Uitwerkingsplan

# Noorderhaven, veld 6 parkeergarage

**Gemeente Zutphen**

Datum: 11 november 2014

Projectnummer: 140136

ID: NL.IMRO.0301.up0202NoorderhVld6-vs01

## INHOUD


| | | |
|---|---|---|
| **1** | **Inleiding** | **3** |
| 1.1 | Inleiding | 3 |
| 1.2 | Ligging van het plangebied | 3 |
| 1.3 | Geldend bestemmingsplan | 5 |
| 1.4 | Opzet van de toelichting | 6 |
| **2** | **Het plan** | **7** |
| 2.1 | Inleiding | 7 |
| 2.2 | Gebiedsontwikkeling Noorderhaven | 7 |
| 2.3 | Ontwikkeling plandeel veld 6 | 8 |
| **3** | **Beleidskaders** | **12** |
| 3.1 | Inleiding | 12 |
| 3.2 | Rijksbeleid | 12 |
| 3.3 | Provinciaal beleid | 12 |
| 3.4 | Regionaal beleid | 13 |
| 3.5 | Waterbeleid waterschap Rijn en IJssel | 13 |
| 3.6 | Gemeentelijk beleid | 13 |
| 3.7 | Conclusie | 14 |
| **4** | **Milieu en omgevingsaspecten** | **15** |
| 4.1 | Inleiding | 15 |
| 4.2 | Bodem | 15 |
| 4.3 | Externe veiligheid | 16 |
| 4.4 | Niet gesprongen explosieven | 19 |
| 4.5 | Luchtkwaliteit | 19 |
| 4.6 | Geluid | 21 |
| 4.7 | Trillingen | 21 |
| 4.8 | Bedrijven en milieuzonering | 22 |
| 4.9 | Water | 24 |
| 4.10 | Flora en fauna | 26 |
| 4.11 | Archeologie | 27 |
| 4.12 | Cultuurhistorie | 29 |
| 4.13 | Verkeer en parkeren | 30 |
| **5** | **Economische uitvoerbaarheid** | **32** |
| **6** | **Juridische vormgeving** | **33** |
| 6.1 | Opzet regels | 33 |
| 6.2 | Bestemmingsregels | 34 |
| **7** | **De procedure** | **35** |

## Bijlage

1. Evaluatie deelsanering NS-emplacement Zutphen

# 1 Inleiding

## 1.1 Inleiding

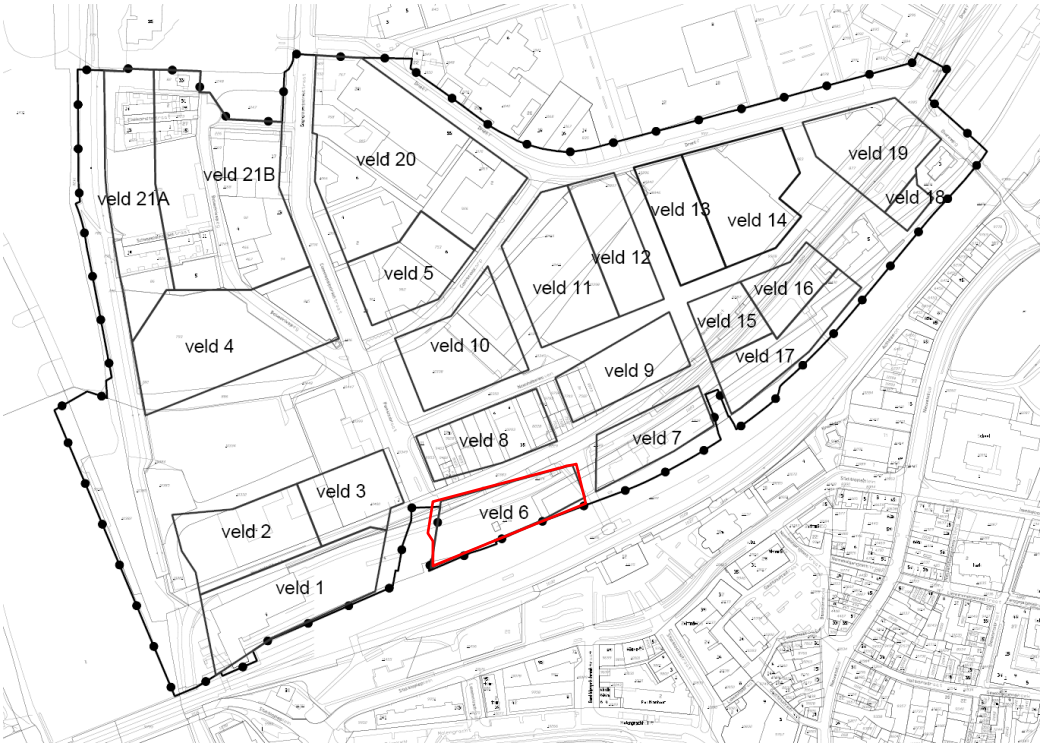
De NS heeft het initiatief genomen om in veld 6 van het plangebied Noorderhaven, een P&R-parkeergarage te realiseren. Het betreft een parkeergarage voor tenminste 350 parkeerplaatsen en met een maximale bouwhoogte van 18 m en een minimale bouwhoogte van 12 m. Op de begane grond worden hiernaast andere functies, zoals detailhandel, commerciële dienstverlening en horeca gevestigd tot een bruto vloeroppervlakte van maximaal 100 m².

Het plangebied maakt deel uit van een voormalig bedrijventerrein. De gemeente Zutphen werkt voor dit bedrijventerrein aan een herstructurering naar een centrumstedelijk woon- en werkgebied. Hiervoor is een stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan Noorderhaven opgesteld. Het onderhavige plangebied betreft veld 6 van het plan Noorderhaven. Het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan Noorderhaven dat op 22 april 2013 is vastgesteld en op 15 januari 2014 onherroepelijk is geworden. Het bestemmingsplan biedt geen rechtstreekse bouwtitel voor de gewenste ontwikkeling.
Wel is in het bestemmingsplan Noorderhaven een uit te werken bestemming Centrum opgenomen, die tevens op het beoogde plangebied van toepassing is. Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt. Het onderhavige plan vormt het uitwerkingsplan. Een klein deel van beoogde parkeergarage valt buiten de uit te werken bestemming. Dit plandeel kan daarom niet rechtstreeks middels dit uitwerkingsplan worden mogelijk gemaakt. Om die reden wordt hiervoor een wijzigingsplan opgesteld dat parallel met onderhavig uitwerkingsplan in procedure zal worden gebracht. Met dit wijzigingsplan wordt aan het plandeel de benodigde uit te werken bestemming gegeven, waardoor ook dit plandeel onderdeel kan uitmaken van onderhavig uitwerkingsplan. In de onderhavige toelichting wordt het uitwerkingsplan toegelicht.

## 1.2 Ligging van het plangebied

De ligging van veld 6 en de globale ligging van de nieuwbouwlocatie binnen dit veld is op de navolgende figuur aangegeven. Op de verbeelding bij dit uitwerkingsplan is het plangebied exact aangeduid.

*Luchtfoto van omgeving plangebied*




*Overzicht velden, zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'Noorderhaven'. Globale ligging nieuwbouwlocatie (plangebied) is met een rood kader aangegeven.*

In de huidige situatie ligt de grond in het plangebied braak. Er is geen bebouwing aanwezig en staan geen waardevolle bomen in het plangebied. De navolgende figuur toont een recente luchtfoto in perspectief van het plangebied.

*Luchtfoto plangebied (rood omcirkeld) en omgeving*

## 1.3 Geldend bestemmingsplan

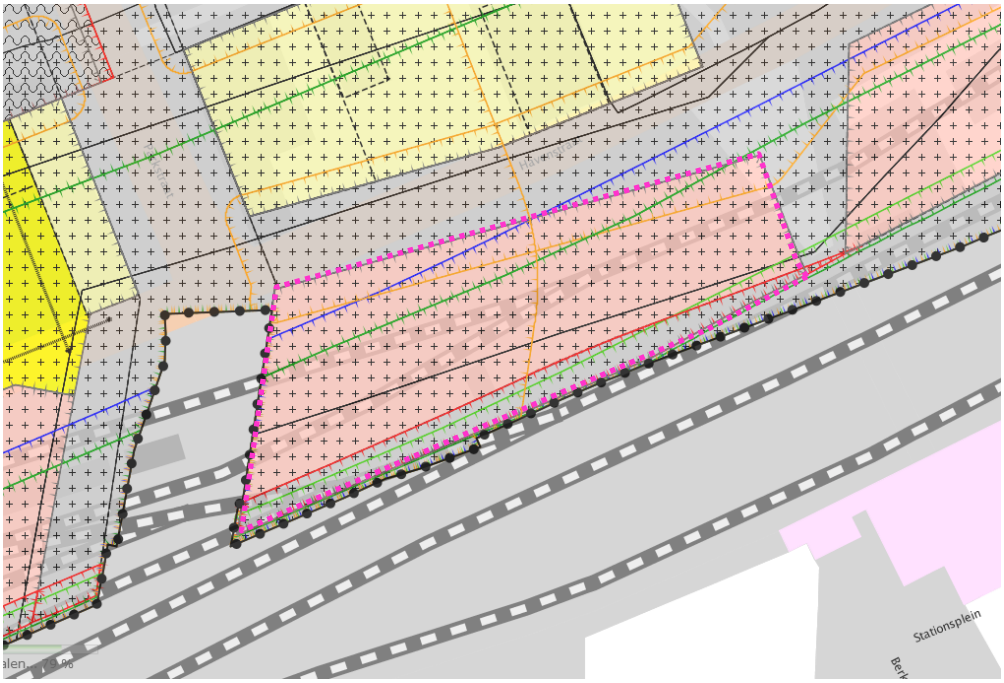
Voor het plangebied vigeert het volgende bestemmingsplan:

| Naam | Vastgesteld | Onherroepelijk |
|---|---|---|
| Noorderhaven | 22 april 2013 | 15 januari 2014 |

Hoofdbestemming

In dit bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemming ‘Centrum - Uit te werken’. De voor Centrum - Uit te werken aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor verblijfsgebieden en parkeervoorzieningen, waaronder begrepen gebouwde parkeervoorzieningen (artikel 10.1 lid h van het bestemmingsplan Noorderhaven). Van toepassing is verder de specifieke aanduidingen die van toepassing is op het plangebied: ‘specifieke vorm van centrum – voorzieningen’.

In artikel 10.2 zijn de uitwerkingsregels opgenomen. Deze hebben voor een belangrijk deel betrekking op andere functies (zoals wonen en kantoren) die middels de uitwerkingsbevoegdheid mogelijk zijn. De uitwerkingsregels die bij onderhavig plan relevant zijn, worden uitgebreid besproken en getoetst in paragraaf 2.3.3. Hieruit blijkt dat onderhavig uitwerkingsplan voldoet aan de uitwerkingsregels.




