

Intergemeentelijke Structuurvisie Middengebied IJsselsprong

gemeenten Brummen en Zutphen

Ontwerp 6 november 2013

**NL.IMRO.0213.SVMidIJsselsprong-on01 (Brummen)
NL.IMRO.0301.SVMidIJsselsprong-on01 (Zutphen)**

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Structuurvisie, kostenverhaal en grondexploitatie	6
1.3	Uitvoeringsparagraaf	7
1.4	Procedure structuurvisie	7
1.5	Status en tijdshorizon	8
1.6	Opbouw	8
2	Kenmerken en achtergronden	9
2.1	Doelstellingen	9
2.2	Beleidskader	9
2.3	Kenmerken van het gebied IJsselsprong en het middengebied	16
3.	Visie op hoofdlijnen	21
3.1	Veranderde omstandigheden, veranderde keuzen	21
3.2	Voorgestane ontwikkeling Middengebied IJsselsprong	24
3.2.1	<i>Algemeen</i>	24
3.2.2	<i>Onderdeel provinciale wegenstructuur</i>	27
3.2.3	<i>Onderdeel verkeersstructuur de Hoven</i>	28
3.2.4	<i>Onderdeel wijkontwikkeling de Hoven</i>	29
3.2.5	<i>Onderdeel groene dorpsranden</i>	30
3.2.6	<i>Onderdeel glastuinbouw</i>	31
3.2.7	<i>Onderdeel groenontwikkeling</i>	32
3.2.8	<i>Onderdeel rivierveiligheid</i>	34
4	Uitvoering	35
4.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
4.2	Samenwerking	35
4.3	Planning en economische uitvoerbaarheid	36
4.3.1	<i>Wijze van uitvoering</i>	36
4.3.2	<i>Planning</i>	37
5	Plankaart	39

1 *Inleiding*

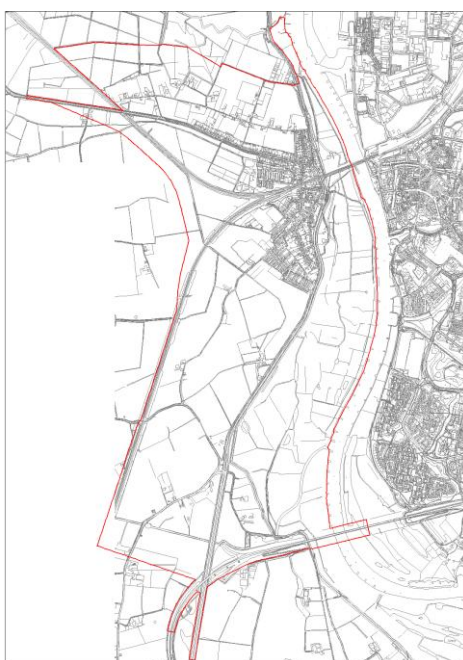
1.1 Aanleiding

Voor u ligt de intergemeentelijke structuurvisie Middengebied, vastgesteld door de gemeenteraden van Brummen en Zutphen. Deze structuurvisie is een herziening op onderdelen van de Intergemeentelijke Structuurvisie IJsselsprong (2008) voor specifiek het middengebied.

Na de *Intergemeentelijke Structuurvisie IJsselsprong (2008)* (IGSV-2008) is in 2009 de rapportage *Alles in één keer verschenen* gevolgd door het *Masterplan Middengebied IJsselsprong* dat in 2012 is opgeleverd. Deze rapportages zullen in deze paragraaf kort worden beschreven.

Afbakening plangebied

Het plangebied van de Intergemeentelijke Structuurvisie Middengebied IJsselsprong is aangegeven op de volgende kaart.



Plangrens

Deze structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen herijkte ontwikkeling van het deelgebied (het middengebied) van de IGSV-2008, en de hoofdzaken van het uit te voeren ruimtelijk beleid. De Voorsterklei en Cortenoever en het gebied rond de rondweg Voorst zijn ten opzichte van de IGSV-2008 niet gewijzigd en/of al vervat in een actueel bestemmingsplan dat voorziet in de uitvoering van dat deel van de IJsselsprong. Voor het middengebied heeft in de afgelopen periode een herijking plaatsgevonden, die thans wordt vervat in een actuele structuurvisie.

