezocht bij het landelijke Basisnet spoor, met als belangrijkste maatregel 100% warme BLEVE-vrij rijden. Het verlagen van de snelheid is niet als maatregel opgenomen</p>
8.c		<p>ProRail wijst er op dat het gebied op basis van de geldende normen niet aangewezen hoeft te worden als een plasbrand aandachtsgebied. Mocht er ondanks dat de norm wordt overschreden, het aanbrengen van een keerwand worden overwogen dan dient te worden voorkomen dat de plas zich in de lengterichting langs de trein kan uitbreiden.</p>	<p>Omdat er geen sprake is van een plasbrandaandachtgebied, is vooralsnog gekozen voor het niet aanleggen van een keerwand. Bij het uitwerken van de bestemming spoorzone, zal de keuze definitief worden gemaakt en worden verantwoord.</p>
8.d		<p><i>Huidig spoorgebruik – Trillingen</i>  Uit onderzoek is gebleken dat in het plangebied niet voldaan wordt aan de richtlijn SBR B voor</p>	<p>Er is geen wettelijk kader waaraan moet worden voldaan, alleen richtlijnen. Formeel is het dus niet noodzakelijk om maatregelen te treffen ter</p>

		trillingen vanwege treinverkeer. In het kader van goede ruimtelijke ordening dient de gemeente te onderbouwen waarom maatregelen aan de woningen al dan niet vereist zijn.	voorkoming van trillingshinder. Wel kunnen er maatregelen worden getroffen met betrekking tot gebouwconstructies. Omdat er nog geen concrete bouwplannen zijn voor de ontwikkelvelden langs het spoor en omdat dit bestemmingsplan ter plaatse voorziet in nader uit te werken bestemmingen, is in het kader van dit bestemmingsplan volstaan met signalering in de planregels als aandachtspunt bij uitwerking.
8.e		<i>Relatie met project Zutphen Het Plein</i> Het project Het Plein betreft de complete ombouw van het huidige spoorwegemplacement. Een gedeelte van het project is gelegen binnen het bestemmingsplan Noorderhaven (traject vanaf IJssel tot Overweg). Hierin zijn namelijk de nieuw geprojecteerd sporen 6 en 7 gelegen. ProRail verzoekt het project Het Plein planologisch mogelijk te maken en rekening te houden met de reeds vergunde geluidswaarden.	In het ontwerp bestemmingsplan zal qua ruimtebeslag zo goed mogelijk worden geanticipeerd op de herinrichting van het Plein. Een gedeelte van het gebied van de sporen 5, 6 en 7 krijgt een spoorwegbestemming met wijzigingsbevoegdheid naar centrumdoeleinden, anticiperend op het vervallen van deze sporen bij realisatie van PHS. De aanvraag verandering omgevingsvergunning voor ombouw van het spoorwegemplacement past qua aangevraagde geluidniveaus binnen het gemeentelijk geluidbeleid.
8.f		<i>Relatie met project Zutphen De Mars</i> ProRail vraagt aandacht voor het feit dat onder het spoor de onderdoorgangen Kostverloren en Mars Traverse zijn geprojecteerd. Deze onderdoorgangen zijn niet meegenomen in het voorontwerp.	De gemeente zal voor de onderdoorgangen een aparte planologische procedure doorlopen. De onderdoorgangen zullen ook los van Noorderhaven worden gerealiseerd, teneinde de verkeerscirculatie binnen de gemeente te verbeteren. De onderdoorgangen worden derhalve niet afhankelijk gesteld van de planontwikkeling Noorderhaven. De planologische procedure voor de onderdoorgangen start op korte termijn. Overigens worden beide onderdoorgangen ook door (of in opdracht van)

			ProRail voorbereid en gerealiseerd.
