

– ontwerp –

STRUCTUURPLAN de Mars | Gemeente Zutphen | Provincie Gelderland



Concept-versie 12

6 oktober 2005

Inhoud

1	WAAROM EEN STRUCTUURPLAN VOOR DE MARS?	7
1.1	AANLEIDING	7
1.2	HET 'WAAROM' VAN EEN STRUCTUURPLAN	7
1.3	INHOUD EN PROCEDURE VAN EEN STRUCTUURPLAN	8
2	DE MARS ANNO 2005	9
2.1	INLEIDING	9
2.2	HISTORISCHE ONTWIKKELING	10
2.2.1	<i>Het eerste signalement van de Mars</i>	10
2.2.2	<i>Recente ontwikkelingen</i>	10
2.3	DE WERKFUNCTIE VAN DE MARS	11
2.3.1	<i>Bedrijventerrein de Mars in regionaal perspectief</i>	11
2.3.2	<i>Ramingen behoefte nieuw bedrijventerrein</i>	14
2.3.3	<i>Milieu en duurzaamheid</i>	14
2.4	OVERIGE FUNCTIES	15
2.4.1	<i>Wonen</i>	15
2.5	VOORZIENINGEN/RECREATIE	15
2.6	INFRASTRUCTUUR EN BEREIKBAARHEID	15
2.7	CULTUURHISTORIE EN LANDSCHAP	16
2.8	WATERHUISHOUDING	17
2.9	SAMENVATTING EN CONCLUSIES	18
3	BELEID OVERHEDEN	21
3.1	INLEIDING	21
3.2	EUROPESE UNIE	21
3.3	RIJK	22
3.4	PROVINCIE	23
3.4.1	<i>Provinciaal omgevingsbeleid</i>	23
3.4.2	<i>Streekplan en waterhuishoudingsplan</i>	23
3.4.3	<i>Programmering bedrijventerreinen</i>	25
3.4.4	<i>Gelders milieuplan 3</i>	25
3.4.5	<i>Gebiedsplan Natuur en landschap</i>	26
3.5	REGIO STEDENDRIEHOEK	26
3.6	WATERSCHAP RIJN EN IJSSEL	27
3.7	GEMEENTE	28
3.8	SAMENVATTING EN CONCLUSIES	29
4	MAATSCHAPPELIJKE TRENDS EN TENDENSEN	31
4.1	MAATSCHAPPELIJK	31
4.2	ECONOMISCH	31
4.3	DUURZAAMHEID	32
4.4	RECREATIE, TOERISME EN CULTUUR	33
5	AMBITIES EN OPLOSSINGSRICHTINGEN	35
5.1	ALGEMEEN BEELD	35
5.2	OPLOSSINGSRICHTINGEN PER FACET EN SECTOR	36
5.2.1	<i>Ruimtelijke kwaliteit</i>	36
5.2.2	<i>Milieu</i>	37
5.2.2.1	<i>Duurzaam bedrijventerrein</i>	37
5.2.2.2	<i>Duurzaam ondernemen</i>	38
5.2.2.3	<i>Ambities per aspect</i>	38
5.2.3	<i>Waterhuishouding</i>	39
5.2.4	<i>Verkeer en vervoer</i>	41
5.2.4.1	<i>Algemeen</i>	41
5.2.4.2	<i>Verkeersstructuren</i>	42
5.2.4.3	<i>Personenmobiliteit en collectief vervoer</i>	44
5.2.4.4	<i>Goederenvervoer</i>	44

5.2.5	<i>Wonen</i>	44
5.2.5.1	<i>Algemeen</i>	44
5.2.6	<i>Economisch</i>	46
5.2.7	<i>Cultuur, leisure en overige voorzieningen</i>	47
5.2.8	<i>Groen, natuur en landschap</i>	48
6	HET PLAN	51
6.1	TOELICHTING OP DE PLANKAART	51
6.2	NOORDZONE	51
6.3	MIDDENZONE	52
6.4	ZUIDELIJKE ZONE	52
6.5	SPOORZONE	53
6.6	ZONE LANGS DE IJssel	54
BIJLAGEN		55
BIJLAGE 1:	ORGANISATIESCHEMA	57
BIJLAGE 2:	INHOUD EN PROCEDURE VAN EEN STRUCTUURPLAN; EEN SCHEMATISCHE WEERGAVE	59
BIJLAGE 3:	WEBSITES	61

Lijst figuren en tabellen

Figuur 1: Ligging Mars	9
Figuur 2: De bestaande Noorderhaven met restanten oude bebouwing	10
Figuur 3: Ontwikkeling werkgelegenheid	12
Figuur 4: Bedrijfsomvang in aantal arbeidsplaatsen	13
Figuur 5: Family Mall in aanbouw	15
Figuur 6: De situatie rond 1880 met het Coenenspark	16
Figuur 7: De Mars is momenteel een gebied zonder duidelijke ruimtelijke structuur	19
Figuur 8: Kaartfragment Gebiedsplan Natuur en Landschap	26
Figuur 9: Onderdoorgang Oude IJsselbrug	42
Figuur 10: Verkeersstructuur	43
Figuur 11: Noorderhaven wordt een centrumstedelijk woongebied	45
Figuur 12: Groenstructuur	48
Tabel 1: Aantal arbeidsplaatsen per 1-1-2004	11
Tabel 2: Bedrijventerreinen gemeente Zutphen	13
Tabel 3: Geraamde uitgifte in de periode 2005 - 2020	14
Tabel 4: Woonprogramma Noorderhaven	46

1 Waarom een structuurplan voor de Mars?

1.1 Aanleiding

Ruimte is schaars in Nederland. De groei en de veranderingen in alle sectoren vragen voortdurend om uitbreiding van het bestaande stedelijke gebied. De aanslag die daarmee gedaan wordt op de open ruimte en de natuur vormt de aanleiding om nog eens goed naar de mogelijkheden van intensivering van de bestaande stedelijke gebieden te kijken. Verouderde industrieterreinen hebben door hun ligging en invulling grote potentie tot intensivering en verandering. Hun ligging veelal tegen (binnen)stedelijke gebieden en hun invulling met vaak verouderde industrieën, een slechte verkaveling, en een openbare ruimte die niet meer voldoet aan de eisen van heden ten dage, maakt het de moeite waard om deze gebieden aan te pakken.

De genoemde problematiek heeft het Rijk ertoe aangezet om een aantal industrieterreinen in Nederland aan te wijzen als TOP-project. De Mars valt onder deze regeling van het ministerie van Economische Zaken. Volgens het ministerie zijn bedrijventerreinen die zijn aangemerkt als TOP-project "belangrijk om economische kansen te verzilveren, die niet alleen regionaal, maar ook op nationale schaal voelbaar zijn". Binnen de stedendriehoek Zutphen, Deventer, Apeldoorn is De Mars ook als een belangrijk bedrijventerrein met een regionale taakstelling aangewezen.

In aanvulling op een aantal concrete zaken die de laatste jaren op de Mars tot stand zijn gebracht heeft de gemeente Zutphen de herstructureringsopgave opnieuw in kaart gebracht. Dit onderzoek heeft in eerste instantie geresulteerd in het Koersenboek. De koers die op basis van dit document is gekozen, houdt een functieverandering voor het zuidelijk deel van De Mars in van verouderd bedrijven terrein naar binnenstedelijk gebied, aansluitend op een zich daar al ontwikkelend gebied met een woonboulevard, kantoren en leisurefuncties.

Voor het resterende gebied ten noorden daarvan, met een omvang van circa zo'n 160 ha, wordt een herstructurering en zonering nagestreefd waarmee de langzame transformatie van verouderd industrieterrein naar een hoogwaardig bedrijvenpark ingezet kan worden.

De gemeente Zutphen heeft begin 2004 een projectorganisatie in het leven geroepen. Daarin participeert ook de provincie Gelderland en het ministerie van Economische Zaken.

In september 2004 is door de gemeenteraad het Masterplan voor de Mars goedgekeurd. In het Masterplan is het beleid voor de Mars voor de komende 5 à 10 jaar vastgesteld.

Voor de uitvoering van dit beleid is in het Masterplan een aantal projecten geformuleerd. Het planologische spoor is daar één van.

Dit structuurplan is in het planologische spoor het eerste belangrijke document om de diverse processen en operaties voor de herstructurering (mede) mogelijk te maken.

1.2 Het 'waarom' van een structuurplan

Het Masterplan de Mars geeft de ontwikkelingsrichtingen aan voor het gebied. Tevens integreert het Masterplan de al lopende plannen en identificeert een aantal projecten die gestart moeten worden om de gekozen ontwikkelingsrichtingen te effectueren. Het opstellen van een op maat gesneden planologisch kader is een randvoorwaarde voor alle ontwikkelingen op de Mars. In dit structuurplan wordt enerzijds de voor ogen staande toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de Mars in beschrijvende zin vastgelegd, en anderzijds wordt de basis wordt gelegd voor het creëren van de juiste planologische condities voor de ontwikkeling van het gebied.

Door de hoofdlijnen van het masterplan vast te leggen in een structuurplan wordt een wettelijke basis gecreëerd voor:

- De bescherming tegen mogelijk ongewenste ontwikkelingen in de vorm van een meerjarig voorbereidingsbesluit voor het gehele dan wel onderdelen van het gebied;
- Een toetsingskader voor bestemmingsplannen voor onderdelen van het gebied.

Daarnaast kan het structuurplan de basis vormen voor toepassing van art. 19, lid 1 Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), c.q. art. 19, lid 2 WRO¹, mits dit voorziet in een goede ruimtelijke onderbouwing.

¹ Dit zijn ruimtelijke procedures met een kortere en eenvoudiger procedure als die van een regulier bestemmingsplan.

Hiertoe moet het structuurplan inzicht kunnen geven in de volgende aspecten:

- een goede beschrijving van het projectgebied;
- de geldende planologische situatie;
- de verhouding tot rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid;
- de verhouding tot de milieuwetgeving;
- aspecten van duurzame stedenbouw/duurzaam bouwen;
- de afstemming tussen project en de verordeningen van het waterschap en met het grondwaterbeheer;
- de ruimtelijke effecten van het project op de omgeving;
- een rapportering van de gehouden inspraak;
- een verantwoording van de economische uitvoerbaarheid.

De provincie, die voor het merendeel van de gevallen voor de zogenoemde 'verklaring van geen bezwaar' tevens bevoegd gezag is voor procedures op basis van artikel 19 WRO, hanteert dezelfde bovengenoemde eisen.

1.3 Inhoud en procedure van een structuurplan

Een structuurplan moet voldoen aan de wettelijke vereisten zoals die in de artikelen 9 t/m 11 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) zijn beschreven.

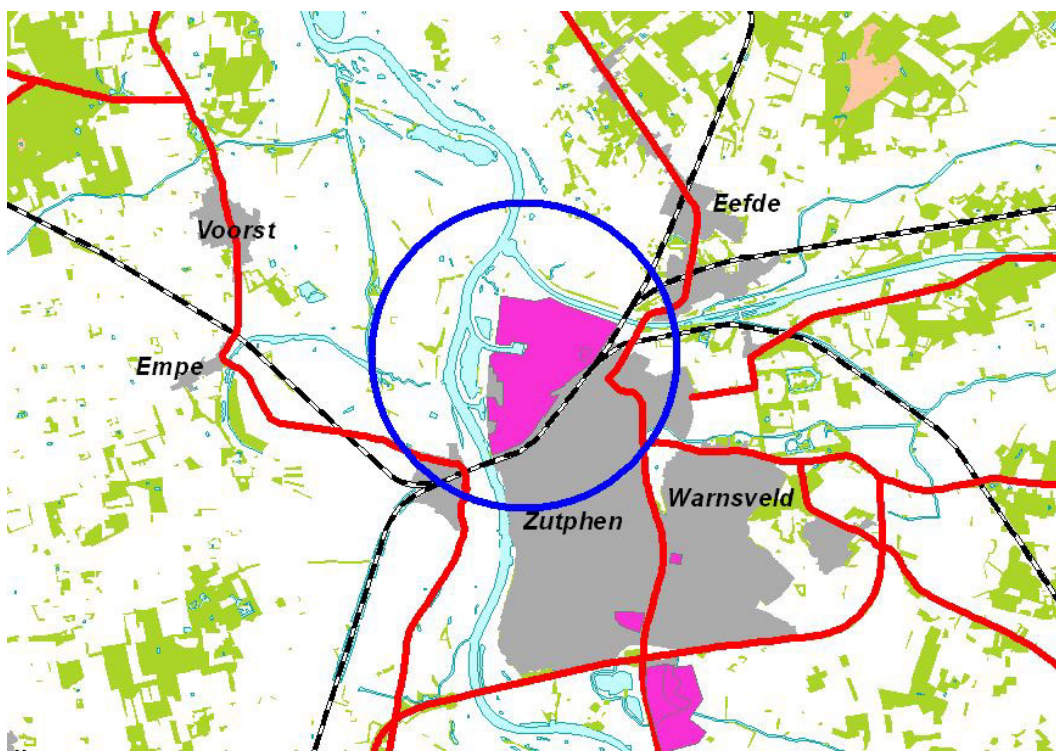
De wettelijke procedure, welke een structuurplan moet doorlopen zijn vastgelegd in de artikelen 7 t/m 9 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

De inhoudsvereisten en de procedurele eisen zijn schematisch weergegeven in bijlage 3 bij dit structuurplan.

2 De Mars anno 2005

2.1 Inleiding

De Mars is een regionaal bedrijventerrein met een bruto-omvang van 207 hectare (circa 17% van het oppervlak van het stedelijk gebied Zutphen-Warnsveld)², gelegen in het noordwestelijke deel van de gemeente Zutphen. Qua oppervlak behoort de Mars tot de top tien van grootste aaneengesloten bedrijventerrein in Gelderland. De Mars wordt aan de west- en zuidwestzijde begrensd door de IJssel, aan de noordkant door het Twentekanaal, en in het oosten door het spoorwegemplacement. Zie bijgevoegde overzichtskaart in figuur 1.



Figuur 1: Ligging Mars

De Mars vervult niet alleen de functie van bedrijventerrein, maar ook het woongebied en vestigingsplaats voor grootschalige detailhandel (meubelboulevard Eijerkamp c.a.) en sinds enige jaren ook functies voor vrije tijd en ontspanning (Family Mall).

Het bedrijventerrein omvat ongeveer 6.000 arbeidsplaatsen en jaarlijks zijn er 800.000 tot 1.000.000 bezoekers voor de meubelboulevard en de aangrenzende Family Mall. De woonfunctie is verdeeld over twee deelgebieden: de Voormars met 31 woningen en de Achtermars met 161 woningen. Daarnaast zijn er verspreid over de Mars een reeks individuele bedrijfswoningen.

In dit hoofdstuk zal nu dieper worden ingegaan op hoe het bedrijventerrein de Mars er aan het begin van de 21^e eeuw voorstaat.

Hiervoor zal huidige situatie op de Mars worden ontleed aan de hand van de functies die op de Mars aanwezig zijn zoals de werkfunctie en de woonfunctie. Omdat een belangrijk deel van de verklaring van hoe de Mars thans is opgebouwd kan worden afgeleid uit de historische ontwikkeling van het bedrijventerrein, zal nu echter eerst worden ingegaan op hoe de Mars vanaf het begin van de vorige eeuw is gegroeid tot hoe het gebied op dit moment, anno 2005, is.

² In de berekening is tevens inbegrepen de zone langs het spoor en de volledige omvang van het gebied Fort de Pol.

2.2 Historische ontwikkeling

2.2.1 Het eerste signalement van de Mars

Het zuidelijk deel van de Mars is tot de aanleg van de spoorlijn onderdeel van de ommuurde vestingstad geweest. Sporen daarvan zijn nog terug te vinden in de naamgeving en het wegenpatroon op de Mars.

Buiten dit ommuurde deel waren oefenterreinen voor het leger met onder andere ook een schietbaan. Met de aanleg van de spoorlijn heeft zich ook functioneel een grote verandering voorgedaan en hebben zich er in aan het eind van de 19^e en het begin van de 20^e eeuw verschillende industrieën gevestigd. Met de ontwikkeling van de industrie nam ook de behoefte aan huisvesting voor de arbeiders toe. De Achtermars en Voormars werden gebouwd.

Vanaf de spoorlijn bedienden een aantal stamlijntjes de industrieën op de Mars. Om het vervoer over water te faciliteren werd de Noorderhaven en de Houthaven gegraven ten behoeve van onder andere de aan en afvoer van de firma Reesink die al vanaf het begin van de 20^{ste} eeuw op de Mars gevestigd was. De havens zijn inmiddels gedempt.



Figuur 2: De bestaande Noorderhaven met restanten oude bebouwing

2.2.2 Recente ontwikkelingen

Veranderende productiepatronen en vooral veranderde transportbehoefte hebben geleid tot het vertrek van een aantal industriële vestigingen tegen het einde van de 20^{ste} eeuw. Deze situatie maakt de weg vrij om het gebied opnieuw in te lijven bij de binnenstad.

Er kan in dit gebied een hedendaags binnenstedelijk gebied gecreëerd worden dat voldoet aan de behoeften van de toekomstige binnenstadsbewoners en waarvan het stedelijk weefsel aansluit bij dat van de historische binnenstad ten zuiden van de spoorlijn.

2.3 De werkfunctie van de Mars

2.3.1 Bedrijventerrein de Mars in regionaal perspectief

Bestuurlijk is de gemeente Zutphen en het bedrijventerrein de Mars ingedeeld bij de regio Stedendriehoek, maar feitelijk bestaat er een verbondenheid met twee regio's: Stedendriehoek en Achterhoek. Hoewel niet met concrete getallen aanwijsbaar, heeft de Mars in economisch opzicht nauwere banden met de Achterhoek. Het verzorgingsgebied van de Zutphense binnenstad ligt voor het grootste in de regio Achterhoek, vooral de omliggende gemeenten.

In de regio Stedendriehoek is de verhouding van de bevolkingsomvang tussen de grote stedelijke kernen Zutphen, Deventer en Apeldoorn grofweg 1 : 2 : 3. De nieuwe gemeente Zutphen heeft 46.000 inwoners, Deventer 90.000 en Apeldoorn 156.000.

In relatie tot de regio Achterhoek behoort Zutphen met Doetinchem, Winterswijk en Lochem tot de grotere kernen.

Tabel 3 geeft een overzicht van de totale werkgelegenheid en de werkgelegenheid per sectorcategorie voor de twee genoemde regio's en de (nieuwe) gemeente Zutphen en de Mars in het bijzonder.

Tabel 1: Aantal arbeidsplaatsen per 1-1-2004

	Stedendriehoek (excl. Overijssel)		Zutphen – Warnsveld		de Mars		Achterhoek (COROP)	
Sector	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
TOTAAL	154.390	100	22.170	100	5.930	100	175.040	100
Landbouw, jacht en bosbouw	5.760	4	300	1	-	-	11.920	7
Visserij	30	0	-	-	-	-	20	0
Delfstoffenwinning	20	0	-	-	-	-	30	0
Industrie	19.910	13	3.120	14	2710	46	34.920	20
Productie en distributie van elektriciteit, aardgas en water	650	0	220	1	220	4	620	0
Bouwnijverheid	8.940	6	1.000	5	290	5	14.170	8
Reparatie van consumentenartikelen en handel	26.330	17	4.460	20	1690	28	31.910	18
Horeca	6.400	4	780	4	10	0	8.220	5
Vervoer, opslag en communicatie	6.270	4	1.170	5	670	11	8.140	5
Financiële instellingen	6.710	4	360	2	30	1	3.130	2
Zakelijke dienstverlening / verhuur, handel onroerend goed	18.060	12	1.970	9	250	4	14.220	8
Openbaar bestuur, overheid	14.420	9	1.200	5	-	-	5.530	3
Onderwijs	8.100	5	1.600	7	20	0	9.480	5
Gezondheids- en welzijnszorg	26.090	17	5.290	24	10	0	26.220	15
Milieudienstverlening, cultuur, recreatie, overige dienstverlening	6.700	4	700	3	30	1	6.510	4

Bron: Provincie Werkgelegenheidsenquête Gelderland 2004

Binnen de gemeente Zutphen bevindt in totaal 34% van de werkgelegenheid zich op bedrijventerreinen (op basis van tabel 3).

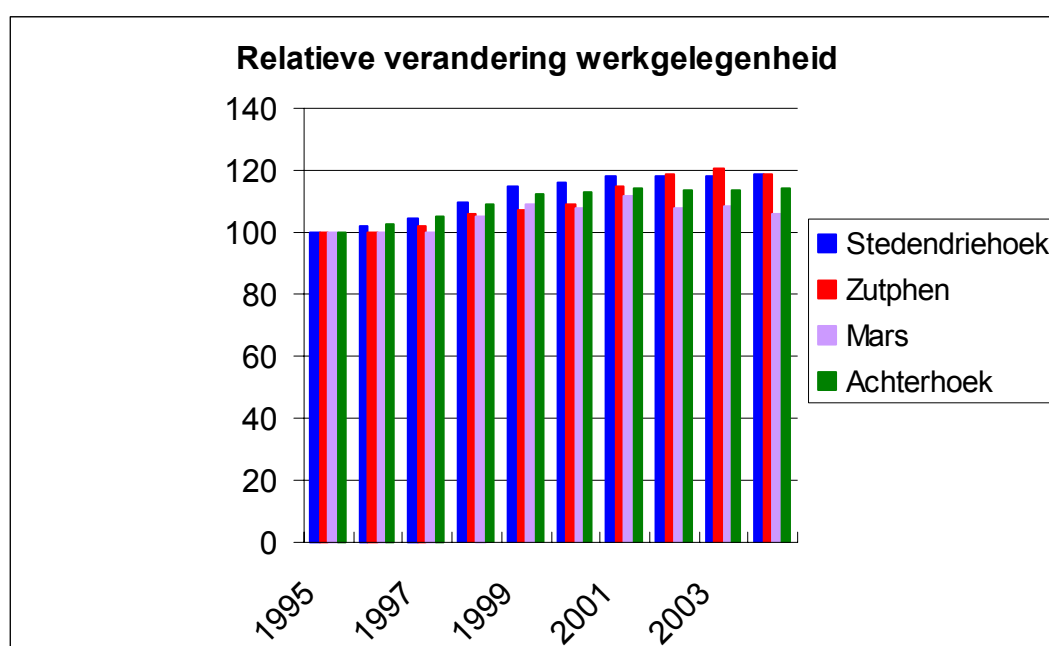
Tabel 3 laat zien dat ruim een kwart (27%) van het aantal arbeidsplaatsen in de gemeente Zutphen wordt aangetroffen op de Mars. Met name de arbeidsplaatsen in de industriële sector zijn voor het grootste deel (87%) daar aanwezig.

De industriële sector bepaalt voor 46% de werkgelegenheid op de Mars. Op de tweede plaats staat de sector reparatie van consumptieartikelen en handel: 28% van de werkgelegenheid op de Mars, de sector vervoer, opslag en communicatie is goed voor 11% van de werkgelegenheid op de Mars.

