

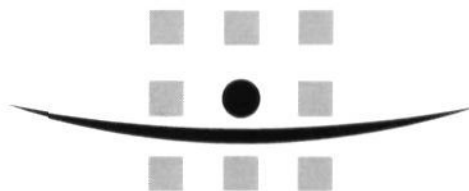
maart 2002

Startnotitie

Containerterminal Letlandsestraat

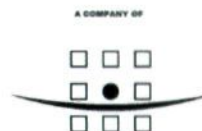
definitief rapport

Gemeente Zutphen



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND B.V. IS A COMPANY OF ROYAL HASKONING



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND BV
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Barbarossastraat 35

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

+31 (0)24 328 42 84

Telefoon

+31 (0)24 360 95 66

Fax

info@nijmegen.royalhaskoning.com

E-mail

www.royalhaskoning.com

Internet

Arnhem 09122561

KvK

Documenttitel	Startnotitie
	Containerterminal Letlandsestraat
Status	definitief rapport
Datum	maart 2002
Projectnaam	milieueffectrapportage Letlandsestraat
Projectnummer	K2015.A0
Opdrachtgever	Gemeente Zutphen
Referentie	K2015.A0/R005/WGR/KMA/Nijm

Opgesteld door	Wouter Groote en Cathelijne van Haselen
Gecontroleerd door	René Idema
Datum/paraaf controle	6/2/02 18/3/02
Goedgekeurd door	Wouter Groote
Datum/paraaf	6/2/02 18/3/02

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1	Inleiding
1.1	Herontwikkeling locatie Letlandsestraat
1.2	De milieueffectrapportage
1.3	De eerste stap: de startnotitie
1.4	Initiatief nemer en bevoegd gezag
1.5	Inspraak
1.6	Informatieavond
1.7	Leeswijzer
2	Achtergronden (her)ontwikkeling letlandsestraat
2.1	Containeroverslag in Zutphen
2.2	Locatiekeuze Letlandsestraat
2.3	Gebiedsbeschrijving
2.4	Varianten voor realisatie containerterminal Zutphen
2.5	Varianten voor de sanering van de stortplaats
3	Voornemen en Alternatieven
3.1	Het voornemen
3.2	Containerterminal
3.3	Sanering van de stortplaats
3.4	Alternatieven
4	Huidige en potentiële waarden en mogelijke milieueffecten
4.1	Projectgebied en studiegebied
4.2	Beoordelingskader
4.3	Huidige en potentiële waarden en mogelijke effecten
5	Procedure en besluitvorming

Verklarende woordenlijst

Literatuurlijst

Bijlage 1: Beschrijving varianten containerterminal

Bijlage 2: Beschrijving saneringsvarianten afvalstort

1 INLEIDING

1.1 Herontwikkeling locatie Letlandsestraat

De afgelopen jaren is in Zutphen door gemeente en bedrijfsleven hard gewerkt aan een goede (her)ontwikkeling van het bedrijventerrein De Mars. Uitgangspunt daarbij is niet zozeer het oplossen van problemen op en rond De Mars als wel het benutten van de potenties. Eén van deze potenties betreft de herontwikkeling van een terrein van circa 16,8 hectare met een voormalige stortplaats in de uiterste noordwestpunt van De Mars. Dit terrein wordt locatie 'Letlandsestraat' genoemd.

De gemeente Zutphen heeft het voornemen de stortplaats te saneren en het terrein te ontwikkelen tot een bedrijventerrein. Onderdeel van deze herontwikkeling is de realisatie van een containerterminal langs het Twentekanaal. Deze ontwikkelingen kunnen een belangrijk regionaal-economisch belang dienen en passen in het nationaal en provinciaal beleid.

Voor de realisatie van de containerterminal en de totale herontwikkeling van de locatie Letlandsestraat moet een bestemmingsplan worden opgesteld. Voor de aanleg van een containerterminal moet een zogenaamde milieueffectrapportage worden doorlopen.



Foto 1.1: luchtfoto van bedrijventerrein De Mars

1.2

De milieueffectrapportage

Aanleiding

Op grond van het Besluit milieueffectrapportage uit de Wet milieubeheer moet een milieueffectrapportage worden doorlopen voor 'de aanleg van een haven voor civiel gebruik voor de binnenscheepvaart (onderdeel C, categorie 4b). Hierbij gaat het om gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een haven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer.

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor het eerste ruimtelijke plan dat juridisch in de *aanleg van de containerterminal voorziet. Voor de locatie Letlandsestraat (waaronder de containerterminal)* wordt een bestemmingsplan opgesteld. De vaststelling van dit bestemmingsplan is daarmee het besluit waarvoor het Milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld.

Doel

De m.e.r. heeft het doel om ervoor te zorgen dat het milieu, naast de andere belangen (zoals economische belangen), op een evenwichtige manier in de besluitvorming wordt betrokken. De m.e.r. levert daartoe zo objectief mogelijke informatie over de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Bovendien wordt in de m.e.r. gekeken welke maatregelen mogelijk zijn om eventuele negatieve milieueffecten te voorkomen of te beperken. Milieu wordt daarbij breed geïnterpreteerd. Ook aspecten zoals landschap, bestaande en te ontwikkelen natuurwaarden, cultuurhistorische waarden, archeologische waarden en woon- en leefklimaat worden bekeken.

De resultaten van de milieueffectrapportage (m.e.r.) worden weergegeven in het Milieueffectrapport (MER).

Reikwijdte van het MER

Het MER beschrijft niet alle onderdelen van het bestemmingsplan, maar beperkt zich tot de m.e.r.-plichtige activiteit: de realisatie van de containerterminal. Omdat de realisatie van de containerterminal (en dus ook de effecten) deels samenhangt met de sanering van de stortplaats zal in het MER op hoofdlijnen worden ingegaan op de saneringswijze en de milieueffecten die hierbij kunnen optreden. Deze informatie biedt bovendien een goede basis voor de procedures die voor de sanering van de stortplaats doorlopen moeten worden.

De sanering van de stortplaats zal in het kader van de Wet Milieubeheer een eigen procedure doorlopen. Afhankelijk van de keuze voor de saneringsvariant kan sprake zijn van een m.e.r.-beoordelingsplicht (onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage). In dat geval zal beoordeeld worden of de specifieke omstandigheden van de sanering van de stort aanleiding geven voor het doorlopen van een milieueffectrapportage. In paragraaf 2.5 is hierop nader ingegaan.

1.3 De eerste stap: de startnotitie

De startnotitie, die voor u ligt, is de eerste stap op weg naar het MER. De bekendmaking van de startnotitie markeert de formele start van de m.e.r.-procedure (zie ook hoofdstuk 5). De startnotitie geeft informatie over de **aanleiding**, **achtergrond** en de **aard** van de voorgenomen activiteit, bevat een beschrijving van de **ontwikkelingsmogelijkheden** van het gebied en presenteert een aantal **alternatieven** voor de realisatie van de containerterminal. Ook wordt aangegeven welke **milieueffecten** mogelijk kunnen optreden en in het kader van het MER nader zullen worden bekeken.

1.4 Initiatief nemer en bevoegd gezag

De **initiatiefnemer** (IN) van de m.e.r. en (voor)ontwerpbestemmingsplan is het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zutphen. Zij is verantwoordelijk voor het opstellen van de startnotitie, het MER en het (voor)ontwerp bestemmingsplan.

In de m.e.r.-procedure treedt de gemeenteraad van de gemeente Zutphen op als **bevoegd gezag** (BG). Het bevoegd gezag geeft in de m.e.r.-procedure richtlijnen voor de inhoud van het MER en beoordeelt de inhoud bij ontvangst. Het bevoegd gezag neemt mede op basis van de informatie in het MER een besluit over de ruimtelijke voorstellen in het (voor)ontwerp bestemmingsplan.



Figuur 1.1 Locatie Letlandsestraat

1.5 **Inspraak**

De startnotitie ligt tot en met ## april 2002 ter inzage. De bekendmaking van deze terinzagelegging vindt plaats door middel van een publicatie in een dag- of huis-aan-huisblad. Na bekendmaking van de startnotitie kan een ieder aangeven welke onderwerpen naar zijn of haar mening in het MER moeten worden onderzocht. Het bevoegd gezag zal bij het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het MER met deze inspraakreacties rekening houden.

Schriftelijke reacties op de startnotitie kunnen tot en met ## april 2002 worden gestuurd naar:

Gemeente Zutphen
College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 41
7200 AA Zutphen

Als het MER is aanvaard, zal het samen met het (voor)ontwerp bestemmingsplan worden gepubliceerd. Er volgt dan opnieuw een inspraakronde, waarbij een ieder zijn of haar mening kan geven over de volledigheid en juistheid van het MER en tevens zijn of haar zienswijze kan bekendmaken op het (voor)ontwerp bestemmingsplan.

1.6 **Informatieavond**

Om u zo goed mogelijk te informeren wordt in april 2002 een openbare informatiebijeenkomst gehouden. Tijdens deze bijeenkomst wordt algemene informatie verstrekt over het voornemen en de te doorlopen procedure. Ook is er gelegenheid tot het stellen van vragen.

De exacte datum, het tijdstip en de locatie van de informatiebijeenkomst wordt in de publicatie bekend gemaakt.

1.7 **Leeswijzer**

De achtergronden van de (her)ontwikkeling van de Letlandsestraat worden beschreven in hoofdstuk 2. Er wordt onder meer ingegaan op de mogelijkheden van containeroverslag in Zutphen, de locatiekeuze voor de containerterminal en de –in het voortraject- onderzochte varianten voor de realisatie van de terminal. Ook wordt ingegaan op de samenhang met de sanering van de huidige stortplaats en de –in het voortraject- onderzochte saneringsvarianten. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens aangegeven welke alternatieven in het MER bekeken zullen worden. Hoofdstuk 4 geeft een korte impressie van de huidige en potentiële waarden in het studiegebied en de mogelijke effecten die de realisatie van de containerterminal tot gevolg heeft. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 de te doorlopen procedure beschreven.

2 ACHTERGRONDEN (HER)ONTWIKKELING LETLANDSESTRAAT

2.1 Containeroverslag in Zutphen

Beleid stimuleert multimodaal vervoer

De groei van (vracht-)mobiliteit gaat onverminderd door. Deze groei kan gevolgen hebben voor de kwaliteit van onze leefomgeving en de bereikbaarheid van de economische centra (zie intermezzo: ontwikkelingen in goederenvervoer). Stimulering van multimodaal vervoer wordt gezien als één van de mogelijkheden om de groei van het wegvervoer te beperken en de bereikbaarheid van economische centra te waarborgen (zie intermezzo: beleid stimuleert multimodaal vervoer). Multimodaal vervoer is een ketensysteem bestaande uit transport over water en spoor, knooppunten voor overslag (*terminals*) en wegtransport tussen overslagterminal en verzenders dan wel ontvangers van de goederen/containers.

Intermezzo: Ontwikkelingen in goederenvervoer

De groei van de (vracht-)mobiliteit gaat onverminderd door. Deze groei heeft negatieve gevolgen voor de kwaliteit van onze leefomgeving en de bereikbaarheid van de economische centra. Stimulering van multimodaal vervoer wordt gezien als één van de mogelijkheden om de groei van het wegvervoer te beperken en de bereikbaarheid van economische centra te waarborgen (Ministerie van VenW, 2000 en 1991 en Provincie Gelderland, 1998 en 1999). Multimodaal vervoer is een ketensysteem bestaande uit knooppunten (overslagterminals), vervoersverbindingen over water en/of spoor (shuttels) tussen knooppunten en het wegvervoer dat het transport tussen de knooppunten en de verzenders dan wel ontvangers van de lading verzorgt. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1997-2001 voorziet een groei van het multimodale vervoer van circa 13 miljoen ton in 1994 tot circa 65 miljoen ton in 2010.

Belangrijke aspecten voor een bedrijf om gebruik te maken van multimodaal vervoer zijn: het aanbod van logistieke dienstverleners, een terminal in de regio en lagere kosten ten opzicht van het wegvervoer. Overigens spelen ook de stijging van de kosten van het wegvervoer en de files op de wegen, multimodaal vervoer in de kaart.

Mede door de opkomst van het multimodale vervoer wordt het vervoer in containers steeds belangrijker. De mogelijkheden voor het containervervoer liggen met name in het vervoer van en naar Mainport Rotterdam. Naar verwachting van het Gemeentelijke Havenbedrijf Rotterdam zal in de jaren tot 2010 het aantal overgeslagen containers van en naar een binnenvaartschip sterk stijgen (circa 2,4 miljoen containers in 2010 ten opzichte van 800.000 in 1996).

Zutphen: knooppunt van waterwegen

In het provinciaal en regionaal beleid is Zutphen aangewezen als een belangrijke locatie voor de vestiging van een Regionaal Overslag Centrum ten behoeven van binnenvaart tussen Rotterdam en de Achterhoek en Twente (Gemeente Zutphen, 1998, 2000 en provincie Gelderland, 1996 en 1998). De oprichting van een containerterminal in Zutphen (CTZ) geeft invulling aan dit beleid en biedt de Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen een alternatieve logistieke ontsluiting voor het goederenvervoer.

Zutphen is een goede locatie voor de realisatie van een containerterminal, omdat het op een knooppunt van twee belangrijke waterwegen ligt: de IJssel en het Twentekanaal. Het Twentekanaal behoort net als de IJssel tot de vaarwegklasse Va. Deze vaarwegen hebben een aanzienlijke capaciteit en zijn geschikt voor schepen met een maximale tonnage van 3.000 ton, een maximale lengte van 110 meter, een maximale breedte van 11,4 meter en een diepgang van 2,8 meter.

Een containerterminal in Zutphen biedt vooral opstapmogelijkheden voor goederenvervoer per binnenvaart tussen Rotterdam en de Achterhoek en Twente. Afhankelijk van de vraag vanuit de markt kunnen op termijn aanvullende verbindingen via het water naar Amsterdam en Antwerpen worden gerealiseerd.

Het verzorgingsgebied voor de terminal in Zutphen bestaat uit een gebied in de straal van circa 30 tot 50 kilometer rond Zutphen waaronder de stedendriehoek, vooral het gebied ten noorden en oosten van Zutphen. Rondom Zutphen liggen de plaatsen Apeldoorn, Deventer, Lochem en Borculo. Uit een onderzoek (CTZ, 2000) bij het verladend bedrijfsleven (import- en exportbedrijven) in en rond Zutphen blijkt dat de realisatie van een terminal haalbaar is. Het potentiële ladingaanbod van bedrijven in het verzorgingsgebied voor vervoer per binnenschip wordt geschat op circa 25.000 TEU¹ per jaar.

CTZ in relatie tot andere terminals

Langs de IJssel is tot op heden geen overslagterminal voor containers actief. Andere containerterminals in het oosten des lands zijn aanwezig in Meppel, Nijmegen en in de regio Hengelo/Enschede (terminal Twente). Gelet op het verzorgingsgebied liggen deze terminals geen van alle binnen het bereik van de terminal in Zutphen. Andersom geredeneerd oefenen geen van de genoemde terminals invloed uit op het verzorgingsgebied van de terminal Zutphen, met uitzondering van de terminal Twente. Het is echter de verwachting dat beide terminals aanvullend ten opzicht van elkaar zullen werken en niet zozeer concurrerend.

Een andere overslagterminal in Oost-Nederland is het MTC Valburg (bij het operationeel worden van het MTC zal de terminal in Nijmegen verdwijnen). Het MTC richt zich met name op het KAN-gebied en de strategisch ligging tussen Rotterdam en het Roergebied. Verwacht wordt dat het MTC geen negatieve invloed zal uitoefenden op het behoedzame scenario dat voor Zutphen gekozen is. Samenwerking behoort zelfs tot de mogelijkheden.

¹ TEU = Twente foot Equivalent Unit (standaard laadeenheid). 1 TEU is een 20 voeter van ongeveer 6 meter lengte.