*Uitsnede uit verbeelding bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl) met aanduiding plangebied (hardroze)*

Dubbelbestemmingen

Er zijn twee dubbelbestemmingen van toepassing op het plangebied:

- Waarde - Archeologische verwachting 2
- Waarde - Archeologie 2

In de regels is vastgelegd dat bij bouwwerkzaamheden vooraf een archeologisch onderzoek is vereist. Bij ‘Waarde - Archeologische verwachting 2’ is dit verplicht voor bouwwerkzaamheden groter dan 10.000 $m^2$, bij ‘Waarde - Archeologie 2’ is dit bij bouwwerkzaamheden groter dan 100 $m^2$.

Deze beide dubbelbestemmingen zijn in onderhavig uitwerkingsplan één op één overgenomen, zie hiervoor ook paragraaf 4.11.

Gebiedsaansduidingen

Er is op het plangebied hiernaast een groot aantal gebiedsaanduidingen van toepassing:

- Gebiedsaanduiding geluidzone – weg: deze geldt voor het westelijke deelgebied.
- Gebiedsaanduiding geluidzone - 30 km: deze aanduiding geldt voor een smalle strook aan de noordzijde van het plangebied.
- Gebiedsaanduiding geluidzone – spoor: deze aanduiding is op het gehele plangebied gelegen.
- Gebiedsaanduiding milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied 1: Deze aanduiding is aan de zuidzijde van het plangebied gelegen.
- Gebiedsaanduiding milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied 4: Deze aanduiding ligt over de noordzijde van het plangebied.
- Gebiedsaanduiding veiligheidszone – spoor: deze aanduiding ligt op een groot deel van het plangebied, op een klein deel aan de noordzijde na.
- Gebiedsaanduiding vrijwaringszone – spoor: deze aanduiding ligt op een klein deel van het plangebied aan de zuidzijde.
- Gebiedsaanduiding overig veld-6: deze aanduiding ligt op het gehele plangebied, in de regels heet de aanduiding overigens ‘overig – veld 6’.

Deze aanduidingen zien allemaal toe op de bescherming van aanwezige waarden of het waarborgen van milieubelangen. Al deze aanduidingen komen één op één in het uitwerkingsplan terug. Aan de gebiedsaanduiding ‘overig – veld 6’ is overigens geen specifieke regeling verbonden, naar deze aanduiding wordt wel enkele keren verwezen in de uitwerkingsregels, in die zin dat hieraan specifieke uitwerkingsregels zijn verbonden.

Conclusie

De beoogde parkeergarage (met enkele ondergeschikte functies op de begone grond), is mogelijk binnen de uitwerkingsregels. De dubbelbestemmingen en de gebiedsaanduidingen blijven van toepassing.

## 1.4 Opzet van de toelichting

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 eerst ingegaan op het stedenbouwkundig plan voor Noorderhaven en vervolgens op het bouwplan in veld 6 van Noorderhaven. Het volgende hoofdstuk 3 beschrijft de beleidskaders, waarna in hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de haalbaarheid van de bouwplannen. Hierin komen de milieuaspecten en omgevingsaspecten aan de orde. In hoofdstuk 5 komt de economische uitvoerbaarheid aan de orde. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de juridische vormgeving. Het laatste hoofdstuk 7 is gereserveerd voor de procedure.

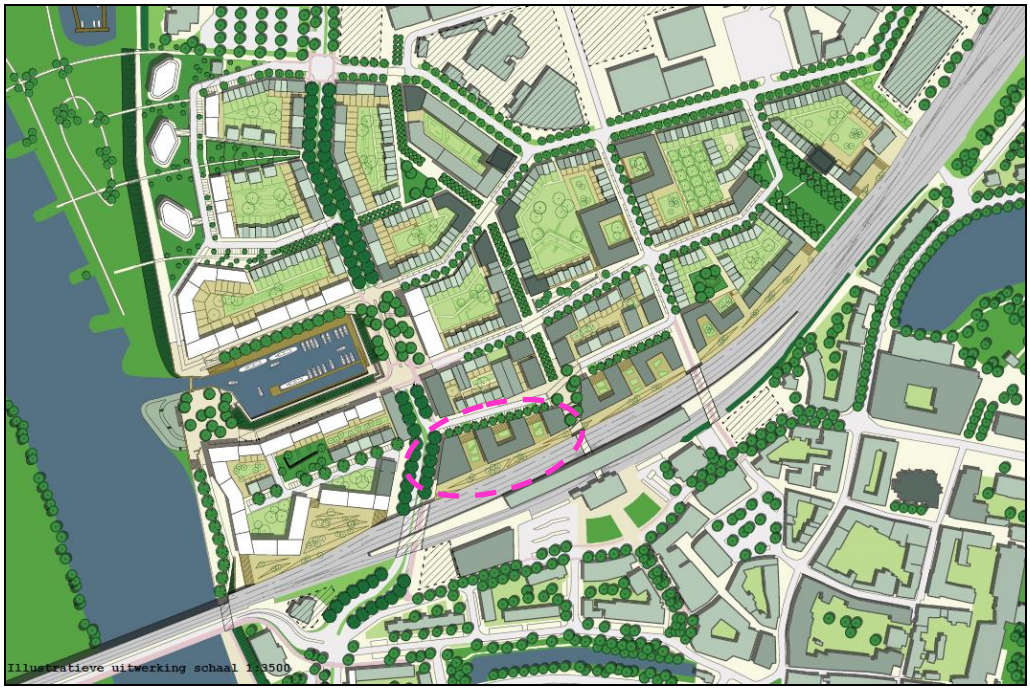
# 2 Het plan

## 2.1 Inleiding

In de navolgende paragraaf 2.2 wordt de gebiedsontwikkeling Noorderhaven aan de hand van het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan Noorderhaven beschreven. Deze plannen vormen de basis voor de ontwikkeling van het bouwplan in het plangebied.
In paragraaf 2.3. wordt specifiek ingegaan op het bouwplan waar dit plan voor is opgesteld en de relatie tussen de bouwplannen en de gebiedsontwikkeling Noorderhaven. Hierbij wordt het totale plan beschreven, dus zowel het deel dat binnen het uitwerkingsplan valt als het deel dat binnen het wijzigingsgebied valt. Er wordt ook specifiek getoetst aan de specifieke beeldkwaliteitseisen en tenslotte aan de uitwerkingsregels.

## 2.2 Gebiedsontwikkeling Noorderhaven

De opgave voor Noorderhaven is de transformatie van een voormalig bedrijventerrein naar een hoogwaardig, divers en levendig centrumstedelijk milieu om in te wonen, werken en te verblijven. Noorderhaven wordt herontwikkeld met onder meer woningen, horecavoorzieningen, kantoren, kleinschalige bedrijfsruimten, detailhandel en culturele voorzieningen. Daarnaast komen er twee nieuwe spooronderdoorgangen en een raamwerk van openbare ruimte met straten, pleinen, parken en een haven die Noorderhaven moeten verbinden met de binnenstad en de IJssel.
Onderstaande kaart geeft een impressie van het plan. De onderhavige planlocatie is globaal aangeduid.




*Indicatief stedenbouwkundig plan Noorderhaven met globale aanduiding plangebied (hardroze)*

## 2.3 Ontwikkeling plandeel veld 6

### *2.3.1 Het plan*

De bedoeling is om ten noorden van het station van Zutphen een P&R voorziening / parkeergarage in te passen. De bedoeling is dat de parkeergarage zal worden ontwikkeld door de NS.
De vestigingslocatie betreft de strook tussen het spoor en de Havenstraat. Deze is ongeveer 120 meter lang en 30 meter breed en hiermee ruim genoeg voor de inpassing van de beoogde functies. Deze locatie, gelegen tussen de voetgangerstunnel van het station en de toekomstige tunnel in het verlengde van de Coenensparkstraat, is hiernaast verkeerstechnisch een goede locatie waarbij verschillende verkeersdeelnemers elkaar weinig kruisen. Om deze reden is deze locatie zeer geschikt voor een parkeergarage.
Wat betreft het gebouw wordt gedacht aan een volume in minimaal 4 en maximaal 6 bouwlagen. Deze maatvoering van het gebouw is goed in te passen in de maat van het spoor enerzijds en de maat van de omringende bebouwing anderzijds. Er is ruimte voor minimaal 350 parkeerplaatsen.
Op begane grond kan een beperkt oppervlak van maximaal 100 m² b.v.o. worden benut voor andere functies, zoals detailhandel, horeca en commerciële dienstverlening.

De navolgende afbeeldingen geven een impressie van de mogelijke stedenbouwkundige inpassing van de parkeergarage in de proefverkaveling van de Noorderhaven, zoals die door het bureau KCAP in opdracht van de NS is uitgewerkt. Het betreft nadrukkelijk een impressie.

*Indicatieve ruimtelijke inpassing parkeergarage in toekomstige proefverkaveling Noorderhaven*
*Bron: KCAP Architects&Planners*

*Indicatieve uitwerking parkeergarage* *bron: KCAP Architects&Planners*

Aan de zuidzijde van de parkeergarage wordt een calamiteitenpad / schouwpad aangelegd langs de spoorlijn. Deze fungeert als calamiteitenpad voor de brandweer en tevens als schouwpad voor de NS. Hiervoor wordt een strook vrijgehouden van minimaal 8 m vanuit het hart van de dichtstbijzijnde spoorlijn. Het calamiteitenpad / schouwpad krijgt een aansluiting richting de openbare ruimte bij de onderdoorgang Marstunnel en zal daarnaast aan oostelijke zijde aansluiten op de openbare weg ter hoogte van de Stationsuitgang-Noord.

Aan de oostzijde wordt een stationsplein gerealiseerd. Binnen de huidige plannen ligt deze deels binnen de uit te werken bestemming die op veld 6 ligt. Dit perceel is opgenomen in onderhavig wijzigingsplan. Om te waarborgen dat dit perceel daadwerkelijk wordt aangewend voor het stationsplein, is met een specifieke aanduiding geregeld dat hier uitsluitend verblijfsdoeleinden toegestaan zijn.

### *2.3.2 Beeldkwaliteitseisen*

Het bouwplan van de parkeergarage dient nog nader te worden uitgewerkt. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de kaders die het stedenbouwkundige plan Noorderhaven aangeeft. De eisen en ambities inzake de beeldkwaliteit (bebouwing, aansluiting op buitenruimte, etc.) worden opgenomen in de te sluiten anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer.