In relatie tot de regio Stedendriehoek (excl. Overijssel) en de regio Achterhoek (COROP) heeft de gemeente Zutphen met name een relatief hoger aantal arbeidsplaatsen in de sector gezondheids- en welzijnszorg. In de sector industrie ligt het relatieve aantal arbeidsplaatsen (14%) meer op het niveau van de regio Stedendriehoek (13%), dan op het niveau van de regio Achterhoek (20%).

De circa 6.000 arbeidsplaatsen worden overigens voor meer dan 50% ingenomen door mensen die niet woonachtig zijn in de gemeente Zutphen.

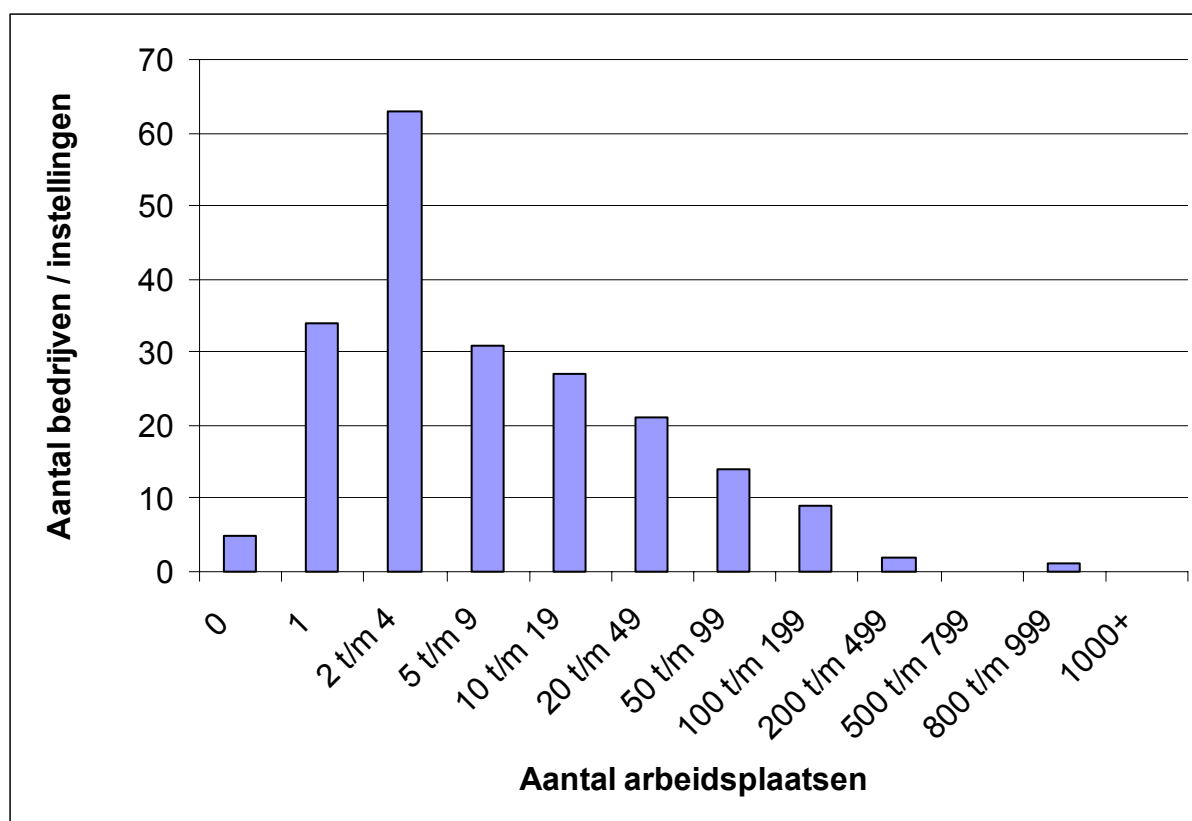
De werkgelegenheidsontwikkeling van de afgelopen tien jaar is weergegeven in figuur 3.



Figuur 3: Ontwikkeling werkgelegenheid

Bron: Provincie Werkgelegenheidsenquête Gelderland 2004

Figuur 3 toont dat de afgelopen tien jaar de werkgelegenheid in de regio Stedendriehoek en de gemeente Zutphen in het bijzonder met circa 20% is toegenomen. Het aantal arbeidsplaatsen op de Mars is echter slechts met 5% toegenomen, na een aanvankelijke opleving met 10% in 2001. Het aantal arbeidsplaatsen op de Mars schommelt rond de 6.000.



Figuur 4: Bedrijfsomvang in aantal arbeidsplaatsen

Bron: Provinciale Werkgelegenheidsenquête Gelderland 2004

Figuur 4 geeft het aantal arbeidsplaatsen per bedrijf / instelling weer. De helft van de bedrijven, 49%, heeft een omvang van minder dan vijf arbeidsplaatsen. Slechts 11 bedrijven (5%) heeft een omvang van 100 of meer arbeidsplaatsen, 7 daarvan zijn industriële bedrijven.

De Mars behoort met een bruto oppervlak van 207 hectare tot de top tien van de grootste aaneengesloten bedrijventerreinen in Gelderland. Grote bedrijventerreinen in de nabijheid in de regio Stedendriehoek zijn Apeldoorn-Noord – Zuidbroek (307 ha) en Kayersmolen – Malkenschoten (223 ha) in de gemeente Apeldoorn, en Bergweide - Kloosterlanden (393 ha) in de gemeente Deventer.

De per 1-1-2005 ontstane gemeente Zutphen beschikt over de volgende bedrijventerreinen.

Tabel 2: Bedrijventerreinen gemeente Zutphen

Bedrijventerrein	Omvang	Werknemers
de Mars	207	5.930
Revelhorst	48	880
de Stoven	9	540
Lage Weide	2	290
TOTAAL	266	7.640

Bron: Provincie Werkgelegenheidsenquête Gelderland 2004

Opvallend is dat op de andere bedrijventerreinen in de gemeente Zutphen slechts 6% van de arbeidsplaatsen toebehoort aan de industrie. Op de Revelhorst is 40% van de werkgelegenheid gebonden aan sectoren die niet traditioneel gehuisvest zijn op bedrijventerreinen: openbaar bestuur, onderwijs en gezondheids- en welzijnszorg.

2.3.2 Ramingen behoefte nieuw bedrijventerrein

In tabel 3 is de geraamde behoefte aan nieuw bedrijventerrein voor de periode 2005-2020 weergegeven.

Tabel 3: Geraamde uitgifte in de periode 2005 - 2020

	Stedendriehoek, excl. Overijssel	Zutphen
Sector		
gemengd (endogeen)*	161,2	18,9
gemengd (exogeen)*	55,5	4,5
distributie	21,8	3,6
zware industrie	11,2	1,0
TOTAAL	249,7	27,9

* 'Endogeen' is behoefte die ontstaat door verplaatsing binnen de gemeente, c.q. regio, 'exogeen' is behoefte van buiten de gemeente c.q. regio.

Voor de gemeente Zutphen is de gemiddelde jaarlijkse behoefte 1,9 ha voor alle sectoren tezamen tot 2020.

Voor de toekomstige behoeftevoorziening zal het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Eefde-West, ten noorden van het Twentekanaal, een belangrijke rol kunnen vervullen. Voor de omvang van het terrein wordt voorlopig uitgegaan van een te realiseren bruto-oppervlakte van 29 hectare (dat is inclusief 2 hectare voor de gemeente Lochem).

2.3.3 Milieu en duurzaamheid

De Mars is een bedrijventerrein waar ruimte is voor de zwaardere milieucategorieën. Dit betekent ook dat de milieubelasting relatief hoog kan zijn. Het toeval wil dat juist de meer milieubelastende bedrijven en de woningen op de Achtermars relatief dicht bij elkaar liggen, waardoor de mogelijkheden voor extra bedrijvigheid worden beperkt. Hoewel de (juridische) grenzen in zicht komen, zijn er geen grote knelpunten t.a.v. de milieubasiskwaliteit.

De milieuaspecten: Op veel plaatsen in Nederland is er sprake van overschrijding van de luchtkwaliteitseisen, met name op het gebied van NOx en fijn stof. De achtergrondconcentratie van deze stoffen is hoog zodat er al snel sprake is van overschrijding van de normen.

De bodem op oude bedrijventerreinen is vaak verontreinigd, zo ook op de Mars. Er is op een groot aantal plaatsen onderzoek verricht naar de mate van verontreiniging en deze is inzichtelijk in kaart gebracht. Er is gestart met de bodemsanering van de voormalige stortplaats Fort de Pol. De sanering wordt zo uitgevoerd dat het mogelijk wordt minstens tien hectare extra bedrijventerrein te creëren.

De geluidsbelasting op vooral het middendeel van het terrein is dusdanig dat de grens van de huidige geluidszone bijna is bereikt. Verder veroorzaakt het treinverkeer op de spoorbrug een aanzienlijke geluidsbelasting. Teneinde dat te reduceren, zou aanbrenging van geluiddempende railopleggingen dienen te worden nagestreefd.

Sinds dit jaar staan er drie windturbines op de Mars. Deze gezichtsbepalende windturbines zorgen ervoor dat ruim 20% van het energieverbruik van de huishoudens in Zutphen duurzaam wordt opgewekt.



Figuur 5: Family Mall in aanbouw

Eén van de bedrijven op de Mars heeft de afgelopen jaren voor de nodige geurklachten gezorgd. De ingrijpende maatregelen die getroffen zijn om de geurhinder te reduceren moeten er toe leiden dat geur tot een aanvaardbaar hinderniveau wordt teruggebracht.

Op de Mars is een aantal risicorelevante bedrijven gevestigd. Om een goed beeld te krijgen van het plaatsgebonden- en groepsrisico is in 2004 een uitgebreid onderzoek uitgevoerd, waarbij getoetst is aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI). Omdat er in de buurt van risicorelevante bedrijven ook bedrijven zijn die 'kwetsbaar' zijn, waardoor de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden, wordt verder onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de risico's en effecten te beperken.

2.4 Overige functies

2.4.1 Wonen

Het wonen op de Mars beperkt zich thans tot de Achtermars (161 woningen) die op termijn gesloopt worden, de Voormars (31 woningen) en een aantal verspreide, meest, bedrijfswoningen. De Voor- en Achtermars zijn beide complexen verouderde woningen. De woonomgeving laat kwalitatief te wensen over en de woningen zijn door hun geïsoleerde ligging verstoken van voorzieningen. Besloten is dat beide gebieden gesaneerd zullen worden (zie ook onder gemeentelijk beleid, paragraaf 3.7) en dat herhuisvesting geboden wordt op Noorderhaven en elders in de stad.

2.5 Voorzieningen/recreatie

Op de Mars is een opleidingscentrum voor jongeren gevestigd en zijn er diverse initiatieven voor het vestigen van nieuwe onderwijsvoorzieningen.

Met de ontwikkeling van de Family Mall is een begin gemaakt met de recreatieve ontwikkeling van de Mars. Deze is gevestigd in het gebied van de meubelboulevard dat per jaar tussen de 800.000 à 1.000.000 bezoekers trekt. De vestiging van Mc Donalds in de nabijheid geeft iets aan van het belang dat commercieel gehecht wordt aan deze ontwikkelingen. Het ontbreekt op dit moment aan snelle comfortabele relaties tussen de Mars en de binnenstad.

2.6 Infrastructuur en bereikbaarheid

De Mars is omgeven door infrastructuur, maar deze draagt niet of nauwelijks bij aan de bereikbaarheid. Allereerst ligt het NS-station Zutphen direct tegen het bedrijventerrein aan, maar voor het bedrijventerrein zelf is deze spoorweg echter van geringe betekenis. Hetzelfde geldt voor de waterwegen. Aan de west- en aan de noordzijde van het bedrijventerrein liggen respectievelijk de IJssel en het Twente-kanaal, waardoor er een goede bereikbaarheid via het water is, maar ook hier wordt nauwelijks gebruik van gemaakt door de gevestigde bedrijven.

In tegenstelling tot de bereikbaarheid via het spoor en via het water, laat de bereikbaarheid over de weg echter te wensen over, zeker voor het vrachtverkeer.

De ontsluiting op het Nederlandse hoofdwegennet is verre van optimaal. Naar het noorden verzorgt de N348 door de kernen Eefde en Gorssel de verbinding naar de A1 (aansluiting Deventer), naar het zuiden toe wordt via de N348 door de kern Dieren en via de autosnelweg A348 aangesloten op de A12 (knooppunt Velperbroek). De relatie met de A50 (knooppunt Beekbergen) wordt over de N345 door de kern Voorst verzorgd.

Momenteel loopt er een MER-studie N348 Omleiding Eefde-Polbeek die voor de Mars moet leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid.

In de interne verkeerstructuur is de tunnel onder het spoor in de Industrieweg de enige onbelemmerde toegang voor het vrachtverkeer. Voorts is er de spoorwegovergang (Overweg) die vaak gesloten is, en de zuidelijke toegang Havenstraat-IJsselkade, met een beperking in de hoogte; bovendien is deze niet hoogwatervrij, zodat deze bij hoge rivierstanden is afgesloten.

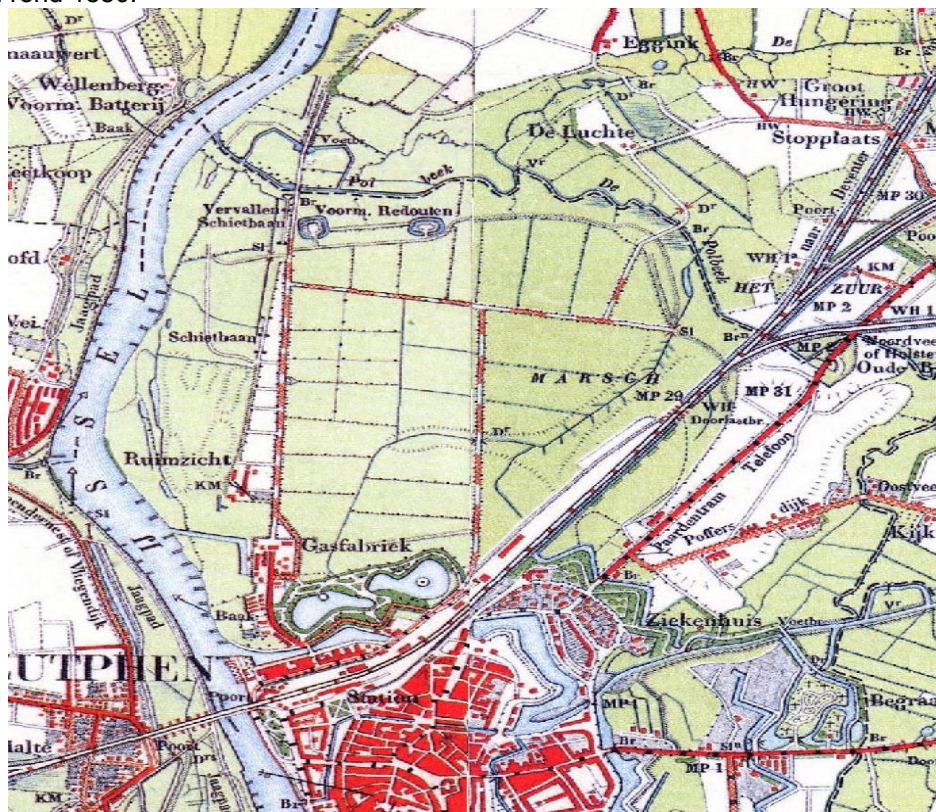
De Mars heeft geen bijzondere ICT-voorzieningen. Wel vindt er momenteel een initiatief plaats voor breedbandaansluitingen.

2.7 Cultuurhistorie en landschap

De geschiedenis van het gebied ten noorden van de stad Zutphen is de laatste 200 jaar, vanuit planologisch opzicht vrij turbulent geweest. Begin 19^e eeuw was het gebied de Mars nog een moerasachtig gebied met in het noorden het open hoornwerk Fort de Pol en in het gebied een aantal zandwegen. In de zuidelijke zone bevonden zich de vestingwerken van de stad met de omringende gracht. Gedurende lange tijd heeft het gebied de Mars dan ook vooral een defensieve functie gehad.

Na de aanleg van de spoorlijn Arnhem-Deventer dwars door de stad, werden rond 1880 de geïsoleerde vestingwerken in het zuiden van de Mars omgevormd tot een stadspark van circa tien hectare: het Coenenspark in combinatie met een veemarkt.

Direct hierna werd de Noorderhaven gegraven en vestigde zich de eerste grootschalige industrie gerelateerd aan de IJssel en later ook aan de spoorlijn. Figuur 6 geeft de situatie weer van het plangebied rond 1880.



Figuur 6: De situatie rond 1880 met het Coenenspark

Begin vorige eeuw werd de Mars nog gezien als een gebied dat onderdeel zou kunnen zijn van het sociaal-maatschappelijk leven van de stad Zutphen. Naast de aanleg van het park met muziekcent werd ook nog een woonbuurt gebouwd. Maar door de verbreding van het spooreplacement en de aanleg van het Twentekanaal is het terrein meer en meer geïsoleerd geraakt, heeft de industriële functie 'vrij spel' gekregen en is uiteindelijk een groot monofunctioneel terrein ontstaan. De zachtere functies hebben het veld geruimd, dan wel hebben een kwijnend bestaan gekend.

De laatste decennia is weer sprake van enige differentiatie in gebruik, door de opkomst van een woonboulevard en andere grootschalige detailhandel.

Verdwenen structuren

De in het zuidelijk deel van de Mars gelegen beeldbepalende Noorderhaven is in 1970 alweer gedempt en heeft dus slechts korte tijd bestaan. Van de aanliggende bebouwing zijn een paar panden overgebleven in de oorspronkelijke rooilijn. Daarnaast is het tracé van de aanliggende straat Noorderhaven nog aanwezig. Dit geldt ook voor de achtergelegen Havenstraat waarlangs zich eveneens nog enige beeldbepalende panden bevinden. Geen van de panden is evenwel aangewezen als monument.

Van de overige wegen in het gebied lopen de Bolwerksweg, met een deel van de Marsweg, alsmede de weg Contrescarp, en het zuidelijk deel van de Pollaan nog over het oorspronkelijk tracé. Maar nergens worden deze wegen nog begeleid door oude bebouwing of historisch groen en waterwerken.

Na de aanleg van het grootschalig industrieterrein inclusief ophoging in de tweede helft van de 20^e eeuw alsmede de aanleg van de nieuwe haven zijn de interne landschappelijke elementen en structuren volledig verdwenen alsmede het bekenlandschap rond de Polbeek aan de noordrand. Landschappelijk en ecologisch waardevol (o.a. als habitat voor vogels) zijn nog slechts de uiterwaarden met de dijken en de IJsseloever, hoewel ook hier het karakter behoorlijk is veranderd door de grootschalige zandwinning en de aanleg van de nieuwe havens.

De conclusie kan zijn dat er van uit cultuurhistorisch oogpunt vrijwel geen structurerende elementen resteren in het gebied die bepalend kunnen zijn voor de nieuwe structuur dan wel gehandhaafd dienen te blijven.

Wel kan de historie een inspiratie zijn voor nieuwe ontwikkelingen, dan wel kan verwezen worden naar het verleden in uitwerking en detaillering.

2.8 Waterhuishouding

Historie

Tot in de zestiger jaren kende het huidige bedrijventerrein de Mars een aantal insteekhavens: de Noorderhaven en de Spoorweghaven, ook wel haven van Spieker en Elferink genoemd, en vanaf circa 1956 ook de Industriehaven.

In het noordelijk deel van de Mars vormden de spoorlood, watergangen langs de Industrieweg en de latere Oostzeestraat, alsmede de Polbeek, het afwateringssysteem van dit gebied. Doordat een groot gedeelte nog onbebouwd was waren deze watergangen voldoende gedimensioneerd om het gebied droog te houden en om bij hoogwater het kwelwater te kunnen afvoeren naar het gemaal Polbeek. Dit gemaal zorgde na realisatie van de Baakse overlaat in 1955 voor de afvoer naar de IJssel bij een IJsselwaterstand van 4,90 + NAP. Bij een lagere IJsselwaterstand dan 4,90 + NAP kan de lozing op het onderpand van het Twentekanaal op natuurlijke wijze geschieden.

Situatie 1970 - 1980

Na het dempen van zowel de Noorderhaven als de Spoorweghaven is voor de afwatering van het bedrijventerrein de Mars een watergang gelegd vanaf de achtertuinen van de woningen van de Marsweg langs de huidige Gerritsenweg, Grote Belt, richting spoorbaan en vervolgens richting Polbeek aan de noordzijde van het bedrijventerrein. Met het dempen van de havens zijn alle directe lozingen van zowel het vuilwater als het regenwater op de havens gesaneerd en zijn er grote nieuwe transportriolen met gemalen geplaatst. Omdat het gemengde rioolstelsels betrof, en er een toename van het bebouwde oppervlak plaatsvond, functioneerden de bestaande watergangen hoofdzakelijk bij afvoer van kwelwater en als berging van het overstortwater van de riolering.

Door de enorme groei van het aantal bedrijven is in het midden van de zeventiger jaren een deel van de bestaande watergang – die langs de Gerritsenweg – vervallen. Toen dit bij hoogwater leidde tot wateroverlast in de lage gebieden van het bedrijventerrein is een aanvullende watergang gelegd om bij extreme omstandigheden wateroverlast van de laaggelegen achtertuinen van de woningen aan de Marsweg te voorkomen en om te voldoen aan de drooglegging van het gebied.

Omstreeks 1976 werd het gebied IJslandsestraat ontsloten. Voor het eerst werd toen, door de ligging onmiddellijk aan de Polbeek, het verharde dakoppervlak van de zich hier vestigende bedrijven op de Polbeek aangesloten.

Situatie 1980 - 1990

De ontwikkeling van het noordelijk deel van de Mars, dat zich al in de beginjaren 70 had ingezet, de geringe behoefte aan 'nat' industrieterrein, en het beperken van de lengte van de waterkering (destijds het waterschap van de Berkel) vormde de aanleiding om een deel van de Industriehaven te dempen. Voor de ontwatering van het noordelijk deel diende de watergang langs de Oostzeestraat te zorgen en tevens werd de kwelsloot aan de zuidkant van het Twentekanaal aangepast voor een betere ontwatering van het terrein gelegen tussen de Industriehaven en het onderpand van het Twentekanaal. Op het te dempen deel van de Industriehaven en de aanliggende percelen aan de noordzijde hiervan werd een gescheiden rioolstelsel aangelegd. In dit gebied werd door het te gering gedimensioneerde gemengde rioolstelsel zoveel mogelijk dakoppervlakken afgekoppeld, en geloosd op de aanwezige watergangen.

Dit afkoppelen van verharde oppervlakken vond ook op de rest van het bedrijventerrein de Mars plaats. Met name daar waar bedrijven gesitueerd waren langs de bestaande watergangen, en het dus probleemloos kon.