Intermezzo: Beleid stimuleert intermodaal vervoer

In het *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II)*, en als uitwerking daarvan de nota *'Transport In Balans'*, wordt het vergroten van het marktaandeel van het vervoer per spoor, binnenvaart, kustvaart of pijpleiding als beleidsdoelstelling aangegeven. Het SVV II heeft als doelstelling geformuleerd dat in de periode 1986 tot 2010 het vervoerde tonnage goederen over vaarwegen in Nederland met 55% moet groeien. Van een daadwerkelijke verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart kan alleen sprake zijn indien de beschikbare hoofd- en regionale vaarwegen worden beschouwd als één nat vervoersysteem samen met bedrijventerreinen en de weginfrastructuur. Uit verkennend onderzoek ten behoeve van *Transport in Balans* is gebleken dat de dominantie van het binnenlands wegvervoer over de korte afstand (0-50 km) een technisch en economisch gegeven is en alleen het (binnenlands)vervoer over middellange afstanden (50-150/200 km) en over lange afstanden (meer dan 200km) mogelijkheden biedt voor verschuivingen van wegvervoer naar binnenvaart en spoor.

In het kader van het project *STIGOWA* (STimuleren Goederenvervoer Over WAter), een initiatief van het Inter Provinciaal Overleg, is onderzocht waar kansrijke stimuleringsgebieden liggen voor natte overslagmogelijkheden. Daarbij is onder andere gekeken naar het verzorgingsgebied, de aanwezigheid van bedrijventerreinen en de capaciteit van de vaarweg. Zutphen wordt tot een van de kansrijke gebieden gerekend.

In het *Provinciaal Verkeer en Vervoersplan Gelderland* is Zutphen ook een belangrijke locatie voor de vestiging van een Regionaal Overslag Centrum ten behoeve van de binnenvaart van Rotterdam naar Twente. De beleidsdoelstellingen van de provincie Gelderland met betrekking tot het goederenvervoer krijgen invulling in het Actieplan Goederenvervoer Gelderland. In dit plan wordt een aantal strategische argumenten aangevoerd om meer aandacht te besteden aan het goederenvervoerbeleid.

- De bereikbaarheid van Gelderse regionale en bovenregionale kernen, zoals de Stedendriehoek, voor vrachtverkeer komt in toenemende mate onder druk te staan;
- De logistieke sector is een belangrijke pijler van de Gelderse economie en het belang neemt in de toekomst alleen maar toe;
- De huidige concurrentiepositie van Gelderland bij het aantrekken van bedrijven uit de logistieke sector is voor verbetering vatbaar;
- Beheersing van de groei van het wegvervoer en de groei van het marktaandeel van de binnenvaart en het spoor zijn belangrijk vanuit de optiek van leefbaarheid en bereikbaarheid;
- Beschikbaarheid van multimodale faciliteiten in Gelderland is een belangrijke voorwaarde voor het behoud of de versterking van de concurrentiepositie van bedrijven met omvangrijke goederenstromen;
- In andere Gelderse regio's zijn tal van activiteiten te ontplooiën die complementair zijn aan het MTC-Valburg;
- Een actieve rol van overheden is nodig om in de komende jaren de marktpositie van multimodaal vervoer te versterken.

Tijdelijke locatie Industriehaven

Private initiatiefnemers, verzameld in CTZ (Container Terminal Zutphen) BV, zijn onlangs begonnen met de op- en overslag van containers in de oude industriehaven van Zutphen. Zij verwachten op deze locatie in de eerste drie jaar een groei van de overslag tot 8.500 TEU te kunnen realiseren (zie tabel 2.1). Dit is een tijdelijke locatie. Gezien de beperkte beschikbare ruimte in deze haven en de benodigde ruimte voor op- en overslagactiviteiten, moet binnen drie, hooguit vier jaar een andere definitieve locatie beschikbaar komen (zie figuur 2.1). De genoemde termijn van drie à vier jaar is cruciaal voor een gezonde financiële bedrijfsvoering en om de verwachte groei in de afhandeling van containers op langere termijn te kunnen opvangen.

Tabel 2.1: groeiverwachting CTZ (CTZ, 2000)

Jaar	Aantal TEU	Stijging
1	6.000	
2	7.000	Stijging van 1.000 stuks = 16,6% t.o.v. van jaar 1
3	8.500	Stijging van 1.500 stuks = 21% t.o.v. van jaar 2
4	10.000	Stijging van 1.500 stuks = 17,6% t.o.v. van jaar 3
5	12.000	Stijging van 2.000 stuks = 20% t.o.v. van jaar 4
6	13.000	Stijging van 1.000 stuks = 8% t.o.v. van jaar 5
7	14.000	Stijging van 1.000 stuks = 7,6% t.o.v. van jaar 6
8	15.000	Stijging van 1.000 stuks = 7% t.o.v. van jaar 7

2.2

Locatiekeuze Letlandsestraat

De gemeente Zutphen en CTZ BV hebben het voornemen om de containerterminal te realiseren op de locatie Letlandsestraat. Deze locatie is de enige realistische optie. Een drietal redenen ligt hieraan te grondslag.

Huidige locatie Industriehaven heeft beperkte capaciteit

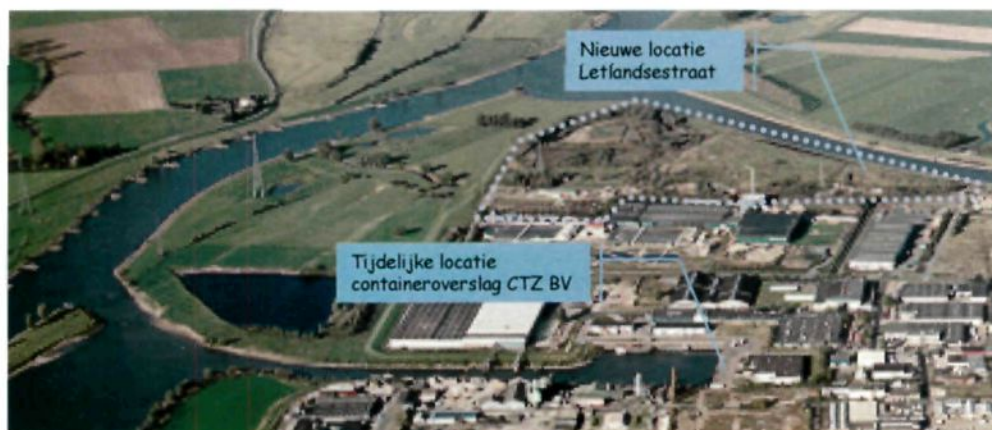
De containerterminal kan op de huidige locatie in de eerste drie jaar een groei realiseren tot circa 8.500 TEU per jaar (CTZ, 2000). Op langere termijn is deze ruimte te beperkt voor een gezonde financiële bedrijfsvoering en kan de verwachte groei in containeroverslag niet worden opvangen (in jaar 8 circa 15.000 TEU per jaar).

Locatie Letlandsestraat biedt ruimte aan watergebonden activiteiten

Vanwege de ligging langs de IJssel en het Twentekanaal leent de locatie Letlandsestraat zich uitermate goed voor vestiging van watergebonden bedrijvigheid, zoals een regionaal overslag centrum. Aan een locatie met een dergelijk profiel is in de gehele regio Stedendriehoek een grote behoefte (Gemeente Zutphen, 2002 en 2000). De ligging van het overslagcentrum op het bedrijventerrein De Mars biedt bovendien goede mogelijkheden voor de gevestigde bedrijven op De Mars om gebruik te maken van watertransport met minimaal voor- en/of natransport over de weg.

Sanering voormalige stortplaats biedt toekomstperspectief

Op de locatie Letlandsestraat ligt een voormalige stortplaats met een totale oppervlakte van 17 hectare. De locatie is sinds 1992 niet meer in gebruik. De gemeente heeft het voornemen om de afvalberg te saneren en de vrijkomende ruimte te (her)ontwikkelen voor bedrijvigheid. Deze ruimte biedt toekomstperspectief voor onder meer een verdere groei van de containerterminal. Herstructurering en intensivering van de schaarse ruimte past binnen het Rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid (zie ook intermezzo: intensief ruimtegebruik).



Figuur 2.1: tijdelijke en nieuwe locatie containeroverslag Zutphen

Intermezzo: intensief ruimtegebruik

Het belang van intensief ruimtegebruik als strategie is nadrukkelijk door de rijksoverheid bevestigd door de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening met haar interventiestrategieën 'Intensiveren, Combineren en Transformeren'. En ook in de Rijksnota's over bijvoorbeeld water en verkeer wordt herhaaldelijk gewezen op de noodzaak van intensief en meervoudig ruimtegebruik. De beperkte ruimte in ons land komt steeds meer onder druk te staan, met als gevolg een verlies aan ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. De toenemende claims op onze schaarse ruimte kunnen met intensief en meervoudig ruimtegebruik in betere banen worden geleid. Door de functies wonen, werken, recreëren, verkeer, vervoer en natuur slimmer te combineren en de ruimte intensiever te benutten, wordt de beschikbare ruimte beter benut en kan de ruimtelijke kwaliteit in Nederland worden verbeterd.

In de Vijfde Nota wordt gesteld dat de inrichting van de *specifieke werkmilieus* veel efficiënter kan door *effectief en meervoudig* ruimtegebruik. Deze brede aanpak van een intensiever gebruik van ruimte voor werken is gericht op een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van bedrijfsterreinen en gebouwen.

In de Vijfde Nota wordt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bijvoorbeeld de volgende prioriteitsstappen onderscheiden (de zogenaamde SER-ladder):

1. Gebruik de ruimte die reeds beschikbaar is gesteld voor een bepaalde functie en/of door herstructurering beschikbaar gemaakt kan worden.
2. Maak optimaal gebruik van de mogelijkheden om door meervoudig ruimtegebruik de ruimteproductiviteit te verhogen.
3. Indien het voorgaande onvoldoende soelaas biedt, is de optie van uitbreiding van het ruimtegebruik aan de orde.

2.3 Gebiedsbeschrijving

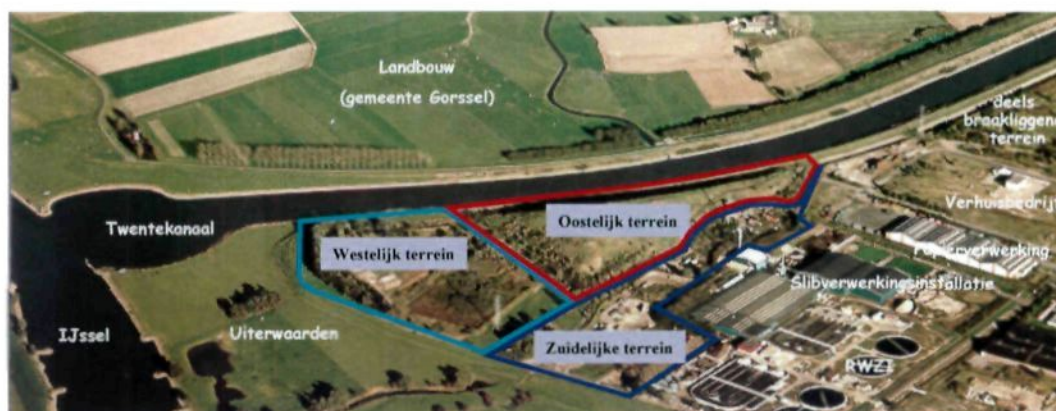
De locatie Letlandsestraat bevindt zich in het noordwesten van bedrijventerrein De Mars en ligt langs de vaarwegen IJssel en Twentekanaal (zie figuur 2.2).

Het oostelijk terrein

Het oostelijk deel van de locatie Letlandsestraat betreft het oude stortgedeelte met een oppervlakte van ongeveer 5,5 hectare. Tot 1992 is hier circa 780.000 m³ afval gestort, zonder onder- en bovenafdichting. De afvalberg heeft - met uitzondering van de oostzijde - rondom steile taluds en een hoogte van ongeveer 25 meter boven maaiveldniveau.

Het westelijk terrein

Het westelijk deel is in de huidige Afvalstoffenwetvergunning opgenomen als uitbreidingsmogelijkheid van het oostelijk deel (circa 6 hectare). In lagen onder het huidige maaiveld is in het verleden circa 190.000 m³ afval gestort. Later is op het terrein een slipdepot aangelegd en zijn enige partijen grond in depot gezet. Op het terrein zijn de restanten van Fort de Pol te vinden. Fort de Pol was een verdedigingswerk uit de Late Middeleeuwen (zie hoofdstuk 4, intermezzo Fort de Pol).



Figuur 2.2: huidige functies in het studiegebied (vlakelementen)

Het zuidelijk terrein

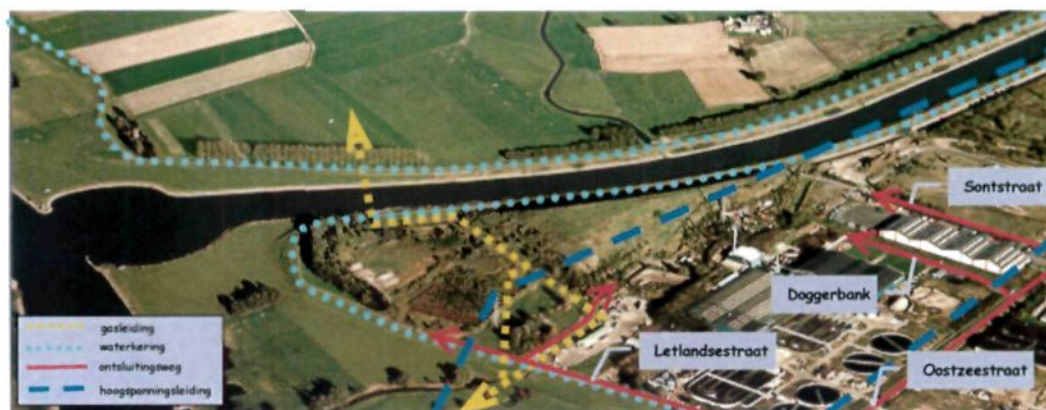
Op het zuidelijk deel is in het verleden, zonder afvalstoffenwetvergunning, circa 240.000 m³ afval gestort. Het terrein is ongeveer 5,3 hectare groot. Op dit terrein is ook een aantal autoslopers actief geweest. Op dit moment is een deel van het terrein in gebruik als woon- en bedrijfslocatie c.q. woonwagenlocatie. Ook is in dit deelgebied een regionaal afgiftepunt voor bijzonder afval gesitueerd (zogenaamde Berkelmilieu) en is een regionaal overslagstation voor wit- en bruingoed gevestigd. De gemeente Zutphen heeft twee gronddepots in het zuidelijke gebied (zuidwest en zuidoost).

De omgeving

Het gebied wordt ten westen en ten noorden begrenst door de IJssel en het Twentekanaal. De uiterwaarden vervullen een belangrijke ecologische functie. Het gebied ten noorden van het Twentekanaal is agrarisch gebied met verspreide ligging van boerderijen. Ten zuiden van de locatie Letlandsestraat ligt de rioolwaterzuiveringsinstallatie van Waterschap Rijn en IJssel. Ten oosten daarvan de composteringsinstallatie Groep Midden Betuwe. Daarnaast bevinden zich onder andere de papierverwerking van Daalder en het verhuis- en transportbedrijf van Addink B.V. Het gebied ten oosten hiervan ligt nog deels braak en valt binnen het bestemmingsplan 'Industrieterrein Oostzeestraat'.

Infrastructuur

Aan de zuid-westzijde loopt de Letlandsestraat (zie figuur 2.3). Deze weg ontsluit de regionale afgiftepunt en overslagpunt en de gronddepots. De Letlandsestraat gaat over in een smalle dijkweg. Een zijstraat van de Letlandsestraat ontsluit het terrein van de voormalige autoslopers. Aan de zuidoost-zijde liggen de ontsluitingswegen de Doggersbank en de Sontstraat. In het zuiden grenzen de RWZI en de Slibverwerkingsinstallatie aan de Oostzeestraat. Het gebied wordt doorkruist door twee hoogspanningsleidingen van 50 en 150 kV. Tevens loopt er een hoofdgastransportleiding door het westelijk en zuidelijk deel van het terrein.



