

Wijzigingsplan

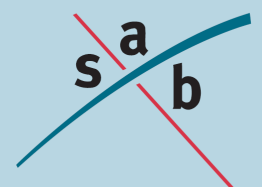
Nieuwstad-Stationsplein, Stationsplein 4 - 10

Gemeente Zutphen

Datum: 25 juni 2013

Projectnummer: 100791

IMRO-code: NL.IMRO.0301.bp0400Nieuwstad-wp01



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Geldend bestemmingsplan	4
1.4	Opzet van het wijzigingsplan	6
2	Het plan	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Huidige situatie omgeving en plangebied	7
2.3	Het plan	8
3	Haalbaarheid van het plan	11
3.1	Beleid	11
3.2	Milieuaspecten	18
3.3	Water	30
3.4	Flora en fauna	33
3.5	Archeologie en cultuurhistorie	37
3.6	Verkeer en parkeren	38
3.7	Economische uitvoerbaarheid	39
4	Wijze van bestemmen	40
4.1	Algemeen	40
4.2	Dit wijzigingsplan	40
5	De procedure	42

Bijlagen

- *Bijlage 1: Quick scan externe veiligheid*
- *Bijlage 2: Quick scan groepsrisico*
- *Bijlage 3: Quick scan flora en fauna*
- *Bijlage 4: Verkennend bodemonderzoek*

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan het Stationsplein 4-10 in het centrum van de stad Zutphen is een kantoor- en winkelfunctie en bovengelegen appartementen aanwezig. Bij de gemeente Zutphen is een verzoek ingediend tot nieuwbouw van een kantorencomplex met circa 4.700 m² bedrijfsvloeroppervlak (b.v.o.) en circa 72 parkeerplaatsen (ca. 1.500 m² b.v.o.) op deze locatie. Het bouwplan voorziet in een gebouw met een maximale bouwhoogte van 15 m. Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling wordt de bestaande bebouwing in het plangebied gesloopt.

De voorgenomen ontwikkeling past echter niet binnen de bestaande bestemmingen “Gemengd”, “Verkeer” en “Verkeer-railverkeer” van het vigerende bestemmingsplan “Nieuwstad-Stationsplein”. Het vigerende bestemmingsplan kent voor het plangebied een specifieke wijzigingsbevoegdheid. Deze wijzigingsbevoegdheid voorziet in de mogelijkheid om ter plaatse diverse functies te realiseren, waaronder parkeren en kantoren. Hierbinnen is het bouwplan passend.

Na toepassing van voornoemde wijzigingsbevoegdheid is de voorgenomen ontwikkeling juridisch-planologisch inpasbaar. De gemeente Zutphen heeft schriftelijk haar bereidheid uitgesproken medewerking te willen verlenen aan het verzoek.

Met dit wijzigingsplan maken burgemeester en wethouders van de gemeente Zutphen de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt aan het Stationsplein in het centrum van de stad Zutphen. Op de hoger gelegen gronden ten noorden van het plangebied is het spooremlacement van het NS-station Zutphen aanwezig. Ten oosten van onderhavig gebied is de kruittoren en een appartementencomplex gelegen. Het Stationsplein grenst in het zuiden aan het plangebied en ten westen van onderhavige locatie is een kantoorgebouw aanwezig.

De navolgende afbeeldingen tonen de globale ligging van het plangebied in het centrum van Zutphen en geeft de globale begrenzing van het plangebied weer. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de plankaart bij dit plan.



Globale ligging van het plangebied

bron: Topografische atlas Gelderland



Globale begrenzing plangebied

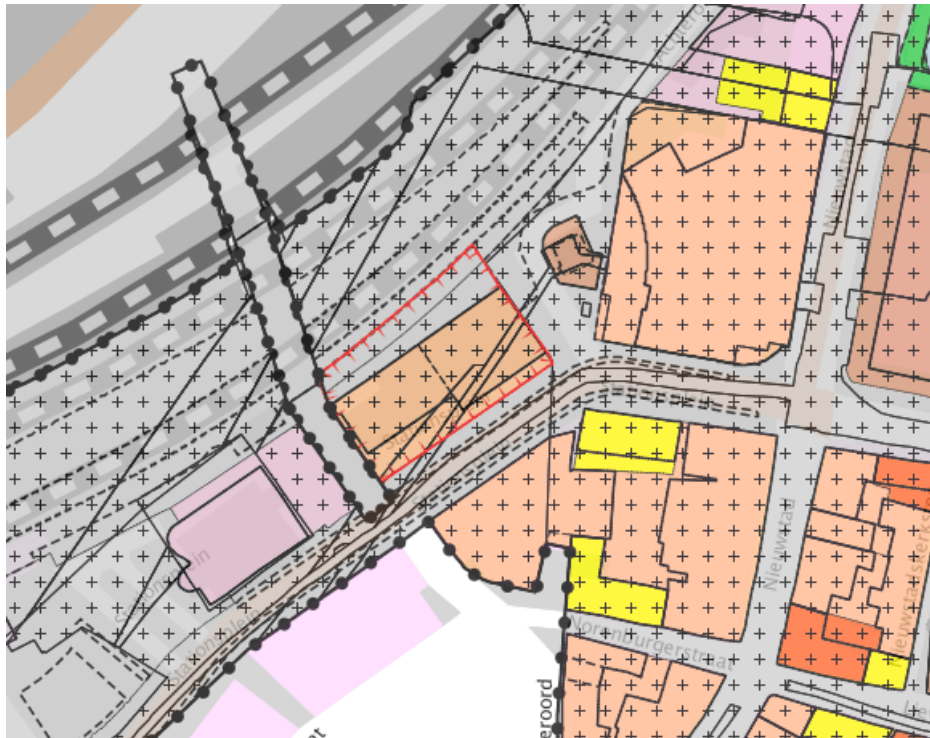
bron: Google Earth, bewerking SAB Arnhem B.V.

1.3 Geldend bestemmingsplan

Bestemmingsplan “Nieuwstad-Stationsplein”

Voor het plangebied is het bestemmingsplan “Nieuwstad-Stationsplein” vigerend. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Zutphen op 25 maart 2013.

Het grootste deel van het plangebied is opgenomen binnen de bestemming “Gemengd”. De gronden zijn bestemd voor detailhandel, inclusief ondersteunende horeca, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen en kantoren op de eerste bouwlaag en voor wonen op de tweede bouwlaag en hoger. Een deel van het bestemmingsvlak is gelegen binnen het bouwvlak. Binnen dit bouwvlak geldt voor het oostelijke deel een maximale bouwhoogte van 3 m, voor het westelijke deel is dit 9 m.



Uitsnede uit verbeelding bestemmingsplan “Nieuwstad-Stationsplein”

De omliggende gronden zijn bestemd als ‘Verkeer’ en de strook het dichtst langs het spoor als ‘Verkeer-Railverkeer’. Hier zijn alleen bouwwerken geen gebouwen toegestaan ten behoeve van deze bestemmingen toegestaan.

Verder is drietal dubbelbestemmingen inzake archeologie van toepassing, namelijk “Waarde - Archeologie zeer hoog bekende waarde”, “Waarde - Archeologie hoog bekende waarde” en “Waarde - Archeologie middel hoog bekende waarde”. De aangegeven gronden zijn primair bestemd voor behoud, versterking en bescherming van archeologische waarden. Binnen de bestemming zijn geen bouwwerken toegestaan. Hiervan kan worden afgeweken indien en voor zover het belang van de archeologische waarden hierdoor niet onevenredig wordt geschaad.

In het bestemmingsplan is ten slotte een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (dit is het rood gearceerde gebied). De omvang van deze wijzigingsbevoegdheid komt overeen met de omvang van onderhavig wijzigingsplan.

Bij onderhavig wijzigingsplan wordt gebruik gemaakt van deze wijzigingsbevoegdheid. Onderhavig plan voldoet geheel aan de wijzigingsregels, zie ook paragraaf 3.1.3 van deze toelichting.

1.4 Opzet van het wijzigingsplan

Voorliggend wijzigingsplan 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 zuid(stads)zijde van het spoor, 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 kon juridisch-planologisch medewerking worden verleend aan de herontwikkeling van het stationsgebied. Inmiddels is hier het bestemmingsplan ‘Nieuwstad-Stationsplein’ van toepassing.

De omgeving van het plangebied heeft sinds de vaststelling van voornoemd beleid een kwaliteitsverbetering doorgemaakt. Recent is ten oosten van het plangebied het nieuwbouwcomplex, genaamd “Kruittorenplein” gereed gekomen. Ten westen van het plangebied is een nieuw kantoorgebouw (ING) en een schoolgebouw (ROC) gerealiseerd en is de openbare ruimte aan de zuidzijde van het NS-station heringericht.

Momenteel wordt het bedrijventerrein De Mars, gelegen ten noorden van de spoorweg Deventer-Arnhem in Zutphen, 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. In de nabije toekomst wordt ten westen van het plangebied een spooronderdoorgang voor langzaam verkeer gerealiseerd (Kostverloren). Tussen deze ontwikkeling en de ontwikkeling in onderhavig wijzigingsplan (de bouw van een nieuw kantoorgebouw) heeft afstemming plaatsgevonden.

Huidige situatie van het plangebied

Het plangebied zelf biedt in de huidige situatie ruimte aan een kantoor- en winkelfunctie op de begane grond en bovengelegen appartementen. Het westelijk deel van het gebouw bestaat uit drie bouwlagen en wordt afgedekt met een plat dak. Het oostelijk deel van het gebouw bestaat uit één bouwlaag en heeft eveneens een plat dak. De resterende gronden in het plangebied zijn grotendeels verhard of bestaan uit kleinschalig groen. In het zuiden van het plangebied wordt het perceel op twee punten ontsloten op het Stationsplein.

De huidige bebouwing is voor wat betreft functioneel gebruik sterk verouderd en past tevens niet goed meer in het straatbeeld van het Stationsplein. De navolgende afbeelding geeft een impressie van de bebouwing in het plangebied.