### *2.3.3 Toetsing aan uitwerkingsregels*

*Algemene uitwerkingsregels (artikel 10.2)*

- *onder g. de totale oppervlakte aan zelfstandige (publieksgerichte) kantoren, horeca in categorie 1 en 2 als genoemd in bijlage 4 van de Staat van bedrijfsactiviteiten (horeca), consumentgerichte dienstverlening, (semi-commerciële) maatschappelijke dienstverlening , detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, kinderdagverblijven en bedrijven in categorie A als genoemd in bijlage 1 van de Staat van bedrijfsactiviteiten Functiemenging categorie A t/m C, voor het gehele plangebied bedraagt maximaal 6350 $m^2$ bruto-vloeroppervlakte, waarbij de bruto vloeroppervlakte in de gebouwen met de aanduiding 'cultuurhistorische waarden'*

*niet worden meegerekend en ook de extra bruto vloeroppervlakte genoemd onder 10.2 lid i niet wordt meegerekend;*
Bij onderhavig plan worden de genoemde functies in zeer beperkte mate toegestaan (in totaal maximaal 100 $m^2$). In samenhang met de rest van het plangebied Noorderhaven wordt voldaan aan deze eis.

- *onder m. bebouwing binnen de op de verbeelding aangegeven 'geluidzone - weg' dient een geluidsafschermende functie te hebben en derhalve overwegend parallel aan de weg te worden opgericht.*
  Hieraan wordt voldaan, het gebouw heeft een geluidsafschermdende werking. De westelijke gevel ligt namelijk globaal parallel aan de weg.
- *onder o. bebouwing langs de spoorbaan dient een geluidsafschermende functie te vervullen en derhalve overwegend parallel aan de spoorbaan te worden opgericht.*
  Hieraan wordt voldaan, het gebouw heeft een geluidsafschermdende werking. De zuidelijke gevel ligt globaal parallel aan de spoorbaan.
- *onder p. voor bebouwing langs de spoorbaan dient met betrekking tot trillingshinder ten gevolge van het treinverkeer de mogelijke trillingshinder te worden onderzocht en te worden afgewogen binnen de kaders van de "Meet- en beoordelingsrichtlijn trillinghinder", dan wel de vervangende, dan geldende wettelijke regeling.*
  Hieraan wordt voldaan, zoals blijkt uit het onderzoek dat is uitgevoerd en is besproken in paragraaf 4.7.2.
- *onder q. bij de toepassing van parkeernormen in het plangebied wordt de normering gehanteerd zoals opgenomen in de bij deze regels behorende "bijlage parkeernormen Noorderhaven"*.
  Er wordt voldaan aan de parkeernormen. Hierbij is het plan getoetst aan de meest recente parkeernormen, zoals besproken in paragraaf 4.13.

Specifieke uitwerkingsregels (artikel 10.3)

- *onder d. ter plaatse van de aanduiding 'overig - veld 6' zijn geen woningen toegelaten.*
  Hieraan wordt voldaan, er zijn geen woningen gepland.
- *onder f. ter plaatse van aanduiding 'specifieke vorm van centrum - voorzieningen' zijn in afwijking van het bepaalde onder 10.3.sub d en e uitsluitend op de begane grond zelfstandige (publieksgerichte) kantoren, horeca in categorie 1 en 2 als genoemd in bijlage 4 van de Staat van bedrijfsactiviteiten (horeca), consumentgerichte dienstverlening, (semi-commerciële) maatschappelijke dienstverlening, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, kinderdagverblijven en bedrijven in categorie A als genoemd in bijlage 1 van de Staat van bedrijfsactiviteiten Functiemenging categorie A t/m C, toegelaten.*
  Hieraan wordt voldaan. Op de verdiepingen worden geen functies gerealiseerd zoals kantoren, horeca en maatschappelijke voorzieningen. Alleen op de begane grond is (in beperkte mate) ruimte voor commerciële dienstverlening, horeca en detailhandel.
- *onder h. ter plaatse van de aanduiding 'overig - veld 6' bedraagt de minimale bouwhoogte 12 meter en de maximale bouwhoogte 18 meter.*
  Hieraan wordt voldaan. Het gebouw bestaat uit vier bouwlagen en is circa 12 m hoog. In de regels bij dit uitwerkingsplan worden deze maten overgenomen.
- *onder m. (een) keerwand in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt toegelaten tot een maximale bouwhoogte van 0,5 meter.*
  Zoals in paragraaf 4.3.2 is aangegeven is ervoor gekozen bij dit plan geen keerwand te realiseren. Maar dit is mogelijk op grond van deze voorwaarde.

- *onder n. voor zover noodzakelijk voor het realiseren van een calamiteitenpad, een calamiteitenpad ten behoeve van de veiligheid op en langs het spoor alsmede ten behoeve van de veiligheid in het plangebied Noorderhaven.*
  Aan deze voorwaarde wordt voldaan, er wordt een calamiteitenpad / schouwpad voor de brandweer aan de zuidzijde van het plangebied gerealiseerd. Dit is eveneens vastgelegd in de regels en op de verbeelding.
- *onder o. bebouwing binnen de op de verbeelding aangegeven 'veiligheidszone - spoor' dient in het kader van de externe veiligheidsrisico's ter plaatse zodanig te worden uitgevoerd dat van de naar het spoor gekeerde gevel niet meer dan 50% van het oppervlak uit glas of vergelijkbaar materiaal mag bestaan en dat er in de van het spoor gekeerde gevels voldoende (nood)uitgangen worden gerealiseerd.*
  Aan deze voorwaarde wordt voldaan. Bij de uitwerking van het architectonische plan is met deze voorwaarde rekening gehouden. Hiernaast is dit vastgelegd in de regels.

# 3 Beleidskaders

## 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het onderhavige project kort getoetst aan het geldende beleid c.q. regelgeving. De toetsing blijft kort, aangezien in het ‘moederplan’; het vigerende bestemmingsplan Noorderhaven reeds is aangetoond dat het herontwikkelingsplan Noorderhaven, waar onderhavig plan deel van uitmaakt, passend is binnen het geldende beleid. Er wordt steeds kort ingegaan op alle aspecten.

## 3.2 Rijksbeleid

Het nationale ruimtelijk beleid biedt geen concrete toetsingskaders voor onderhavig plan. Het onderhavige plan raakt geen rijksbelangen die zijn genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Ook zijn er geen bepalingen uit de Barro van toepassing op het plangebied.

Wat betreft de ladder duurzame verstedelijking kan worden gesteld dat het niet zinvol is deze uitgebreid te doorlopen voor onderhavig plan. Onderhavig plan maakt deel uit van het ontwikkelingsplan Noorderhaven. Wat betreft de eerste trede kan worden gesteld dat dit project regionaal afgestemd is en aldus is opgenomen in de regionale structuurvisie. Geconcludeerd moet dus ook worden dat het onderhavige project, als onderdeel van Noorderhaven, past binnen de regionale afspraken. De overige treden hoeven daarom niet te worden doorlopen.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de Nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Het programma Hoog Frequent Spoor is van belang voor de spoorweg ten zuidoosten van het plangebied. Het belang ligt niet in de ruimtelijke reservering van gronden, maar in de gevolgen vanuit het railverkeerslawaai en de externe veiligheid. In de onderzoeksparagrafen wordt nader op dit onderwerp ingegaan.

## 3.3 Provinciaal beleid

Met de ontwikkeling in onderhavig wordt invulling gegeven aan een hoogwaardige parkeervoorziening ten behoeve van de herstructureringsopgave (o.a. wonen) voor het voormalige bedrijventerrein. Door de ontwikkeling van een parkeergarage worden tevens de verkeervoorzieningen voor het centrum verbetert. Het plan voorziet in een hoogwaardige parkeervoorziening en draagt daarmee bij aan de doelstellingen uit de provinciale structuurvisie.
Het provinciaal waterbeleid werkt door in het beleid van lagere overheden. In paragraaf 4.9 is de watertoets met de toekomstige waterhuishouding in het plangebied beschreven. De toekomstige waterhuishouding wordt vormgegeven binnen de beleidskaders.

## 3.4 Regionaal beleid

Het plan Noorderhaven is als ontwikkelingsplan genoemd in de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030. Het onderhavige bestemmingsplan ziet toe op een onderdeel van het plan Noorderhaven en levert een bijdrage aan een realisatie hiervan. Onderhavig plan is hierdoor in lijn met het regionale beleid.

## 3.5 Waterbeleid waterschap Rijn en IJssel

Het beleid van het waterschap werkt door in het beleid van lagere overheden. In paragraaf 4.9 is de watertoets met de toekomstige waterhuishouding in het plangebied beschreven. De toekomstige waterhuishouding wordt vormgegeven binnen de beleidskaders van het waterschap.

## 3.6 Gemeentelijk beleid

Algemeen

De realisatie van een parkeergarage in het plangebied is, als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Noorderhaven, voorzien in de verschillende gemeentelijke beleidsdocumenten, zoals de ontwikkelingsvisie Zutphen 2020. Het plan draagt door de toevoeging van een hoogwaardige parkeervoorziening bij aan de belangrijke herstructurering waarmee de noordzijde van het station functioneel en ruimtelijk aansluiting zal vinden met de binnenstad.

Welstandsnota

In de Welstandsnota 2004 is vastgelegd hoe het welstandstoezicht in de gemeente Zutphen is geregeld. Tevens geeft deze nota uitgangspunten en criteria voor het welstandsoordeel. Voor het plangebied geldt een nieuw welstandsregime.

Parkeernota 2012

Een nieuw beleidsstuk sinds de vaststelling van het bestemmingsplan Noorderhaven is de ‘Parkeernota 2012, Zutphen’. Daarom wordt hier uitgebreider bij stil gestaan. In deze nota is het parkeerbeleid van de gemeente Zutphen omschreven. In de nota wordt niet alleen het parkeerbeleid besproken, maar is ook de toekomstige parkeerbehoefte in de binnenstad in beeld gebracht. Hiervoor is de bestaande 'parkeerbalans' Zutphen' uit 2007 geactualiseerd.
De ontwikkeling Noorderhaven wordt in de nota specifiek genoemd. Gesteld wordt dat het bestaande parkeren op de huidige braakliggende terreinen en langs de rijbanen zal verdwijnen. De nieuwe (woningbouw)plannen zullen voorzien in parkeren op eigen terrein, waarbij er in de openbare ruimte plaats is voor bezoekersparkeren.
Gesteld wordt dat binnen de gehele ontwikkeling het parkeren een belangrijke rol speelt. P&R vervult momenteel reeds een belangrijke functie in het gebied. Het P&R terrein biedt momenteel plaats aan 150 auto's. In mei 2009 was de totale parkeercapaciteit 'achter het station' ca. 450 parkeerplaatsen, waarvan een zeer groot deel een bezoekrelatie heeft met de binnenstad. In de uiteindelijke situatie zal binnen Noorderhaven worden voorzien in een (al of niet gebouwde) parkeervoorziening met betaald parkeren.