Figuur 2.3: huidige functies in het studiegebied (structuurelementen)



Figuur 2.4: kaart van het plangebied (1:25.000)

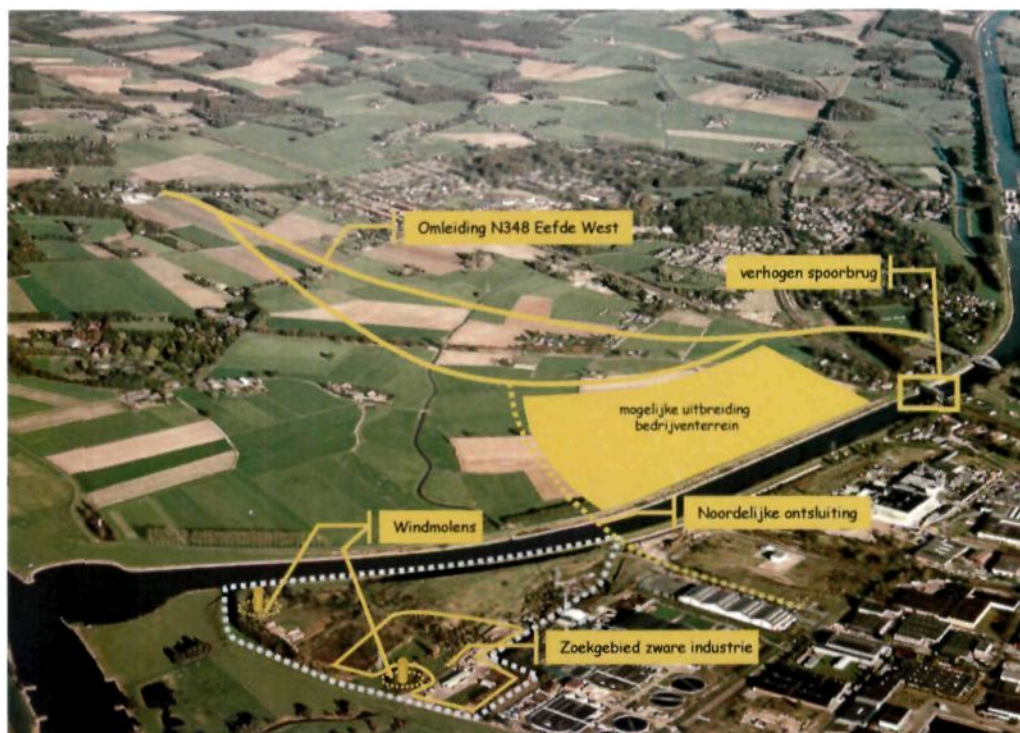
Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving

Behalve het bestaand ruimtegebruik zijn ook toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de Letlandsestraat van belang (zie figuur 2.5). Onderscheid kan worden gemaakt tussen toekomstige ontwikkelingen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden (autonome ontwikkeling) en zogenaamde "zachte ontwikkelingen", dat wil zeggen de ruimtelijke ontwikkelingen die nog niet zijn vastgesteld in beleid.

Een autonome ontwikkeling betreft de plaatsing van drie *windturbines* aan de westzijde van het bedrijventerrein de Mars. Twee van de turbines liggen in het plangebied van de Letlandsestraat. Op dit moment ligt het (voorontwerp)bestemmingsplan ter inzage.

De volgende "zachte" ontwikkelingen worden voorzien:

- De mogelijkheden voor een *omleiding van de N348* ten westen van de woonkern Eefde worden thans door de provincie Gelderland en de gemeente Gorssel onderzocht. Verschillende tracéliggingen behoren tot de mogelijkheden.
- In het gemeentelijk beleid van Gorssel is een ontwikkelingslocatie voor 30 hectare *bedrijventerrein Eefde-West* ten noorden van het Twentekanaal voorzien. De exacte locatie wordt nader bekeken op het moment dat de ontwikkelingen met betrekking tot de N348 duidelijk zijn.
- Voor een goede (her)ontwikkeling van De Mars is de gemeente van plan een *noordelijke ontsluiting* te realiseren. De gemeente is voorstander van de aanleg van een brug over het Twentekanaal. Vanaf De Mars kan het verkeer over deze brug naar de mogelijke rondweg om Eefde worden geleid en van daaraf vervolgens naar de N348. Deze ontsluiting kan bovendien direct aantakken op het aan de noordkant van het Twentekanaal geplande nieuwe bedrijventerrein Eefde-West.
- Om het Twentekanaal te laten voldoen aan de eisen die voor de binnenscheepvaart gelden, dient de *spoorbrug* verhoogd te worden. Dit is een mogelijke toekomstige ontwikkeling.
- De gemeente Zutphen heeft het voornemen om op het zuidwestelijk deel van locatie Letlandsestraat *zware en milieuhinderlijke industrie* te situeren. De gemeente wil deze ontwikkeling mogelijk maken in het nieuwe bestemmingsplan Letlandsestraat. Hiertoe zal onder meer een oplossing moeten worden gezocht voor aanwezige gronddepots en regionale afgiftepunt en overslagstation.



Figuur 2.5: toekomstig mogelijke ontwikkelingen

2.4

Varianten voor realisatie containerterminal Zutphen

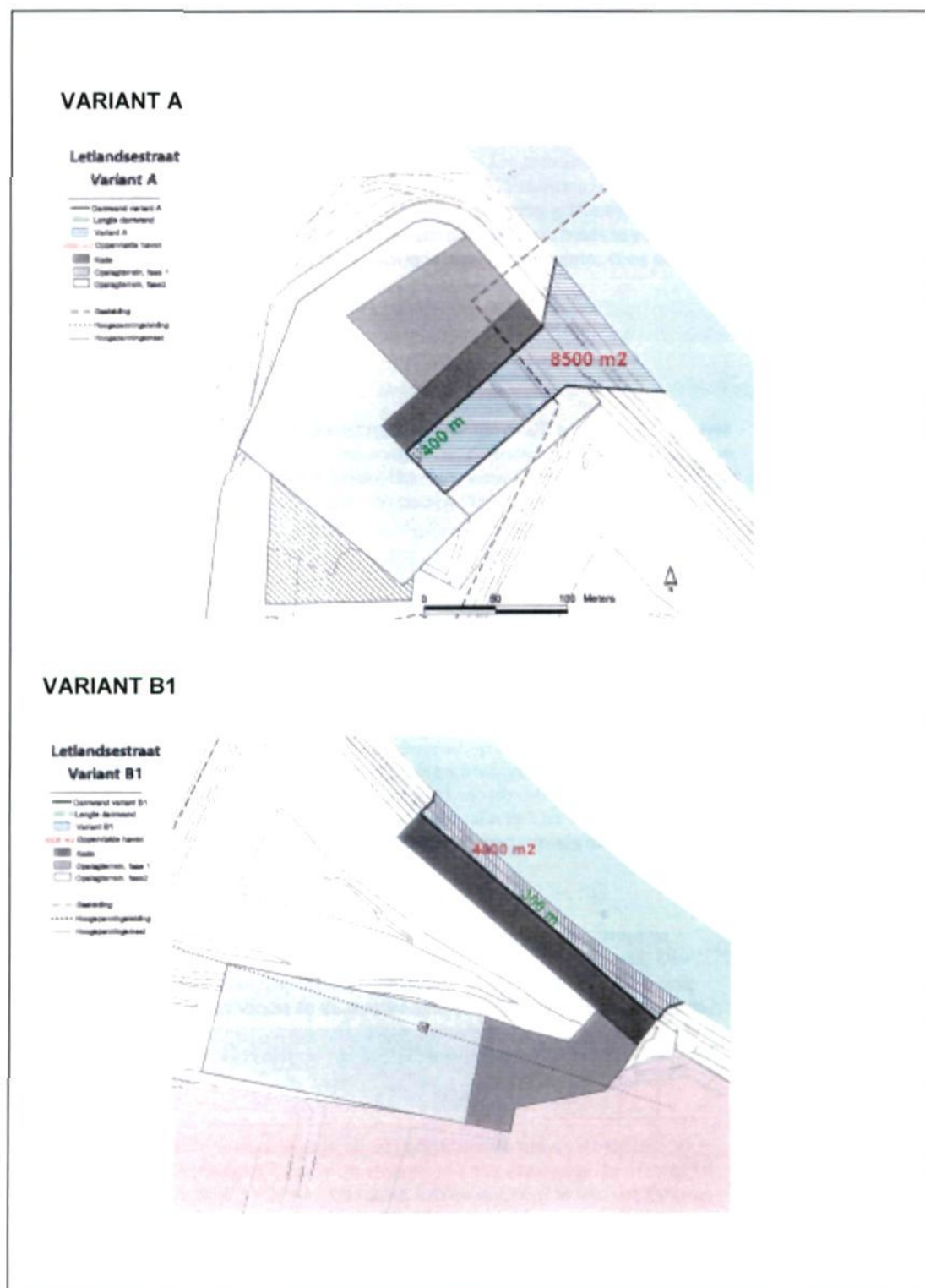
In het voortraject zijn de verschillende mogelijke varianten onderzocht voor de realisatie van de containerterminal op de locatie Letlandsestraat (Grontmij, 2000). In deze studie is nog niet met een mogelijke sanering van de afvalstort rekening gehouden. De huidige omvang en ligging van de afvalberg waren uitgangspunt voor het ontwerpen van de varianten. Daarnaast zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de havenfaciliteit moet ruimte bieden aan schepen met een lengte tot 110 meter, en
- de containerterminal moet bij de start een overslagcapaciteit hebben van 8.500 TEU per jaar en dient voldoende ruimte te bieden voor een doorgroei naar 15.000 TEU per jaar (zie tabel 2.1).

Figuren 2.6 en 2.7 geven een overzicht van de onderzochte varianten. In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving van de verschillende varianten opgenomen.

Uit het onderzoek (Gemeente Zutphen, 2001) is gebleken dat variant B1 de enige haalbare optie is. De volgende overwegingen liggen hieraan te grondslag.

- **veiligheid:** variant C valt af vanwege te grote veiligheidsrisico's voor de scheepvaart. Rijkswaterstaat acht de andere varianten waaronder variant B1 acceptabel vanuit veiligheidsoogpunt. Varianten B2 en A scoren wel positiever op veiligheid dan variant B1.
- **kosten:** de kosten van realisatie - uitgedrukt in bijdragen van de overheid (investeringen, algemene middelen of subsidies) - zijn bij variant B1 het laagst en bij variant A het hoogst. Variant A kost circa 3.3 miljoen euro, variant B1 2.0 miljoen euro, variant B2 2.5 miljoen euro en variant C 3.4 miljoen euro. De prijzen zijn gebaseerd op 120 meter kade bij variant A en 240 meter kade bij de andere varianten.
- **tijd:** realisatie dient spoedig plaats te vinden. Variant B1 is het snelst te realiseren. Voor aanleg van de kadefaciliteit behoeft slechts een relatief geringe hoeveelheid afval verplaatst te worden in vergelijking met varianten A en C. Bovendien ligt deze variant geheel op het grondgebied van de gemeente Zutphen in tegenstelling tot variant B2.
- **ontsluiting:** de ontsluiting van variant B1 is al grotendeels aanwezig in de vorm van de Doggerbank en de Sontstraat. Ook de situering ten opzichte van de nieuw geprojecteerde noordelijke ontsluiting van de Mars is optimaler dan bij varianten A en C.
- **ruimtegebruik:** variant B1 heeft een minder grote ruimtelijke claim tot gevolg dan variant A en B2, waarbij respectievelijk een nieuw vaargeul en een draaikom moeten worden aangelegd. Variant A en C zijn ongunstig bij een herontwikkeling van de locatie Letlandsestraat en nieuw uit te geven bedrijventerreinen (zie ook paragraaf 2.5).
- **draagvlak:** variant B1 heeft een breed draagvlak onder de betrokken partijen. Alleen vanuit de veiligheid van de scheepvaart scoort variant B1 minder dan de varianten A en B2, maar wordt door Rijkswaterstaat wel acceptabel geacht.

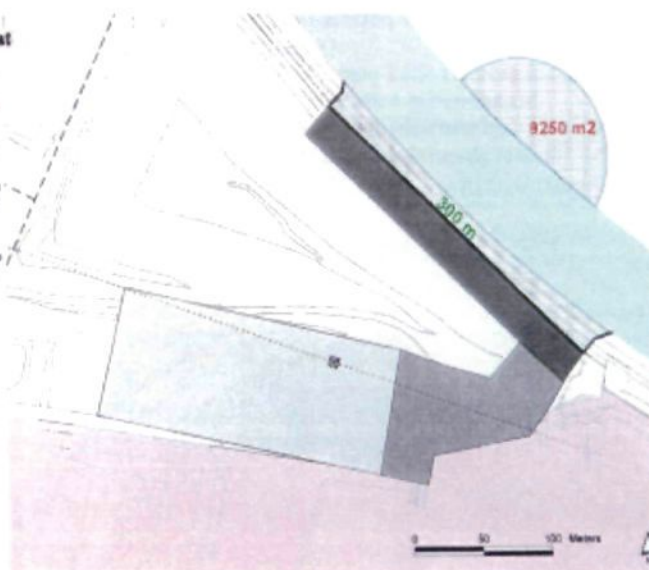


Figuur 2.6: onderzochte varianten containerterminal (Gemeente Zutphen, 2001)

VARIANT B2

Letlandsestraat Variant B2

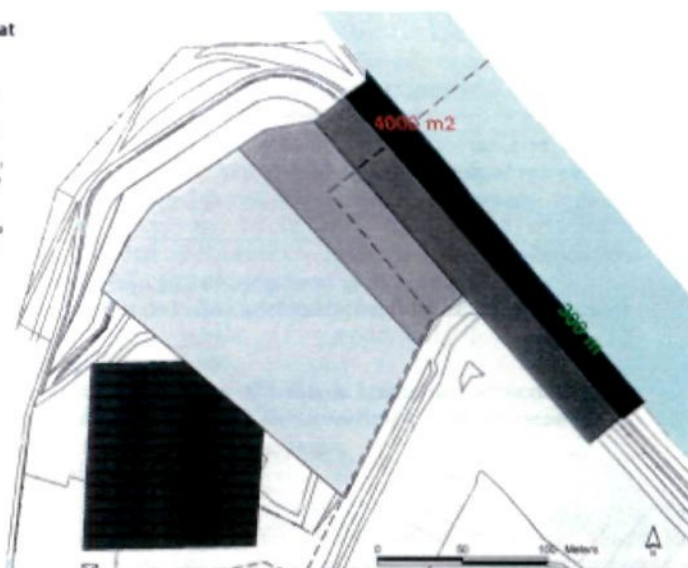
- Demand variant B2
- Lange demand
- Variant B2
- 6250 m² Openbare haven
- Kade
- Opvangemach, fase 1
- Opvangemach, fase 2
- Bevestiging
- Hoogspanningsleiding
- Hoogspanningsgevel



VARIANT C

Letlandsestraat Variant C

- Demand variant C
- Lange demand
- Variant C
- 4000 m² Openbare haven
- Kade
- Opvangemach, fase 1
- Opvangemach, fase 2
- Bevestiging
- Hoogspanningsleiding
- Hoogspanningsgevel



Figuur 2.7: onderzochte varianten containerterminal (Gemeente Zutphen, 2001)

2.5 Varianten voor de sanering van de stortplaats

Aanleiding voor het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie voor herontwikkeling van het gehele plangebied Letlandsestraat vormt een schrijven van de provincie Gelderland. In deze brief (d.d. 20 november 1997) is de gemeente Zutphen door de provincie verzocht de eindafwerking van het oostelijk stortcompartiment op de stortlocatie te realiseren. Deze afwerking dient plaats te vinden conform de eisen uit de Afvalstoffenwetvergunning.

Naar aanleiding daarvan heeft de Grontmij een tweetal studies uitgevoerd ('Beschrijving saneringsvarianten en ontwikkelingskosten bedrijventerrein', 2001 en 'Herontwikkeling Letlandsestraat; sanerings- en voorkeursvarianten bedrijventerrein', 2002). In laatstgenoemde rapport worden de vier hoofdvarianten ten aanzien van de sanering van de stort beschreven. Hieronder wordt van ieder van deze varianten een korte beschrijving gegeven (zie ook figuur 2.8). In bijlage 2 is een uitgebreidere beschrijving van de varianten opgenomen.

