

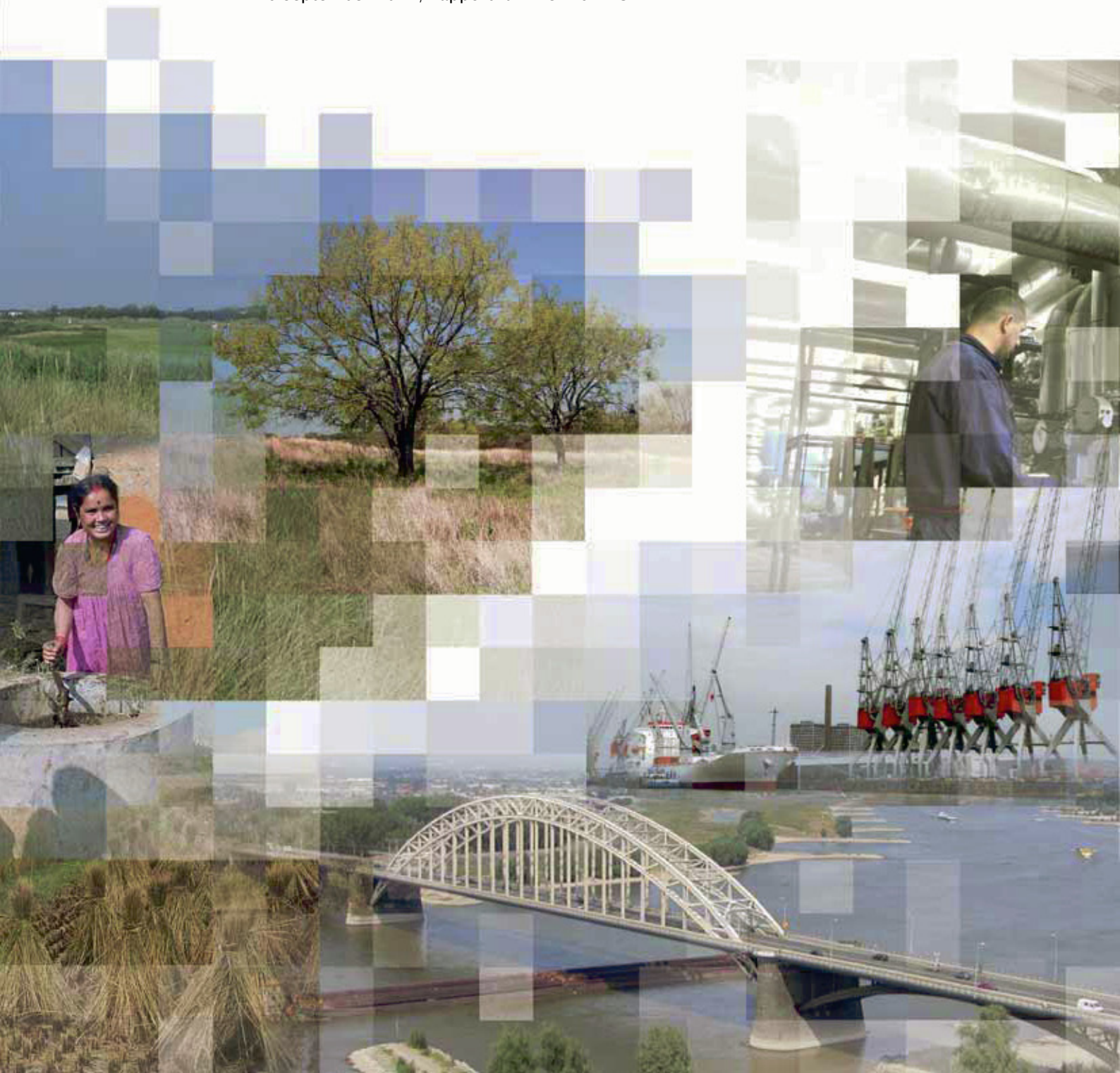


Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Bestemmingsplan Noorderhaven, gemeente Zutphen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