Voor de rondweg N345 – Zutphen de Hoven wordt door de provincie Gelderland een inpassingsplan voorbereid. Deze Structuurvisie doet om die reden geen beleidsuitspraken over de rondweg maar geeft enkel de actuele stand van zaken weer. De verbinding van de rondweg met de Hoven en met de stad via de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk maakt wel deel uit van deze structuurvisie.

IGSV-2008

Deze voorgenomen ontwikkelingen zijn in deze IGSV-2008 onderverdeeld in vier thema's, de zogenaamde vier 'enveloppen'. Elke enveloppe, rood, grijs, groen of blauw, heeft hierin binnen de hoofdlijnen van deze visie hun eigen dynamiek en proces. De inhoud van de enveloppen is bij de IGSV-2008 als volgt. De blauwe enveloppe gaat over de aanleg van de voorziening voor de afvoer van

hoogwater, dus alle maatregelen aan de rivier en de dijken en dergelijke. De rode enveloppe gaat over woningbouw, met alle voorzieningen en wegen binnen de woonwijk. De grijze enveloppe gaat over de rondwegen. De groene enveloppe gaat over de aanleg van natuur en natuurverbindingen

Een aantal waterveiligheidskundige aanscherpingen is opgenomen in het plan IJsselsprong “Alles in één Keer” (A1X, 2009). In het plan is aangegeven welke ontwikkelingen door welke partij worden gerealiseerd en wat de kosten en de dekking daarvoor zijn. Vanaf 2010 wordt de IJsselsprong als gebiedsprogramma getrokken door de provincie. Het programma gaat uit van een uitvoering in de 4 “traditionele” IJsselsprong enveloppen:

- Blauw: de waterveiligheidsmaatregelen voor de korte termijn, getrokken door waterschap Veluwe in opdracht van de Programmadirectie Ruimte voor de Rivier¹ plus de waterstandverlagende aanleg van de geul in de Tichelbeeksewaard.
- Rood: de woningbouw en de versterking van de ruimtelijke, economische en sociale kwaliteit van de Hoven, getrokken door de gemeenten Zutphen en Brummen, vanaf 2012 in het kader van het Zutphense programma Rivier in de Stad. Ook de aansluiting van de rondweg op de stadsbrug en het verbeteren van de recreatieve en natuurwaarden in de Tichelbeeksewaard horen thuis in deze “rode” enveloppe.
- Grijs: de aanleg van de rondwegen “N345-Voorst” en “N345-de Hoven”, getrokken door de provincie Gelderland.
- Groen: de aanleg van een aantal ecologische structuren en de versterking van natuurwaarden en van de landbouwstructuur, getrokken door de provincie Gelderland.

De samenwerkende publieke partijen constateerden dat er in een aantal delen van de totale gebiedsontwikkeling behoefte was aan verdere afstemming tussen de rode, grijze, blauwe en groene opgave. Met name in het middengebied van de IJsselsprong overlappen de “enveloppen” elkaar en was een nadere detaillering van de IGSV nodig. De bestuurlijke begeleidingscommissie voor de IJsselsprong besloot tot een verdiepingslag voor dit middengebied in de vorm van een Masterplan Middengebied IJsselsprong.

Tijdens het opstellen van dit Masterplan bleek dat de context van de opgaven ten opzichte van de IGSV 2008 aan het verschuiven was. Dit leidde tot een fundamentele herijking van het gebiedsprogramma IJsselsprong eind 2011/begin 2012:

- Teruglopende woningbouwbehoeften en een politieke setting die meer gericht is op organische groei dan op grootschalige woningbouw;
- Het teruglopen van financieringsbronnen voor de groene opgave en het door het Rijk uitstellen van de Tichelbeeksewaard in blauwe opgave;
- Het vaststellen van de Binnenstadsvisie Zutphen (2012) en de Structuurvisie Binnenstad (2012) en in samenhang daarmee de opstart van het programma Rivier in de Stad;
- De constatering dat het waterveiligheidspakket zoals de IJsselsprongpartijen zich dat voorstellen niet voldoende basis is voor het opheffen van de ruimtelijke reservering voor een lange termijnbypass rond de Hoven, in combinatie met de constatering dat een rondweg en de ruimtelijke reservering voor de bypass elkaar niet in de weg hoeven te zitten;
- De opstart van het Deltaprogramma Rivieren, waarbij gezien wordt of en welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn om toekomstige stijgingen van de waterstand op te kunnen vangen en
- De constatering in een pilot in het kader van het Deltaprogramma Rivieren dat de situatie rond Zutphen voor de lange termijn altijd voldoende hoogwaterveilig te maken is.