Variant 0

Deze variant houdt in dat de huidige afvalberg (= oostelijk terreindeel) wordt afgewerkt conform de vergunningsvoorschriften. Het terrein zal worden ontdaan van groen, verhardingen en opstallen. De stortplaats zal worden geherprofileerd. Het overblijvende afval zal worden gescheiden van de herbruikbare materialen en elders worden gestort. De stortplaats zal worden voorzien van een bovenafdichting, inclusief een gasdrainage en gasfakkel.

Variant 1

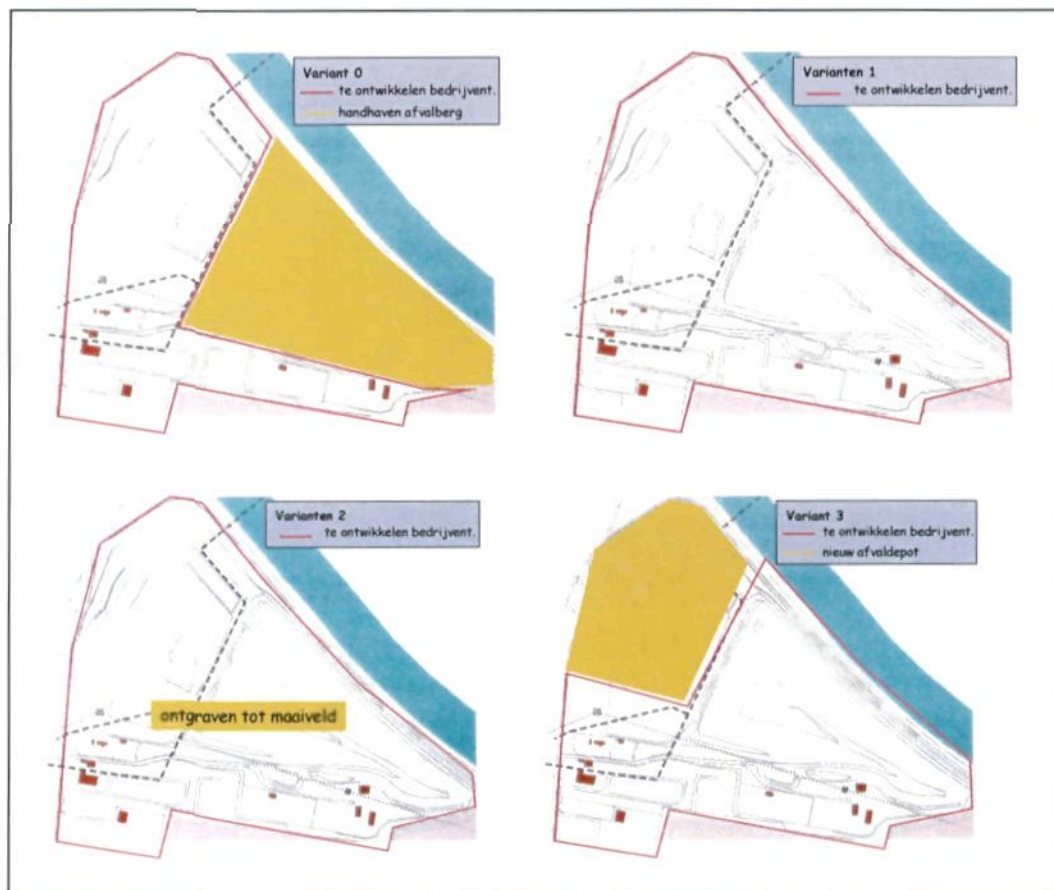
Deze variant houdt in dat de totale hoeveelheid afval wordt ontgraven, gescheiden en naar een andere stortplaats wordt afgevoerd. Niet alleen het afval van de huidige afvalberg, maar ook het afval van de omliggende terreindelen zal worden ontgraven, gescheiden en afgevoerd. Het bruikbare materiaal (circa 40%) zal deels worden toegepast voor de ophoging van het terrein en zal voor een deel buiten de locatie worden toegepast in ophogingen en dergelijke.

Variant 2

Deze variant houdt in dat van de huidige afvalberg enkel het boven het maaiveld (NAP + 8,00 m) aanwezige afval wordt ontgraven, gescheiden en afgevoerd naar een andere bestemming. De bij scheiding vrijkomende grond en puin zullen worden gebruikt als ophooglaag op de locatie.

Variant 3

Deze variant houdt in dat van de huidige afvalberg enkel het boven het maaiveld (NAP +8,00 m) aanwezige afval wordt ontgraven en gescheiden en wordt verwerkt op het westelijk terrein. Hiertoe dient op het westelijk terrein een depot te worden ingericht die voldoet aan de huidige regelgeving. De bij scheiding vrijkomende grond en puin zullen worden gebruikt als ophooglaag op de locatie.



Figuur 2.8: de varianten voor de sanering van de stortplaats (Gemeente Zutphen, 2002)

Voorkeursvariant gemeente Zutphen is variant 3

In tabel 2.2 worden de belangrijkste verschillen tussen de varianten gegeven. De gemeente Zutphen geeft de voorkeur aan variant 3. De volgende argumenten liggen aan deze keuze ten grondslag.

- **Kosten:** de omvang van de saneringskosten zijn, in vergelijking met de andere alternatieven, gemiddeld. Deze kosten zijn redelijkerwijs en met behulp van financiering op te brengen. Bij deze variant is de grondprijs van het bedrijventerrein de Mars acceptabel en vergelijkbaar met de grondprijs voor nieuwe bedrijventerreinen in Zutphen.
- **Milieuhygiëne:** de gehele bovengrondse afvalberg wordt gesaneerd (afgegraven, gescheiden en verwerkt). Het resterende afval wordt op het westelijke deel geconcentreerd, waar eveneens een onderafdichting wordt aangebracht. De afvalberg wordt ook van boven afgedicht en krijgt een groene begroeiing. De bij de scheiding vrijkomende grond en puin zullen worden gebruikt als ophooglaag op de locatie. Het resterende afval dat onder maaiveld ligt heeft naar verwachting geen invloed op de kwaliteit naar de omgeving (milieu, water, luchtzuiverheid).
- **Maatschappelijk nut:** de stortplaats wordt voor een groot deel gesaneerd en hergebruikt. De ruimtelijke en landschappelijke verbetering die deze variant

oplevert is zichtbaar. De ruimte van het bedrijventerrein de Mars wordt bruto met circa 12 hectare uitgebreid. De vrijgekomen ruimte (oostelijk deel) biedt onder meer groeiperspectief en mogelijkheden voor zware en watergebonden bedrijvigheid. Dit sluit aan bij de huidige bedrijvigheid. De resterende afvalberg wordt geconcentreerd op één punt, krijgt een groen en ecologisch karakter en past logischer in het landschap dan in de huidige situatie het geval is. De overgang van de uiterwaarden naar het nieuwe bedrijfsterrein wordt hiermee geleidelijker en krijgt een zekere afscheiding van het punt waar de twee waterwegen samenkomen.

Tabel 2.2: kenmerken varianten sanering stort

	Variant 0	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Ontgraven afval	nee, herprofilen en afvalberg voorzien van bovenafdeling	volledig ontgraven	Ontgraven tot maaiveldhoogte	ontgraven tot maaiveldhoogte
Storten afval	n.v.t.	Afvoeren naar andere stortplaats	Afvoeren naar andere stortplaats	In depot westelijk gelegen deel van terrein (boven- en onderafdeling)
Herbruikbare materialen	Afvoeren en gebruik elders	Verwerken ter plaatse	Verwerken ter plaatse	Verwerken ter plaatse
Uit te geven kavels (ha)	7,5	12	12	9,2
Sanerings- en inrichtingskosten (na exploitatie)	3.651.796 euro 8.047.500 gld	50.812.040 euro 111.975.000 gld	27.655.635 euro 60.945.000 gld	11.981.386 euro 26.403.500 gld

Vervoltraject (eventueel een m.e.r.-beoordeling)

Een keuze voor variant 3 heeft tot gevolg dat een zogenaamde m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen moet worden.

De wijziging van de stortplaats valt onder lijst D van het Besluit m.e.r., omdat in saneringsvariant 3 de geschatte capaciteit van het nieuwe depot (420.000 m³) boven de m.e.r.-beoordelingsdrempel van 250.000 m³ valt, maar nog onder de m.e.r.-plichtige drempel van 500.000 m³. Voor de wijziging van de stortplaats moet daarom worden beoordeeld of er een m.e.r. moet worden doorlopen of niet. Het beoordelingsplichtige besluit is in dit geval de vergunningverlening in het kader van de Wet Milieubeheer (3.5 AwB). Het bevoegd gezag is de provincie Gelderland.

De beoordeling of het noodzakelijk is een Milieueffectrapport op te stellen is geheel afhankelijk van het feit of de specifieke omstandigheden waaronder de activiteit wordt ondernomen kunnen leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Dit worden de 'bijzondere omstandigheden' genoemd (VROM, 1999). Het bevoegd gezag (in dit geval de provincie Gelderland) beslist of er sprake is van bijzondere omstandigheden bij de wijziging van de stortplaats.

3 VOORNEMEN EN ALTERNATIEVEN

3.1 Het voornemen

Het voornemen betreft de aanleg en exploitatie van een terminal voor de overslag van containers en eventueel van bulk- en stukgoed. Omdat de realisatie van de containerterminal deels samenhangt met de sanering van de stortplaats zal op hoofdlijnen ook ingegaan worden op de saneringsactiviteiten. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in een realisatiefase en een gebruiksfase. In het MER zal het voornemen nader worden gespecificeerd.

3.2 Containerterminal

3.2.1 Activiteiten tijdens de realisatie

Aanleg van een laad- en loskade

De laad- en loskade zal geschikt dienen te zijn voor een mobiele kraan, een reachstacker en vrachtwagencombinaties. De gemeente is van opvatting dat de laad- en loskade een openbaar karakter moet hebben, dat wil zeggen dat de kade benut moet kunnen worden door meerdere bedrijven. De ophoging van de kade zal zoveel mogelijk gebeuren met materiaal uit het gebied zelf. De huidige waterkerende functie van de dijk langs het Twentekanaal zal in de nieuwe situatie behouden blijven.

Aanleg van opslagterrein

Het opslagterrein van de containerterminal zal maximaal 5 hectare bedragen. Dit terrein zal moeten worden verhard. Het opslagterrein kan onder meer worden benut als bufferfunctie voor het aan- en afvoeren van goederen en de opslag van lege containers (depot-functie). De ophoging van het terrein zal zoveel mogelijk gebeuren met materiaal uit het gebied zelf.

Aanleg van overige faciliteiten

Op de terminallocatie wordt een kantoorunit en opslag- en reparatieloods geplaatst.

Aanleg van infrastructuur

De containerterminal zal voor (vracht)verkeer ontsloten moeten worden, verlichting zal moeten worden aangebracht, riolering dient te worden aangelegd, hekken zullen moeten worden geplaatst etc. Ook zullen er maatregelen moeten worden genomen ter voorkoming van bodem- en waterverontreinigingen (morsingen, lekkages, bij schoonspoelen van containers, bij calamiteiten e.d.). Gekeken kan worden naar mogelijkheden om hemelwater op te vangen voor het schoonspoelen van containers en mogelijk zijn er in het gebied retentiemogelijkheden om de hoge waterstanden op de rivier af te vlakken of om overvloedige regenval tijdelijk te bergen. Zoveel mogelijk zal aangesloten worden bij de bestaande infrastructuur.

Verwijderen van afval, grond en puin en bodemslib

Voor realisatie van de langszij-haven moet een oppervlak van circa 4.000 m² afval, grond en puin worden afgegraven. In het MER zal worden ingegaan op de samenstelling, kwaliteit, wijze van verwijdering en plaats, alsmede mogelijkheden voor hergebruik (zie ook paragraaf 3.3). Ook zal bij de havenfaciliteit bodemslib moeten worden verwijderd om dezelfde diepte te garanderen als bij de IJssel ter hoogte van de kruising met het Twentekanaal.

Landschappelijke en ecologische inpassing

De containerterminal zal op een verantwoorde en goede wijze moeten worden ingepast in de huidige landschappelijke en ecologische structuren. Gekeken moet worden of nadelige gevolgen kunnen worden voorkomen (preventie). Indien dat niet mogelijk is, moet onderzocht worden hoe nadelige gevolgen zoveel mogelijk beperkt kunnen worden (mitigatie).

3.2.2 Activiteiten tijdens de exploitatie

Aan- en afvoer van containers per schip

De containers zullen per schip met maximale lengte tot 110 meter en beladen tot ongeveer 2.500 ton worden aan- en afgevoerd. In het MER zal aandacht worden besteed aan de frequentie van het aanleggen van schepen en de te verwachten ladingstromen (hoeveelheden, aard, herkomst, bestemmingen, leeg/vol). Ook wordt specifiek ingegaan op de vaarroutes van schepen en de nautische veiligheid.

Containeroverslag

Voor het laden en lossen van de binnenvaartschepen zal gebruik worden gemaakt van een mobiele kraan, die tijdens het laden en lossen met vier punten op steunplaten staat. In het kader van het laden en lossen kan de kraan verplaatst worden. Voor het verwerken van stuk- en bulkgoederen kan de kraan worden voorzien van een elektrische grijper. Een reachstacker wordt ingezet voor het laden en lossen van de containertrucks en voor het vervoer van de containers van de kade naar het opslagterrein. In het MER zal worden aangegeven tussen welke uren de overslag plaats zal vinden (12 uren- of 24 uursoverslag).

Aan- en afvoer per vrachtwagen over de weg

De containers zullen worden aan- en afgevoerd over de weg. De ontsluiting en routekeuzemogelijkheden voor (vracht)wegverkeer zullen nader worden onderzocht. Aangegeven zal worden in hoeverre infrastructurele knelpunten kunnen ontstaan. De routing van gevaarlijke stoffen krijgt hierbij extra aandacht. Aandacht zal worden besteed aan de consequenties van een mogelijke rondweg om Eefde van de N348 en de noordelijke ontsluiting van de Mars.

Opslag van lege containers (depot-faciliteit)

Het voornemen bestaat onder meer uit de opslag van containers (zogenaamde depot-faciliteit). In het MER wordt ingegaan op de ligging en opslag van (lege) containers. Speciale aandacht krijgt het stapelen van containers.

Kleinschalige reiniging en reparaties aan containers

Het voornemen is om kleinschalige reinigingen en reparaties aan containers uit te voeren in een loods. In het MER wordt de ligging van de faciliteiten en type werkzaamheden nader beschreven.

Overslag van stuk- en bulkgoederen

De havenfaciliteiten hebben ook de mogelijkheid voor overslag van bulk- en stukgoederen

Fasering

De fasering van de aanleg van de containerterminal hangt direct samen met de saneringswijze en –tempo van de stortplaats. Een finaal besluit voor de saneringswijze van de stort is nog niet genomen (de Wm-procedure moet nog worden opgestart) en de doorlooptijd van de sanering kan meerdere jaren duren. Dit betekent dat bij de fasering van de containerterminal rekening dient te worden gehouden met de huidige omvang en ligging en de saneringswijze van de afvalberg.

3.3 Sanering van de stortplaats

3.3.1 Activiteiten in de realisatiefase

Ontgraven van huidige afvalberg tot maaiveld

De huidige afvalberg zal tot maaiveld worden afgegraven. Hierbij komt naar schatting 420.000 m³ afval, 140.000 m³ puin en 140.000 m³ grond vrij. Voordat tot ontgraving kan worden overgegaan zal het terrein 'gestript' moeten worden van groen, verhardingen en opstallen.

Scheiding van vrijkomende deelstromen

Het ontgraven afval wordt gescheiden en daarna nuttig toegepast of gestort. Scheiding vindt plaats in een sorteerinstallatie door één of meer van de volgende bewerkingsstappen te hanteren: zeven (grof), handmatige sortering en afscheiding van ferro-metalen (magneetband). De verwerking vindt bijvoorbeeld plaats door het afval in een doseerbunker te storten, en het via een zeef en transportbanden door een sorteercabine te leiden. Niet recyclebare fracties worden gestort, gevaarlijk afval wordt afgevoerd naar een erkende verwerkingsinrichting en metalen naar de schroothandel. Er is daarbij sprake van tijdelijke opslag van puin en grond nabij de sorteerinstallatie.