Situatie 1990 - 2000

Met de totstandkoming van het eerste Gemeentelijke Rioleringsplan (GRP) van Zutphen, en gebaseerd op de toenmalige inzichten, werd ingezet op de aanleg van verbeterd gescheiden rioolstelsels. Het noordelijk deel van de Mars werd door de ontwikkeling van de Doggersbank e.o. het eerst omgebouwd tot een verbeterd gescheiden stelsel met een open berging langs de Oostzeestraat. Vanwege het hoge percentage verhard oppervlak dat het oude deel (het zuidelijke deel) van de Mars kende, werd in combinatie met het verbeteren van de hoofdwegenstructuur een aanzet gemaakt tot de aanleg van een verbeterd gescheiden stelsel. Pollaan, Dreef, Grote Belt, Gerritsenweg werden daarin, als eerste prioriteit, voorzien.

Het zuidelijk deel van de Mars – Havenstraat, Coenensparkstraat, Noorderhaven en Contrescarp werden nog niet voorzien van een verbeterd gescheiden rioolstelsel vanwege de te verwachten ontwikkelingen in dit gebied.

Vanaf 1990 zijn bedrijven verplicht om hun water gescheiden aan te bieden. Probleem vormt op dit moment nog het gescheiden kunnen aanbieden van percelen/panden waarvan de eigenaren vaak zelf niet weten hoe de riolering is gesitueerd, of hoe wordt afgevoerd naar het gemeentelijk stelsel. Met de renovatie van bedrijven en de vernieuwing zal dit meegenomen moeten worden. Via het verlenen van bouwvergunningen vindt afstemming plaats.

Situatie na 2000

Inmiddels zijn aan het begin van deze eeuw de inzichten gewijzigd, en zullen de plannen aangepast moeten gaan worden op het principe Vasthouden, Bergen en Afvoeren.

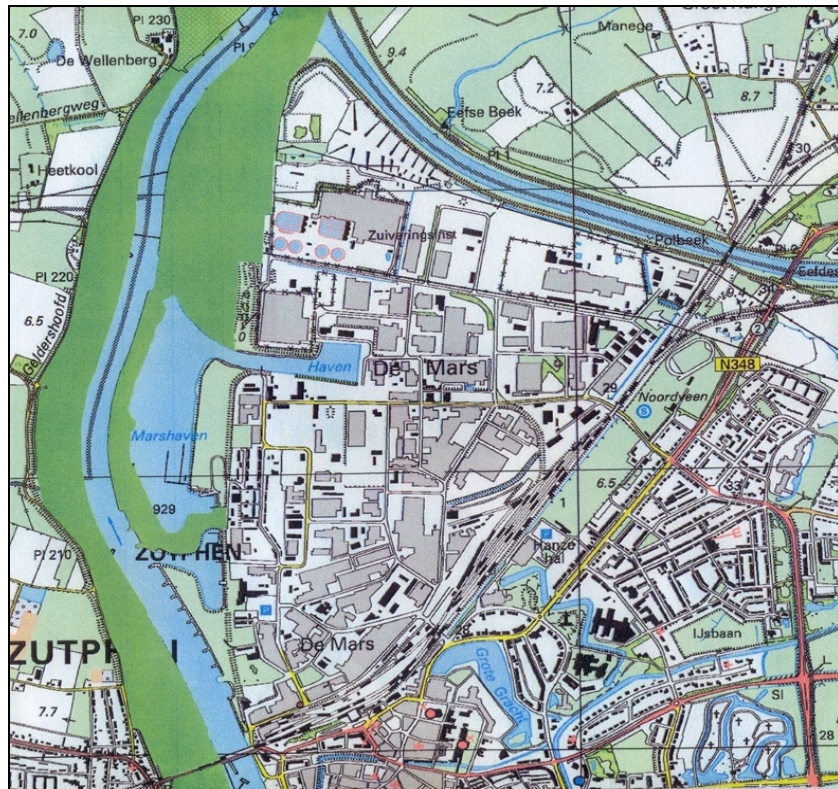
Om aan de drooglegging te kunnen voldoen en om te zorgen dat het water zo lang mogelijk in het eigen gebied wordt vastgehouden zal bij het ontwerpen van nieuwe plannen voldoende wateroppervlak meegenomen moeten worden. Daarbij zijn medebepalend zowel het landelijk als het provinciaal beleid voor de waterhuishouding en de daaraan ontleende eisen van het waterschap als medeverantwoordelijke voor de afwatering van zowel stedelijk als landelijk gebied.

In het verleden hebben allerlei lozingen plaatsgevonden op de watergangen op de Mars. Het belangrijkste aandachtspunt op het gebied van waterkwaliteit is nog de overstort vanuit de riolering. Voor een deel van de Mars is er een verbeterd, gescheiden rioolstelsel en bedrijven worden aangemoedigd om het vuil- en hemelwater van elkaar te scheiden.

2.9 Samenvatting en conclusies

Uit de voorgaande paragrafen komt duidelijk naar voren dat er behoorlijk wat moet gebeuren, wil het bedrijventerrein de Mars succesvol verder kunnen in de 21^e eeuw. Voor wat betreft de werkfunctie kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van De Mars de laatste jaren geen positief beeld heeft laten zien, zo is de werkgelegenheid op het terrein de laatste jaren gedaald. Vanwege de op dit moment inefficiënte verkaveling van het bedrijventerrein kan er in de toekomst ruimte worden gewonnen, ruimte die kan voorzien in een deel van de geprognosticeerde behoefte van 27,9 ha. tot 2020, met daarbij de nadruk op gemengde bedrijvigheid.

Onder andere door problemen rondom de bereikbaarheid via de weg, en door knelpunten in de zonering tussen milieuhinderlijke bedrijvigheid en wonen en voorzieningen, staat het vestigingsklimaat voor bedrijven onder druk en is het woon- en leefklimaat niet voldoende. Bovendien maakt het bedrijventerrein 'voor het gevoel' geen onderdeel uit van de stad Zutphen – het ligt verscholen achter spoor en water. Intern is er geen sprake van een duidelijke ruimtelijke structuur en zonering. Er vindt een vrij willekeurige menging plaats van verschillende functies: bedrijven, wonen, ontspanning en winkelen. Oriëntatiepunten ontbreken vrijwel geheel. Delen van het terrein zijn zelfs onherbergzaam en zonder een duidelijke vorm van grondgebruik. Deze feiten zorgen ervoor dat het bedrijventerrein de komende jaren flink op de schop zal moeten gaan, waarbij de bestaande woongebieden zullen moeten worden gesloopt, de bereikbaarheid zal moeten worden verbeterd en het bedrijvengedeelte beter zal moeten worden ingericht en gezoneerd.



Figuur 7: De Mars is momenteel een gebied zonder duidelijke ruimtelijke structuur

3 Beleid overheden

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de wetgeving en het beleid van overheidswege dat van belang is, of kan zijn, voor de toekomstige ontwikkeling van de Mars. De achterliggende vragen zijn daarbij:

- Waar hebben we mee te maken, in de zin van randvoorwaarden en eisen afkomstig van regels, wetten en beleid?
- Welk beleid kan ten voordele worden benut om de ontwikkelingen te stimuleren en te bespoedigen?
- In hoeverre passen de gewenste ontwikkelingen op de Mars binnen het nagestreefde beleid van hogere overheden en in hoeverre vindt er aansluiting plaats met het gemeentelijke beleid?

Kortom waar stuurt het beleid ons heen, en op welke maatschappelijk nagestreefde aspecten kan worden ingespeeld, of een bijdrage worden geleverd?

Aan de orde komen de volgende overheidslagen (naar afnemend geografisch schaalniveau):

- Europese Unie
- Rijk
- provincie
- Regio Stedendriehoek
- Waterschap Rijn en IJssel
- gemeente Zutphen

Het hoofdstuk eindigt met een samenvattende en concluderende beschouwing over wat concreet de consequenties (kunnen) zijn van het beleid en de wet- en regelgeving van de diverse overheidslagen.

3.2 Europese Unie

Vogel- en habitatrichtlijn

De EU-richtlijn betreffende het behoud van de vogelstand en de richtlijn inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna vragen om een passende beoordeling van alle activiteiten welke 'significante' (belangrijke) gevolgen kunnen hebben voor de instandhouding van de daartoe aangewezen speciale beschermingszones. Daarnaast geldt ook buiten deze gebieden een wettelijke plicht tot beschermen van soorten in zijn algemeenheid.

De richtlijnen zijn naar Nederlands recht vertaald in de Flora- en faunawet en de (gewijzigde) Natuurbeschermingswet, die najaar 2005 in werking treedt. Op grond van de NB-wet dienen onder andere beheersplannen te worden opgesteld, welke mede een toetsingskader vormen voor toekomstige activiteiten in of nabij deze gebieden. Een beheersplan dient uiterlijk drie jaar na inwerkingtreding van de Natuurbeschermingswet te worden vastgesteld.

Het uiterwaardengebied van de IJssel is aangewezen als speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn (gebied aan de linkeroever van de IJssel is daarbovenop aangewezen in het kader van de Habitatrichtlijn).

Vooralsnog is geen beheersplan beschikbaar op grond waarvan getoetst kan worden.

Luchtkwaliteit

Sinds 27 september 1996 is de Europese richtlijn 'inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit' van kracht. Deze richtlijn is in de Nederlandse wetgeving verankerd door het (nieuwe) Besluit Luchtkwaliteit. Het besluit bevat grens – en streefwaarden voor stoffen als stikstofdioxide, fijn stof, benzeen, zwaveldioxide en koolmonoxide. Grenswaarden geven het niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, in het belang van de bescherming van de gezondheid van de mens en van het milieu in zijn geheel, binnen een bepaalde termijn bereikt moet worden.

In Nederland wordt voor de meeste stoffen aan de grenswaarden voldaan. Overschrijding van de grenswaarde (2010) voor stikstofoxide is echter regelmatig een probleem langs intensief gebruikte verkeersroutes. Het grootste probleem is de fijn stofconcentratie, waarvoor vanaf 1 januari 2005 aan

de grenswaarde moet worden voldaan. In grote delen van Nederland is het aantal overschrijdingen van fijn stof te hoog.

De laatste jaren hebben diverse ruimtelijke plannen geen doorgang kunnen vinden omdat er sprake was van overschrijding van deze grenswaarden. Bestuursorganen moeten immers de milieukwaliteitseisen in acht nemen bij het uitoefenen van de bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit.

Het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit geeft meer armslag omdat daarin geregeld is dat stoffen die niet schadelijk zijn en van nature in de lucht voorkomen zoals zeezout, niet meegenomen hoeven worden bij de bepaling van de fijn stof concentratie. Daarnaast kunnen infrastructuurele- en woningbouwprojecten die leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, worden gecompenseerd met maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren, zodat de luchtkwaliteit per saldo gelijk blijft of verbeterd. Deze compenserende maatregelen moeten wel onderdeel zijn van het project.

De luchtkwaliteit zal op basis van de nieuwe meetregeling in kaart worden gebracht, evenals de effecten van de plannen voor de Mars op de luchtkwaliteit. Wanneer grenswaarden of plandrempels worden overschreden en de plannen een verslechtering van de luchtkwaliteit veroorzaken, moeten compenserende maatregelen worden getroffen.

Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Kaderrichtlijn Water (KWR), van kracht. Deze richtlijn verplicht Nederland en de andere lidstaten tot het maken van plannen om de waterkwaliteit volgens de doelen van de richtlijn te verbeteren en ze vervolgens uit te voeren.

De KWR stelt doelen voor een goede ecologische en chemische toestand van het watersysteem in 2015. De ecologische doelen moeten in de komende jaren nog worden vastgesteld. De chemische doelen staan weliswaar nog niet vast maar zullen vergelijkbaar zijn met het huidige normenstelsel van het maximaal toelaatbare risico. Voor sommige stoffen zullen de normen wellicht nog wat worden aangescherpt. Een essentieel verschil met het huidige beleid is dat de KWR een resultaatsverplichting met zich meebrengt. Normen zullen vanaf 2015 alleen overschreden mogen worden wanneer daar een goede reden voor is. Maatregelen die voor de Mars van toepassing zijn:

- verminderen van vuiluitworp van overstorten
- afkoppelen van schoon regenwater
- baggeren
- beperken van diffuse lozingen:
 - o duurzaam bouwen (beperkingen gebruik verontreinigende bouwmaterialen);
 - o beperken gebruik bestrijdingsmiddelen in openbare ruimte.

3.3 Rijk

Nota Ruimte

De Tweede Kamer heeft op 23 maart 2005 unaniem een motie aangenomen van de kamerleden van Bochove (CDA) en Verdaas (PvdA) over de positie van de Stedendriehoek in de Nota Ruimte. In de motie spreekt de Tweede Kamer uit dat de Stedendriehoek (samen met twee andere specifiek genoemde stedelijke netwerken) in aanmerking komt voor financiële steun van de rijksoverheid: "Stedelijke samenwerkingsverbanden die met goede, onderling afgestemde plannen komen op het gebied van onder meer wonen, mobiliteit, water, de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen en de realisatie van bovenlokale voorzieningen, komen eveneens in aanmerking voor financiële steun van het rijk", aldus de motie. Nadat de Stedendriehoek al eerder erkenning heeft gekregen als economisch kerngebied, staat nu de deur open naar verdere financiële ondersteuning van projecten in het gebied. De Stedendriehoek denkt hierbij onder meer aan projecten als de A1 en de aanleg en revitalisering van bedrijventerreinen.

Actieplan Bedrijventerreinen 2004-2008

Het Ministerie van Economische Zaken (EZ) is voor bedrijventerreinen het coördinerende departement binnen het Rijk.

In die hoedanigheid heeft EZ de notitie Actieplan bedrijventerreinen 2004-2008 opgesteld (mei 2004). In de juli 2004 verscheen eveneens de beleidsnotitie 'Pieken in de Delta' van hetzelfde ministerie. De notities zijn de basis voor de aanwijzing van de Mars tot zogenoemd topproject: een economische prioriteit van het ministerie. Het Actieplan is een uitwerkingsnotitie van de Nota Ruimte. In samenhang

met deze notitie is een subsidieregeling in het leven geroepen: Besluit subsidies Topprojecten herstructurering bedrijventerreinen.

In het Actieplan heeft EZ voor herstructurering de volgende doelen op het oog:

- kwaliteitsverval voorkomen
- bereikbaarheid verbeteren
- zorgvuldig ruimtegebruik
- parkmanagement
- goede milieuzonering en aanpak en preventie externe veiligheidsproblemen
- criminaliteitsbestrijding
- goede organisatorische aanpak.

Bij dit laatste vindt EZ het onder andere van belang dat private partijen meer dan voorheen een rol kunnen spelen in het herstructureringsproces en in het beheer van bedrijventerreinen.

De meeste EZ-doelen hebben een rechtstreekse relatie met (het proces van) de ruimtelijke planvorming, -inrichting en het beheer.

De subsidieregeling biedt EZ tot en met 2008 de mogelijkheid om voor maximaal 50% bij te dragen in de kosten (minus opbrengsten en andere subsidies) van projecten. Per bedrijventerrein is maximaal € 7,5 miljoen subsidie mogelijk.

Nationaal bestuursakkoord water (NBW)

In het kader van het NBW zijn diverse afspraken gemaakt met betrekking tot water en ruimtelijke ontwikkelingen. Waterschap en gemeente dragen zorg voor de uitvoering van de regionale en stedelijke wateropgave. Hierbij wordt uitgegaan van het kostenveroorzakingsbeginsel. Dit houdt in dat bij nieuwe ontwikkelingen de kosten met betrekking tot het reguliere waterbergende vermogen van het gebied voor rekening komen van de planexploitatie, tenzij het waterbergend vermogen in de uitgangssituatie niet op orde was. Deze laatstgenoemde kosten zijn voor rekening van de betreffende waterbeheerder(-s).

De gepleegde afwegingen in het kader van de watertoets worden vastgelegd in de waterparagraaf van ruimtelijke plannen.

Voor het structuurplan de Mars is de gemeente initiatiefnemer, de provincie de plantoetsers en treedt het Waterschap Rijn en IJssel op als adviseur namens de waterbeheerders.

3.4 Provincie

3.4.1 Provinciaal omgevingsbeleid

De provincie Gelderland heeft recentelijk haar omgevingsbeleid geactualiseerd.

Op 30 juni 2004 hebben Provinciale Staten (PS) het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan-2 (PVVP-2) en het Gelders Milieuplan-3 (GMP-3) vastgesteld, gevolgd door het Waterhuishoudingsplan-3 (WHP-3) op 15 december 2004 en het Streekplan dat op 29 juni 2005 is vastgesteld. Het op 14 maart 2005 aan het Rijk aangeboden Regioadvies Ruimte voor de Rivier wordt eveneens gerekend tot de strategische provinciale omgevingsplannen. Verder is van het belang het op 23 februari 2005 door PS vastgesteld Reconstructieplan Achterhoek-Liemers.

Voor het omgevingsbeleid zijn verder van belang het Sociaal-economisch beleidsplan 2001-2006 'Trekkkracht Gelderland', met de Nota Bedrijventerreinen 2002-2006 'Van trekkkracht naar slagkracht ...' als uitwerking (vastgesteld door GS in februari 2003).

3.4.2 Streekplan en waterhuishoudingsplan

In relatie tot het structuurplan en andere gemeentelijke ruimtelijke plannen is het streekplan een belangrijk beleidskader. Hoewel rechtstreekse invloed van de provincie op het gemeentelijke ruimtelijke beleid afneemt, dient de gemeente in haar ruimtelijke plannen terdege rekening te houden met het provinciale beleid. Gemeentelijk beleid dat afwijkt van het provinciale beleid zal zorgvuldig moeten worden gemotiveerd. Het nieuwste streekplan geeft het beleid in hoofdlijnen voor de periode tot 2015. Het beleid zal op delen de komende jaren nader worden uitgewerkt.

Het streekplan onderscheidt drie zones:

1. groen-blauwe raamwerk: gebieden met als doel bescherming van stilte, rust en milieukwaliteit
2. rode raamwerk: gebieden voor hoogdynamische functies, zoals stedelijke netwerken en infrastructuur
3. multifunctionele gebied: gebieden die niet onder het groen-blauwe of het rode raamwerk vallen.

Het groen-blauwe en het rode raamwerk tezamen vormen de ruimtelijke hoofdstructuur. De ontwikkeling en het behoud van de ruimtelijke hoofdstructuur is in het streekplan aangemerkt als een provinciaal belang. De Mars is onderdeel van de Stedendriehoek, dat onderdeel is van deze ruimtelijke hoofdstructuur. De Mars behoort tot het 'rode raamwerk'.

Wezenlijk voor de totstandkoming van het 'rode raamwerk' en tevens van provinciaal belang zijn de volgende hoofddoelstellingen:

- ontwikkeling van stedelijke netwerken op drie aspecten:
 - o stedelijke transformatie
 - o bereikbaarheid in (boven-)regionaal en (inter-)nationaal verband (weg-water-spoor-openbaar vervoer-ICT)
 - o kenniseconomie
- behoefte aan regionale bedrijventerreinen accommoderen in aansluiting op infrastructurele knooppunten
- zorgen voor voldoende recreatie en groen in en om de steden.

Om een bijdrage te leveren aan het realiseren van de hoofddoelstellingen zijn een reeks ruimtelijke opgaven (ruimtelijke projecten) onderscheiden, waarvoor de provincie een bijzondere verantwoordelijkheid neemt. De Mars is één van deze ruimtelijk opgaven waarbij de provincie actief en integraal betrokken wil zijn, met als focus samenwerking en resultaatgerichtheid.

Het streekplan ligt daarmee in lijn met de afspraken gemaakt in de stadscontracten (eerste en tweede fase) voor het Gelders Stedelijk Ontwikkelingsbeleid, waarin de Mars al een prominente plaats innam.

Daarnaast is op basis van het PVVP-2 de Noordelijke Ontsluiting van de Mars een ruimtelijke opgave van provinciaal belang die bepalend wordt geacht voor het realiseren van de provinciale hoofddoelstellingen. In het kader van het GMP-3 is de Mars eveneens onderscheiden als stimuleringsgebied, met als streven om de zogenoemde "basismilieukwaliteit (op wet- en regelgeving gebaseerd pakket van minimeisen waarbij nog sprake is van acceptabele risico's voor mens en natuur) te realiseren, waarbij ruimtelijke, economische en milieumambities goed op elkaar zijn afgestemd ...". Het milieubeleid voor de stimuleringsgebieden valt ook in de categorie 'ruimtelijke opgaven van provinciaal belang'.

In het WHP-3 valt de Mars binnen het WHP-actiegebied voor de Baakse Beek / Veldbeek.). De WHP-actiegebieden zijn ook 'ruimtelijke opgaven van provinciaal belang'.

Het *ontwerp*-streekplan onderscheidt verder bovenregionale ruimtelijke ontwikkelingsopgaven. Twee daarvan zijn mogelijk van betekenis voor de Mars:

- Ruimte voor de Rivier
- Inpassing zware industrie (IZI).

Het realiseren van een hoogwatervrije doorgang onder de Oude IJsselbrug heeft een nauwe relatie met 'Ruimte voor de Rivier'.

Het IZI-beleid heeft als provinciaal doel dat per regio voldoende ruimte wordt gereserveerd voor zware industrie. De Mars kan in de noordzone dergelijke bedrijven accommoderen.

Naast de ruimtelijke hoofdzonering met bijbehorende doelstellingen zijn in het Streekplan globale generieke uitgangspunten opgenomen en een beleidsparagraaf per Wgr-regio.

Relevante generieke uitgangspunten zijn:

1. rekening houden met ruimtelijke basiskwaliteiten voor veiligheid, gezondheid en natuur
2. rekening houden met het waterbeleid
3. bundeling van infrastructuur en ruimtegebruik
4. bundeling van stedelijke functies in stedelijke omgeving

Voor het waterbeleid gelden twee belangrijke principes:

1. 'de kwantiteitstrits': vasthouden, bergen en afvoeren
2. 'de kwaliteitstrits': niet vervuilen, zuinig gebruiken, hergebruik en schoonmaken.

Bij de bundeling van infrastructuur en ruimtegebruik is het volgens het streekplan van belang dat bestaande infrastructuur zo goed mogelijk wordt benut. Zutphen heeft als regionaal openbaar vervoerknooppunt nog voldoende capaciteit om extra verstedelijkingsdruk op te vangen. Het heeft dan ook de voorkeur om rondom dit knooppunt eventueel via herstructurering de verstedelijking te doen intensiveren: voor de Mars betekent dit de ambitie voor revitalisering van het huidige areaal vastleggen.

Als referentie gaat de provincie op regioniveau uit van 25% revitalisering van bedrijventerreinen.