¹ Vanaf 2012 wordt een deel van de blauwe enveloppe voor de lange termijn getrokken door de gemeente Zutphen. In het kader van de herinrichting van de IJsselkade wordt ter plaatse van de Havenstraat rivierverruiming gezocht.

De herijking heeft geleid tot een aantal nieuwe keuzen in het Masterplan waarvan de planologisch relevante hoofdlijnen zijn opgenomen in deze structuurvisie.

Deze structuurvisie voorziet kleinschalige ontwikkelingen die niet mer-plichtig zijn of een passende beoordeling nodig hebben. Wel mer/passende beoordeling-plichtige onderdelen in de IJsselsprong zijn al in ontwikkeling of in uitvoering (rondweg en de dijkverleggingen).

1.2 Structuurvisie, kostenverhaal en grondexploitatie

De Wet ruimtelijke ordening kent, in tegenstelling tot de 'oude' Wet op de Ruimtelijke Ordening, een ruimtelijk spoor en een grondexploitatie spoor. De doelstelling van het onderdeel grondexploitatie, geregeld in afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening, is het verbeteren van de mogelijkheden van kostenverhaal door gemeenten bij initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen. Zo worden gemeenten in diverse situaties verplicht gesteld gemaakte kosten te verhalen via het vaststellen van een exploitatieplan of het sluiten van exploitatieovereenkomsten en dergelijke.

De gemeente **Zutphen** heeft in haar Nota Grondbeleid 'Een actief en faciliterend grondbeleid' (hierna Nota Grondbeleid) geconstateerd dat er de afgelopen jaren een verschuiving optreedt van actief naar meer samenwerking en faciliterend grondbeleid. De gemeente heeft in haar Nota Grondbeleid een voorkeursstrategie uitgesproken, afhankelijk van het type project. Het uitgangspunt is dat de gemeente in het geval van stadsuitleg streeft naar actief grondbeleid. In het geval van herstructurering is de keuze of de gemeente een actieve, dan wel faciliterende rol op zich neemt onder andere afhankelijk van de grondpositie van de gemeente, de omvang en het doel van het project en de andere betrokken partijen. Bij centrum/stedelijke ontwikkellocaties heeft de gemeente veelal geen grondposities. Mede gezien het overwegend kleinschalige karakter van deze projecten, zal de gemeente Zutphen zich in beginsel faciliterend opstellen.

Door deze geconstateerde verschuiving, waardoor naast actief grondbeleid ook de samenwerkingsvorm en het faciliterend grondbeleid meer worden toegepast, speelt het aspect kostenverhaal een essentiële rol binnen de gemeente. Enkele mogelijkheden voor kostenverhaal kennen een directe koppeling met het instrument structuurvisie.

De gemeente **Brummen** voert geen actief grondbeleid en zal dus niet risicodragend handelen door gronden te verwerven of panden aan te kopen.

Bovenplanse verevening

De Wro biedt de mogelijkheid om in een structuurvisie de basis te leggen voor 'bovenplanse verevening', dit in de vorm van een fondsbijdrage. Van bovenplanse verevening is sprake wanneer winstgevende locaties bijdragen aan de onrendabele top van een andere ontwikkeling. Omdat in de IJsselsprong iedere enveloppe voorziet in eigen kostendekking en de kleinschalige ontwikkeling van woningbouw niet bijdraagt aan bovenplanse voorzieningen is in deze structuurvisie geen sprake van bovenplanse verevening.

Ruimtelijke ontwikkelingen

De structuurvisie kent ook een directe koppeling met overeenkomsten, voor zover het financiële bijdragen aan 'ruimtelijke ontwikkelingen' betreft. Ook deze ruimtelijke ontwikkelingen moeten zijn opgenomen in de gemeentelijke structuurvisie. Hierbij kan worden gedacht aan bijdragen van woningbouw- en bedrijventerreinlocaties aan de ontwikkeling van natuurgebieden. De structuurvisie moet inzicht geven in de relatie tussen de kostenpost en het verzorgingsgebied.