Toepassen van vrijkomende deelstromen

Het na scheiding vrijkomend afval zal gestort worden op een nieuw aan te leggen stortvak op een gedeelte van het westelijk terreindeel (zie hieronder). Het puin (na puinbreking) en grond zijn naar verwachting herbruikbaar en zullen in het kader van ophoging terug kunnen worden gebracht in het plangebied. Een andere optie is om –na ophoging– het overtollige materiaal elders toe te passen. Een mogelijke toepassing is bijvoorbeeld de aanleg van de nieuwe noordelijke ontsluitingsweg voor De Mars.

Realisatie en inrichting nieuw afvaldepot

Op een gedeelte van het westelijk deel moet een depot worden ingericht. Voor de aanleghoogte wordt uitgegaan van het hoogste gedeelte van het terrein. Dit is het meest noordwestelijke punt. Deze hoogte bedraagt NAP +9,5 meter. Uitgangspunt hierbij is dat het bestaande terrein niet kan worden uitgevlakt vanwege het aanwezige afval. Dit houdt in dat de overige vakken opgehoogd moeten worden tot eveneens NAP +9,5 meter. Deze ophoging kan worden uitgevoerd met de vrijkomende deelstromen (puin en grond). De benodigde ruimte voor het depot bedraagt circa 4,5 ha. Dit is gebaseerd op de benodigde stortruimte voor het vrijkomende afval (na scheiding).

Het depot zal worden voorzien van een onderafdichtingsconstructie die voldoet aan de huidige regelgeving. Na het storten van het afval zal de gehele stortplaats worden voorzien van een bovenafdichtingslaag. Deze constructie zal eveneens conform huidige regelgeving worden aangelegd. De hoogte van het nieuw aan te leggen stortvak zal inclusief eindafdichting maximaal NAP + 35 meter bedragen (met een taludhelling van maximaal 1:3). De stortplaats zal worden voorzien van een ontgassingssysteem met bijbehorende gasfakkel of biofilter. Aandacht zal worden besteed aan de landschappelijke inrichting en het medegebruik van het nieuwe depot.

Omleggen gastransportleidingen

Op het gedeelte van het terrein tussen de huidige stortplaats en het westelijk gedeelte liggen twee gastransportleidingen. Bij de gekozen variant zal in de eindsituatie afval aanwezig zijn op het huidige tracé van deze gastransportleidingen. Hiertoe dienen de gastransportleidingen te worden verlegd.

3.3.2 Activiteiten in de beheers- en monitoringsfase

Nazorg

Nadat de het nieuwe depot of de huidige afvalstort is voorzien van een bovenafdichting is nazorg van de stortplaats noodzakelijk. De nazorgactiviteiten bestaan uit monitoring, inspectie, onderhoud en vervanging. De monitoring betreft periodieke controle van het grondwater boven- en benedenstrooms van de stortplaats, en controle op de emissie van stortgas. De voorzieningen op de stortplaats moeten regelmatig worden geïnspecteerd, dit betreft onder andere de drainagesystemen en het ontgassingssysteem. Onderhoud en vervanging zijn nodig om de voorzieningen eeuwigdurend in stand te houden.

3.4 Alternatieven

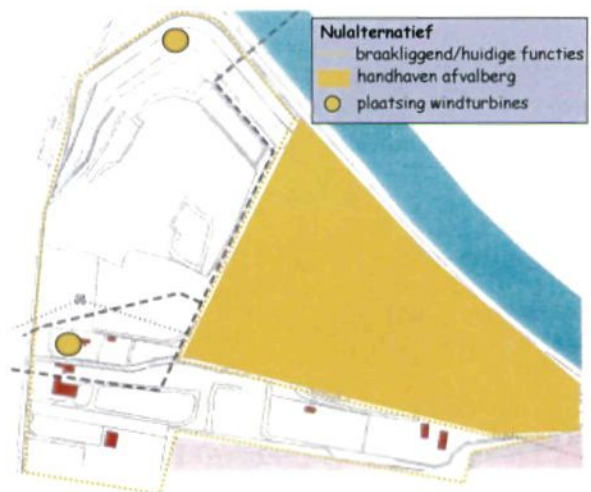
De alternatieven om de containerterminal te realiseren en de huidige afvalstort te saneren worden beïnvloed door tal van randvoorwaarden en uitgangspunten. Randvoorwaarden en uitgangspunten komen voort uit onder meer het huidige beleid en wetgeving, ruimtelijke initiatieven in de omgeving, de technische mogelijkheden, de mogelijkheden voor een rendabele exploitatie, bestuurlijke keuzen in het voortraject, maatschappelijk draagvlak en dergelijke. In het MER zullen deze randvoorwaarden en uitgangspunten worden beschreven. Op basis hiervan worden in het MER de alternatieven en varianten uitgewerkt. Enkele belangrijke uitgangspunten zijn:

- De ligging van de langszijhaven in variant B1 is de enige mogelijke locatie in Zutphen die voor realisatie in aanmerking komt.

- Variant 3 is de enige mogelijke variant die voor sanering van de huidige afvalstort in aanmerking komt.
- Het waterkerend vermogen van de waterkering langs het Twentekanaal dient te allen tijde (ook bij maatgevende hoogwaterstanden) behouden te blijven.
- Rekening moet worden gehouden met de ligging van de te realiseren windturbines en de bepalingen die in het bestemmingsplan windpark De Mars zijn gegeven.
- Rekening moet worden gehouden met de aanwezige hoogspanningsmasten.
- De containerterminal zal ook onafhankelijk van de sanering van de stort gerealiseerd moeten kunnen worden.
- Rekening zal worden gehouden met de omliggende bedrijven.

3.4.1 Het nulalternatief

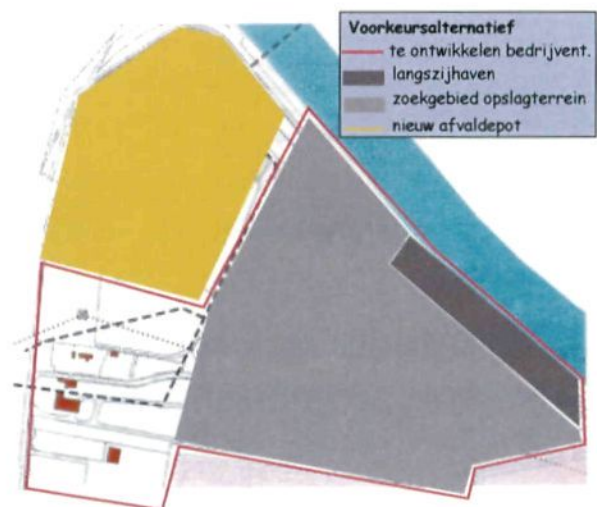
Het nulalternatief is de verwachte situatie in 2020 zonder de realisatie van de containerterminal en zonder afgraving van de huidige afvalberg. Wel wordt ervan uitgegaan dat de huidige afvalberg wordt afgewerkt conform de vergunningvoorschriften (sanerings-variant 0). Deze situatie wordt ook wel de verwachte autonome ontwikkeling genoemd. In het nulalternatief is uitgegaan van beleid waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden (zie paragraaf 2.3). Dit alternatief dient als referentiekader voor de effectbeschrijving.



Figuur 3.1 het nulalternatief

3.4.2 Het voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief bestaat uit die onderdelen die de voorkeur van de initiatiefnemer (college van B&W van de gemeente Zutphen) geniet. Het voorkeursalternatief bestaat uit de realisatie van de langszijhaven zoals beschreven in variant B1 (zie paragraaf 2.5) en uit de sanering van de huidige afvalberg zoals beschreven in variant 3 (zie paragraaf 2.6). Na sanering van de stortplaats kan het vrijkomende terrein worden benut voor onder meer opslagterrein van de containerterminal.



Figuur 3.2. het voorkeursalternatief

In het MER zal het voorkeursalternatief verder worden uitgewerkt. Het voorkeursalternatief kan daarmee tevens gevoed worden door ideeën uit het meest milieuvriendelijk alternatief (zie hieronder). Het voorkeursalternatief zal uiteindelijk vertaald worden in een stedenbouwkundig plan en worden opgenomen in het (voor)ontwerp bestemmingsplan.

3.4.3 Het meest milieuvriendelijk alternatief

De Wet milieubeheer schrijft voor dat in het MER naast de te beschrijven alternatieven in ieder geval een alternatief moet worden ontwikkeld waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel als mogelijk worden voorkomen. Dit alternatief wordt het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) genoemd. Het MMA moet een redelijk en volwaardig alternatief zijn en niet op voorhand als onuitvoerbaar worden beschouwd. In het MER zal het MMA worden ontwikkeld op basis van het voorkeursalternatief. Gezocht zal worden naar mogelijkheden om negatieve milieueffecten te voorkomen dan wel te verzachten en om de kwaliteiten in het plangebied of in de omgeving te versterken. Het MMA zal dienen als een inspiratiebron om het voorkeursalternatief verder vorm te geven. Bij de plan- en besluitvorming kunnen elementen uit het MMA worden opgenomen om het plan milieuvriendelijker te maken. Het MMA is gericht op een milieuvriendelijke inrichting van containerterminal. Daarnaast zal globaal ingegaan worden op milieuvriendelijke maatregelen met betrekking tot de sanering van de stort.

Voor het ontwikkelen van het MMA zullen ambities per thema worden benoemd. In het volgende hoofdstuk zal nader op de thema's en kwaliteiten van het gebied ingegaan. De belangrijkste thema's voor het formuleren van het MMA zijn:

- **landschap:** gekeken zal worden naar een zorgvuldige landschappelijke inpassing van de nieuwe afvaldepot en de containeroverslag;
- **natuur:** voorkomen van negatieve effecten op (ecologisch) beschermde gebieden en de flora en fauna (bijvoorbeeld de uiterwaarden en aangegeven botanisch waardevolle gebieden) en inpassing van de langsijhaven met betrekking tot de 'groene vinger' langs het Twentekanaal;
- **cultuurhistorie:** met de herontwikkeling van het gebied is er een uitgelezen kans om "Fort de Pol" weer uit de vergetelheid te ontrukken;
- **recreatie:** de hoge ligging van het depot met uitzicht over de uiterwaarden en de IJssel, de historische betekenis van "Fort de Pol" en aansluiting op een nieuwe fietsroute langs de IJssel bieden mogelijkheden voor recreatie;
- **intensief en meervoudig ruimtegebruik:** onderzocht zal worden welke mogelijkheden er zijn om het gebied intensief te gebruiken en om verschillende functies op slimme wijzen te combineren;
- **woon- en leefmilieu:** gezocht zal worden naar mogelijkheden om hinder (verkeer, geluid, licht, stof, stank e.d.) naar de omgeving zoveel mogelijk te beperken, zowel in de aanleg- als de exploitatiefase;
- **veiligheid:** aandacht zal worden besteed aan nautische veiligheid en een veilige inrichting van het afvaldepot;
- **bodem en water:** gekeken zal worden naar maatregelen om verspreiding van grondwater- en oppervlaktewaterverontreiniging te voorkomen. Hierbij zal ook aandacht worden besteed aan bodemverontreiniging, verontreiniging naar de lucht (vrijkomende gassen) en risico's voor de volksgezondheid. Daarnaast zal worden gekeken naar retentiemogelijkheden (tijdens bij hoge rivierwaterstanden en/of overvloedige regenval).

4 HUIDIGE EN POTENTIËLE WAARDEN EN MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

4.1 Projectgebied en studiegebied

Het project- of plangebied voor het MER bestaat uit het gebied waarop daadwerkelijk wordt ingegrepen. Het studiegebied is het gebied waar effecten kunnen optreden als gevolg van de ingreep (zie kaart 4.1). Dit gebied is veel ruimer dan het projectgebied. Het studiegebied is afhankelijk van het effect. Effecten op de bodem en grondwater zijn bijvoorbeeld meer lokaal van aard, terwijl emissies van CO₂ en NO_x op regionaal en nationaal niveau een rol kunnen spelen (bv. het broeikas effect). Het gebied waar daadwerkelijk op ingegrepen wordt, betreft in dit geval de huidige en nieuwe afvalstortlocatie en de locatie voor de overslaghaven.



Figuur 4.1: plan- en studiegebied

4.2 Beoordelingskader

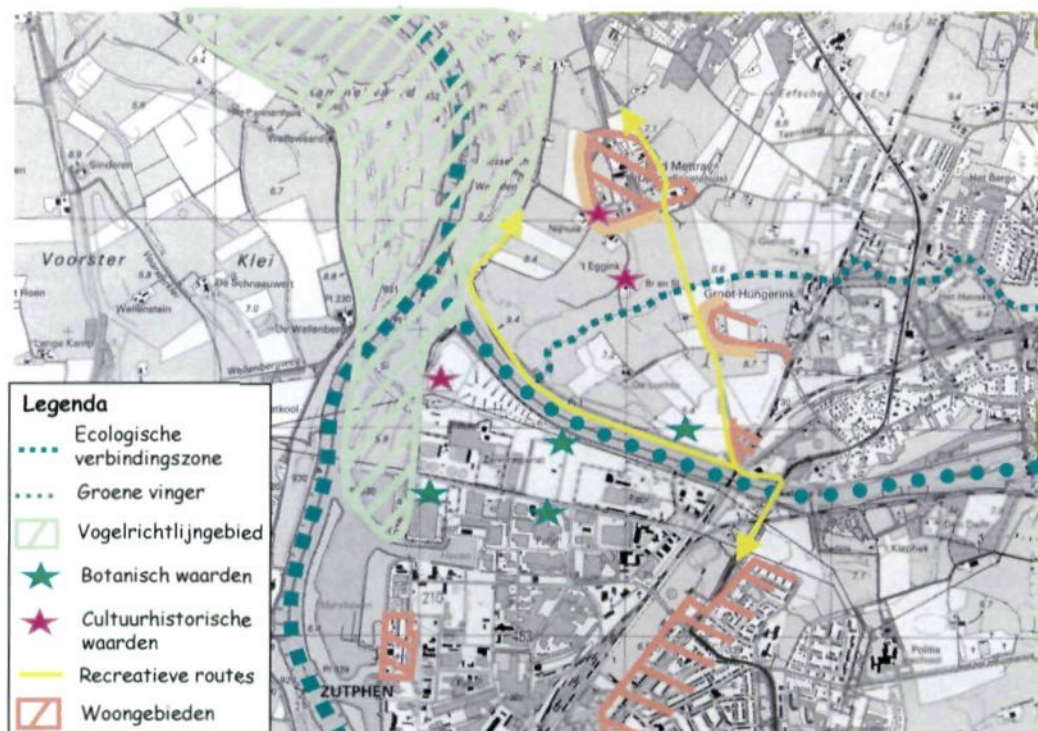
In tabel 4.1 wordt het (voorlopige) beoordelingskader gegeven. Op basis van de type effecten die kunnen optreden is dit kader opgesteld. Het voorlopige beoordelingskader is hiërarchisch opgebouwd. Als eerste zijn thema's onderscheiden: bodem en water, natuur, landschap en cultuurhistorie, verkeer en vervoer, woon- en leefmilieu en veiligheid. De thema's zijn verder uitgesplitst naar aspecten.

Tabel 4.1: het beoordelingskader

Thema	Aspect
Bodem en water	Bodem Grondwater Oppervlaktewater
Natuur	Flora Fauna
Landschap en cultuurhistorie	Landschap Cultuurhistorie en archeologie
Verkeer en vervoer	Mobiliteit IC-verhouding Modal split
Woon- en leefmilieu	Geluid Stof Geur Licht Luchtkwaliteit
Veiligheid	Nautische veiligheid Externe veiligheid Veiligheid primaire waterkering (overstromingsrisico) Verkeersonveiligheid

4.3 Huidige en potentiële waarden en mogelijke effecten

Figuur 4.2 geeft een overzicht van de huidige en potentiële waarden in het studiegebied. Deze waarden zullen in het kader van het MER nader worden bestudeerd. In deze paragraaf wordt kort hierop ingegaan. Ook wordt aangegeven of mogelijke effecten te verwachten zijn.