3.4.3 Programmering bedrijventerreinen

Voor de Stedendriehoek vindt de provincie het belangrijk dat arbeidsintensieve dienstensector (ICT, maatschappelijke diensten, toeristische sector, media- en procestechnologie) verder wordt ontwikkeld en dat de ruimtelijke samenhang als regionaal stedelijk netwerk wordt versterkt.

Het regionale programma voor werken behelst voornamelijk een toename van het kantorenvolume (tot 2030) van 750.000 m² bruto vloeroppervlak: 460.000 m² in lopende plannen en 290.000 m² resterende behoefte. Voor bedrijventerreinen is de opgave circa 420 hectare netto voor de periode 2001 tot 2020. Dit betreft de uitbreidings- en verplaatsingsbehoefte van regionale bedrijven en de ruimtevrage van nieuwvestigings, inclusief behoefte die ontstaat door uitplaatsing als gevolg van herstructurering. Buiten het stedelijke netwerk gaat het om ca. 30 hectare bedrijfsterrein in Lochem voor een bovenlokale functie voor de Noord-Achterhoek.

3.4.4 Gelders milieuplan 3

Hoofddoel van het GMP-3 is het bereiken van de basismilieukwaliteit in 2010. In normale bewoondingen betekent dat voor stedelijke gebieden met name gezond en veilig wonen. Basismilieukwaliteit is in wet- en regelgeving vastgelegd met grenswaarden of maximaal toelaatbare risico's. In de beleidsuitvoering gaat het om saneren van bestaande knelpunten en het voorkomen van nieuwe. Als de bestaande milieukwaliteit al hoger is dan de basiskwaliteit, dan dient deze volgens het GMP-3 behouden te blijven.

Het nieuwe GMP-3 beleid is niet meer gericht op individuele vervuilingbronnen, maar de focus wordt bepaald door de milieukwaliteit van de leefomgeving. Daarbij gaat het niet meer om één milieu-aspect, maar worden zoveel mogelijk alle relevante milieu-aspecten in onderling verband in beschouwing genomen.

Specifiek voor regionale bedrijventerreinen wil de provincie binnen vijf jaar vanaf 2004 de milieugebruiksruimte hebben vastgelegd. Bij herinrichting wil de provincie vooral aandacht besteden aan energiebesparing en energie-uitwisseling tussen bedrijven, afvalpreventie, afval- en grondstoffenbeheer, waterbesparing en -beheer en geluidsreductie.

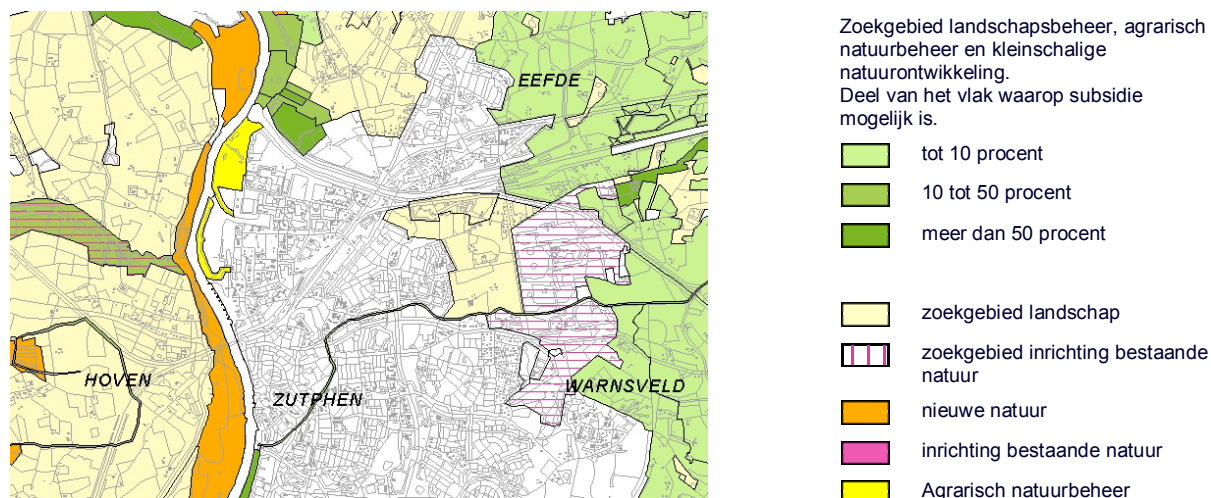
Verder wil de provincie via de vergunningverlening van de onder haar bevoegdheid vallende bedrijven en via stimuleringssubsidies verduurzaming van bedrijfsprocessen nastreven.

Voor de provinciale bedrijven op de Mars wil de provincie voor eind 2007 de vergunningen geactualiseerd hebben.

Op basis van de Energienota wil de provincie komen tot energiebesparing en toepassing van duurzame energie. In dat kader stimuleert de provincie de koude/warmteopslag in de bodem.

De Mars is één van de elf stimuleringsprojecten van het GMP-3, waarbij het doel is om de basismilieukwaliteit te realiseren. Bovendien moeten de milieudoelen goed zijn afgestemd op de economische en de ruimtelijke ambities.

3.4.5 Gebiedsplan Natuur en landschap



Figuur 8: Kaartfragment Gebiedsplan Natuur en Landschap

De IJsseluiterwaarden ter hoogte van de Mars zijn zoals beschreven aangewezen als speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn.

Op basis van het Gebiedsplan Natuur en Landschap Gelderland wordt ter hoogte van de Mars het natuurdoeltype 'stroomdalgrasland' nagestreefd. Zie figuur 5. Voor dit natuurdoeltype zijn een aantal beheerspakketten aangewezen, enerzijds voor het realiseren van natuurwaarden, anderzijds voor het ontwikkelen en instandhouden van landschapselementen. De beheerspakketten variëren van het realiseren en onderhouden van onder andere elzensingels, geriefhoutbosjes, poelen en knotbomenrijen voor het landschap, en 'kruidenrijk grasland', 'bonte hooiweiden, en -randen' voor natuur.

3.5 Regio Stedendriehoek

Algemeen

De Stedendriehoek legt in haar Regionale Structuurvisie de gemeenschappelijke ambities vast voor het zogenaamde bundelingsgebied: het gebied rond Apeldoorn, Deventer en Zutphen en de daarbinnen gelegen kernen van Voorst en Lochem. Inmiddels is door de betrokken gemeenten besloten om ook de andere gebiedsdelen, i.c. het niet-bundelingsgebied, in de structuurvisie op te nemen.

De structuurvisie is een richtinggevend kader voor beleid en uitvoering, waarin "samenhang", "integraal" en "ontwikkelen" sleutelwoorden zijn.

In de Regionale Structuurvisie ontwikkelt de Stedendriehoek ruimtelijk beleid voor de lange termijn tot 2030. In de visie worden krachtige beleidsvoornemens voorgesteld; in het regionaal uitvoeringsprogramma (RUP) worden deze terugvertaald naar maatregelen voor de termijn van 2005 tot 2015. De Regionale Structuurvisie krijgt de formele status van Intergemeentelijk Structuurplan.

De Regionale Structuurvisie biedt een richtinggevend beleidskader voor het handelen van de betrokken gemeenten en provincies voor:

- . beleidsafstemming met Provincie en Rijk en tussen gemeente onderling;
- . afspraken over omvang, kwaliteit en fasering van het regionaal programma;
- . gemeenschappelijke inzet van uitvoeringsmaatregelen;
- . een regionaal investeringsprogramma en grondbeleid.

De Regionale Structuurvisie wordt als Voorontwerp vastgesteld door de zes colleges van B&W en doorloopt de gemeentelijke inspraakprocedures.

Vervolgens wordt het Ontwerp – al dan niet gewijzigd – conform de Wet RO ter inzage gelegd. Daarna zullen de gemeenteraden de Regionale Structuurvisie vaststellen.

Inhoudelijk

In het visie-deel (hoofdstuk 5 van de Structuurvisie) komt De Mars op een tweetal plaatsen concreet in beeld:

- in hoofdstuk 5.4 wordt voor wat betreft de ruimtebehoeften voor werken de ambitie uitgesproken om als eerste stap *de bestaande bedrijventerreinen beter te benutten door intensief en meervoudig ruimtegebruik*. Een *extra kwaliteitsimpuls voor bestaande terreinen door herstructurering*. “Deze zware kwaliteitsopgave wordt op lange termijn zichtbaar in de huidige werklocaties Apeldoorn Zuidwestpoort, Apeldoorn-zuid, Deventer Bergweide en vooral op het bedrijventerrein Zutphen De Mars.
- in hoofdstuk 5.2 wordt uitgesproken dat de bereikbaarheid van de regionale wegenstructuur sterk moet worden verbeterd. Hierbij gaat het om de N348, welke over het traject plaatselijk problemen met leefbaarheid en doorstroming kent. Het meest urgente probleem, *de traverse door Eefde, wordt opgelost door de westelijke omleiding*. Deze is ook nodig voor de *ontsluiting van het bedrijventerrein De Mars*.

Daarnaast wordt geconstateerd dat de Stedendriehoek steeds meer te maken krijgt met een sterke groei van de mobiliteit; dit noopt tot gerichte verbeteringen aan het huidige infrastructuurnetwerk, hetgeen zich o.m. laat vertalen in maatregelen voor zowel de stedelijke invalswegen als het regionale wegennet. Tevens zal dor de Stedendriehoek worden ingezet op de verdere uitbouw van Regiorail, als drager voor het regionaal openbaar vervoer. Op het traject Apeldoorn-Zutphen rijdt de lightrail al vanaf januari 2005; de komende jaren worden ook andere trajecten aanbesteed.

Ook wil de Stedendriehoek het openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen sterker op elkaar afstemmen om elkaar zo te laten versterken. In het kader van de Regionale Structuurvisie wordt stevig ingezet op de verdere ontwikkeling en intensivering van de stations van Regiorail. Het gaat dan vooral om het ontwikkelen van bestaande en nieuwe knooppunten, gekoppeld aan de potentie van het spoornetwerk in de regio. Daartoe worden drie typen knooppunten onderscheiden.

Ten eerste de drie centrumknooppunten rond de NS-stations van Apeldoorn, Deventer en Zutphen, waarvoor de Stedendriehoek alle mogelijkheden wil benutten om via herstructurering en intensivering een hoogwaardig stedelijke woon- en werkomgeving te ontwikkelen. Dit is voor De Mars zeker van betekenis.

De beide overige typen knooppunten, de ontwikkeling van stadsrandknooppunten en een aantal zogenaamde feederknooppunten, zijn voor Zutphen niet van toepassing.

3.6 Waterschap Rijn en IJssel

Voor het beleid van het waterschap Rijn en IJssel zijn de volgende nota's van toepassing op de Mars:

- Watervisie
- Waterbeheersplan
- Omvang waterschapszorg deel III: uitwerking stedelijk gebied
- Recreatief medegebruik.

Verder kunnen de gemeente en / of de eigenaren en gebruikers te maken hebben met de Keur op de waterkeringen en de Keur voor de Watergangen / waterhuishouding.

De Watervisie bepaalt dat de huidige waterhuishoudkundige inrichting is voor de ruimtelijke ontwikkelingen. De natuurlijkheid van het huidige watersysteem waarbinnen de Mars ligt dient te worden gehandhaafd. Het watersysteem biedt goede mogelijkheden voor economische grondgebruiksvormen, daarentegen zijn er minder goede mogelijkheden voor uitbreiding van natte natuurwaarden: daarvoor worden in ieder geval geen (onnatuurlijke) maatregelen getroffen. Het Waterbeheersplan is een nota in lijn met de Kaderrichtlijn Water (zie paragraaf 3.2). Zie paragraaf 5.2.3.

De nota Waterschapszorg deel III vraagt onder andere specifieke aandacht voor de omgang met regenwater. Regenwater dient zo min mogelijk te worden afgevoerd naar de rioolwaterzuivering. Het afvoeren van verontreiniging van vuile straten is evenmin gewenst. Water van drukbelaste wegen moet daarom naar de rioolwaterzuivering worden afgevoerd. Water van rustige wegen kan met enige lokale zuivering wel naar het oppervlaktewater worden afgevoerd. Infiltratie van regenwater in de bodem dient zoveel mogelijk te worden bevorderd.

De Nota recreatief medegebruik stimuleert het medegebruik van waterschapseigendommen, tenzij het een belemmering vormt voor het beheer en onderhoud van de waterhuishoudkundige voorziening, of het conflicteert met dubbelfunctie, zoals bijvoorbeeld ecologische verbingszone.

3.7 Gemeente

Koersenboek

In 2003 besluit de gemeente Zutphen de aandacht voor het bedrijven terrein de Mars die nu verdeeld is over verschillende projecten te bundelen en voorafgaand daaraan tot een algemene visie op de ontwikkeling van De Mars te komen.

Het product van die visie is het zogenaamde Koersenboek. Dit Koersenboek geeft inzicht in de huidige situatie en de ontwikkelingsmogelijkheden van de Mars. Het boek bevat twee principieel verschillende alternatieven. Eén daarvan zet in op de revitalisatie van de totale Mars als bedrijventerrein. De ander wijst de zuidelijke punt van de Mars aan als conversie gebied van bedrijven terrein naar binnenstedelijk gebied.

Beide alternatieven geven een zonering aan voor de Mars. In deze zonering wordt in het Noorden uitgegaan van de vestiging van bedrijven in de zwaardere milieu categorieën terwijl verder naar het zuiden de minder belastende bedrijven gedacht zijn. Ook biedt de visie plaats aan de perifere detailhandel die op de Mars gevestigd is.

Het College van B&W kiest in december 2003 voor het alternatief waarin voor het zuidelijk deel functiewijziging in binnenstedelijk gebied voorgesteld wordt. De begin 2004 ingestelde projectorganisatie krijgt als eerste taak het uitwerken van deze visie in een Masterplan.

Masterplan

Het Masterplan dat in september 2004 door de gemeenteraad goedgekeurd wordt geeft een uitwerking van het Koersenboek. Deze uitwerking betreft het vastleggen van de gewenste hoofdstructuren van de Mars voor verkeersinfrastructuur, water en groen en een uitwerking van de functionele opbouw van de in het koersenboek onderscheiden zones. Hierbij wordt gewerkt vanuit een interpretatie van bestaand en in ontwikkeling zijnd beleid van de verschillende overheden. Het masterplan geeft verder een nauwkeurige begrenzing van de onderscheiden zones aan en identificeert de projecten noodzakelijk om vanuit de huidige situatie van de Mars de in het masterplan gewenste situatie te bereiken.

Eén van de projecten die daarbij onderschieden wordt is het onderhavige conceptstructuurplan waarin de hoofdlijnen van het Masterplan worden vastgelegd.

Bij de interpretatie van bestaand gemeentelijk beleid is gebruik gemaakt van de hieronder volgende begrippen en nota's.

Wijk D

Wijk D staat voor binnen stedelijk gebied. De gemeente Zutphen werkt met een indeling van wijken waarbij per type wijk niet alleen iets gezegd wordt over samenstelling van woning bestand maar ook over huidige en gewenste bevolkingsopbouw en daarmee samenhangende voorzieningen niveaus. De interpretatie hiervan is gebruikt voor het vaststellen van de gewenste woningsamenstelling en voorzieningen opbouw in het zuidelijk conversie gebied van de Mars, Noorderhaven.

Op de Mars bevinden zich twee woongebieden uit het begin van de vorige eeuw. In het kader van de zonering van de Mars was het noodzakelijk tot een besluit over het meest Noordelijke woongebied te komen. Het betreft het woongebied De Achtermars. Daar de ligging van het gebied de aanpassing van deze 161 woningen aan de huidige eisen planologisch niet gewenst maakte en slechts groot onderhoud en handhaving van de bestaande situatie planologisch gezien mogelijk waren is na uitvoerig overleg met de bewoners besloten dat het gebied tussen 2009 en 2014 gesloopt gaat worden en dat voor de bewoners vervangende huisvesting in Noorderhaven gerealiseerd gaat worden. Hierover is met de bewonerscommissie een samenwerkingsovereenkomst gesloten, waarin eveneens vastgelegd is dat voor het gebied een sociaal plan en een leefbaarheidplan ontwikkeld moeten worden.

Anders ligt het met het gebied Voormars dat 31 woningen omvat. Daar dit gebied in het toekomstig binnenstedelijk gebied Noorderhaven ligt, blijft de woonfunctie van dit gebied behouden. De ligging van deze woningen vormt echter een belemmering voor een goede stedenbouwkundige opzet voor

het nieuw te ontwikkelen binnenstedelijk gebied. Deze belemmeringen zijn zowel kwalitatief als kwantitatief van aard. Daarnaast is de kwaliteit van deze woningen ver onder de hedendaagse eisen en zijn er nauwelijks mogelijkheden tot structurele verbetering. Om die reden is ook voor de Voormars een besluit tot sloop op termijn in voorbereiding en ligt het voor de hand om de samenwerkings-overeenkomst en de daarin opgenomen afspraken voor de bewoners onverkort ook voor de bewoners van de Voormars te laten gelden.

Ontwikkelingsvisie 2020

De Ontwikkelingsvisie 2020 geeft richting aan de revitalisering van de Mars. De daarbij gebruikte concepten zijn:

- IJsselfront
- Stadskrans
- Het Werkkwartier.

Het IJsselfront houdt in een doortrekking van het front ten Noorden van het spoor, zowel visueel als functioneel. Aan de IJssel moet de functie wonen verder worden ontwikkeld, en de boulevard moet voor recreatie, ontspanning en horeca ingericht worden. De uiterwaarden moeten een versterkte natuurfunctie krijgen. Het gebied Noorderhaven wordt gezien als te transformeren in binnenstedelijk gebied, zij het met een sterke nadruk op kantoorfuncties.

De stadskrans betreft de resten van de historische stadsgracht en de vestingwerken, waarin nu de samenhang ontbreekt ten gevolge van ruimtelijke ingrepen in het verleden. Het herstellen van de stadskrans met daaraan de koppeling van nieuwe elementen en functies ter verlevendiging van de stad, zoals de Ontwikkelingsvisie 2020 aangeeft is een goed instrument om de Mars te verankeren aan het stedelijk gebied van Zutphen.

De Mars is in de Ontwikkelingsvisie 2020 het werkkwartier. Deze Ontwikkelingsvisie ondersteunt de zonering van het bedrijventerrein en de conversie van het zuidelijk deel, zij het voornamelijk als kantorengedebied en wonen voornamelijk langs de IJssel.

PDV-functies worden in de visie op de Mars gesitueerd, met uitzondering van een bouwmarkt die ook op de Revelhorst geplaatst kan worden.

Wonen

De woningbouwplanning en programmering van de gemeente Zutphen houdt verband met diverse ontwikkelingen op rijks-, provinciaal-, regionaal- en lokaal niveau. De ontwikkeling van de locatie Noorderhaven met woningbouw draagt zowel kwantitatief als kwalitatief bij aan wat als gemeentelijk woonbeleid is vastgelegd in de beleidsvisie Wonen in Zutphen 2001 – 2005.

In het Koersenboek de Mars is de locatie Noorderhaven aangeduid als woningbouwlocatie. Het College van B&W van Zutphen heeft hierover medio januari een besluit genomen en de uitwerking van deze locatie ter hand genomen. In het in september 2004 door de Raad van Zutphen goedgekeurde Masterplan is het woningbouwprogramma voor deze locatie onderbouwd. Zie voor nadere details over het woonbeleid van de gemeente Zutphen en de wijze waarop middels dit Structuurplan hierop wordt ingespeeld paragraaf 5.2.5.

3.8 Samenvatting en conclusies

In dit hoofdstuk is naar voren gebracht dat het structuurplan voor De Mars raakvlakken heeft met het beleid van praktisch alle overheidslagen die zich bezig houden met ruimtelijke ordening. Belangrijke randvoorwaarden voor de ontwikkelingen op het bedrijventerrein zijn vooral het Europese beleid inzake de vogelrichtlijngebieden en de luchtkwaliteit, het nationale Actieplan Bedrijventerreinen 2004-2008, het provinciale Streekplan Gelderland 2005 en het Masterplan de Mars van de gemeente. Op basis van de grote stapel van relevante beleidsdocumenten en wetgeving hieromtrent, zal in de volgende hoofdstukken de strategie voor de revitalisering van De Mars uiteen worden gezet. De relatie hiervan met de verschillende beleidsvelden zal vooral in hoofdstuk 5 worden gelegd.

4 Maatschappelijke trends en tendensen

4.1 Maatschappelijk

Het moeten woekeren met tijd zowel zakelijk als privé neemt toe. Jonge tweeverdieners met kinderen kunnen slechts met zeer veel moeite baan en gezin combineren, maar ook de toenemende groep jong gepensioneerden heeft het steeds drukker. Steeds meer activiteiten vragen om (langere) verplaatsingen, onderwijs, werk, sociale contacten, boodschappen doen, recreatie. Daarbij valt op te merken dat aard en omvang van de contacten verandert. Het aantal sociale contacten is in de afgelopen 50 jaar sterk toe genomen, onder andere ten gevolge van kortere werktijden en toenemende welvaart. Boodschappen doen is de laatste 25 jaar van karakter veranderd. Van dagelijkse activiteit is het een wekelijks gebeuren geworden waarbij een auto onontbeerlijk is. Afnemende werktijden hebben de tijd besteed aan recreatie doen toenemen, maar niet het gevoel over meer vrije tijd te beschikken.

Time management, privé en zakelijk blijken nodig en onthaasten is een bekend begrip geworden. Een belangrijke component daarin is het verminderen van de tijd die aan verplaatsing wordt besteed of door het combineren van verplaatsingen voor verschillende activiteiten het efficiënter maken ervan.

4.2 Economisch

Op de Mars zijn velerlei bedrijven gevestigd. Productiebedrijven, assemblage, distributie en logistiek, PDV, voornamelijk woninginrichting en recreatieve voorzieningen. Kostenefficiëntie en kostenreductie zijn permanente en niet te vermijden speerpunten voor de bedrijfsvoering van elke onderneming. Internationalisering, schaalvergroting, automatisering en informatisering zijn ontwikkelingen die bijdragen aan een sterke marktdynamiek. Ook de wensen van de consument zijn sterker dan voorheen aan veranderingen onderhevig. Bedrijven hebben te maken met stijgende loonkosten en zullen naar optimalisatie streven van hun bedrijfsprocessen. Op welke wijze dat gedaan wordt hangt sterk af van het type bedrijf.

Deze tendens heeft vooral invloed op de op de Mars gevestigde productie bedrijven in de metaal sector. Assemblage van elders geproduceerde onderdelen zal steeds vaker de plaats in nemen van productie bedrijven.

Distributie en logistiek spelen een steeds belangrijker rol in de globaliserende economie. Productie wordt steeds meer uiteengelegd, en assemblage vindt zo dicht mogelijk bij de eindgebruiker plaats. Toenemende verschillen in (fysieke) locatie-eisen door verschillende bedrijfssegmenten gaan gepaard met het accepteren van toenemende investeringen en verschillen in vierkante meter prijs. Dat betekent dat ondernemingen die afhankelijk zijn van een goede bereikbaarheid over weg, water en/of spoor eerder bereid zullen zijn daarvoor te betalen, als ze weten dat hun goederenvervoer daardoor beter gefaciliteerd wordt (kostenbesparing in tijd en geld).

