

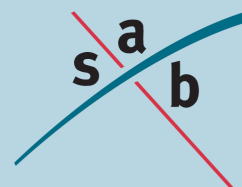
Bestemmingsplan

Marstunnel

Gemeente Zutphen

Vastgesteld: 3 december 2012

Datum: 1 oktober 2012
Projectnummer: 90554
ID: NL.IMRO.0301.bp0207Marstunnel-vs01



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Geldend bestemmingsplan	5
1.4	Opzet van het bestemmingsplan	5
2	Het plan	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Huidige situatie omgeving en plangebied	6
2.3	Het plan	9
3	Haalbaarheid van het plan	16
3.1	Beleid	16
3.2	Milieuaspecten	23
3.3	Water	32
3.4	Flora en fauna	35
3.5	Archeologie	39
3.6	Cultuurhistorie	40
3.7	Verkeer en parkeren	42
3.8	Economische uitvoerbaarheid	44
4	Wijze van bestemmen	46
4.1	Algemeen	46
4.2	Dit bestemmingsplan	48
5	De procedure	50
5.1	Inspraak en overleg	50
5.2	Zienswijzen	50

Separate bijlagen

- Bijlage 1: Notitie consequentie wijziging geohydrologie De Mars Zutphen voor grondwaterverontreiniging Flamco, TAUW B.V., kenmerk N001-4674662RGL-iap-V01-NL, 22 september 2010
- Bijlage 2: Akoestisch onderzoek Reconstructie wegen Stationsgebied, Zutphen, De Haan B.V., B.07.232.12, 14 mei 2012
- Bijlage 3: Herontwikkeling De Mars, Zutphen, onderzoek naar de luchtkwaliteit en depositie, DGMR B.V., M2007.5537.02.R001, 24 maart 2011

- Bijlage 4: Notitie bij onderzoek herontwikkeling De Mars, Zutphen, DGMR B.V., M2007.5537.03.N001, 25 november 2011
- Bijlage 5: Toetsing externe veiligheid ontwikkelingsgebied Noorderhaven te Zutphen, DHV B.V, BA6593-101-100, november 2011
- Bijlage 6: Verantwoording groepsrisico Noorderhaven, DHV B.V., B7437-02-001, november 2011
- Bijlage 7: Gebiedsinventarisatie NGE De Mars, Koekoek taxatie & advies, september 2011
- Bijlage 8: PRA onderdoorgangen De Mars, Koekoek taxatie & advies, september 2011
- Bijlage 9: Grondwatermodellering De Mars, Zutphen, Tauw B.V., nummer 4502035, 7 september 2010
- Bijlage 10: Arcadis (2 september 2009) Quicksan ecologie Onderdoorgang Zutphen, projectnummer: B02041/OF9/009/100001/AM
- Bijlage 11: Arcadis (14 september 2010), Natuurtoets onderdoorgangen De Mars, projectnummer: B02041.100001

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de gemeente Zutphen wordt bedrijventerrein De Mars, gelegen ten noorden van de spoorweg Deventer-Arnhem in Zutphen, momenteel geherstructureerd. Het noordelijke deel van dit bedrijventerrein blijft als zodanig in gebruik. Het zuidelijke deel, Noorderhaven, krijgt een nieuwe functie. In het masterplan De Mars is dit gebied gereserveerd voor centrumfuncties, wonen en kantoren, waarbij ook aandacht is voor de noord-zuid verbindingen in de stad.

De stationsomgeving vormt in de huidige situatie een barrière tussen de Zutphense binnenstad en het toekomstige woon-/werkgebied Noorderhaven. Een nieuwe verbinding is nodig om beide gebieden goed en veilig te verbinden. De barrière die de spoorlijn vormt wordt met de onderdoorgang, genaamd Marstunnel, ter plaatse van het plangebied doorbroken. De nieuwe onderdoorgang vormt een belangrijke verbinding richting de N348 en tussen De Mars/Noorderhaven en de binnenstad. Hierbij zal het vrachtverkeer wordt ontmoedigd om van de tunnel gebruik te maken en worden aangemoedigd de nieuwe rondweg te gebruiken.

De Marstunnel vervangt de bestaande verbinding ter plaatse van de IJsselkade (in de huidige verkeerskundige functie) en de Overweg en zorgt voor de gewenste relatie tussen de genoemde gebieden ten zuiden en ten noorden van het spoor.

De voorgenomen ontwikkeling van de onderdoorgang past echter niet binnen de vigerende bestemmingsplannen. Dit bestemmingsplan maakt de onderdoorgang en de noodzakelijke aanpassingen in de aanliggende infrastructuur juridisch-planologisch mogelijk.

De naam van het bestemmingsplan is afgestemd op het straatnamenbesluit. Het project heeft bouwtechnisch gezien echter geen betrekking op een tunnel, maar op een onderdoorgang. Het verschil zit in de lengte van het 'dichte' deel. Bij een tunnel is dat meer dan 250 meter (begrippenlijst Steunpunt Tunnelveiligheid, Rijkswaterstaat).

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt in de spoorzone tussen het centrum van Zutphen en het nieuw te ontwikkelen woon- en werkgebied Noorderhaven op het huidige bedrijventerrein De Mars. De Marstunnel is voorzien ten westen van het station en verbindt de noordelijk gelegen Parkstraat met het zuidelijk gelegen Stationsplein, de IJsselkade en oude IJsselbrug. De navolgende afbeeldingen tonen de globale ligging van het plangebied. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding bij dit plan.



Globale ligging plangebied

bron: Datahotel Gelderland, bewerking SAB

1.3 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied maakt deel uit van de volgende geldende bestemmingsplannen:

- “Stationsplein-Molengracht”, zoals is vastgesteld bij besluit van de Raad van de gemeente Zutphen op 17 april 2000 en vervolgens goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 5 december 2000;
- “IJsselkade”, zoals is vastgesteld bij besluit van de Raad van de gemeente Zutphen op 30 januari 1990 en vervolgens goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 20 april 1990;
- “IJsselkade 1^e herziening”, zoals is vastgesteld bij besluit van de Raad van de gemeente Zutphen op 25 november 1996 en vervolgens goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 3 april 1997;
- “Marswegkwartier 1982”, zoals is vastgesteld bij besluit van de Raad van de gemeente Zutphen op 25 maart 1985 en vervolgens goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 10 maart 1986;
- “Dreef 1983”, zoals is vastgesteld bij besluit van de Raad van de gemeente Zutphen op 19 december 1983 en vervolgens goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 3 januari 1985.

Op grond van bovengenoemde bestemmingsplannen is de beoogde ontwikkeling van de Marstunnel niet mogelijk. Een (gedeeltelijke) herziening van de geldende bestemmingsplannen is dan ook noodzakelijk. Met voorliggend document wordt hierin voorzien.

Overigens worden voor de plangebieden “Stationsplein-Molengracht”, de oude stad en de IJsselkade nieuwe conserverend bestemmingsplannen opgesteld (respectievelijk getiteld: “Nieuwstad-Stationsplein” en “Oude stad/IJsselkade”). De ontwerpbestemmingsplannen zijn ter inzage gelegd met ingang van 23 augustus 2012. De plangrenzen van het plangebied voor de Marstunnel en het plangebied van de toekomstige conserverende bestemmingsplannen worden op elkaar afgestemd.

1.4 Opzet van het bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan bevat een toelichting, regels en een verbeelding. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het wijzigingsplan. De toelichting is als volgt opgebouwd: na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het plan zelf beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de haalbaarheid van het plan getoetst aan de hand van thema's als beleid, milieu, etc. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de wijze van bestemmen. Hierin worden de bepalingen in de regels nader uitgelegd. Ten slotte komen in het vijfde hoofdstuk de resultaten van de procedure aan de orde.

2 Het plan

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving van het plangebied gegeven en wordt het bouwplan nader toegelicht. Dit hoofdstuk gaat zowel in op het huidige gebruik van de gronden als op het toekomstig gebruik van het plangebied.

2.2 Huidige situatie omgeving en plangebied

Omgeving van het plangebied

In december 1997 is de “Structuurvisie Stationsplein” opgesteld. Deze structuurvisie omvat een visie op de gewenste ruimtelijk-functionele ontwikkeling van het stationsplein aan de zuidzijde, de relaties met omliggende gebieden aan de zuidzijde (Molengracht, Nieuwstad en centrum) en de noordzijde (De Mars). Met deze structuurvisie is het richtsnoer/beleidskader voor de ontwikkeling en herinrichting van het stationsgebied in gang gezet. Op basis van de structuurvisie is in 2000 het bestemmingsplan “Stationsplein-Molengracht” opgesteld. Hiermee werd onder andere de herontwikkeling van het stationsgebied planologisch mogelijk gemaakt.

De omgeving van het plangebied heeft sinds de vaststelling van voornoemd beleid een kwaliteitsverbetering doorgemaakt. Eerst is de openbare ruimte aan de zuidzijde van het NS-station heringericht. Later is ten oosten van het plangebied (na een planologische vrijstellingsprocedure) een nieuw schoolgebouw (ROC) gerealiseerd. Het gebied ten noorden van het plangebied (Noorderhaven) is onderdeel van het verouderde bedrijventerrein De Mars. Het deelgebied Noorderhaven wordt opnieuw ingericht als woon- en werkgebied.

De bestaande infrastructurele verbindingen tussen de binnenstad en De Mars bestaan uit de onderdoorgang bij de IJsselkade, de onderdoorgang bij het station en de gelijkvloerse spoorwegovergang bij de Overweg. In de nabije toekomst wordt, behalve de Marstunnel, een tweede onderdoorgang gerealiseerd. Deze tweede onderdoorgang (Kostverloren) komt aan de oostzijde van het stationsgebied en is alleen beoogd als verbinding voor het langzaam verkeer.

Huidige situatie in het plangebied

Het plangebied heeft in de huidige situatie hoofdzakelijk een infrastructurele functie vanwege het spoor en de bestaande wegen. Daarnaast is een aantal bomen en onverhard gebied aanwezig. In het plangebied komt geen noemenswaardige bebouwing voor. De navolgende afbeeldingen geven een impressie van het plangebied en de omgeving.



Zicht op de IJsselbrug en IJsseldijk



Kruising IJsseldijk-Stationsplein



Zicht op het Stationsplein



Huidige situatie aan de zuidzijde (Stationsplein) van het plangebied

bron: Arcadis



Huidige situatie aan de noordzijde van het plangebied (Bedrijventerrein De Mars)

bron: Arcadis

2.3 Het plan

2.3.1 Noodzaak onderdoorgang

2.3.1.1 Inleiding

De Marstunnel is een ongelijkvloerse spooronderdoorgang. De spooronderdoorgang is bedoeld voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer. De Marstunnel begint bij de kruising IJsselkade-Stationsplein-Oude IJsselbrug en wordt ontsloten op de Coenensparkstraat. In de navolgende paragrafen is kort de aanleiding en noodzaak voor de realisatie van de Marstunnel beschreven.

2.3.1.2 Aanleiding

De huidige verbindingen in de omgeving van het plangebied voldoen, mede gezien de ontwikkeling van Noorderhaven, niet aan de eisen van een goede infrastructuur tussen het centrum van Zutphen en het bedrijventerrein De Mars. De bestaande onderdoorgang onder de IJsselbrug heeft een beperkte doorrijhoogte en kan, gelet op de situering, bij hoog water van de IJssel, maar beperkt of niet worden gebruikt. De bestaande onderdoorgang bij het station (perrontunnel) is alleen geschikt voor voetgangers en is 's nachts afgesloten. De gelijkvloerse spoorwegovergang bij de Overweg is vanwege de (toenemende) frequentie van het treinverkeer geen optimale verbinding, omdat deze steeds vaker of langdurig is gesloten. Het spoor vormt daarmee een barrière tussen De Mars en het centrum van Zutphen.

Het opheffen van de bestaande Overweg en het vervangen daarvan door een nieuwe ongelijkvloerse verbinding wordt gesubsidieerd vanuit Nanov-subsidie (bedoeld voor het opheffen van overwegen). De beschikbaarheid van deze financiering vormt tevens een belangrijke aanleiding voor aanleg van de tunnel.

Naast de infrastructurele verbindingen is de huidige ontsluiting ter plaatse van het Stationsplein met name georiënteerd richting de binnenstad. Daardoor is sprake van een sterke tweedeling van het stationsgebied. Door een volwaardige infrastructurele verbinding middels de nieuwe onderdoorgang wordt, in combinatie met de aanleg van de onderdoorgang Kostverloren, de relatie tussen de noordzijde en de zuidzijde van het station versterkt.

2.3.1.3 Rijksbeleid

Circulaire Spoorse doorsnijdingen tweede tranche

De Circulaire Spoorse doorsnijdingen tweede tranche is op 17 november 2008 vastgesteld. Met deze circulaire zijn, in navolging van de eerste tranche uit 2006 en op verzoek van de Tweede Kamer, gemeenten wederom geholpen met een financiële bijdrage om de barrièrewerking van het spoor in stedelijk gebied te verminderen of op te heffen. Voor het project De Mars is € 415.942 uitgekeerd.