Zicht op de bebouwing in het plangebied vanaf het Stationsplein

2.3 Het plan

Ruimtelijke inpassing kantoorgebouw in de omgeving

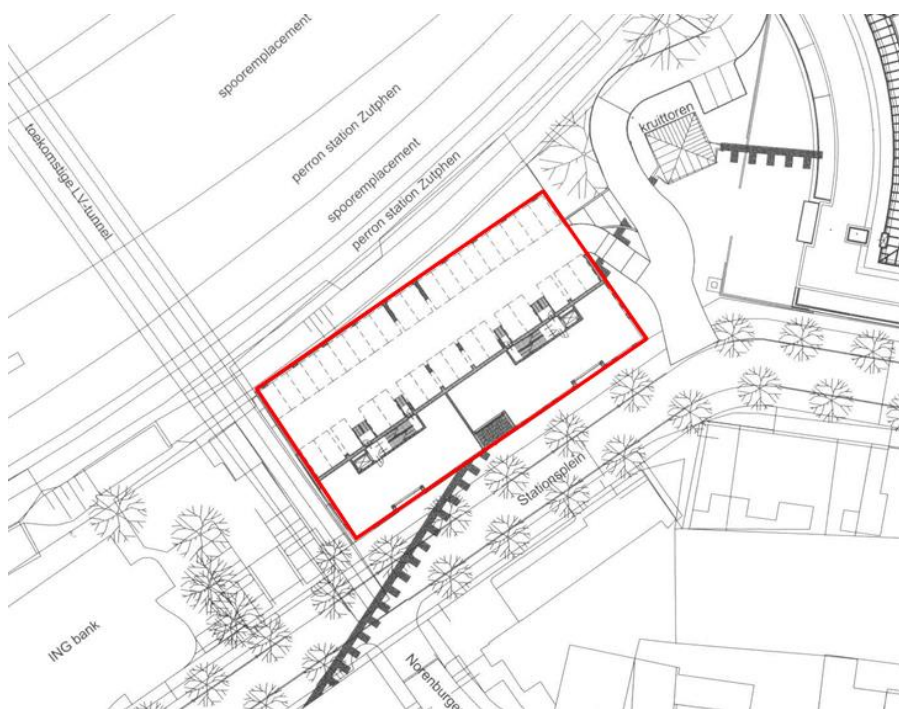
Vanwege de goede (ov-)bereikbaarheid en vanuit de wens van de gemeente om te komen tot concentratie van kantoorfuncties is de locatie Station Noord een zeer geschikte locatie voor een kantoorgebouw. Een kwaliteitsimpuls ter plaatse van het plangebied komt ook de beleving van het Kruittorenplein en de geplande spooronderdoorgang ten goede. Het plan voor de Noorderhaven voorziet in de transformatie van een voormalig industrieterrein naar een hoogwaardig, divers en levendig centrumstedelijk milieu om in te wonen, werken en te verblijven. Mede door de beoogde nieuwe spooronderdoorgang ten westen van het plangebied wordt de Noorderhaven verbonden met de binnenstad van Zutphen. De realisatie van deze spooronderdoorgang is middels een separaat bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

De onderhavige ontwikkeling heeft een positieve invloed op de genoemde toekomstige ruimtelijke kwaliteit en veiligheid van het plangebied en de nabije omgeving.

Bouwplan

De voorgenomen ontwikkeling betreft de bouw van een kantoorgebouw en een parkeervoorziening aan het Stationsplein in het centrum van Zutphen. De nieuwbouw bestaat uit vier bouwlagen. De kantoorruimten hebben een bedrijfsvloeroppervlak van circa 4.700 m² en er wordt ruimte geboden aan circa 72 parkeerplaatsen (ca. 1.500 m² b.v.o.). Deze parkeerplaatsen zijn door middel van twee parkeerdekken voorzien op de begane grond in het noordelijk deel van het gebouw. Aan de zuidzijde op de begane grond zijn kantoorruimten aanwezig met een oriëntatie op het Stationsplein. Op de navolgende drie verdiepingen zijn per verdieping twee kantoorunits aanwezig met een oppervlakte van circa 685 m² b.v.o. per kantoorunit.

De kantoorruimten worden “gescheiden” door een centraal gelegen vide. De buitengevel van de vide bestaat aan weerszijden van het gebouw uit een glazen wand. Het kantoorgebouw wordt afgedekt met een plat dak. Ten behoeve van extra lichtinval is ter plaatse van de vide een glazen dakopbouw voorzien. Het gebouw heeft een maximale bouwhoogte van 15 m. De navolgende indicatie afbeeldingen bevatten plattegronden en Artist Impressions van het kantoorgebouw.



Weergave plattegrond kantoorgebouw (rood kader)

bron: attika architecten



Artist Impression bebouwing in het plangebied

bron: attika architecten



Artist Impression bebouwing in het plangebied

bron: attika architecten

De ontsluiting van het plangebied is voorzien aan de oostzijde van het kantoorgebouw op de bestaande ontsluiting van de Kruittoren. Voor een nadere beschrijving van het aspect verkeer en parkeren wordt verwezen naar paragraaf 3.6.

3 Haalbaarheid van het plan

3.1 Beleid

3.1.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

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

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

Doelstelling

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 en 13 nationale belangen zijn:

1. *Concurrerend* = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - *Nationaal belang 1*: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - *Nationaal belang 2*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - *Nationaal belang 3*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - *Nationaal belang 4*: Efficiënt gebruik van de ondergrond;

2. *Bereikbaar* = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - *Nationaal belang 5*: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
 - *Nationaal belang 6*: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
 - *Nationaal belang 7*: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
3. *Leefbaar & veilig* = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
 - *Nationaal belang 8*: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - *Nationaal belang 9*: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
 - *Nationaal belang 10*: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - *Nationaal belang 11*: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - *Nationaal belang 12*: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- *Nationaal belang 13*: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Naast de drie hoofddoelen wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Toetsing

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn nationale belangen opgenomen die zorgen voor een gegarandeerde basiskwaliteit voor alle bewoners van Nederland. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is van beperkte betekenis voor onderhavig bestemmingsplan. Het bestemmingsplan raakt geen nationaal belang.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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 waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen

van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire water keringen 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, d.w.z. 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. Op 30 december 2011 is het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening in werking getreden. 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. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen kunnen na vaststelling van de structuurvisie de procedure volgen en vervolgens in werking treden.

Het betreft de volgende onderdelen:

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie, en
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

De regels betreffende de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde kunnen overigens pas in werking treden, zodra de hiervoor bedoelde Spoedwet Wro in werking treedt (afhankelijk van de parlementaire behandeling).

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. 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.

Aanvulling Barro

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- rijksvaarwegen;
- hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;

- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Ook is in de Barro het Nationaal Belang “ladder voor duurzame verstedelijking” toegevoegd. Dit betekent dat het verplicht is om in de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, te voldoen aan de volgende voorwaarden:

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

Deze verplichting moet leiden tot een regionale afstemming bij de invulling van een kwantitatieve of kwalitatieve woningbehoefte (in verschillende segmenten en woonmilieus) of bij een behoefte aan bedrijventerreinen (in verschillende milieucategorieën), kantoren, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen. Ook een lokale behoefte aan een stedelijke ontwikkeling kan door de regio onderdeel worden gemaakt van de regionale behoefte.

Toetsing

De voorgestane ontwikkelingen sluit aan op het Barro, omdat de ontwikkeling voldoet aan het aspect ‘bundeling van verstedelijking’. Onder bundeling van verstedelijking wordt onder andere verstaan: een optimale benutting van bestaand bebouwd gebied. Bij onderhavige ontwikkeling is er sprake van een optimale benutting en uitbreiding van de mogelijkheden binnen het bestaand bebouwd gebied.

Wat betreft de ladder duurzame verstedelijking kan worden gesteld dat onderhavig plan deel uitmaakt van het plan Noorderhaven/De Mars. Hierover heeft reeds regionale afstemming plaatsgevonden. Wat betreft het mobiliteitsprofiel (stap 3 van de ladder) kan worden gesteld dat onderhavig plan zeer gunstig is ontsloten voor het openbaar vervoer.

3.1.2 Provinciaal en regionaal beleid

Structuurvisie Gelderland

De provinciale structuurvisie 2005 (voorheen het Streekplan geheten) geeft de beleidskaders aan voor de ruimtelijke ontwikkeling in de komende tien jaar en geeft de gemeente veel ruimte voor afwegingen in de planvorming. Het Gelders ruimtelijk beleid richt zich op:

- de ruimtebehoefte regelen in regionaal verband;
- de benodigde ruimte vinden, op een wijze die meervoudig gebruik stimuleert,
- duurzaam is en de regionale verscheidenheid versterkt.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van de aanwezige identiteiten en ruimtelijke kenmerken. De structuurvisie is mede gebaseerd op de regionale structuurvisies van de verschillende regio's binnen de provincie Gelderland.



Uitsnede uit structuurvisiekaart ruimtelijke ontwikkeling

Het accent van de provinciale beleidsambities ligt op de vernieuwing en het beheer en onderhoud van bestaand bebouwd gebied. Hiervoor is het onder meer belangrijk dat het stedelijk grondgebruik wordt geïntensiveerd, maar wel met behoud van karakteristieke elementen en zorgvuldig omgaan met open ruimten daarbinnen. Op de beleidskaart van de structuurvisie is het projectgebied aangewezen als 'multifunctioneel gebied - bebouwd gebied 2000'.

Onderhavig plangebied is gelegen in het Rode Raamwerk en aangewezen als bebouwd gebied 2000. Het hele plangebied maakt deel uit van het stedelijke netwerk Stedendriehoek. Hoofddoel van het beleid voor het bestaande bebouwde gebied is het scheppen van ruimte voor alle verschillende functies in de wetenschap dat het beschikbare oppervlak beperkt is. Door vernieuwing en herstructurering (inbreiding) kan extra beslag op de nog open ruimte (uitbreiding) beperkt blijven. Door fysieke aanpassingen kan ook de kwaliteit van de leefomgeving en de openbare ruimte worden verbeterd. Bij eventuele inbreiding dient zorgvuldig te worden omgegaan met de bestaande open ruimte en de aanwezige groenelementen.

Toetsing

Het onderhavige wijzigingsplan betreft een ruimtelijke ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied. Dit is in algemene zin passend binnen de provinciale structuurvisie (vm. streekplan).

Ruimtelijke verordening Gelderland

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

De verordening richt zich net zo breed als het streekplan op de fysieke leefomgeving in de provincie. De vigerende ruimtelijke structuurvisie hanteert als uitgangspunt dat nieuwe verstedelijking voor wonen en werken zoveel mogelijk wordt gebundeld. De verordening legt het beleid van bundeling en intensivering vast door voorschriften te geven die bepalen dat de nieuwbouw voor wonen en werken voor het overgrote deel binnen het bestaand bebouwd gebied, binnen de woningbouwcontour en zoekrichting woningbouw van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, binnen de zoekzones bedrijventerreinen van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en binnen de zoekzones wonen en werken plaatsvindt.

De verordening legt dit beleid van bundeling en intensivering vast door hiervoor voorschriften op te nemen, Voorschriften ten aanzien van werken, zoals bedrijventerreinen of kantoorlocaties, zijn nog niet in deze verordening opgenomen, aangezien nieuw beleid terzake in voorbereiding was op het moment van vaststelling van de ontwerpverordening. Dit nieuwe beleid (zoals opgenomen in de Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties) zal in een volgende tranche in deze verordening opgenomen worden.

Bij de afzonderlijke voorschriften uit de verordening is in de artikelsgewijze toelichting een korte duiding en verantwoording van het provinciaal belang opgenomen. De voor het plan van belang zijnde voorschriften zijn navolgend kort behandeld.