6 september 2012 / rapportnummer 2642-52





# 1. Oordeel over het MER

De gemeente Zutphen wil het gebied 'Noorderhaven' transformeren van een industrieterrein naar een hoogwaardig, divers en levendig centrumstedelijk gebied. Onderdelen van het plan zijn de aanleg van woningen, horecavoorzieningen, kantoren, kleinschalige bedrijfsruimten, detailhandel en culturele voorzieningen. Twee nieuwe spooronderdoorgangen en een raamwerk van openbare ruimte met straten, pleinen, parken en een haven moeten het plangebied verbinden met de stad en de IJssel. Het nieuwe bestemmingsplan is een kaderstellend plan voor de aanleg van de haven en de daarbij te verleggen of aan te passen primaire waterkering van de IJssel. Daarom is voor het besluit over het bestemmingsplan een milieueffectrapport opgesteld. De gemeenteraad van de gemeente Zutphen is bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Voor het aanpassen van de primaire waterkering is een projectbesluit in het kader van de Waterwet vereist. Daarvoor is het Waterschap Rijn en IJssel bevoegd gezag.

In haar voorlopig toetsingsadvies van 31 mei 2012 over het MER 'Bestemmingsplan Noorderhaven, gemeente Zutphen' heeft de Commissie<sup>1</sup> aangegeven dat nog essentiële informatie ontbrak om het milieubelang voldoende te kunnen laten meewegen in de besluitvorming over het bestemmingsplan. Naar aanleiding hiervan heeft de initiatiefnemer in een aanvulling op het MER<sup>2</sup> (Aanvulling op het planMER Noorderhaven, dd. 11 juli 2012) nadere informatie aangeleverd over:

- het nut en de wenselijkheid van de aanleg van de haven die tot gevolg heeft dat de primaire waterkering moet worden verlegd of aangepast;
- de voorgenomen activiteit en met name de functionele eisen met betrekking tot de jachthaven;
- de gevolgen van het verleggen of aanpassen van de primaire waterkering op de hoogwaterveiligheid;
- de gevolgen van de voorziene ontgravingen op de grondwaterstroming en de eventuele risico's van verspreiding van aanwezige grondwaterverontreinigingen in het studiegebied;
- mogelijke gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen voor het Natura 2000 gebied 'Uiterwaarden IJssel' door genoemde verspreidingsrisico's en/of een toenemend gebruik van dat gebied voor recreatie;
- toekomstige wijzigingen in de geluidssituatie in het plangebied door de vaststelling van geluidsproductieplafonds en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

De Commissie is van oordeel dat in het MER en de aanvulling tezamen de essentiële informatie aanwezig is voor de besluitvorming over het bestemmingsplan, waarin het milieubelang een volwaardige rol speelt.

---

<sup>1</sup> Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl) onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

<sup>2</sup> In het verdere advies wordt naar de aanvullende informatie gerefereerd als 'de aanvulling'.

In de aanvulling zijn het nut en wenselijkheid en de voorgenomen activiteit in meer detail onderbouwd of beschreven. Uit de onderzoeken in de aanvulling blijkt dat de gevolgen van het voornemen voor de waterveiligheid, verspreiding van bodem en grondwaterverontreinigingen en de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel relatief beperkt zijn waardoor de havenvariant met een open verbinding met de IJssel het meest past in de stedenbouwkundige wensen voor en de historie van het plangebied.

Het toekomstig woon- en leefklimaat kan mogelijk onder druk komen te staan door ontwikkelingen die meer verkeer in het plangebied genereren en/of meer geluidhinder van het spoor kunnen veroorzaken. In het plangebied kunnen mogelijk maatregelen genomen om barrièrewerking door verkeer te verkleinen en in de uitwerking van het plan rekening te houden met maatregelen om extra geluidhinder te mitigeren. De Commissie doet daar enkele aanbevelingen voor.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht. In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen gedaan voor het wegstelsel in het plangebied.