In februari 2013 heeft de gemeenteraad van Zutphen de Nota Bovenwijkse voorzieningen 2013 – 2020 vastgesteld. Hierin is vastgelegd op welke wijze de gemeente omgaat met kostenverhaal.

1.3 Uitvoeringsparagraaf

Conform de Wet ruimtelijke ordening geeft de structuurvisie aan hoe de gemeenteraden het in de structuurvisie op hoofdlijnen verwoord beleid willen gaan verwezenlijken. Hiertoe is een uitvoeringsparagraaf opgenomen, waarin de uitvoerbaarheid van de visie is onderbouwd. In de uitvoeringsparagraaf is ook verslag gedaan van het betrekken van burgers en instanties bij structuurvisie, masterplan en voorgaande documenten. Voor de economische uitvoerbaarheid wordt voor de planperiode van 10 jaar aangegeven welke ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien.

1.4 Procedure structuurvisie

Een structuurvisie is niet direct bindend voor burgers en kent geen mogelijkheid voor het instellen van bezwaar of beroep. Wel worden burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van een structuurvisie betrokken.

Deze structuurvisie is gebaseerd op de IGSV (Intergemeentelijke Structuurvisie) 2008 met bijbehorende plan-milieu-effectrapportage (planMER) en de passende beoordeling (Natuurbeschermingswet), het voorstel “Alles in één keer” uit 2009, het Masterplan Middengebied uit 2012, de notitie Reikwijdte en detailniveau voor de rondweg de Hoven (2012) en (concept) milieueffectrapportage voor de rondweg de Hoven (2013). De IGSV 2008 heeft een eigen, uitgebreid communicatietraject gekend. Het Voorstel “alles in één keer” is een aantal malen besproken in openbare raadsvergaderingen en heeft in Zutphen geleid tot een referendum-aanvraag.

Aan deze structuurvisie zijn de volgende participatiemomenten vooraf gegaan:

- Aan Het Masterplan Middengebied is in juni 2012 door de bestuurlijke Begeleidingscommissie vrijgegeven als opmaat voor deze structuurvisie. Voor het Masterplan zijn twee publieksavonden gehouden (mei 2011, juni 2012) en is voorzien in de mogelijkheid een reactie in te dienen.
- In de periode na het uitkomen van het Masterplan en voor het ter inzage leggen van de structuurvisie gesproken met een aantal bewonersgroepen (september 2012, januari 2013) en met de wijkraad en het bestuur van de wijkraad (diverse malen).
- In het najaar van 2012 heeft de provincie de Notitie Reikwijdte en detailniveau voor de milieueffectrapportage voor de rondweg de Hoven ter inzage gelegd en een publieksavond gehouden.
- Door de wijkraad de Hoven is in januari 2013 een publieksavond georganiseerd over de verkeersontsluiting Stadsbrug - rondweg.
- 14 mei 2013 heeft de provincie Gelderland een inloopbijeenkomst georganiseerd waarbij de concept milieueffectrapportage van de rondweg is gepresenteerd.
- Op 11 juni 2013 is een publieksavond georganiseerd door gemeente Zutphen over de directe aansluiting van de rondweg op de Oude IJsselbrug (doortrekking van de weg langs het spoor).
- In het najaar van 2013 is de structuurvisie 6 weken ter inzage gelegd. Uiteraard worden betrokkenen in een later stadium betrokken bij een verdere uitwerking van de plannen. De structuurvisie wordt ook aan de relevante instanties ter kennisname toegezonden en na vaststelling analoog en digitaal ter inzage gelegd.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de resultaten van die verschillende participatie-/inspraakmomenten.

1.5 Status en tijdshorizon

Deze visie heeft de status van intergemeentelijke structuurvisie voor de gemeenten Brummen en Zutphen in de zin van de Wet ruimtelijke ordening. Met deze planfiguur worden op hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkelingen voor het middengebied voor de verschillende enveloppen aangegeven. Daar waar sprake is van strijdigheid met geldende bestemmingsplannen, kan de visie als basis dienen om omgevingsvergunningen en dergelijke te kunnen verlenen of om het bestemmingsplan te herzien. Daar waar geen sprake is van strijdigheid kan rechtstreeks aan de visie uitvoering worden gegeven.

