

MEMO

Aan :
 Van :
 Kopie :
 Project : PN6089
 Betreft : Ruimtelijke onderbouwing dienstgebouw NedTrain

Ons kenmerk : PN6089-N151116-F1.0-Zutphen, Ruimtelijke Onderbouwing
 Datum : 16 november 2015
 Classificatie : Openbaar



Referentieproject NedTrain dienstgebouw Alkmaar

Inleiding

Aanleiding en motivatie

NedTrain is de dochteronderneming van NS die zorgdraagt voor onderhoud en schoonmaak van het materieel van NS en andere vervoerders. Voor schoonmaak van treinen maakt NedTrain onder andere gebruik van het opstel terrein in Zutphen waar treinen tussen de ritten en in de nachturen 'in overstand' worden opgesteld. Dit opstel terrein ten noordoosten van de overweg is recentelijk door infrabeheerder ProRail ingrijpend gesaneerd en opnieuw aangelegd. Daarbij zijn oude en overbodige sporen verwijderd en nieuwe aangelegd. Vooral aan de zuidwestkant van de overweg (ter hoogte van het station) zijn alle niet direct noodzakelijke sporen verwijderd.

Op het nieuwe emplacement aan de noordoostkant van de overweg zijn zogenaamde schoonmaakperrons aangelegd van waaraf het schoonmaakpersoneel de trein kan bereiken. Vooral voor dit schoonmaakpersoneel is een adequate uitvalsvoorziening nodig waar mensen zich kunnen omkleden, kunnen verblijven en gebruik kunnen maken van sanitaire voorzieningen. Oude gebouwen die hiervoor eerder een oplossing boden zijn met het herinrichten van het emplacement verdwenen. Feitelijk is een aantal ondersteunende dienstgebouwen onlosmakelijk verbonden met een spooremplacement. Op dit moment is daar niet meer adequaat in voorzien.

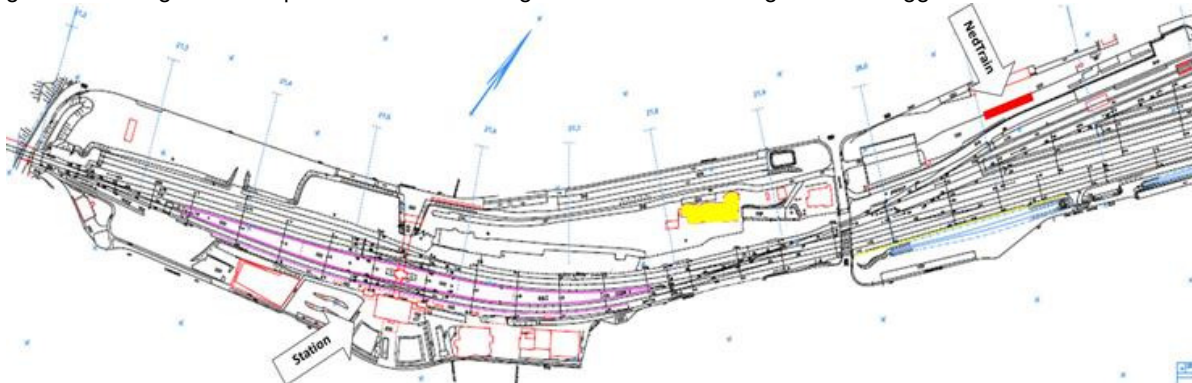
De huidige personeelsvoorzieningen van NedTrain zijn tijdelijk ondergebracht in een deel van een gebouw aan de westkant van de overweg. NedTrain huurt deze ruimte van NS Stations maar moet dit gebouw op termijn verlaten omdat het op de nominatie staat voor sloop en overdracht van NS Stations aan de gemeente, zoals eerder tussen deze beide partijen is overeengekomen. Bovendien is de afstand tussen dit gebouw en het primaire proces te groot; daarmee voldoet het feitelijk niet in functionele zin. De geplande nieuwbouw lost beide aspecten op. Tegelijkertijd staat het borg voor handhaving van het proces en de bijbehorende werkgelegenheid voor een langere periode. Niet uitgesloten is dat uitbreiding van processen op het opstel terrein in de toekomst gaat leiden tot uitbreiding van de personele formatie. De huidige (tijdelijke) huisvesting biedt daarvoor geen ruimte.

Aanvrager van de WABO-vergunning is NS Stations die onder andere binnen het NS-concern voorziet in huisvesting van de verschillende dochterbedrijven binnen NS.