## 2. Toelichting op het oordeel

### 2.1 Onderbouwing van het nut en de wenselijkheid van de haven

#### *MER*

In het MER ontbreekt een onderbouwing van het nut en de wenselijkheid van de aanleg van een nieuwe jachthaven in het studiegebied. De geplande haven komt namelijk in de directe omgeving van drie al bestaande jachthavens te liggen en kan bovendien door de noodzakelijke wijzigingen van de primaire waterkering van de IJssel mogelijk gevolgen hebben voor de hoogwaterveiligheid in het studiegebied en de scheepvaartveiligheid op de IJssel. Ook is deze onderbouwing noodzakelijk om een beeld te krijgen van de exacte functionele vereisten van de jachthaven, zoals de gewenste of noodzakelijke vaardiepte, het ruimtebeslag en een al dan niet gewenste vrije of snelle in- en uitvaart van de haven. Deze vereisten kunnen uiteindelijk bepalend zijn voor de milieugevolgen van de aanleg en de ingebruikname van de haven (zie ook paragraaf 2.2). De onderbouwing van nut en wenselijkheid is ook van belang wanneer significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Uiterwaarde IJssel niet uit te sluiten zijn en mogelijk de ADC-toets<sup>3</sup> doorlopen moet worden.

---

<sup>3</sup> Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? Inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

### *Aanvulling*

Uit de aanvulling blijkt dat het nut en de wenselijkheid van de Noorderhaven uit de volgende onderdelen bestaat:

- De Noorderhaven past bij de haven en vestingwerken van Zutphen op die locatie in het verleden. Unieke eigenschappen daarbij zijn de open verbinding met de IJssel en de ruimte om de stedelijke functies te mengen met haven en haven bezoek. Daar ligt ook een meerwaarde ten opzichte van de bestaande 3 jachthavens in de directe omgeving van de Noorderhaven.
- Uit het in het MER bijgevoegde onderzoek naar de behoefte aan ligplaatsen voor recreatieve schepen voor het gebied Bronckhorst – Zutphen – Deventer en Zutphen – Lochem blijkt dat er nog een behoefte aan uitbreiding van 110 extra ligplaatsen voor Zutphen bestaat, waaraan de Noorderhaven deels aan kan voldoen.
- De Noorderhaven ligt in vergelijking met andere uitbreidingsmogelijkheden in Zutphen dicht bij het centrum, niet in of aan het Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden IJssel' en buiten het stroomgebied van de IJssel.

Daarmee acht de Commissie het nut en de wenselijkheid van de Noorderhaven voldoende onderbouwd. Het nut en de wenselijkheid van de haven is deels gebaseerd op een open verbinding met de IJssel. Daaruit spreekt een voorkeur voor de open havenvariant met bijkomend ruimtebeslag en eisen voor de hoogwaterveiligheid.

## 2.2 Beschrijving van de voorgenomen activiteit

### *MER*

In het MER zijn drie varianten voor de haven uitgewerkt:

- haven met damwanden met dezelfde kerende hoogte als de dijk;
- een haven met schutsluis;
- een haven met keersluis.

In het MER ontbreekt een inhoudelijke beschrijving van de voorgenomen activiteit wat betreft de havenvarianten. Ontbrekende aspecten zijn onder andere:

- de aan de haven te stellen ontwerpeisen vanuit de gewenste functionaliteit;
- de noodzakelijke vergravingen en/of ophogingen om het gewenste ontwerp (voor de haven, inclusief hoofdwaterkering) te kunnen realiseren, inclusief de aan- en afvoer van materialen;
- de noodzaak voor baggerwerkzaamheden voor de aanleg van de jachthaven;
- de wijze waarop de grondvergravingen en eventuele baggerwerkzaamheden worden uitgevoerd;
- de wijze waarop met eventueel aanwezige bodemverontreiniging wordt omgegaan en de verwerkingsmogelijkheden van niet herbruikbare verontreinigde grond en baggerspecie;
- het gebruik van de haven bij extreem lage en hoge waterstanden op de IJssel;
- de gevolgen van een schut- of keersluis op de waterstanden in de haven bij extreem lage en langdurige hoge waterstanden op de IJssel.