8.g		<p><i>Relatie met Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)</i></p> <p>ProRail vraagt aandacht voor het feit dat in het voorontwerp nog geen rekening is gehouden met PHS. ProRail verzoekt in het ontwerp bestemmingsplan rekening te houden met Voorkeursbeslissing PHS van het kabinet d.d. 4 juni 2010.</p>	<p>In het ontwerp bestemmingsplan zal qua ruimtebeslag primair worden uitgegaan van de situatie na herinrichting van het Plein. Een gedeelte van het gebied van de sporen 5, 6 en 7 krijgt een spoorwegbestemming met wijzigingsbevoegdheid naar Centrum – Uit te werken, anticiperend op het vervallen van deze sporen bij realisatie van PHS. Omdat er nog geen spoorverkeersgegevens voor PHS beschikbaar zijn, kan in het akoestisch onderzoek vooralsnog geen rekening worden gehouden met PHS.</p>
8.h		<p>In kader van PHS onderzoekt ProRail of er extra ruimte nodig is voor een extra perron. ProRail verzoekt in het ontwerp bestemmingsplan rekening te houden met ruimtebeslag extra perron</p>	<p>In het ontwerp bestemmingsplan zal qua ruimtebeslag primair worden uitgegaan van de situatie na herinrichting van het Plein. Een gedeelte van het gebied van de sporen 5, 6 en 7 krijgt een spoorwegbestemming met wijzigingsbevoegdheid naar Centrum – Uit te werken, anticiperend op het vervallen van deze sporen bij realisatie van PHS.</p>
8.i		<p>ProRail geeft aan dat haar niet bekend is of in geluidsonderzoek rekening is gehouden met PHS.</p>	<p>Omdat er nog geen spoorverkeersgegevens voor PHS beschikbaar zijn, kan in het akoestisch onderzoek vooralsnog geen rekening worden gehouden met PHS.</p>
8.j		<p>De bestaande Stationsloper (bestaande voetgangersverbinding) vormt in de plannen een verbinding tussen de binnenstad en het plangebied. De vraag is of de stationsloper hierop wel is gedimensioneerd.</p>	<p>In overleg met ProRail is een uitgebreid onderzoek gedaan naar het gebruik van de verschillende verbindingen tussen het centrum van Zutphen en Noorderhaven, met name door voetgangers en fietsers. Daarbij is ook rekening gehouden met toename van treinreizigers en overstappers. Dit onderzoek is mede beoor-</p>

			deeld en geaccepteerd door ProRail. Uit dit onderzoek is gebleken dat de huidige perrontunnel de geprognosticeerde toename kan opnemen. Verder worden er los van de ontwikkeling Noorderhaven twee nieuwe onderdoorgangen gerealiseerd. De planologische procedure voor deze nieuwe onderdoorgangen start op korte termijn. Totdat de nieuwe onderdoorgangen zijn gerealiseerd, blijven de bestaande onderdoorgang bij de IJsselbrug en de Overweg gehandhaafd. Een goede verbinding tussen plangebied en centrum is derhalve gewaarborgd.
9.a	NS Poort	NS Poort heeft in het plangebied diverse gronden in eigendom en is in onderhandeling met de gemeente over verkoop van deze gronden. NS Poort is onder voorwaarden in principe bereid tot verkoop van de gronden.	Voor kennisgeving aangenomen.
9.b		NS Poort geeft aan dat in het bestemmingsplan staat opgenomen dat de bodem door haar gesaneerd zal worden tot een niveau waarop een woonfunctie kan worden toegelaten. Dit is niet correct NS Poort zal gronden laten saneren tot niveau van huidige bestemming.	SBNS saneert tot klasse industrie (huidige bestemming). Eventueel noodzakelijke aanvullende sanering wordt verdisconteerd in de grondtransactie c.q. exploitatie voor de spoorzone. Het bestemmingsplan zal hierop worden aangepast.
9.c		In het bestemmingsplan staat dat de P&R bij het station in gebouwde vorm gaat terugkomen. NS Poort wijst er op dat er vooralsnog geen financiering is gevonden voor een gebouwde voorziening en dat partijen hierover nog in gesprek zijn	Voor kennisgeving aangenomen.