Toetsing

Onderhavig plan is, als ruimtelijke ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied, in algemene zin passend binnen de provinciale verordening.

Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties

De provincie acht een goed functionerende kantorenmarkt mede bepalend voor een goed vestigingsklimaat en daarmee een belangrijke randvoorwaarde voor verdere economische groei van de regio's en het uitbreiden van kenniseconomie in Gelderland.

Het bundelings-, locatie- en knopenbeleid in bestaand bebouwd gebied en stedelijke uitbreidingen is bepalend voor nieuwe kantoorontwikkelingen. Van belang daarbij is tevens dat de aard, de schaal en het mobiliteitsprofiel van de kantoorontwikkeling passen bij de betreffende locatie. Nieuwe kantoorlocaties dienen zoveel mogelijk te worden ontwikkeld op of nabij hoogwaardige OV-verbindingen. Eigenstandige kantoorvestiging is niet mogelijk op monofunctionele bedrijventerreinen. Hiervoor dienen specifieke kantoorlocaties.

In het Barro is opgenomen dat de SER-ladder tevens toegepast moet worden voor kantoren. De provincie onderschrijft de toepassing van de SER-ladder voor kantoren als doelstelling. Het streven daarbij is enerzijds een gezonde (ontwikkeling van de) kantorenmarkt en anderzijds een zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik. De wijze waarop de SER-ladder toegepast moet worden voor kantoren zal nader uitgewerkt moeten worden, het beleid zal daarna verankerd worden in de verordening.

Economie, mobiliteit en kwaliteit van de leefomgeving zijn centrale elementen in het provinciale locatiebeleid. De locatiekeuze van bedrijven en voorzieningen dient het resultaat te zijn van een afweging tussen economie (behoefte aan vestigingsmogelijkheden voor bedrijven), bereikbaarheid (ontsluitingsmogelijkheden van locaties) en leefbaarheid (ruimtelijke- en milieukwaliteiten). Van essentieel belang daarbij is dat het mobiliteitsprofiel van de te vestigen (gevestigde) bedrijven, voorzieningen en instellingen overeenkomt met het mobiliteitsprofiel van de betreffende locatie/knooppunt. Deze afweging geldt vooral voor de centrum-stedelijke en gemengde stedelijke randlocaties.

Het provinciaal beleid is er vooral op gericht de knooppunten in het rode raamwerk te benutten voor intensieve verstedelijking, omdat deze de meeste potentie hebben wat betreft de (boven)regionale bereikbaarheid.

Toetsing

Het plangebied maakt deel uit van het stedelijk netwerk van Apeldoorn, Deventer en Zutphen en daarmee van het bundelingsgebied. De realisatie van een programma voor kantoren sluit aan bij het provinciale locatie- en knooppuntenbeleid bundelingsbeleid.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

Vigerend bestemmingsplan Nieuwstad-Stationsplein

In het vigerende bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De omvang van deze wijzigingsbevoegdheid komt overeen met de omvang van onderhavig wijzigingsplan. De wijzigingsbevoegdheid luidt als volgt.

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen ten behoeve van het toestaan van een gebouwde parkeervoorziening, waarvoor de volgende bepalingen gelden:

- a. de functiewijziging dient plaats te vinden binnen de aanduiding 'wro-zone-wijzigingsgebied';
 - b. gronden zijn bestemd voor:
 1. detailhandel tot een maximum van 200 m2 bruto vloeroppervlak;
 2. dienstverlening;
 3. maatschappelijke voorzieningen;
 4. kantoren;
 5. ambachtelijke bedrijven van categorie 1 en 2 zoals opgenomen in Staat van bedrijfsactiviteiten;
 6. horeca van categorie 1 en 2;
 7. parkeren;
- uitsluitend op de eerste bouwlaag;

en voor:

8. kantoren;
9. parkeren;

tevens op de overige bouwlagen;

met de daarbij behorende:

10. parkeervoorzieningen;
11. groenvoorzieningen;
12. erven en tuinen;
13. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
14. bouwwerken.

c. Op deze gronden mogen gebouwen worden gebouwd en gelden de volgende regels:

1. de bouwhoogte mogen niet minder bedragen dan 10 m en niet meer dan 15 m;
2. het aantal bouwlagen mag niet minder bedragen dan 3 en niet meer dan 4.

Bij onderhavig wijzigingsplan wordt gebruik gemaakt van deze wijzigingsbevoegdheid. Onderhavig plan voldoet geheel aan de wijzigingsregels. De in de wijzigingsbevoegdheid benoemde functies zijn één op één overgenomen in de bestemmingsregels. De bouwregels inzake de minimale en maximale bouwhoogte en het minimale en maximale aantal bouwlagen zijn eveneens overgenomen.

3.2 Milieuaspecten

Middels voorliggend wijzigingsplan wordt voorzien in de nieuwbouw van een kantoorgebouw met parkeervoorziening. 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

Voordat het wijzigingsplan kan worden vastgesteld, dient te worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater de gewenste ruimtelijke ontwikkeling toelaat.

Verkennd bodemonderzoek

Door De Klinker Milieu Adviesbureau is in maart 2009 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het plangebied. In het navolgende zijn de resultaten van het onderzoek beschreven. Het onderzoek is als separate bij dit wijzigingsplan bijgevoegd.

De bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie bestaat uit matig fijn tot matig grof siltig zand. Plaatselijk is de grond kleiig. De kleur van het zand varieert van donkerbruin tot donkergrijs. Tijdens de monsterneming is de grondwaterstand op een diepte van 360 cm-mv aangetroffen.

In alle uitgevoerde boringen (9) is zintuiglijk een bijmenging aan puin en/of kolen waargenomen.

Tijdens het veldonderzoek is voor zover zichtbaar geen ‘asbestverdacht’ materiaal als toepassing op de aanwezige bebouwing(en) aangetroffen. In de bodem is eveneens geen ‘asbestverdacht’ materiaal aangetroffen. Hierbij dient echter wel opgemerkt te worden dat er geen verkennend asbestonderzoek conform NEN-5707 “Monsterneming en analyse van asbest” of NEN-5897 “Monsterneming en analyse van asbest in bouw- en sloopafval en puingranulaat” heeft plaatsgevonden. Uit de analyse kan geconcludeerd worden dat:

- het bovenmengmonster BG1 licht verontreinigd is met barium, koper, kwik, lood, zink, minerale olie en PAK;
- het ondergrondmengmonster OG1 licht verontreinigd is met kwik, lood en zink;
- het oliehoudende monster uit boring 3 (350-400) licht verontreinigd is met ethylbenzeen, xylenen, naftaleen en minerale olie en licht met benzeen.

Door het aantreffen van sterke en lichte verontreinigingen in de grond en grondwater dient de hypothese “De gehele locatie is onverdacht” verworpen te worden. Op basis van de onderzoeksresultaten is de grond niet geschikt voor hergebruik.

Op basis van de onderzoeksresultaten is conform de Wet bodembescherming een nader onderzoek noodzakelijk.

Nader onderzoek

Het nader bodemonderzoek kan pas worden uitgevoerd als de bestaande opstallen in het plangebied zijn geamoveerd en zulks is pas mogelijk als voorliggend wijzigingsplan is vastgesteld. Het nader bodemonderzoek wordt derhalve uitgevoerd te worden in het kader van de omgevingsvergunning. Om dat te bewerkstelligen is in de regels van dit bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat de nieuwbouw niet eerder in gebruik mag worden genomen dan dat er sprake is van een goede bodemkwaliteit.

Conclusie

Met een verkennend bodemonderzoek is aangetoond dat een ander bodemonderzoek uitgevoerd moet worden. Dit nader bodemonderzoek wordt uitgevoerd in het kader van de omgevingsvergunning, na vaststelling van voorliggend bestemmingsplan. Het aspect bodem vormt hiermee vooralsnog geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling.

3.2.2 Geluid

Algemeen

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het (spoor) wegverkeer het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Voor wegverkeer stelt de wet dat in principe de geluidsbelasting op geluidsgevoelige functies de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet mag overschrijden. Voor spoorwegverkeer mag de voorkeurgrenswaarde van 55 dB niet worden overschreden. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van alle (spoor) wegen op een bepaalde afstand van de geluidsgevoelige functie(s).

Toetsing

Huidige situatie

Het thans aanwezige gebouw is als volgt in gebruik:

- begane grond: kantoren en winkels;
- verdieping: appartementen.

Dit is conform het vigerende bestemmingsplan.

De situatie is thans in overeenstemming met de Wet geluidhinder.

Toekomstige situatie

De ontwikkeling die middels het voorliggende bestemming wordt mogelijk gemaakt, betreft geen gevoelige functie in het kader van de Wet geluidhinder. Een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting door wegverkeerslawaai van het Stationsplein en de geluidbelasting door spoorwegverkeer afkomstig van de noordelijk gelegen spoorlijnen wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

Op grond van het Bouwbesluit gelden wel eisen voor de gevelwering, teneinde te kunnen voldoen aan het voor kantoren voorgeschreven binnengeluidsniveau. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen zal hieraan worden getoetst.

Gevolgen voor omgeving

Door de ligging van het plan direct naast het station zal de verkeersaantrekkende werking van het plan naar verwachting laag zijn, in de orde grootte van circa 450 motorvoertuigen per (week)dag. De ontsluiting vindt plaats over het drukke stationsplein. Op deze weg rijden dagelijks bijna 9.000 motorvoertuigen. De bijdrage door het extra verkeer van en naar het plangebied is akoestisch verwaarloosbaar. Bovendien zal het verkeer op het Stationsplein tengevolge van de autonome ontwikkeling en de wijzigingen in de verkeersstructuur in de planperiode afnemen, zodat de situatie per saldo verbetert.

Conclusie

Het aspect geluid biedt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend plan. Bij de verlening van de omgevingsvergunning zal nader onderzoek plaatsvinden naar de binnenniveaus.

3.2.3 Luchtkwaliteit

Algemeen

De 'Wet luchtkwaliteit' is een implementatie van de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de vier dochterrichtlijnen waarin onder andere grenswaarden voor de luchtkwaliteit ter bescherming van mens en milieu zijn vastgesteld.

De wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen kleine en grote ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Kleine projecten hoeven niet langer afzonderlijk te worden getoetst aan de grenswaarden, tenzij een dreigende overschrijding van één of meerdere grenswaarden te verwachten is. Grotere projecten kunnen worden opgenomen in het 'Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit' (NSL) mits overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL;

anders moet met projectsaldering worden aangetoond dat de luchtkwaliteit per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft. Het begrip 'niet in betekenende mate' is verder uitgewerkt in een gelijknamige AMvB. Deze treedt gelijk met de wet in werking. De grens van 'niet in betekenende mate' wordt gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor fijn stof en stikstofdioxide betekent dit een maximale toename van 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

In de gelijknamige ministeriële regeling wordt de 3% norm gekwantificeerd voor veel voorkomende ruimtelijke functies als:

- woningen: 1.500 woningen met 1 ontsluitingsweg;
- kantoren: 10 hectare bruto vloeroppervlak (bvo) met 1 ontsluitingsweg;
- landbouwinrichtingen: akkerbouw of tuinbouw met open teelt, teelt van eetbare gewassen in een gebouw of onverwarmde glastuinbouw ongeacht de omvang en verwarmde opstanden van glas of kunststof van maximaal 2 hectare;
- kinderboerderijen.