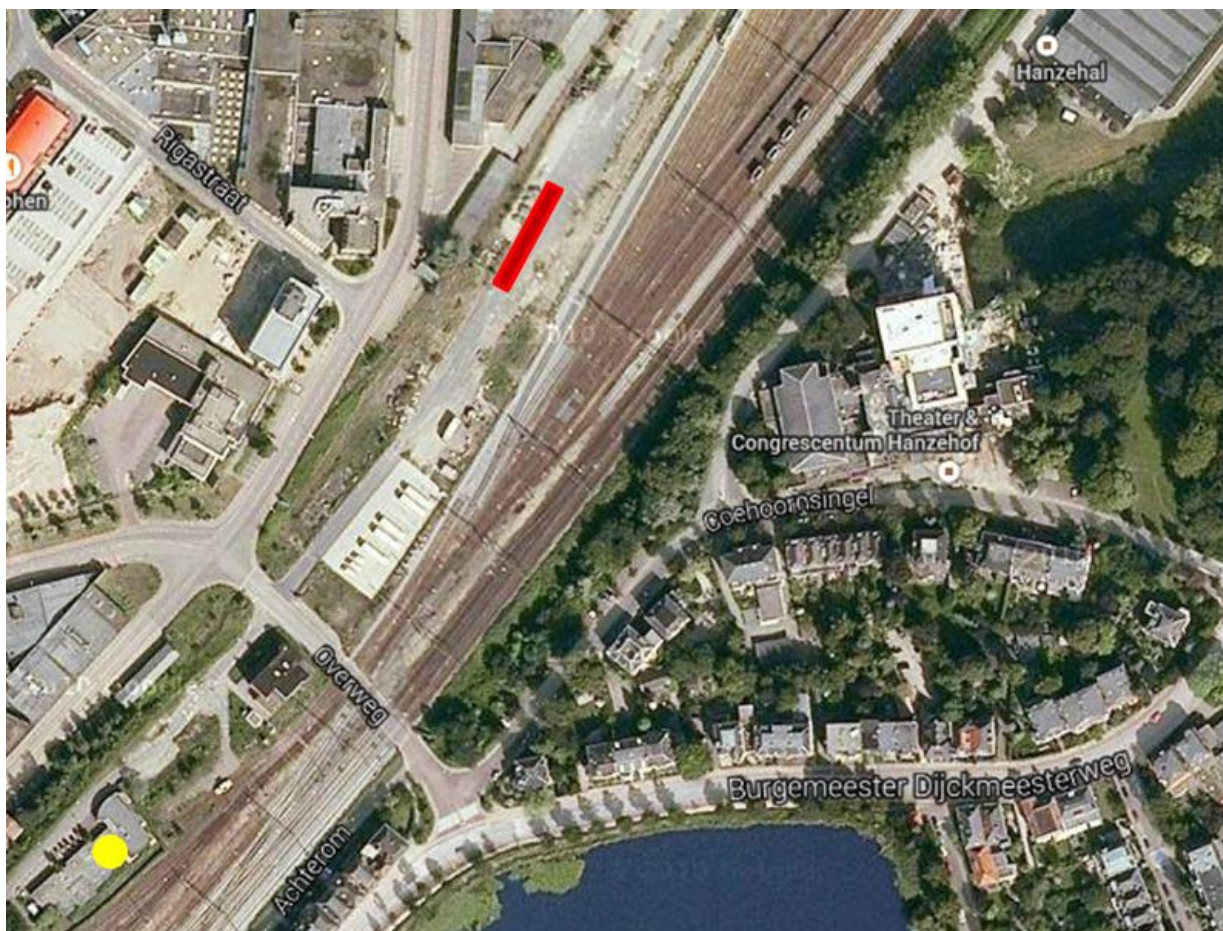
Situatie

Huidige situatie

De locatie ligt op het vernieuwde spooremplacement ten noordoosten van de overweg tussen de Coehoornsingel en de Dreef. Aan de noordkant van het spoor ligt een strook grond die niet meer behoort tot de infrastructuur en daarom bij de opsplitsing tussen ProRail en NS aan NS Stations is toegewezen. Op dit stuk grond wil NS Stations het dienstgebouw ontwikkelen ten behoeve van NedTrain. Het ligt daarmee buiten de directe infrastructuur en geeft geen verstoring in de treinprocessen. In de huidige situatie is de strook grond braakliggend.



Positie in het spooremplacement en ten opzichte van het station. Gele vlek is de huidige tijdelijke huisvesting van NedTrain



Positie in de directe omgeving. Rood is de planlocatie, gele stip is de bestaande tijdelijke locatie.

Verder naar het oosten ligt een werkplaats van spooraannemer Strukton. Deze is weliswaar aangesloten op het spoor maar maakt geen deel uit van de spoorinfra. Feitelijk maakt dit bedrijf deel uit van de industriële omgeving aan de noordwestkant van het emplacement. Ten westen van de overweg wordt voormalig industriegebied op dit moment herontwikkeld tot woongebied. De afstand tot de planlocatie van NedTrain bedraagt ten minste 200 meter. Aan de zuidoostkant grenst het spooremplacement aan een strook met achtereenvolgens (van west naar oost) het cultureel centrum De Hanzehof, sporthal De Hanzehal en sportvelden. Ten westen van De Hanzehal liggen aan de stadkant van de Coehoornsingel woonhuizen. Tussen dit stuk Coehoornsingel en het emplacement ligt een groenstrook met dichte begroeiing; het zicht op het emplacement is gering.

De directe omgeving van de planlocatie biedt een divers ruimtelijk beeld. De uitstraling van het industriegebied richting het spoor is verbrokkeld; het wordt gevormd door een veelheid aan losse, relatief oude en architectonisch laagwaardige gebouwen. Pas na het passeren van de overweg (richting de noordwestkant) neemt de kwaliteit toe dankzij de recentere kantoorbebouwing en de in ontwikkeling zijnde woongebieden.

Aan de stadkant (zuidoostkant) van de locatie is sprake van een open gebied waarin de sportvelden dominant aanwezig zijn. De Hanzehal en De Hanzehof zijn grote monoliete gebouwen met een uiteenlopende uitstraling. De woningen aan de Coehoornsingel zijn vanaf het spoor nauwelijks te zien. De woningen aan de Nieuwstad (ten zuidwesten van de overweg) staan met hun achterzijde naar het spoor gericht.



Zicht op de planlocatie en het aangrenzende industrieterrein vanaf het spoor



Zicht op de planlocatie vanaf de Dreef



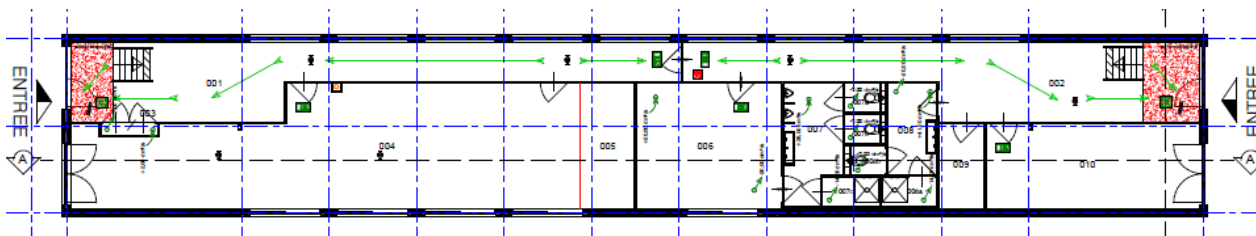
Vanaf de overweg in noordoostelijke richting; links de planlocatie, rechts de Coehoorsingel en Hanzehof



Vanaf overweg in zuidwestelijke richting; links woningen Nieuwstad, rechts de tijdelijke huisvesting van NedTrain en het seinhuis

Toekomstige situatie

Op de locatie is een langwerpig gebouw gepland met een footprint van ca. 6,4 x 40,0 meter. De hoogte bedraagt ca. 6,9 m.



plattegrond begane grond



zuid-oost gevel



ruimtelijke impressies

let op: impressies betreffen vooral het hoofdgebouw. Getoonde hekwerken en losse objecten corresponderen niet meer met de laatste stand van het ontwerp. Zie hiervoor de definitieve ontwerp- en terreintekeningen.