9.d		NS Poort behoudt zich voor wat het exploitatieplan betreft alle rechten voor.	Voor kennisgeving aangenomen.

10.a	Gemeentelijke Monumentencommissie Zutphen	De commissie betreurt dat de oorspronkelijke Noorderhaven niet is teruggebracht in het stedenbouwkundige ontwerp. De commissie pleit er alsnog voor de haven terug te brengen. In het plan zouden de velden 10, 11 en 12 als groen moeten worden bestemd om zo de mogelijkheid open te houden de haven terug te brengen.	Er is waardering voor de gedachten van de commissie. Het gewenste en benodigde programma kan echter niet worden gerealiseerd binnen de contouren van het door de commissie geschetste alternatief. Deze afweging is eerder al door de gemeenteraad gemaakt.
10.b		De commissie wil het noordelijk deel van het plangebied herschikken om te voorkomen dat woningen tegenover bedrijfsbebouwing komen te liggen en te zorgen voor heldere noordelijke entree.	Het voorstel heeft tot gevolg dat er een grotere druk ontstaat op de gronden die wel zijn aangewezen voor woningbouw. Het gewenste en benodigde programma kan echter niet worden gerealiseerd binnen de contouren van het door de commissie geschetste alternatief.
11.a	Dhr. M. van der Meer	<i>Grenswijziging plangebied ter plaatse spoor</i> Het gebied tussen de Havenstraat en spoor 5 van het spoorwegemplacement heeft niet langer de bestemming Spoor, maar vormt onderdeel van het plangebied Noorderhaven. Deze bestemmingswijziging is niet verantwoord in de stukken. Inspreker vraagt of in het voorliggende bestemmingsplan de wijziging moet worden verantwoord en of hier tegen de wijziging kan worden opgekomen.	De wijziging volgt uit het voorliggende voorontwerp en dient ook in het voorliggende voorontwerp te worden verantwoord. In het kader van de planologische procedure voor het voorliggende plan kan ook tegen de wijziging worden opgekomen. Het voorontwerp vloeit allereerst voort uit het voor het plangebied opgestelde stedenbouwkundige plan. Alle beschikbare gronden ten noorden van het spoor zijn in het plan betrokken. Het betreft een stationsgebied. NS Poort is een belangrijke partij om tot ontwikkeling van het gebied te komen. Het betreft dan ook de gronden welke NS Poort in principe ter beschikking heeft gesteld om in de planvorming te betrekken.
11.b		<i>Geluidsbelasting ten gevolge van nieuwbouw</i> Als gevolg van geluidweerkaatsing van spoorweglawaai op de nieuwbouw of een geluids-	Ten behoeve van het ontwerp bestemmingsplan is het akoestisch onderzoek geheel geactualiseerd. Daarbij is tevens rekening

		<p>scherm zal geluidbelasting op woning inspreker (Nieuwstad 97) toenemen. De intensiteit van het goederenvervoer op het spoor neemt de komende periode bovendien fors toe. Gevraagd wordt om verantwoording van de geluidbelasting op achtergevel van de woning.</p>	<p>gehouden met de geluidbelasting op de woningen aan de Achterom/Nieuwstad en met eventuele weerkaatsing op gevels aan de noordzijde van het spoor. Uit het onderzoek blijkt dat door reflectie op de geplande bebouwing in Noorderhaven de geluidsbelasting vanwege spoorweglawaai op de woningen aan de zuidzijde van het spoor nauwelijks zal toenemen (circa 0,1 tot 0,3 dB).</p>
11.c		<p>Is bij beoordeling van de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer rekening gehouden met toename van het goederenvervoer.</p>	<p>Omdat er nog geen spoorverkeersgegevens voor PHS beschikbaar zijn, kan in het akoestisch onderzoek vooralsnog geen rekening worden gehouden met PHS. Er is gebruik gemaakt van de gebruikelijke vervoersprognoses van ProRail.</p>