Uiteraard moet niet alleen bij gevoelige bestemmingen, maar bij alle projecten sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. Uit dit oogpunt moet afgewogen worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Toetsing

In de huidige situatie zijn een kantoor- en winkelfunctie op de begane grond en appartementen op de bovengelegen verdiepingen aanwezig. Onderhavig plan voorziet in de nieuwbouw van een kantoorfunctie met circa 4.700 m² bedrijfsvloeroppervlak. De ministeriële regeling NIBM kwantificeert de (N)IBM-grens voor deze functies. Een bouwplan van deze omvang draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging: de 'IBM-grens' ligt bij 10 ha aan bruto vloeroppervlak, terwijl onderhavig plan nog geen 0,5 ha aan bruto vloeroppervlak behelst. Er hoeft daarom geen aanvullend onderzoek naar de blootstelling aan luchtverontreiniging plaats te vinden. Op grond van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit hoeft er volgens het 'blootstellingcriterium' geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaats te vinden op terreinen van inrichtingen en bedrijfsterreinen.

Bovenstaande laat onverlet dat mensen beschermd moeten worden tegen een blootstelling aan hoge concentraties schadelijke stoffen in de lucht. Uit de "rapportage luchtkwaliteit 2009" van de gemeente Zutphen blijkt dat er voor de omringende wegen ten opzichte van het plangebied geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen plaatsvindt.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit biedt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend plan.

3.2.4 **Bedrijvigheid**

Algemeen

Milieuzonering richt zich uitsluitend op de zonering van milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) ten opzichte van gevoelige functies (zoals woningen). Bedrijven op industrieterreinen kunnen ook hinder van elkaar ondervinden. Er is sprake van onderlinge hinder tussen bedrijven als een bedrijf schade ondervindt in het productieproces of aan het product als gevolg van de activiteiten van een ander bedrijf. Onderlinge hinder kan ontstaan als gevolg van de ruimtelijke milieuaspecten geur en stof, voorts bij trillingen, grondwater en bij imago(schade).

Bij het realiseren van een bouwplan dient gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe bestemming gerealiseerd wordt. Hierbij spelen twee vragen een rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving? (externe werking)
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe? (interne werking)

Er dient dus te worden getoetst of de nieuwe functie mogelijk belemmeringen veroorzaakt voor bestaande functies in de omgeving en of de nieuwe functie mogelijk belemmeringen ondervindt als gevolg van de milieuhinder van naburige bedrijven en/of bedrijvigheid in het plangebied.

Vraag 1

De beoogde ontwikkeling van het nieuwe kantoorpand met parkeren levert voor omliggende hinderfuncties geen belemmeringen op voor eventuele aanwezige hindergevoelige functies, zoals woningen.

Vraag 2

Er zijn in de omgeving diverse hindergevende functies aanwezig. Voorliggend plan voorziet echter in de realisatie van de functie kantoren en parkeren. Gezien het feit dat een kantoor en een parkeervoorziening geen milieugevoelige bestemming is, kan worden gesteld dat vanuit er geen belemmeringen aanwezig zijn voor wat betreft de realisatie van de beoogde ontwikkeling. Onderhavig plan levert voor omliggende functies geen beperkingen in hun ontwikkelingsmogelijkheden en de bedrijfsvoering.

Hier kan aan toegevoegd worden dat de hindersituatie zal verbeteren, aangezien in de vroegere situatie op de locatie appartementen aanwezig zijn, die met onderhavig plan zullen verdwijnen. Aangezien er in de omgeving zoals gesteld diverse hindergevende functies aanwezig zijn hindergevoelige functies als woningen, minder passend dan de nieuwe functies: kantoren en parkeren.

Conclusie

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

3.2.5 Externe veiligheid

Inleiding

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van risico's bij onder meer de productie, opslag, transport en gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten leggen beperkingen op aan de omgeving. Door maatregelen kunnen de afstanden worden verkleind. Er wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde, voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. De grenswaarde mag niet worden overschreden. Voor de oriënterende waarde en richtwaarde geldt dat afwijken alleen met een degelijke motivering is toegestaan. Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen en mobiele bronnen. Op basis van de begripsbepalingen (artikel 1) uit het Besluit externe veiligheid en inrichtingen (Bevi) kan de beoogde kantoorfunctie in het plangebied gekwalificeerd worden als beperkt kwetsbaar object. Als gevolg hiervan moet aangetoond worden of stationaire en mobiele bronnen een belemmering vormen voor onderhavig initiatief.

Gemeentelijke beleidsvisie externe veiligheid (concept)

De gemeente Zutphen streeft ruimtelijk en economisch naar duurzame groei. Ambities dienen binnen de gestelde milieukaders te blijven. Bij externe veiligheid gaat het om de risicokaders van het gebruik, de opslag of het transport van gevaarlijke stoffen. Binnen Zutphen speelt externe veiligheid bij een aantal risicovolle inrichtingen en transportaders waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Bij deze risicovolle activiteiten bestaat een spanningsveld tussen veiligheid en de (toekomstige) ruimtelijke situatie. Deze Beleidsvisie Externe Veiligheid geeft voor dit spanningsveld richting aan een integrale aanpak met de ruimtelijke ordening, economische ontwikkelingen en hulpverlening.

Doel van het externe veiligheidsbeleid is om een toetsingskader te hebben dat duidelijk maakt welke externe veiligheidsrisico's in de gemeente Zutphen aanwezig zijn en hoe met deze en toekomstige risico's dient te worden omgegaan. Het toetsingskader voorkomt afwegingen en besluiten op ad hoc basis en brengt consistentie door heldere uitgangspunten en reële ambities. De gemeente neemt bij besluiten in het kader van vergunningverlening en ruimtelijke ordening het in dit document weergegeven externe veiligheidsbeleid in acht. De uitgangspunten uit deze visie worden verder toegepast bij alle gemeentelijke activiteiten en ontwikkelingen waarbinnen externe veiligheid een rol speelt (o.a. vergunningverlening en handhaving, routing gevaarlijke stoffen, ruimtelijk beleid, rampenbestrijding en risicocommunicatie).

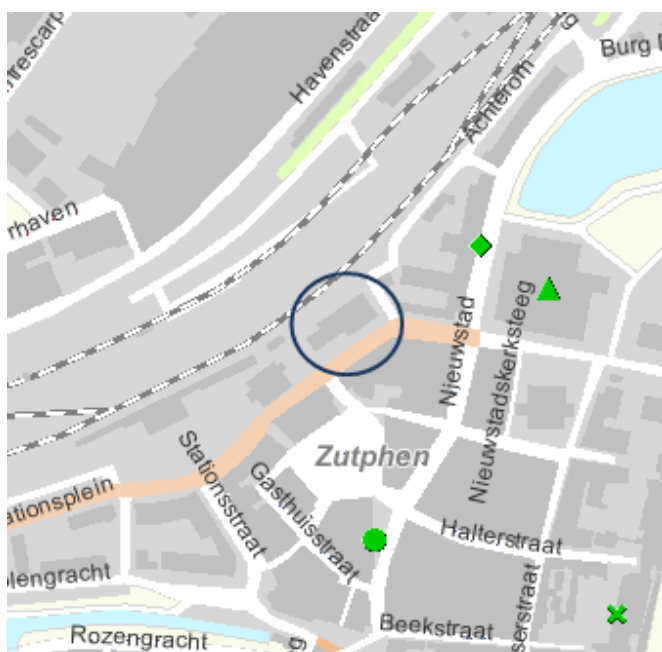
De gemeente streeft naar een beheersbare externe veiligheidssituatie, waarbij:

1. De externe veiligheid risico's binnen de gemeente goed in beeld zijn gebracht en ambtenaren en bestuurders zich bewust zijn van de aanwezige risico's;
2. Een zorgvuldige afweging plaatsvindt tussen nut en noodzaak van nieuwe ontwikkelingen en hun gevolgen voor externe veiligheid;
3. Door middel van beleidsuitvoering en handhaving wordt gezorgd voor de beheersbaarheid en bestrijdbaarheid van bestaande en toekomstige EV risico's;
4. Communicatie met de burger plaatsvindt over de aanwezige risico's en de te volgen gedragsrichtlijn in geval bij een calamiteit.

Nabij het plangebied zijn de spoortrajecten Arnhem-Deventer en Zutphen-Hengelo gelegen. In de gemeente Zutphen zijn de spoortrajecten Arnhem-Deventer en Zutphen-Hengelo van belang voor transport van gevaarlijke stoffen. Voor deze spoortrajecten geldt vooralsnog geen afstandseis. Wel is voor de verantwoording van het GR een invloedsgebied van 200 meter vanaf de rand van het spoor van toepassing. Uit het op 8 juli 2010 door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde "Basisnet Spoor" blijkt dat in de toekomst op het spoortraject Elst – grens Oldenzaal de maximale risicoruimte zal worden benut. Dit houdt in dat er gevaarlijke stoffen (1700 spoorwagons LPG) over dit traject worden getransporteerd. Door het treffen van veiligheidsmaatregelen worden knelpunten met het plaatsgebonden en groepsrisico voorkomen.

Stationaire bronnen

Onder stationaire bronnen worden inrichtingen, zoals een chemische fabriek of een lpg-tankstation verstaan. Ten behoeve van de inventarisatie van de stationaire bronnen is de provinciale risicokaart van de provincie Gelderland geraadpleegd. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen stationaire bronnen aanwezig die in het kader van externe veiligheid een belemmering vormen voor voorliggend plan. Het plangebied is op de navolgende afbeelding aangeduid met een blauw kader.



Fragment risicokaart provincie Gelderland

bron: www.risicokaart.nl

Mobiele bronnen

Onder mobiele bronnen worden routes waarover van gevaarlijke stoffen worden vervoerd verstaan en hogedrukaardgasleidingen. Tevens wordt in deze paragraaf ingegaan op de mogelijke aanwezigheid van hoogspanningsleidingen.

Spoorwegen

Het plangebied ligt nabij het spoortracé Arnhem - Deventer. Over dit spoor worden gevaarlijke stoffen vervoerd en dient daarom in het kader van externe veiligheid nader beoordeeld te worden. In de navolgende alinea wordt nader op deze mobiele bron ingegaan.