De geplande bouw van NedTrain wordt gevormd door een modulair systeem dat een ingetogen, maar zorgvuldige detaillering en uitstraling kent. Dit sluit aan bij NS- en NedTrain beleid om dienstgebouwen niet te prominent vorm te geven omdat zij ondergeschikt zijn aan zowel het primaire proces van het reizigersvervoer als de omgeving waarin zij staan. Ten opzichte van de bestaande omgeving steekt deze ingetogen uitstraling echter positief af; de direct nabij gelegen industriële panden zijn van lagere kwaliteit. Voor het volledige ontwerp wordt verwezen naar de apart ingediende tekeningen. Deze zijn door de welstandcommissie al getoetst aan de welstandsnota en akkoord bevonden op 12 januari 2015. Vergelijkbare gebouwen zijn eerder gerealiseerd in o.a. Alkmaar. Onderstaande foto's geven daarvan een indruk.



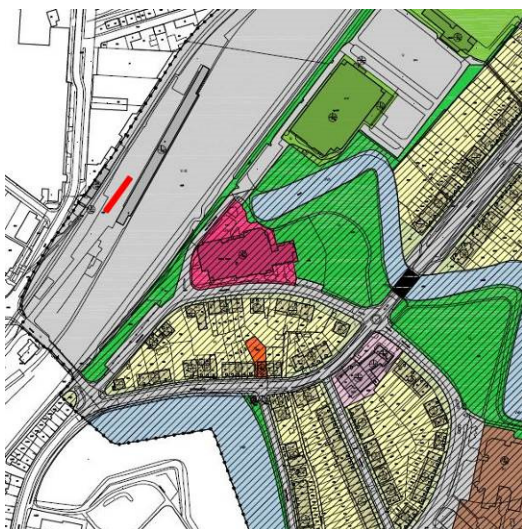
NedTrain gebouw Alkmaar

Afwijking ten opzichte van het bestemmingsplan

De locatie maakt deel uit van het bestemmingsplangebied Deventerweg-Voorsteralleekwartier.

Het terrein heeft in zijn geheel (emplacement en noordelijke strook) de bestemming 'Verkeer – Spoorweg', de bepalingen zijn beschreven onder artikel 20 en de verbeelding van het bestemmingsplan laat enkele bebouwbare oppervlakten zien. Deze zijn echter allemaal historisch bepaald en inmiddels onbruikbaar voor bebouwing omdat de nieuwe sporen eroverheen zijn gelegd. Hierin zal geen verandering meer komen. Op de noordelijke strook zijn in het geheel geen bouwvlakken aangegeven op de verbeelding.

Het gebouw past als '*bijbehorend gebouw*' bij '*a. spoorwegen*' binnen de bestemmingsomschrijving in artikel 20.1. De strijdigheid met het bestemmingsplan zit in de bouwregels in artikel 20.2 en bestaat uit het feit dat het nieuwe gebouw buiten de aangegeven bouwvlakken valt en dat de bouwhoogte afwijkt van de in de historische bouwvlakken aangegeven goot- en nokhoogte (in dit geval beiden aangegeven op 4 meter), voor zover deze nog relevant zijn. Op deze aspecten wordt door NS Stations gevraagd om afwijking van de bestemmingsregels ex artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo..



artikel 20 VERKEER - SPOORWEG

20.1 bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor Verkeer - Spoorweg aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a spoorwegen;
 - b onderdoorgangen;
 - c een brug ter plaatse van de aanduiding brug;
 - d parkeer- en groenvoorzieningen;
 - e waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen;
- met bijbehorende gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en voorzieningen.

20.2 bouwregels

20.2.1 Gebouwen voldoen aan de volgende kenmerken:

- a gebouwd binnen het bouwvlak;
- b goothoogte maximaal de op de plankaart aangegeven goothoogte;
- c bouwhoogte maximaal de op de plankaart aangegeven bouwhoogte;
- d bebouwingspercentage maximaal de op de plankaart aangegeven bebouwingspercentage.

20.2.2 Bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan voor de geleiding, beveiliging en regeling van het railverkeer maximaal:

- a lichtmasten 9 m;
- b bruggen 6 m;
- c overige bouwwerken, geen gebouw zijnde 4 m.

Links: verbeelding bestemmingsplan Deventerweg-Voorsteralleekwartier; rode strook is planlocatie NedTrain

Rechts: bestemmingsbepalingen Verkeer - Spoorweg

Recentelijk zijn op het emplacement een treinwasinstallatie en een tankplaat gerealiseerd. De treinwasinstallatie is een tunnelvormige overbouwing over het spoor waardoor de trein met lage snelheid onder een wasinstallatie doorrijdt. De tankplaat is een vooral ondergrondse voorziening voor het bijtanken van dieseltreinen. Ook deze beide objecten zijn buiten de bouwvlakken geplaatst na een ontheffing van het bestemmingsplan.

Haalbaarheid ten aanzien van beleid

Rijksbeleid

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft in algemene termen aan 'Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (wegen, spoorwegen en vaarwegen) die door Oost-Nederland lopen.' Dit heeft echter vooral betrekking op aansluiting aan en verbetering van het landelijke netwerk.

In het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' wordt alleen een beperking aangegeven aan bestemmingsbepalingen als er sprake is van een reserveringsgebied voor nieuwe infrastructuur. Daarvan is in dit geval geen sprake.

Samengevat: het plan maakt geen specifiek deel uit van landelijk beleid maar ondersteunt dit wel.