Voorraadbeheer wordt uitbesteed. Elk product heeft daarmee te maken met voor- en natransport. Doch ook hier valt een trend waar te nemen naar regionale distributiecentra, omdat met name het vervoer over de weg steeds moeilijker wordt.

Overslag komt daarmee steeds meer voor. En hoewel al ruim een decennium lang multimodale overslag als belangrijk en te stimuleren aangemerkt wordt, komt dit overal toch niet erg goed van de grond. Toch zal de druk op het wegnemen blijven toenemen. Dit zal geleidelijk de vraag naar alternatieven doen vergroten.

De Mars zal slechts een rol kunnen spelen in regionale distributie, gezien de ligging. Gezien de tendens naar meer multimodaal transport een doorstart van de overslag haven zeker opnieuw op haalbaarheid getoetst worden.

In de transportsector wordt steeds meer gestreefd naar keten beheer, dat wil zeggen dat alle onderdelen van een transportlijn in één bestuurlijke hand zijn.

Ook een tegentrend valt waar te nemen: in bijvoorbeeld de kledingindustrie, die geheel naar Zuidoost Azië vertrokken lijkt te zijn, zien we steeds meer kleine ateliers ontstaan. Deze kunnen direct produceren op het moment dat een modetrend zich 'overnight' wijzigt. De trends in de mode zijn zo snel dat bepaalde ketens soms al binnen twee weken een bepaald product in de winkel willen hebben liggen. Zuidoost-Azië is daarvoor te ver weg en het transport neemt te veel tijd. Dezelfde tegentrend

zien we in de elektronica. Sommige speeltjes zijn plotseling een rage en worden dicht bij de verkooppunten geproduceerd. Veel producten uit Silicon Valley en Azië worden geproduceerd en verscheept en pas op zee gedirigeerd naar de plaatsen waar ze op dat moment het meest nodig zijn. Productiebedrijven hebben verder te maken met een grotere omloopsnelheid van hun producten. Zeker wanneer het om trendmatige artikelen gaat, mode, woninginrichting, auto's en vrijetijdsuitrusting, spelen kleur, model en technische snufjes meer dan de levensduur van het artikel een belangrijke rol bij de aankoop. Dit werkt omzetverhogend maar maakt scherpe prijzen uitermate belangrijk.

De Mars kan hierop inspelen door ruimte en zakelijke diensten te bieden aan bedrijven die zich snel willen vestigen. Ook kan het in ontwikkeling zijnde omgevingsbeleid, bijdrage aan het kiezen voor de Mars als locatie voor de fabricage of assemblage van trendmatige producten.

Een al langer waar te nemen tendens is schaalvergroting. Schaalvergroting vindt op allerlei terreinen plaats. In de inmiddels achter ons liggende decennia, uitte deze schaalvergroting zich niet alleen bestuurlijk-administratief, maar ook ruimtelijk. Grotere winkels, PDV, grotere recreatieparken etc. Een tegentrend hierin is de behoefte van de consument aan diversiteit en uniciteit. Hierop is ingespeeld door aanbod van diensten en goederen een meer pluriforme verschijning te geven, maar bestuur en administratie te centraliseren. De concentratie van uitgeverij van dagbladen in een grote uitgeverij is hiervan een voorbeeld, maar ook Hema, Bijenkorf en Vendex zitten onder één dak en heel verschillende brouwerijen zijn vaak in één hand. Ook het omgaan met afval en slib is al lang niet meer een regionaal gebeuren. Veelal wordt in Europees verband samengewerkt en zijn de kosten van transport voor aan en afvoer bepalend voor de plaats van verwerking.

Voor grote internationale bedrijven als Outokumpu speelt de beschikbaarheid van geschoold personeel en de investering in het productie apparaat een belangrijke rol, bij de keuze en het bestendigen van die keuze voor een vestigingsplaats. Maar ook hierbij speelt schaalvergroting van zowel de productie als de afzet markt een rol. Wat vandaag nog optimaal is hoeft dat morgen niet meer te zijn.

Hoe dan ook zal er rekening gehouden moeten worden met kortere periodes waarin er continuïteit van bedrijfsvoering zal zijn, zowel bestuurlijk, organisatorisch als technologisch.

Het thuis werken is een vaak door de overheid gewenste trend die nog niet echt lijkt door te zetten. Toch zijn er ontwikkelingen zichtbaar die er op wijzen dat deze gaande weg belangrijker zal worden. Allereerst worden de files langer en niet korter; er is dus een belangrijke prikkel. Ook valt waar te nemen dat het werken via internet en e-mail een steeds belangrijker plaats gaat innemen in vele van onze kantoor routines. Daarnaast kunnen we een gekozen verkorting van de werkweek waarnemen, zelfs in leidinggevende posities is er een toename van mensen die vier dagen werken. Zij volgen belangrijke zaken dan even via de mail thuis. Kortom er zijn allerlei factoren die het werken thuis en (een veel gehoord argument) de controle er op makkelijker maken. Er zijn ook wijzigingen waar te nemen in de wijze van verdeling van huishoudelijke taken. Hieruit vloeit ook vaak voort dat een gehele of een gedeelte van de dag thuis gewerkt wordt. Schaalvergroting en individualisering werken ook op dit vlak door. Vele mensen die individueel een beroep uitoefenen vanuit hun woning zijn onderdeel van grotere bedrijven waarmee het contact volledig elektronisch verloopt op vaste contactdagen na.

Het is een trend en zeker nog geen tendens, maar overtuigend is wel dat allerlei commerciële spots (naast postbus 51) de mogelijkheden van het thuiswerken promoten.

4.3 Duurzaamheid

De milieuprestaties van bedrijven zijn de laatste decennia opvallend verbeterd waarmee de emissies aanzienlijk zijn gereduceerd. De combinatie van bedrijvigheid, verkeer en woningen maakt dat er toch op veel plaatsen in Nederland problemen zijn met de milieukwaliteit. De normen die daarvoor gelden zijn de afgelopen decenia veel strenger geworden. Luchtverontreiniging, stank en geluidsoverlast die 50 jaar gelden door de meeste mensen nog als normale aspecten werden ervaren die bij bedrijvigheid hoorden, zijn inmiddels onacceptabel. De negatieve effecten op natuur en gezondheid zijn veel meer bekend en daar wordt bij de normstelling rekening mee gehouden.

De hardnekkige milieuproblemen vragen om een andere aanpak dan sectoraal normen stellen. Er is een duidelijke verschuiving van een sectorale benadering van de verschillende milieuaspecten naar

een integrale aandacht voor de milieukwaliteit. Niet alleen milieu, maar ook economische, sociale en ruimtelijke ontwikkelingen worden gezamenlijk afgewogen om knelpunten op te lossen of te voorkomen. De nu nog sectorale wetgeving zal ook steeds meer op elkaar moeten worden afgestemd om zaken adequaat op te kunnen pakken.

De milieubeleidsplannen van het Rijk, de provincie en gemeente richten zich dan ook op het herstel en behoud van de basiskwaliteit. Basiskwaliteit betekent dat risico's voor mens en natuur op het vlak van gezondheid en veiligheid binnen een acceptabele grens vallen.

Wat acceptabel is, is onder andere afhankelijk van de situatie. Voor een natuurgebied of rustige woonwijk gelden ten dele andere grenswaarden dan voor een centrumstedelijke woonwijk. De laatste twee jaar is er in Nederland veel aandacht besteedt aan het per gebiedstype (bijv. bedrijventerrein met zwaardere categorieën bedrijven, natuurgebied, agrarisch gebied etc.) opstellen van grens- en streefwaarden. Wanneer duidelijk is welke kwaliteiten wenselijk zijn en welke kwaliteiten er op dit moment heersen, is er beter sturing te geven aan ontwikkelingen.

De EU heeft aan de ene kant een grotere invloed op de milieuregelgeving en normen. Aan de andere kant is er de tendens om de verantwoordelijkheid voor het grijze milieu steeds meer te decentraliseren naar provincie en gemeente. Oplossingen worden overigens steeds meer in overleg met belanghebbenden en betrokkenen gezocht.

Duurzaamheid heeft vele gezichten en mogelijkheden. Energiebesparing, warmte/koudeopslag, preventie, terugdringen automobiliteit, duurzaam bouwen, zuinig ruimtegebruik. Er zijn veel mogelijkheden om duurzaam te produceren en een terrein duurzaam in te richten. De mogelijkheden worden ook steeds meer in de praktijk toegepast.

4.4 Recreatie, toerisme en cultuur

Toenemende welvaart en korte werktijden zorgen in principe voor meer vrije tijd. Tijd die gedeeltelijk gebruikt wordt om een steeds uitgebreider netwerk van sociale contacten te onderhouden maar die ook besteed wordt aan recreatie, toerisme en cultuur.

Recreatie vindt zo dicht mogelijk bij huis plaats. Sport vindt minder en minder in clubverband plaats en de sporthal in de wijk ziet steeds meer tijd ingenomen worden door mensen die op een door hen gekozen moment in een door hen gekozen gezelschap de accommodatie gebruiken. Groenzones dicht bij de woonomgeving zijn bevolkt door mensen, die op momenten dat het hun uitkomt, gaan joggen of fietsen. Het hebben van een eigen tuin is voor steeds meer mensen een belangrijk recreatief element. Tot slot moet ook de recreatieve functie van het winkelen niet vergeten worden.

Het passief of actief deelnemen aan cultuur is voor velen een even belangrijke besteding van de vrije tijd geworden als sport. Het zijn vooral de zogenaamd alternatieve culturele circuits die de laatste twee decennia tot ontwikkeling zijn gekomen. Maar ook de traditionele culturele uitingen nemen in belang toe. Denk aan het succes van grote overzichtstentoonstellingen, theater- en concert abonnementen.

In het toerisme valt als tendens waar te nemen dat vele mensen als vakantie bestemming ver weg gelegen reisbestemmingen kiezen. Maar behalve die ene wat langere vakantie is ook alweer de laatste twee decennia het aantal korte trips toegenomen, en wordt hiervoor vaak een reisdoel met een educatief tintje gekozen.

En niet onbelangrijk is het professionele toerisme. We gaan niet zomaar meer op een bedrijfsuitje, nee er wordt een bezoek gebracht aan iets waarvan we in professioneel opzicht iets kunnen leren.

Belangrijk is verder dat niet gericht wordt op slechts één kwaliteit. Zo staat de meubelboulevard niet op zichzelf. Er zijn verbanden: met de Mars, het historische centrum van Zutphen, de ligging in de Graafschap met zijn bossen en landgoederen. Het aanbod moet meer geleverd worden als een totaalpakket met keuzemogelijkheden, gebaseerd op een duidelijke identiteit (citybranding bijvoorbeeld). Evenementen spelen ook een belangrijke rol om het toeristisch recreatieve product te verstevigen.

Zeker bij de ontwikkeling van de Noorderhaven moet met deze tendens rekening gehouden worden.

5 Ambities en oplossingsrichtingen

5.1 Algemeen beeld

Decennia lang is de Mars het vergeten en onderschoven gebied van de stad Zutphen geweest. Weliswaar ruim 207 hectare in omvang, maar letterlijk buiten het bewustzijn van de burger, maar ook van de gemeente Zutphen. Een gebied achter het spoor, maar wel dicht bij de historische binnenstad (vroeger zelfs deels gelegen binnen de vestingwallen). Letterlijk en figuurlijk een eiland op korte afstand.

Zoals ook elders, bijvoorbeeld in Den Bosch en Amersfoort, is het grootste probleem dat de historisch gegroeide fysiek-ruimtelijke omgeving niet meer aansluit bij de eisen van deze tijd. Binnen de gemeente Zutphen en het omliggende gebied is het bovendien van belang om te onderkennen dat de ruimte voor stedelijke ontwikkeling schaars is. Het investeren in bestaand stedelijk gebied is in die zin in feite een niet te omzeilen noodzakelijkheid.

De belangrijkste opgave is eigenlijk tweeledig, namelijk:

1. Herstructureren en opwaarderen van het gebied in zijn totaliteit en voor specifieke deelgebieden.
2. Grondige verbetering van de infrastructuurele verbindingen tussen de Mars en zijn omgeving, in casu de passages van het spoorwegemplacement en het Twentekanaal.

Doel is uiteindelijk dat, daar waar de Mars thans nog – als eiland – in belangrijke mate een negatieve uitstraling heeft op de rest van het stedelijke gebied van Zutphen, er na het uitvoeren van het beleid zoals dat is neergelegd in het Masterplan sprake is van een wezenlijke transformatie, waarbij de Mars juist een positieve impuls geeft aan de stad en de regio. Niet alleen in economisch opzicht, maar ook vanuit andere perspectief: recreatie, cultuur, volkshuisvesting, mobiliteit, milieu en duurzaamheid. De Mars, als ‘vergeten onderdeel van de stad’ wordt opnieuw – naar hedendaagse maatstaven, *in verbinding gebracht* met de rest van Zutphen.

Een gerevitaliseerde Mars kan door zijn goede lokale bereikbaarheid daarom een belangrijke rol spelen voor Zutphen. Werken in de plaats of regio waar gewoond wordt, neemt toe. Zutphen met een regionaal bedrijven terrein kan hierop inspelen, door de Mars te intensiveren en te zorgen voor een gevarieerd aanbod aan bedrijven. Daarbij past een Mars die vanuit de binnenstad goed bereikbaar is te voet, en met de fiets. Verbetering van de (vracht-)auto bereikbaar is min of meer te zien als een noodzakelijke voorwaarde. En tot slot ontsluit het NS-station de Mars uitstekend.

Voor de verschillende zones van de Mars kan op basis van het bovenstaande een aantal uitgangspunten vastgesteld worden. Hierbij geldt de bestaande situatie als uitgangspunt en het optimaliseren van de omstandigheden voor de bedrijven die nu al op de Mars gevestigd zijn.

In de meest Noordelijke zone van de Mars bevinden zich bedrijven waarvan de productieprocessen in een hogere milieucategorie vallen. Ook de door de sanering van Fort de Pol vrijkomende gronden zijn bedoeld om dergelijke bedrijven te vestigen. De Mars ontleent ten slotte zijn status als regionaal bedrijven terrein aan het feit dat opvang wordt geboden voor grotere regionaal opererende bedrijven. De infrastructuur in deze zone zal na de uitvoering van de plannen voor de N348 hier ook op berekend zijn.

In de middenzone waarin zich ook de Industriehaven bevindt, zal middels herverkaveling / herinrichting van het verouderde en inefficiënt verkavelde gebied nieuw uitgeefbaar terrein gecreëerd worden. De wegenstructuur, de inrichting ervan, en de maaswijdte zal afgestemd worden op het type bedrijven waarvoor de Mars het meest geschikt is. Gedacht wordt hierbij aan uitsluitend op de regio gerichte distributie en logistiek, kleinere (vaak toeleverende) productiebedrijven, en bedrijven die zich richten op trendy producten. Voorts moet deze zone plaats bieden aan de zakelijke dienstverlening voor de genoemde typen bedrijven.

In de bufferzone bevinden zich op het wonen gerichte grote detailhandelsvestigingen en de Family Mall. De ruimte voor deze vestigingen wordt in dit structuurplan afgebakend.

De bereikbaarheid van deze vestigingen wordt verbeterd door de spoorwegovergang te vervangen door een tunnel voor fietsers en voetgangers ter plaatse van de Kruittoren, en een tunnel voor het personenautoverkeer (inclusief hulpdiensten) ter plaatse van de Overweg. Hiermee is tevens een betere relatie tussen deze zone en de binnenstad gevestigd wat voor de ondernemers positieve effecten kan hebben. Ook wordt er een goede route vanaf het station naar deze zone voorzien. Hiermee wordt optimaal gebruik gemaakt van de potentie die de symbiose tussen Mars en binnenstad te bieden heeft.

De openbare ruimte in deze zone moet mooi en duurzaam ingericht worden omdat zij jaarlijks tussen de 800.000 en 1.000.000 bezoekers trekt en dit gebied, evenals de binnenstad, het visite kaartje van de stad is.

De zuidelijke zone, Noorderhaven genoemd, wordt veranderd in een binnenstedelijk gebied. Het gebied dient hecht verbonden te worden met de binnenstad.

In dit plan wordt hierin voorzien door de eerder genoemde twee tunnels, de opwaardering en verbetering van de verbinding tussen de voetgangerspassage onder het station en de Family Mall annex meubelboulevard, de zuidelijke toegang onder de oude IJsselbrug en een te onderzoeken langzaam verkeerspassage tussen station en brug.

Door de centrumring om het Noorderhavengebied heen te leggen wordt het fysiek en psychologisch een onderdeel van de binnenstad.

Vanuit water gezien is de Mars een complex gebied. Bij de ontwikkeling wordt ingezet op het oplossen van bestaande knelpunten en een toekomst gerichte inrichting. Belangrijke elementen daarbij zijn voldoende bergingsruimte (lokaal en bovenlokaal), grondwater in relatie tot de IJssel en zorg voor de kwaliteit van het water (KRW).

De toename aan tijd en geld besteed aan cultuur, toerisme en recreatie krijgen op de op de gerevitaliseerde Mars een plaats. De Mars zal niet onmiddellijk in een toeristische trekpleister veranderd kunnen worden, maar gezien de recreatieve trends moeten de mogelijkheden niet onderschat worden. Gebruikmakend van de IJsseloever en de technologische innovaties van de aanwezige bedrijven kan een recreatieve trip naar de Mars voldoen aan de toenemende behoefte van educatief toerisme. Ook de onderhoudspaden van het waterschap kunnen gebruikt worden voor 'ommetjes' door het gebied. Daarnaast heeft de meubelboulevard zijn waarde als bestemming voor een dagtocht. De Family Mall moet zijn plaats nog verwerven, maar het concept past uitstekend in het hedendaagse recreatiepatroon. Deze trekkers, milieutechnologie, Family Mall en de meubelboulevard kunnen nog aantrekkelijker worden door de toevoeging van culturele elementen. De huisvesting hiervan in één van de bestaande oude gebouwen kan stellig de identiteit van de Mars vergroten. Waar zoveel mensen bijeenkomen is horeca van belang. McDonald's heeft dit ingezien en zich gevestigd op een voor hen ongebruikelijke plaats. De Mars zou zeker een culinaire tegenhanger van deze fast food keten kunnen gebruiken.

5.2 Oplossingsrichtingen per facet en sector

5.2.1 Ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit van de Mars moet recht doen aan het belang van de locatie. Gelegen tegen de historische binnenstad van Zutphen, met zijn vele kwaliteiten, zichtbaar vanaf het spoor en vanaf de IJssel dient de ruimtelijke kwaliteit van zeer hoog niveau te zijn. Tevens moet in de ruimtelijke kwaliteit tot uitdrukking komen dat deze revitalisatie van de Mars onderdeel is van een ontwikkeling die zich over meer dan honderd jaar uitstrekt. De ingrepen die de revitalisatie met zich meebrengt moeten onderdeel zijn van deze tijdslijn. Een analyse over bijvoorbeeld vijftig jaar moet aan het licht brengen dat in het begin van de 21^e eeuw veranderingen hebben plaatsgevonden. Deze veranderingen moeten qua functie en vorm een product zijn van de huidige tijd, maar tevens bestaande elementen kunnen integreren. De Mars is geen leeg weiland. De sporen van vorig gebruik zijn afleesbaar, en het is een ruimtelijke kwaliteit als dat ook in de toekomst zo blijft.

Voor de Mars moet één beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld worden dat voor de afzonderlijke onderdelen van de Mars een nadere uitwerking krijgt. Het overall beeldkwaliteitsplan stelt profielen vast voor de hoofdstructuur en gaat in op de beeldkenmerken van de randen van het gebied en de grenzen tussen de gebieden.

Dit overall BKP wordt voor de verschillende gebieden verder uitgewerkt. Voor de Noorderhaven vindt een detail uitwerking plaats die ingaat op de inrichting van de openbare ruimte en de architectuur, stijl, kleur- en materiaalgebruik. Het overall BKP en de nadere uitwerking worden onderdeel van het contract met de private partijen.

Voor de bufferzone wordt in overleg met de bedrijven een aantal inrichtingsregels toegevoegd aan het overall BKP. De regels en het overall BKP worden onderdeel van het parkmanagement.

Voor de te herverkavelen middenzone wordt het overall BKP aangevuld met gedetailleerde beschrijvingen van de profielen en het materiaalgebruik van de verschillende wegcategorieën, de voor- en achtergevel rooilijnen, percentages te bebouwen oppervlak, toegestane hoogten en regels voor de wijze waarop parkeren opgelost mag worden. Overigens dient hieraan een stedenbouwkundige ontwerpstudie vooraf te gaan.

Voor de noordelijke zone wordt naast het overall BKP vastgesteld welke materialen in de openbare ruimte gebruikt moeten worden en wordt er een landschappelijk inrichtingsplan gemaakt dat tezamen onderdeel van de parkmanagement-afspraken wordt.

Voor de verschillende delen van de Mars hebben dergelijke uitgangspunten een verschillende betekenis.

Het *zuidelijk deel* van de Mars heeft zoals gezegd in paragraaf 2.2 zijn sporen in het verleden. De inrichting van de openbare ruimte in dit gebied moet de zorgvuldige detaillering hebben die bij een binnenstad hoort, gecombineerd met een hedendaagse uitstraling.

De *bufferzone* laat zoals gezegd in feite al een hedendaagse transformatie van de Mars zien. Dit gebied zet de Mars en Zutphen op de kaart van Nederland en het is daarom van groot belang dat de routes er naar toe en de omringende gebieden een goede ruimtelijke kwaliteit hebben. In overleg met de daar aanwezige detailhandels functies zal een goede inrichting van de openbare ruimte vastgesteld moeten worden, waarbij een uitgangspunt is dat dit gebied onderdeel is van Zutphen en als zodanig herkenbaar moet zijn.

In de *middenzone*, waar de herverkaveling gaat plaatsvinden, kan een belangrijke stap gedaan worden ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Niet alleen moeten wegprofielen aangepast aan hun functie, maar het herverkavelingsproces zal ook moeten leiden tot nieuwe en met name logischer structuur van groen, water en ontsluiting. Daarnaast moet specifiek aandacht zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van het gebied aan de IJssel, de industriehaven, het spoor en langs de N348. De openbare ruimte in het gebied moet een robuuste uitstraling hebben en ingericht zijn voor zwaar verkeer.

De *noordzone* is bestemd voor bedrijven in de hoogste milieucategorieën. Het gaat om grote bedrijven met in milieutechnologisch opzicht vaak zeer geavanceerde technieken. Het gebied moet zeer overzichtelijk ingericht worden, met profielen die berekend zijn op het zware transport dat hier veelal plaatsvindt. De N348 biedt bedrijven de mogelijkheid zich te tonen. De inrichting moet robuust en high tech zijn. Aan de omgeving moet iets af te lezen zijn van de hightechnologische processen die zich in het gebied afspelen.