In de parkeernota zijn geen nieuwe parkeernormen opgenomen. Wel wordt in de parkeernota het voornemen uitgesproken een nieuwe Nota Parkeernormen op te syellen. Onderhavig plan betreft de realisatie van een parkeergarage ten behoeve van P&R en kan een bijdrage geven aan de verwezenlijking van het parkeerbeleid van de gemeente. Wat betreft het parkeren kan verder worden verwezen naar paragraaf 4.13.

## 3.7 Conclusie

Het onderhavige uitwerkingsplan dat de realisatie van een parkeergarage mogelijk maakt, als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Noorderhaven, past binnen het hierboven omschreven beleid en vormt een belangrijk onderdeel van de verwezenlijking van de beschreven beleidsambities voor Noorderhaven.

# 4 Milieu en omgevingsaspecten

## 4.1 Inleiding

In het kader van de gebiedsontwikkeling van Noorderhaven zijn diverse onderzoeken uitgevoerd om de haalbaarheid aan te tonen. Het onderhavige plangebied is ook in deze onderzoeken betrokken. De onderzoeken zijn dan ook relevant voor onderhavig uitwerkingsplan/wijzigingsplan. In de navolgende paragrafen wordt bij elk milieuaspect kort het algemene kader beschreven, waarna kort wordt ingegaan op de resultaten van de voorliggende onderzoeken. Hierbij is telkens de ontwikkeling van de parkeergarage in totale samenhang bekeken. Onderhavig uitwerkingsplan maakt immers in samenhang met het in paragraaf 1.1. benoemde wijzigingsplan in essentie de realisatie van deze parkeergarage mogelijk. Er wordt telkens afgesloten met een conclusie.

## 4.2 Bodem

### *4.2.1 Inleiding*

Voordat een bestemmingsplan kan worden vastgesteld moet aangetoond zijn dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het toekomstige gebruik. Het plangebied heeft al decennia lang een industriële bestemming. Bij dergelijke oude industrieterreinen, komt het regelmatig voor dat de bodem belast is met verontreinigingen. Er zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd ter hoogte van het plangebied.

### *4.2.2 Onderzoek*

Er zijn in het kader van het gehele plan Noorderhaven reeds diverse bodemonderzoeken uitgevoerd.

Onderhavig plangebied is gelegen in het zuidelijke deel, het voormalige spooremplacement. Dit gebied bestaat uit het stationsgedeelte en de voormalige lijnwerkplaats van Strukton.
Het spooremplacement is middels diverse bodemonderzoeken onderzocht. Uit het nader bodemonderzoek dat door TAUW in 2003 voor de SBNS is uitgevoerd, blijkt er sprake is van diverse ernstige maar niet spoedeisende gevallen van bodemverontreiniging. Dit betekend dat er per geval meer dan 25$m^3$ aan bodemverontreiniging wordt aangetroffen met gehalten groter dan de interventiewaarde vermeld in de wet bodembescherming. De sanering hoeft pas op een natuurlijk moment te worden uitgevoerd worden. Ter plaatse van de voormalige lijnwerkplaats (nu Strukton) is sprake van een minerale olie verontreiniging. Na de (in-situ) sanering blijkt dar er nog sprake van een restverontreiniging waarbij sprake is van een stabiele eindsituatie In 2004 heeft de SBNS een raamsaneringsplan voor de immobiele verontreinigingen laten opstellen. Hierdoor kan de SBNS toekomstige herontwikkeling combineren met (functionele) saneringsmaatregelen zonder daarbij steeds opnieuw een uitgebreid saneringsplan te hoeven op te stellen. Een melding volstaat dan.

Uit het voorgaande blijkt dat de milieu-hygiënische kwaliteit van de bodem geen beperking oplevert voor de in dit plan gestelde ontwikkeling, mits aan de gestelde voorwaarden inzake de sanering wordt voldaan welke uit de onderzoeksresultaten naar voren zijn gekomen. Een en ander dient te geschieden in overleg met het bevoegd gezag. Omgevingsvergunningen voor het bouwen kunnen pas worden verleend als aan de voorwaarden kan worden voldaan. De provincie heeft de onderzoeken beoordeeld en heeft ingestemd met de conclusies.

De sanering heeft inmiddels plaatsgevonden. Bij brief van 8 mei 2014[1] heeft de omgevingsdienst Regio Arnhem aangegeven te kunnen instemmen met het evaluatieverslag.

### *4.2.3 Conclusie*

De milieu-hygiënische kwaliteit van de bodem levert geen beperkingen op de in dit plan gestelde ontwikkeling, mits aan de saneringsvoorwaarden wordt voldaan welke uit de onderzoeksresultaten naar voren zijn gekomen. Het aspect bodem leidt hiermee niet tot belemmeringen voor onderhavig plan.

## 4.3 Externe veiligheid

### *4.3.1 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 beperkt kwetsbare objecten (artikel 1 van het besluit). Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kantoren, winkels en horeca.

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 ri-

[1] Evaluatie deelsanering NS-emplacement Zutphen, Omgevingsdienst Regio Arnhem, bief 8 mei 2014, kenmerk GEO30100186

sicocontour 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.

### *4.3.2 Onderzoek*

Algemeen

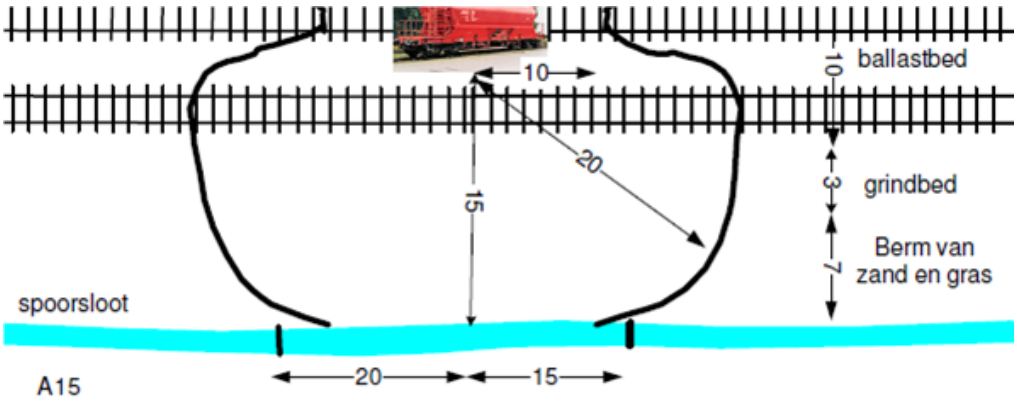
Een parkeergarage is niet aangemerkt als kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object, omdat een parkeergarage geen verblijfsfunctie heeft. Het ook niet aannemelijk dat het parkeerterrein als beperkt kwetsbaar object op grond van sub h (artikel 1, Bevi) kan worden aangewezen, omdat een parkeerterrein geen verblijfsfunctie heeft. Een nadere verantwoording kan derhalve achterwege blijven.

Op de begane grond is een kleinschalige vestiging mogelijk van detailhandel, commerciële dienstverlening en horeca van 100 $m^2$ b.v.o. Dit beperkt kwetsbare object is qua omvang veel kleiner dan is voorzien in de kwantitatieve risico-analyse bij het bestemmingsplan Noorderhaven en de bijbehorende verantwoording van het Groepsrisico. Dat betekent dat het groepsrisico lager is dan waarvan destijds is uitgegaan. Gelet hierop is er geen noodzaak opnieuw het groepsrisico volledig te verantwoorden. Volstaan wordt met onderstaande beschouwing over een keerwand en calamiteitenpad / schouwpad.

Keerwand en calamiteitenpad / schouwpad

In het bestemmingsplan Noorderhaven is in de verantwoording groepsrisico aangegeven, dat bij de uitwerking van het bestemmingsplan een finale keuze zal worden gemaakt voor het al dan niet aanleggen van een keerwand. De keerwand heeft als primair doel het beschermen van de achterliggende bebouwing tegen de gevolgen van een plasbrand, door te voorkomen dat de plas zich kan verspreiden tot nabij de bebouwing.
Dit doel is niet van toepassing op de parkeervoorziening, immers de parkeervoorziening is geen (beperkt) kwetsbaar object. Wel is op de begane grond een kleinschalige vestiging mogelijk van detailhandel, commerciële dienstverlening en horeca van 100 m2, zijnde en beperkt kwetsbaar object. Niettemin wordt afgezien van de aanleg van een keerwand. Onderstaand wordt deze keuze verder toegelicht.
De parkeervoorziening zal op een afstand van tenminste 8 meter vanaf het hart van het buitenste spoor (spoor 7) worden gerealiseerd. Binnen deze zone (die overigens geen deel uit maakt van het plangebied) zal een calamiteitenpad voor de brandweer

worden gerealiseerd en een schouwpad voor ProRail. Zo mogelijk worden het calamiteitenpad en het schouwpad gecombineerd. Dit is niet mogelijk als er een keerwand wordt gerealiseerd.
De afstand tussen het hart van het doorgaande spoor en het buitenste spoor is minimaal 12 meter, waarmee de afstand tussen het doorgaande spoor en de parkeervoorziening tenminste 20 meter is.
Een standaard plas met een oppervlakte van 300 m2 en een straal van ca. 10 meter (de standaard in het rekenprogramma RBMII voor QRA berekeningen, zie brandweeradvies Noorderhaven) zal niet buiten de sporen komen. Voor dit soort plassen zal een keerwand sowieso niet zinvol zijn.
Bij een worstcase plas (test Betuweroute, zie onderstaand plaatje met plasverspreiding 20 minuten na instantaan vrijkomen van 50 $m^3$) ontstaat een plasverspreiding tot 20 meter vanaf de bron. Ook dan zal een groot deel van de plas worden opgevangen tussen de sporen. Een deel van de plas zal uitstromen over het calamiteitenpad / schouwpad, richting de parkeervoorziening. Dat laatste zou kunnen worden voorkomen door een keerwand.




De kans op een plasbrand is echter klein, vandaar dat er langs dit spoor geen plasbrand aandachtgebied is (PAG). En de kans op het worst case scenario is nog kleiner. Gelet hierop en gelet op het ruimtebeslag en de kosten, en het feit dat de parkeervoorziening grotendeels geen (beperkt) kwetsbaar object is, is de aanleg van een keerwand niet redelijk en onnodig. Wel is in de regels opgenomen, dat er in de van het spoor gekeerde gevels voldoende (nood) uitgangen worden gerealiseerd, conform de verplichting op grond van artikel 10.3 onder o. van het bestemmingsplan Noorderhaven.
Overigens wordt de rand van de parkeervoorziening grondkerend richting het spoor. De aansluiting op het calamiteitenpad / schouwpad wordt zodanig uitgevoerd, dat afstromend hemelwater maar ook een vloeistofplas bij een calamiteit niet in de parkeervoorziening kan stromen.
In de worstcase situatie zal er een plasbrand kunnen ontstaan tot op het calamiteitenpad / schouwpad op korte afstand van de parkeervoorziening. De brandweer zal die kunnen blussen vanaf het calamiteitenpad / schouwpad.