Provinciaal beleid: omgevingsvisie en omgevingsverordening

Na overleg met de gemeente Zutphen is vastgesteld dat provinciaal (omgevingsvisie en omgevingsverordening) en regionaal beleid voldoende is verankerd in gemeentelijk beleid en bestemmingsplannen. Aparte toetsing op dit niveau is dan ook niet nodig bevonden. De realisatie van het dienstgebouw raakt geen provinciaal en/of regionaal belang.

Gemeentelijk beleid: bestemmingsplannen

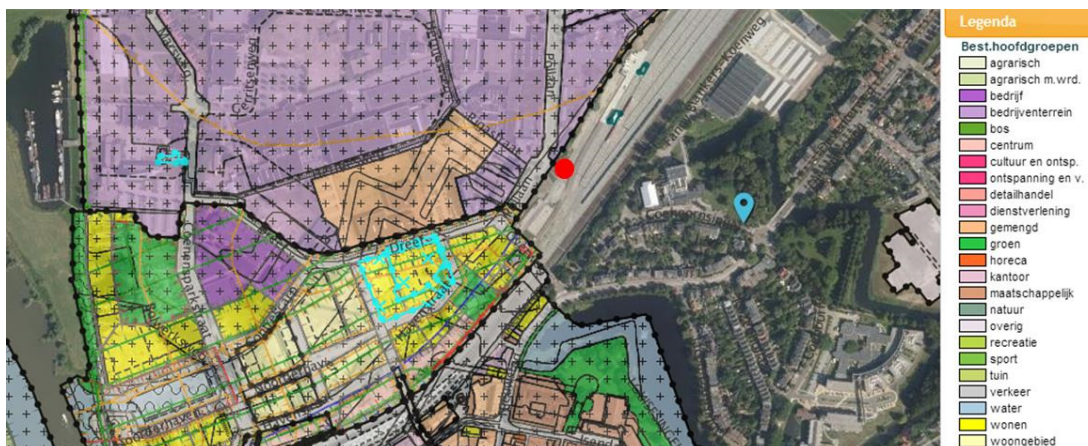
In het bestemmingsplan Deventerweg-Voorsteralleekwartier wordt kort verwezen naar de inbedding van regionaal beleid ('Ontwerp regionale structuurvisie Stedendriehoek 2030'). Hierin wordt gesproken over 'verbeteren regionale bereikbaarheid door hoogwaardig openbaar vervoer' en 'het reduceren van automobilititeit door goede koppelingen aan openbaar vervoer en fietsgebruik'. Het NedTrain gebouw draagt, zij het indirect, als noodzakelijke faciliteit voor het spoorvervoer bij aan deze ambitie.

De gemeente wil zich profileren als 'een duurzame gemeente, met een sterke sociale en economische structuur en burgers die tevreden zijn over het woon- en leefklimaat.' Het bouwplan doet geen afbreuk aan de fysieke identiteit van de stad en draagt als faciliteit voor openbaar vervoer bij aan duurzaamheid. Meer op detail gaat het bestemmingsplan vooral in op 'De Woonkwartieren', die de eerste grootschalige uitleggebieden vormen buiten de oude stadswallen. De focus ligt daarbij binnen het bestemmingsplan Deventerweg-Voorsteralleekwartier op de wijk Deventerwegkwartier. Over de spoorzone worden geen specifieke algemene beleidsuitspraken gedaan.

Wel wordt in het kader van externe veiligheid gesproken over het niet mogelijk maken van 'nieuwe bouwtitels nabij mobiele bronnen'. Het bouwplan is echter een vervanging van de bestaande locatie en wijkt daarin qua ligging ten opzichte van het spoor hoegenaamd niet af.

Aan de noordzijde grenst de planlocatie aan het plangebied De Mars Midden en Noord. De direct aangrenzende bestemmingen zijn bedrijf en bedrijventerrein; het bouwplan sluit daarop qua bestemming nauw aan. Qua ambitie wordt voor De Mars onder andere ingezet op het Groenstructuurplan. Een onderdeel daarvan vormen de betekenisvolle randen en de groene entrees. Hoewel expliciet wordt aangegeven dat de spoorzone geen deel uitmaakt van dit bestemmingsplangebied en dat een bestemmingsplan niet kan verplichten tot aanleg van groen, kan het bouwplan wel bijdragen aan de groene ambitie door aan de noordkant van de locatie tegen het hekwerk beplanting toe te passen.

Aan de noordwestkant grenst de locatie aan het plangebied Noorderhaven. Dit gebied is bestemd als woongebied; de laatste jaren heeft daadwerkelijk een geleidelijke transformatie van bedrijventerrein naar woongebied plaatsgevonden. De locatie van de huidige huisvesting van NedTrain grenst direct aan Noorderhaven. Algemeen beleid is om de relatie tussen de stadsdelen aan weerskanten van het spoor te versterken. Dit is nu juist de reden dat vertrek van de oude locatie en sloop van het gebouw wenselijk is en is overeengekomen tussen NS en de gemeente. De nieuwe planlocatie ligt op voldoende afstand van Noorderhaven om de nieuwe bestemming aldaar op geen enkele manier te hinderen.



Verbeelding bestemmingsplannen De Mars en Noorderhaven; rode stip is planlocatieNedTrain.

Haalbaarheid ten aanzien van relevante ruimtelijke aspecten

Bodem

Grenswaarde voor nader onderzoek is een bebouwingsvlak ≥ 50 m². Het dienstgebouw meet ruim 260 m²; nadere duiding van de bodemkwaliteit is daarom nodig. Voordat de omgevingsvergunning verleend kan worden, dient te worden aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt is voor het beoogde gebruik.

In het verleden is door SBNS (Stichting Bodemsanering NS) onderzoek gedaan. Deze rapporten zijn verstrekt aan de gemeente en in reactie hierop heeft de gemeente als volgt gereageerd:

Er is in het verleden een totaal onderzoek door Tauw gedaan en aan de hand daarvan is een raamsaneringsplan opgesteld. Twee jaar geleden heeft NS alle ernstige verontreinigingen conform dat saneringsplan verwijderd. De rest van de bodem onder de spoorzone heeft de kwaliteit industrie of schoner. Daardoor is nu geen onderzoek meer nodig omdat er geen veranderingen meer hebben plaats gevonden. Mocht er bij het dienstgebouw grond ontgraven worden dan moet er een depotbemonstering komen om de afzet er van te kunnen regelen.