11.d		<p>Bebouwingshoogten in stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan verschillen.</p>	<p>Het stedenbouwkundigeplan is verder uitgewerkt in het bestemmingsplan. Daarbij is onder andere rekening gehouden met enige mate van flexibiliteit ten aanzien van bouwhoogtes. Het bestemmingsplan is leidend.</p>
11.e		<p>Voorgesteld wordt om eventueel bomen en struiken te plaatsen als geluidswerende maatregel.</p>	<p>In het kader van de landschappelijke vormgeving van Noorderhaven wordt onderzocht in hoeverre het plaatsen van bomen en struiken mogelijk en wenselijk is, bijvoorbeeld bij het Noorderhavenpark. De ervaring leert echter dat het plaatsen van bomen en struiken nauwelijks enig geluidwerend of -reflectie reducerend effect heeft.</p>
11.f		<p>Gevraagd wordt of de genoemde geluidschermen van maximaal 8 meter binnen het bestemmingsplan zijn toegelaten.</p>	<p>Zowel binnen het voorontwerp als binnen het vigerende bestemmingsplan Stationsplein-Molengracht zijn geluidswerende voorzieningen</p>



			tot 15 meter toegelaten. De hoogtes van toe te laten geluidsschermen zullen naar beneden worden bijgesteld.
11.g		<i>Externe veiligheid</i> De risico's met betrekking tot externe veiligheid zijn voor het plangebied Noorderhaven in beeld gebracht. Aangenomen wordt dat de risico's voor omwonenden in reeds bestaande woningen aan de zuidzijde van het spoor vergelijkbaar zijn. Over deze risico's wordt in het kader van het voorontwerp niet gesproken.	De onderzoeken richten zich op het plangebied. Het aantal omwonenden is van wezenlijk invloed op de hoogte van het groepsrisico. Door de ontwikkeling van het plangebied neemt het aantal omwonenden toe. Uit het bij het voorontwerp gevoegde Externe veiligheids-onderzoek blijkt dat in een situatie zonder toename van bewoners in het plangebied (0-situatie) de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden.
11.h		Inspreker maakt uit het externe veiligheids-rapport niet op of rekening is gehouden met feit dat treinen in beginsel op alle sporen mogen rijden. Er kan derhalve niet volstaan worden met alleen berekening van een wisselvrij spoor 4.	De plaatsgebonden risicocontour $10^{-6}$ valt voor alle berekende situaties (zowel met als zonder ontwikkeling Noorderhaven) binnen het spoor. Voor het groepsrisico wordt verwezen naar het antwoord onder 11.g.
11.i		Spoor 1 ligt op 16 meter van achtergevel van woning van inspreker. Inspreker vraagt zich af waar risicocontour is gelegen.	De plaatsgebonden risicocontour $10^{-6}$ valt voor alle berekende situaties (zowel met als zonder Noorderhaven) binnen het spoor. Voor het groepsrisico wordt verwezen naar het antwoord onder 11.g.
11.j		Inspreker stelt voor zowel de bestaande situatie als de nieuwe situatie de vraag waarop de aannames in het onderzoek zijn gebaseerd.	De uitgangspunten voor de risico's zijn neergelegd in hoofdstuk 4. Het onderzoek is uitgevoerd volgens het rekenprotocol spoor met het programma RBMII.
11.k		Het onderzoeksrapport stelt dat het "basisnet spoor" zorgt voor afname van het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Verzocht wordt om	De verantwoording groepsrisico is herzien. In de herziene verantwoording groepsrisico is beschreven om welke maatregelen het gaat.

		toelichting op wat de maatregelen in kader van basisnet spoor precies behelzen.	