2.3.1.4 Provinciaal en gemeentelijk beleid

Streekplan (structuurvisie) Gelderland 2005, provincie Gelderland

De provincie hecht groot belang aan een goede verkeerskundige doorstroming en het voorkomen van overlast als gevolg van verkeer. Met de aanleg van een nieuw tracé voor de N348 Zutphen – Eefde / Noordelijke ontsluiting over het bedrijventerrein wil de provincie Gelderland zowel de bereikbaarheid van De Mars verbeteren als de leefbaarheid van de woongebieden Zutphen en Eefde.

Uitvoeringsplan VCP, gemeente Zutphen

In het gemeentelijk Uitvoeringsplan VCP (verkeerscirculatieplan) 2008 is aangegeven dat de verbinding van De Mars naar de binnenstad wordt verbeterd, voor zowel de auto, fiets als voetganger. Opgenomen is dat de bestaande onderdoorgang onder de IJsselbrug (Havenstraat) wordt verplaatst in oostelijke richting. Hiermee wordt bedoeld op onderhavig plangebied. Deze nieuwe onderdoorgang zal, in tegenstelling tot de huidige situatie, bij hoog water toegankelijk blijven.

Masterplan De Mars, gemeente Zutphen

Het Masterplan geeft voor een langere periode 10 à 20 jaar de ontwikkelingsrichting aan voor het bedrijventerrein. Het Masterplan geeft aan op welke wijze de structuur van De Mars past binnen Zutphen als geheel. Een van de uitgangspunten hierbij is verbetering van de bereikbaarheid van De Mars in zijn totaliteit.

De Zuidzone (Noorderhaven) is het deel van De Mars dat het meeste zal veranderen. Dit verouderde en verlaten deel van het industrieterrein wordt veranderd in een binnenstedelijk gebied met als voornaamste functie wonen. Bij de herontwikkeling van het zuidelijk deel tot binnenstedelijk gebied moeten goede verbindingen met de binnenstad er voor zorgen dat een binnenstedelijke verzorgingsstructuur bereikt wordt. De huidige verbindingen tussen de binnenstad en Noorderhaven zijn niet toereikend. Daarom is een nieuwe verbinding, in de vorm van een onderdoorgang, tussen het centrum van Zutphen en het bedrijventerrein De Mars noodzakelijk.

Gebiedsplan De Mars, gemeente Zutphen

Het Gebiedsplan De Mars bevat de kaders en bepaalt de verkeersstructuur voor De Mars. Op basis van het gebiedsplan is de verkeersstructuur voor Noorderhaven nader uitgewerkt. De verkeersstructuur wordt beschouwd vanuit de aspecten bereikbaarheid (verkeersafwikkeling, verkeerscirculatie) en verkeersveiligheid. Hierbij wordt ingegaan op het autoverkeer, het langzaam verkeer en het parkeren. Voor de inrichting en vormgeving van de toekomstige verkeersinfrastructuur worden voorkeurskenmerken uitgesproken.

De bereikbaarheid voor het verkeer vormt een belangrijke voorwaarde voor de herontwikkeling van De Mars. De levendigheid en bedrijvigheid op De Mars genereren veel verkeer boven de toenemende mobiliteit. De nabijheid van het spoor en de binnenstad vormt een kracht om automobilititeit te beperken. Maar er is sprake van achterstallig onderhoud in het externe netwerk. Dit wordt opgelost met de komst van de N348 en een directe, onbelemmerde autoverbinding tussen de binnenstad ten westen van het station (ontwikkeling in onderhavig plangebied) en een langzaam verkeersverbinding ten oosten van het station (Kostverloren), tussen de binnenstad en het zuiden van De Mars.

Met de aanleg van de onderdoorgang Marstunnel wordt de IJsselboulevard vrijgespeeld van autoverkeer en in het publieke domein getrokken voor fietsers en voetgangers. De boulevard koppelt diverse bestaande en nieuwe functies zoals de woningbouw rond Noorderhaven, de Houthaven met historische schepen, nieuwe en bestaande kantoren en de nieuw te realiseren functies in het huidige Marswegkwartier.

De nieuwe autoverbinding onder het spoor loopt via de Coenensparkstraat langs de toekomstige jachthaven en takt uiteindelijk met een nieuwe verbinding en via de Industrieweg aan op de Pollaan en in het verlengde daarvan de N348. De nieuwe Coenensparkstraat wordt verbreed en omgevormd tot een brede laan. Deze laan verbindt de verschillende deelgebieden. Voor bewoners uit De Hoven is de nieuwe verbinding de snelste weg naar De Mars. Autoverkeer uit de binnenstad dat richting De Mars rijdt, kan kiezen tussen de nieuwe onderdoorgang Marstunnel en de onderdoorgang bij de Industrieweg. De nieuwe verbindingen maken het mogelijk een deel van het wegverkeer weg te geleiden van het Stationsplein naar de Mars.

In het plan voor de nieuwe onderdoorgang is tevens rekening gehouden met een verbetering van de verbinding voor het langzaam verkeer. Het wandel- en fietsverkeer heeft in de toekomst vijf mogelijkheden om De Mars te bereiken. De IJsselboulevard, de verlengde Coenensparkstraat, de voetgangerstunnel bij het station, de nieuwe onderdoorgang Kostverloren en de onderdoorgang bij de Industrieweg maken De Mars goed bereikbaar voor fietsers en voetgangers.

2.3.1.5 Verbetering regionale en lokale wegennet

Ontsluiting N348

De beoogde onderdoorgang draagt bij aan een goede ontsluiting van het centrum van Zutphen met de N348. De doorstroming op het regionale wegennet dient namelijk verbeterd te worden. Deze ontsluiting is een onderdeel van de herstructurering van De Mars. Een nieuwe onderdoorgang in het plangebied zorgt er in de toekomst voor dat het centrum van Zutphen via de Coenensparkstraat (hoofdontsluitingsweg Noorderhaven en onderdeel van de nieuwe stadsentree van Zutphen) op een betere wijze wordt ontsloten op de N348 richting Deventer.

Bedrijventerrein De Mars

Het bedrijventerrein De Mars wordt met de huidige toegangswegen onder en over het spoor beperkt in de bereikbaarheid vanuit het centrum/zuiden van Zutphen. Een nieuwe onderdoorgang heft deze belemmering op.

Noorderhaven

In de structuur van de lanen en straten van het woon- en werkgebied Noorderhaven en de verbinding met de binnenstad is een nieuwe onderdoorgang bij het spoor noodzakelijk. Hiermee is het centrum van Zutphen vanuit de Noorderhaven op een eenvoudige en veilige wijze bereikbaar voor zowel auto- als langzaam verkeer.

2.3.1.6 Conclusie

Met een nieuwe onderdoorgang ter plaatse van het plangebied wordt een geschikte vervoerskundige en verkeerskundige verbinding gerealiseerd. Deze onderdoorgang maakt onderdeel uit van de infrastructurele aanpassingen die worden doorgevoerd in het kader van een verbeterde ontsluiting van De Mars, het realiseren van een betere verbinding tussen de Noorderhaven en de binnenstad van Zutphen en het doorbreken van de barrière die de spoorzone in de huidige situatie vormt.

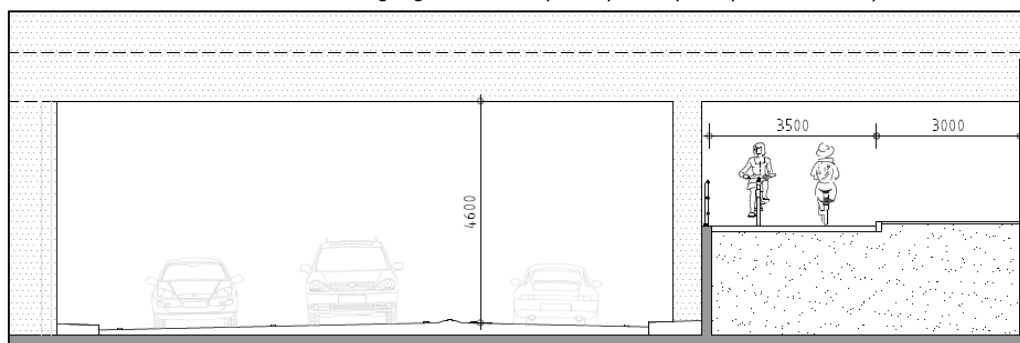
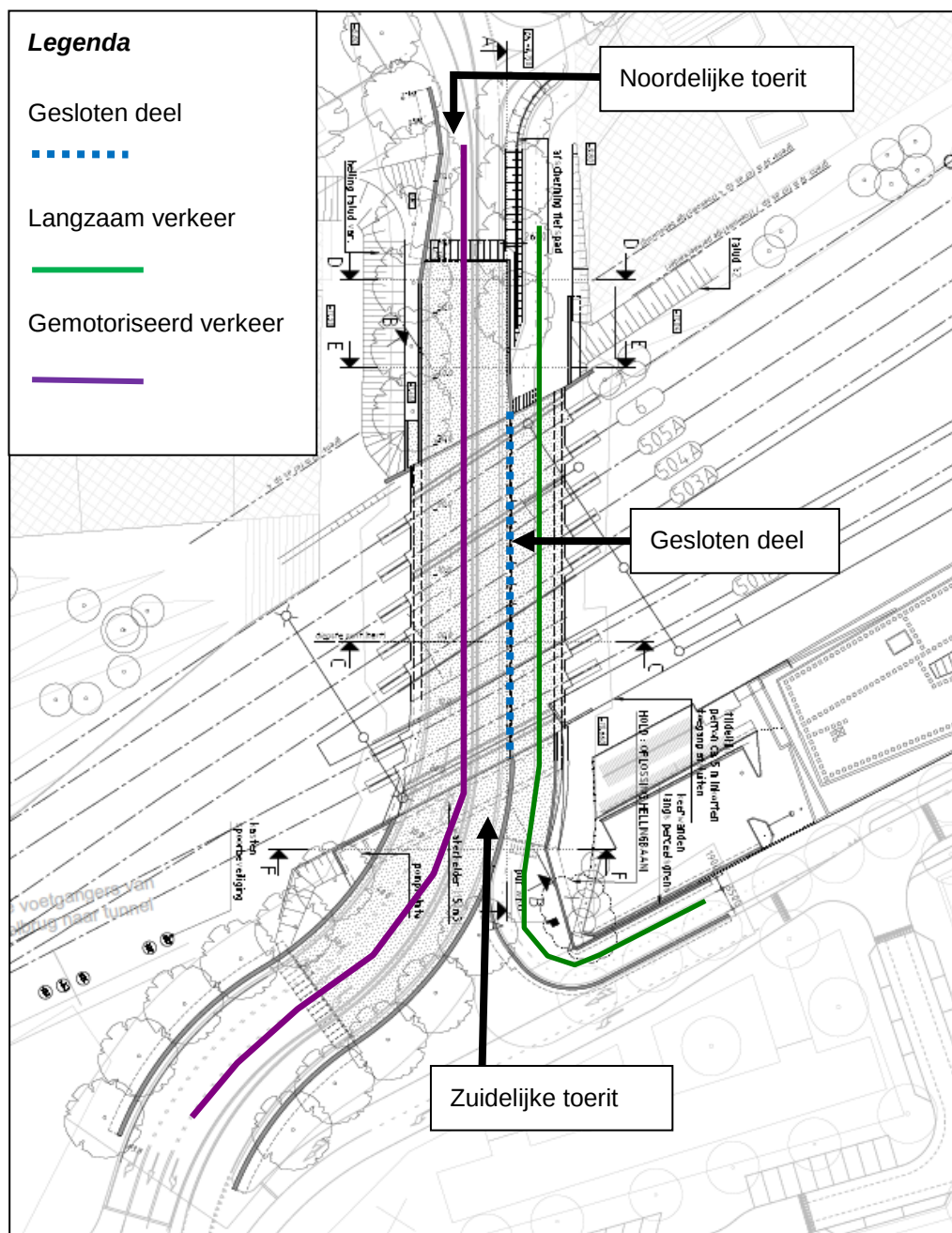
2.3.2 *Bouwplan*

Voor de Marstunnel is een conceptbouwplan opgesteld (16 maart 2012). Tevens is een herinrichtingstekening van het Stationsplein opgesteld (1 februari 2012, projectbureau De Mars). Dit conceptbouwplan en de herinrichtingstekening vormen de basis voor de kaders in dit bestemmingsplan. De uiteindelijke omgevingsvergunningaanvraag voor de onderdoorgang moet voldoen aan de kaders in dit bestemmingsplan. Navolgend wordt het conceptbouwplan beschreven om een indruk te geven van de ruimtelijke ingreep.