De depotbemonstering is in het projectplan van NS opgenomen. Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

Niet gesprongen explosieven

Door T&A Survey is een historisch vooronderzoek verricht naar eventuele aanwezigheid van niet gesprongen explosieven. Bevindingen zijn vastgelegd in rapport GPR5525 van 30 oktober 2015. Gezien het geconstateerde risico wordt voorgesteld om detectie ter plaatse uit te voeren tijdens de graafwerkzaamheden.

Lucht

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 waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht werden. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moet worden gemaakt dat

het plan tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het plan 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval is bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

Uit de "Rapportage luchtkwaliteit 2007, 2008 en 2009" blijkt dat er vanaf 2007 geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen meer plaatsvinden in de gemeente Zutphen. Het plan draagt dan ook 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging. Ook geldt dat er sprake is van enkel een verplaatsing van de functie. Dit betekent dat geen onderzoek hoeft te worden uitgevoerd.

Vanuit de Wet milieubeheer en vanuit een goede ruimtelijke ordening vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van het project.

Geluid

Wanneer in een plan nieuwe geluidsgevoelige ruimten, zoals woningen worden gerealiseerd, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting op de nieuwe woningen ten gevolge van omliggende wegen. Deze geluidsbelasting mag de 48 dB niet overschrijden.

In voorliggend geval is er geen sprake van het oprichten van geluidgevoelige ruimten waardoor onderzoek daarvoor niet nodig is.

Op het totale emplacement rust een milieuvergunning die in beheer is bij ProRail. Deze gereviseerde milieuvergunning dateert van 13 april 2011 en kent besluiten tot verandering van 18 juni 2012 respectievelijk 22 oktober 2013 en eerdere besluiten tot milieuneutrale meldingen van 29 november 2012 en 17 februari 2014. Het huidige bouwplan is door ProRail eveneens als milieuneutrale melding aangevraagd op 11 mei 2015. Per brief van 20 juli 2015 is gemeld dat deze vergunning van per 6 juli 2015 rechtsweg is verleend.

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

Bedrijven en milieuzonering

Indien door middel van een project nieuwe, milieuhindergevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat deze niet worden gerealiseerd binnen de hinderzone van omliggende bedrijven. Anderzijds mogen milieuhindergevoelige functies in de directe omgeving van het projectgebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkelingen die met een project mogelijk worden gemaakt.

In de directe omgeving van het plangebied zijn diverse bedrijven aanwezig. Deze worden door de ontwikkeling van het dienstengebouw niet gehinderd in de eigen bedrijfsvoering. Het zijn immers geen milieuhindergevoelige functies.

Anderzijds is het dienstengebouw een bedrijfsactiviteit die op ruim 130 m afstand van de milieugevoelige functie wonen wordt op gericht. De werkzaamheden binnen het gebouw beperken zich tot omkleden en verblijven van schoonmaakpersoneel en in beperkte mate van kantoorwerkzaamheden. Op grond van de brochure Bedrijven & Milieuzonering geldt een richtafstand van 30 m tot gevoelige functies. De daadwerkelijke afstand tot woningen is groter dan de richtafstand.

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

Externe veiligheid

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van risico's bij onder meer productie, opslag, transport en gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten leggen beperkingen op aan de omgeving. Door maatregelen kunnen de afstanden worden verkleind.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde, voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. De grenswaarde mag niet worden overschreden.

Voor de oriënterende waarde en richtwaarde geldt dat afwijken alleen met een degelijke motivering is toegestaan. Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire (chemische fabriek, lpg-tankstation) en de mobiele (tankwagen, gasleidingen) bronnen.

Het dienstgebouw valt gezien de aard en oppervlakte naar het zich laat aanzien onder de categorie 'beperkt kwetsbare objecten'; de oppervlakte bedraagt ca. 500 m². Het aantal werkzame personen bedraagt in een 7x24 uursbezetting in totaal ca. 35 waarvan er tegelijkertijd maximaal tussen de 15 en 20 aanwezig zijn in het gebouw. Het merendeel van de tijd zal het gebouw zelf nauwelijks bemenst zijn omdat de medewerkers zich op het buitenterrein of in de treinen bevinden; het gebouw dient voor hen voornamelijk als omkleed- en lunchvoorziening en incidenteel als vergaderruimte. De aangegeven bezetting is dan ook vooral aan de orde bij de ploegenwisselingen. Een deel van het gebouw is in gebruik als magazijn- en techniekruimte. Het gebouw telt twee verdiepingen en heeft uitgangen aan beide kansen uiteinden.

Het gebouw valt niet binnen de risicocontouren of invloedsgebieden van de bekende plaatsgebonden risicobronnen. Wel bevindt het zich binnen de 200 meter grens van het spoor dat wordt aangemerkt als een mobiele risicobron vanwege transport van gevaarlijke stoffen. Het bevoegd gezag heeft daarom aangegeven dat een herberekening van het groepsrisico moet plaatsvinden om te beoordelen hoe dit zich verhoudt tot de oriëntatiewaarde.

In de rapportage IEMBC8963-101-363R001D010 van Royal HaskoningDHV van 6 november is aangegeven dat het groepsrisico met een zeer kleine factor toeneemt. Omdat de huidige waarde echter al iets boven de oriëntatiewaarde uitkomt, is een uitgebreide verantwoording gemaakt. Daarbij is vastgesteld dat bron- en ruimtelijke maatregelen niet mogelijk of nodig zijn. Ten aanzien van de bestrijdbaarheid zijn de mogelijkheden op het plangebied voldoende. Voor de spoorlijn zelf wordt dit door de Veiligheidsregio nader beoordeeld in haar formele advies aan de gemeente Zutphen. Het is aan het bevoegd gezag om op basis hiervan een oordeel op te stellen. Met betrekking tot zelfredzaamheid is het plangebied voldoende ingericht om het gebied te kunnen ontvluchten.