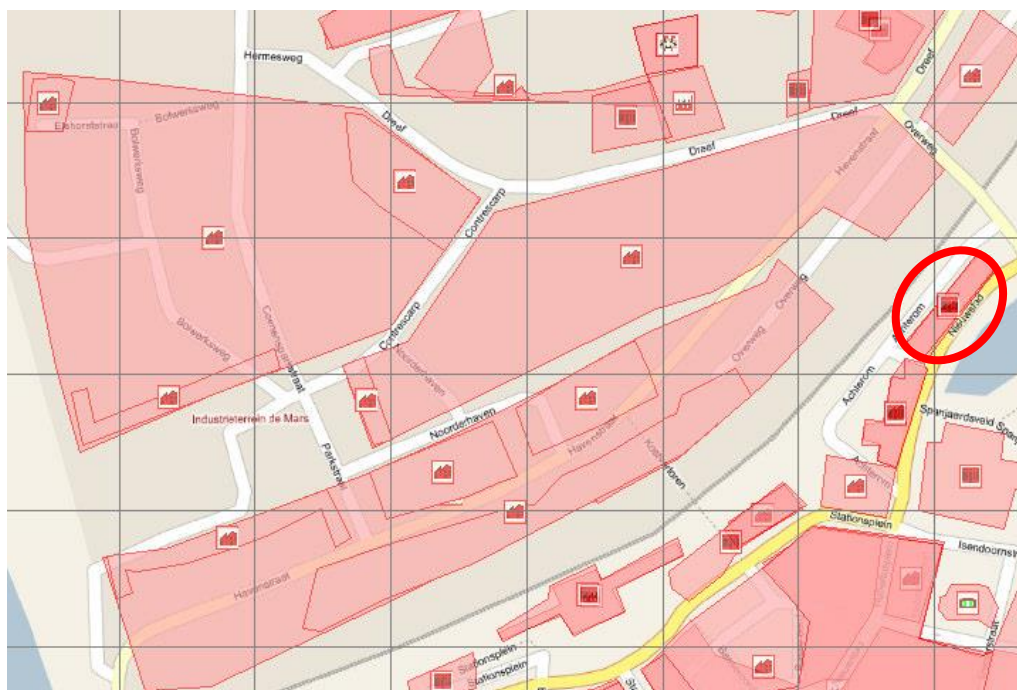
Rijk, decentrale overheden, chemische industrieën en vervoerders hebben op 8 juli 2010 een akkoord bereikt over het ontwerp Basisnet spoor. Het Basisnet spoor zal in 2012 formeel in de wet zijn geregeld. Voor ontwikkelingen die plaatsvinden in de nabijheid van spoortracés waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd geldt dat tot die tijd getoetst moet worden aan de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen. In juni 2012 is de Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen aangepast en zijn de Basisnet afspreken hierin geïmplementeerd.

Door SAB Arnhem B.V. is een quickscan externe veiligheid opgesteld¹. Uit toepassing van de vuistregels uit de Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen volgt dat er geen belemmeringen zijn voor het initiatief vanuit de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Arnhem - Deventer. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour is gelegen op het spoor.

Voor voorliggend wijzigingsplan is alleen het groepsrisico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn relevant. Voor het bestemmingsplan Noorderhaven is een uitgebreide verantwoording groepsrisico opgesteld (DHV, 23 november 2011). De verantwoording voor het wijzigingsplan steunt op de verantwoording voor het bestemmingsplan Noorderhaven.

In de risicoberekeningen voor Noorderhaven is uitgegaan van een toekomstige invulling van een locatie ten noordoosten van de spoorwegovergang met een school met maximaal 1800 personen overdag (rood omcirkelde bouwvlak op de volgende tekening).

¹ SAB Arnhem B.V. (27 december 2010), Quick scan externe veiligheid Station Noord te Zutphen, projectnummer: HERM/100791.



Deze ontwikkeling maakt geen onderdeel uit van het plan Noorderhaven. Het betreft thans een braakliggend terrein, dat onder meer gebruikt wordt voor het stallen van bussen. Het blijkt dat de invulling van dit perceel in de risicoanalyse bepalend is voor de uitkomst van de berekeningen.

Uit de berekeningen blijkt een overschrijding van de oriëntatiewaarde met een factor 1,34. Door AVIV is in opdracht van het Rijk het groepsrisico echter berekend op $0,96 \cdot OW$ (AVIV, 28 november 2011). AVIV is daarbij uitgegaan van een iets afwijkende invulling van het bouwvlak 10, maar wel met dezelfde maximale leerlingenaantal van 1800. De gemeente Zutphen heeft deze berekening van AVIV nog niet kunnen verifiëren en houdt zo lang een voorbehoud richting het Rijk over de invulling van het basisnet spoor en meer in het bijzonder over de toename van het aantal wagons met brandbare gassen (stofcategorie A) van 700 (de eerdere prognose) naar 1700 wagons per jaar.

NB: Uitgaande van de ontwikkeling van het gebied en de eerdere prognose van de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, zal het groepsrisico zonder basisnet maatregelen toenemen tot circa een factor 6 ten opzichte van de oriëntatiewaarde ($6 \cdot OW$). De maatregelen in het kader van het Basisnet Spoor zorgen voor een afname van het groepsrisico tot onder de oriëntatiewaarde.

Aanvullend op de verantwoording groepsrisico Noorderhaven is een risicoberekening gemaakt voor onderhavig plan (DHV, 19 april 2012)². Voor het uitvoeren van de groepsrisicoberekeningen zijn de groepsrisicoberekeningen van het plangebied Noorderhaven als basis gebruikt.

² Groepsrisicoberekening wijzigingsplan "Station Noord" Zutphen, Uitgangspunten en resultaten berekeningen, DHV, kenmerk MD-AF20121117/iSEE, 19 april 2012.

Daarnaast is het spoor iets aangepast, zodat het overeenkomt met de Basisnettabellen Spoor van september 2011 (van oost naar west). Tenslotte is de invulling van bouwvlak 10 zo veel mogelijk gelijk gesteld aan de invulling zoals AVIV die heeft aangehouden.

In de aanvullende berekening is het niet gelukt het resultaat van AVIV te reproduceren. Het groepsrisico in de situatie zonder onderhavig plan is met $1,094 \cdot OW$ iets hoger dan het door AVIV berekende groepsrisico van $0,96 \cdot OW$. Gelet hierop kunnen de berekeningen voor onderhavig plan als worstcase worden beschouwd.

Door de wijziging neemt het groepsrisico toe van een factor $1,094 \cdot OW$ naar een factor $1,130 \cdot OW$. Zonder realisatie van de school ligt het groepsrisico inclusief het plan onder de oriëntatiewaarde en is maximaal een factor $0,770 \cdot OW$.

Daarnaast is nog een berekening uitgevoerd waarbij is gekeken hoeveel mensen maximaal in de school aanwezig kunnen zijn zonder dat de oriëntatie waarde wordt overschreden. Uit de berekeningen blijkt dat er maximaal 1150 aanwezigen overdag doordeweeks kunnen zijn zonder dat de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

De resultaten zijn samengevat in de volgende tabel³:

Variant	Bevolking	Maximaal groepsrisico ten opzichte van oriëntatiewaarde
Autonoom	Exclusief plangebied, inclusief school	1,094
Toekomst1	Inclusief plangebied, exclusief school	0,770
Toekomst2	Inclusief plangebied, inclusief school	1,130
Toekomst3	Inclusief plangebied, inclusief school met 1150 leerlingen overdag doordeweeks	0,989

Uit deze tabel volgt dat door maximalisatie van voorliggend wijzigingsplan het groepsrisico beperkt toeneemt. Echter, uitgaande van een maximale toekomstige invulling van het gebied inclusief de nieuwe school is het niet uitgesloten, dat de in de toekomst de oriëntatiewaarde wordt overschreden. Dit is mede afhankelijk van de concrete uitwerking van het basisnet. Op het moment van de concrete ontwikkeling en invulling van de nieuwe school zal het basisnet naar verwachting volledig vastgesteld en in werking zijn. Zo nodig zal op dat moment de invulling van de nieuwe school zodanig worden beperkt, dat alsnog aan de oriëntatiewaarde wordt voldaan. Blijkens de berekening is het in de worst case situatie nog immer mogelijk om dan uit te gaan van een invulling met 1150 leerlingen.

³ Als gezegd berekent AVIV in de autonome situatie een iets lager groepsrisico van $0,96 \cdot OW$. De resultaten van de aanvullende berekening zijn daarom als worst case te beschouwen. Een preciezere berekening is op dit moment nog niet mogelijk. .

Maatgevende scenario's

– BLEVE (LPG)

Een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) is maatgevend voor het groepsrisico. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een warme BLEVE en een koude BLEVE. Gezien de in het Basisnet opgenomen maatregel van 100% warme BLEVE-vrij rijden wordt een warme BLEVE niet als maatgevend scenario beschouwd.

Indien een tank met vloeibaar gemaakt brandbaar gas explodeert als gevolg van een aanrijding, spreekt men van een koude BLEVE. In dit scenario is geen sprake van een ontwikkelingstijd, maar vindt de BLEVE vrijwel direct na de aanrijding plaats, waardoor dit scenario niet bestreden kan worden.

Het koude BLEVE scenario kan tot wel 300 meter ernstige gevolgen hebben met veel doden, gewonden en schade.

Voor de berekening van het groepsrisico is het ontstaan van een BLEVE maatgevend gezien de hoeveelheid brandbaar gas die vervoerd wordt.

– Plasbrand

Bij de verantwoording van het groepsrisico voor het nabij het plangebied gelegen ROC zijn maatregelen voorgesteld ter beperking van een plasbrand. Destijds werd het plasbrands scenario als maatgevend beschouwd. In het basisnet spoor is echter bepaald dat in Zutphen een plasbrandaandachtsgebied niet noodzakelijk is omdat daarvoor te weinig brandbare vloeistoffen worden vervoerd over dit traject. Dit betekent dat de strengere voorwaarden waaronder binnen een PAG mag worden gebouwd hier in principe niet gelden. Het gaat daarbij om de argumentatie waarom er mag worden gebouwd, in samenhang met maatregelen ter bestrijding en beperking van een plasbrand en maatregelen aan gebouwen om de zelfredzaamheid te vergroten. Dit laat onverlet dat een plasbrand kan voorkomen en dat maatregelen ter bestrijding van dit scenario kunnen worden genomen.

Het dilemma is daarbij te bepalen welke maatregelen in het kader van dit bestemmingsplan effectief en haalbaar zijn. Het bestemmingsplan laat bebouwing tot op korte afstand van het doorgaande spoor toe, waarbij het perron overigens dienst doet als keerwand. De afstand van de rand van het bouwvak tot de rand van de eventuele plasbrand is niettemin zeer kort (op zijn kleinst circa 10 meter).

Dit zou vragen om extra brandwerende maatregelen aan de gevel gezien de dan optredende warmtebelasting. Aan de andere kant betreft het geen PAG, dus extra maatregelen lijken niet logisch. Gezien de maatschappelijke kosten/baten analyse (MKBA) waarmee bij de vaststelling van het Basisnet rekening is gehouden ligt het daarom voor de hand af te zien van het verplicht opleggen van deze maatregelen.