### *4.3.3 Conclusie*

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan. De gemeente Zutphen komt tot het oordeel dat het in het kader van de externe veiligheid verantwoord is om de ontwikkeling toe te staan.

## 4.4 Niet gesprongen explosieven

### *4.4.1 Inleiding*

Diverse historische onderzoeken tonen aan dat Zutphen, met name de zone rond de IJsselbrug en het spooremplacement doelwit is geweest van bombardementen en luchtaanvallen. Door een voltreffer in 1943 op een Duitse munitietrein is een deel van het spooremplacement verdacht op de aanwezigheid van munitieresten. Tijdens werkzaamheden aan het spoor in 2006 en voorafgaand aan de nieuwbouw van Struk-ton in 2011 is een deel van deze munitie gevonden en onschadelijk gemaakt. In de bodem rond het emplacement kunnen nog niet ontplofte resten aanwezig zijn.

### *4.4.2 Onderzoek*

Noorderhaven ligt in een gebied dat verdacht is vanwege de aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven. Dit blijkt uit eerder onderzoek (vooronderzoek EOB, 2008) en vooronderzoek (T&A Survey).
Ter plaatse van onderhavig plangebied is echter nog geen specifiek onderzoek uitgevoerd. Om deze reden dient nog een onderzoek uit te worden gevoerd naar niet-gesprongen explosieven (een OCE-onderzoek).
Om dit onderzoek op een goede wijze uit te voeren dient allereerst de bestaande verharding en bebouwing te worden verwijderd (onder meer trafo en ketelhuisje). Van belang is ook dat de aanwezige kabels en leidingen zoveel mogelijk worden verwijderd. Als alle verstorende elementen zijn verwijderd, kan middels digitale oppervlakte-detectie het plangebied onderzoek worden. Dit onderzoek zal op een later tijdstip worden uitgevoerd. Er hoeft niet te worden verwacht dat dit aspect de uitvoerbaarheid van het onderhavige plan schaadt.

### *4.4.3 Conclusie*

Het plangebied ligt in een gebied dat verdacht is voor de aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven. Specifiek onderzoek is nog benodigd en zal uit worden gevoerd als alle verstorende elementen in het gebied verwijderd zijn.

## 4.5 Luchtkwaliteit

### *4.5.1 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.

### *4.5.2 Onderzoek*

Reeds verricht onderzoek

In verband met de herontwikkeling van De Mars is een onderzoek naar de luchtkwaliteit en de stikstofdepositie uitgevoerd.
Bij de planontwikkeling van De Mars is voor het onderzoek een aantal deelontwikkelingen relevant. Het betreffen onder meer de uitbreiding van een bestaand industrieterrein (fort De Pol), de bouw van woningen en een nieuwe haven (plan Noorderhaven) en de aanleg van een nieuwe ontsluitingsstructuur. In het onderzoek is rekening gehouden met verschillende ontwikkelingsscenario's van bijvoorbeeld fort De Pol. Voor Noorderhaven en de zuidelijke 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. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de kavelemissie vanaf het industrieterrein (directe invloed) en de emissies van de verkeersbewegingen over de ontsluitingswegen en vaarwegen van het besluitgebied (indirecte invloed).

- *Luchtkwaliteit*
  Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt in het onderzoek geconcludeerd dat in zijn algemeenheid in de beschouwde scenario's op de toetspunten geen overschrijding optreedt van de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de ontwikkeling van onder andere Noorderhaven.
- *Stikstofdepositie*
  Voor het aspect stikstofdepositie wordt onder meer geconcludeerd dat de ontwikkeling van Noorderhaven en de zuidelijke onderdoorgang geen relevante invloed heeft op de stikstofdepositie ter plaatse van de Natura 2000-gebieden.

Het luchtkwaliteitonderzoek uit maart 2011 is uitgegaan van de zichtjaren 2011, 2015 en 2021. Omdat de formele bestemmingsplanprocedure pas in 2012 van start is gegaan is, ter aanvulling op de uitgevoerde rapportage, in een separate notitie ingegaan op de zichtjaren 2012 en 2022. Uit deze 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.

Toetsing onderhavig plan

De conclusies uit de reeds uitgevoerde onderzoeken in het kader van Noorderhaven zijn ook op onderhavig plan van toepassing.

### *4.5.3 Conclusie*

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

## 4.6 Geluid

### *4.6.1 Inleiding*

De mate waarin het geluid veroorzaakt door het (spoor)wegverkeer of industrie 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 voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet mag overschrijden. Voor spoorwegverkeer mag de voorkeursgrenswaarde van 55 dB niet worden overschreden. Voor industrielawaai geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar geluidsbelasting.

### *4.6.2 Onderzoek*

Onderhavig plan betreft de realisatie van een parkeergarage. Hiernaast worden er functies op de begane grond gerealiseerd, te weten detailhandel, commerciële dienstverlening en horeca. Deze functies zijn geen van alle geluidsgevoelige functies. In het kader van onderhavig plan is het uitvoeren van een akoestisch onderzoek niet noodzakelijk. Wel kan een parkeergarage (geluid)hinder veroorzaken op omliggende geluidsgevoelige functies, zoals woningen. In de paragraaf bedrijven en milieuzonering (paragraaf 4.8) wordt nader ingegaan op dit aspect. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen worden voorzien.

### *4.6.3 Conclusie*

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

## 4.7 Trillingen

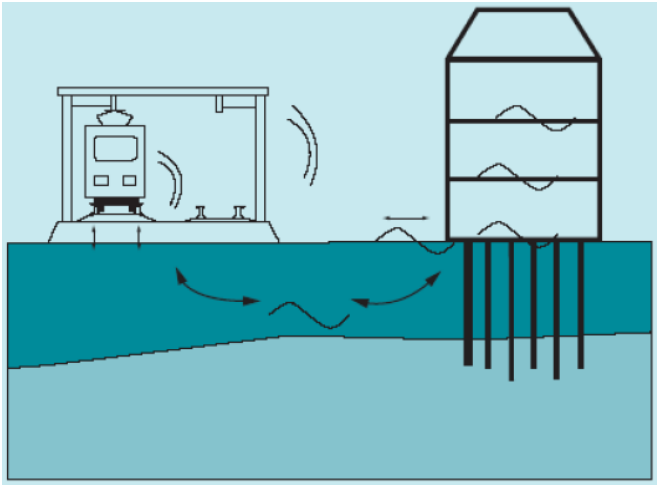
### *4.7.1 Inleiding*

Bij de totale gebiedsontwikkeling Noorderhaven is het, gezien de nabijheid van de spoolijn, niet geheel uitgesloten dat ter plaatse verhoogde trillingen als gevolg van het railverkeer kunnen optreden. Trillingen kunnen ontstaan bij het gebruik van het spoor, als gevolg van oneffenheden in de baan en verminderde rondheid van de wielen. Deze kunnen zich vervolgens voortplanten door de grond en via de fundatie naar aanliggende bebouwing.

### *4.7.2 Onderzoek*

*Reeds verricht onderzoek*
In het kader van de ontwikkeling van Noorderhaven is reeds naar dit aspect gekeken. Er is een trillingsonderzoek uitgevoerd, waarin geconcludeerd is dat de trillingen als gevolg van het treinverkeer niet zullen leiden tot schade aan de huidige en toekomstige bebouwing in Noorderhaven en derhalve ook het plangebied.

*Toetsing onderhavig plan*
In de navolgende figuur is, ter illustratie, op schematische wijze weergegeven hoe in het algemeen de overdracht van trillingen plaatsvindt.



*Figuur schematische weergave overdracht trillingen*

Op basis van de berekeningen en metingen op 40 meter van de buitenste spoorstaaf is in het onderzoek geconcludeerd dat de trillingen als gevolg van het treinverkeer niet zullen leiden tot schade aan de huidige en toekomstige bebouwing in Noorderhaven en derhalve ook het plangebied.
Uitgaande van de gemeten maximale trillingssnelheden en het toekomstig aantal treinpassages kunnen binnen deze afstand wel trillingen optreden met hogere waarden dan de waarden die volgens de richtlijn van Stichting Bouwresearch gewenst zijn voor trillinggevoelige gebouwen, zoals kantoren. Op grond hiervan kan hinder als gevolg van trillingen veroorzaakt door treinpassages in trillinggevoelige gebouwen niet worden uitgesloten. Omdat de uitwerkingsplicht de mogelijkheid tot het opnemen van een kantoorbestemming omvatte, is in de uitwerkingsregels opgenomen dat de mogelijke trillingshinder nader moet worden onderzocht en afgewogen .
Dit uitwerkingsplan laat alleen de bouw van een parkeervoorziening toe. Een parkeervoorziening is geen trillingsgevoelig gebouw. Dit betekent dat ook zonder concreet nader onderzoek duidelijk is, dat er van mogelijke trillinghinder geen sprake kan zijn.

### *4.7.3 Conclusie*

Een parkeervoorziening is geen trillingsgevoelig gebouw, zodat het aspect trillinghinder dit plan niet in de weg staat.

## 4.8 Bedrijven en milieuzonering

### *4.8.1 Inleiding*

Indien door middel van een project nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu mogelijk kan worden gemaakt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Omliggende bedrijven mogen niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie. Het onderhavige plan voorziet niet in de realisatie van een gevoelige functies, maar wel in een functies die milieuhinder met zich mee brengt.

Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen functies met een milieuzone en gevoelige functies is de VNG publicatie ‘Bedrijven en Milieuzonering (2009) als leidraad voor milieuzonering gebruikt. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse

omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Het gaat om de volgende omgevings- en gebiedstypen: ‘rustige woonwijk’, ‘rustig buitengebied’, ‘gemengd gebied’ en ‘functiemengingsgebied’.

In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Het begrip ‘functiemengingsgebied’ wordt gebruikt om aan te geven welke functies binnen een gebied met functiemenging onder welke voorwaarden zijn toegestaan. Zoals bij de uitgangspunten voor de richtafstanden is gesteld, kan bij het type gemengd gebied de richtafstand zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat met één afstandsstap worden verlaagd (dus van bijvoorbeeld 50 naar 30 meter voor milieucategorie 3.1). Verdere reducties zijn volgens de toelichting in de VNG-brochure niet te verantwoorden, omdat in algemene zin niet aannemelijk kan worden gemaakt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast en het functioneren van bedrijven niet in gevaar wordt gebracht. De richtafstand wordt gemeten vanaf de grens van het perceel tot aan de gevel van het gevoelige object.

### *4.8.2 Onderzoek*

*Milieuzonering voor functies binnen het plangebied*
Binnen het plangebied is uitsluitend een parkeervoorziening toegelaten. Het feit dat binnen het plangebied slechts sprake is van één functie, leidt ertoe dat binnen het plangebied geen sprake kan zijn van een milieuzonering.