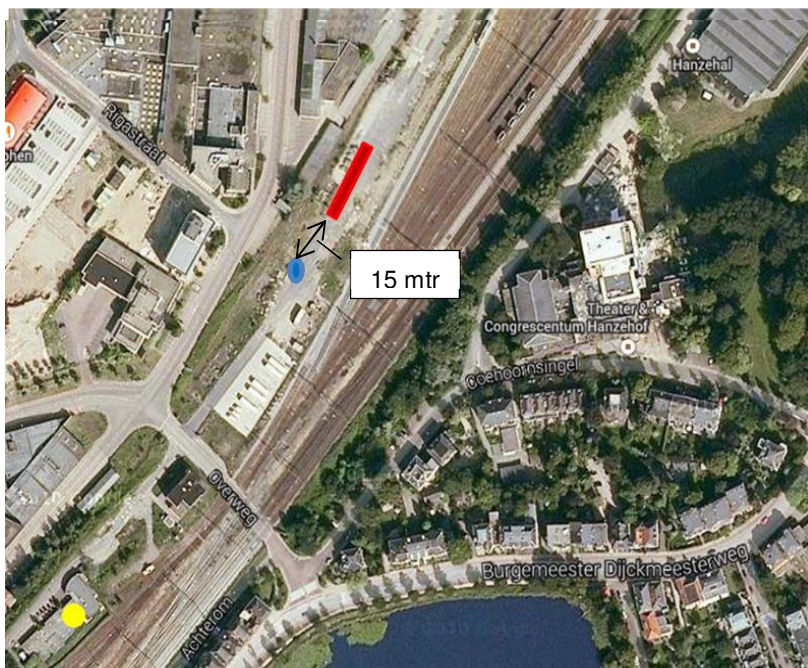
Vanuit externe veiligheid zijn er geen belemmeringen te verwachten ten aanzien van de uitvoerbaarheid van dit project.

Bluswatervoorziening

Op minimaal 40 meter vanaf de ingang van het gebouw moet een bluswatervoorziening aanwezig zijn. In overleg met brandweer IJsselstreek, afdeling risicobeheersing, is vastgesteld dat een brandput daarin voldoende voorziet. De brandweer heeft een type brandput en een locatie voorgesteld die overgenomen zijn op de bouwtekeningen en in het projectplan

Geadviseerde uitvoering te plaatsen put (zie bij benadering in de onderstaande schets en voor de exacte positionering op pagina 11 onder 'Verkeer en parkeren / bereikbaarheid hulpdiensten'):

- Gesloten geboorde put met bovengrondse aansluiting en een aanrijbeveiliging
- Een minimale capaciteit van 60 m³ per uur voor een periode van 4 uur.
- Voor een betrouwbare werking van de put is het noodzakelijk deze jaarlijks te onderhouden, door de put af te pompen en te controleren. Hiervan dient een keuringsrapport overlegd te worden.



Ecologie

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening te worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. De Nederlandse wetgeving maakt voor bescherming van natuur onderscheid in de bescherming van gebieden in de Natuurbeschermingswet en de soortbescherming in de Flora- en faunawet.

Gebiedsbescherming

In het kader van de Natuurbeschermingswet dient te worden getoetst of de beoogde ontwikkeling een eventuele negatieve invloed heeft op beschermde gebieden. Het dichtstbijzijnde gebied dat in het kader van de Natuurbeschermingswet is aangewezen, is het Natura2000-gebied IJsseluitwaarden, tevens onderdeel van het Gelders natuurnetwerk. Verwacht wordt dat de activiteiten in het plangebied, gezien hun ligging en omvang, geen negatieve invloed hebben op het functioneren van dit Natura2000-gebied en het Gelders natuurnetwerk. Dit houdt verband met de tussenliggende functies, de relatief beperkte invloed die het dienstengebouw heeft op de omgeving.

Soortbescherming

De Flora- en faunawet draagt zorg voor een duurzame instandhouding van alle inheemse flora en fauna. In dit kader dient te worden onderzocht of er geen schade aan soorten wordt toegebracht. Afhankelijk van de kwetsbaarheid van de soort zijn er verschillende beschermingsregimes van toepassing. Door Royal Haskoning DHV is op 24 juli 2015 een quickscan flora en fauna uitgevoerd (rapport Royal HaskoningDHV 24 juli 2015, kenmerk BC8963-101-363 (PN6085-103-100/NS/Voorbereiding Zutphen)). Onderstaand een korte samenvatting van de onderzoeksresultaten.

In het plangebied kunnen de volgende beschermde soorten voorkomen:

- gewone pad, bruine kikker (beide tabel 1);
- verschillende soorten muizen, de mol en de egel (alle tabel 1);
- gewone dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, gewone grootvleermuis (tabel 3 HR bijlage IV);
- broedvogels (streng beschermd, vergelijkbaar met tabel 3 soorten), maar geen broedvogels met een jaarrond beschermd broedplaats.

Effecten kunnen volledig worden voorkomen door:

- Zorgvuldig te werken bij bouwrijp maken: check aanwezigheid van fauna en deze zonodig verplaatsen of – verjagen. Vervolgens kaal maken werkterrein;
- Effecten op broedvogels voorkomen: buiten broedseizoenen werken of plangebied voor het broedseizoen ongeschikt maken voor broedende vogels (kaal maken werkterrein buiten broedseizoenen);
- Bij werkzaamheden tijdens het broedseizoen het plangebied door een ecooloog te laten controleren op de aanwezigheid van broedvogels.

Effecten op vleermuizen zijn bij voorbaat uitgesloten omdat er geen significante toename is van verstoring door verlichting (plangebied is thans ook verlicht). De vleermuizen die nu in het plangebied foerageren zijn tolerant voor verlichting van het foerageergebied in stedelijk gebied en zullen geen hinder ondervinden van een geringe toename van verlichting.

Als aan die hiervoor genoemde voorwaarden wordt voldaan, worden effecten op flora en fauna zoveel mogelijk voorkomen en wordt voldaan aan de Flora- en faunawet. Dan is geen ontheffing nodig.

Om zo weinig mogelijk schade aan planten en dieren te berokkenen, kan voor dit werk een specifiek ecologisch werkprotocol worden gemaakt.