In de onderdoorgang wordt het langzaam verkeer gescheiden van het gemotoriseerde verkeer door een wand en kolommen. Ter plaatse van het gesloten deel van de onderdoorgang zijn drie à vier rijstroken voor het gemotoriseerde verkeer beoogd. Twee à drie rijbanen zijn bestemd voor de ontsluiting van het verkeer vanaf Noorderhaven (in zuidelijke richting) en één rijbaan is beoogd voor het verkeer vanaf de IJsselkade, de Oude-IJsselbrug en het Stationsplein (in noordelijke richting). Voornoemde rijbanen splitsen buiten het gesloten deel op in drie rijbanen in zuidelijke richting en twee rijbanen in noordelijke richting. De navolgende afbeeldingen geven een impressie van de beoogde onderdoorgang. Op het bovenaanzicht is het deel dat bestemd is voor het gemotoriseerde verkeer en het langzaam verkeer aangeduid met respectievelijk een paarse en een groene lijn.

Aan de zijde van de Noorderhaven is ruimte beoogd voor een weg in verband met de bereikbaarheid van het spoor en de toekomstige woonwijk voor hulpdiensten.

De Coenensparkstraat krijgt een laanstructuur. Het groenplan zoals opgenomen in het ontwerp van de tunnel dient te worden gerealiseerd. Om deze reden is in het plan een specifieke aanduiding opgenomen waarbinnen deze groenstructuur wordt benadrukt.



2.3.3 Infrastructuur en inrichting omgeving onderdoorgang

De onderdoorgang in het plangebied kan niet tot stand komen zonder afstemming met de aangrenzende infrastructuur en inrichting in noordelijke en zuidelijke richting.

Ontsluiting noordelijke uitgang onderdoorgang

Ten noorden van de onderdoorgang vindt na een kruising met de Havenstraat aansluiting plaats op de Coenensparkstraat. De Coenensparkstraat is een hoofdontsluitingsweg en onderdeel van de nieuwe stadsentree van Zutphen via de N348.

Ontsluiting zuidelijke uitgang onderdoorgang

Aan de zuidzijde wordt de onderdoorgang aangesloten op de kruising IJsselkade-Oude IJsselbrug-Stationsplein-Molengracht. Dit kruispunt wordt heringericht conform het inrichtingsplan, waarbij over het Stationsplein sprake blijft van tweerichtingsverkeer.

De navolgende afbeelding toont de toekomstige infrastructuur en inrichting ten zuiden van de onderdoorgang. De bestemmingsgrenzen voor Verkeer en Verkeer-Verblijfsgebied ten zuiden van de onderdoorgang zijn op deze situatieschets geba-



seerd.

Situatieschets toekomstige infrastructuur ten zuiden van de onderdoorgang (herinrichtingstekening onsplein, mei 2012), ter illustratie

De navolgende afbeeldingen geven een impressie van de toekomstige onderdoorgang.



Impressie toekomstige onderdoorgang, beeld vanaf het Stationsplein



Impressie toekomstige onderdoorgang, beeld vanaf kruising IJsseldijk-Stationsplein (maaiaveld)

3 Haalbaarheid van het plan

3.1 Beleid

3.1.1 Rijksbeleid

3.1.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van maart 2012 geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De structuurvisie vervangt de Nota Ruimte.

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

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

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

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

3.1.1.2 Besluit algemene regels omgevingsrecht

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

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat

van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

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

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

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte; deze zal in het eerste kwartaal van 2012 worden vastgesteld. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

De spoorweg ter hoogte van het plangebied maakt onderdeel uit van een spoorverbinding met de status als reserveringsgebied voor 'In studie zijnde alternatieve goederenroutering in kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer'. Binnen een reserveringsgebied vindt geen wijziging plaats van de bestemming ten opzichte van het op het moment van aanwijzing van het reserveringsgebied geldende bestemmingsplan voor zover die nieuwe bestemming ontwikkelingen mogelijk maakt die een uitbreiding van de desbetreffende landelijke spoorweg, onderscheidenlijk de aanleg van infrastructurele werken belemmeren. Belemmerende ontwikkelingen zijn in elk geval ontwikkelingen:

- a die grootschalige permanente bebouwing van de gronden in het reserveringsgebied mogelijk maken, of
- b die een aanmerkelijke verandering teweeg brengen in de hoogte van het maaiveld.

Bij de aanleg van de onderdoorgang is sprake van een infrastructurele ingreep, waarbij het maaiveld van het bestaande spoor niet wordt gewijzigd en geen permanente bebouwing wordt gerealiseerd. In het proces rond de totstandkoming van het bestemmingsplan is/wordt uitvoerig overleg gevoerd met de diverse betrokkenen partijen. Het overleg met de minister loopt via ProRail. Door het veelvuldige vooroverleg met partijen is er geen aanleiding een voorontwerpbestemmingsplan aan te bieden aan de overlegpartners en zal het vooroverleg worden overgeslagen.

3.1.1.3 Nationaal Waterplan

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

3.1.1.4 Subsidie spoorse doorsnijdingen

Een treinspoor kan een stad in tweeën snijden. Een doorsnijding geeft overlast voor het wegverkeer en maakt woonwijken moeilijker bereikbaar. Daarom was er in 2006 en 2009 een subsidieregeling om gemeenten te helpen de problemen rond spoorse doorsnijdingen op te lossen.

Het doel van subsidiegelden was dat gemeenten dit konden gebruiken om:

- een onderdoorgang onder het spoor aan te leggen om woonwijken beter met elkaar te verbinden;
- ongebruikte spoorterreinen af te breken en een woonwijk te bouwen op de vrijgekomen plek;
- voetgangersbruggen en fietstunnels aan te leggen;
- het spoor verdiept aan te leggen;
- gelijkvloerse kruisingen met wegen te vervangen door een tunnel.

De tweede tranche spoorse doorsnijdingen is op 4 december 2009 afgesloten. Bij de tweede tranche hebben 37 projecten € 143,6 miljoen ontvangen. Het project De Mars is één van de gehonoreerde projecten.

3.1.1.5 Circulaire Spoorse doorsnijdingen tweede tranche

De Circulaire Spoorse doorsnijdingen tweede tranche is op 17 november 2008 vastgesteld. Met deze circulaire zijn, in navolging van de eerste tranche uit 2006 en op verzoek van de Tweede Kamer, gemeenten wederom geholpen met een financiële bijdrage om de barrièrewerking van het spoor in stedelijk gebied te verminderen of op te heffen. Voor het project De Mars is € 415.942 uitgekeerd.

3.1.1.6 Toets plan

Voor de ontwikkeling in het plangebied zijn ter beschikking gestelde gelden door het rijk gebruikt in het kader voor Spoorse doorsnijdingen. In verband met de ruimtereservering voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer vindt overleg plaats met het ministerie.

3.1.2 Provinciaal beleid

3.1.2.1 Streekplan Gelderland 2005

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

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

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

De provincie hecht groot belang aan een goede verkeerskundige doorstroming en het voorkomen van overlast als gevolg van verkeer. Een belangrijke taak van de provincie ligt op het vlak van de regionale infrastructuur. Met de aanleg van een nieuw tracé voor de N348 Zutphen – Eefde / Noordelijke ontsluiting over het bedrijventerrein wil de provincie Gelderland zowel de bereikbaarheid van De Mars verbeteren als de leefbaarheid van de woongebieden Zutphen-noord en Eefde. Vooral voor de doorstroming van het vrachtverkeer is een verbeterde routing gewenst. Met de aanleg van de N348 wordt dit in zeer belangrijke mate gerealiseerd.

De ruimte voor zware en milieugerelateerde bedrijvigheid is schaars. De Mars is een gebied waar met intensivering veel extra economische ruimte is te winnen voor zware industrie en milieugerelateerde bedrijvigheid. De provincie Gelderland en het rijk hechten dan ook grote waarde aan de revitalisering van het bedrijventerrein en stimuleren dit actief. De Mars maakt onderdeel uit van het nationale actieplan bedrijventerreinen.

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

3.1.2.2 Ruimtelijke verordening Gelderland

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

Voor het plan is geen uitvoeringswijze van het provinciale beleid in de omgevingsverordening opgenomen. Voorliggend plan hoeft daarom niet getoetst te worden aan de Ruimtelijke Verordening Gelderland.

3.1.2.3 *Waterplan Gelderland 2010-2015*

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

In het plan staan de doelen voor het waterbeheer, de maatregelen die daarvoor nodig zijn en wie ze gaat uitvoeren. Voor oppervlaktewaterkwaliteit, hoogwaterbescherming, regionale wateroverlast, watertekort en waterbodems gelden provinciebrede doelen. Voor een aantal functies, zoals landbouw, natte natuur, waterbergingsgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden, zijn specifieke doelen geformuleerd.

Het plangebied is op de waterfunctiekaart aangewezen voor de functie stedelijk gebied. Voorliggend plan hoeft niet nader getoetst te worden aan het Waterplan Gelderland.

3.1.2.4 Toets plan

De ontwikkeling van de Marstunnel is in overeenstemming met provinciaal ruimtelijk beleid en draagt bij aan de verwezenlijking van enkele belangrijke beleidsdoelstellingen.

3.1.3 Regionaal beleid (regio Stedendriehoek)

3.1.3.1 Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030

De Stedendriehoek bestaat uit de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer (Overijssel), Epe, Lochem, Voorst en Zutphen. De hoofdlijnen van de ruimtelijke ontwikkelingen van de Stedendriehoek is in de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 vastgelegd. Deze structuurvisie richt zich op het zogenaamde bundelingsgebied¹. De

¹ Het gebied rond Apeldoorn, Deventer en Zutphen en het daarbinnen gelegen middengebied. Grote delen van het grondgebied van: Apeldoorn, Brummen, Deventer, Lochem, Voorst en Zutphen. Epe is gelegen in het zogenaamde niet-bundelingsgebied en valt buiten deze structuurvisie.

gemeenteraden van Apeldoorn, Brummen, Deventer, Lochem, Voorst en Zutphen hebben de structuurvisie vastgesteld, waardoor deze vanaf mei 2007 voor alle deelnemende gemeenten geldt.

Het stedelijke netwerk Stedendriehoek kiest uitdrukkelijk voor verdere herstructurering en intensivering van het bestaand stedelijk gebied boven nieuwe stadsuitbreidingen. De Stedendriehoek heeft voor werken de ambitie om als eerste stap de bestaande bedrijventerreinen beter te benutten door intensief en meervoudig ruimtegebruik. Bestaande terreinen hebben een extra kwaliteitsimpuls nodig door ze te herstructureren. Op de lange termijn zal dit op bedrijventerrein De Mars zeker zichtbaar worden. In en rond de drie steden is zo een sterke koppeling te maken tussen hervestiging van bedrijven en een kwaliteitsimpuls voor het werkgebied.

3.1.3.2 Aanvulling Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030

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

3.1.3.3 Waterbeheerplan 2010-2015

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

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

3.1.3.4 Toets plan

De ontwikkeling van Marstunnel is in overeenstemming met het regionale beleid, vanwege de beperkte schaal van voorliggend project.

3.1.4 **Gemeentelijk beleid**

3.1.4.1 Ontwikkelingsvisie Zutphen 2020

De Ontwikkelingsvisie Zutphen 2020 behelst de vertaling van de gemeentelijke ambities in een ruimtelijk functioneel toekomstperspectief tot 2020. In de visie wordt gesteld dat Zutphen zijn bestaande identiteit wil behouden en versterken, maar zich tegelijkertijd verder wil ontwikkelen als een moderne stad, waarin historie en dynamiek hand in hand gaan. De gemeente wil zich profileren als een duurzame gemeente, met

een sterke sociale en economische structuur en burgers die tevreden zijn over het woon- en leefklimaat.

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

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

De totale krans wordt als eenheid hersteld, om zich te manifesteren als een historisch bolwerk, waarin nieuwe elementen en functies het hart van de stad verlevendigen en uitstraling geven. Om deze eenheid te bereiken wordt gebruik gemaakt van in de gebieden aanwezige historische elementen. De directe relaties met de kern en de nog aanwezige grachten staan centraal. Voor het deelgebied Stationsomgeving-Noord betekent dit dat een modern gemengd stedelijk gebied met aan de binnenstad verwante functies is beoogd. Functies zoals onder andere kantoren, horeca, woningen, toeristisch-recreatieve activiteiten en grootschalige detailhandel zijn beoogd. Een goede aansluiting met de binnenstad is belangrijk. Derhalve sluit onderhavige ontwikkeling aan op het beleid, zoals is verwoord in Ontwikkelingsvisie Zutphen 2020.

3.1.4.2 Verkeer en vervoer

Het vigerende verkeersbeleid van de gemeente Zutphen is vastgelegd in het Verkeerscirculatieplan (VCP, 1996). Dit VCP is een evaluatie en actualisatie ondergaan, waaronder ook het categoriseringsplan. Op onderdelen vindt aanscherping van het beleid plaats. Gemeente Zutphen wil De Mars een ruimtelijke impuls geven en verbinden met de stad en de omliggende regio. Het Verkeerscirculatieplan (VCP) van de gemeente is hier op gericht. Juist op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming is er nog veel te winnen voor De Mars. De hoofdmaatregelen, die worden getroffen, worden voorbereid met de omlegging van de N348 over het bedrijventerrein en de aanleg van een nieuwe ontsluiting onder het spoor, zoals in voorliggend plan is beoogd.