Zelfredzaamheid

Het criterium zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Uiteraard hangt het af van het ongevalscenario of mensen de tijd hebben om zichzelf in veiligheid te brengen.

Voor situaties als een toxische wolk of een plasbrand kunnen maatregelen getroffen worden die de zelfredzaamheid positief kunnen beïnvloeden (de tijd die nodig is om jezelf in veiligheid te brengen). Gezien de korte tijd van reageren (maximaal 5 tot 30 minuten) geldt dit in veel mindere mate voor een warme BLEVE, terwijl er bij een koude BLEVE überhaupt geen tijd is voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen.

Voor de rampenbestrijding is het van belang dat personen binnen het invloedsgebied van de risicobronnen op gehoorsafstand van een sirene zijn. Gezien de korte afstand tussen het spoor en het plangebied is het van groot belang dat er bij een ongeval zeer snel alarm wordt geslagen en dat de doormelding naar de hulpdiensten direct plaatsvindt.

De functies binnen het plan betreffen: dienstverlening, kantoren, maatschappelijke doeleinden, bedrijven in de categorie 1 en 2 alsmede horeca categorie I en II en detailhandel tot maximaal 200 m² b.v.o. Functies voor beperkt zelfredzame personen, zoals kinderdagverblijven, worden niet toegelaten.

Voor het gebied wordt een grote mate van zelfredzaamheid verwacht, zodat de aanwezige mensen, in geval van een calamiteit, zelfstandig het gebied kunnen verlaten. Voorkomen moet worden dat de mensen die de gebouwen, gelegen aan de spoorzijde, moeten ontvluchten, dat via de spoorzijde zullen doen.

Ook de ontsluiting van het gebied is een belangrijke factor bij de verbetering van de zelfredzaamheid. Mensen moeten een gebied via meerdere routes kunnen verlaten, waarbij vooral aandacht moet worden besteed aan de richting van de vluchtroutes. Deze moeten van de risicobron af gericht zijn. Het plangebied kent vele ontsluitingsmogelijkheden.

Restrisico

Ondanks alle maatregelen en voorzorgen die in het kader van het basisnet spoor genomen worden is een ongeval met gevaarlijke stoffen waarbij doden en gewonden vallen niet uit te sluiten. Het maatgevende ongevalsscenario is daarbij een koude BLEVE door ongeval met een tankwagon met brandbaar gas (LPG). Dit is een worst case scenario! Repressieve maatregelen (zoals blussen) zijn tegen een BLEVE niet effectief. Er is geen tijd om burgers uit het invloedsgebied te evacueren en er moet in het geval van een koude BLEVE dan ook rekening gehouden worden met veel slachtoffers en grote materiële schade.

Er blijft een restrisico van maximaal de oriëntatiewaarde als wordt uitgegaan van de Basisnet transportcijfers met 100% warme BLEVE-vrij rijden en een zonodig beperkte invulling van bouwvlak 10 dan met 1800 leerlingen.

Kern van de verantwoording

Uitgaande van de ontwikkeling van het plan en de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, zal het groepsrisico zonder maatregelen toenemen tot maximaal een factor 6 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Op basis van de Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen blijkt dat in de toekomst de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Door voorliggend plan neemt het groepsrisico beperkt toe. Uitgaande van een maximale toekomstige invulling van het gebied inclusief de nieuwe school is het niet uitgesloten, dat de oriëntatiewaarde wordt overschreden. Zo nodig zal op dat moment de invulling van de nieuwe school zodanig worden beperkt, dat alsnog aan de oriëntatiewaarde wordt voldaan.

Vaar- en autowegen

In de nabijheid van het plangebied zijn geen wegen gelegen die in het kader van de externe veiligheid een belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Hoogspanningsleidingen

In de nabijheid van het plangebied zijn geen hoogspanningsleidingen aanwezig. Een nadere beoordeling kan daarom achterwege blijven.

Adviezen veiligheidsregio en projectbureau externe veiligheid Regio Stedendriehoek

Inzake de veiligheidsaspecten bij onderhavig plan is advies gevraagd van de Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland (VNOG, kenmerk 12-10375/12-021650, 12-10-2012). Het advies richtte zich met name op de veiligheidsaspecten van mobiele bronnen bij de spoorlijn. In dit advies worden diverse maatregelen genoemd die volgens het VNOG dienen te worden genomen.

Hierna is aan het Projectbureau externe veiligheid van de regio Stedendriehoek gevraagd advies uit te brengen inzake het advies van de VNOG (Beoordeling advies VNOG betreft ontwikkeling Torenstad Zutphen, kenmerk DOS-2012-520497, 21 november 2012).

Op basis van dit advies zijn vier maatregelen die door VNOG genoemd werden, verworpen. Twee van de voorgestelde maatregelen (nummer 2 en 5) zijn overgenomen in het advies. Dit zijn de volgende maatregelen:

- Toepassing van een droge blusleiding aan de buitenzijde van het pand. Het aanleggen van een droge blusleiding verhoogt de zelfredzaamheid van personen in het gebouw.
- Vluchtwegen niet aan de spoorzijde maar aan de zijkant en voorzijde van het gebouw te projecteren. In de huidige bouwplannen wordt reeds rekening gehouden met vluchtwegen die van het spoor af zijn gelegen.

Met deze beide maatregelen is in onderhavig plan rekening gehouden. In het wijzigingsplan is geregeld dat het plan niet open staat voor functies voor beperkt zelfredzame personen. In het wijzigingsplan is als voorwaardelijke verplichting opgenomen dat er een droge blusleiding moet worden toegepast en dat vluchtwegen aan de zijkant en voorzijde van het gebouw moeten worden gerealiseerd.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan.

3.3 Water

3.3.1 Rijksbeleid

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.

3.3.2 Provinciaal beleid

Waterplan Gelderland 2010-2015

Het Waterplan Gelderland 2010-2015 is op 22 december 2009 in werking getreden. In het Waterplan is beschreven welke instrumenten uit de Wet ruimtelijke ordening de provincie wil inzetten voor de realisatie van specifieke waterdoelen.

Het beleid uit WHP3 wordt grotendeels voortgezet. Het Waterplan is tegelijk opgesteld met de ontwerp water(beheer)plannen van het Rijk en de waterschappen. 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.

In de Wateratlas Gelderland is het plangebied niet aangeduid als waterwingebied en evenmin als grondwaterbeschermingsgebied. Ook maakt het plangebied geen deel uit van een gebied dat is aangewezen voor regionale waterberging of als zoekgebied voor regionale waterberging. Ten slotte is het plangebied niet aangegeven als een gebied met kans op waterhuishoudingsproblemen.

3.3.3 Regionaal beleid

Waterschap Veluwe

Het Waterschap Veluwe heeft zeven afzonderlijke stroomgebieduitwerkingsplannen (SUP's) opgesteld. Deze plannen hebben ieder de status van een gedeeltelijke herziening van het Waterbeheersplan Veluwe 2002-2006. De planperiode van de SUP's loopt van 2007 tot 22 december 2009. Na deze periode wordt het nieuwe Beheersplan vastgesteld en van kracht voor een periode van 6 jaar (t/m 2015). Dit is een verplicht planfiguur vanuit de Europese wet- en regelgeving (Kaderrichtlijn Water). In een dergelijk waterbeheersplan vertalen waterschappen het Europese, rijks- en provinciale waterbeleid naar concrete doelen en maatregelen voor het eigen beheersgebied. In de SUP's worden onder meer de doelen uit het Waterhuishoudingsplan Gelderland 2005-2009 (WHP) nader uitgewerkt. Tevens worden in een SUP ook het gewenste gronden oppervlaktewaterregime (GGOR) en het peilbesluit voor het betreffende stroomgebied vastgesteld. Dit SUP heeft derhalve de wettelijke status van een waterbeheersplan, als bedoeld in de Wet op de waterhuishouding en de provinciale verordening Waterbeheer Veluwe.

Op het plangebied is het SUP Zuidelijke IJsselvallei van toepassing. In dit plan worden de volgende essentiële doelen en maatregelen genoemd:

- verminderen van wateroverlast en zorgen voor water in droge tijden. Watersystemen worden hiertoe zodanig aangepast, dat ze water langer kunnen vasthouden en dat er ruimte is om water tijdelijk te bergen;
- veilige dijken. Het waterschap zet hiertoe in op dijkverhoging, dijkversterking en het terugleggen van dijken langs de IJssel;
- schoon en gezond oppervlaktewater. In lijn met de Europese Kaderrichtlijn Water stelt het waterschap waterkwaliteitsdoelen en bijbehorende maatregelen voor de wateren op;

- afstemmen van het waterbeheer op de gebiedsfuncties. Hiertoe is voor het deelstroomgebied een GGOR opgesteld en zijn maatregelen opgenomen om dit te bereiken;
- zorg voor de natuur en verdrogingbestrijding;
- het beheer en onderhoud door Waterschap Veluwe, waarbij rekening wordt gehouden met aanwezige planten en dieren.

3.3.4 Waterparagraaf

Waterschap Rijn en IJssel heeft een watertoetstabel ontwikkeld waarmee met een aantal vragen in beeld te brengen is welke wateraspecten relevant zijn en met welke intensiteit het watertoetsproces doorlopen dient te worden. Hieronder is deze tabel uitgewerkt voor onderhavig plangebied.

Thema	Toetsvraag	Relevant
HOOFDTHEMA'S		
Veiligheid	1. Ligt in of nabij het plangebied een primaire of regionale waterkering?	Nee
	2. Ligt in of nabij het plangebied een kade?	Nee
Riolering en Afvalwaterketen	1. Is er toename van het afvalwater (DWA)?	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?	Nee
	2. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak?	Nee
	3. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	Nee
Grondwateroverlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond?	Nee
	2. Bevindt het plangebied zich in de invloedzone van de Rijn of IJssel?	Nee
	3. Is in het plangebied sprake van kwel?	Nee
	4. Beoogt het plan dempen van slootjes of andere wateren?	Nee
Oppervlakte-waterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied water op oppervlaktewater geloosd?	Nee
	2. Ligt in of nabij het plangebied een HEN of SED water?	Nee
	3. Ligt het plangebied geheel of gedeeltelijk in een Strategisch actiegebied?	Nee
Grondwaterkwaliteit	1. Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Nee
Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde of verbeterde gescheiden stelsel?	Nee
	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
Verdroging	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	Nee
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ?	Nee
	2. Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	Nee
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap?	Nee
	2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Nee
AANDACHTSTHEMA'S		
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

Geen van de onderwerpen is relevant en behoeft nadere uitwerking. Wel is het zinvol nog kort in te gaan op het thema 'wateroverlast'.