Hierdoor is in het MER de beoordeling op de (milieu)gevolgen onvolledig of onnavolgbaar.

Het gaat met name om de effecten van het voornemen en de varianten op:

- waterveiligheid;
- (water)bodemkwaliteit en -verontreinigingen;

- grondwaterkwaliteit;
- grondwaterstanden en -stromingen en kwel.

Inhoudelijke informatie over de jachthaven en de daarmee samenhangende wijziging van de hoofdwaterkering is essentieel om de milieugevolgen van de verschillende varianten te kunnen bepalen. Overzichtelijk en goed leesbaar kaartmateriaal en visualisaties kunnen deze informatie ondersteunen.

#### *Aanvulling*

In de Aanvulling op het planMER Noorderhaven, dd. 11 juli 2012, wordt de uitvoering van de jachthaven op hoofdlijnen beschreven met een verdere uitwerking van de ingreep in de dijk. Daaruit blijkt dat de effecten van de varianten op waterveiligheid, bodemkwaliteit en grondwater(kwaliteit) klein zullen zijn mede als gevolg van de aanwezige (geo)hydrologische situatie en de kwaliteit van het bij de ontgraving vrijkomende materiaal. Daarmee is de uitvoering van de jachthaven voor het plan-MER voldoende gedetailleerd beschreven.

## 2.3 Gevolgen voor de hoogwaterveiligheid

#### *MER*

In het MER ontbreekt een beschrijving van de gevolgen van de verschillende varianten voor de hoogwaterveiligheid in het binnendijkse gebied. Het gaat daarbij met name om de vraag of de varianten zullen voldoen aan de eisen voor hoogwaterveiligheid voor de korte termijn (afvoer van 16.000 m<sup>3</sup>/sec van de Rijn bij Lobith) en in welke mate rekening wordt gehouden met mogelijk noodzakelijke (toekomstige) maatregelen voor de lange termijn (afvoer 18.000 m<sup>3</sup>/sec). Dit laatste punt heeft met name betrekking op de robuustheid, toekomstvastheid en mogelijke aanpasbaarheid van het voornemen aan toekomstige veiligheidsnormen.

In het MER ontbreekt ook een beschrijving van de mogelijke gevolgen van de geplande ontgravingen en de daarvan afgeleide effecten op de stabiliteit van de primaire waterkering van de IJssel onder verschillende omstandigheden als hoge en lage waterstanden en de daaruit volgende (aanpassings)maatregelen.

#### *Aanvulling*

In de aanvulling staat dat rekening wordt gehouden met de Maatgevende Hoog Waterstanden (MHW) van de IJssel, nu en in de toekomst, zoals vastgelegd in de Leidraad Rivieren voor de jaren 2050 en 2100. Er wordt gesteld dat ook de situatie met een rivierafvoer van 16.000 m<sup>3</sup>/sec is beschouwd. Echter in het bijgevoegde bijlagenrapport 'Effectbepaling heropening Noorderhaven Zutphen, dd. 29 januari 2010' wordt voor de maatgevende hoogwaterstand op de IJssel ter plaatse van Zutphen een peil aangehouden gebaseerd op een maatgevende Rijnafvoer bij Lobith van 15.000 m<sup>3</sup>/sec. Uit dit rapport wordt niet duidelijk wat de maatgevende hoogwaterstand is bij de aan te houden ontwerpafvoer van 16.000 m<sup>3</sup>/sec. Ook wordt geen inzicht gegeven in het peilverhogend effect bij een mogelijk voor de toekomst aan te houden maatgevende afvoer van 18.000 m<sup>3</sup>/sec waarnaar de Commissie heeft gevraagd. Wel wordt in de Aanvulling vermeld dat het Waterschap Rijn en IJssel heeft vereist om rekening te houden met een robuustheidstoets van 1,0 m.