Figuur 4.2: overzicht van de huidige en potentiële waarden in het studiegebied

4.3.1 Bodem en water

De stortactiviteiten die in 1955 zijn begonnen, vonden ongecontroleerd plaats. Voorafgaand aan het storten zijn geen bodembeschermende maatregelen getroffen. Dat heeft tot gevolg gehad dat het afval is gestort in de gracht van Fort de Pol. Dit afval ligt nu onder het grondwaterniveau. De drie terreinen samen herbergen ruim 1,2 miljoen kubieke meter afval. Dit afval bestaat onder meer uit huishoudelijk afval, bouw- en sloofafval, huisvuil, bedrijfsafval en ziekenhuisafval. Bij het storten is geen onderscheid gemaakt in soorten afval. In het verleden zijn diverse bodem- en grondwateronderzoeken² uitgevoerd.

² Er zijn onderzoeken uitgevoerd naar de bodem- en grondwater verontreiniging in de omgeving van de stortplaats. Aanvullend is een onderzoek gedaan naar de verontreiniging in bodem en grondwater op de westelijke stortplaats. In het kader van een inrichtings- en afwerkingsplan is een uitgebreid onderzoek naar de grondwaterkwaliteit gedaan. Ook zijn boringen verricht in het kader van een onderzoek naar de precieze begrenzing van het afval dat buiten de stortplaats is gestort.

Deze onderzoeken vormden de basis voor het onderzoek naar de herontwikkelingsmogelijkheden van de Letlandsestraat (Gemeente Zutphen, 2002). Hierin is een uitgebreide beschrijving van de bodem- en grondwaterkwaliteit opgenomen. In het MER zal relevante informatie uit dit onderzoek worden gebruikt. Het grondwateronderzoek wijst voorts uit dat het grondwater op de drie terreinen op dit moment niet ernstig is verontreinigd, met uitzondering van een verhoogd gehalte aan kwik.

In het MER zal aandacht worden besteed aan mogelijke effecten als gevolg van de realisatie van de containerterminal op de bodem- en oppervlaktewaterkwaliteit en de grondwaterstanden en grondwaterkwaliteit (bijvoorbeeld door eventuele bemalingen of een verandering van de doorlatendheid). Op hoofdlijnen zal ook worden aangegeven wat de effecten op bodem en water zijn van de sanering van de stortplaats.

4.3.2 Ecologie

De uiterwaarden van de IJssel zijn aangewezen als Landelijk gebied B (Provincie Gelderland, 1996) en natuur is de belangrijkste functie. Andere functies mogen de natuurdoelstellingen niet frustreren. Landbouw kan echter een duurzame rol blijven vervullen. De uiterwaarden zijn in ecologisch opzicht van groot belang. Het is een belangrijk broed- en fourageergebied voor vogels. De uiterwaarden zijn aangewezen als Vogelrichtlijngebied en maken deel uit van de Ecologische hoofdstructuur. De IJssel zelf is aangewezen als ecologische verbindingzone. De uiterwaarden ten zuiden van Zutphen vormt een belangrijk fourageergebied voor ganzen en zwanen. De Rammelerwaard is een belangrijke slaapplek en daarom ook aangewezen als weidevogelgebied in het streekplan (provincie Gelderland, 1996). Over het industrieterrein bevindt zich een trekroute voor ganzen en zwanen tussen de fourageer- en slaapplek. Het hoogspanningstracé dat ter hoogte van de Mars de IJssel kruist heeft invloed op de route van de slaaptrek. Omdat de draden boven de IJssel veel hoger hangen dan ten oosten en westen daarvan past een deel van de slaaptrek zijn route aan om op een lager deel van het tracé te kruisen. Daardoor wordt de intensiteit van vliegbewegingen over de Mars verhoogd.

Het gebied aan de overzijde van het Twentekanaal wordt gecategoriseerd als Landelijk gebied C. Dat betekent dat de landbouw de belangrijkste functie is. De Eefsebeek maakt deel uit van de provinciale ecologische hoofdstructuur. In het gemeentelijke landschapsbeleidsplan (februari 2001) is de zone ten noorden en ten zuiden van het Twentekanaal aangewezen als 'groene vinger'. Meer nog dan voor het landschap is deze groene vinger voor de flora en fauna van belang. De groenzone langs het kanaal is een bindende factor met het landgoederengebied ten oosten van Zutphen. De groene vinger kan verder ontwikkeld worden, waardoor de uiterwaarden van de IJssel met het Voorsteralleengebied verbonden kunnen worden. In het studiegebied zijn ook enkele botanisch waardevolle gebieden aangewezen (zie figuur 4.2). Hierbij gaat het om in ontwikkeling zijnde schraal grasland op het talud van het Twentekanaal ter hoogte van het gemaal, stroomdalflora ontstaan door 'crossen' ten oosten van de locatie Letlandsestraat en botanische waarden ten zuiden van de locatie Letlandsestraat (Zutphense milieuplatform).

In het MER zal aandacht worden besteed aan de mogelijke effecten als gevolg van de realisatie van de containerterminal op flora en fauna. Hierbij wordt onder meer gekeken naar veranderingen voor leef- en fourageergebieden voor vogels, de inpassing van de 'groene vinger' en effecten op aangegeven botanisch waardevolle gebieden.

4.3.3 Landschap

In het MER wordt onderzocht welke effecten de ingreep heeft op de bestaande aanwezige waarden in het gebied met betrekking tot landschap. Van belang is de karakteristieke opbouw van het IJsseldal in de omgeving van Zutphen. De rivier heeft een meanderend karakter, waarbij de meeste bebouwing van oudsher op de aan weerszijden hoger gelegen oeverwallen ligt. De bebouwing van Zutphen grenst deels direct aan de rivier. Langs bedrijventerrein de Mars loopt een smalle strook uiterwaarden.

Er is sprake van een groot contrast tussen het stedelijk gebied de Mars en de open landbouwgebieden aan de noord- en zuidzijde. Het terrein de Letlandsestraat ligt in de oksel van de IJssel en het Twentekanaal en markeert de overgang van stedelijk naar landelijk gebied. De huidige afvalberg zorgt ervoor dat het gebied hoger ligt dan de rest van het terrein. De twee hoogspanningsleidingen (met hoogten van circa 75 meter boven de IJssel) hebben een oost-west richting en vormen daarmee een mogelijkheid tot oriëntatie. Naast de hoogspanningsleidingen is de schoorsteen van Midden- Betuwe Slibverwerking een beeldbepalend element. Voor het overige is de ruimtelijke opzet van het terrein als geheel weinig duidelijk en herkenbaar. Wellicht dat in de toekomst hier verbetering in komt met de plaatsing van drie windturbines. De extra elementen kunnen een herkenbare noord-zuidlijn vormen die het industriegebied een duidelijke westelijke begrenzing geeft.

De ligging tussen twee vervoersassen (de IJssel en het Twentekanaal) en wellicht in de toekomst -bij een 'noordelijke ontsluiting van het bedrijventerrein'- de ligging aan een derde vervoersas, geeft het terrein Letlandsestraat een strategische ligging en maakt het terrein tot een zichtlocatie. Van oudsher is de Letlandsestraat al een strategisch punt. Vroeger stond op deze plek een fort. Fort 'de Pol' is daarom ook in cultuurhistorisch opzicht een waardevol gebied (zie intermezzo: Fort de Pol).

Zoals in de vorige paragraaf aangegeven, is de zone langs het Twentekanaal in het Landschapsbeleidsplan van de gemeente Zutphen aangewezen als 'groene vinger'. De groenzone langs het kanaal is een bindende factor in het landgoederengebied ten oosten van Zutphen. Het gebied aan de overzijde van het Twentekanaal is afwisselend van karakter. Deze verschillen worden veroorzaakt in verschillen in bodemopbouw, reliëf en bodemgebruik. De Eefse beek ligt in een open gebied tussen het bosgebied van instituut Rentray enerzijds en buurtschap Meyerinkstraat anderzijds (Provincie Gelderland, 1999).

In het MER zal aandacht worden besteed aan de effecten op landschap. Vooral zal gekeken worden naar de landschappelijk inpassing van de containerterminal en de landschappelijke effecten hiervan. Ook zal op hoofdlijnen worden ingegaan op de effecten van de sanering van de stort op de landschappelijke kwaliteit van het gebied.

Intermezzo: Fort de Pol

Al vanaf de negende eeuw is de stad Zutphen door haar strategische ligging op een hoog rivierduin aan de IJssel bij de monding van de Berkel voorzien van versterkingen die in de loop van de eeuwen werden aangepast aan de ontwikkeling van de aanvalstechnieken. Vooral na de uitvinding van het buskruit en de ontwikkeling van het vuurgeschut groeide de noodzaak om de afstand tussen de stad en de vijand groter te maken. In de tachtigjarige oorlog (1568-1648) werd de stad na de verovering van prins Maurits van Oranje in 1591 voorzien van een fors stelsel van stenen en aarden bastions en brede grachten rondom de verouderde middeleeuwse stadsmuren. Zutphen werd een Frontierstad van de jonge Republiek der Verenigde Nederlanden, bevolkt door een groot garnizoen (een op de drie inwoners was soldaat). De steden in de 'IJssellinie' kregen vanaf de zeventiende eeuw altijd de eerste vijandige (Duitse en Franse) klappen te verwerken. De vestingsteden van Grave tot Groningen moesten de vijand zoveel mogelijk vertragen om het rijke gewest Holland in staat van verdediging te brengen door middel van onder meer de Hollandse Waterlinie. Na de Spaanse Successieoorlog rond 1700 werd het Oud-Hollandse stelsel van bolwerken rond de stad uitgebreid met een Linie van Coehoorn om het vuurgeschut van de vijand nog verder op afstand te houden, zeker na de ervaringen van 1672, het Rampjaar, toen de Fransen o.l.v. Lodewijk XIV Zutphen vanaf het noorden met mortierbommen bestookten. Deze nieuwe verdedigingslinie rond de stad werd voltooid in 1787 met de Linie van Wambuis en Linie van Hooff, wederom tijdens de oorlogsdreiging in de Vierde Engelse oorlog.

Het huis De Pol dateert al uit de Late Middeleeuwen. Het was een boerderij van enig allure, en mogelijk al versterkt. Het huis was strategisch gelegen aan de monding van de Eefdesse beek en de Polbeek in de IJssel. In het midden van de achttiende eeuw staat het huis omgracht weergegeven. Aan het einde van de achttiende eeuw (rond 1780?) wordt het fort gebouwd, bestaande uit twee bastions die de weg van Zutphen over de Mars naar Gorssel flankeren. Aan de zuidzijde van de Polbeek werden twee redouten (kleine vierkante versterkingen) gebouwd. Het Fort was duidelijk bedoeld om vijandig verkeer uit het noorden over de weg en op de IJssel te bestoken. Het fort en de redouten maakten onderdeel uit van een linie van grotere en kleinere verdedigingswerken op 2 tot drie kilometer rond de vesting Zutphen. Deze linie vormde de buitenste verdedigingsgordel van de vesting Zutphen. De versterkingen lagen allen aan de cruciale land- en waterwegen. Fort de Pol was het grootste verdedigingswerk in deze linie.

In 1874 werd Zutphen ontheven van haar vestingfunctie na het opheffen van de vestingwet. De stad kon nu haar vestingwerken slechten en woonwijken buiten de middeleeuwse stadsgrenzen bouwen. Omdat Fort de Pol zo ver buiten de stad lag heeft het er nog tot vlak voor de oorlog vrij ongeschonden bij gelegen. Door de aanleg van het Twentekanaal in 1930-1936 kwam het Fort op Zutphens gemeentelijk grondgebied te liggen. Tot dan toe vormde de Polbeek de gemeentegrens tussen Zutphen en Gorssel. Tot ca. 1970 lag het oostelijke deel van de gracht van het fort nog open bij de dan al in gebruik zijnde vuilstortplaats. Op dit oostelijke fortterrein stonden nog woningen en/of schuren. De laatste dertig jaar zijn de laatste bovengrondse relictten van het fort geleidelijk aan verdwenen. Het westelijk deel van het fort lag buitendijks in de uiterwaarden en is door demping of dichtslibbing onherkenbaar geworden.

4.3.4 Cultuurhistorie

Het gebied aan de overzijde van het Twentekanaal is in het Structuurschema Groene Ruimte aangewezen als Waardevol Cultuurlandschap. Behoud, herstel en ontwikkeling van de kwaliteiten van waardevolle cultuurlandschappen staat in het WCL-gebied centraal. Ruimtelijk ingrepen van enige omvang, die in strijd zijn met in het gebied aanwezige kwaliteiten worden uit dit gebied geweerd. Kenmerkende elementen in het gebied aan de overzijde van het Twentekanaal zijn de buurtschap Meyerinkstraat en het complex Rentray. Deze bebouwing ligt op twee verhoogde essen in een verder open landschap. Verder is een aantal gebouwen aangewezen als cultuurhistorisch gemeentelijk monument. Het gaat dan om verschillende vrijstaande boerderijcomplexen.

Op het terrein zelf heeft Fort de Pol gestaan. Fort de Pol dateert uit de middeleeuwen en had een belangrijke vestingsfunctie (zie intermezzo). In het MER zal op hoofdlijnen de effecten worden beschreven voor de cultuurhistorische waarden van Fort de Pol als gevolg van de sanering van de stort plaats. Hierbij wordt gekeken naar de bepalingen die in de rijksnota Belvedere (1999) zijn opgenomen met betrekking tot de relatie cultuurhistorie en de ruimtelijke inrichting.

4.3.5 Verkeer en vervoer

De autobereikbaarheid van de Mars is problematisch. Het terrein wordt enerzijds ontsloten via de overweg (over het spoor) naar de Burgemeester Dijkmeesterweg. Door de hoge frequentie van treinen over dit spoor is de overweg het merendeel van de tijd gesloten. De ontsluiting aan de westkant via de Havenstraat onder de spoor- en verkeersbrug door staat bij een hoge waterstand (3 à 4 keer per jaar) onder water en wordt dan afgesloten voor autoverkeer. De Oude IJsselbrug is te smal voor zwaar vrachtverkeer en levert regelmatig stremming op als de verkeersbrug geopend is voor het doorlaten van scheepvaartverkeer. De derde ontsluiting is de tunnel bij de industrieweg (doorrijhoogte 4.0 M). Deze route raakt op dit moment verder verstopt. Het verkeer dat via de N348 wordt afgewikkeld ondervindt vertraging door capaciteitsproblemen op het kruispunt Deventerweg/Van der Capellenlaan. Om de bereikbaarheid te verbeteren onderzoekt de gemeente Zutphen (samen met de gemeente Gorssel) de mogelijkheid om een brug over het Twentekanaal te leggen, zodat het terrein aan de noordkant wordt ontsloten.

In het MER zal aandacht worden besteed aan de verkeers- en vervoersgevolgen van de realisatie van de containerterminal. Enerzijds kan de containerterminal tot gevolg hebben dat er over de lange afstanden minder vrachtverkeer over de weg zal worden vervoerd en meer over water. Aan de andere kant kan de containerterminal lokaal verkeersaantrekkende bewegingen tot gevolg hebben. In het MER zal worden aangegeven welke gevolgen dit heeft voor de afwikkeling van het verkeer op en rondom het bedrijventerrein de Mars. Een toename van het verkeer kan daarbij gevolgen hebben voor geluidsbelasting en stank in de omgeving (zie hieronder).

4.3.6 Woon- en leefmilieu

In het studiegebied zijn de belangrijkste woongebieden de kern Eefde en de bebouwing nabij de Deventerweg en nabij de Marsweg. Verder bevindt zich in het gebied de buurtschap Meyerinkstraat, met daarnaast een verzorgingshuis. In noordelijke richting is het instituut Rentray te vinden. Tot slot is in het gebied een aantal verspreid liggende solitaire woningen te vinden.

Geluidhinder

Het industrieterrein de Letlandsestraat is gezoneerd. De cumulatieve geluidsruimte van op het terrein gelegen bedrijven is vastgelegd in een aantal contouren.

Luchtkwaliteit, geur en stofhinder

De luchtkwaliteit in het gebied wordt beïnvloed door de composteringsinstallatie, en de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Daarnaast is de huisvuil- en GFT overlag op het zuidelijk deel van het terrein waar afval is gestort van invloed op de luchtkwaliteit. Stof maakt deel uit van de luchtkwaliteit. Stofmetingen nabij stofbronnen wijzen erop dat piekwaarden in de stofproductie slecht gedurende korte perioden plaatsvinden.