Wateroverlast

In de huidige situatie is het plangebied vrijwel geheel bebouwd en verhard. Er bevindt zich ter plaatse momenteel een gebouw met kantoren, winkels en appartementen. In de toekomstige situatie wordt de bestaande bebouwing in het plangebied gesloopt om plaats te maken voor een kantorencomplex. Het nieuwe gebouw is vrijwel even groot als het bestaande gebouw. Ook in de toekomstige situatie is het plangebied vrijwel geheel bebouwd en verhard. De oppervlakteverharding in vergelijking met de bestaande situatie wijzigt dus niet. Hiermee zijn de gevolgen voor de waterhuishouding zeer beperkt.

In het kader van onderhavig plan worden geen bijzondere voorzieningen getroffen op het gebied van de waterhuishouding. Afvalwater en hemelwater zullen worden afgevoerd op het bestaande rioleringsstelsel.

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. Door SAB Arnhem B.V. is een briefrapportage flora en fauna opgesteld⁴. Hiervoor heeft een bureaustudie en een verkennend veldbezoek plaatsgevonden. De resultaten van het onderzoek is in de navolgende paragrafen opgenomen. Het onderzoek is als bijlage aan voorliggend plan bijgevoegd.

3.4.1 Gebiedsbescherming

Bij gebiedsbescherming is er onderscheid gemaakt tussen de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In de Natuurbeschermingswet 1998 worden Natura 2000-gebieden en beschermde Natuurmonumenten beschermd. De EHS is niet opgenomen in de natuurwetgeving, maar dient bij de planologische afweging te worden meegenomen.

⁴ SAB Arnhem B.V. (14 december 2010), Quick scan flora en fauna Stationsplein te Zutphen, projectnummer: KROO/100791.



Weergave ligging Natura 2000-gebied ten opzichte van het plangebied

Het plangebied te Zutphen ligt niet in een gebied dat is aangewezen in het kader van de Natuurbeschermingwet 1998. Het dichtstbijzijnde beschermde gebied betreft het Natura 2000-gebied "Uiterwaarden IJssel" en ligt op ongeveer 600 meter afstand van het plangebied.

Gezien de afstand, de binnenstedelijke locatie van het plangebied en tussenliggende elementen (bebouwing en wegen), zijn er geen negatieve effecten te verwachten op dit beschermde gebied. . Negatieve effecten als gevolg van geluidverstooring zijn niet aan de orde aangezien de verwachting is dat de functies in het nieuwbouwplan niet meer geluidshinder met zich meebrengt dan de functies in de bestaande bebouwing. Verdroging zou een rol kunnen spelen omdat de nieuwbouw deels wordt onderkelderd. Dit heeft naar verwachting echter geen effect op grondwaterstanden aan de westzijde van de IJssel, omdat 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.

De Uiterwaarden IJssel zijn tevens aangewezen in het kader van de EHS. Om dezelfde redenen als hierboven beschreven zijn geen negatieve effecten te verwachten van de beoogde plannen op de EHS.

3.4.2 Soortbescherming

Soortenbescherming is altijd van toepassing. In Nederland is de bescherming van soorten opgenomen in de Flora- en faunawet. De Flora- en faunawet is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Als een ruimtelijke ingreep rechtstreeks kan leiden tot verstoring of vernietiging van bepaalde beschermde soorten of hun leefgebied, kan het project in strijd zijn met de Flora- en faunawet. Voor het beoordelen van de doorwerking van het aspect soortenbescherming moet worden nagegaan of het plangebied beschermde soorten (zowel planten als dieren) herbergt. De mogelijke negatieve effecten van de ingreep op betreffende soorten moeten worden beschreven.

3.4.2.1 Algemene soorten

De meeste van de mogelijk in het plangebied voorkomende soorten zoals Bruine kikker, Gewone pad, Egel, (spits)muizen, Konijn en Mol zijn beschermd volgens het licht beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties.

3.4.2.2 Strikt beschermde soorten

Een aantal van de mogelijk voorkomende soorten is meer strikt beschermd. Voor deze soorten moet bij aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet worden aangevraagd. Tijdens de veldverkenning op 10 december 2010 zijn geen beschermde soorten aangetroffen. De directe omgeving van het plangebied heeft een binnenstedelijk en, mede door de ligging naast het station, intensief gebruikt karakter. Binnen het plangebied en in de directe omgeving zijn geen watervoerende elementen aanwezig. Gezien het bovenstaande en op basis van de verspreidingsgegevens en afwezigheid van een verbinding met het buitengebied, worden binnen het plangebied geen strikt beschermde vaatplanten, amfibieën, reptielen, vissen en insecten verwacht. Vaste rust- en verblijfplaatsen van strikt beschermde soorten grondgebonden zoogdieren, vleermuizen en vogels zijn bij voorbaat niet uit te sluiten en worden om die reden hieronder behandeld.

Grondgebonden zoogdieren

Volgens de verspreidingsgegevens komen in de omgeving van het plangebied de volgende soorten strikt beschermde grondgebonden zoogdieren voor: Eekhoorn (*Sciurus vulgaris*), Steenmarter (*Martes foina*) en Das (*Meles meles*). Binnen het plangebied zijn geen individuen of nesten van de Eekhoorn waargenomen. Bovendien komen er geen naald-, beuken- of eikenbomen voor in het plangebied en de directe omgeving, die kunnen dienen als voedselbron. Vaste rust- en verblijfplaatsen van steenmarters worden niet verwacht binnen het plangebied. Het pand dat gesloopt wordt, is intensief in gebruik en daarmee ook niet geschikt voor steenmarters. Vanwege de binnenstedelijke en intensief gebruikte locatie en het ontbreken van een verbinding met het buitengebied, zijn vaste rust- en verblijfplaatsen van de Das uit te sluiten in het plangebied. Negatieve effecten op vaste rust- en verblijfplaatsen van strikt beschermde grondgebonden zoogdieren worden met de beoogde plannen niet verwacht.

Vleermuizen

Volgens verspreidingsgegevens uit de 'Atlas van de Nederlandse Vleermuizen' (Limpen, 1997) komen in de omgeving van het plangebied vleermuizen voor. Vleermuizen zijn strikt beschermd volgens tabel 3 van de Flora- en faunawet en bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Vleermuizen verblijven in bomen en/of gebouwen. Het pand dat in het plangebied aanwezig is en in het kader van de beoogde ontwikkelingen gesloopt wordt, is niet geschikt voor vleermuizen. Het ontbreken van toegankelijke spouwmuur, dakbeschot, of dakpannen zorgt ervoor dat gebouwbewonende vleermuizen geen toegang hebben tot het pand. Vaste rust- en verblijfplaatsen van gebouwbewonende soorten vleermuizen worden niet verwacht binnen het plangebied. Ook het voorkomen van vaste rust- en verblijfplaatsen van boombewonende soorten vleermuizen valt niet te verwachten in het plangebied. Aan de rand van het plangebied zijn twee grote bomen aanwezig, maar deze beschikken niet over geschikte holtes of loshangende schors. Lijnelementen, die kunnen dienen als belangrijke vliegroute van vleermuizen,

zijn niet aanwezig in het plangebied. Negatieve effecten op vleermuizen zijn niet te verwachten met de beoogde plannen.

Vogels

Tijdens de veldverkenning zijn geen vogels waargenomen binnen het plangebied. Alle vogels en hun nesten zijn strikt beschermd. Actieve nesten van vogels mogen niet worden aangetast of verstoord. Voor de meeste vogels kan worden volstaan met ontzien van nesten in het broedseizoen (globaal van half maart tot half juli). Nestlocaties van enkele vogelsoorten zoals roofvogels, uilen en Huismus zijn buiten het broedseizoen ook jaarrond beschermd, zogenoemde jaarrond beschermde vogelsoorten. Sporen, nesten en holtes van jaarrond beschermde vogelsoorten zijn niet aangetroffen in het plangebied. Vanwege de binnenstedelijke locatie en het ontbreken van dakpannen of andere toegankelijke holtes worden jaarrond beschermde soorten als Huismus, uilen en roofvogels niet verwacht. Aan de rand van het plangebied staan twee grote bomen, die wel geschikt zijn voor vogels om als nestlocatie te dienen. Zo bevindt zich in de plataan, die in het zuidwesten van het plangebied staat, een nest van een ekster. Dit is echter geen jaarrond beschermde soort. Geadviseerd wordt om deze bomen in de toekomstige situatie te behouden. Negatieve effecten van de plannen op strikt beschermde vogelsoorten zijn niet te verwachten.

3.4.3 Conclusie

Gebiedsbescherming in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur is gezien de afstand, de binnenstedelijke locatie van het plangebied en tussenliggende elementen (bebouwing en wegen) niet aan de orde. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 wordt niet noodzakelijk geacht.

In het plangebied zijn geen sporen, individuen of vaste rust- en verblijfplaatsen van strikt beschermde soorten aangetroffen. Met de beoogde ontwikkelingen worden geen negatieve effecten op strikt beschermde soorten verwacht. Nader onderzoek of een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

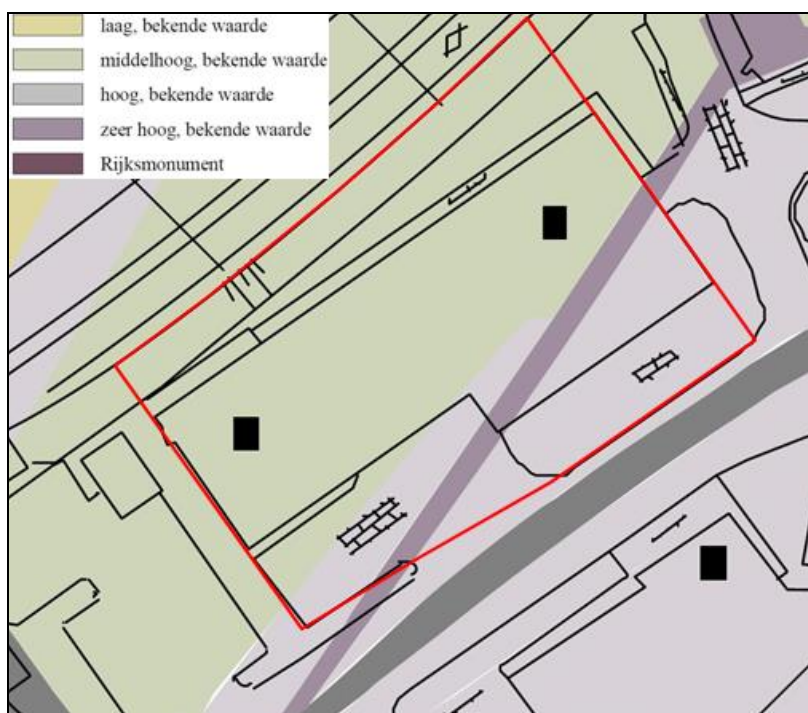
De zorgplicht is altijd van toepassing, op basis waarvan door iedereen voldoende zorg in acht moet worden genomen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving. Dit kan bijvoorbeeld door buiten kwetsbare periodes (het voortplantings- en winterslaapseizoen) te starten met werkzaamheden en het gefaseerd werken om dieren de kans te geven om te vluchten. Verder kunnen vogels broeden binnen en in de omgeving van het plangebied. Werkzaamheden die een verstorend effect op broedende vogels veroorzaken dienen daarom plaats te vinden buiten het broedseizoen (broedseizoen loopt van globaal half maart tot half juli).