De Commissie gaat er vanuit dat deze toeslag is bedoeld om toekomstig noodzakelijke verhogingen van de hoofdwaterkering te voorkomen en dat deze voldoende is voor de in de toekomst te verwachten hoogwaterstanden bij een maatgevende afvoer van de Rijn bij Lobith van 18.000 m<sup>3</sup>/sec.

De Commissie adviseert om dit in de toelichting van het (ontwerp)bestemmingsplan te verifiëren en de eventuele consequenties hiervan te betrekken in de vervolgpcedure waarin de hoogwaterveiligheid wordt beoordeeld; in het Ontwerpplan van de hoofdwaterkering.

## 2.4 Milieugevolgen bodem en water

### *MER*

In het MER zijn de hydrologische effecten van de geplande ontgravingen voor onder meer de jachthaven in algemene zin beschreven. Het gaat daarbij om veranderingen in grondwaterstanden voor verschillende situaties met en zonder haven.

### **Bodem**

In het MER ontbreekt een voldoende gedetailleerde beschrijving van de bodemopbouw, de bodemsamenstelling en bodemkwaliteit in het plangebied en omgeving om de mogelijke effecten van het initiatief te kunnen beoordelen. Inzicht in de aanwezigheid van diffuse en eventuele lokale verontreinigingsbronnen in de grond, maar ook in grondwater zijn daarbij van groot belang. Indien de aanwezigheid van verontreinigingsbronnen bekend is, dient de aard en omvang van deze verontreinigingen in het MER te worden beschreven.

In het MER ontbreekt een beschrijving van de volgende effecten:

- de effecten van de maatregelen voor de verschillende varianten op de ondergrond, zoals
  - de invloed op de bodemgesteldheid (met name zettingen);
  - de verspreiding van aanwezige verontreinigingen richting het grondwater;
- de chemische en fysische kwaliteit van de vrijkomende grond en eventuele slib en baggerspecie en de wijze van verwerking ervan.

### **Grondwater**

In het MER ontbreekt ook een goede beschrijving van de bestaande hydrologische situatie, waaronder:

- de aanwezige kwel- en infiltratiesituatie onder verschillende omstandigheden;
- de kwaliteit van het grondwater in het studiegebied.

In het MER ontbreekt een beschrijving van de volgende effecten:

- de veranderingen in grondwaterstromingen en de daarvan afgeleide effecten op bijvoorbeeld (nog) aanwezige grondwaterverontreinigingen;
- de veranderingen in grondwaterstanden en daarmee het kwel- en infiltratiepatroon als gevolg van de geplande ontgravingen;
- de mogelijke invloed van de grondwaterstandsveranderingen bij verschillende waterstanden op de IJssel voor de genoemde havenvarianten op aanwezige grondwaterverontreinigingen.

In het MER ontbreekt een beschrijving van:

- maatregelen om eventuele negatieve gevolgen van de geplande ontgravingen te beperken;
- de wijze waarop met eventueel aanwezige gevallen van bodemverontreiniging wordt omgegaan.

#### *Aanvulling*

In de aanvulling zijn verschillende onderzoeken<sup>4</sup> gepresenteerd waarin de bestaande situatie en de bovengenoemde effecten van ontgravingen in het plangebied op de bodem en hydrologie zijn beschreven. Uit de onderzoeken blijkt dat er verschillende bodemverontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn. De aanleg van de haven heeft een gering effect op de grondwaterstanden in de directe omgeving ervan. Op basis van de onderzoeken blijkt echter dat er geen beïnvloeding plaatsvindt van de ingreep op de verspreiding van de aanwezige grondwaterverontreinigingen in de omgeving.