11.l		De vraag is of de adviezen van de brandweer volledig worden overgenomen.	De brandweer heeft een préadvies ingediend en zal naar aanleiding van een geactualiseerde QRA om een definitief advies worden gevraagd. In de herziene verantwoording groepsrisico is aangegeven hoe met het advies is omgegaan. Zie ook antwoord onder 11.k.
11.m		Het Shell-tankstation bij de IJsselbrug wordt in het onderzoek externe veiligheid niet als risicobron genoemd. Nu het tankstation wel als risicobron in het bestemmingsplan Nieuwstad Stationsplein wordt genoemd kan het niet anders dan dat het tankstation in combinatie met het spoor een risicobron vormt voor het plangebied.	Het tankstation heeft geen LPG. Het tankstation is daarom geen relevante risicobron. Overigens wordt de externe veiligheidsparagraaf in het bestemmingsplan Nieuwstad-Stationsplein geactualiseerd.
11.n		Het aanbrengen van een keerwand tegen plasbrand heeft een averechts effect op de risico's aan de andere zijde van het spoor.	Dat is niet het geval, daarvoor zijn de afstanden te groot. Overigens is er vooralsnog voor gekozen de keerwand niet aan te leggen. Zie ook antwoord onder 8.c.
11.o		Inspreker noemt een aantal keren dat de onderzoeken welke voor Noorderhaven zijn uitgevoerd, niet zijn uitgevoerd voor het bestemmingsplan Nieuwstad/Stationsplein.	De externe veiligheidsparagraaf in het bestemmingsplan Nieuwstad-Stationsplein wordt geactualiseerd.
12.a	Bewoners museumhaven namens deze de Stichting Hanzehaven Zutphen	De bereikbaarheid van de museumhaven is een punt van zorg van de bewoners van de haven. Er dient ruimte te worden gereserveerd in het plan-gebied voor de toegankelijkheid van de haven voor auto's fietsers en voetgangers alsmede voor opstellen van voertuigen voor het laden en lossen door schippers. Tevens dient te haven goed toegankelijk te zijn voor	In het ontwerpbestemmingsplan zal nader worden ingegaan op de relatie tussen het plangebied en de museumhaven, waaronder de toegankelijkheid van de haven en de parkeervoorzieningen. Hierbij zal worden aangegeven in de plantoelichting dat bij uitwerking rekening zal worden gehouden met dit aspect. In de uitwerkingsregels zullen regels

		hulpdiensten. De haven zou ook rolstoeltoegankelijk moeten zijn.	voor ontsluiting en parkeren ten behoeve van de haven worden opgenomen. Het rolstoeltoegankelijk maken van de haven zal hierbij niet worden betrokken omdat dit geen belang is dat het bestemmingsplan beoogt te beschermen.
12.b		Inspreker vraagt tevens aandacht voor een aantal onderwerpen waarvoor het bestemmingsplan niet het geëigende instrument is om dit te regelen. Zaken als het aanbrengen van elektra, het aanbrengen van voorzieningen tegen hangjeugd, het plaatsen van afvalcontainers, brievenbussen en verwijzingsborden zijn geen belangen die in het bestemmingsplan kunnen worden vastgelegd. Voor het realiseren van deze wensen zal een ander overlegplatform moeten worden gezocht.	Het betreft hier geen belangen die het bestemmingsplan beoogt te beschermen. Deze praktische zaken zijn wel relevant voor het overleg tussen bewoners en gemeente, hetgeen wordt opgepakt.
12.c		De schippers zouden graag beschikken over een schuur.	De museumhaven heeft wel een relatie met het plangebied maar vormt zelf geen onderdeel van het plangebied. Het oprichten van een schuur moet daarom worden geregeld op basis van een ander bestemmingsplan.