5.2.2 Milieu

5.2.2.1 Duurzaam bedrijventerrein

Het masterplan spreekt de ambitie uit dat De Mars zich ontwikkelt tot een duurzaam bedrijventerrein. De Mars is een terrein waar nu en in de toekomst milieubelastende activiteiten (bedrijvigheid, weg- en railverkeer) en gevoelige functies naast elkaar aanwezig zijn. Een belangrijke opgave is ervoor te zorgen dat bedrijvigheid zich verder kan ontwikkelen, het werkklimaat gunstig is en het leefklimaat voor bewoners en omwonenden goed is. Dit betekent dat zuinig en slim moet worden omgegaan met ruimte en milieu.

Voor de ontwikkeling van de Mars als duurzaam bedrijventerrein zijn inspanningen nodig op verschillende niveaus:

- een duurzame inpassing van de Mars in de omgeving;
- een duurzame inrichting en gebruik van het terrein;
- duurzaam ondernemende bedrijven.

Bij het eerste en tweede niveau wordt gekeken welke randvoorwaarden gevoelige functies rond en op het terrein aan de kwaliteit van de omgeving stellen. Het gaat er daarbij om een balans te vinden tussen bedrijfsactiviteiten en het draagvlak van de werk- en leefomgeving. Deze omgevingskwaliteit wordt door verschillende factoren bepaald, onder meer door de milieubelasting, maar ook door bijvoorbeeld de bereikbaarheid, uitstraling, nabijheid van voorzieningen, en dergelijke.

De milieukwaliteit moet voldoen aan basiskwaliteitsnormen, die verschillen afhankelijk van de functie van het gebied. Zo vragen woongebieden strengere normen dan industriegebieden. Bovendien zijn milieuproblemen niet gelijksoortig en dienen ze – in plaats van afzonderlijk – in onderlinge samenhang te worden bekeken. Dit gebeurt in de vorm van een *milieugebiedsvisie* (of milieubeleidskader), waarin aan kavels of clusters van kavels milieugebruiksruimte wordt toegekend (op dezelfde wijze als bijvoorbeeld bebouwingsdichtheden, parkeernormen en beeldkwaliteit worden vastgelegd). In praktische zin zal dit moeten bijdragen aan meer duidelijkheid over de ontwikkelingsmogelijkheden en –kansen van individuele bedrijven in het vroegst mogelijke stadium. Per deelgebied (of gebiedstype) wordt bekeken welke milieueisen er gelden om een werk- en leefbaar terrein te creëren. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen grenswaarden (de minimumkwaliteit – vaak de wettelijke grens - die in ieder geval moet worden gehaald) en streefwaarden, die op termijn zullen worden gerealiseerd. Bij het bepalen van de streefwaarden, wordt niet alleen gekeken naar de belangen van huidige en toekomstige bewoners en omwonenden, maar ook naar ruimte voor uitbreiding van bedrijvigheid. Via een goede inrichting en zonering van het terrein worden milieubelastende activiteiten en gevoelige functies zo goed mogelijk van elkaar gescheiden. Op deze wijze wordt de nagestreefde omgevingskwaliteit benaderd. Om goed inzicht te hebben in de ontwikkeling van de milieukwaliteit en aan te kunnen geven voor welk type bedrijf (gegeven diens milieubelasting) nog milieugebruiksruimte in deelgebieden aanwezig is, is actief beheer en monitoring van de omgevingskwaliteit en milieugebruiksruimte van bedrijven nodig.

5.2.2.2 Duurzaam ondernemen

Bij een duurzaam bedrijventerrein wordt niet alleen gekeken naar de buitenkant van bedrijven, maar ook naar de duurzaamheid van bedrijfsprocessen. Bij duurzaam ondernemen gaat het om de balans tussen economische rentabiliteit, sociale rechtvaardigheid en milieubelasting van een bedrijf. Op milieugebied beperkt het bedrijf zich daarbij niet tot de eisen die in de milieuvergunning of algemene wettelijke uitvoeringsregels (AmvB's) worden gesteld, maar probeert het via preventie, uitstootbeperking en milieu-innovaties de belasting terug te dringen. Aandachtspunten hierbij zijn onder meer *duurzaam bouwen* (milieuvriendelijk, multifunctioneel), duurzame inrichting van het niet-bebouwde gebied, efficiënte en duurzame *inzet van grondstoffen, water en energie* (o.a. via uitwisseling en evt. opslag van warmte en koude en evt. biomassacentrale), en *duurzame mobiliteit* van personen en goederen (via stimulering gebruik openbaar vervoer, fiets en multimodaal transport).

5.2.2.3 Ambities per aspect

Voor afzonderlijke milieuaspecten zijn ambities geformuleerd, die in de milieugebiedsvisie concreet naar deelgebieden moeten worden vertaald. Als nulmeting voor deze visie wordt voor al deze aspecten nader onderzoek uitgevoerd of gepland.

Geluid

De Mars is een volgens de Wet geluidhinder gezoneerd industrieterrein. Rond het terrein is een zone vastgesteld waarbuiten de geluidbelasting door de gezamenlijke bedrijven niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). Binnen de zone mogen geen woningen worden gebouwd. Om wonen op de Noorderhaven mogelijk te maken, moet de geluidzone worden aangepast. De woningbouw op Noorderhaven mag echter niet ten koste gaan van de ontwikkelingsmogelijkheden van op de Mars gevestigde bedrijven. Oplossingen worden gevonden in zonering (buffer tussen bedrijvigheid en woongebied), het ontwerp van Noorderhaven, technische (bron- en overdrachts)maatregelen en juridische aanpassing van de toegekende aan de feitelijk gebruikte geluidruimte van bedrijven. Via bron-, overdrachts- en ontwerpmaatregelen wordt getracht de hinder van het spoor- en wegverkeerslawaaï terug te dringen.

Om ervoor te zorgen dat het binnengebied van Noorderhaven akoestisch een aangenaam leefgebied wordt, wordt ernaar gestreefd voor dit gebied de normen te halen die voor een binnenstedelijke wijk gelden. Het is de ambitie om woningen maximaal aan één zijde te belasten met een hogere geluidsbelasting dan de grenswaarde.

Bodem

Zoals op veel oude industrieterreinen is ook op de Mars de bodem op tal van plaatsen verontreinigd. Of een bodemverontreiniging gesaneerd moet worden, is afhankelijk van de aard en ernst van de verontreiniging en de functie van het terrein. De ambitie is de aanwezige verontreinigingen zodanig aan te pakken dat uitbreiding ervan wordt voorkomen. Op plaatsen waar woningbouw gaat plaatsvinden zal functiegericht worden gesaneerd, conform de regels van het Rijk.

Lucht

Onderzoek naar de luchtkwaliteit voor met name de kritische stoffen NOx en fijn stof wordt uitgevoerd om te kunnen voldoen aan de eisen uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Indien nodig worden passende maatregelen genomen.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek is gebleken dat de herontwikkeling van bedrijventerrein de Mars niet in strijd is met het Besluit Luchtkwaliteit. Dit betekent echter niet dat er hierdoor niets meer hoeft te gebeuren om de kwaliteit van de lucht verder te verbeteren. In eerste instantie ligt de verantwoordelijkheid voor het terugdringen van de luchtvervuiling bij het Rijk en dienen op dit niveau maatregelen te worden genomen, maar ook de lagere overheden hebben een eigen verantwoordelijkheid voor het terugdringen van de problemen rondom luchtkwaliteit.

In het kader van dit structuurplan worden dan ook een aantal maatregelen voorgesteld die de luchtverontreiniging verder zullen beperken en de luchtkwaliteit zullen doen verbeteren. Hierbij worden onder andere verkeers-, ontwerp- en bronmaatregelen voorgesteld, waaronder het bevorderen van een goede verkeersdoorstroming op de hoofdontsluitingsroute, het terugdringen van de automobilität door vervoersmanagement op het bedrijventerrein en de stimulering van vervoer van goederen over spoor en water. De huidige stankoverlast wordt aangepakt en voor de verschillende deelgebieden op de Mars wordt verder geurbeleid uitgewerkt waardoor de overlast voor omwonenden zal verminderen.

Externe veiligheid

Op de Mars is een aantal risico relevante bedrijven gevestigd, waar omheen cirkels zijn vastgesteld waarbinnen geen gevoelige functies mogen worden gevestigd. In 2004 is onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidssituaties. Voor Noorderhaven wordt gewerkt aan verplaatsing van bedrijven die het ontwikkelen van de woonfunctie in de weg staan. Daarnaast wordt gekeken naar mogelijkheden voor beperking van het groepsrisico, van de risico's van (rail)verkeer (vervoer van gevaarlijke stoffen) en de ontsluiting van de Mars vanuit veiligheidsoogpunt. De ambitie is dat de door het ministerie van VROM vastgestelde oriënterende waarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden.

Water

Op de te revitaliseren en nieuw te ontwikkelen delen van de Mars worden vuilwater- en hemelwatersystemen van elkaar gescheiden. Bovendien worden opvang en vasthouden van regenwater gestimuleerd. Het gebiedseigen water wordt lokaal geborgen en bovendien is circa één hectare bovenlokale waterberging voorzien. De daadwerkelijk benodigde bovenlokale waterberging is wel afhankelijk van de gekozen uitvoeringswijze. In de deelplannen zal hier verder invulling aan gegeven worden.

In het kader van parkmanagement wordt gekeken naar mogelijkheden voor uitwisseling van proceswater (en -energie). Bij de inrichting van het gebied en de bouw van bedrijfspanden wordt gekozen voor duurzame materialen die geen negatieve invloed hebben op de kwaliteit van het water of de bodem.

Energie

Voor een duurzame ontwikkeling is het belangrijk om efficiënt om te gaan met energie en gebruik te maken van alternatieve energiebronnen. Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden en onmogelijkheden voor het benutten van alternatieve bronnen en vrijkomende warmte/energie op de Mars, wordt een energievisie opgesteld. De ambitie is om haalbare opties uit de energievisie te verwezenlijken. Verder wordt aangesloten bij het door de gemeente in het energiebeleidsplan vastgestelde uitgangspunt dat voor de woonwijk een EPL geldt van minimaal 6,5.

5.2.3 Waterhuishouding

In de 'Handreiking watertoets 2', staat vermeld dat de waterbeheerder in de watertoets een adviserende rol heeft. Waterschap Rijn en IJssel is waterbeheerder wat betreft de binnendijks gelegen wateren. Buitendijks is Rijkswaterstaat waterbeheerder. Afgesproken is dat Waterschap Rijn en IJssel

de onderlinge coördinatie met Rijkswaterstaat verzorgd.

De watertoets start met de ontwikkelfase. Aan het einde van deze fase geeft Waterschap Rijn en IJssel een wateradvies. De vervolgstap is het afwegen van het wateradvies door de gemeente. Bij bestemmingsplannen wordt deze afweging onderbouwd in de definitieve waterparagraaf. Ook voor de watertoets van structuurplan de Mars wordt een waterparagraaf opgenomen.

Tijdens het startoverleg watertoets de Mars, gehouden op 24 mei 2005, is afgesproken om de volgende inhoudelijke thema's te behandelen. Per thema is aangegeven of bij de doorvertaling naar de diverse deelplannen (bestemmingsplannen en artikel-19-plannen) een verdere uitwerking noodzakelijk is. Deze verdere uitwerking dient in overleg met de waterbeheerder tot stand te komen.

Veiligheid / waterkering

Waterschap Rijn en IJssel is verantwoordelijk voor de waterkeringen langs en op het bedrijventerrein de Mars. Voor eventuele activiteiten op en nabij de waterkering is de Keur op de waterkeringen van Waterschap Rijn en IJssel van toepassing. Afhankelijk van de soort activiteit geldt een zonering waarbinnen een keurontheffing nodig is. Inhoudelijk wordt daarom verwezen naar de Keur.

Verdere uitwerking:

Per activiteit, bijvoorbeeld de aanleg van een fietspad op de dijk, vindt afstemming plaats tussen initiatiefnemer en Waterschap Rijn en IJssel. Waar nodig wordt door initiatiefnemer een keurontheffing aangevraagd.

Wateroverlast / - berging

Om wateroverlast te voorkomen dient het watersysteem voldoende bergingsruimte te bevatten. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in lokale en bovenlokale bergingsbehoefte.

Waterschap Rijn en IJssel heeft een wateroverlaststudie laten uitvoeren waarbij de bovenlokale bergingsbehoefte van circa 1 hectare in beeld is gebracht.

Het samenspel van berging, infiltratie, en afvoer dient aan zowel waterkwantiteitseisen als waterkwaliteitseisen te voldoen. Als kwantiteitseis geldt dat bij toename van verhard oppervlak de afvoer naar oppervlaktewater niet meer mag bedragen dan de toegestane landelijke afvoer. Het naar oppervlaktewater afgevoerde hemelwater dient qua waterkwaliteit te voldoen aan de eisen voor een verbeterd gescheiden rioolstelsel. In de praktijk betekent dit dat circa 8 % ruimtebeslag voor water beschikbaar moet zijn. Groenzones beschikbaar stellen voor waterberging is een kans voor meervoudig ruimtegebruik.

Verdere uitwerking:

Per deelplan dient dit aspect nader uitgewerkt te worden. De integraliteit voor de totale bergingsbehoefte wordt gewaarborgd in het op te stellen Waterplan Zutphen.

Belangrijk is om de bergingslokaties te bestemmen als waterberging en vrij te houden van andere ontwikkelingen. Als gekozen wordt voor andere lokaties moet goed rekening gehouden worden met hoogteligging in relatie tot het lokale watersysteem en de beschikbare bergingsdiepte. Aanvullende berekeningen zijn dan nodig om hier inzicht in te krijgen.

Riolering

Op de Mars worden verschillende rioolafvoersystemen aangetroffen. Sinds de negentiger jaren wordt het gemengde rioolstelsel omgebouwd naar een verbeterd gescheiden stelsel.

Het bedrijventerrein kan opgedeeld worden in drie rioleringsgebieden.

Verdere uitwerking:

Per deelplan dienen de afvoerstructuur en hoeveelheden aangegeven te worden.

Grondwateroverlast

De kwel van de IJssel annex Twentekanaal vraagt om een nadere inventarisatie. Een afkoppelkansenkaart is een noodzakelijk product om de mogelijkheden voor deze duurzaamheidsmaatregel in beeld te hebben. De mogelijkheden voor infiltratie van het afgekoppelde hemelwater worden hierbij meegenomen. Aan de hand van de afkoppelkansenkaart wordt duidelijk op welke delen van de Mars afkoppelen en infiltratie mogelijk is.

Verdere uitwerking:

Op lokale schaal is mogelijk onderzoek nodig naar de bodemdoorlatendheid. Dit kan meegenomen worden in de benodigde onderzoeken voor de deelplannen.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Het streven is om een waterkwaliteit te bereiken, danwel te handhaven die voldoet aan de MTR-norm (Maximaal Toelaatbaar Risico). Voor nieuwe lozingen vanuit bijvoorbeeld infiltratievoorzieningen geldt dat deze zowel kwantitatief als kwalitatief moeten voldoen aan de eisen die gesteld worden voor een verbeterd gescheiden rioolstelsel.

Verdere uitwerking:

Per deelplan dient een waterhuishoudings/rioleringsplan opgesteld te worden. De waterbeheerder toetst dit plan.

Verdroging

Het stand-still beleid is van toepassing. Structurele bemalingen worden niet toegestaan. Bij voorkeur worden eventuele bestaande bemalingen opgeheven.

Inrichting en beheer

Bij de uitwerking van de deelplannen dient rekening gehouden te worden met goede mogelijkheden voor het onderhoud van waterlopen. Naast ruimte voor een waterstructuur is ook ruimte nodig voor onderhoudspaden.

5.2.4 Verkeer en vervoer

5.2.4.1 Algemeen

Essentieel voor het sociaal en economisch functioneren van het nieuwe bedrijventerrein De Mars is de bereikbaarheid. Het optimaliseren van de bereikbaarheid mag echter niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid (inclusief milieukwaliteit). De ordening van wegen, de categorisering van het wegennet van Zutphen, vormt hiervoor de basis.

Het verkeer- en vervoerbeleid en in het bijzonder de wegcategorisering is vastgelegd in het VCP (verkeerscirculatieplan)³ van Zutphen. De keuze voor de verkeersstructuur met grote verblijfsgebieden tussen de hoofdwegen biedt het beste toekomstperspectief voor Zutphen als het gaat om bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Er dienen maatregelen te worden genomen die er toe leiden dat:

1. het autoverkeer zoveel mogelijk van de hoofdwegen gebruik maakt;
2. er geen sluipverkeer door de verblijfsgebieden ontstaat.

Een en ander moet leiden tot een verkeerssysteem waarbij het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de wegen met een verkeersfunctie. Pas dicht bij de eindbestemming van een verplaatsing wordt de hoofdwegenstructuur verlaten en de bestemming in het verblijfsgebied gezocht. Sluipverkeer en doorgaand verkeer door de verblijfsgebieden moet door adequate verkeersmaatregelen geweerd, dan wel ontmoedigd worden. Daarnaast dienen er ook maatregelen in flankerende zin getroffen te worden. Dit zijn ondersteunende maatregelen die een selectief autogebruik beogen en bijdragen aan een beperking van de groei van de automobiliteit. Gedoeld wordt op het bevorderen van het fietsgebruik en het gebruik van het openbaar vervoer. Het voeren van een stringent parkeerbeleid (bijvoorbeeld tariefstelling betaald parkeren, parkeerduurbepanking) dient het gebruik van de alternatieve vervoerwijzen extra te stimuleren. Al deze maatregelen moeten leiden tot een duurzaam en veilig verkeerssysteem. Zo ook op het nieuwe bedrijventerrein De Mars.

In het VCP wordt het categoriseringsplan ook geactualiseerd, waarbij het Masterplan het kader vormt voor de wegfuncties op de Mars.

³Het VCP wordt momenteel geactualiseerd. Het huidige verkeersbeleid van Zutphen en Warnsveld wordt momenteel geëvalueerd en geactualiseerd tot één beleidsdocument. De actualisatie betreft onder andere het vernieuwen van het verkeersmodel, het formuleren van kwantitatieve doelstellingen en het opstellen van nieuw beleid.



Figuur 9: Onderdoorgang Oude IJsselbrug

5.2.4.2 Verkeersstructuren

Autoroutes

De toekomstige verkeersstructuur van Zutphen, weergegeven in figuur 10, moet de bereikbaarheid en de ontsluiting van de Mars structureel verbeteren. Een belangrijk onderdeel voor de afwikkeling van het regionale autoverkeer is de N348. Momenteel loopt er een MER-studie naar het gewenste tracé van de omleiding van de N348. Er worden twee alternatieven onderzocht:

1. een variant waarbij de Mars via een noordelijke ontsluiting westelijk van Eefde een indirecte aansluiting heeft op de N348
2. een variant waarbij een deel van het omleidingstracé N348 over de Mars loopt en de Mars een directe ontsluiting heeft op het hoofdwegennet.

De MER-studie wordt eind 2005 afgerond.

De capaciteit van de spoorwegovergang tussen de Havenstraat en de Burgemeester Dijkmeesterweg is, in de huidige vorm en in combinatie met het toenemende treinverkeer, ontoereikend voor de bereikbaarheid van de Mars. Een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een tunnel is nodig voor een adequate bereikbaarheid.

De zuidelijke ontsluiting van de Mars, Havenstraat-IJsselkade, is in zijn huidige vorm, in verband met de hoge waterstand van de IJssel enkele dagen in het jaar gesloten. Om de bereikbaarheid van de Mars te kunnen waarborgen dient ook dit ontsluitingspunt in overleg met Rijkswaterstaat gereconstrueerd te worden.

De toekomstige interne verkeersstructuur op de Mars wordt binnen het kader van het VCP en de omleiding van de N348 uitgewerkt. De uitwerking bestaat uit:

- Het bepalen van de interne verkeersstructuur / gewenste verkeerscirculatie; Het benoemen van de wegfuncties;
- Het doorrekenen van de interne autostructuur met het verkeersmodel;
- Het toetsen van de wegfunctie op het toekomstig autogebruik;
- Het bepalen van de vormgeving van wegvakken en kruispunten.

Parkeren

Het parkeren met betrekking tot de bedrijven op de Mars vindt plaats op eigen / uitgeefbaar terrein. In de openbare ruimte worden er geen parkeerplaatsen gerealiseerd. Daarnaast dienen in principe alle overige handelingen, zoals laden en lossen, op eigen terrein plaats te vinden.

In het woongebied Noorderhaven wordt gestreefd naar parkeren op eigen terrein. Daarnaast wordt voorzien in parkeerruimte in het openbaar gebied. De totale benodigde parkeercapaciteit is afhankelijk van het aantal en het type woningen dat gebouwd gaat worden.

Openbare parkeergelegenheid in de nabijheid van het station NS wordt gecreëerd als onderdeel van het parkeerbeleid voor het stadscentrum en de vraag vanuit de voorzieningen op de Mars. Voor de NS-reizigers en bezoekers van het stadscentrum (winkelbezoekers en werkenden) wordt in ieder geval voorzien in voldoende parkeercapaciteit.

Fietsroutes

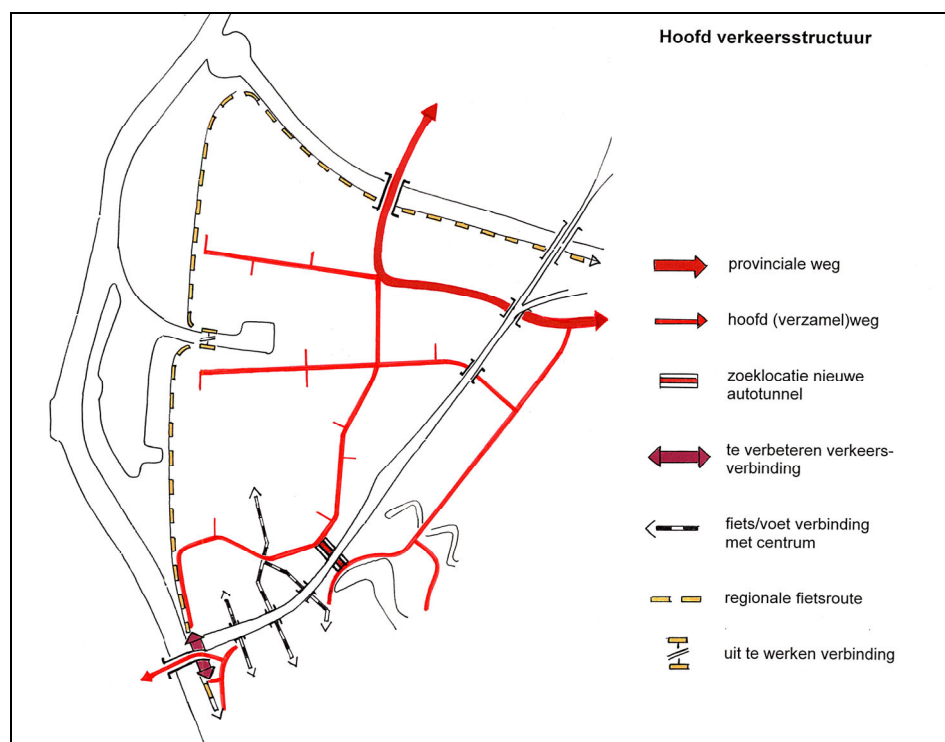
In Zutphen is een groot aandeel van alle autoverplaatsingen lokaal: dit betekent dat de verplaatsing begint en eindigt binnen de grens bebouwde kom. De ritlengte bedraagt maximaal 5 km waarmee de autorit kan worden beschouwd als een potentiële fietsrit.