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend plan.

3.5 Archeologie en cultuurhistorie

3.5.1 Archeologie

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 middelhoge, hoge en zeer hoge archeologische bekende waarde. Een archeologisch onderzoek wordt derhalve noodzakelijk geacht.



Weergave archeologische bekende waarden in het plangebied
(Fragment gemeentelijke archeologische waardenkaart)

middelhoog, bekende waarde

Middelhoge Archeologische waarde binnenstad

Alle bodemingrepen groter dan 100 m² en dieper dan 0,5 meter vanaf het maaiveld (straat- of terreinniveau), gerekend vanaf keldervloeren of souterrains 0 meter, dienen vooraf gegaan te worden door archeologisch onderzoek. (onderzoek of behoud, stap 3 of 4)

hoog, bekende waarde

Hoge archeologische waarde binnenstad

Alle bodemingrepen groter dan 10 m² en dieper dan 0,3 meter vanaf het maaiveld (straat- of terreinniveau), gerekend vanaf keldervloeren of souterrains 0 meter, dienen vooraf gegaan te worden door archeologisch onderzoek. (onderzoek of behoud, stap 3 of 4)

zeer hoog, bekende waarde

Zeer hoge archeologische waarde

Alle bodemingrepen dieper dan 0,3 meter vanaf het maaiveld (straat- of terreinniveau), gerekend vanaf keldervloeren of souterrains 0 meter, dienen vooraf gegaan te worden door archeologisch onderzoek. Er is in principe geen vrijgesteld oppervlak van de bodemingreep. De gemeente beoordeelt per geval of de kleine bodemingrepen zonder onderzoek mogelijk zijn (bijvoorbeeld kabels- leidingen). (onderzoek of behoud, stap 3 of 4)

Legenda bij gemeentelijke archeologische waardenkaart

Het lijnvormige element dat door het plangebied loopt met een zeer hoge, bekende waarde, betreft een deel van de 14^e eeuwse keermuur van de stadsomwalling. Deze is in de ondergrond aanwezig op circa 5,5 meter + NAP. Voor werkzaamheden dieper dan 6,00 m + NAP is de kans op het aantreffen van archeologische waardevolle resten aanwezig.

Het op basis van het archeologische beleid benodigde archeologisch onderzoek kan pas worden uitgevoerd als de bestaande opstallen in het plangebied zijn geamoveerd en voorliggend wijzigingsplan is vastgesteld.

Het archeologisch onderzoek dient derhalve uitgevoerd te worden in het kader van de omgevingsvergunning. Ter bescherming van de archeologische waarden in het plangebied zijn de archeologische dubbelbestemmingen overgenomen zoals die van toepassing is in het bestemmingsplan 'Nieuwstad-Stationsplein'.

3.5.2 Cultuurhistorie

Binnen het plangebied zijn geen rijks- of gemeentelijke monumenten aanwezig. Dit aspect hoeft dan ook niet nader beoordeeld te worden.

Ook is het plangebied niet gelegen binnen het door de gemeenteraad van Zutphen vastgestelde Gebied Stadsgezicht 1986.

3.6 Verkeer en parkeren

3.6.1 Verkeer

Het perceel wordt zowel in de huidige als in de nieuwe situatie ontsloten op het Stationsplein en dit aspect wijzigt hiermee niet ten opzichte van de bestaande situatie. Het Stationsplein is een hoofdontsluitingsweg van het centrum van Zutphen en wordt in westelijke richting ontsloten op de IJsselkade en de Kanonsdijk. In oostelijke richting wordt het Stationsplein ontsloten op de Nieuwstad. In de toekomstige situatie neemt het aantal verkeersbewegingen naar verwachting toe vanwege de kantoorfunctie van 4.700 m² b.v.o. Op basis van kencijfers van de CROW (bron: www.verkeersgeneratie.nl) is, bij kantoren met baliefunctie, in het centrumgebied van matig stedelijke gebieden, sprake van ongeveer 450 verkeersbewegingen per weekdag en circa 600 per werkdag.

De verwachting is dat deze intensiteiten zijn in te passen binnen het heersende verkeersbeeld. Het Stationsplein en omliggende wegen hebben naar verwachting voldoende capaciteit om de extra verkeersbewegingen die dit plan met zich meebrengt op te vangen.

3.6.2 Parkeren

Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt bepaald door de aard en omvang van de activiteit waarin het plan voorziet. Voor de vaststelling van de parkeernorm is het van belang om de uitbreiding van de parkeerdruk, dat veroorzaakt wordt door het plan, te beschrijven. De ontsluiting van het parkeren vindt plaats aan de zijde van de Kruitoren. Om de parkeerbehoefte te bepalen, is gebruik gemaakt van de standaardnormen van het CROW⁵.

⁵ CROW, 'parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering', 2004.

Voor de indeling naar stedelijkheid is de uitgave 'Demografische kerncijfers per gemeente' van het CBS geraadpleegd. Als kwalificatie wordt de omgevingsadressendichtheid toegepast om te bepalen of een gemeente is te kwalificeren als niet-, matig-, weinig-, sterk- of zeer sterk stedelijk. In de gemeente Zutphen zijn per km² gemiddeld 1.439 adressen bekend. Hiermee is het plangebied te kwalificeren als matig stedelijk gebied. Het plangebied is volgens de CROW gelegen in het gebied centrum – matig stedelijk.

Onderhavig plan kan worden beschouwd als commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie). Hiervoor geldt een parkeernorm van minimaal 1,5 parkeerplaats per 100 m² b.v.o. In de toekomstige situatie wordt circa 4.700 m² kantoor b.v.o. toegestaan. Hierdoor moeten in totaal circa 71 parkeerplaatsen beschikbaar zijn om te kunnen voldoen aan de parkeernorm. In het plangebied zijn circa 72 parkeerplaatsen aanwezig, waarmee voldaan wordt aan de gestelde parkeernorm.

3.6.3 Conclusie

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

3.7 Economische uitvoerbaarheid

In artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het Besluit ruimtelijke ordening worden de bouwplannen waarvoor een exploitatieplan vastgesteld moet worden genoemd. Hieronder valt niet de beoogde functiewijziging. Er behoeft daarom geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

De ontwikkeling van voorliggend plan betreft een particulier initiatief. Er kan dan ook worden gesteld dat de kosten verband houdend met voorliggend wijzigingsplan, alsmede met de uitvoering ervan - waaronder in ieder geval ook wordt verstaan het nog uit te voeren nadere bodemonderzoek en de daaruit voortvloeiende onkosten- voor rekening zijn van de belanghebbende. Voor de gemeente zijn aan zowel de opstelling als de uitvoering van dit plan geen kosten verbonden en voor de planschade is een planschadevergoedingsovereenkomst gesloten. De economische uitvoerbaarheid kan derhalve worden geacht te zijn aangetoond.

4 Wijze van bestemmen

4.1 Algemeen

4.1.1 *Wat is een wijzigingsplan?*

Een wijzigingsplan is een plan dat wordt opgesteld naar aanleiding van een in een bestemmingsplan (moederplan) opgenomen wijzigingsbevoegdheid. Na de inwerkingtreding van dit wijzigingsplan vormt het een onderdeel van het bestemmingsplan. Het vigerende bestemmingsplan is opgesteld conform de Wro en de RO-standaarden 2008. Dit betekent dat ook onderhavig wijzigingsplan aan deze vereisten dient te voldoen.

4.2 Dit wijzigingsplan

4.2.1 *Bijzonderheden in dit wijzigingsplan*

Het juridisch bindende gedeelte van dit wijzigingsplan bestaat uit regels en een verbeelding. De regels bestaan uit vier artikelen. Artikelen 1 en 4 betreffen begrippen en een slotregel. De materiële bepalingen van dit plan zijn opgenomen in artikel 2 'Wijziging' bestemming en artikel 3 'Gemengd'.

Artikel 2 Wijziging bestemming

Dit artikel bevat de reikwijdte van het wijzigingsplan. Het wijzigingsplan heeft betrekking op de gronden zoals opgenomen op de verbeelding. De oorspronkelijke bestemming van deze gronden ("Gemengd", "Verkeer" en "Verkeer – railverkeer") wordt gewijzigd in de bestemming "Gemengd".

Artikel 3 Gemengd

Aansluitend op de vigerende bestemming is deze bestemming 'Gemengd' genoemd. De toegelaten en functies en bebouwing sluiten aan op de inhoud van de wijzigingsregels. Dit betekent dat in hoofdzaak wordt toegelaten:

- *Op de begane grond*: detailhandel tot een maximum van 200 m² bruto vloeroppervlak, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, ambachtelijke bedrijven van categorie 1 en 2 zoals opgenomen in Staat van bedrijfsactiviteiten, horeca van categorie 1 en 2 en parkeren.
- *Op de hogere bouwlagen*: kantoren en parkeren.

In de bouwregeling is vastgelegd dat binnen het bouwvlak een gebouw is toegestaan van minimaal 10 en maximaal 15 meter hoog. Verder moet het aantal bouwlagen 3 of 4 bedragen.

Aanvullend is in dit artikel een voorwaardelijke verplichting opgenomen om twee maatregelen die vanuit het aspect externe veiligheid dienen te worden genomen, te waarborgen. Het betreft ten eerste het toepassen van een droge blusleiding bij het gebouw, en ten tweede het realiseren van vluchtwegen aan de zijkant en voorzijde van het gebouw.

In dit artikel is verder een aantal specifieke gebruiksregels opgenomen. Het betreft ten eerste een gebruiksregel die te maken heeft met de externe veiligheid in relatie tot de zelfredzaamheid van personen. Het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van scholen, woonzorgcentra, kinderdagverblijven en ziekenhuis, voor zover die meebrengen dat niet-zelfredzame personen zich in de gebouwen en op de gronden ophouden, is niet toegestaan.

Hiernaast is een gebruiksregel opgenomen die stelt dat nieuwbouw niet eerder in gebruik mag worden genomen dan dat uit een onderzoek uitgevoerd conform de meest actuele NEN normen blijkt dat de bodemkwaliteit dit toestaat.

5 De procedure

Het ontwerp van onderhavig wijzigingsplan heeft ter inzage gelegen van vanaf donderdag 21 maart 2013 tot en met 1 mei 2013. Binnen deze periode kon eenieder een zienswijze indienen. Er zijn geen zienswijzen binnengekomen.