In het VCP is gekozen voor een verkeersstructuur met grote verblijfsgebieden tussen de hoofdwegen. Dit biedt het beste toekomstperspectief voor Zutphen als het gaat om bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Maatregelen moeten er toe leiden dat gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de wegen met een verkeersfunctie. Pas dicht bij de eindbestemming van een verplaatsing wordt de hoofdwegenstructuur verlaten en de bestemming in het verblijfsgebied gezocht.

In de Evaluatie Verkeerscirculatieplan Zutphen (EVCP, 2008) blijft de doelstelling gelijk aan het oorspronkelijke VCP. Het EVCP wordt meer gezien als uitvoeringsplan en

dient in die hoedanigheid ook periodiek geactualiseerd te worden. In het ECVF zijn de knelpunten vooral gericht op bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Via specifieke maatregelen wordt getracht om deze knelpunten op te lossen/verbeteren.

3.1.4.3 Toets plan

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de infrastructurele verbinding tussen De Mars en het centrum van Zutphen en de ontsluiting van De Mars op de N348. De ontwikkeling van Marstunnel is in overeenstemming met de Ontwikkelingsvisie Zutphen 2020 en het gemeentelijk verkeer en vervoerbeleid.

3.1.5 Conclusie

De Marstunnel wordt om verkeerskundige redenen opengesteld voor zowel gemotoriseerd en langzaam verkeer. De ontwikkeling draagt bij aan het verbeteren van de infrastructuur tussen het bedrijventerrein de Mars en het centrum van Zutphen met als doel om de ontsluiting van deze gebieden te optimaliseren. Het plan is in overeenstemming met het rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

3.2 Milieuaspecten

In dit bestemmingsplan wordt voorzien in een onderdoorgang. Het plan moet worden getoetst aan de geldende milieucriteria. In de navolgende paragrafen wordt nader ingegaan op de toetsing van de voorgenomen ontwikkeling aan milieuaspecten als bodem, geluid, luchtkwaliteit, bedrijvigheid en externe veiligheid.

3.2.1 Bodem

3.2.1.1 Inleiding

Voordat een bestemmingsplan kan worden vastgesteld, dient te worden aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

3.2.1.2 Onderzoek

Bodemsituatie in het plangebied

Het tracé van de Marstunnel gaat deels door de gronden behorende bij het spoorweg-emplacement. Er zijn diverse bodemonderzoeken voor het spooreplacement uitgevoerd. Uit een nader bodemonderzoek uit 2003 (TAUW BV) in opdracht van de Stichting Bodemsanering NS-terreinen (SBNS) uitgevoerd, blijkt dat onder het spoor sprake is van diverse ernstige maar niet spoedeisende gevallen van bodemverontreiniging. Dit betekent dat per geval meer dan 25 m³ aan bodemverontreiniging wordt aangetroffen met gehalten groter dan de interventiewaarde. De sanering hoeft pas op een natuurlijk moment te worden uitgevoerd. Ter plaatse van de voormalige lijnwerkplaats (nu Strukton) is sprake van een minerale olie verontreiniging. Een deel van deze verontreiniging is getracht middels een in-situ sanering te verwijderen. Na beëindiging van de sanering in 2003 bleek er nog sprake van een restverontreiniging met een stabiele eindsituatie. In 2004 heeft de SBNS een raamsaneringsplan voor de immobiele verontreinigingen onder het gehele NS-emplacement Zutphen laten opstellen. Hierdoor kan de SBNS toekomstige herontwikkeling combineren met (functionele) sane-

ringsmaatregelen zonder daarbij steeds opnieuw een uitgebreid saneringsplan te hoeven op te stellen. Een melding volstaat dan.

In de herontwikkelingsplannen rondom de spoorweg is onder andere de aanleg van de Marstunnel voorzien. Tevens is de verwachting dat het bedrijfsterrein van Strukton ten westen van de Marstunnel, compleet wordt afgegraven om ter plaatse parkeer-voorzieningen onder de toekomstige bebouwing te realiseren. Deze projecten zullen gepaard gaan met een bodemsanering waarbij de SBNS de regie heeft en de provincie het bevoegde gezag is.

In het tracé van de Mars Traverse is sprake van een bodemverontreiniging met zowel immobiele als mobiele bodemverontreinigingen. Door de SBNS is inmiddels een uitvoeringsplan gemaakt waarin op basis van het geldende raamsaneringsplan een toelichting wordt gegeven op de uit te voeren saneringswerkzaamheden in het kader van de voorgenomen aanleg van de Marstunnel (Arcadis, d.d. 4 april 2011, kenmerk B02032.000145.0120). Om zowel de mobiele als immobiele verontreinigingen in het tracé van de Marstunnel en onder het terrein van Strukton tegelijk te kunnen saneren, wordt door de SBNS een saneringsplan voor het gehele gebied opgesteld.

Grondwaterverontreiniging Hermesweg 2

In verband met de grondwaterverontreiniging op het perceel Hermesweg 2 is onderzocht of bij wijziging in de geohydrologie als gevolg van de aanleg van de Noorderhaven en de beide onderdoorgangen mogelijk sprake is van een verplaatsing van grondwaterverontreiniging². Uit het onderzoek blijkt dat geen sprake is van significante wijzigingen van de grondwaterstroming ter plaatse van de verontreinigingspluim bij het perceel Hermesweg 2. Een melding en saneringsplan in verband met deze ingrepen is dan ook niet nodig. De provincie heeft het onderzoek beoordeeld en heeft ingestemd met de conclusie. Het onderzoek is als bijlage toegevoegd.

3.2.1.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling.

Aanwezige bodemverontreiniging Strukton wordt verwijderd. Deels wordt dit bij de aanleg van de onderdoorgang meegenomen.

3.2.2 Geluid

3.2.2.1 Inleiding

Wanneer een nieuwe weg (niet zijnde een rijksweg of (hoofd)spoorweg of een nieuwe geluidsgevoelige bestemming via een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan) mogelijk wordt gemaakt, moeten op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) voor geluidsgevoelige bestemmingen in de zone de voorkeursgrenswaarde danwel een vastgestelde hogere waarde in acht genomen worden.

Naast de aanleg van nieuwe wegen of van nieuwe woningen kunnen ook wijzigingen aan bestaande wegen invloed hebben op het akoestische klimaat van bestaande geluidsgevoelige bestemmingen. Deze bescherming wordt geregeld in afdeling 4 "Reconstructies" van hoofdstuk VI "Zones langs wegen" Wgh.

² Notitie consequentie wijziging geohydrologie De Mars Zutphen voor grondwaterverontreiniging Flamco, TAUW B.V., kenmerk N001-4674662RGL-iap-V01-NL, 22 september 2010.

De Wgh treedt bij wijzigingen aan bestaande verkeerswegen onder twee voorwaarden in werking:

- het betreft een fysieke wijziging aan de weg;
- door de wijziging is er een significante toename in de geluidsbelasting (2 dB toename). Deze laatste voorwaarde geldt per geluidsgevoelige bestemming.

Wordt aan deze voorwaarden voldaan dan is er sprake reconstructie in het kader van de Wgh en zal de geluidsbelasting op de woningen getoetst moeten worden aan de grenswaarden uit de Wgh.

3.2.2.2 Onderzoek

De herbestemming van de niet geluidgevoelige bestaande bedrijfsmatige en onbebouwde ruimte voor maatschappelijke functies in dit bestemmingsplan geeft geen aanleiding voor een akoestisch onderzoek, omdat geen sprake is van geluidsgevoelige functies.

In verband met de onderdoorgang worden wegen vanaf de IJsselbrug (Oude IJsselbrug toe- en afrit) en de IJsselkade gewijzigd. Ook wordt het Stationsplein tussen de IJsselkade en de Looiersstraat fysiek gewijzigd. Vanwege de aanleg en herinrichting van wegen is onderzoek uitgevoerd naar het wegverkeerslawaai. In dit onderzoek zijn de akoestische gevolgen van de fysieke wijziging onderzocht en is vastgesteld of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh³. Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd. De wegen in de navolgende tabel zijn onderzocht.

Gezoneerd: IJsselkade
IJsselbrug toe- en afrit centrumkant (Oude IJsselbrug toe- en afrit) Stationsplein nieuwe weg naar verkeerstunnel
Niet gezoneerd: Looierstraat
Molengracht

Tabel met onderzochte wegen akoestisch onderzoek:

gezoneerd: wegen met snelheidsregime van minimaal 50 km/uur

niet gezoneerd: wegen met snelheidsregime van 30 km/uur

Voor de IJsselkade, de IJsselbrug toe- en afrit centrumkant en het Stationsplein is onderzocht of de wijzigingen leiden tot reconstructie in de zin van de Wgh. Ook is aandacht geschonken aan de geluidsbelasting ten gevolge van de 30 km/u wegen Looierstraat en Molengracht.

³ Akoestisch onderzoek Reconstructie wegen Stationsgebied, Zutphen, De Haan B.V., B.07.232.12, 14 mei 2012.

Gezoneerde wegen

- De wijzigingen aan de IJsselkade, de IJsselbrug toe- en afrit centrumkant en het Stationsplein leiden niet tot reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder bij woningen.
- Op het hoogste punt van de zuidgevel van het ROC neemt de geluidbelasting vanwege het Stationsplein met maximaal 2 dB toe ten opzichte van de eerder vastgestelde hogere waarde van 56 dB. De feitelijke geluidsbelasting neemt evenwel niet toe. Zo beschouwd is de eerder vastgestelde hogere waarde ontoereikend.
- Maatregelen zijn niet kosteneffectief, zoda het in dit geval de voorkeur verdient gewijzigde hogere grenswaarden vast te stellen.
- De maximale geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe weg naar de nieuwe verkeerstunnel is 57 dB, waarmee niet wordt voldaan aan de grenswaarde van 48 dB, maar wel aan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting.
- Met bronmaatregelen in de vorm van een dunne deklaag is de geluidsbelasting circa 3 dB te reduceren. Maatregelen in de overdracht stuiten op financiële en landschappelijke bezwaren. Maatregelen zijn derhalve onvoldoende doeltreffend om de grenswaarde van 48 dB te bereiken, zodat het in dit geval de voorkeur verdient hogere grenswaarden vast te stellen.
- Overigens is de nieuwe weg niet maatgevend voor de geluidbelasting. Gecumuleerd met de geluidbelasting vanwege de andere wegen bedraagt de geluidbelasting met standaard asfalt maximaal 61 dB en met stiller asfalt 60 dB (op de woning die het dichtst bij de nieuwe weg is gelegen). De vraag is, of de toepassing van stiller asfalt dan wel effectief is. Een keuze hierover zal in het hogere waarde besluit genomen en gemotiveerd worden. Deze keuze heeft tevens invloed op de al dan niet benodigde gevelisolatie van de woningen wering. Of gevelisolatie nodig is, hangt af van de huidige gevelwering. Dit zal nog worden onderzocht, maar zowel dat onderzoek als het treffen van de gevelmaatregelen staat los van deze bestemmingsplan procedure en het hogere waardebesluit.

30 km/u-wegen

- De wijzigingen leiden voor de Looiersstraat tot een toename van 2 dB.
- Maatregelen zijn niet verplicht, maar zijn wel onderzocht in de vorm van een stiller wegdek. Dit stillere wegdek kan de toename van 2 dB teniet doen, echter de totale geluidbelasting van alle wegen (waaronder het maatgevende Stationsplein), verandert nauwelijks door de toepassing van een stiller wegdek op de Looiersstraat (op het hoogst belaste punt leidt de toepassing van stille elementenverharding tot een reductie van 0,3 dB). Toepassing van een stille elementenverharding in een weg, die verder fysiek niet wordt aangepast en nauwelijks een gecumuleerde geluidsreductie (cumulatief) oplevert, is niet kosteneffectief.

Cumulatie

In de huidige situatie 2011 bedraagt de gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van alle wegen samen maximaal 65 dB inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh. Deze bedraagt in het peiljaar 2022 (inclusief de nieuwe weg) maximaal 66 dB.

3.2.2.3 Beleidsregel hogere grenswaarden geluid

Indien voor geluidsgevoelige objecten op grond van de Wet geluidhinder een ontheffing hogere grenswaarde moeten worden aangevraagd, zal deze moeten voldoen aan de beleidsregel Hogere grenswaarden van de gemeente Zutphen (17 juli 2007).

In het beleid is onder andere een tweetal ontheffingscriteria voor vaststelling van hogere waarden bij een reconstructie opgenomen:

- de weg vervult noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie of;
- de weg vervult een verkeersverzamel functie zodat elders lagere geluidsbelastingen optreden.