*Milieuzonering voor functies buiten het plangebied*
In de omgeving van het plangebied ligt een aantal bedrijven en woningen. De bedrijven in de omgeving van het plangebied worden niet in hun bedrijfsvoering of uitbreidingsmogelijkheden beperkt door de komst van de parkeergarage. Een parkeergarage (SBI (2008) 5221) heeft op basis van de VNG uitgave 2009 een hinderafstand voor het aspect geluid van 30 meter. Hiermee is dit de functie die potentieel de meeste hinder geeft op basis van de VNG-uitgave. De functies die op de begane grond worden mogelijk gemaakt, zoals detailhandel, commerciële dienstverlening en horeca, hebben namelijk allemaal een kleinere of maximaal een gelijke indicatieve hinderzone. Om deze reden is bij deze verantwoording uitgegaan van de indicatieve hinderzone van de parkeergarage.
Doordat het plangebied ligt in een gebied dat zich kenmerkt als een ‘gemengd gebied’ mag deze hinderafstand met één stap worden teruggebracht naar 10 meter. Binnen een straal van 10 meter zijn geen hindergevoelige functies aanwezig of geprojecteerd. Om die reden hoeft geen hinder te worden verwacht.

### *4.8.3 Conclusie*

Voor de nieuwe hindergevoelige functies in de omgeving van het plangebied is sprake van een goed woon- en leefklimaat. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

## 4.9 Water

### *4.9.1 Inleiding*

In het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water moet bij ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond, middels hydrologisch onderzoek, dat de waterhuishouding niet negatief wordt beïnvloed door de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. Dit is vastgelegd in het procesinstrument de Watertoets. In de waterparagraaf van het bestemmingsplan moeten de resultaten van deze toets worden opgenomen, waaronder het wateradvies van de waterbeheerder.

### *4.9.2 Onderzoek*

*Eerdere onderzoeken*
Voor de gebiedsontwikkeling Noorderhaven als geheel zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Allereerst is een waterstructuur- en rioleringsplan opgesteld. In dit rapport wordt inzicht gegeven in de huidige en gewenste rioleringssituatie op het industrieterrein en het daarvoor benodigde watersysteem.
Ten tweede is een waterdocument opgesteld waarin is ingegaan op alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder veiligheid, wateroverlast, watertekort, waterkwaliteit en verdroging, en om alle wateren: rijkswateren, regionale wateren en grondwater. De conclusies en aanbevelingen zijn hieronder kort opgenomen, voorzover ze voor onderhavig plan van belang zijn.

In de onderstaande tabel is per thema aangegeven wat de relevantie is voor het ontwikkelingsgebied Noorderhaven. In de toelichting op de watertoetstabel is aangegeven in hoeverre en op welke wijze de verschillende aspecten van toepassing zijn op de ontwikkeling in het onderhavige plan.

| Aspect | Doelstelling | Toetsingscriterium | Relevant |
|---|---|---|---|
| Veiligheid | Waarborgen veiligheidsniveau | Ruimte voor waterkering, behoud nat profiel<br>Ontwerphoogte; Beschermingszone | Ja |
| Wateroverlast | Reduceren van wateroverlast, vergroten veerkracht | Afvoerend verhard oppervlak irt bergend vermogen; Inundatie 1:100 jaar | Ja |
| Riolering | Vasthouden-bergen-afvoeren<br>Reductie hydraulische belasting rwzi | Alleen afvoer dwa;<br>regenwater vasthouden in plangebied | Ja |
| Watervoorziening | Het voorzien van de bestaande functie van water van de juiste kwaliteit en de juiste hoeveelheid op het juiste moment. Het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebruik op de behoefte aan water | Gebiedseigen watervoorziening op basis van conservering (vasthouden regenwater in gebied); geen oppervlaktewater in plangebied | Ja |
| Volksgezondheid | Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen.<br>Reduceren verdrinkingsrisico's | Inrichting oppervlaktewater, duur wegzijging regenwater in wadi's ed, | Ja |
| Bodemdaling | Het tegengaan van verdere bodemdaling en reductie functiegeschiktheid | | Nee |
| Grondwater-overlast | Het tegengaan van grondwateroverlast | Invloed IJssel op grondwaterstand,<br>Gemiddelde drooglegging | Ja |
| Oppervlaktewater-kwaliteit | Behoud/realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur | Invloed functiewijziging;<br>Aanwezigheid beschemingszones<br>Inrichting plangebied<br>Lozing op oppervlaktewater | Nee |
| Grondwater-kwaliteit | Behoud/realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur | Aanwezigheid beschermingszones van drinkwateronttrekking,<br>belemmering natuurfuncties | Ja |
| Verdroging | Bescherming karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden | Invloed op GGOR | Nee |
| Natte natuur | Ontwikkeling/bescherming van een rijke, gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur | Invloed op GGOR,<br>Aanwezigheid beschermingsgebieden,<br>ecologische hoofdstructuur | Nee |

*Watertoetstabel bestemmingsplan Noorderhaven met afweging van relevante waterhuishoudkundige thema's (bron: waterdocument)*

Toelichting bij de watertoetstabel:

- *Veiligheid*: Het plangebied ligt niet binnen de kernzone of beschermingszone van de bestaande waterkering of de toekomstige situatie in verband met de aanleg van de haven. Ook ligt het plangebied buiten de vrijwaringszone van de dijk.
- *Wateroverlast*: Het plangebied wordt grotendeels verhard. Het gebied is geschikt om hemelwater te infiltreren en is met inachtneming van het kunnen aanspreken van de buffercapaciteit van de bodem in staat de NBW werknorm T=100 + 10% in het gebied zelf te verwerken.
- *Riolering*: Uitgangspunt voor de riolering in het ontwikkelingsgebied Noorderhaven is het afvoeren van afvalwater en zo nodig verontreinigd hemelwater, ingezameld van ontsluitingswegen, naar de rioolwaterzuivering via de riolering van het bedrijventerrein De Mars. Hemelwater wordt maximaal geïnfiltreerd. Uitgangspunt is dat de woningen/kantoren in de bouwblokken geen hemelwater afvoeren naar het openbare rioolstelsel. Dit uitgangspunt geldt ook voor de planontwikkeling in het plangebied.
- *Watervoorziening*: In het plangebied is geen oppervlaktewater gepland. Hemelwater wordt in het plangebied verwerkt.
- *Volksgezondheid*: Potentieel bestaat de kans dat water langer aan het oppervlak blijft staan. De doorlatendheid van de bodem is ruim voldoende om dit te voorkomen.
- *Grondwateroverlast*: Het grondwaterregime in het ontwikkelingsgebied Noorderhaven is afhankelijk van het waterstandsverloop in de IJssel. 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.
- *Oppervlaktewaterkwaliteit*: In het plangebied is geen oppervlaktewater gepland.
- *Grondwaterkwaliteit*: De infiltratie van hemelwater kan invloed hebben op de kwaliteit van het grondwater. De bewoners en gebruikers moeten worden geïnformeerd over de wijze hoe hemelwater in het plangebied wordt verwerkt. Het gebruik van uitlogende materialen op daken dient te worden vermeden.
- *Natte natuur*: Voor het plangebied zijn geen bijzondere natuurdoelstellingen van toepassing.

In het waterdocument is een aantal uitgangspunten genoemd. Deze uitgangspunten zijn hieronder, samen met aanvullende gemeentelijke uitgangspunten, beschreven:

- hemelwater dient niet via een leiding ondergronds aangeboden te worden;
- binnen het bouwblok dient de opvang en verwerking van hemelwater maximaal te zijn, bij voorkeur zodanig dat geen hemelwater wordt afgevoerd naar openbaar gebied. Ondanks infiltratie kan noodoverloop bij hoge grondwaterstand en/of extreme neerslag incidenteel voorkomen;
- binnen de openbare ruimte moet zelf worden voorzien in de eigen opvang en verwerking van hemelwater. De samenhang met de bouwblokken dient slechts om overlast en calamiteiten te voorkomen;
- indien hemelwater vanaf een bouwblok naar het openbare gebied dient te worden afgevoerd (in uitzonderlijke situaties, ter voorkoming van overlast en calamiteiten), dan dient dit via het oppervlak plaats te vinden;
- de aansluiting van afvalwater afkomstig uit het bouwblok dient bij voorkeur op een beperkt aantal plaatsen plaats te vinden (maximaal 4);
- het maaiveld dient zo te zijn ingericht dat tijdelijke berging van neerslag mogelijk is en niet leidt tot overlast. In het plan wordt voorzien in integratie van groen en waterberging. De waterberging staat derhalve niet op zichzelf, maar heeft een dubbel doel.

Uit het waterdocument blijkt dat per ontwikkelveld wordt voldaan aan de wateropgave; de bouwblokken takken hierop aan. Bij de civieltechnische uitwerking van de wateropgave voor de bouwplannen worden de plannen verder gedetailleerd.

Onderhavig bestemmingplan betreft een onderdeel van de totale ontwikkeling Noorderhaven. In het kader van de totale ontwikkeling is een waterparagraaf opgesteld die conform de vereisten van de watertoets is besproken met het waterschap. Onderhavig plan past binnen deze gemaakte afspraken. Om deze reden is het niet meer benodigd in het kader van onderhavig plan de watertoets uit te voeren en nader overleg te laten plaastsvinden met het waterschap.

### *4.9.3 Conclusie*

Het aspect ‘water’ heeft voldoende aandacht gekregen in dit bestemmingsplan. In het kader van de totale ontwikkeling Noorderhaven is een waterplan opgesteld in het kader van de watertoets. Onderhavig bestemmingsplan vormt hiervan een onderdeel.

## 4.10 Flora en fauna

### *4.10.1 Inleiding*

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

### *4.10.2 Onderzoek*

In het kader van de gebiedsontwikkeling Noorderhaven heeft divers onderzoek plaatsgevonden. Het betreft een risicoscan flora en fauna uit 2008 en een nader ecologisch onderzoek uit 2010. Uit de onderzoeken bleek dat het plan leidt tot de verstoring van enkele beschermde soorten.

In het kader van de gebiedsontwikkeling Noorderhaven heeft divers onderzoek plaatsgevonden. Het betreft een risicoscan flora en fauna uit 2008 en een nader ecologisch onderzoek uit 2010. Uit de onderzoeken bleek dat het plan leidt tot de verstoring van enkele beschermde soorten. Om die reden is in 2012 in dit kader een mitigatieplan opgesteld en is er in 2013 een aanvraag ontheffing Flora- en faunawet ingediend. Op 14 mei 2014 (kenmerk: FF75C/2013/0322.toek.bl) is voor het plangebied Noorderhaven een ontheffing o.g.v. de Flora- en Faunawet verleend.