## 2.5 Gevolgen voor Natura 2000 gebied 'Uiterwaarden IJssel'

#### *MER*

In de nabijheid van het plangebied ligt het Natura 2000 gebied 'Uiterwaarden IJssel'. In het MER ontbreekt een beschrijving van de volgende effecten op de instandhoudingsdoelstellingen:

- Het mogelijke risico dat verontreinigd bodemmateriaal en -grondwater door wijzigingen in grondwaterstanden en -stromingen getransporteerd worden naar het Natura 2000 gebied 'Uiterwaarden IJssel' (zie paragraaf 2.4).
- Een kwantitatieve beschrijving van de toename van de recreatieve druk op dit gebied. In het MER wordt aangegeven dat het aantal bewoners van de planlocatie met de komst van nieuwe woningen toe zal nemen. Ook wordt in het MER aangegeven dat deze toename geen extra verstoring met zich mee zal brengen in het Natura2000-gebied omdat het recreatief gebruik in de uiterwaarden momenteel al een zekere mate van verstoring geeft. Dit is in het MER onvoldoende onderbouwd omdat het MER geen informatie geeft over de kwantitatieve toename van het aantal recreanten in relatie tot de instandhoudingsdoelstellingen van de 'Uiterwaarden IJssel' die specifiek gevoelig zijn voor verstoring door recreatie.

#### *Aanvulling*

Uit de bodem en wateronderzoeken blijkt dat er geen onaanvaardbare verspreidingsrisico's van bodem en grondwaterverontreinigingen op zullen treden door de ingrepen in het plangebied.

In de aanvulling op het plan\_MER wordt geconcludeerd dat de uiterwaarden bij het plangebied meer dan nu het geval is zullen worden gebruikt om bijvoorbeeld met de hond te wandelen. Toch wordt er geconcludeerd dat de toename van bezoekers in dit deel van de uiter-

---

<sup>4</sup> *Waterdocument Plan Noorderhaven gemeente Zutphen*, Ganzevles, juli 2010, *Onderzoek naar wijziging geohydrologische situatie i.r.t. grondwaterverontreiniging Flamco*, Tauw, 2010, *Bodem en wateronderzoek Noorderhaven Zutphen*, Witteveen+Bos, dec. 2010, *Grondwatermodellering De Mars*, Zutphen, Tauw, kenmerk R011-4502035GWW-mfv-V01-NL d.d. 7 september 2010.



waarden geen extra verstoring met zich mee zal brengen in het Natura 2000-gebied. Extra uitloop naar het beschermde gebied vanuit Noorderhaven wordt in het voorliggende plan niet mogelijk gemaakt. Het Natura 2000-gebied is namelijk niet toegankelijk vanaf de Noorderhaven vanwege de verbinding tussen de IJssel en de Houthaven en de hekwerken rondom de Marshaven.

Daarmee is in de aanvulling voldoende aannemelijk gemaakt dat negatieve gevolgen van het bestemmingsplan voor de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden IJssel' uitgesloten kunnen worden.

## 2.6 Geluidhinder Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

### *MER*

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wil de minister van Infrastructuur en Milieu de spoorverbinding tussen Elst (aansluiting op de Betuweroute) en de grensovergang bij Oldenzaal geschikt maken voor meer goederenvervoer. Hierdoor zal het goederenvervoer over het spoor door Zutphen in de toekomst toenemen. Het risico op geluidhinder voor de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen nabij het spoor in Noorderhaven zal daardoor ook toenemen. Doordat de plannen nog in de voorbereidende fase verkeren is de omvang van de te verwachten toename op dit moment nog niet vast te stellen. Omdat het aanbrengen van afschermdende voorzieningen langs de spoorbaan strijdig is met de gewenste vermindering van de barrièrewerking adviseert de commissie nu al rekening te houden met de toekomstige wijzigingen door:

- in de berekening van de geluidbelasting van de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen uit te gaan van de groeirimte in de toen nog vast te stellen GeluidProductiePlafonds (GPP's);
- bij de stedenbouwkundige invulling van het plan rekening te houden met de onzekerheid in de toekomstige geluidssituatie. Dit kan door de bebouwing langs de spoorbaan een niet geluidgevoelige bestemming te geven en voorts deze bebouwing zo te dimensioneren dat geluidafscherming voor de rest van het plan gecreëerd wordt;
- specifieke aandacht te besteden aan de manier waarop de extra geluiduitstraling van de stalen spoorbrug in de bepaling van de geluidniveaus in de wijk wordt meegenomen. In technische zin betekent dat, dat de standaard "dipool uitstraling" van railgeluid voor de spoorbrug vervangen moet worden door een monopool uitstraling<sup>5</sup>.