12.d		De bewoners van de haven maken kenbaar dat zij geen voorstander zijn van hoogbouw direct aan de haven	Het stedenbouwkundig plan gaat uit van hoogbouw in de noord-westhoek van het plangebied. In de planregeling is voorzien dat op enige afstand van elkaar drie appartementen gebouwen kunnen worden gerealiseerd. De onderlinge afstand tussen de hoogbouw bedraagt minimaal 20 meter. In de noordwesthoek kan een appartementengebouw van minimaal 15 meter en maximaal 29,5 meter worden opgericht. De footprint van het gebouw be-

			draagt maximaal 700m <sup>2</sup> . De bebouwing wordt - ook ten opzichte van de haven - als ruimtelijk aanvaardbaar beoordeeld.
12.e		De stichting wil graag betrokken worden bij de invulling van de nieuwe Noorderhaven. Dit vooral met het oog op een verantwoorde exploitatie van de eigen haven.	Voor kennisgeving aangenomen.
12.f		Bewoners willen in verband met leefbaarheid en veiligheid leegstand van de te slopen woningen aan Elshorststraat en Schamperdijkstraat zoveel mogelijk tegengaan.	In overleg met de eigenaren van de woningen dient te worden bekeken in hoeverre aan deze wens tegemoet kan worden gekomen. Er worden door de huidige eigenaar initiatieven onderzocht voor tijdelijk gebruik.
13.a	Dhr. A. Fukkink	Inspreker zou graag zien dat hoogbouw wordt gerealiseerd in de vorm van een toren, die qua hoogte aansluit bij de Walburgtoren. Elke eeuw heeft Zutphen immers een toren gebouwd (b.v. Watertoren in 20 <sup>e</sup> eeuw)	Het bestemmingsplan voorziet in veld 19 in het oosten van het plangebied in een woontoren tot 35 meter. Er wordt derhalve in het plangebied niet voorzien in een toren, maar wel in een hoogteaccent.
13.b		De suggestie wordt aan de hand gedaan om in het plangebied de oude straatnamen te laten terugkomen.	Bepaalde straatnamen blijven gehandhaafd. Nieuwe straatnamen zijn geïnspireerd door historische of geografische kenmerken van het plangebied.
13.c		Ligplaatsen in Noorderhaven voor grotere woonschepen uitsluitend voor ingezetenen van de gemeente Zutphen.	De exacte invulling van de ligplaatsen in de haven is nog onderwerp van studie. Duidelijk is wel dat er geen ruimte is voor woonschepen in de Noorderhaven.
14.a	Dhr. M.E.H. Pans	Er dient ruimte te worden gereserveerd in het plangebied voor de bereikbaarheid van de Houthaven voor auto's. Tevens dient te worden voorzien in parkeerruimte voor bewoners van de Houthaven.	In het ontwerpbestemmingsplan zal nader worden ingegaan op de relatie tussen het plangebied en de museumhaven, waaronder de toegankelijkheid van de haven en de parkeervoorzieningen.
14.b		De schippers zouden graag beschikken over een	De museumhaven heeft wel een relatie met het

		schuur van waaruit onderhoud kan worden gepleegd aan de schepen. Alsmede overdekte ruimte voor fietsen en motoren.	plangebied maar vormt zelf geen onderdeel van het plangebied. Het oprichten van een schuur moet daarom worden geregeld op basis van een ander bestemmingsplan.
15	Mw. W. Veltmeijer	Er is in de het voorontwerp geen aandacht besteed aan de relatie met de Houthaven. In de Houthaven bevinden zich 17 schepen met gemiddeld 3 bewoners. In de plannen wordt de bereikbaarheid, een pleintje en parkeervoorzietingen voor de Houthaven gemist.	In het ontwerpbestemmingsplan zal nader worden ingegaan op de relatie tussen het plangebied en de museumhaven, waaronder de toegankelijkheid van de haven en de parkeervoorzietingen.