Op 13 mei 2014 is het plangebied nogmaals onderzocht op de aanwezigheid strikt beschermde plant- en diersoorten. De ontwikkeling in het gebied vindt plaats op een braakliggend terrein. Bij het verwijderen van het oude spoor en andere voorzieningen is het terrein in het verleden ernstig verstoord waardoor natuurlijke groeiplaatsen van planten of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten niet aanwezig zijn. Een strikt beschermde soort welke zich graag vestigt op deze dynamische, verstoorde zandige terreinen is de Rugstreeppad (Bufo calamita). Tijdens het veldbezoek is in het besluitgebied extra aandacht besteedt aan de aanwezigheid van individuen en/of het leefgebied van deze soort. Sporen en individuen van de Rugstreeppad (B. calamita) zijn niet aangetroffen in het besluitgebied. Er zijn enkel twee hazen waargenomen. De Haas

(Lepus europaeus) valt onder het eerste lichte beschermingsregime van de Flora-en faunawet (tabel 1). Dit betekent dat voor deze soort een algemene vrijstelling geldt voor het verstoren en/of aantasten van vaste rust- en verblijfplaatsen en het leefgebied. De bepalingen uit de zorgplicht (artikel 2 Ff-wet) zijn echter altijd van toepassing.

De te nemen mitigerende maatregelen zoals verwoord in het activiteitenplan bij de aanvraag ontheffing Flora- en faunawet worden buiten de invloedssfeer van het onderhavige besluitgebied gerealiseerd. Derhalve is met het voornemen geen sprake van aantasting van beschermde soorten in en direct nabij het plangebied. Het uitvoeren van een nader onderzoek is daarmee niet noodzakelijk.

### *4.10.3 Conclusie*

Het aspect flora en fauna heeft voldoende aandacht gekregen en vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige plan.

## 4.11 Archeologie

### *4.11.1 Inleiding*

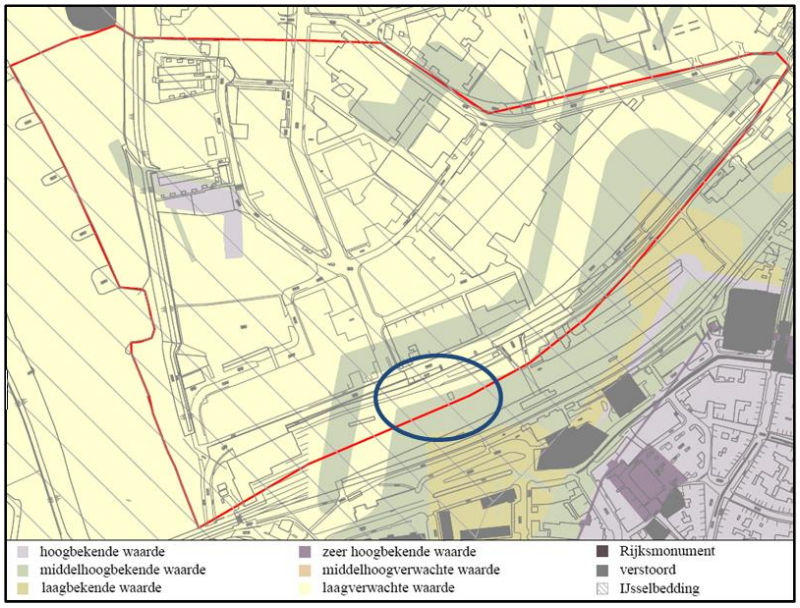
Bij ingrepen waarbij de ondergrond ernstig wordt geroerd, moet worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd indien sprake is van een hoge of middelhoge trefkans, of indien het plangebied niet is gekarteerd. Tevens moet archeologisch onderzoek worden uitgevoerd indien het onderzoeksgebied grenst aan een gebied met een hoge of middelhoge trefkans.

### *4.11.2 Onderzoek*

<u>Archeologische waardenkaart</u>
Op de Archeologische Waarden Kaart (AWK) van de gemeente Zutphen is voor ieder perceel de bekende of verwachte archeologische waarde aangegeven. Aan elke waarde zijn voorschriften toegekend. Voor het plangebied gelden de volgende bekende of verwachte waarden:

- Lage verwachtingswaarde met indicatie IJsselbedding;
- Middelhoog, bekende waarden.

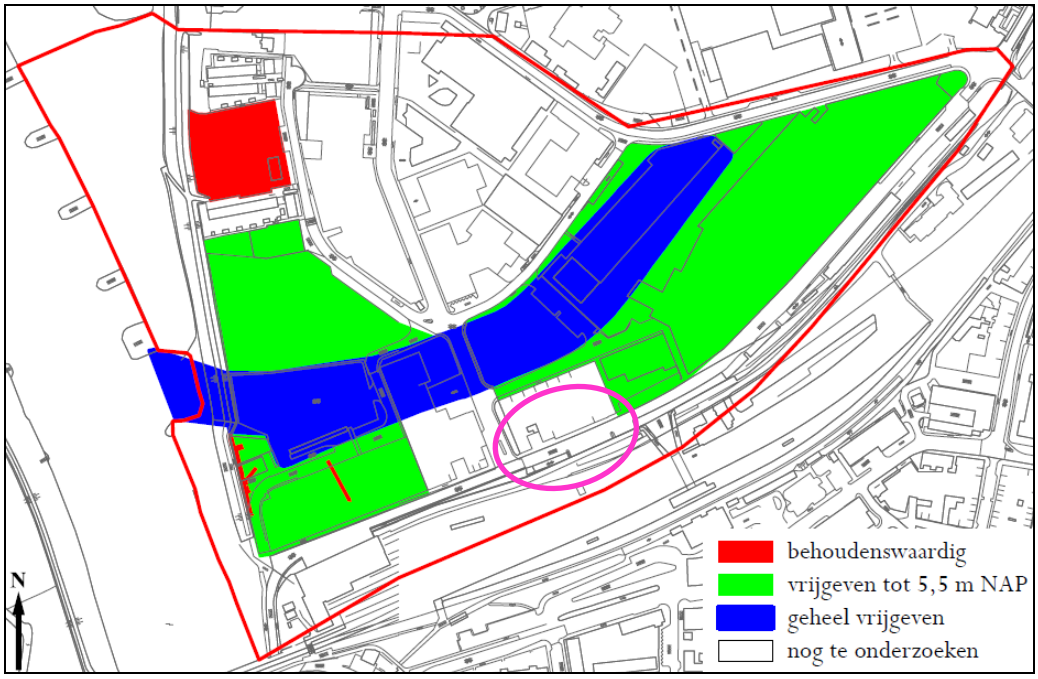
De navolgende figuur toont een fragment van de AWK met legenda van de gemeente Zutphen.




*Fragment Archeologische Waarden Kaart met legenda,*
*met globale ligging plangebied (blauwe cirkel)*

Eerder verricht onderzoek

In het kader van de gebiedsontwikkeling Noorderhaven is divers onderzoek archeologisch onderzoek uitgevoerd, waaronder een proefsleuvenonderzoek. Op basis hiervan is een selectiebesluit (d.d. 11 april 2011) genomen, waarin het ontwikkelingsgebied Noorderhaven op basis van het proefsleuvenonderzoek in delen wordt gesplitst. De navolgende figuur geeft inzicht in de ligging van de verschillende deelgebieden.




*Kaart bij selectiebesluit (plangebied globaal aangeduid met roze cirkel)*

Uit dit selectiebesluit blijkt dat het onderhavige plangebied nog niet is vrijgegeven voor archeologisch onderzoek. Om die reden dient er nog archeologisch onderzoek plaats te vinden. Zeker aangezien uit beschikbare historische informatie blijkt dat in de directe omgeving in 1863 een scheepswrak met lading uit de periode 1300-1350 is gevonden.

Het benodigde archeologische onderzoek zal op een later tijdstip plaatsvinden, aangezien momenteel de locatie nog niet geschikt voor het op een goede manier verrichten van dit archeologische onderzoek. De bedoeling van de gemeente Zutphen is om, nadat de locatie vrij is gemaakt van obstakels, allereest een onderzoek uit te voeren naar niet gesprongen explosieven (OCE-onderzoek, zie ook paragraaf 4.4). Hierna zal het archeologische onderzoek plaatsvinden. Er hoeft niet te worden verwacht dat dit nog uit te voeren onderzoek leidt tot belemmeringen die doorgang van onderhavig plan onmogelijk maken.
Om tot de tijd dat het onderzoek plaatsvindt de archeologische waarden te beschermen, worden in dit uitwerkingsplan de archeologische dubbelbestemmingen uit het moederplan overgenomen.

### *4.11.3 Conclusie*

Het aspect archeologie is voldoende besproken. Er zal nog een nader archeologisch onderzoek uit worden gevoerd. Om de archeologische waarden te beschermen, zijn in dit uitwerkingsplan de dubbelbestemmingen uit het moederplan overgenomen.

## 4.12 Cultuurhistorie

### *4.12.1 Inleiding*

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening moet het aspect cultuurhistorie volwaardig in de planvorming worden afgewogen. Voor de gebiedsontwikkeling van Noorderhaven zijn de cultuurhistorisch waardevolle elementen in beeld gebracht. Deze elementen worden in deze paragraaf beschreven. Afgesloten wordt met de relevantie van deze elementen voor de ontwikkeling in het plangebied.

### *4.12.2 Onderzoek*

*Eerder verricht onderzoek*
Er is in het kader van de planontwikkeling van De Mars en Noorderhaven divers onderzoek uitgevoerd. Hieruit zijn geen bijzonderheden gebleken die relevant zijn in het kader van onderhavig bestemmingsplan.

*Toetsing onderhavig plan*
Binnen het onderhavige bestemmingsplangebied bevinden zich geen rijks- of gemeentelijke monumenten of waardevolle panden. Er is geen sprake van andere cultuurhistorische waarden in het plangebied of in de nabije omgeving.