### *Aanvulling*

Uit de aanvulling blijkt dat er in de berekening van de geluidbelasting van de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen al is uitgegaan van enige groeirimte in de inmiddels vastgestelde GeluidProductiePlafonds (GPP's) waarin de situatie 2008 als uitgangssituatie is genomen en daar 1,5 dB bij op is geteld. De Commissie wijst er echter op dat in deze GPP's slechts ruimte aanwezig is voor de autonome ontwikkelingen en dat er geen ontwikkeling in zitten die extra geluidemissies hebben zoals het PHS.

---

<sup>5</sup> Dit type geluidbron kan het best worden verbeeld als een pulserende bol vanuit één punt.

In de aanvulling is niet gerekend met een monopool uitstraling van de brug. ProRail heeft echter aanpassing van de brug gepland zodat deze stiller wordt in de toekomst. Daarbij komen de gegevens beschikbaar voor de correcte berekening van het effect van de spoorbrug die dan geïmplementeerd kunnen worden in de bepaling van de geluidbelasting van de dan aan de orde zijnde bouwplannen.

De Commissie adviseert bij de stedenbouwkundige invulling van het plan rekening te houden met de onzekerheid in de toekomstige geluidssituatie (door het extra geluid van het PHS en/of aanpassingen aan de brug door ProRail). Dit kan door in de planfase geluidgevoelige en geluidongevoelige bestemmingen verstandig te lokaliseren en later in de uitwerking afscherpende werking van bouwblokken te gebruiken om met name de effecten van de eventueel sterk toegenomen geluidemissie van het spoor te mitigeren.

## 2.7 Samenvatting

### *MER*

In het MER ontbreekt een zelfstandig leesbare samenvatting over de inhoud van het MER. De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de varianten daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de varianten, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de varianten en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

### *Aanvulling*

In de aanvulling is een samenvatting opgenomen waarin de belangrijkste conclusies en afwegingen uit het MER zijn beschreven. Daarmee is voldoende informatie beschikbaar gekomen voor de besluitvorming.

## 3. Aanbevelingen voor het vervolproces

De opmerkingen in het verdere advies hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

### 3.1 Toekomstige visie op het wegenstelsel

Het MER geeft geen duidelijkheid over een toekomstige visie op het wegenstelsel in en rond het plangebied (lokaal en regionaal) en de verwachte intensiteiten in en rond het plangebied.

Binnen de verblijfsruimten in Noorderhaven wordt de openbare ruimte ten gunste van de fietser en de voetganger ingericht. Streven is een hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte rond het havengebied. Daarnaast wordt de Havenstraat richting het station voor gemotoriseerd verkeer afgesloten. De huidige Parkstraat wordt de hoofdverbinding voor het plangebied vanuit zuidelijke richting. De bestaande straat wordt hiertoe verbreed en op kruispunten voorzien van verkeerslichten.

De genoemde planonderdelen 'verblijfsruimte met hoge kwaliteit van de leefomgeving' en 'verkeersfunctie en verbreding Parkstraat' lijken tegenstrijdig, omdat de upgradering van de Parkstraat tot hoofdontsluitingsweg (gebiedsontsluitingsweg, GOW) een nieuwe barrière zal vormen voor bewoners, voetgangers en fietser die gebruikmaken van dit deel van het plangebied. Het is daarom onduidelijk hoe de ruimtelijke kwaliteit gegarandeerd wordt wanneer een belangrijke doorgaande verkeersfunctie op de Parkstraat juist ter hoogte van de nieuwe woonwijk en de haven gerealiseerd wordt.

De Commissie adviseert bij de toelichting van het besluit over het bestemmingsplan aan te geven en te onderbouwen hoe de verkeerssituatie vanuit regionale en lokale afwikkeling gezien wordt. Geef aan hoe een betere combinatie van kwaliteit van de leefomgeving voor de bewoners en gebruikers van het nieuwe havengebied en van het voorkomen van barrièrewerking van de nieuwe Parkstraat gerealiseerd kan worden.