Recreatie

Het westelijk gelegen buitengebied van de kern Eefde vervult op kleine schaal een recreatieve functie. In het gebied ligt een gemarkeerde fietsroute. Deze route volgt de Rentrayweg. Een tweede route ligt evenwijdig aan het Twentekanaal. Tot slot ligt er nog een wandelroute in het gebied. Deze route loopt gedeeltelijk over de Nachtegaalstraat, het terrein van de Nederlandse Rentray en vervolgens via de Valkeweg richting de Rijsselse waarden.

Ten zuidwesten van het gebied liggen een bestaande recreatiehaven (Marshaven) en een toekomstige recreatiehaven waarin historische boten komen te liggen (Houthaven). Ten westen van Fort de Pol liggen de uiterwaarden. Dit gebied wordt bezocht door natuurliefhebbers.

In het MER zal aandacht worden besteed aan de effecten van de realisatie van de containerterminal op het woon- en leefmilieu. Hierbij zal vooral worden gekeken naar de geluidshinder, luchtkwaliteit, hinder van stof, effecten op recreatie en visuele hinder.

4.3.7 Veiligheid

In het gebied is verkeersveiligheid van belang. Hierbij gaat het om verkeersonveilige situaties over de weg (op kruispunten) en nautische veiligheid. Beide aspecten zullen in het MER aandacht krijgen. Daarnaast zal gekeken worden naar externe veiligheid als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen en het overstromingsrisico als gevolg van een verandering aan de primaire waterkering.

PROCEDURE EN BESLUITVORMING

Om de containerterminal op de locatie Letlandsestraat te realiseren, moet daartoe een bestemmingsplan worden opgesteld. Het voornemen van een containerterminal is m.e.r.-plichtig en dient de m.e.r.-procedure te doorlopen. De ruimtelijke en m.e.r.-procedure zullen parallel worden geschakeld (zie figuur 5.1).

De procedure bestaat uit verschillende opeenvolgende fasen. Het resultaat van elke fase is een eigen product en/of besluit.

Startnotitie

De initiatiefnemer (het college van B&W van de gemeente Zutphen) beschrijft in de startnotitie voor de m.e.r. haar voornemen voor de realisatie van de containerterminal. De initiatiefnemer meldt haar voornemen schriftelijk aan het bevoegd gezag, de gemeenteraad. De gemeenteraad maakt het voornemen bekend door een openbare kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant en de regionale dag- en weekbladen te plaatsen. Tegelijkertijd wordt de startnotitie aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) verzonden. Met de openbare bekendmaking van de startnotitie is de m.e.r.-procedure formeel gestart.

Inspraak en advies

De startnotitie ligt gedurende 4 weken ter inzage. Tijdens deze vier weken kan een ieder zijn gedachten en adviezen met betrekking de gewenste inhoud van het op te stellen milieueffectrapport (MER). Ook wordt in deze periode een informatieavond belegd, waarbij nadere uitleg wordt gegeven over het voornemen en de te doorlopen procedure.

De Cmer stelt een advies voor de richtlijnen voor het MER op. Dit advies wordt binnen 9 weken na publicatie van de startnotitie uitgebracht.

Richtlijnen

De gemeenteraad (het bevoegd gezag) stelt binnen maximaal 13 weken na de bekendmaking van de startnotitie de richtlijnen vast. Het bevoegd gezag zal het advies van de Cmer, de adviezen van de wettelijke adviseurs en de inspraakreacties hierbij betrekken. De richtlijnen geven aan welke informatie het MER moet bevatten

Opstellen MER

Ondertussen wordt begonnen met het opstellen van het voorontwerp-bestemmingsplan voor de containerterminal. Gelijktijdig zal de initiatiefnemer aan de hand van de richtlijnen invulling geven aan het MER. Er zal hierbij een sterke wisselwerking plaatsvinden tussen de opstellen van het bestemmingsplan en het MER. In het MER worden de planalternatieven getoetst op hun milieueffecten. Door de sterke wisselwerking en het gelijkschakelen van de proceduretermijn is sprake van een efficiënte tijdsplanning.

Bekendmaking, inspraak en advies MER en voorontwerp-bestemmingsplan

Als het MER is afgerond, wordt deze door de initiatiefnemer officieel aan het bevoegd gezag aangeboden. De gemeenteraad beoordeelt het MER op volledigheid en kwaliteit, rekening houdend met de richtlijnen. Als het bevoegd gezag het MER aanvaardbaar acht wordt het MER samen met het voorontwerp-bestemmingsplan bekendgemaakt en ter inzage gelegd. Tot 4 weken na publicatie is een ieder in de gelegenheid in te spreken op het MER en op het voorontwerp-bestemmingsplan

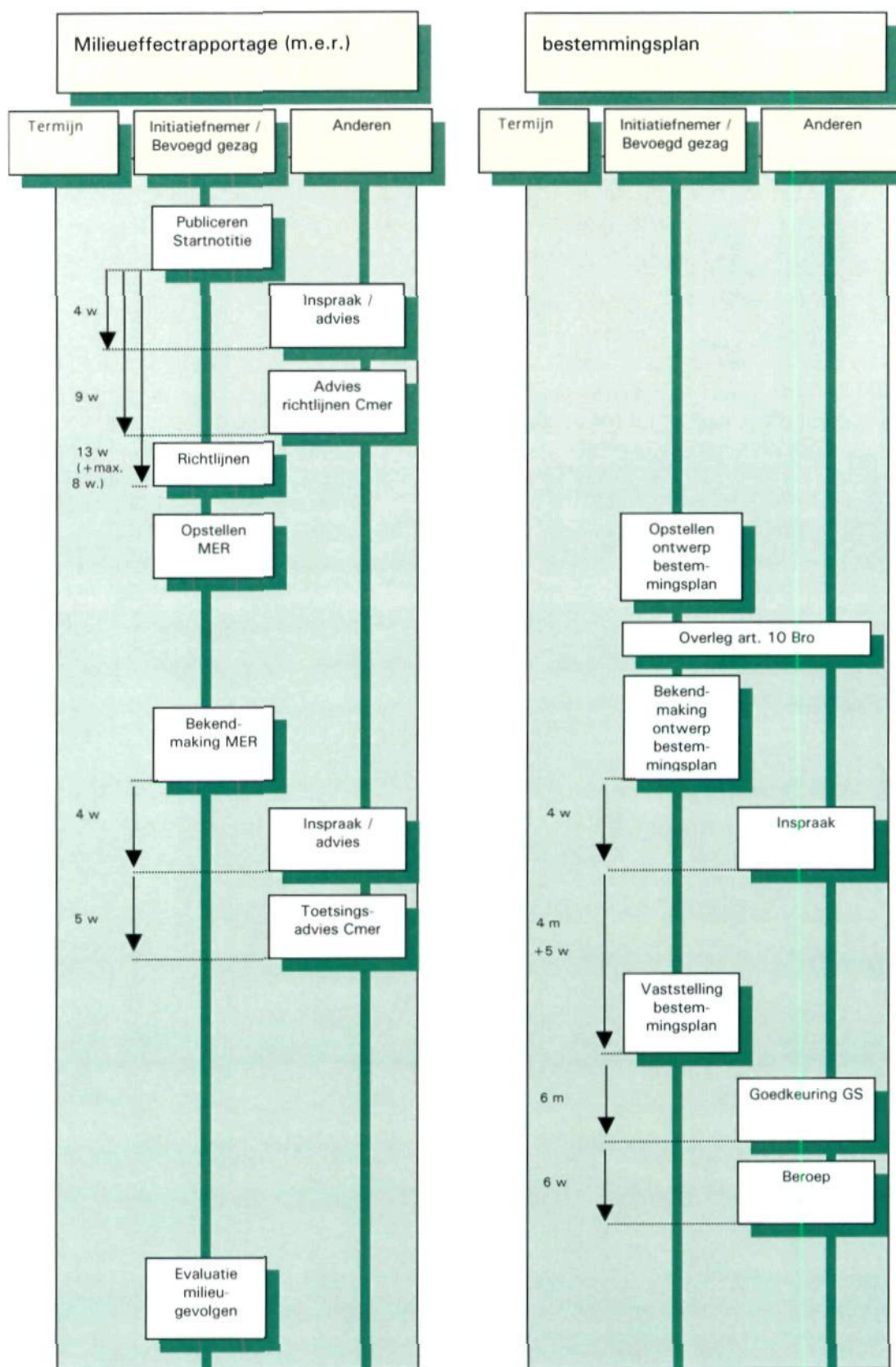
Op grond van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening plegen Burgemeester en Wethouders bij de voorbereiding van het ontwerp-bestemmingsplan (waar nodig) overleg met betrokken gemeenten en rijks- en provinciale diensten. In dit kader wordt het plan ter beoordeling bij de Commissie van Overleg ex artikel 10 Bro gelegd (zogenoemd planologisch vooroverleg).

Tegelijkertijd met de bekendmaking van het MER, wordt de rapportage ter toetsing aangeboden aan de Cmer en de wettelijke adviseurs. De Cmer heeft tot vijf weken na sluiting van de inzagertermijn of, indien deze later is, tot een maand na het tijdstip waarop de openbare zitting is gehouden, de tijd om haar oordeel over de kwaliteit en volledigheid van het MER te geven in de vorm van een toetsingsadvies. De Commissie betreft in haar toetsingsadvies de richtlijnen van het bevoegd gezag en de gedurende de inspraakperiode ingediende adviezen en opmerkingen.

Vervolg

Hierna gaat het bevoegd gezag na in hoeverre de ingekomen adviezen en opmerkingen gevolgen moeten hebben voor de inhoud van het bestemmingsplan. Het ontwerp-bestemmingsplan wordt vervolgens gedurende 4 weken ter inzage gelegd.

De gemeenteraad beslist over de vaststelling van het bestemmingsplan binnen 8 weken of uiterlijk 4 maanden na afloop van de termijn van de terinzagelegging. Het door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens gedurende 4 weken ter inzage gelegd. Gedeputeerde Staten beslissing over goedkeuring binnen 12 weken of uiterlijk 6 maanden na de terinzagelegging van het bestemmingsplan. Tot slot kan gedurende een periode van 6 weken nog beroep tegen het bestemmingsplan worden ingesteld.



Figuur 5.1: procedureschema

VERKLARENDE WOORDENLIJST

Alternatief	Een totaaloplossing. Kan zijn opgebouwd uit een reeks van varianten op de voorgenomen activiteit. De Wet Milieubeheer schrijft voor dat in een MER alleen alternatieven moeten worden beschouwd die redelijkerwijs in de besluitvorming een rol kunnen spelen. De richtlijnen geven mede richting aan het begrip "redelijkerwijs".
Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling (die ook plaatsvindt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd).
Beoordelingscriteria	Maatstaven bij een beoordeling
Bestemmingsplan	Plan betreffende de bestemmingen van een terrein
Bevoegd gezag	Overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer.
BG	Bevoegd gezag
Commissie m.e.r.	Commissie van onafhankelijke deskundigen die het bevoegd gezag adviseert over de gewenste inhoud van het MER en in een latere fase over de kwaliteit van het MER.
Compensatie	Het creëren van nieuwe waarden die vergelijkbaar zijn met verloren gegane waarden. Indien het volledig onvervangbare waarden betreft, heeft compensatie betrekking op het creëren van zo vergelijkbaar mogelijke waarden.
Cultuurhistorische elementen	Elementen die informatie bevatten over het door menselijk handelen tot stand gekomen landschap.
dB(A)	Decibell (A-gewogen), maat voor geluidsterkte waarbij een frequentie-afhankelijke correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.
Duurzame ontwikkeling	Een ontwikkeling die aan de behoefte van de huidige tijd tegemoet komt, zonder dat de mogelijkheid voor toekomstige generaties om aan hun behoefte voldoen gevaar loopt.
Ecologie	De wetenschap van betrekkingen tussen organismen en hun milieu.

Ecologische hoofdstructuur	Begrip gelanceerd in het Nederlandse natuurbeleidsplan bestaande uit kern- en natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones.
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
Evaluatie	Het in een concreet geval onderzoeken van de daadwerkelijk optredende gevolgen bij aanleg en gebruik van een activiteit.
Fauna	Dierenwereld
Flora	Plantenwereld
GS	Gedeputeerde Staten
Habitat	Natuurlijk woongebied van een organisme of levensgemeenschap.
Initiatiefnemer	Een natuurlijk persoon, danwel een privaat- of publiekrechtelijk rechtspersoon (een particulier, bedrijf, instelling of overheidsorgaan), die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarover een besluit vraagt.
IN	Initiatiefnemer
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	het alternatief dat wordt beschreven in artikel 7.10, lid3 van de Wet milieubeheer: "het alternatief, waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast." Aangezien het gaat om een alternatief, geleden dezelfde beperkingen als voor andere alternatieven. Dat betekent dat het niet louter een referentie is (de ideale oplossing voor het milieu), maar moet behoren tot de mogelijkheden, die redelijkerwijs bij de besluitvorming een rol kunnen spelen.
m.e.r.	Milieueffectrapportage: de procedure. Hulpmiddel bij de besluitvorming, dat bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu door de uitvoering van een mede op basis van dat MER genomen besluit, een en ander met inachtneming van de voorgeschreven procedurele uitgangspunten uit de Wet milieubeheer.

MER	Milieueffectrapport: het rapport dat bij de m.e.r. tot stand komt.
Mitigatie	Het verminderen van nadelige effecten (op het milieu) door het treffen van bepaalde maatregelen.
MMA	Meest Milieuvriendelijke Alternatief
Multimodaal vervoer	Een ketensysteem bestaande uit transport over water en spoor, knooppunten voor overslag (terminals) en wegtransport tussen overslagterminal en verzenders dan wel ontvangers van de goederen/containers.
Nulalternatief	Beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en van de autonome ontwikkeling daarin als de voorgenomen activiteit noch één der alternatieven wordt uitgevoerd. Het nul-alternatief fungeert als ijkpunt; de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en van de in beschouwing genomen alternatieven worden telkens vergeleken met de situatie dat de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd.
NVVP	Nationaal Verkeers- en Vervoersplan
Plangebied	Het gebied, waarin de voorgenomen activiteit of één der alternatieven kan worden gerealiseerd.
Potenties	(Ontwikkelings)mogelijkheden.
Referentie	Vergelijking (maatstaf)
Risico	De ongewenste gevolgen van een bepaalde activiteit verbonden met de kans dat deze zich zullen voordoen (dus risico = kans x effect).
Richtlijnen	De door het bevoegd gezag te bepalen wenselijke inhoud van het op te stellen MER.
Startnotitie	Eerste product in de m.e.r.-procedure, waarmee de formele start van de procedure wordt gemarkeerd.
Studiegebied	Bestudeerd of te besturen gebied. Dit is bredere dan het plangebied.
Toetsingscriteria	Maatstaven aan de hand waarvan de toetsing plaatsvindt.

Variant	Een van de voorgenomen activiteit afwijkende mogelijkheid om een deelprobleem op te lossen. Een variant is niet als complete activiteit beschreven in het MER (want dan zou er sprake zijn van een alternatief).
Verbindingszone	Gebieden die kern- en natuurgebieden als het ware aan elkaar knopen. Ze zijn belangrijk voor de verspreiding van en de contacten tussen planten en dieren.
Vigerend	Van kracht zijnde
Visueel	Gericht op het zien
Voorgenomen activiteit	Geheel van handelingen, ingrepen en dergelijk bedoeld ter realisatie van bepaalde doelstellingen of ter oplossing van bepaalde problemen.
Voorkeursalternatief	Datgene wat volgens het MER en/of bijbehorende ontwerp-besluiten de voorkeur van de initiatiefnemer heeft om de doelstellingen zo goed mogelijk te realiseren.
Waterkering	Dijk

LITERATUUR

CTZ BV, *Ondernemingsplan Containerterminal Zutphen*, opgesteld door Grontmij, 2000.

Gemeente Zutphen, *Herontwikkeling Letlandsestraat, sanerings- en voorkeursvarianten bedrijventerrein*, opgesteld door Grontmij, 2002.

Gemeente Zutphen, *Notitie met betrekking tot de economische ontwikkeling van Regiovisie Stedendriehoek*, 2002

Gemeente Zutphen, *Landschapsbeleidsplan*, 2001.