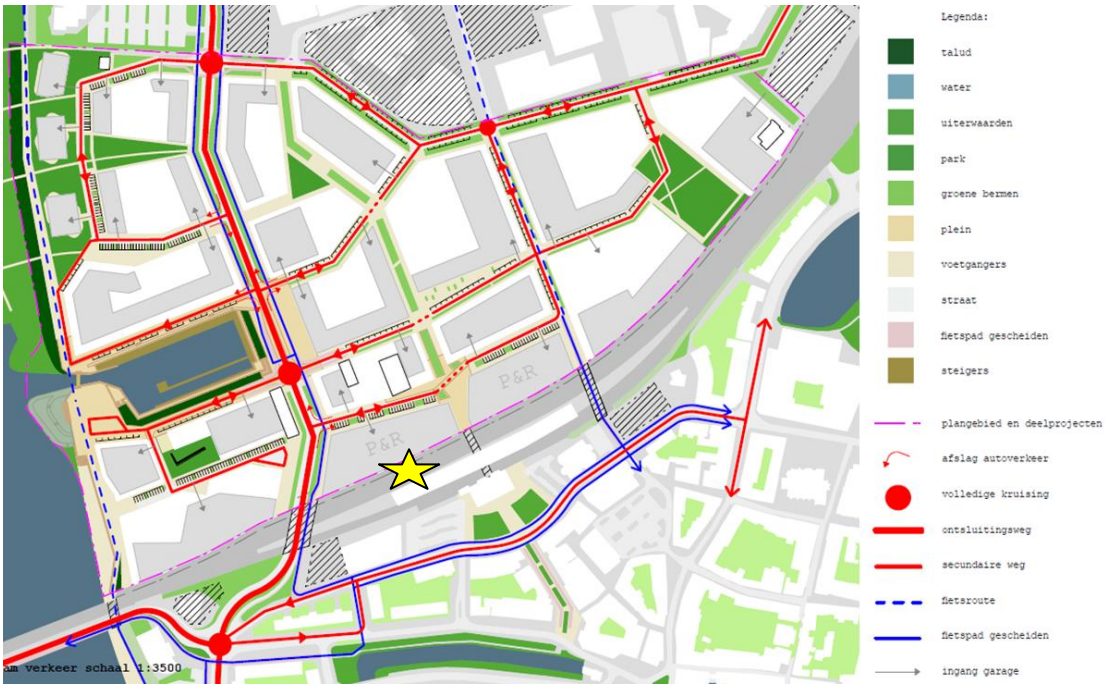
### *4.12.3 Conclusie*

In het plangebied zijn geen cultuurhistorische waardevolle elementen gelegen. Onderhavig leidt daarom niet tot de mogelijke verstoring van cultuurhistorische waarden.

## 4.13 Verkeer en parkeren

### *4.13.1 Verkeer*

Onderhavig plangebied zal worden ingepast binnen de verkeerstructuur die voor het gebied Noorderhaven wordt gerealiseerd. Voor Noorderhaven wordt gestreefd om verbindingen te realiseren met de binnenstad van Zutphen en met de IJssel. De verkeersstructuur voor het langzaam verkeer in Noorderhaven sluit aan op de bestaande en recent versterkte verkeersstructuur voor langzaam verkeer op De Mars. Deze structuur sluit weer aan op het regionale netwerk voor langzaam verkeer. De navolgende figuur toont de hoofdstructuur voor auto en langzaam verkeer in Noorderhaven. Het plangebied wordt ontsloten via de omliggende bestaande wegen de Parkstraat (ontsluitingsweg) en de Havenstraat (secundaire weg) en, uitsluitend voor voetgangers, op de toekomstige Stationsloper in het oosten.




*Hoofdstructuur voor auto (rode lijn) en langzaam verkeer (blauwe lijn) en plangebied (gele ster)*

### *4.13.2 Parkeren*

Onderhavig plan betreft hoofdzakelijk de realisatie van een parkeergarage die zal worden gebruikt door mensen die vanuit Zutphen met de trein verder reizen (P&R voorziening). Er is ruimte voor ten minste 350 parkeerplaatsen. Tevens kan de parkeergarage worden benut door bewoners en bezoekers en werknemers van bedrijven in de omgeving en bezoekers van de binnenstad van Zutphen. Hiermee kan onderhavig plan bijdragen aan het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen in het gebied de Noorderhaven als geheel. Ook kan met onderhavig plan invulling worden gegeven aan het parkeerbeleid van de gemeente zoals omschreven in de Parkeernota 2012.
Uit de parkeerberekeningen die in het kader van bestemmingsplan Noorderhaven zijn gedaan, is gebleken, dat deze duidelijke behoefte ook bestaat. Werd in deze berekeningen nog een parkeerbehoefte van ca. 173 parkeerplaatsen becijferd, de laatste berekeningen wijzen uit dat deze parkeerbehoefte nog steeds ca. 106 parkeerplaatsen is. Ook uit de parkeernota 2012 blijkt hiernaast dat er een duidelijke parkeervraag

aanwezig is van bezoekers van de binnenstad, deze is in deze nota in de bestaande situatie (2009) geschat op zeker 45% van de huidige 450 parkeerplaatsen in de locatie Noorderhaven. Dit zijn ruim 200 parkeerplaatsen.

Op de begane grond worden hiernaast tot een oppervlakte van maximaal 100 $m^2$ b.v.o. andere functies, zoals detailhandel, commerciële dienstverlening of horeca gevestigd. Gezien het beperkte oppervlak is de parkeervraag die deze functies mogelijk oproepen zeer beperkt. Conform de CROW-notitie 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV, 2004) geldt een parkeernorm van maximaal 4,0 p.p. per 100 $m^2$ (dit verschilt per functie). Deze parkeervraag kan opgelost worden binnen het openbaar gebied.

### *4.13.3 Conclusie*

Ten aanzien van het aspect verkeer wordt gesteld dat het plan deel uitmaakt van de totale verkeerstructuur die voor Noorderhaven is opgenomen. Wat betreft parkeren kan worden gesteld dat het plan kan voorzien in de aanwezige parkeerbehoefte.

# 5 Economische uitvoerbaarheid

De realisatie van het bouwplan voor veld 6 is overeengekomen in een exploitatie overeenkomst tussen de gemeente Zutphen en NS Stations, grondeigenaar. Daarin is een door de initiatiefnemer te betalen exploitatiebijdrage opgenomen. Het kostenverhaal is daarmee anderszins verzekerd. Eventuele aanvragen tot planschadevergoeding wordt daarin door de gemeente in behandeling genomen. Een vastgestelde toekenning van de planschadevergoeding komt voor rekening van de initiatiefnemer NS Stations. De planschaderisico inventarisatie laat geen risico zien voor de locatie van de parkeervoorziening.

# 6 Juridische vormgeving

## 6.1 Opzet regels

Uitgangspunt bij een uitwerkingsplan is dat dit juridisch gezien deel gaat uitmaken van het 'moederplan', in dit geval het bestemmingsplan ‘Noorderhaven’. Ter plaatse van het uitwerkingsplan wordt de globale bestemming 'Centrum – Uit te werken' in het 'moederplan' vervangen door een gedetailleerde bestemming, te weten de bestemming 'Centrum’; dit alles binnen het juridisch kader van het moederplan.

De regels van het bestemmingsplan Noorderhaven zijn voor het overige direct van toepassing op dit uitwerkingsplan. Met name het grootste deel van Hoofdstuk 3 ‘Algemene bepalingen’ en de overgangsbepalingen in Hoofdstuk 4 van de regels van dat 'moederplan' gelden direct voor dit uitwerkingsplan. Die regels worden dan ook niet meer opgenomen in de regels van dit uitwerkingsplan. In dit uitwerkingsplan zijn alleen die regels opgenomen, die nodig of nuttig zijn voor de toepassing van de in dit plan opgenomen bestemmingen.

De regels van het onderhavige uitwerkingsplan zijn ingedeeld in vier hoofdstukken, conform de voorschriften in de SVBP2012 (Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen 2012), te weten:

1. Inleidende regels
   Dit hoofdstuk bevat één artikel. In artikel 1 ‘Begrippen’ zijn de begrippen omschreven die worden gehanteerd in het uitwerkingsplan en die een eenduidige omschrijving behoeven.
2. Bestemmingsregels
   In dit hoofdstuk worden regels gegeven voor de binnen het plangebied toegestane functies. In dit uitwerkingsplan zijn de artikelen beperkt tot één hoofdbestemming; ‘Centrum’. Hierbinnen zijn de doeleinden c.q. de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven.
3. Algemene regels
   Er zijn in dit uitwerkingsplan geen andere aanvullende algemene regels van toepassing die niet in het moederplan staan. Er is daarom volstaan met een van toepassing verklaring, waarin expliciet is vastgelegd welke artikelen uit het bestemmingsplan ‘Noorderhaven’ van toepassing zijn.
4. Overgangs- en slotregels
   Dit hoofdstuk, bevat enkel de slotregel. Een uitwerkingsplan gaat juridisch deel uitmaken van het bestemmingsplan, waarvan het een uitwerking is, in dit geval het bestemmingsplan Noorderhaven. Het overgangsrecht van dat bestemmingsplan blijft daarmee gelden voor dit uitwerkingsplan. Vandaar dat het uitwerkingsplan geen overgangsrecht bevat. In de slotregel is bepaald wat de officiële naam van het uitwerkingsplan is.

## 6.2 Bestemmingsregels

In dit uitwerkingsplan is sprake van één bestemming, de bestemmingen 'Centrum'. In dit artikel is vastgelegd dat de gronden bestemd zijn voor verblijfsgebieden en parkeervoorzieningen, waaronder begrepen gebouwde parkeervoorzieningen en straatmeubilair. Deze omschrijving is één op één overgenomen uit het bestemmingsplan 'Noorderhaven'.
Ook zijn ter plaatse van een specifieke aanduiding 'centrum' zelfstandige (publieksgerichte) kantoren, horeca in categorie 1 en 2, consumentgerichte dienstverlening en detailhandel, toegestaan uitsluitend op de begane grond en met een totaal vloeroppervlak van maximaal 100 $m^2$. Ook hier is zoveel mogelijk de omschrijving uit het moederplan aangehouden. Deze functies zijn zoals blijkt uit de omschrijving wel beperkt mogelijk (maximaal 100 $m^2$). Hierbij is aangegeven dat hierbij onverkort de bepalingen inzake de maximale oppervlaktes van de diverse functies, zoals die in het moederplan zijn vastgelegd, van toepassing zijn.
Hiernaast zijn ook andere doeleinden specifiek benoemd uit het 'moederplan', zoals een calamiteitenpad, nutsvoorzieningen, windafschermende bebouwing en een keerwand.

In de gebruiksregels is verder wonen en bedrijven aangewezen als strijdig gebruik.

Het calamiteitenpad / schouwpad staat specifiek aangeduid op de verbeelding.
In de bouwregels is vastgelegd dat gebouwen overal toegestaan zijn binnen het bestemmingsvlak, met uitzondering van de aanduiding voor het calamiteitenpad. De minimale en maximale bouwhoogte van respectievelijk 12 en 18. Er is hiernaast een bouwregel opgenomen dat maximaal 50% van de gevel mag bestaan uit glas.

Aan de oostzijde wordt een stationsplein beoogd. Dit is deels gelegen binnen de uit te werken bestemming en binnen dit uitwerkingsplan. Om het gebruik als stationsplein te waarborgen is op de verbeelding een specifieke aanduiding opgenomen voor dit perceel, waar een regeling aan is verbonden dat hier uitsluitend verblijfsdoeleinden toegestaan zijn.

# 7 De procedure

Het ontwerpwijzigingsplan Noorderhaven, veld 6 parkeergarage heeft van 28 augustus 2014 tot en met 8 oktober 2014 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen kenbaar te maken aan het college van burgemeester en wethouders. Er zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.