1.6 Opbouw

Hoofdstuk 2 behandelt de bestaande situatie, de historische ontwikkeling en de algemene visie van de gemeenten op het gewenste ruimtelijk functioneren en op de gewenste structuren en kwaliteiten het middengebied. In hoofdstuk 3 wordt deze visie uitgewerkt in concrete doelstellingen per onderdeel/deelgebied inclusief een nadere (vaak indicatieve) uitwerking daarvan. Hoofdstuk 4 gaat in op de (maatschappelijke, bestuurlijke, economische) uitvoerbaarheid. De structuurvisie is voorzien van een plankaart.

2 Kenmerken en achtergronden

2.1 Doelstellingen

De vaststelling van deze Structuurvisie dient de volgende doelen:

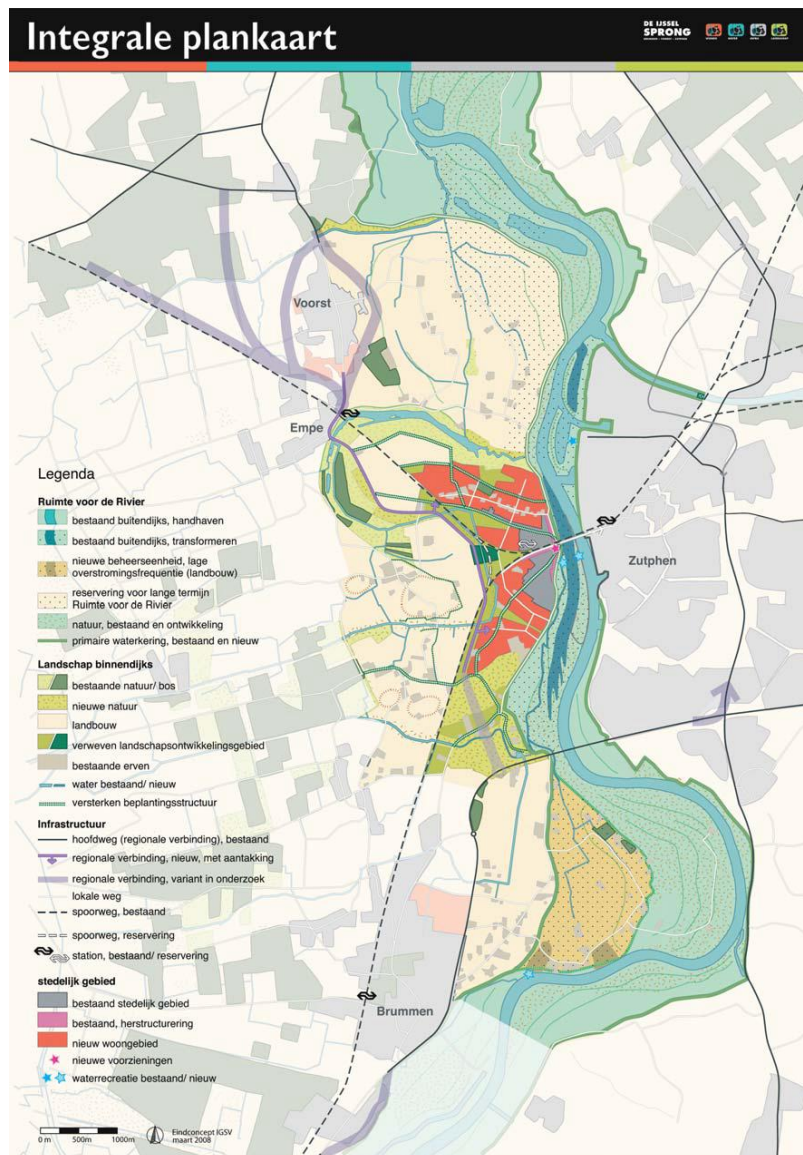
- Een uitwerking van de IGSV 2008 en het Voorstel “Alles in één keer” (2009) voor het middengebied, conform het geduide projectgebied om te kunnen bepalen hoe de verschillende opgaven ruimtelijk en functioneel zo goed mogelijk op elkaar kunnen worden afgestemd;
- Een afstemming in de uitvoering van de verschillende opgaven die leidt tot een maximale synergie;
- Een herijking van het programma als gevolg van veranderde demografische en conjuncturele omstandigheden;
- Een afstemming op de nieuwe ontwikkelingen in de IJsselsprong, het programma Rivier in de stad en het Deltaprogramma.