Bij de aanvraag om ontheffing voor een hogere waarde is het gemeentelijk geluidbeleid toegepast. Ten aanzien van de criteria wordt gesteld dat de wegen in het plangebied een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie op gemeentelijk en regionaal niveau hebben. De doorstroming en de verkeersveiligheid worden met het project verbeterd. Nu aan één van ontheffingscriteria wordt voldaan, is de vaststelling van hogere waarden ten aanzien daarvan niet in strijd met de beleidsregel.

In de beleidsregel is tevens opgenomen, dat bij het vaststellen van een hogere waarde er tenminste één geluidluwe gevel aanwezig moet zijn, dat wil in dit geval zeggen een geluidbelasting van maximaal 48 dB (deze eis geldt overigens alleen voor woningen, niet voor het ROC). Daaraan wordt niet voldaan. De achterzijdes van de woningen ondervinden een gecumuleerde geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï van maximaal 56 dB. Omdat het bestaande woningen betreft is het niet mogelijk om te voorzien in geluidluwe gevels.

De toename van de gecumuleerde geluidbelasting op zowel de voor- als de achtergevels van de woningen blijft beperkt tot maximaal 1 dB. Deze toename is verwaarloosbaar. Op grond hiervan zal in het hogere waardebesluit niet worden vastgehouden aan de eis van een geluidluwe gevel. De benodigde hogere grenswaarden zijn inmiddels vastgesteld. Het besluit ontheffing hogere waarden zal tegelijk met de vaststelling van het bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

3.2.2.4 Conclusie

De wijzigingen aan de IJsselkade, de IJsselbrug toe- en afrit centrumkant en het Stationsplein leiden niet tot een reconstructie in de zin van de Wgh bij woningen.

Op de zuidgevel van het ROC neemt de geluidbelasting vanwege het Stationsplein met maximaal 2 dB toe ten opzichte van de eerder vastgestelde hogere waarde van 56 dB. Maatregelen zijn niet kosteneffectief, zodat het in dit geval de voorkeur verdient gewijzigde hogere grenswaarden vast te stellen.

De geluidbelasting vanwege de Looiersstraat (30 km weg) neemt met 2 dB toe tot maximaal 50 dB. Een stiller wegdek kan de toename van 2 dB teniet doen, echter de totale geluidbelasting van alle wegen (waaronder het maatgevende Stationsplein), verandert nauwelijks door de toepassing van een stiller wegdek op de Looiersstraat (op het hoogst belaste punt leidt de toepassing van stilleer wegdek tot een reductie van 0,3 dB). Toepassing van een stiller wegdek in een weg, die verder fysiek niet wordt aangepast en nauwelijks een gecumuleerde geluidsreductie (cumulatief) oplevert, is niet kosteneffectief.

Op basis van verkeerslawaaï moet vanwege de nieuwe weg voor een aantal woningen en voor het ROC een hogere waarde worden verleend, tot maximaal 57 dB. De gemeente treft daarbij mogelijk maatregelen om de geluidbelasting te beperken door de aanleg van stil asfalt, de beslissing daarover is genomen en gemotiveerd in het hogere waardebesluit. Bij het nemen van dat besluit is het geluidbeleid toegepast. Nu aan

één van de twee in dat beleid opgenomen ontheffingscriteria wordt voldaan (de nieuwe weg vervult een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie), staat dat beleid het vaststellen van de noodzakelijke hogere waarden niet in de weg. Wel is in het hogere waarde besluit afgezien van de eis van een geluidluwe gevel.

3.2.3 Luchtkwaliteit

3.2.3.1 Inleiding

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

3.2.3.2 Onderzoek

Onderzoek luchtkwaliteit, maart 2011

In verband met de herontwikkeling van De Mars ten noorden van het plangebied is een onderzoek naar de luchtkwaliteit en de stikstofdepositie uitgevoerd⁴. Het onderzoek luchtkwaliteit is als bijlage aan het plan toegevoegd.

De gevolgen van onderhavig plan op de luchtkwaliteit is meegenomen in dit onderzoek. Voor de onderdoorgang is een scenario met en zonder ontwikkeling doorgerekend. Met het onderzoek zijn de effecten van de geplande ontwikkelingen op de luchtkwaliteit en depositie inzichtelijk gemaakt en getoetst aan de wettelijke kaders. Zowel de huidige als toekomstige situatie zijn in verschillende scenario's beschouwd en getoetst aan de geldende normen.

Luchtkwaliteit

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

Stikstofdepositie

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

Notitie bij onderzoek luchtkwaliteit, maart 2011

⁴ Herontwikkeling De Mars, Zutphen, onderzoek naar de luchtkwaliteit en depositie, DGMR B.V., M2007.5537.02.R001, 24 maart 2011.

Het luchtkwaliteitonderzoek uit maart 2011 is uitgegaan van de zichtjaren 2011, 2015 en 2021. De formele bestemmingsplanprocedure voor zowel Noorderhaven als de onderdoorgangen gaat in 2012 van start. Daarom is, ter aanvulling op de uitgevoerde rapportage, in een separate notitie ingegaan op de zichtjaren 2012 en 2022.⁵ De notitie is als bijlage toegevoegd. Uit de notitie blijkt dat concentraties luchtverontreinigende stoffen voor het zichtjaar 2012 (en 2022) voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Dit is gebaseerd op de dalende achtergrondconcentraties en dalende emissiecijfers voor het wegverkeer ten opzichte van het maatgevende jaar 2011. Dit sluit aan bij de trend die al bleek uit het eerdere onderzoek, namelijk afnemende concentraties voor het jaar 2015 ten opzichte van 2011.

3.2.3.3 Conclusie

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

3.2.4 **Bedrijvigheid**

3.2.4.1 Inleiding

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

3.2.4.2 Onderzoek

In dit plan worden geen milieuhindergevoelige functies mogelijk gemaakt. In de omgeving van het plangebied liggen geen milieuhindergevoelige functies die door de ontwikkeling negatief worden beïnvloed.

3.2.4.3 Conclusie

Het aspect bedrijvigheid vormt geen belemmering voor de ontwikkeling in onderhavig bestemmingsplan. Relevante milieuaspecten komen aan bod in andere paragrafen, zoals geluid en luchtkwaliteit.

3.2.5 **Externe veiligheid**

3.2.5.1 Inleiding

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

De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en

⁵ Notitie bij onderzoek herontwikkeling De Mars, Zutphen, DGMR B.V., M2007.5537.03.N001, 25 november 2011.

beperkt kwetsbare objecten (artikel 1 van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen). Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen.

Bij de beoordeling van externe veiligheid in relatie tot de ruimtelijke ordening worden twee soorten risico's onderscheiden; plaatsgebonden risico en groepsrisico.

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

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

3.2.5.2 Onderzoek

Voor de planontwikkeling van Noorderhaven is een onderzoek naar relevante aspecten voor externe veiligheid⁶ uitgevoerd en een verantwoording van het groepsrisico opgesteld⁷.

Op basis van het onderzoek is gebleken dat voor de ontwikkeling van de Noorderhaven ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor sprake is van een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico. Conform de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen dient bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of bij een toename van het groepsrisico als gevolg van planologische keuzes een "verantwoording groepsrisico" afgelegd te worden. Als gevolg hiervan zijn diverse maatregelen aangedragen. In het pre-advies van de brandweer werd in de spoorzone uitgegaan van een effectbeperking door de keerwand als maatregel ter beperking van het groepsrisico. Als de keerwand niet wordt

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

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

gerealiseerd kan een plas met brandbare vloeistof in principe uitstromen tot de gevel van de bebouwing. Dit vraagt wellicht om extra beschermende maatregelen gezien de dan optredende warmtebelasting. Aan de andere kant betreft het geen plasbrandaandachtsgebied (het Basisnet Spoor voorziet evenmin in een plasbrandaandachtgebied), dus extra maatregelen lijken niet logisch. Gezien de maatschappelijke kosten/baten analyse waarmee bij de vaststelling van het Basisnet rekening is gehouden, ligt het daarom voor de hand (naast de vraag of deze maatregel inderdaad effectief is) af te zien van de realisatie van de keerwand. Voor onderhavig plangebied geldt, dat wellicht in verband met de aanwezigheid van het ROC wordt voorzien in een keerwand in verband met het plasbrandrisico. Het gaat concreet om het doortrekken van het peron, dat zelf al als keerwand dienst doet. Door het doortrekken van de keerwand kan worden voorkomen, dat een eventuele plas afstroomt richting ROC. Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van een keerwand mogelijk, waarmee wordt geanticipeerd op de mogelijke keuze voor een keerwand.

In de verantwoording van het groepsrisico voor het plan Noorderhaven is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg opgenomen dat door de onderdoorgang Marstunnel geen relevant transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Binnen de bestemming Maatschappelijk in dit bestemmingsplan zijn geen gebouwen toegestaan, omdat een bouwvlak ontbreekt. De huidige en toegelaten functie betreft in hoofdzaak parkeren. Vanwege de beperkte duur van aanwezigheid van personen is een parkeerplaats géén kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object.

Het tankstation in het plangebied betreft geen inrichting in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen, omdat de verkoop van LPG niet is toegestaan. Binnen de aanbevolen richtafstand van 30 meter (uitgaande van worst-case en daarom een rustig woongebied) bevinden zich geen gevoelige objecten.

- 3.2.5.3 Conclusie
Het aspect externe veiligheid staat dit plan niet in de weg.

3.2.6 Explosieven

- 3.2.6.1 Inleiding
Diverse historische onderzoeken tonen aan dat Zutphen, met name de zone rond de IJsselbrug en het spooremlacement doelwit is geweest van bombardementen en luchtaanvallen. Door een voltreffer in 1943 op een Duitse munitietrein is een deel van het spooremlacement verdacht op de aanwezigheid van munitieresten. Tijdens werkzaamheden aan het spoor in 2006 is een deel van deze munitie gevonden en onschadelijk gemaakt. In de bodem rond het emplacement kunnen nog niet ontplofte resten aanwezig zijn.
- 3.2.6.2 Onderzoek
Het plangebied ligt in een gebied dat verdacht is vanwege de aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven. Daarom is, in het kader van de gebiedsontwikkeling De Mars, een inventarisatie naar het voorkomen van niet gesprongen conventionele explosieven (NGE) uitgevoerd.⁸ Dit onderzoek is als bijlage aan dit bestemmingsplan

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

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

Voor de onderdoorgangen Kostverloren en Marstunnel is een PRA opgesteld.⁹ De PRA is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Uit de PRA blijkt onder andere dat het totale werkgebied "Onderdoorgangen" verdacht is op de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven. Bij de uitvoering van de werkzaamheden moet hiermee rekening worden gehouden. Hiervoor wordt een aantal aanbevelingen gedaan. De uitvoering zal plaatsvinden met inachtneming van de aanbevelingen.

3.2.6.3 Conclusie

Bij de uitvoering van de werkzaamheden moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven.

3.3 Water

3.3.1 *Situatie plangebied*

In de huidige situatie is het plangebied deels verhard ten behoeve van infrastructuur. In de toekomstige situatie wordt in het plangebied een onderdoorgang gerealiseerd, waardoor de oppervlakteverharding in vergelijking met de bestaande situatie toeneemt.

3.3.2 *Watertoetstabel*

In de Bestuurlijke Notitie Watertoets (oktober 2001) zijn 11 thema's opgenomen met indicatieve ontwerprichtlijnen en toetsingscriteria die kunnen worden uitgewerkt in de watertoets. In de onderstaande tabel is per thema aangegeven wat de relevantie is voor het plangebied.

Thema	Toetsvraag	Relevant
Veiligheid	1. Ligt in of binnen 20 meter vanaf het plangebied een waterkering? (primaire waterkering, regionale waterkering of kade)	Nee
	2. Ligt het plangebied in een waterbergingsgebied of winterbed van een rivier?	Nee
Riolering en Afvalwaterketen	1. Is de toename van het afvalwater (DWA) groter dan 1m ³ /uur?	Nee
	2. Ligt in het plangebied een persleiding van WRIJ?	Nee
	3. Ligt in of nabij het plangebied een RWZI van het waterschap?	Nee
Wateroverlast (oppervlaktewater)	1. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak met meer dan 2.500 m ² ?	Nee.
	2. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak met meer dan 500 m ² ?	Ja
	3. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak?	Nee
	4. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	Ja

⁹ PRA onderdoorgangen De Mars, Koekoek taxatie & advies, september 2011.

Oppervlakte-waterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied (hemel)water op oppervlaktewater geloosd?	Nee
Grondwater-overlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond? 3. Is in het plangebied sprake van kwel? 4. Beoogt het plan dempen van perceelsloten of andere wateren?	Nee Nee Nee
Grondwater-kwaliteit	1. Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Nee
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap? 2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Nee Nee
Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde stelsel? 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 Ja
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ? 2. Ligt in of nabij het plangebied een HEN of SED water? 3. Bevindt het plangebied zich in beschermingszones voor natte natuur? 4. Bevindt het plangebied zich in een Natura 2000-gebied?	Nee Nee Nee Nee
Verdroging	1. Bevindt het plangebied zich in een TOP-gebied?	Nee
Recreatie	1. Bevinden zich in het plangebied watergangen en/of gronden in beheer van het waterschap waar actief recreatief medegebruik mogelijk wordt?	Nee
Cultuurhistorie	1. Zijn er cultuurhistorische waterobjecten in het plangebied aanwezig?	Nee

Toelichting bij de watertoetstabel

Van de verschillende aspecten, genoemd in de bijbehorende tabel, wordt aangegeven in hoeverre deze van toepassing zijn op het plan en op welke wijze tegemoet gekomen wordt.