Algemene voorwaarden

Op grond van het onderzoek is aangegeven wat de resultaten ter plaatse zijn. Dat neemt niet weg dat een tweetal voorwaarden volgend uit de Flora- en faunawet altijd van toepassing zijn:

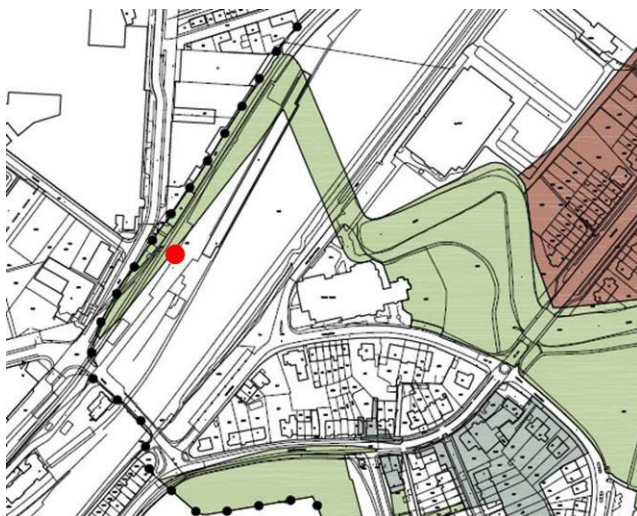
- In het broedseizoen van vogels (half maart tot half juli) mogen de vegetatie, en opstallen in het plangebied niet worden verwijderd. De start van werkzaamheden tijdens deze periode zou leiden tot directe verstoring van broedvogels en het broedsucces. Alle vogels zijn beschermd. Er is geen vrijstelling te verkrijgen in het kader van de Flora- en faunawet voor activiteiten die vogels in hun broedseizoen zouden kunnen verstoren.
- Op basis van de zorgplicht volgens artikel 2 van de Flora- en faunawet dient bij de uitvoering van de werkzaamheden voldoende zorg in acht te worden genomen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving. Dit houdt in dat bij het uitvoeren van werkzaamheden altijd rekening moet worden gehouden met aanwezige planten en dieren. Zo dienen maatregelen te worden getroffen om bijvoorbeeld verstoring tot een minimum te beperken. Dieren moeten de gelegenheid hebben om uit te wijken en mogen niet opzettelijk worden gedood. Dit kan door:
 - o Voortijdig maaien van het plangebied, zodat dieren wegtrekken;
 - o Het beperken van verlichting tijdens de avonduren in de zomer, voorjaar en herfst ten behoeve van vleermuizen en andere nachtdieren;
 - o Het slopen en rooien starten buiten het voortplantingsseizoen en het winter(slaap)seizoen, zodat het plangebied ongeschikt is voor dieren.

Op grond van het bovenstaande bestaan er vanuit flora en fauna geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het dit project.

Archeologie en cultuurhistorie

Op de archeologische kaart in het bestemmingsplan Deventerweg-Voorsteralleekwartier wordt de ondergrond van het spooremlacement aangeduid als 'laag, bekende waarde'. Het feit dat het emplacement recentelijk is herzien zal deze waardering hebben bevestigd. Wel raakt het bouwplan een strook met het predicaat 'middelhoog, bekende waarde' die wordt gevormd door de voormalige waterlopen van de oude bolwerken. Archeologisch onderzoek is hier nodig als de bodemingreep groter is dan 500 m² en dieper dan 0,5 meter vanaf maaiveld.

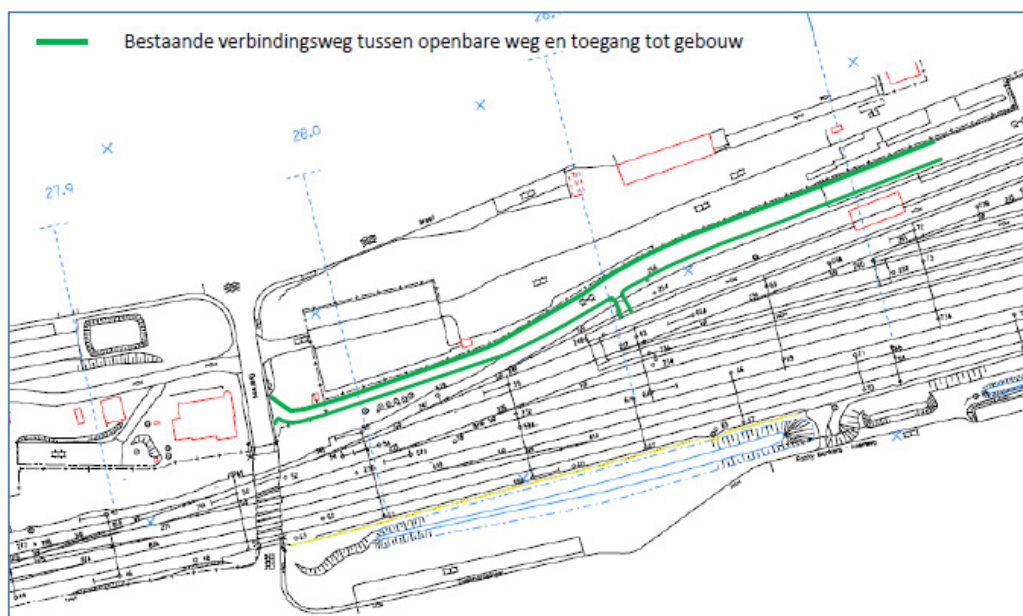
Archeologisch onderzoek is niet nodig. Het spoorgebied is enkele meters opgehoogd ten opzichte van het vroegere maaiveld. Alleen de funderingen reiken tot in de ondergrond en die richten nagenoeg geen schade aan.



archeologiekaart omgeving; rode stip is planlocatie

Verkeer en parkeren / bereikbaarheid hulpdiensten

De locatie wordt ontsloten vanaf de ProRail dienstweg op het emplacement. Deze dienstweg takt aan op de openbare weg ter plaatse van de overweg, tussen het spoor en de kruising met de Dreef. De dienstweg is particulier terrein en kan worden afgesloten voor onbevoegden door middel van een hek.