Fietsvoorzieningen van een hoogwaardige kwaliteit kan het fietsgebruik doen toenemen. Een toename van het fietsgebruik leidt tot een afname van groei van het autoverkeer en een bevordering van de verkeersveiligheid.

In het VCP zijn de fietsroutes opgenomen. In aansluiting op dit fietsroutenetwerk worden de toekomstige ontsluitingspunten van de Mars voorzien van hoogwaardige fietsvoorzieningen of vrijliggende fietspaden. Dit met uitzondering van de spoortunnel in de N348-omleidingsvariant (variant 2). Deze primaire fietsroutes krijgen hun vervolg op de Mars. Afhankelijk van de wegfunctie wordt de fietsvoorziening doorgezet als een vrijliggend fietspad of een fietsstrook of zonder fietsvoorzieningen.

Het fietsnetwerk wordt op de Mars kortgesloten op de recreatieve fietsroute langs de IJssel en het Twentekanaal. Aan het eind van een fietsroute dienen adequate stallingvoorzieningen gerealiseerd te worden. Naast het station NS dienen de kantoren, de perifere detailhandel en de overige bedrijven over voldoende stallingen te beschikken.

Op bijgevoegde kaart is het fietsnetwerk en zijn de fietsvoorzieningen weergegeven.



Figuur 10: Verkeersstructuur

Voetgangersstructuur

De voetgangersstructuur lift mee met de structuur voor de auto en de fiets. Langs de wegen met vrijliggende fietspaden wordt altijd aan twee zijden een voetpad aangebracht. Langs wegen waar een fietsstrook wordt aangebracht kan worden volstaan met een enkelzijdig voetpad. Langs wegen waar geen fietsvoorziening komt zal de noodzaak van een voorziening voor de voetganger afzonderlijk worden beoordeeld en afhankelijk worden gesteld van het type voorziening langs deze wegen en de bijbehorende voetgangersstromen. De onderhoudspaden van waterlopen bieden ook mogelijkheden voor wandelaars. Het beleid van het waterschap Rijn en IJssel stimuleert de openstelling van de dijkkruin (niet het talud) voor recreatieve doeleinden (fietsen en wandelen).

5.2.4.3 Personenmobiliteit en collectief vervoer

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor het functioneren van de Mars als bedrijventerrein. Naast een adequate bereikbaarheid voor de auto en de fiets wordt ook ingezet op het openbaar vervoer en vervoermanagement.

Openbaar vervoer

De goede bereikbaarheid van Zutphen en in het bijzonder van de Mars met de trein moet meer uitgebuit worden. Vanaf het station NS kan in principe een busdienst over de Mars worden geïntroduceerd die aansluit op de dienstregeling van het spoorvervoer. De haalbaarheid van de Mars-busdienst dient met de ontwikkeling van de Mars onderzocht te worden.

Vervoermanagement

Effectief vervoermanagement kan alleen bereikt worden wanneer de provincie en de gemeente als overheid nauw samenwerken met de bedrijven en de vervoerders. Concreet gaat het dan ook over het opstellen van bedrijfsvervoerplannen en carpoolprojecten. In 2002 is onderzoek verricht naar de behoefte van vervoermanagement op het bestaande bedrijventerrein. De bedrijven hebben toentertijd aangegeven geen toekomst te zien in vervoermanagement. Te zijner tijd na een doorontwikkeling van de Mars als nieuwe bedrijventerrein wordt bezien of vervoermanagement geëffectueerd kan worden.

5.2.4.4 Goederenvervoer

Een belangrijke voorwaarde voor het functioneren van de bedrijven op de Mars is een goede bereikbaarheid voor goederenvervoer. Het realiseren van de noordelijke ontsluiting van de Mars is daarom van groot belang voor het realiseren van de juiste vestigingscondities voor de aanwezige en aan te trekken bedrijven. Daarnaast is het verbeteren van de toegankelijkheid in het zuiden, met name van belang voor Eijerkamp en de in ontwikkeling zijde Family Mall, waarvan Eijerkamp alleen al een 800.000 bezoekers per jaar trekt.

De Mars heeft een aan de IJssel gelegen binnenhaven. De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens wil aandacht vragen voor de essentiële functie die de binnenhavens hebben in de nationale agro- en bouwlogistiek en als vestigingsplaats voor de voedingsmiddelen- en chemische industrie. Ook hebben de binnenhavens een overslag- en distributiefunctie voor bulk- en stukgoederen waaronder consumentengoederen en halffabrikaten in containers en op pallets. Bovendien zijn de binnenhavens de 'Blue Ports' in de regio, die een netwerk vormen met de zeehavens voor het vervoer van goederen van en naar de productielocaties en afzetmarkten. De revitalisering van De Mars biedt wellicht kansen om ook de binnenhaven van Zutphen opnieuw in bedrijf te nemen.

5.2.5 Wonen

5.2.5.1 Algemeen

Uitbreiding centrum stedelijk woonmilieus

In de gemeentelijke beleidsvisie Wonen is vastgelegd dat bewoners die dat willen een wooncarrière in hun eigen wijk moeten kunnen maken en daar een woonkeuze moeten hebben. Voor het gebied Noorderhaven, waarbinnen op de eerste plaats de bewoners van wijk D bedient moeten worden, betekent dit dat er qua woningtype gedifferentieerd gebouwd zal moeten worden en dat ook de woningen op zich geschikt moeten zijn voor bewoners met verschillende woonbehoeften. Wijk D omvat historische en vooroorlogse buurten, zoals de Stadskern, Laarstraat/Spitaalstraat e.o., De Mars/Marswegkwartier, Nieuwstad en Coehoornsingel, de Hoven. Huishoudens die voor wijk D kiezen zijn meestal gericht op de aantrekkelijkheid van de historische kern van Zutphen en het gemak van een heel scala aan voorzieningen in de directe woonomgeving.

Het zijn vooral starters en ouderen die prijs stellen op een levendige en comfortabele woonomgeving. Maar om de ambitie van een wooncarrière in eigen wijk waar te kunnen maken zal het woningaanbod ook moeten voorzien in de fase ertussen. Met andere woorden ook gezinnen met kinderen en huishoudens zonder kinderen tussen de 30 en de 50 jaar moeten zich op de Noorderhaven kunnen vestigen. Dit sluit tevens ook goed aan bij de in regionaal verband geconstateerde behoefte aan woningen in een centrumstedelijk milieu. Op het niveau van de regio Stedendriehoek is Zutphen één van de gemeenten die met de Noorderhaven de beschikking heeft over een groot centrumstedelijk gebied, dat getransformeerd kan worden van werk- naar woongebied. In dat kader zijn er in de regio een groot aantal huishoudens die met een woning op de locatie Noorderhaven zouden kunnen worden voorzien in hun woonkeuze.



Figuur 11: Noorderhaven wordt een centrumstedelijk woongebied

Passende herhuisvesting voor betrokken bewoners van het Marswegkwartier

Op basis van het raadsbesluit van mei 2004 om binnen 5 tot 10 jaar over te gaan tot sloop van de woningen in de buurt Marswegkwartier, is de ontwikkeling van de locatie Noorderhaven een alternatief voor de betrokken huishoudens die moeten verhuizen. De locatie ligt in de directe nabijheid van de huidige woonbuurt. Door de ontwikkeling ervan kan redelijk worden tegemoet gekomen aan de woonwensen van zittende bewoners om terug te keren naar hun 'oude' wijk.

In het bouwprogramma zal worden uitgegaan van 15 tot 20% woningen in de sociale sector. Invulling wordt hieraan gegeven door de realisatie van huurwoningen in het bereikbare segment, of woningen tot aan de huursubsidiegrens. Daarnaast zal er voor huishoudens die meer financiële mogelijkheden hebben gelegenheid moeten komen om binnen de sociale sector een betaalbare koopwoning te verwerven.

Vergroting woonkwaliteit

Vergroting van de woonkwaliteit kan op velerlei wijze bereikt worden. Allereerst is de woonkwaliteit voor een groot deel afhankelijk van de kwaliteit van de woonomgeving. De Noorderhaven is in die zin een gebied met grote potentie. Hier wordt namelijk een binnenstedelijke ligging gecombineerd met een groot groen uitloopgebied in de uiterwaarden van de IJssel. In de stad buiten wonen is een veelgehoorde woonwens. Door de ontwikkeling van multifunctionele woningen⁴ kan een extra

⁴ In december 2003 heeft het college van B&W een notitie vastgesteld, waarin de definitie van multifunctionele woningen in Zutphen wordt beschreven. Verder worden de vereisten genoemd waar een woning aan moet voldoen.

kwaliteitsimpuls aan de Noorderhaven gegeven worden. Multi functionele woningen zijn woningen die zodanig flexibel en aanpasbaar zijn dat “verschillende typen huishoudens er in verschillende fasen van de ontwikkeling van het huishouden naar tevredenheid kunnen wonen”.

Voor de locatie Noorderhaven lijkt gezien de te verwachten bevolkingssamenstelling een percentage van 25 à 30% multifunctionele woningen op zijn plaats.

Ook particulier opdrachtgeverschap kan bijdragen aan de differentiatie en de levendigheid van de te ontwikkelen wijk en daarmee aan de kwaliteit. In het licht van de verstedelijkingsafspraken die in de Stedendriehoek hierover zijn gemaakt, zal het particulier opdrachtgeverschap in Zutphen een plaats dienen te krijgen. Het gaat daarbij niet alleen om individueel particulier opdrachtgeverschap maar ook om collectief opdrachtgeverschap en consumentgericht bouwen. De locatie Noorderhaven biedt de mogelijkheid om binnen een centrumstedelijk milieu bewoners meer zeggenschap te bieden over de kwaliteit van hun woning en de woonomgeving.

Woonprogramma

In wijk D staat nu 22% van de totale woningvoorraad van Zutphen en omvat circa 3.550 woningen. Voor de stedelijk georiënteerde huishoudens bestaat het huidige woningaanbod in wijk D vooral uit grondgebonden woningen in de huursector. De locatie Noorderhaven biedt de mogelijkheid om dit aanbod meer te differentiëren. Op basis van de bovenstaande ambities zou voor de locatie moeten worden uitgegaan van het volgende flexibel in te vullen woonprogramma:

Tabel 4: Woonprogramma Noorderhaven

Financieringscategorie	Marktsector minimaal 80%	Sociale sector maximaal 20%	Totaal programma
Verhouding Koop/Huur	60% / 40%	10% / 90%	50% / 50%
Grondgebonden / appartementen	60% / 40%	60% / 40%	60% / 40%
Aandeel multifunctionele woningen	25%	25%	25%
Particulier opdrachtgeverschap	Minimaal 1 project PO	Minimaal 2 projecten consumentgericht (o.a. speciaal 1 gericht op oudere bewoners Marswegkwartier)	Minimaal 3 projecten

5.2.6 Economisch

Revitalisering van de Mars heeft economisch gezien een drievoudige ambitie.

1. De randvoorwaarden voor het functioneren van de aanwezige bedrijven zo verbeteren dat daarmee de economische potentie van de bedrijven optimaal benut wordt. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Mars, voorzieningen op het gebied van IT-infrastructuur en, maar dat ligt niet op het ruimtelijk vlak, het tot stand brengen van relaties tussen onderwijs en bedrijven zijn bij deze ambitie behorende maatregelen.
2. Het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid, door het beschikbaar stellen van grond en bedrijfsruimte, en het aantrekkelijk maken van de bedrijfsomgeving. Projecten als Fort de Pol en de herverkaveling zijn er op gericht meer terreinen voor nieuwe en ook bestaande bedrijven beschikbaar te krijgen. Door herprofilering en de koppeling van water, groen en weginfrastructuur wordt gewerkt aan een aantrekkelijke bedrijfsomgeving.
3. De ontwikkeling van Noorderhaven ten slotte als binnenstedelijk gebied zal een belangrijke economische impuls geven aan de ondernemers in het centrum. De draagvlakvergroting die in de orde van 2500 inwoners voor Noorderhaven en voor de totale Mars op ± 800 werknemers zal liggen, zal de bestaansmogelijkheden van winkels, dienstverlenende bedrijven en de horeca aanzienlijk verbeteren.

5.2.7 Cultuur, leisure en overige voorzieningen

Cultuur en leisure

Culturele en vrijetijdsontwikkelingen op de Mars zullen inspelen op specifieke functies binnen het gebied en de mogelijkheden gebruiken die de ligging aan IJssel en spoor bieden.

De Mars moet daarbij gezien worden als een uitloopgebied van de binnenstad, maar ook zal op korte termijn het gebied door een aantal zeer aantrekkelijke voorzieningen een eigen attractie krijgen. De binnenstad wordt dan weer het uitloopgebied van de Mars.

Als uitloopgebied van de binnenstad zijn vooral de IJsseloever van belang. Getracht zal moeten worden de noordelijke oevers een logisch vervolg te laten zijn van de zuidelijke aantrekkelijke IJsselkade. Bij een wandeling of fietstocht onder de brug door, een verbinding die sterk verbeterd zal worden door nieuwe bestrating, kunstobjecten, verlichting en verbreding, komen een aantal nieuwe voorzieningen in beeld. Achtereenvolgens: een nieuwe bebouwingswand met wandelpromenade in een spectaculaire eigentijdse architectuur, jachthavens met onder andere een historische haven en activiteiten rond watersport in combinatie met enige voorzieningen zoals horeca en werfjes. Ook een recreatiestrand maakt deel uit van deze zone waar ook nieuwe beplanting zal worden aangelegd.

Een wandeling door het nieuwe woongebied Noorderhaven zal een keur aan nieuwe woonarchitectuur te zien geven, een hoogwaardige aanvulling op de historische architectuur van de binnenstad.

Hier zijn historische 'stepping stones' in de vorm van enige oude bebouwingselementen rond de voormalige Noorderhaven en de Havenstraat wel van belang, evenals zichtlijnen op de torens van de historische stad.

Meer naar het noorden is de IJsselzone natuurlijker van karakter met de indrukwekkende windmolens als trekker en een uitzichtpunt vanaf de vuilstortheuvel. De koppeling van de noordelijke zone met de zuidelijke voor fietsers, is een belangrijke voorwaarde voor functionele continuïteit. Onderzocht moet worden of een kleine brug over de Industriehaven haalbaar is dan wel een nieuwe aantrekkelijke route over de kades. De overslagfunctie van de haven zal echter niet mogen worden aangetast.

De combinatie van een hoogwaardige woonboulevard en de Family Mall met onder andere een megabioscoop, fitnesscentrum, restaurants, kids-world, etcetera is een zeer aantrekkelijke. Het biedt een compleet aanbod voor het gehele gezin bij elk weertype. Bovendien liggen deze voorzieningen op loopafstand van het station en de binnenstad.

Recreatief winkelen (funshoppen) gekoppeld aan leisure is bij uitstek de vrijetijdsbesteding van de 21^e eeuw. De Mars zal daarin een zeer belangrijke rol gaan spelen en wel eens het leisurecentrum van de regio kunnen worden. De ruime bezoekersaantallen van de woonboulevard die nu al aan de orde zijn, zullen verder worden vergroot tot vele honderduizenden per jaar. De historische binnenstad zal hier in ruime mate van mee kunnen profiteren. De nieuwe voetgangersroutes met doorsteken bij de Kruittoren en de brug spelen daarbij een belangrijke rol en zijn een voorwaarde voor deze cumulatieve attractie.

Een andere structurele verbetering betreft het verblijfskarakter van het attractiegebied. Hier kan niet volstaan worden met een verzameling parkeervelden en gebouwen. De inrichting dient die van een aantrekkelijk samenhangend verblijfsgebied te zijn met hoogwaardige bestrating en meubilair en veel groen. Zorgvuldige reclame-uitingen zijn eveneens van belang.

Een beperkte uitbreiding van perifere detailhandelsvoorzieningen kan nog plaatsvinden in noordelijke richting bij het concentratiegebied langs de Pollaan. Hier is op de kruising Pollaan-Industrieweg een ruimtelijk accent / entreegebouw gewenst. Het huidige PDV-gebied ligt enigszins verscholen en zou zich beter kunnen presenteren aan de hoofdstructuur.

Overige voorzieningen

Binnen het woongebied Noorderhaven moeten specifieke buurtvoorzieningen worden opgenomen, zoals kinderopvang, steunpunt ouderen en speelvoorzieningen.

Op termijn zal in de zone langs het spoor ter hoogte van de nieuwe woonbuurt, gestreefd moeten worden naar sanering van het Struktoncomplex, dan wel versmalling van de sporenbundel. Op de vrijkomende gronden dient gestreefd te worden naar functiemenging, het verlengde van het karakteristieke grondgebruik van de binnenstad. Gewenste functies zijn: scholen, kantoren, culturele voorzieningen, kleine ambachtelijke bedrijven, horeca, beperkte winkelvoorzieningen en ruime parkeervoorzieningen in de vorm van een (ondergrondse) parkeergarage ten behoeve van

langparkeerders voor de binnenstad en de trein. Ook de woonfunctie moet niet uitgesloten worden voor deze zone. In combinatie met geluidswerende voorzieningen dienen vooral appartementen voor starters en ouderen overwogen te worden.

5.2.8 Groen, natuur en landschap

In figuur 11 is de toekomstige hoofd groenstructuur binnen de Mars aangegeven

Het groen zal weer een dominante rol moeten gaan spelen in het gebied de Mars. Vooral opgaand groen langs wegen in combinatie met brede bermen en taluds is het middel bij uitstek om een structurerende rol te spelen bij de ruimtelijke opbouw, oriëntatie en differentiatie in het gebied. Voorgesteld wordt om vooral de groene relaties naar de IJssel toe te versterken.

Door het lineaire groen in oost-west richting langs de hoofdwegen en hoofdfietsroutes te versterken, waar mogelijk in combinatie met water, ontstaat een structuur die sterk IJssel-gericht is en die de bijzondere ligging van het plangebied overal voelbaar kan maken.

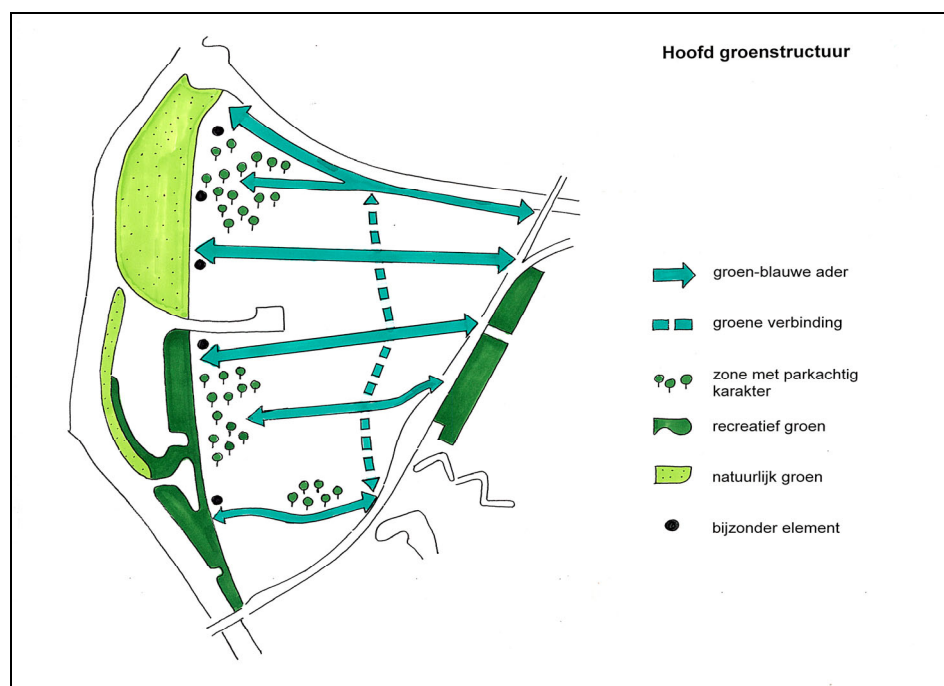
De nieuwe hoofd groenstructuur kan ook goed gebruikt worden ten behoeve van de voorgestelde zonering van de Mars.

Tevens worden door een continue groenstructuur goede voorwaarden geschapen om de natuurwaarden met verschillende dieren- en plantensoorten in het gebied weer te laten ontstaan.

Hiertoe zouden taluds en bermen natuurlijk beheerd moeten worden.

De groen-blauwe aders kunnen aan het eind worden gecombineerd met bijzondere landschappelijke herkenningspunten in combinatie met de IJsseloever.

Om de oost-west hoofdaders met elkaar te verbinden kan de hoofd ontsluitingsroute die van noord naar zuid door de Mars loopt eveneens worden begeleid met stevig groen.



Figuur 12: Groenstructuur

Groen is ook het middel bij uitstek om differentiatie in gebruik en karakter van bedrijven tot stand te brengen binnen het grote bedrijventerrein. Hiertoe kunnen gebieden waar een parkachtig karakter moet komen worden aangewezen. Dit karakter kan worden gecreeerd door veel groen in de vorm van hagen en bomen op kavels aan te leggen en openbaar groen langs alle wegen binnen deze enclaves te combineren met ruime retentiebekkens ten behoeve van wateropvang. De bedrijvenparken kunnen vooral gesitueerd worden langs de IJssel ten behoeve van bedrijven die een hoogwaardige en rustige omgeving wensen.

Een bijzondere zone is de bufferzone tussen de nieuwe woonbuurt en het bedrijventerrein. In deze zone komen functies als de Family Mall en de woonboulevard. Voor de duizenden jaarlijkse bezoekers is een aangenaam verblijfsklimaat wenselijk. Voor de aanwonende gebruikers van Noorderhaven

speelt vooral het uitzicht en het karakter van de openbare ruimte. Voorgesteld wordt om in deze zone weer iets van de sfeer van het oude Coenenspark dat zich hier vroeger bevond, terug te brengen door aanplant van veel bomen en door de ruime parkeervoorzieningen in te pakken met hagen. Waar mogelijk zouden groenplekken met zitgelegenheid en water ingepland moeten worden en kan misschien de mogelijkheid worden geboden tot openlucht activiteiten in combinatie met bioscoopbezoek en een bezoek aan de woonboulevard.