16.a	Stichting De Derde Fase Onder Dak	Experimenteel woon-/werkproject voor overwegend actieve senioren. Senioren kunnen hier zo lang mogelijk zinvol productief werk leveren waaraan ze eerder in hun carrière niet toe zijn gekomen. Het plan wordt aangevuld met instellingen en bedrijven met synergie tot het concept, een aantal appartementen met verpleeg- en verblijfszorg en woningen voor jonge gezinnen. Het bestemmingsplan dient ruimte te bieden voor deze functies.	Het betreft een experimenteel plan. De in het bestemmingsplan opgenomen definities en begrippen gelden ook voor meer reguliere woonvormen en kunnen niet zonder meer gewijzigd worden. Op basis van beschrijving van het initiatief is een vorm gekozen die het initiatief toelaat. De planregels zijn hierop aangepast.
16.b		Inspreker vraagt om garanties dat er tijdelijk aanvullende maatregelen worden genomen om de nadelige gevolgen van het ontbreken van omliggende beschermende bebouwing weg te nemen.	Ten behoeve van het ontwerp bestemmingsplan is het akoestisch onderzoek geactualiseerd en aangevuld. Uit het onderzoek blijkt dat in de tijdelijke situatie waarin de eerste lijnsbebouwing langs het spoor nog niet is gerealiseerd, de geluidbelasting vanwege spoorweglawaai de voorkeursgrenswaarde spoorweglawaai van 55 dB marginaal met 1 dB overschrijdt. Hierbij is uitgegaan van de toekomstige geluidbelasting. In de actuele situatie wordt wél voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Ter plaatse zal het

			<p>verkeerslawaai dominant zijn. De gevelwering van de woningen zal hierop worden aangepast. Voor het spoorweglawaai zijn geen aanvullende maatregelen nodig.</p>
16.c		<p>De Stichting wil graag geïnformeerd worden over de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer in een drietal situaties. In de situatie dat de bebouwing tussen het spoor en de velden 9, 11 en 12 nog niet is gerealiseerd, er tussen spoor en woonbebouwing een gesloten bebouwingswand is gerealiseerd en in de situatie dat geluidsschermen worden aangebracht.</p>	<p>Zie antwoord 16.b</p>
16.d		<p>Verzocht wordt om recente meetgegevens van de geluidsproductie van de te handhaven bedrijven alsmede de wijze waarop deze cumuleert met geluidsbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer.</p>	<p>De geluidruimte van deze bedrijven is vastgelegd in de milieuvergunning dan wel in het Activiteitenbesluit. De geluidsbelasting ten gevolge van de bedrijven wordt zelfstandig beoordeeld en is per bedrijf beschreven in de plantoelichting. Omdat de geluidbelasting per bedrijf in beginsel voldoet aan 50 dB(A) is er volgens het meet- en rekenvoorschrift geluidhinder geen sprake van relevante cumulatie. De milieudossiers van de betreffende bedrijven zijn openbaar. Voor de bedrijven die een geluidsbelasting op de geprojecteerde woningen hebben boven de voorkeursgrenswaarden worden in de planregels, regels gesteld die een goed woon- en leefklimaat garanderen.</p> <p>Het emplacement is separaat beschouwd, vanwege de nauwe samenhang met het doorgaand spoorlawaai. Dit doorgaande</p>

			<p>spoorlawaai is dominant ten opzichte van het geluid vanwege het emplacement. Cumulatie leidt tot maximaal 1 dB hogere geluidwaarden. Ter plaatse van de tweedelijns woonbebouwing is het wegverkeerslawaai dominant en bepalend voor de te treffen gevelmaatregelen (Zie ook antwoord 16.b). Zodra de eerstelijnsbebouwing gereed is, voldoet het railverkeerslawaai (incl. het geluid vanwege het emplacement) ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB vanwege railverkeerslawaai,</p>