Gemeente Zutphen, *Bestemmingsplan Windpark De Mars*, opgesteld door Royal Haskoning, 2001.

Gemeente Zutphen, *Beschrijving saneringsvarianten en ontwikkelingskosten bedrijventerrein*, 2001

Gemeente Zutphen, *Ontwikkelingsvisie Letlandsestraat Zutphen, varianten voor een containerterminal doorgelicht*, opgesteld door Grontmij, 2000.

Gemeente Zutphen, *Ontwikkelingsplan*, 2000.

Gemeente Zutphen, *Ontwikkelingsvisie Zutphen 2020*, opgesteld door Kuiper Compagnons, 1998.

Gemeente Zutphen, *Structuurvisie Stationsomgeving-Noord, een ruimtelijke verkenning*, 1997

Gemeente Zutphen, *Verkeerscirculatieplan*, opgesteld door BVA, 1996.

Gemeente Zutphen, *Voorwaarts....Mars*, datum niet bekend

Gemeente Zutphen, *Masterplan Zutphense waarden, het plan in kort bestek*, opgesteld door Arcadis, datum onbekend

Ministerie van LNV, *Nota Belverdere, Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting*, 1999

Ministerie van VROM, *Vijfde Nota op de Ruimtelijke Ordening*, 2001

Ministerie van VROM, *Afwegen en oordelen, handreiking voor de m.e.r.-beoordelingsplicht*, 1999

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Tweede Structuurschema Verkeer en vervoer*, 1991

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Nationaal Verkeers- en vervoersplan, deel A, B en C*, 2000.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Meerjarenprogramma voor Infrastructuur en Transport 1997-2001*.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Transport in balans*, 2000

NUON, *Vliegbewegingen van ganzen en zwanen in schemer en donker in relatie tot plaatsing van windturbines op De Mars (Zutphen)*, opgesteld door Alterra en Bureau Waardenburg, 2001.

Provincie Gelderland, *omleiding N348 Eefde West, vergelijking van alternatieven*, opgesteld door Arcadis, 1999.

Provincie Gelderland, *streekplan*, 1996

Provincie Gelderland, *Provinciaal Verkeers- en vervoersplan (PVVP)*, 1999

Provincie Gelderland, *Actieplan Goederenvervoer*, 1998

Zutphen's Milieuplatform, *kaarten met botanisch waardevolle gebieden*, datum onbekend.

BIJLAGE 1: BESCHRIJVING VARIANTEN CONTAINERTERMINAL

Variant A

Haven

Variant A betreft een insteechaven op het westelijk deel van het terrein. De insteechaven wordt loodrecht op het Twentekanaal aangelegd. Hiervoor is echter wel een brede havenmond nodig. Schepen moeten zonder veel manoeuvreren de haven in en uit kunnen steken. Voor deze haven moet een oppervlakte van circa 8.500 m² worden afgegraven.

Kade

Voor het laden en lossen van containerschepen moet een kade worden aangelegd. De kade wordt vormgegeven door middel van een damwand. De damwand moet voldoende hoogte hebben met het oog op de hoogwaterstanden in de IJssel. Anders gezegd: de damwand/kade moet dezelfde hoogte krijgen als de dijken van IJssel en Twentekanaal. De damwand heeft een lengte van ongeveer 400 meter. In principe ontstaan er door deze constructie twee kaden: één aan de west- en één aan de oostzijde. Het is mogelijk om twee schepen tegelijk in de haven af te handelen. In dit advies is voor het laden en lossen van containers uitgegaan van één volledig ingerichte kade en één kade waar alleen aangelegd kan worden. Er kan dus één schip tegelijkertijd geladen en gelost worden.

Vaarroute schepen

Er kunne maximaal twee schepen tegelijkertijd aanmeren in de haven. Bij het in- en uitvaren van de haven maakt het niet uit van welke kant de schepen komen of welke richting de schepen op willen. Door de brede mond van de haven kunne de schepen beide kanten opdraaien. Bovendien kunnen de schepen zowel vooruit varend, als achteruit varend de haven insteken.

Opslagterrein

Het opslagterrein is gesitueerd aan de west- een zuidzijde van de haven. De oostzijde is niet gebruikt vanwege de situering van de aanwezigheid van de afvalberg aldaar. Het opslagterrein grenst direct aan de kade.

Leidingen

Door het terrein loopt een gasleiding. Deze zal moeten worden verplaatst om een haven te kunnen aanleggen. IN het verleden (1992) zijn berekening uitgevoerd in zake het verleggen van de gasleiding. De geïndexeerde kosten voor het verleggen bedragen heden ten dage circa fl 2,25 miljoen (ex BTW). Tevens dient er bij de aanleg van deze variant rekening gehouden te worden met het voornemen van NUON om één of meer windturbines te plaatsen langs de IJssel. Plaatsing van deze turbines beperkt de ruimte voor de aanleg van de terminal, en dan met name het opslagterrein.

Variant B1

In deze variant wordt een langszij-haven aangelegd, zo ver mogelijk naar het oosten van het terrein. Een langszij-haven wil zeggen dat de haven/kade evenwijdig aan het vaarwater, in dit geval het Twentekanaal, komt te liggen. Voor een dergelijke haven moet een oppervlakte van circa 4.000 m² worden afgegraven.

Kade

De kade wordt vormgegeven door middel van een damwand (zie variant A). De damwand heeft een lengte van ongeveer 300 meter. Ook aan deze kade kunnen twee schepen tegelijk aanmeren. Hier liggen de schepen echter in het verlengde van elkaar. Indien gekozen wordt voor een haven waar maar één schip tegelijkertijd kan aanmeren, dan zullen de oppervlakte van de ahven en de lengte van de damwand bijna halveren. Dit geldt ook voor de varianten B2 en C.

Vaarroute schepen

Schepen komend vanaf de IJssel, dienen te keren in de draaikom en vervolgens achterwaarts het Twentekanaal in te varen over een afstand van circa 600 meter. Om deze manoeuvre veilig te kunne uitvoeren dient contact te worden opgenomen met de sluiswachter van de nabij gelegen sluizen van Eefde. Deze kan aangeven of er op dat moment schepen vanaf de sluizen in de richting van de IJssel varen. Bij het verlaten van de haven/kade kunnen zij vooruit varen. Schepen die doorvaren naar Twente hoeven niet te keren. Schepen die vanaf Twente komen en weer teruggaan varen door tot aan de draaikom (hoek IJssel) en keren daar.

Opslagterrein

Het opslagterrein is geprojecteerd op het zuidelijk deel van het studiegebied. De ligging van de afvalberg verhindert op korte termijn realisatie van een opslagterrein voor containers direct aansluitend op de kade. Uieraard is wel voorzien in een ruime doorgang tussen kade en opslagterrein. Het deel van het opslagterrein dat in fase 1 wordt aangelegd, wordt dus 'om de afvalberg heen' gelegd. Na sanering van de stortplaats, kan uitbreiding van het opslagterrein plaatsvinden aansluiten op de kade.

Leidingen

Over het zuidelijk deel, waar het opslagterrein is geprojecteerd, loopt de hoogspanningsleiding. De onderste kabels hangen op 12 tot 15 meter. Dit heeft direct onder de hoogspanningskabels consequenties voor de maximale stapelhoogte van containers en de masthoogte van mobiele telescoopkranen.

Variant B2

Haven

De haven van deze variant is grotendeels gelijk aan de haven uit variant B1. Enig verschil is het realiseren van een draaikom aan de noordzijde van het Twentekanaal, ter hoogte van de haven/kade. Hierdoor kunne schepen direct bij het verlaten van de haven keren. Door het aanleggen van een draaikom dient er meer grond te worden afgegraven, in totaal 9.250 m². Ook dient het dijklichaam aan de noordkant (op grondgebied van de gemeente Gorssel) te worden verlegd. Tenslotte is op dit gedeelte van het dijklichaam, ter hoogte van de haven/kade, een uitwateringsvoorziening (gemaal) voor de Eefsche Beek aanwezig. Deze voorziening zal bij de aanleg van de draaikom verplaatst moeten worden.

Kade

De kade blijft in deze variant hetzelfde qua lengte en voorzieningen als in variant B1. er is geen damwand nodig voor de aanleg van de draaikom.

Kadefaciliteiten

Zie variant B1

Vaarroute schepen

Schepen kunnen in alle gevallen direct bij de haven keren in de geprojecteerde draaikom.

Opslagterrein

Zie variant B1

Leidingen

Zie variant B1

Variant C

Haven

In variant C is een langszij-haven op het westelijk deel van het studiegebied gepland. Ook in deze haven is ruimte voor twee schepen in het verlengde van elkaar. Voor deze haven dient circa 4.000 m² te worden afgegraven.

Kade

De kade wordt vormgegeven door middel van een damwand. De damwand heeft een lengte van ongeveer 300 meter.

Kadefaciliteiten

Zie variant A.

Vaarroute schepen

Er kunnen maximaal twee schepen tegelijk aanmeren in de haven. Schepen kunnen voor het draaien gebruik maken van de bestaande draaikom aan het einde van het Twentekanaal. Schepen die vanaf de IJssel komen en ook terug moeten naar deze rivier zullen, om de draaikom te kunnen bereiken, een klein stukje achter uit het Twentekanaal moeten afvaren.

Opslagterrein

Het opslagterrein is gesitueerd direct aansluitend op de kade aan de zuidzijde van de haven. De oostzijde is niet bruikbaar vanwege de aanwezigheid van de afvalberg.

Leidingen

Door het terrein loopt een gasleiding die zal moeten worden verplaatst om een haven te kunne aanleggen (zie variant A). Eventueel kan overwogen worden de aan te leggen kade zodanig in oostelijke richting op te schuiven dat de gasleiding kan worden gehandhaafd. Tevens dient er bij aanleg rekening gehouden te worden met het voornemen van NUON om één of meer windturbines te plaatsen langs de IJssel

BIJLAGE 2: BESCHRIJVING SANERINGSVARIANTEN AFVALSTORT

Aanleiding voor het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie voor herontwikkeling van het plangebied Letlandsestraat vormt een schrijven van de provincie Gelderland. In deze brief (d.d. 20 november 1997), kenmerk MW97.42865) is de gemeente Zutphen door de Provincie verzocht de eindafwerking van het oostelijk stortcompartiment op de stortlocatie te realiseren. Deze afwerking dient plaats te vinden conform de eisen uit de Afvalstoffenwetvergunning.

Naar aanleiding daarvan heeft de Grontmij een tweetal studies uitgevoerd ('*Beschrijving saneringsvarianten en ontwikkelingskosten bedrijventerrein*', 2001 en '*Herontwikkeling Letlandsestraat; sanerings- en voorkeursvarianten bedrijventerrein*', 2001). In laatstgenoemde rapport worden de drie hoofdvarianten ten aanzien van de sanering van de stort, naast de nul-variant, beschreven. Hieronder wordt van ieder van deze varianten een beschrijving gegeven. Tevens wordt een samenvatting van de verschillen tussen de varianten gegeven.

VARIANT 0

Korte omschrijving

Deze variant houdt in dat alleen de huidige afvalberg (= oostelijk terreindeel) wordt afgewerkt conform de vergunningsvoorschriften.

Uit te voeren saneringswerken

Het terrein zal worden ontdaan van groen, verhardingen en opstallen. Het afval zal worden gescheiden van de herbruikbare materialen en elders worden gestort. De stortplaats zal worden geherprofileerd en de gehele stortplaats zal worden voorzien van een bovenafdichting. Door de aanleg van de bovenafdichting zal, de hoeveelheid in het afvalpakket infiltrerend neerslagwater en daarmee het ontstaan van percolatiewater in belangrijke mate worden voorkomen. Aangezien ter plaatse van de afvalberging een deel van het afval beneden het grondwaterniveau ligt, zal naar verwachting sprake zijn van een permanente beïnvloeding van de grondwaterkwaliteit. Gezien de resultaten van het uitgevoerde grondwateronderzoek is echter de verwachting dat de beïnvloeding zo gering is, dat het niet nodig is om een onderafdichting en/of diep drainagesysteem aan te brengen. De grondwaterkwaliteit zal wel dienen te worden gemonitord. Hiertoe zal een net van peilbuizen moeten worden aangebracht zowel boven- als benedenstrooms van de stortplaats. De peilbuizen zullen een aantal malen per jaar moeten worden bemonsterd en geanalyseerd.

Indicatie kosten

De indicatie van de kosten om de huidige stortplaats af te werken bedraagt (gemeente Zutphen, 2001) ongeveer 17.700.000 gulden.

VARIANT-1

Korte omschrijving

Deze variant houdt in dat de totale hoeveelheid afval wordt ontgraven, gescheiden en naar een andere stortplaats wordt afgevoerd. Niet alleen het afval van de huidige afvalberg, maar ook het afval van de omliggende terreindelen zal worden ontgraven, gescheiden en afgevoerd. Het bruikbare materiaal (circa 40%) zal deels worden toegepast voor de ophoging van het terrein en zal voor een deel buiten de locatie worden toegepast in ophogingen e.d. (saldo kosten/baten is neutraal).

Uit te voeren saneringswerken

Zoals in de korte omschrijving reeds aangegeven wordt in deze variant de totale hoeveelheid afval ontgraven, gescheiden en naar een andere stortplaats afgevoerd (storten afval exclusief afvalstoffenheffing). Het terrein zal worden ontdaan van groen, verhardingen en opstallen. Het herbruikbare materiaal zal ter plaatse worden verwerkt en deels worden toegepast voor de ophoging van het terrein en deels buiten de locatie worden toegepast in ophogingen.

Indicatie kosten

De indicatie van de saneringskosten voor variant-1 is ongeveer (Gemeente Zutphen, 2001) 122.700.000 gulden.

VARIANT-2

Korte omschrijving

Deze variant houdt in dat de huidige afvalberg enkel het boven het maaiveld (NAP + 8,00 m) aanwezige afval wordt ontgraven, gescheiden en afgevoerd naar een andere bestemming. De bij scheiding vrijkomende grond en puin zullen worden gebruikt als ophooglaag op de locatie.

Uit te voeren saneringswerken

Net als in variant 1 wordt in deze variant het afval ontgraven, gescheiden en naar een andere stortplaats afgevoerd (storten afval exclusief afvalstoffenheffing). Een groot verschil is dat niet de totale hoeveelheid wordt ontgraven maar slechts het deel boven maaiveld. Verder zal het terrein worden ontdaan van groen, verhardingen en opstallen. Het herbruikbare materiaal zal ter plaatse worden verwerkt op de laagst gelegen terreindelen.

Indicatie kosten

De indicatie van de saneringskosten voor variant-2 is ongeveer (Gemeente Zutphen, 2001) 74.100.000 gulden.

VARIANT-3

Korte omschrijving

Deze variant houdt in dat van de huidige afvalberg enkel het boven het maaiveld (NAP +8,00 m) aanwezige afval wordt ontgraven, gescheiden en verwerkt op het westelijk terrein. Hiertoe dient op het westelijk terrein een onderafdichting aangebracht te worden. De bij scheiding vrijkomende grond en puin zullen worden gebruikt als ophooglaag op de locatie.

Uit te voeren saneringswerken

Net als in variant 1 en 2 wordt in deze variant het afval ontgraven en gescheiden. Het verschil met variant-1 is dat niet de totale hoeveelheid wordt ontgraven maar slechts het deel boven maaiveld (zelfde als variant 2). Het verschil met variant-2 is echter dat het afval niet zal worden afgevoerd naar een andere stortplaats maar zal worden gestort op het westelijk gelegen deel van het terrein waar een nieuw stortvak conform de huidige regelgeving wordt aangelegd. Dit nieuwe stortvak zal worden voorzien van een onder- en een bovenafdichting. Verder zal het terrein worden ontdaan van groen, verhardingen en opstallen. Het herbruikbare materiaal zal ter plaatse worden verwerkt. De gastransportleidingen dienen te worden verlegd. In de eindsituatie zal er namelijk afval aanwezig zijn op het huidige tracé van deze transportleidingen.

Indicatie kosten

De indicatie van de saneringskosten voor variant-3 is ongeveer (gemeente Zutphen, 2001) 37.400.000 gulden.