Ook voor de nieuwe woonbuurt Noorderhaven dient voldoende groen aanwezig te zijn met name ten behoeve van spelende kinderen. Primair staat hiertoe het openbaar groen van de aangrenzende uiterwaarden ter beschikking maar vooral voor kleinere kinderen zullen voldoende groene speelplekken in de woonomgeving gemaakt moeten worden.

Langs de IJsseloevers zal de inrichting duidelijker moeten worden. Aan de ene kant meer recreatie, aan de andere kant natuur. Wel blijft een landschappelijk 'zachte' aanblik als onderdeel van de IJsselzone, uitgangspunt. In de zuidelijke uiterwaarden kan de groene recreatieve functie versterkt worden door aanleg van voorzieningen als een natuurcamping en een strandje. Ook de jachthavens kunnen verder worden uitgebouwd met bescheiden voorzieningen ten behoeve van passanten. Wandelpaden en fietspaden dienen te worden aangelegd om de ontsluiting te verbeteren vanuit de woonwijk en de rest van de stad. In de noordelijke zone is het karakter zondermeer extensief en gericht op natuurontwikkeling. Streekeigen beplanting kan verder worden aangeplant en een natuurlijk beheer is uitgangspunt. De ontsluiting van het gebied dient beperkt te blijven. Een bijzondere rol kan weggelegd zijn voor de nieuwe vuilstortberg. Hoewel geen natuurlijk element, kan de aanblik van deze recreatieve heuvel wel natuurlijk zijn met een volledig groene gevarieerde aankleding en een uitzichtpunt naar het omringend landschap. Zie bij hoofdstuk 3 Beleid onder natuur en landschap.

6 Het plan

6.1 Toelichting op de plankaart

Het plangebied De Mars is een duidelijk begrensd gebied. De IJssel, het Twentekanaal en de spoorlijnen vormen de drie zijden van een min of meer geïsoleerd driehoekig gebied van 207 hectare binnen de stad Zutphen.

Om die geïsoleerde ligging op te heffen wordt in het Masterplan voorgesteld om de Mars op vier punten een goede verbinding voor gemotoriseerd verkeer te geven met de rest van de stad Zutphen. Verder zal een brug over het Twentekanaal het gebied verbinden met het toekomstig bedrijventerrein Eefde-West. Een voetgangerstunnel naar het stationsgebied is daarnaast een belangrijke schakel tussen de Mars en het historisch centrum.

De Mars moet daarnaast een visueel aantrekkelijk gebied worden. Vanaf het spoor, de IJssel of het Twentekanaal moet het plangebied een aanzicht bieden van afwisselend markante bebouwing en groen. Door het opstellen van een beeldkwaliteitsplan waarin voor de randen expliciete richtlijnen zijn opgenomen over kavelgrootte, rooilijnen, bebouwing en beplanting kan dat beeld van de Mars gerealiseerd worden. Vooral omdat aan de randen nog de nodige uitgeefbare ruimte beschikbaar is en zal zijn.

De entrees, de poorten van de Mars, geven toegang tot de hoofdwegenstructuur. Het imago van het gebied zal voor veel bezoekers en gebruikers sterk bepaald worden door de visuele kwaliteit van die hoofdstructuur. Door deze te begeleiden met bomen en waar mogelijk te koppelen aan de waterstructuur en door op strategische punten markante bebouwing toe te voegen, zal de Mars een stadsdeel met een eigen identiteit en kwaliteit worden en zal de belevingswaarde sterk worden vergroot. Alle randvoorwaarden daartoe zullen worden vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan. Naast de hoofdstructuur zijn er verbindingenwegen tussen de hoofdstructuur. In de gebieden zelf zijn er bedrijfsstraten naar analogie met de woonstraten in woonbuurten.

De combinatie van wateropvanggebieden, waterlopen en groenstructuur zal de interne structuur van de Mars verbeteren. Doorgaande fiets- en wandelroutes zullen de Mars ontsluiten voor het langzaam verkeer en aanleiding geven om het beeld intern verder te verbeteren. Attractiepunten aan de routes zullen het gebruik ervan kunnen ondersteunen en tevens het bedrijventerrein aantrekkelijker maken. Strategisch gelegen parkeerplaatsen voor bezoekers van de Mars moeten een gecombineerd bezoek aan de Mars en binnenstad aanmoedigen.

6.2 Noordzone

Deze zone is overwegend bestemd voor zware industrie en milieu hinderlijke bedrijven. Vooral voor deze laatste categorie zal door afgraving van het gebied Fort de Pol vrijkomende ruimte gedurende een aantal jaren gereserveerd blijven. Op het terrein van circa 10 hectare zullen dan ook nieuwe industrieën in de zwaardere milieucategorieën gevestigd kunnen worden. In samenspraak met de Provincie zal een actief wervingsbeleid worden gevoerd. In aansluiting op het gebied Fort de Pol en als milieutechnologische aanzet zullen langs de noordelijke IJsselrand een drietal grote windmolens worden geplaatst. Daarnaast zal het gebied ruimte moeten bieden voor de aanleg van de nieuwe noordelijke ontsluitingsweg (N348).

Deze op stapel staande projecten zullen het aanzien van de noordelijke zone ingrijpend veranderen. Een aanzien dat meer een hightech karakter zal krijgen in overeenstemming met veel van de innovatieve bedrijven die er al gevestigd zijn. Dit andere karakter kan ook gestalte krijgen in het aanzien van de nieuwe bebouwing en de openbare ruimte. In de noordwestelijke hoek zal sprake zijn van de aanleg van een bedrijvenpark met enerzijds veel groen zowel langs wegen en langs oevers maar vooral ook op eigen terrein en anderzijds modern vormgegeven gebouwen en infrastructuur. Het nieuwe imago van dit plandeel kan ondersteund worden door aanleg van een aantal publiekstrekkende functies zoals een milieutechnologisch educatie centrum en een plaats waar de historie van Fort de Pol en het fraaie uitzicht over de rivier te beleven valt. Deze functies worden gesitueerd aan de doorgaande langzaam verkeer routes die op de Mars aangelegd zullen worden. De nieuwe vuilstortberg zal dominant aanwezig zijn als beeldbepalend recreatief element en als een natuurlijke afronding van dit plandeel.

In dit gebied bevindt zich naast de Afwatering van de Oostzeestraat een kwelsloot aan de noordzijde van het gebied.

Bij een verdere invulling van dit gebied – de ontwikkeling van het plangebied Fort de Pol, zal aanvullende berging noodzakelijk zijn en er moet rekening gehouden worden met hoge IJsselwaterstanden om voldoende drooglegging te kunnen realiseren.

6.3 Middenzone

Ook de middenzone van het gebied zal ingrijpend veranderen. Hier zal vooral een herverkaveling van grote delen van het bedrijventerrein de aanjager zijn en zorgen voor intensivering van grondgebruik in combinatie met een herinrichting van de openbare ruimte. Per bedrijfskavel of cluster kavels zal de milieuruimte worden vastgesteld. Dit zal een belangrijk criterium zijn voor zich daar vestigende bedrijven. Door de inrichting van de openbare ruimte, de kavelgrootte en wellicht een aanbod van flexibele bedrijfshuisvesting kan enige invloed op het type bedrijven dat zich hier vestigt worden uitgeoefend. Voorts kan de multimodaliteit van de Mars een belangrijke vestigingsplaats factor zijn, mits er voldoende toekomstperspectief is voor watergebonden bedrijvigheid. Binnen het kader van het parkmanagement kan aan zich vestigende bedrijven een bepaald servicepakket geboden worden. Dit kan een positieve invloed hebben op de keuze voor de Mars als vestigingsplaats.

De belangrijkste projecten in de middenzone zijn de herverkaveling van deze zone en de aanpak van de omgeving van de Industriehaven. Met de herverkaveling wordt bereikt dat extensief gebruikte veelal rommelige zones met veel open opslag, plaats gaan bieden aan nieuwe intensieve bedrijvigheid in een aantrekkelijker setting. De verhouding bebouwd-onbebouwd zal sterk wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. Onderdeel van de herverkaveling is ook het gebied waar zich nu nog de woonwijk De Achtermars bevindt. Door de bijzondere ligging van dit gebied relatief dicht bij de stad en langs de IJssel kan aan dit deel van het terrein een eigen karakter gegeven worden met veel groen op de kavels in aansluiting op het groen van de IJsseloever en in combinatie met interne waterretentievoorzieningen. Exclusiviteit en hoogwaardige bedrijvigheid bijvoorbeeld in combinatie met watersport en recreatie en natuur zijn hier belangrijke thema's.

De omgeving van de Industriehaven vraagt een nieuw perspectief. De Industriehaven blijft in ieder geval gehandhaafd als bijzondere entree vanaf het water en structurerend element maar een onderzoek zal plaats vinden naar het nut en belang van watergebonden bedrijvigheid op de Mars.

Tussen de zuidelijke binnenstedelijke zone (zie hierna) en het reguliere bedrijventerrein in de middenzone bevinden zich perifere detailhandelsvestigingen en de Family Mall. Het gaat hier om bedrijven die alles wat met wonen te maken heeft aanbieden, evenals recreatieve bebouwde voorzieningen waaronder een mega-bioscoop. Deze vestigingen geven aan Zutphen regionale en zelfs landelijke bekendheid en trekken jaarlijks honderdduizenden bezoekers. Wonen gerelateerde bedrijven uit de zuidelijke zone kunnen eveneens in dit gebied een nieuwe plaats krijgen en de functie verder versterken.

De inrichting van dit deel van de Mars wordt afgestemd op de grote attractie ervan, zowel kwalitatief als kwantitatief. Groen kan hierbij een belangrijke rol spelen als verwijzing naar de historie van de plek. De relaties met de binnenstad worden bovendien zodanig vormgegeven dat de bezoekers zich niet alleen tot dit gebied beperken maar mede bijdragen aan het draagvlak voor de winkels en voorzieningen in de binnenstad. De fiets- en wandelroutes naar de binnenstad worden aantrekkelijk vormgegeven met bijvoorbeeld speciale objecten en bebording.

De afwatering de Mars vormt de enige watergang van dit grote bebouwde gebied. Het is noodzakelijk om aansluitend op de ontwikkeling van de spoorzone voldoende retentieoppervlak te creëren. Ook ten westen van de Pollaan zal moeten worden voorzien in voldoende retentieoppervlak.

6.4 Zuidelijke zone

De zuidelijke zone of het gebied Noorderhaven is binnen de Mars een vrij op zich zelf staand ruimtelijk geheel door de omringende infrastructuur en het geheel eigen karakter.

In het gebied zal de hoofdfunctie wonen zijn in een uniek centrumstedelijk woonmilieu in een hoge woning dichtheid van circa 60 woningen / hectare in combinatie met kleinschalige bedrijvigheid.

Het nieuwe woonmilieu kan gezien worden als een voortzetting van de hoogwaardige en bijzondere woonkwaliteit van de huidige Zutphense binnenstad maar dan in een eigentijdse vormgeving waarbij

vooral het parkeren integraal wordt opgelost. Om het bijzondere karakter te onderstrepen zullen, waar mogelijk, bestaande historische bebouwingselementen gehandhaafd blijven. Langs de spoorzone zullen zich meer op de stad richtende functies een plek kunnen krijgen zoals scholen, een grote parkeervoorziening, culturele en maatschappelijke voorzieningen en kantoren. Maar ook de woonfunctie moet hier niet worden uitgesloten. Het geluid van het spoor kan goed worden afgeschermd middels voorzieningen als schermen en isolatie aan de gevel. Rekening zal gehouden moeten worden met het gescheiden aanbieden van de (water) afvoerstromen. Het vuilwater spreekt voor zich, maar het hemelwater zal vastgehouden moeten worden door de aanleg van infiltratievoorzieningen en de nodige nieuwe watergangen, die als retentie zullen functioneren.

Stedenbouw

Belangrijk uitgangspunt bij de stedenbouwkundige opzet van het nieuwe woongebied zullen de zichtlijnen zijn, zowel vanuit het plangebied naar het centrum toe als vanuit het centrum naar Noorderhaven. De hoofd routes binnen de nieuwe buurt dienen gericht te zijn op de Zutphense torens zodat overal de nabijheid van de binnenstad wordt ervaren. Anderzijds zal binnen het nieuwe woongebied een markante woontoren moeten worden opgenomen, passend in het historisch silhouet van de stad. Dit element zal er samen met het bebouwingsfront langs de Havenstraat voor zorgen dat de nieuwe wijk een logisch onderdeel wordt van de stad in visueel opzicht. Een fijnmazig netwerk van fiets- en voet doorsteken onder het spoor en de brug door zorgt voor de noodzakelijke functionele koppeling. Belangrijke routes verlopen via de nieuwe doorsteek nabij de Kruittoren naar het centrum-oost en vanaf het station naar de woonboulevard. Intern vervult vooral de Parkstraat een belangrijke verzamelfunctie in het langzaam verkeersnetwerk. Al deze routes zullen aantrekkelijk worden vormgegeven met beplanting, meubilair en aanliggende gemengde functies.

Bij de stedenbouwkundige uitwerking zal worden uitgegaan van bebouwing in strakke gevelwanden zonder voortuinen. Pleintjes, hofjes en poorten maken onderdeel uit van de openbare ruimte. Een centraal plein kan de herkenbaarheid binnen de woonbuurt vergroten. Bijzondere elementen zijn verder de waterlopen binnen dit plandeel: langs de rand in de vorm van een groene singel als buffer naar de Family Mall en door het gebied als stenen gracht als verwijzing naar het verleden. Beide waterlopen hebben een retentiefunctie.

Beeldbepalend zal het gezicht zijn vanaf de IJssel naar dit deel van de Mars toe. Een nieuwe bebouwingswand in een gevarieerde bebouwingshoogte met een voorliggende promenade zal een stedelijke uitstraling geven en een logisch vervolg zijn op de levendige IJsselkade. De promenade loopt door tot aan de jachthavens met bijbehorende voorzieningen zoals horeca en groen. Voldoende groen voor spelende kinderen zal binnen de woonbuurt worden toegevoegd in de vorm van kleine beschutte speelplekken.

6.5 Spoorzone

De spoorzone vormt de scheidingslijn met de bestaande woon- en winkelgebieden van Zutphen. Milieu(-beperking) van bedrijven speelt dan ook een belangrijke rol. Anderzijds is de nabijheid van de stad aantrekkelijk voor bepaalde bedrijven. Om die reden is de spoorzone dan ook aangewezen als gebied voor de vestiging van vooral kleinere (dienstverlenende) bedrijven en niet zozeer voor grote productie en overslagbedrijven.

Wel kunnen, nabij de stamlijnen van de NS en het voormalig Van Gend en Loosterrein, railgerelateerde wat grotere bedrijven in beperkte mate een plek krijgen. Deze bedrijven zullen milieutechnisch en ruimtelijk zorgvuldig moeten worden ingepast.

Ruimtelijk speelt hier verder het water en de retentiefunctie een belangrijke rol vanwege de wat lagere ligging van dit gebied. In combinatie met veel opgaand groen kan de zone direct langs de spoordijk hierdoor een natuurfunctie vervullen en tevens het bedrijventerrein vanuit de stad een vriendelijk aanzien geven.

Door de aanwezigheid van een aantal bestaande en de projectie van enige nieuwe doorgangen onder het spoor door is het hoger gelegen spooreplacement uitermate beeldbepalend. Enerzijds scheidend en anderzijds bindend. De vormgeving van de nieuwe infrastructurele kunstwerken is daarbij van groot belang.

6.6 Zone langs de IJssel

De IJsseloever en uiterwaarden hebben binnen het plangebied een afwisselend karakter en een verschillende functie.

Aan de zuidzijde is het karakter meer stedelijk en zal de nieuwe IJsselboulevard langs het Noorderhavengebied een extrovert karakter krijgen gedomineerd door een strakke bebouwingswand van voldoende hoogte, een duidelijke voortzetting van de IJsselkade aan de andere kant van het spoor. Levendigheid, flaneren en wonen met uitzicht zijn hier de thema's. Het verbeteren van de noord-zuid relatie tussen de bestaande stad en de nieuwe woonwijk ter plaatse van de brug zal hoge prioriteit moeten krijgen.

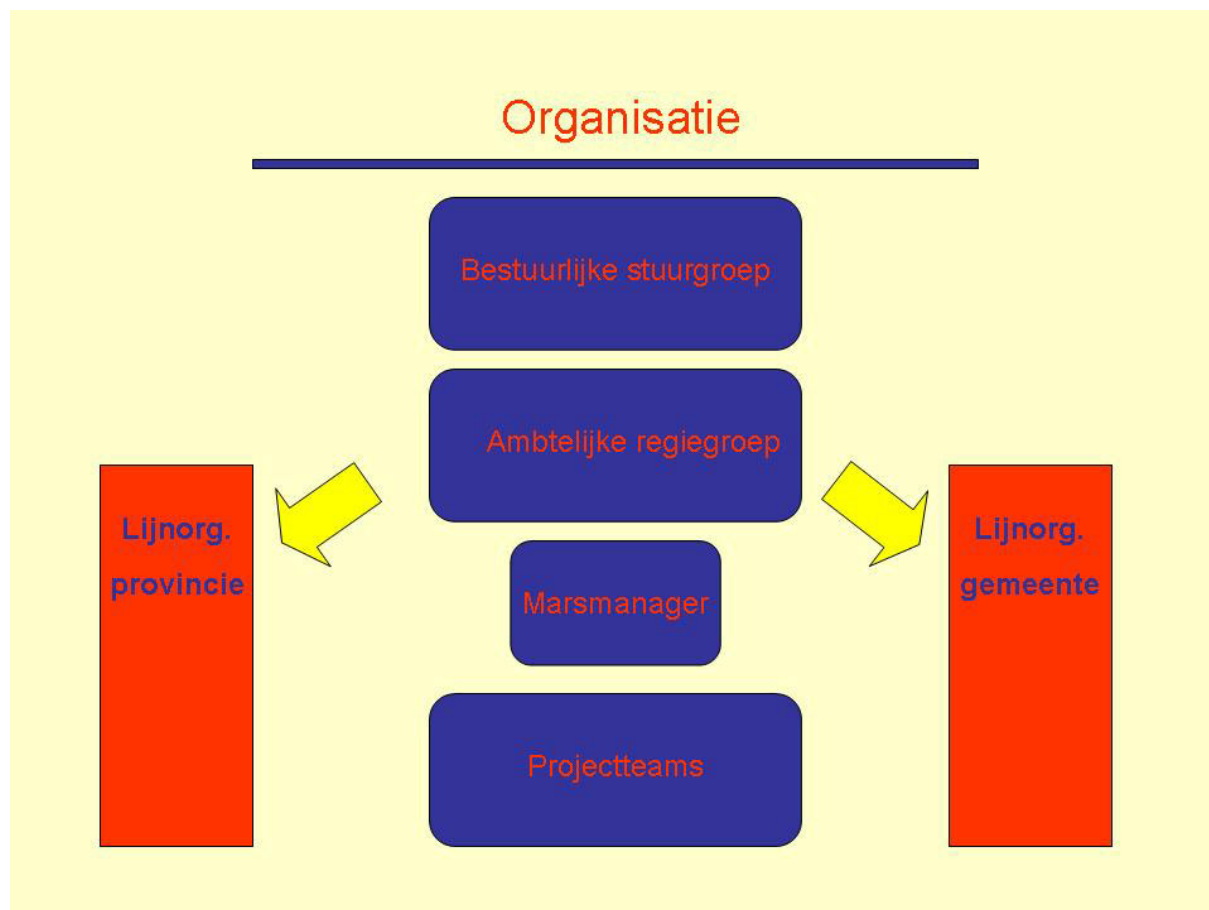
Meer naar het noorden in aansluiting op de (recreatieve) middenzone van de Mars zal het recreatieve karakter domineren. De watersportfunctie kan verder worden versterkt zowel door het beter ontsluiten van de bestaande jachthavens als het toevoegen van enige bebouwde voorzieningen en bijvoorbeeld een camping. Mogelijk dat ook de huidige Industriehaven nog een meer recreatieve functie kan krijgen. Ter plaatse van de noordelijke zone van de Mars hebben de IJsseloever en de uiterwaarden duidelijk een natuurlijk karakter. De natuurfunctie zal hier verder versterkt moeten worden. Menging met andere intensievere functies is uitgesloten.

Langs de gehele IJsseloever zal over de dijk een nieuw fietspad worden aangelegd dat aansluit op een fietspad langs het Twentekanaal en onderdeel zal uitmaken van een regionale fietsroute door en rond Zutphen. De fietsroute zal een aantal nieuwe aantrekkelijke voorzieningen gaan ontsluiten en tevens zicht bieden op het fraaie IJssellandschap.

Bijlagen

1. Organisatieschema
2. Inhoud en procedure van een structuurplan
3. Websites

Bijlage 1: Organisatieschema



Bijlage 2: Inhoud en procedure van een structuurplan; een schematische weergave

Inhoudsvereisten structuurplan

Onderdeel structuurplan	Inhoud
Plandeel	Een beschrijving van de meest gewenste ontwikkeling in hoofdlijnen van het in het plan begrepen gebied en, voorzover nodig, van de fasen, waarin die ontwikkeling zich zou moeten of kunnen voltrekken, evenals van de relatie tot het omringende gebied
	Een of meer kaarten met bijbehorende verklaring, waarin de ontwikkeling voorzover mogelijk in beeld is gebracht
	Kaarten bij voorkeur op schaal 1 : 25.000, met onder andere een duidelijke ondergrond en een duidelijke begrenzing van het gebied
Toelichtend deel	Beschrijving van de aan het plan ten grondslag liggende gedachten
	Weergave van uitkomsten van onderzoek, voorzover dit onderzoek op het plan betrekking heeft
	Beschrijving resultaten van overleg met andere overheden
	Beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding
	Rapportage van de gehouden inspraak waaronder een weergave van de ingediende zienswijzen

Procedurele eisen structuurplan

Procedurefase	Vereisten
Vorbereiding	B&W hebben overleg met betrokken waterschappen, en zonodig met gemeentebesturen wier belangen rechtstreeks in het geding zijn, met de diensten van Rijk en provincie die te maken hebben met de ruimtelijke ordening
Ontwerp	Ligt voor een ieder vier weken ter inzage ter gemeentesecretarie. Gedurende die termijn kan een ieder zijn zienswijze over het ontwerp naar voren brengen
Vaststelling	Bekendmaking door het vaststellingsbesluit en het structuurplan voor een ieder ter inzage te leggen
	Mededeling aan Gedeputeerde Staten en aan de VROM-inspectie

Bijlage 3: Websites

Websites

www.bedrijventerreinen.ez.nl

www.gelderland.nl

www.mars-zutphen.nl

www.oostnv.nl

www.regiostedendriehoek.nl

www.wrij.nl

www.zutphen.nl