## 3.2 Gevolgen voor de nautische veiligheid

### *MER*

In het MER is geen aandacht besteed aan de gevolgen van de nieuwe jachthaven voor de nautische veiligheid op de IJssel, terwijl er een extra vierde haven in Zutphen aangelegd zal worden in de directe nabijheid van de (spoor)brug over de IJssel. De spoorbrug is hierbij relevant omdat deze geopend moet worden bij hoge doorvaarten of juist tijdelijke opstoppingen op de IJssel geeft. De jachthavenvarianten kunnen een effect hebben op een vlotte en veilige vaart op de IJssel bij verschillende rivierwaterstanden. De functie van de haven en die van andere al aanwezige havens kan daarbij van belang zijn.

### *Aanvulling*

In het onderzoek 'Effectbepaling heropening Noorderhaven Zutphen' zijn de effecten van de haven op de nautische aspecten dwarsstroming, zichtlijnen en scheepvaartbewegingen onderzocht. Daaruit blijkt dat een haven met een open verbinding nautisch gezien een betere en veiligere aansluiting geeft op de IJssel. De reden daarvoor is de mogelijkheid van een continue doorvaart en het ontbreken van wachttijd voor schepen buitendijks op sluisopening. In het onderzoek naar de effecten op 'nautica' is geconcludeerd dat de realisatie van de jachthaven in principe niets zal veranderen aan het gedrag van de doorgaande beroepsvaart op de IJssel. Wel zal het gebruik van de jachthaven een redelijk aantal kruisende en invoegende bewegingen genereren in de omgeving van de havenmond. Daarmee zijn de gevolgen voor de nautische veiligheid voldoende in beeld gebracht.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zutphen

**Bevoegd gezag:** gemeenteraad van de gemeente Zutphen

**Besluit:** vaststellen van het bestemmingsplan

**Categorie Besluit m.e.r.:** D12

**Activiteit:** de aanleg van een haven en de daarbij te verleggen of aan te passen primaire waterkering van de IJssel in combinatie met de aanleg van woningen, horecavoorzieningen, kantoren, kleinschalige bedrijfsruimten, detailhandel en culturele voorzieningen, twee nieuwe spooronderdoorgangen en een raamwerk van openbare ruimte met straten, pleinen en parken.

### **Procedurele gegevens:**

kennisgeving MER: 22 februari 2012

ter inzage legging MER: 23 februari 2012 tot en met 4 april 2012

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 27 februari 2012

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 31 mei 2012

toetsingsadvies uitgebracht: 6 september 2012

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

dr. G.J. van Blokland

ir. J.H.J. van der Gun

drs. B. Korf

L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

ir. I. Spapé

### **Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus

op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Omdat de Commissie niet is geraadpleegd bij de voorbereiding op het MER heeft ze een locatiebezoek afgelegd om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- PlanMER Noorderhaven, Tauw BV, 20 december 2011;
- Bestemmingsplan Noorderhaven, SAB, 31 januari 2012;
- Landschapsontwikkelingsvisie Bronckhorst–Lochem–Zutphen, Royal Haskoning, 26 augustus 2009;
- Beleidsplan Zutphen Energieneutraal, Een nieuwe uitdaging vraagt om een nieuw antwoord, gemeente Zutphen, maart 2011;
- Gemeente Zutphen Ontwikkelingsvisie 2020, KuiperCompagnons, april 2001;
- Aanvulling op het planMER Noorderhaven, definitief, 11 juli 2012, TAUW BV;
- Samenvatting planMER Noorderhaven, definitief, 11 juli 2012, TAUW BV.

De Commissie heeft kennis genomen van 13 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 8 mei 2012 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.





Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Bestemmingsplan Noorderhaven, gemeente Zutphen  
en de aanvulling daarop

ISBN: 978-90-421-3495-9



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

W [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