2.2 Beleidskader

Een aantal beleidsdocumenten is van inhoudelijke betekenis voor de in deze Structuurvisie opgenomen keuzen en worden in deze paragraaf behandeld:

IJsselsprong: IGSV/Alles in één keer (2008, 2009)

In juni 2008 is de Intergemeentelijke Structuurvisie IJsselsprong door de gemeenteraden van Brummen, Voorst en Zutphen vastgesteld (werktitel: “In één keer goed”). In mei 2009 is deze Structuurvisie aangevuld met het zgn. Voorstel Integrale Gebiedsontwikkeling IJsselsprong (werktitel: “Alles in één keer”). In deze aanvulling wordt een (ten opzichte van de Structuurvisie) aangepast pakket riviermaatregelen aan de Staatssecretaris aangeboden. Waar “Het Voorstel” voor de blauwe opgave verschilt van de Structuurvisie, zijn beide stukken gelijk voor woningbouw, verkeer, natuuropgaven et cetera. Van wezenlijk belang voor de Hoven zijn de aanleg van de rondweg, de programmering van circa 3.000 woningen en de aanleg van een geul in de Tichelbeeksewaard.



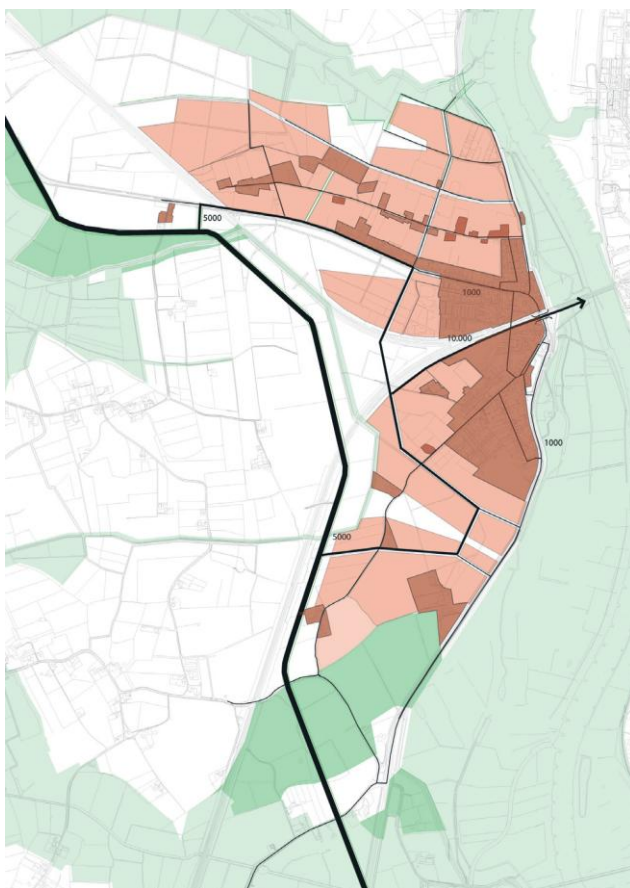
Centraal in het gebied werd zowel in de IGSV als in “Alles in één keer” een ontwikkeling voorzien van maximaal 3.000 woningen rondom de kern De Hoven. Dat woningbouwprogramma vloeide destijds voort uit de Regionale Structuurvisie voor de Stedendriehoek. Deze stedelijke ontwikkeling markeerde de feitelijke IJsselsprong van Zutphen naar de andere kant van de rivier. Een ander kernpunt wordt gevormd door maatregelen die op nationaal niveau het rivierengebied beter tegen toekomstige waterafvoeren beschermen. Deze bestaan in de IJsselsprong uit dijkverleggingen bij Cortenoever en de Voorster Klei en een nevengeul ter hoogte van de Hoven in de Tichelbeeksewaard. Beide dijkverleggingen moeten eind 2015 gerealiseerd zijn. De nevengeul in de Tichelbeeksewaard is voor de langere termijn noodzakelijk. Een derde kernpunt in de IGSV bestaat uit een combinatie van versterking van de ecologische kwaliteiten in het plangebied, ook als middel om het landschap te versterken, en agrarische structuurversterking. Het vierde kernpunt wordt gevormd door de voorgenomen verbeteringen van de infrastructuur, met name de provinciale wegen.