Veiligheid: Het plangebied bevindt zich niet in een primaire waterkering.

Wateroverlast: Voor de wijze van afvoer van hemelwater wordt verwezen naar het aspect riolering.

Riolering: Uitgangspunt voor de riolering in het plangebied is het afvoeren verontreinigd hemelwater, ingezameld van ontsluitingswegen, naar de rioolwaterzuivering via de riolering van het bedrijventerrein De Mars. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning voor het bouwen vindt nadere uitwerking plaats. Op dit moment wordt gedacht aan een principe waarbij een pompkelder wordt gebouwd waarin het hemelwater dat in de onderdoorgang terecht komt wordt opgevangen. Door middel van een vuil- en olieafscheider wordt de zogenoemde 'first flush' afgepompt naar het gemeentelijke riool. Wat overblijft is relatief schoon hemelwater, dat wordt verpompt naar het hemelwaterriool in Noorderhaven waar het vervolgens infiltreert.

Volksgezondheid: Door de aanleg van de Noorderhaven ontstaat een functie die een verdrinkingsrisico met zich meebrengt. De onderdoorgang Marstunnel sluit aan op de Coenensparkstraat die langs de nieuwe Noorderhaven loopt. In het stedenbouwkundig plan Noorderhaven bestaat vanaf de Coenensparkstraat een zo open mogelijk

zicht op de haven. Bij hoog water is eventueel een afsluitbare coupure in de waterkering voorzien (ter plaatse circa 1 meter). De voorgenomen ontwikkeling heeft ten aanzien van het aspect water geen negatieve invloed op de volksgezondheid.

Grondwateroverlast: Het plangebied vormt wat betreft de maaiveldhoogte het hoogste punt in Zutphen. De verwachting is dat zeer incidenteel, en dan voor korte tijd, de grondwaterspiegel stijgt boven 6,45 m+NAP (maaiveld 8,80 m +NAP). Overlast door een structureel te hoge grondwaterstand is niet te verwachten. Een nadere studie door middel van een grondwatermodellering is in paragraaf 3.3.3 beschreven.

Oppervlaktewaterkwaliteit: er is geen sprake van afvoer naar oppervlaktewater.

Grondwaterkwaliteit: De infiltratie van hemelwater kan invloed hebben op de kwaliteit van het grondwater. De oppervlakten van ontsluitingswegen worden daarom aangesloten op een verbeterd gescheiden stelsel, zodat het verontreinigde regenwater wordt afgevoerd naar een rioolwaterzuivering.

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

3.3.3 Grondwatermodellering De Mars, Zutphen

In opdracht van Programmabureau De Mars is een modelstudie uitgevoerd naar de hydrologische effecten van de heropening van de Noorderhaven als haven.¹⁰ Voor dit bestemmingsplan is het onderzoek ook van belang. In de navolgende paragrafen wordt nader ingegaan op dit onderzoek.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat de grondwaterberekeningen uitwijzen dat de aanleg van de haven de grondwaterhuishouding beïnvloed. De beïnvloeding bestaat uit hogere grondwaterstanden tijdens hoogwater en lagere grondwaterstanden bij laag water. De overige invloeden op de omgeving hangen samen met ondergrondse constructies in de invloedssfeer van de haven. Dat betreft vooral de geplande Marstunnel. De tijdelijke effecten tijdens de aanleg van de spooronderdoorgang zelf zijn beperkt en vallen binnen de zettingsnormen van de railinfrastructuur. De aanleghoogtes van de spooronderdoorgangen zijn aanmerkelijk hoger dan in eerdere ontwerpnormen zijn aangehouden. In de gevolgde benadering is neerslagstatistiek en hoogwater statistiek van de IJssel gecombineerd als onafhankelijke kansen. In de berekening zijn de intensiteit en de duur van de extremiteiten zo ongunstig mogelijk samen genomen. Daarmee is een worst case optelling van alle mogelijke effecten verkregen.

3.3.4 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend plan. Het waterschap heeft dit ook bevestigd bij brief van 18 juni 2012.

¹⁰ Grondwatermodellering De Mars, Zutphen, Tauw B.V., nummer 4502035, 31 augustus 2010.

3.4 Flora en fauna

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse en in de directe omgeving. Daarbij is onderscheid te maken in soortbescherming en gebiedsbescherming. In 2009 is door Arcadis een quickscan ecologie uitgevoerd (juli, 2009)¹¹. Hierin is geconcludeerd dat de ingreep een mogelijk negatief effect kan hebben op de beschermde soorten Levendbarende hagedis, Hazelworm en Steenmarter. Aanvullend ecologisch onderzoek is daarom noodzakelijk om vast te stellen of de planlocatie actueel leefgebied is van voorgenoemde soorten. De Natuurtoets¹² beschrijft de resultaten van dit aanvullend onderzoek alsmede een beoordeling van de effecten van het plan op deze soorten en eventuele consequenties voor planning en procedures. Hiervoor heeft in 2010 een bureaustudie en een verkennend veldbezoek plaatsgevonden. De resultaten van het onderzoek zijn in de navolgende paragrafen opgenomen. De onderzoeken zijn als bijlage aan voorliggend plan bijgevoegd.

3.4.1 Gebiedsbescherming

Op een afstand van ruim 300 meter van het plangebied is het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel gelegen. Voor de aanleg van deze onderdoorgang is toetsing aan de Natuurbeschermingswet daarom noodzakelijk. De navolgende afbeelding geeft een impressie van de ligging van het plangebied ten opzichte van het Natura 2000-gebied.



Weergave ligging Natura 2000-gebied ten opzichte van het plangebied

bron: Arcadis

¹¹ Arcadis (2 september 2009) Quickscan ecologie Onderdoorgang Zutphen, projectnummer: B02041/OF9/009/100001/AM.

¹² Arcadis (14 september 2010), Natuurtoets onderdoorgangen De Mars, projectnummer: B02041.100001.

Ondanks dat negatieve effecten mogelijk zijn, zullen deze effecten gering zijn en niet significant. Negatieve effecten als gevolg van geluidverstoring zijn niet aan de orde indien geen extra geluid ten opzichte van het huidige gebruik wordt verwacht of wanneer de geluidproductie niet boven de 42 dBA-grens komt (verstorende grens voor vogels). Verdroging zou een rol kunnen spelen omdat door de aanleg van de onderdoorgang de waterhuishouding van het gebied verstoord kan worden.

De aanleg van de onderdoorgang, met een ontgravingsdiepte tot ongeveer + 5,5 m NAP, heeft naar verwachting geen effect op grondwaterstanden aan de westzijde van de IJssel. Dit komt doordat de IJssel een barrière vormt. Bovendien is de afstand dusdanig dat geen effecten te verwachten zijn (doorgaans is sprake van effecten tot ongeveer 150 à 200 meter van de bouwput). Ook worden geen afdekkende kleilagen doorgeprikt. Om deze reden wordt ook geen beïnvloeding verwacht van het nabijgelegen Natura 2000-gebied en EHS-gebied Uiterwaarden IJssel.

Aanbevelingen

- de uitkomsten van het onderzoek naar gebiedsbescherming (EHS, Natura 2000) voorleggen aan bevoegd gezag;
- bij de aanleg van de onderdoorgang kan met ecologische waarden rekening gehouden worden door de bestaande begroeiing zoveel mogelijk te integreren in het plan;
- wellicht kunnen kruidenrijke bermen of stroken in het plangebied geïntegreerd worden. Dit levert een geschikt habitat op voor veel soorten als dagvlinders en zoogdieren.

3.4.2 Soortbescherming

3.4.2.1 Quickscan flora en fauna

In het gebied komen verschillende beschermde planten- en diersoorten voor. Er wordt besproken welke beschermde soorten voorkomen op en rondom de voorkeurslocatie. Hierbij is gebruik gemaakt van een veldbezoek en literatuur. Bij Natuurloket zijn de gegevens van kilometerhok X:210, Y:462 gebruikt.

Vaatplanten

Volgens Natuurloket komen in het betreffende kilometerhok vier planten voor van Tabel 1 en één soort van Tabel 2/3 van de Flora- en faunawet. Vermoedelijk gaat het hier om soorten die niet in een deelgebied voorkomen maar in het aangrenzende deel van De Mars, zoals aardakker (Tabel 1), rapunzelklokje, tongvaren en gulden sleutelbloem (Tabel 2) (ARCADIS, 2008). Daarnaast komen er vijf rode lijstsoorten voor in dit gebied. Hier valt onder andere de pijpbloem onder, welke voorkomt in deelgebied 1, en slangenlook, welke is aangetroffen in deelgebied 2. Vermoed wordt dat de andere soorten onder andere, gewone agrimonie, kattendoorn en goudhaver zijn. Op de deellocaties zijn alleen algemene soorten aangetroffen zoals duizendblad, klaproos, fluitenkruid, paardenstaart, kleefkruid, dagkoekoeksbloem en hondsroos. Er zijn tijdens het veldbezoek verder geen beschermde Rode Lijstsoorten aangetroffen in de deelgebieden. Deze worden ook niet verwacht.

Broedvogels

Volgens Natuurloket komen in het betreffende kilometerhok 47 soorten vogels voor, waarvan er vijf op de Rode Lijst staan, waaronder de huismus. In de bomen die in deelgebied 1 staan worden nesten verwacht van vogelsoorten zoals merel, houtduif

en heggenmus. In deelgebied 2 staan bosschages waarin nesten verwacht worden van deze soorten. In deelgebied 3 zullen enkele bomen waar nesten in kunnen zitten gekapt moeten worden. In deelgebied 4 staat een boom waar mogelijk broedlocaties van vogels aanwezig zijn. In de deelgebieden zijn geen holtes in de bomen aangetroffen, al zouden er mogelijk holten kunnen zitten in de bomen van deellocatie 1. Dit was door de begroeiing van de bomen niet goed zichtbaar. Gezien de geringe diameter zijn de bomen echter niet geschikt voor holtebroedende vogels. Daarnaast is de kans dat holtebroeders zich vestigen in bomen die overgroeid zijn zeer beperkt.

Grondgebonden zoogdieren

Volgens Natuurloket komt er in het kilometerhok één soort voor van Tabel 1 van de Flora en faunawet. Tijdens veldbezoek zijn geen zoogdieren aangetroffen. Wel is het gehele plangebied geschikt als habitat voor veldmuis, mol, huisspitsmuis, egel, dwergmuis en konijn (allen tabel 1). Deelgebied 1 biedt mogelijk geschikte habitat voor de steenmarter (tabel 2) door de dichte bosschages en groenstroken (zoogdiervereniging VZZ, 2009).

Vleermuizen

Natuurloket geeft geen melding van waarnemingen van vleermuizen in het betreffende kilometervak. De bomen in locatie 1 kunnen mogelijk holtes bevatten, maar gezien de geringe diameter van de bomen is de kans klein dat vleermuizen gebruik maken van deze bomen. Nabij deelgebied 2 kunnen wel gebouwbewonende vleermuizen voorkomen in de oude fabrieksloods, waaronder de laatvlieger en de gewone dwergvleermuis. Deze fabrieksloods valt echter buiten het plangebied. Wel kunnen vleermuizen foerageren in het plangebied. In de omgeving zijn echter uitwijkmogelijkheden en de verstoring is van tijdelijke aard.

Amfibieën en reptielen

Bij Natuurloket zijn geen waarnemingen bekend van reptielen of amfibieën in het betreffende kilometervak. Tijdens veldbezoek zijn ook geen soorten aangetroffen. Wel is het mogelijk dat de levendbarende hagedis (Tabel 2) en/of de hazelworm (Tabel 3) voor komt in het plangebied (RAVON, 2009).

Vissen

In het plangebied zijn geen waterlichamen aanwezig. De aanwezigheid van vissen wordt daarom uitgesloten.

Insecten en overige ongewervelde

Bij Natuurloket zijn geen waarnemingen bekend van insecten en overige ongewervelden in het betreffende kilometervak. Tijdens veldbezoek is één libellensoort waargenomen, de tengere grasjuffer. Verder zou de wijngaardslak (Tabel 1) kunnen voorkomen in het gebied (ARCADIS, 2008).