16.e		<p>Verzocht wordt om voorafgaande aan het indienen van een omgevingsvergunning tot bouwen onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden om de trillingen in de velden 9, 11 en 12 te beperken.</p>	<p>In het kader van het bestemmingsplan is het risico op het optreden van trillingshinder globaal onderzocht. Onderzoek naar concrete maatregelen ter beperking van trillingshinder dient te worden uitgevoerd in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen. Tot dat een concreet bouwplan voor handen is kan een dergelijk onderzoek nog niet worden uitgevoerd. Overigens kunnen maatregelen niet worden afgedwongen omdat een wettelijk kader ontbreekt.</p>
16.f		<p>In het bestemmingsplan is een bedrijfsbestemming opgenomen in veld 20 met een wijzigingbevoegdheid naar een woonfunctie. Insprekers zijn van oordeel dat het handhaven van de bedrijfsbestemming niet in overeenstemming is met de vastgestelde stedenbouwkundige kwaliteit en de daarmee gewekte verwachtingen. Inspreker verneemt gaarne op welke wijze deze nadelige effecten worden</p>	<p>Betreffende bedrijven zijn in het onderhavige plan positief bestemd en hun aanwezigheid is derhalve op dit moment voor de verdere planontwikkeling een gegeven. In het ontwerpbestemmingsplan is een nadere onderbouwing opgenomen hoe de verschillende functies (Bedrijf/Wonen) zich met elkaar verhouden.</p>

		gecompenseerd.	
16.g		Gevraagd wordt de definities van een aan huis verbonden beroep en consumentverzorgende bedrijvigheid aan te passen om activiteiten binnen het appartementencomplex maar buiten de woning mogelijk te maken.	In de begripsomschrijving staat <u>bij</u> de woning. De gewenste activiteiten vallen naar ons oordeel al onder de bestaande definities.
16h		Kleinschalige kinderopvang zou moeten worden opgenomen in definitie van aan huis verbonden beroep.	Kinderopvang wordt binnen het initiatief toegelaten. De planregels zijn aangepast. In het plan is hiervoor echter een andere constructie opgenomen dan door inspreker is voorgesteld.
16.i		Binnen het complex moeten op alle bouwlagen gewenste functies als "logeerkamers", "herberg", "logeerhuis" of "zorghotel" worden toegelaten. Catering in ontmoetingsruimten dient niet tot horeca te worden gerekend, ook niet als het een zeker bedrijfsmatig karakter heeft. Deze functies zouden onder maatschappelijk of bijzondere woonvoorziening moeten worden gebracht.	Zie 16.a
16.j		Beperking van voorzieningen op begane grondlaag wordt als te beperkend ervaren.	De voorzieningen dienen op aangewezen locaties op de begane grondlaag te worden gesitueerd om de in het stedenbouwkundige plan beoogde levendigheid te realiseren. Vanwege het bijzondere karakter van het initiatief van inspreker zijn de planregels zodanig aangepast dat ook de overige onderdelen van het gevraagde initiatief ter plaatse kunnen worden toegelaten.
16.k		Maatvoering aan huis verbonden beroep specifiek voor appartementencomplex regelen.	Zie 16.g
16.l		Geconstateerd is dat in veld 11 niet direct	De regeling is opnieuw bekeken en aangepast.



		aansluitend aan het parkeerdek van veld 12 kan worden gebouwd. Dit is wel de bedoeling.	
16.m		9.2.1. onder p. van de regels. Niet duidelijk is hoe gemeten moet worden bij de maximaal toegelaten hoeveelheid m <sup>2</sup> aan bijgebouwen.	In de regels is in de begripsbepalingen een definitie opgenomen van het begrip bouwperceel. De uiteindelijke verkaveling bepaalt wat de bouwpercelen worden. De gehanteerde oppervlakte in de regeling is aangepast. In een stedelijke omgeving zal voor een grondgebonden woning immers niet gauw een kavel van 1000 m <sup>2</sup> worden aangeboden.
16.n		Verzocht wordt om een afwijkingsmogelijkheid op te nemen voor een kunstwerk.	De regeling is hierop aangepast.