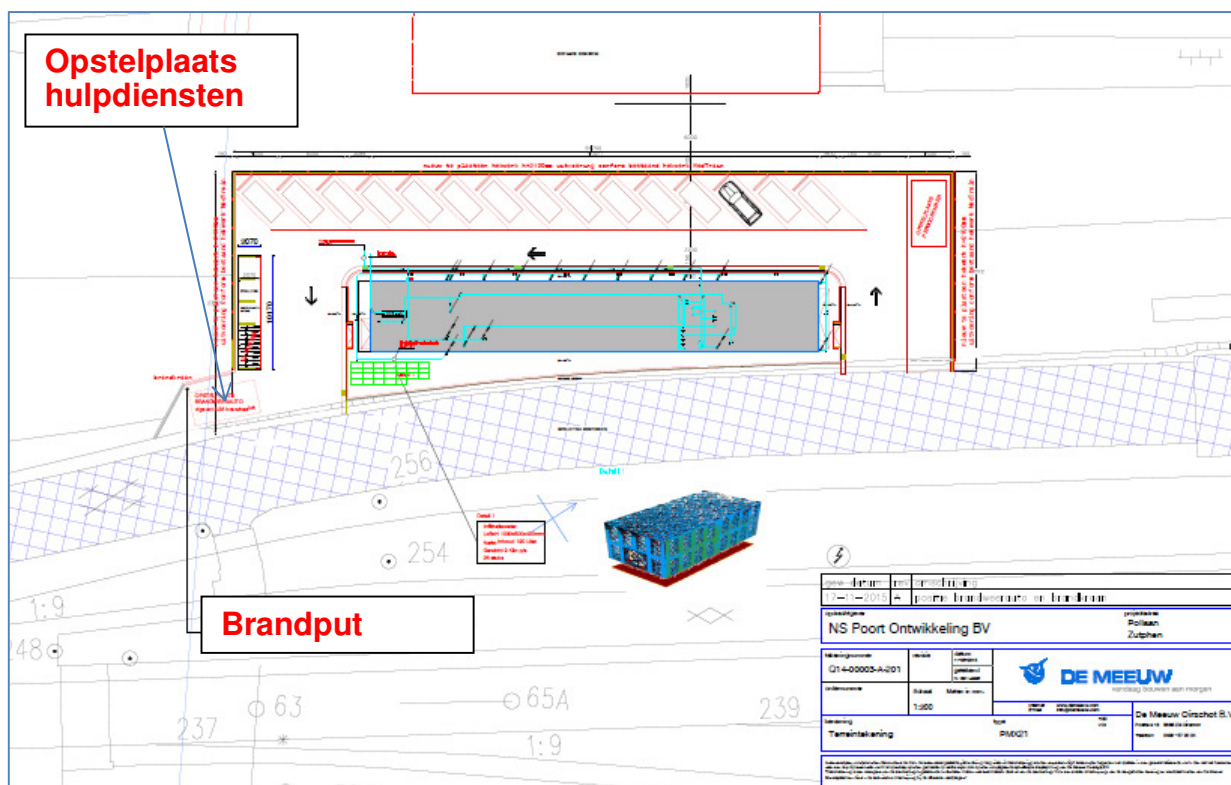


Om het NedTrain gebouw te bereiken is gekozen voor de volgende optie: het gebouw ligt binnen de terreinafbakening van ProRail. De hoge erfafscheiding wordt dan rond het NedTraingebouw geplaatst en tussen het NedTrain gebouw en het ProRail terrein wordt het hek verwijderd (voor hergebruik).

Deze optie heeft de voorkeur omdat de medewerkers voortdurend pendelen tussen het gebouw en het opstelrein met de schoonmaakkperrons. Eventuele hekken op die route zullen dan ook vaak open staan hetgeen in combinatie met een laag hek aan de andere kant van het gebouw een onveilige situatie kan opleveren.

De opstelling van brandweer/hulpdiensten is aangegeven in onderstaande tekening. De gemarkeerde blusvoorziening is nader omschreven bij het aspect 'bluswatervoorziening' op pag 9.

Parkeren voor medewerkers wordt geheel op eigen terrein gerealiseerd. Van aan- en afvoer van materiaal is slechts in zeer geringe omvang sprake en het wordt op eigen terrein afgehandeld.



Situatie, terreinindeling, tekening Q14-00003-A-201

Water

Waterafvoer

Regenwaterafvoer kan worden geregeld door infiltratie in de bodem op de locatie. Verwezen wordt naar de tekening 1505BA00-b en rapportage 1501-infiltratieberekening adviesburo J. van Toorenburg van 7 mei.

Een aansluiting op het vuilwater rioleringsstelsel is wel noodzakelijk vanwege de aanwezige sanitaire voorzieningen. Daarnaast vinden in het gebouw geen processen plaats die bijzondere voorzieningen vragen. Aannemelijk is dat er op de reinigingsperrons al uitstortgootstenen aanwezig zijn en dat het gebouw op de daarvoor benodigde riolering kan worden aangesloten.

Watertoets

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. Ook al is hier sprake van een afwijking van het bestemmingsplan, toch wordt in deze waterparagraaf de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling per waterthema afgewogen. De relevante waterthema's worden door middel van de watertoetstabel geselecteerd en vervolgens beschreven. Ten behoeve van de watertoets is onderhavig project getoetst aan de thema's die het Waterschap Rijn en IJssel van belang acht ten behoeve van het waarborgen van een gunstige waterhuishoudkundige situatie nu en in de toekomst. Het resultaat van deze toets volgt hieronder.

Watertoetstabel

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

Financiële haalbaarheid

De verantwoordelijkheid voor eventuele planschade is overgenomen door NS Stations middels het ondertekenen van de door de gemeente verstrekte planschadeovereenkomst (document Q14-00003_PlanschadeOver_NedTrain; 'Verhaalscontract zonder vooruitbetaling en met eindafrekening op basis van werkelijke tegemoetkoming in planschade', ondertekend namens NS Stations door J. Lok op 4 mei 2015).

Utrecht, 16 november 2015
Ir. Jan Willem Bouman