3.4.2.2 Natuurtoets

Levendbarende hagedis en hazelworm

Alle deellocaties, met uitzondering van deelgebied 3 zoals genoemd in de rapportage, zijn geschikt als leefgebied voor de Levendbarende hagedis en alle deelgebieden zijn marginaal geschikt leefgebied voor de Hazelworm. De spoortaluds met aangrenzend voldoende zonmogelijkheden langs het spoor en langs de onderzijde van de taluds

vormen een ideaal habitat voor de Levendbarende hagedis. Voor de hazelworm ontbreekt grotendeels de bosrijke beplanting met strooisellaag en daarmee de noodzakelijk vochtige leefomstandigheden die deze soort prefereert als belangrijk onderdeel van het leefgebied. Uit het veldonderzoek is gebleken dat het plangebied momenteel geen actueel leefgebied is van deze reptielensoorten. Ten westen van het plangebied ligt een spoorbrug welke een barrière vormt voor migratie van reptielen langs het spoor. Door de ontwikkelingen langs beide zijden van het spoor is aan te nemen dat het spoor met taluds een uitloper vormt van geschikter biotoop langs het spoor in noordoostelijke richting van de planlocatie. Bij de inspectie van de in het plangebied aanwezige liggende materialen zoals stenen en dakbedekking zijn geen reptielen waargenomen. Op basis van deze bevindingen is vastgesteld dat de voorgenomen ingreep geen negatief effect zal hebben op de Levendbarende hagedis of op de Hazelworm. Het is niet uitgesloten dat het gebied in de toekomst deel uit zal gaan maken van het leefgebied.

Steenmarter

Vanwege het ontbreken van geschikte bebouwing (faciliteitengebouwtje is volledig ongeschikt voor Steenmarter) is een vaste verblijfplaats van een mannelijk (rustplaats) of vrouwelijk dier (kraamnest) volledig uitgesloten. Deelgebied 1 is het meest geschikt als mogelijke rustplek door de aanwezigheid van bomen met struikenondergroei. De overige deelgebieden zijn volledig ongeschikt als mogelijke rustplek. Desondanks zijn alle deelgebieden gecontroleerd op sporen, uitwerpselen en rustplekken van de Steenmarter. Er zijn geen indicaties aangetroffen die de aanwezigheid van een Steenmarter aantonen op de planlocatie zelf. Aangrenzend ten noorden van de planlocatie staan meerdere oude bedrijfsgebouwen die geschikt zijn voor de Steenmarter. Uit ecologisch onderzoek (Nader ecologisch onderzoek Noorderhaven Zutphen" (Kenmerk; 074626156:B, ARCADIS, 5 juli 2010) in het aangrenzende gebied is niet gebleken dat de gebouwen door Steenmarter gebruikt worden.

De voorgenomen ingreep heeft geen direct effect op de nabij gelegen gebouwen en daarmee is er geen effect op de Steenmarter te verwachten. De Steenmarter komt wel in de omgeving voor dus zal de soort ook langs het spoor en daarmee op de planlocatie jagen. De ingreep heeft echter maar een zeer beperkte invloed op deze functie. De toename van barrièrehinder door verkeersbewegingen op de onderdoorgangen kans neemt niet toe op dit nachttactieve en zich zeer aan de stedelijke omgeving aangepaste roofdier.

De voorgenomen ingreep heeft geen negatief effect op de Steenmarter. Er is geen risico dat de soort de planlocatie in de toekomst zal gaan gebruiken als vaste rust- of verblijfplaats.

Overige beschermde soorten

Tijdens het veldbezoek zijn diverse soorten broedvogels waargenomen zoals heggemus, roodborst, merel, zanglijster en spotvogel. Soorten waarvan de nestlocatie jaarrond beschermd is zijn niet aangetroffen binnen de planlocatie. Er zijn binnen de overige soortgroepen geen beschermde soorten aangetroffen of te verwachten binnen de deelgebieden of direct daarbuiten. Een negatief effect op een overige beschermde soort valt niet te verwachten. Een negatief effect op algemeen beschermde grondgebonden faunasoorten bij de werkzaamheden valt nooit uit te sluiten waardoor de zorgplicht te allen tijde in acht genomen dient te worden, maar een ontheffing is niet noodzakelijk voor algemeen beschermde (tabel 1 Ffw) soorten.

3.4.2.3 Conclusie soortbescherming

Vanwege het ontbreken van actueel leefgebied van de onderzochte soorten en daarmee het ontbreken van een negatief effect is het niet noodzakelijk om een onthefingsprocedure te doorlopen. De voorgenomen ingreep kan, met inachtneming met de voorgestelde maatregelen, zoals opgenomen in de quickscan rapportage (zie bijlage), zonder verdere procedures in het kader van de Flora- en faunawet, uitgevoerd worden. Nader ecologisch onderzoek is gezien deze resultaten niet noodzakelijk.

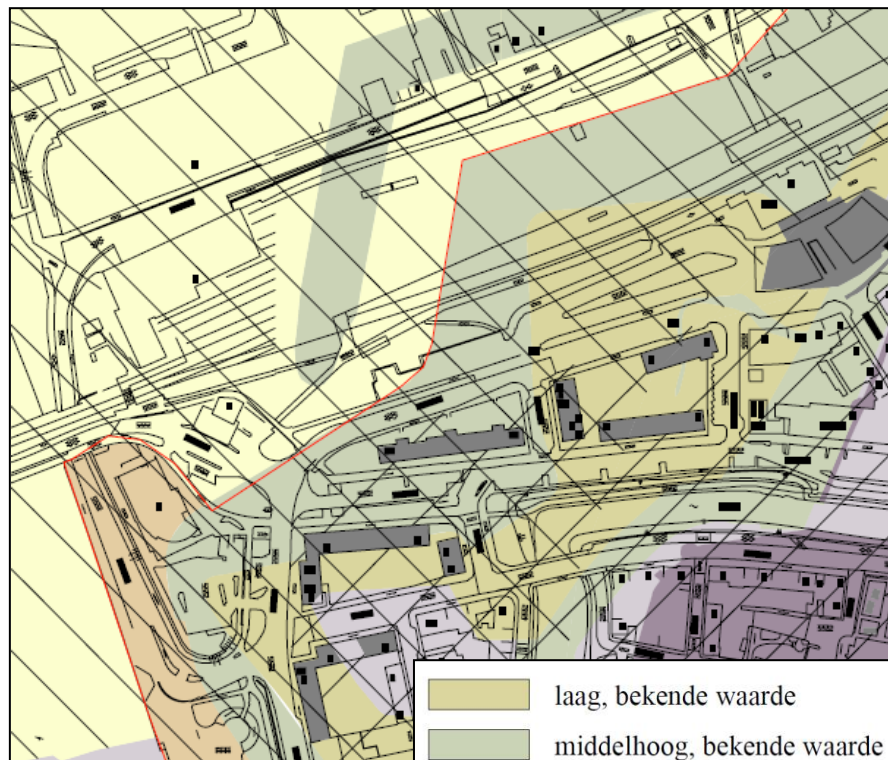
3.4.3 Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling.

3.5 Archeologie

3.5.1 Inleiding

Afhankelijk van de hoogte van de waarde en of het een verwachte of bekende waarde is, is voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch (voor)onderzoek noodzakelijk. Op basis van de navolgende archeologische verwachtingskaart van de gemeente Zutphen heeft het plangebied een lage en middelhoge archeologische bekende waarde.



Fragment gemeentelijke archeologische waardenkaart

3.5.2 Onderzoek

De Mars lag van oorsprong grotendeels in een meanderende rivierbedding. In de riviermeanders kunnen scheepswrakken voorkomen uit de periode van circa 1000 tot in de 14^e eeuw. In 1863 is bij de aanleg van nieuwe vestingwerken voor de komst van de spoorverbinding met station een scheepswrak met lading gevonden uit de eerste helft van de 14^e eeuw. Het aangetroffen wrak lag min of meer op de plaats waar daarna de Noorderhaven lag. Op meerdere plaatsen zijn kleine aanwijzingen voor scheepsresten (Helbergen, Industriehaven) gevonden. Een relatief gaaf middeleeuws scheepswrak is een vondst van (inter)nationaal belang. Door de grootschaligheid van de bodemingrepen in vooral het zuidelijke deel van De Mars (waaronder dit plangebied ook valt) is de kans reëel dat er resten van schepen gevonden kunnen worden.

Gezien de huidige inrichting ter plaatse van de beoogde onderdoorgang is verkennend archeologisch veld onderzoek niet mogelijk. Uit het archeologisch advies voor de planontwikkeling blijkt dat, gezien de mogelijkheid voor het aantreffen van archeologische resten (scheepswrakken), de werkzaamheden voor de onderdoorgang archeologisch begeleid moeten worden. Omdat de graafomstandigheden lastig zijn (er is geen bemaling mogelijk) en geen uitspraak gedaan kan worden over de conservering en positionering van een eventuele vondst is niet vooraf aan te geven hoe een mogelijke vondst het beste geborgen, gedocumenteerd en eventueel geconserveerd moet worden. Dit wordt naar bevind van zaken vastgesteld. Voor alle begeleidingswerkzaamheden is een goedgekeurd Programma van Eisen door het bevoegd gezag noodzakelijk. Voor de planontwikkeling wordt een Programma van Eisen opgesteld voor de begeleidingswerkzaamheden.

3.5.3 Conclusie

Gezien de te verwachten archeologische resten vindt de ontgraving onder archeologische begeleiding plaats. Voor de planontwikkeling wordt een Programma van Eisen opgesteld voor de begeleidingswerkzaamheden. Eventuele archeologische resten worden gedocumenteerd en ex situ (buiten de vindplaats) bewaard.

Voor de overige delen in het plangebied zijn geen ontwikkelingen voorzien. De bestaande bedrijfsmatige en maatschappelijke functie wordt herbestemd.

3.6 Cultuurhistorie

3.6.1 Inleiding

De cultuurhistorische waarden zijn met ingang van 1 januari 2012 meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Artikel 3.1.6, tweede lid onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vormt hiervoor de wettelijke basis. In het kader van de Modernisering van de Monumentenzorg krijgt de ruimtelijke ordening zo een uitgesproken rol met betrekking tot het in stand houden van cultuurhistorische waarden.

3.6.2 Onderzoek

Beschermde stadsgezicht

Een deel van het plangebied is bij besluit d.d. 16 december 1986 aangewezen als Beschermde stadsgezicht in de zin van artikel 35 van de Monumentenwet. In verband met de planologische bescherming van het beschermde stadsgezicht is in dit bestemmingsplan de

dubbelbestemming “Waarde – Beschermd Stadsgezicht” opgenomen. Hierbij is aansluiting gezocht met de bestemming zoals gehanteerd in het in procedure zijnde bestemmingsplannen Nieuwstad – Stationsplein en Oude stad/IJsselkade. In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig. De ingreep in het beschermde stadsgezicht heeft betrekking op aanpassing van bestaande infrastructuur, hoofdzakelijk binnen het profiel van deze bestaande infrastructuur. De ruimtelijke ingreep binnen de grenzen van het beschermde stadsgezicht blijft hierdoor beperkt. Het zicht op de binnenstad wordt niet gewijzigd, doordat het plan niet voorziet in nieuwbouw van gebouwen ter plaatse van het beschermde stadsgezicht.



Uitsnede begrenzing beschermd stadsgezicht

Verordening op het stads- en landschapsschoon

De gemeenteraad van Zutphen heeft in 1998 de Verordening op het stads- en landschapsschoon vastgesteld. Deze verordening regelt, op basis van welstandscriteria, alle reclame-uitingen. Daaronder vallen lichtbakken, uitsteekborden en vlaggen, ook zonneschermen, markiezen, rolluiken, rolhekken, schilderen en bewerken van bouwwerken en dergelijke. Consequente toepassing en handhaving van de verordening leveren een belangrijke bijdrage aan het behoud van de kwaliteiten van het beschermd Stadsgezicht. Dat geschiedt overigens buiten dit bestemmingsplan om.

3.6.3 Conclusie

In verband met de planologische bescherming van het beschermde stadsgezicht is in dit bestemmingsplan een dubbelbestemming opgenomen. De ruimtelijke ingreep binnen de grenzen van het beschermde stadsgezicht blijft beperkt doordat de ingrepen grotendeels binnen het bestaande profiel van de infrastructuur plaatsvinden. Het aspect cultuurhistorie geeft verder geen kaders voor de planontwikkeling.

3.7 Verkeer en parkeren

3.7.1 Verkeer

3.7.1.1 Bereikbaarheid

Inleiding

De onderdoorgangen Marstunnel en Kostverloren vormen beiden belangrijke verbindingen in de toekomstige verkeersstructuur van Zutphen en de ontwikkeling van De Mars. Daarom zijn beide onderdoorgangen in deze paragraaf beschreven.

Algemeen

In het Masterplan dat in 2004 door de raad van de gemeente Zutphen is vastgesteld, zijn de ambities verwoord voor de herontwikkeling van het bedrijventerrein De Mars. Deze ambities zijn verder uitgewerkt in het Gebiedsplan De Mars (vastgesteld december 2007). De bereikbaarheid voor verkeer vormt een belangrijke voorwaarde voor de herontwikkeling van De Mars. De levendigheid en bedrijvigheid op De Mars genereren veel verkeer bovenop de in algemene zin als maar toenemende mobiliteit. De nabijheid van het spoor en de binnenstad vormt een kracht om automobilititeit te beperken. De huidige bereikbaarheid van De Mars laat echter te wensen over. Dit wordt opgelost met de komst van de omleiding van de N348, waarmee De Mars aan de noordzijde een directe ontsluiting heeft op het hoofdwegenet. Tevens wordt voorzien in een directe, onbelemmerde verkeersverbinding (onderdoorgang Marstunnel) tussen de binnenstad ten westen van het station en een langzaam verkeersverbinding (onderdoorgang Kostverloren) ten oosten van het station, tussen de binnenstad en het zuiden van De Mars.

Onderdoorgang Marstunnel

De nieuwe onderdoorgang Marstunnel wordt ontsloten op de Coenensparkstraat. Voorlopig wordt nog via de Dreef en de Pollaan aangesloten op de noordelijke aansluiting van de omgeleide N348. In de toekomst wordt de route via de Coenensparkstraat-Industrieweg-Pollaan gerealiseerd als hoofdontsluitingsroute. De nieuwe Coenensparkstraat wordt verbreed en omgevormd naar een brede boulevard. Deze boulevard schakelt door het gebied de verschillende functies.

Voor bewoners uit Zutphen West i.c. De Hoven wordt met de nieuwe verbinding via de onderdoorgang Marstunnel een directe route gecreëerd naar De Mars. Bewoners uit de binnenstad die met de auto naar De Mars willen, kunnen kiezen tussen de nieuwe onderdoorgang en de onderdoorgang bij de Industrieweg. Bewoners van bijvoorbeeld Warnsveld of Leesten kunnen gebruik maken van de nieuwe noordelijke ontsluiting van de omleiding N348.

De onderdoorgang Marstunnel wordt onderdeel van de interne hoofdwegenstructuur van Zutphen, voor zowel het gemotoriseerd als het langzaam verkeer. De Coenensparkstraat, de onderdoorgang Marstunnel en de IJsselkade betreffen in deze wegenstructuur hoofdontsluitingswegen en worden conform het concept duurzaam veilig ingericht. Het belangrijkste kenmerk hierbij is dat het langzaam verkeer en het gemotoriseerd verkeer op een eigen voorziening worden afgewikkeld. De onderdoorgang Marstunnel bestaat uit een rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer en afgescheiden deel met een fiets- en voetpad.

De onderdoorgang Marstunnel wordt aan de zijde van de binnenstad ontsloten op het kruispunt IJsselkade-Oude IJsselbrug-Stationsplein-Molengracht. De vormgeving van deze kruising is gebaseerd op de verkeersbelasting in het toekomstig planjaar 2020. Er is onderzocht of de kruising als een rotonde of als een kruising met verkeerslichten moet worden ingericht. Er is gekozen voor een vormgeving van de kruising met verkeerslichten.

Bij deze afweging zijn de volgende aspecten van belang geweest:

- het ruimtebeslag;
- het doseerpunt binnen het verkeerssysteem;
- het hoog water op de IJssel;
- de openingsmomenten van de Oude-IJsselbrug;
- de mogelijkheid om de verkeerslichten met de verkeerslichten op De Mars te koppelen;
- de aansluiting van het Stationsplein op de kruising; en
- de afwikkeling van het fietsverkeer.

Onderdoorgang Kostverloren

Het Gebiedsplan De Mars voorziet in een vijftal wandel- en fietsroutes om De Mars te bereiken. De IJsselboulevard, de verlengde Coenensparkstraat via de onderdoorgang Marstunnel, de voetgangerstunnel bij het station, de onderdoorgang bij de Industrieweg en de nieuwe onderdoorgang Kostverloren. Deze verbindingen maken De Mars ook goed bereikbaar voor fietsers en voetgangers. Met de realisatie van de onderdoorgang Kostverloren wordt het fietsgebruik gestimuleerd en zal het fietsverkeer toenemen. Tussen de binnenstad en De Mars wordt een snelle verbinding gerealiseerd, waarbij de spoorbaan minder een barrière vormt voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).

De onderdoorgang Kostverloren wordt op De Mars doorgezet op de langzaam verkeersroute naar het Mars-hart. Aan de zijde van de binnenstad ligt deze onderdoorgang in het verlengde van Norenburgstraat en wordt daarmee verknoopt aan het bestaande fietsroutenetwerk. De kruising van de hellingbaan van de onderdoorgang Kostverloren met het Stationsplein wordt nog nader uitgewerkt. Voor het gemotoriseerd verkeer verandert de situatie niet.

3.7.1.2 Verkeersanalyse

In 2011 is een verkeersanalyse uitgevoerd naar de toekomstige verkeersstromen na ontwikkeling van het plangebied Noorderhaven. Hierbij is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Zutphen. De resultaten van deze analyse zijn verwerkt in een memo. In de analyse zijn de huidige situatie en die van het prognosejaar 2020 geanalyseerd. Hierbij is mede het scenario met een rondweg (inclusief de gewijzigde infrastructuur) in De Hoven opgenomen. Er is onderzocht en bepaald hoeveel gemotoriseerd verkeer er door Noorderhaven wordt gegenereerd, verdeeld naar verkeer ten gevolge van de nieuwe ontwikkelingen en ten gevolge van de bestaande functies. De volgende locaties zijn inzichtelijk gemaakt:

- Coenensparkstraat ten noorden van De Dreef;
- Nieuwe spooronderdoorgang (Marstunnel);
- IJsselkade;
- Oude IJsselbrug;
- Pollaan ten noorden van de Dreef.

Hierbij wordt opgemerkt dat bij ingebruikname van de Marstunnel, de bestaande verbindingen onder de IJsselbrug (Havenstraat) en de Overweg komen te vervallen. Het resultaat van de analyse voor de situatie met de rondweg De Hoven is dat het verkeer op de IJsselkade voor 13% wordt veroorzaakt door de nieuwe ontwikkelingen in het gebied Noorderhaven. Het verkeer in de nieuwe spooronderdoorgang wordt voor 32% gegenereerd door de nieuwe ontwikkelingen in het gebied Noorderhaven (zie de navolgende tabel).

	totaal verkeer	verkeer agv Noorderhaven (huidig+toekomst)	%	verkeer agv Noorderhaven (huidig)	verkeer agv Noorderhaven (toekomst) in % (afgeleid)
Coenensparkstraat	5830	1940	33%	780	20%
Nw spooronderdoorgang	12740	6220	49%	2160	32%
IJsselkade	14450	2870	20%	1000	13%
Oude IJsselbrug	14980	2220	15%	690	10%
Pollaan	3860	770	20%	160	16%

Noorderhaven genereert in 2020 ruim 9.600 ritten (motorvoertuigen) op een gemiddelde werkdag. Dit Noorderhaven verkeer verdeelt zich als volgt over het wegennet: 65% komt van/gaat naar de nieuwe spooronderdoorgang, 20% komt van/gaat naar noord (Marsweg), 8% komt van/gaat naar noord-oost (Pollaan) en 7% blijft intern in het gebied Noorderhaven.

De consequentie is dat de ontwikkeling van de onderdoorgang bepalend is voor het toekomstig gebruik van de Havenstraat en de Overweg. Bij ontwikkeling van de Marstunnel komen deze ontsluitingswegen te vervallen.

3.7.2 **Parkeren**

In het plangebied is geen sprake van een verblijfsfunctie waarvoor parkeerplaatsen nodig zijn. Voor het plangebied geldt daardoor ook geen parkeernorm.

3.7.3 **Conclusie**

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling.

3.8 **Economische uitvoerbaarheid**

Het bestemmingsplan voorziet in de planologische mogelijkheid voor een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. De initiatiefnemer voor het bouwplan is de gemeente. De gronden blijven na realisatie in handen van de gemeente. Hierdoor is geen sprake van kostenverhaal als bedoeld in artikel 6.12 Wro en hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

De gemeenteraad van Zutphen heeft krediet beschikbaar gesteld voor de aanleg van de onderdoorgang. Het onderstaande schema geeft een indicatie van de financiële balans voor het project (prijspeil 2012, exclusief omzetbelasting)

Marstunnel

Investeringskosten totaal € 17,9 miljoen, opgebouwd uit:

- Onderdoorgang (SSK-raming ProRail) € 15,6 miljoen
- Herinrichting kruispunt e.d. € 2,3 miljoen

Bijdragen

- Ministerie V&W (nu IM) € 13,5 miljoen
- Provincie Gelderland € 2,5 miljoen
- Gemeente Zutphen € 1,9 miljoen

De bijdrage van het Ministerie komt vanuit het NaNOV-programma en is in feite een bedrag van € 13,61 miljoen (prijspeil 2000, inclusief omzetbelasting). Geïndexeerd naar het jaar 2011 en zonder omzetbelasting is dat een bedrag van € 13,5 miljoen. Randvoorwaarde is dat de Overweg wordt verwijderd. Aan deze randvoorwaarde zal worden voldaan.

De bijdrage van de Provincie Gelderland is een vast bedrag (exclusief omzetbelasting) en niet wordt geïndexeerd

Door verstrekte subsidies voor het plan is sprake van een sluitende exploitatieopzet. De economische uitvoerbaarheid is hiermee voor voorliggend bestemmingsplan aangetoond.

4 Wijze van bestemmen

4.1 Algemeen

4.1.1 *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 zijnde, en werkzaamheden' (omgevingsvergunning ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- het toegestaan 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 (aanleggen).

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, de Wabo en de Bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijk beleid.

4.1.2 *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.

4.1.3 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 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-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels, algemene wijzigingsregels en het uitsluiten van de aanvullende werking van de bouwverordening.
- 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.

4.1.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het doel van deze wet is om te komen tot een samenhangende beoordeling in één procedure van verschillende activiteiten die invloed hebben op de fysieke leefomgeving.

De Wabo heeft tot gevolg dat verschillende vergunningen worden verleend in één besluit, de omgevingsvergunning. Ook de thans in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen vergunningen en ontheffingen vallen onder de Wabo.

Voor het bestemmingsplan heeft dit gevolgen voor de gebruikte terminologie. Termen als 'bouwvergunning', 'aanlegvergunning', 'sloopvergunning' en 'ontheffing' zijn vervangen door 'omgevingsvergunning ten behoeve van...'.

4.2 Dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen samen 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, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

4.2.1 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

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

'Bedrijf'

Deze bestemming is opgenomen voor het tankstation op de toe- en afrit van de Oude-IJsselbrug. De bestemming is gericht op de actualisatie van de vigerende bestemming, waarbij geen ontwikkelingen worden toegestaan.

'Maatschappelijk'

Deze bestemming is opgenomen voor de parkeerplaatsen bij de school. De bestemming is gericht op de actualisatie van de vigerende bestemming, waarbij geen ontwikkelingen worden toegestaan.

'Verkeer', 'Verkeer - Verblijfsgebied' en 'Verkeer - Spoor'

Dit bestemmingsplan kent de bestemmingen 'Verkeer', 'Verkeer - Verblijfsgebied' en 'Verkeer - Spoor'. De bestemming 'Verkeer' is bedoeld voor wegen en straten, alsmede een onderdoorgang. Daarnaast zijn waterhuishoudkundige functies toegestaan. Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan ten dienste van de bestemming en/of nutsvoorzieningen en met een maximale oppervlakte van 25 m² en een maximale bouwhoogte van 3 m. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt maximaal 4 m. De bestemming 'Verkeer - Spoor' is naast bovengenoemde functies tevens bestemd voor spoorverkeer. De bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' is opgenomen

voor het fietspad naar de onderdoorgang, inclusief de benodigde constructie daarvoor. Daarnaast is ook het talud bij de onderdoorgang in deze bestemming opgenomen. Binnen de voorkomende bestemmingen is de aanduiding onderdoorgang opgenomen in verband met de realisatie van de onderdoorgang. Onderdelen van de hoofd-groenstructuur in Zutphen zijn, voor zover gelegen in het plangebied, opgenomen met een specifieke functieaanduiding.

'Waarde - Beschermd stadsgezicht'

De dubbelbestemming 'Waarde - Beschermd stadsgezicht' geldt voor het beschermde stadsgezicht voor zover dat is gelegen in het plangebied. Er gelden in verband met de bescherming van het stadsgezicht nadere afwegingskader voor het bouwen en het uitvoeren van werken en werkzaamheden.

4.2.2 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.

5 De procedure

5.1 Inspraak en overleg

Het bestemmingsplan wordt niet als voorontwerp ter inzage gelegd. In het proces rond de totstandkoming van het bestemmingsplan is reeds uitvoerig overleg gevoerd met de diverse betrokkenen partijen. Door het veelvuldige vooroverleg met partijen is er geen aanleiding een voorontwerpbestemmingsplan aan te bieden aan de overlegpartners en zal het vooroverleg worden overgeslagen.

5.2 Zienswijzen

In deze paragraaf worden de resultaten van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van donderdag 7 juni 2012 tot en met woensdag 18 juli 2012 ter inzage gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan heeft geen aanleiding gegeven tot het indienen van zienswijzen.