De uitvoering van de verschillende opgaven is geregeld in een programmaorganisatie die uitgaat van coördinatie door de provincie en de realisatie van projecten in de vier “gekleurde” enveloppen. Daar waar in één gebied meerdere enveloppen aan de slag moeten bestaan overlappen en afhankelijkheden die niet separaat uitgewerkt kunnen worden. Vanaf 2008/2009 leverden de

economische ontwikkelingen en actuele demografische inzichten bovendien een nieuwe context op voor de ontwikkelingsstrategie. Niet onbelangrijk is ook, dat de ruimtelijke reservering voor een binnendijkse bypass nog wordt gehandhaafd. Deze ontwikkelingen in het Middengebied van de IJsselsprong maken het noodzakelijk om voor dat gebied te komen tot nieuwe hoofdlijnen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Daarin voorziet deze structuurvisie.

De verkeersstructuur die in de beide stukken voor de Hoven wordt voorgesteld is als volgt:

- Een rondweg om de Hoven, bedoeld om de druk op de interne verkeersstructuur in de Hoven (doorstroming, leefbaarheid, veiligheid) op te lossen.
- Het ontwarren van de verkeersknoop, om het hart van de Hoven een gezicht te geven.
- Een doortrekking van de weg over de Oude IJsselbrug langs het spoor, die de Hoven met de binnenstad verbindt.
- De aanleg van een interne ring die het noord- en het zuiddeel van de Hoven verbindt en via dwarswegen de verschillende wijken ontsluit, en die aansluit op zowel de doortrekking als op de rondweg.
- Het autoluw maken van de Kanonsdijk.



Wegenstructuur de Hoven (bron: IGSV 2008)

IJsselsprong: Masterplan (2012)

Het Masterplan Middengebied is een uitwerking van de Structuurvisie Alles in één keer voor het gebied in en rond de Hoven. Deze uitwerking was nodig omdat de uitvoering was georganiseerd via de vier gekleurde enveloppen (woningbouw, verkeer, rivierveiligheid, natuur & landschap). Rond de

Hoven was sprake van een forse overlap tussen deze sectorale enveloppen en was een verdere uitwerking nodig om tot operationalisering te komen. In de periode van het opstellen van het Masterplan (2010 – 2012) waren bovendien onderdelen van het programma aan forse verandering onderhevig. Zo werd het woningbouwprogramma fors verlaagd (van 3.000 naar enkele honderden woningen) en werd de geul door de Tichelbeeksewaard door het Rijk naar de langere termijn geschoven.

Het Masterplan Middengebied is door de IJsselsprong uitgebracht als opmaat naar een Structuurvisie voor de het middengebied van de IJsselsprong.

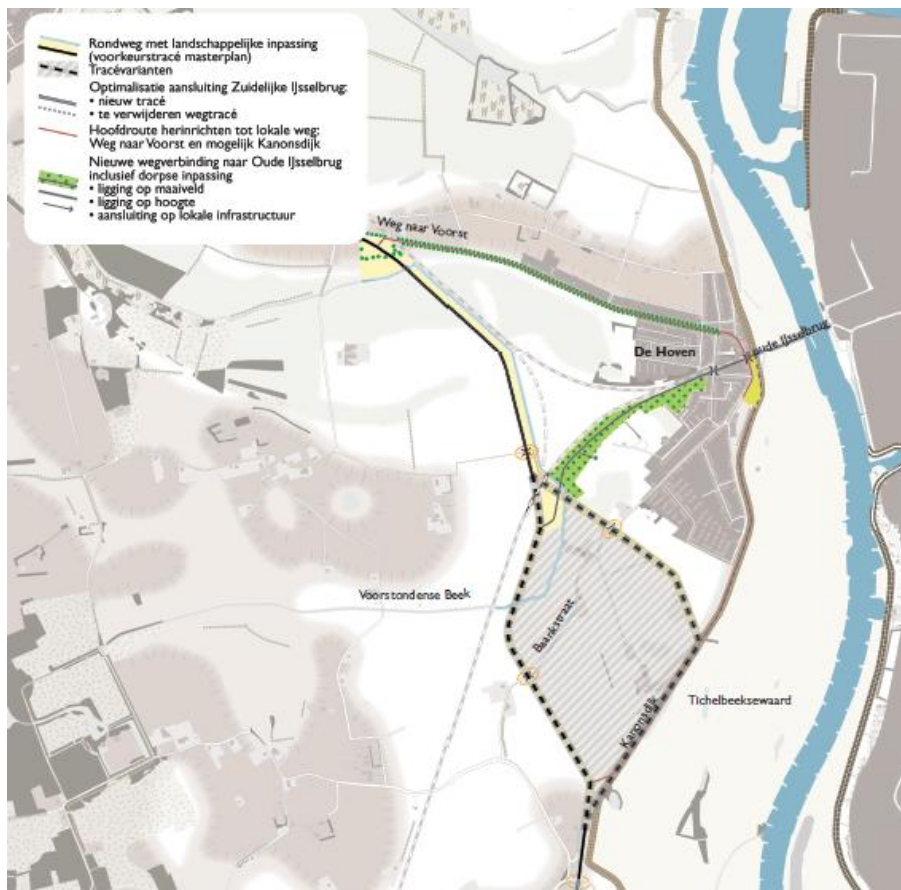
Het Masterplan Middengebied IJsselsprong kent de volgende voorstellen voor de verkeersstructuur:

- Een rondweg om de Hoven voor de leefbaarheid en de doorstroming.
- Het ontwarren van de verkeersknoop, met een IJsselplein als nieuw hart van de Hoven.
- Een doortrekking van de weg over de Oude IJsselbrug langs het spoor die de binnenstad met de rondweg verbindt.
- De aanleg van een koppeling tussen de Baankstraat en de doortrekking.
- Het autoluw maken van de Kanonsdijk en het omvormen van de Weg naar Voorst tot een dorpsweg.

In het Masterplan is de aantakking van de Oude IJsselbrug, langs het spoor, op de rondweg gekozen als meest wenselijke alternatief. Het alternatief, afwikkeling via de Oude Kanonsdijk, kwam in deze afweging minder gunstig naar voren. Belangrijkste redenen om in het Masterplan te kiezen voor de doortrekking waren het optimaal kunnen gebruiken van het plein, zodat het betekenis voor de gehele stad krijgt, het kunnen afwaarderen van de Kanonsdijk en de omrij-afstanden naar de rondweg vanuit het deel van de wijk ten noorden van de spoorlijn Apeldoorn-Zutphen, uitgaande van een knip in de Weg naar Voorst. Nadelen die het Masterplan noemt zijn de omrijbewegingen vanuit het dorp naar de binnenstad, de sloop van woningen en de toename van geluidsbelasting in het bebouwde gebied langs het spoor.



Afweging tussen alternatieven doortrekking (links) en Kanonsdijk (rechts)
(bron: Masterplan Middengebied)



Voorstel verkeersstructuur de Hoven (bron: Masterplan Middengebied)

Verkenning N345 Zutphen/De Hoven (2012), Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rondweg N345 De Hoven/Zutphen (2012) en concept-Milieu-effectrapport Rondweg N345 de Hoven (2013)

In 2009 hebben Provinciale Staten van Gelderland besloten om geld te reserveren voor de aanpak van de verkeersknelpunten (doorstroming, regionale bereikbaarheid, leefbaarheid) in de Hoven. Op basis daarvan is begin 2012 door de provincie Gelderland een verkenning opgesteld. In deze verkenning is een groot aantal oplossingsrichtingen (lokaal en regionaal) op hun effecten beschouwd.

Conclusie van de verkenning is dat er twee alternatieven zijn die de problematiek het meest effectief oplossen en de minst negatieve effecten hebben: een identiek tracé tussen de Weg naar Voorst ten westen van het spoor en (globaal) de fietstunnel onder het spoor ten zuiden van de sportvelden, en vanaf daar een tracé naar de Kanonsdijk noordelijk dan wel zuidelijk van boerderij "Ruimzicht". Het noord- en zuidalternatief genoemd. Zie hiervoor ook de blauwe pijlen op de kaart op de volgende pagina.

Op basis van de verkenning is door Gedeputeerde Staten besloten om het noord- en het zuidalternatief in een m.e.r.-procedure (milieu-effectrapportage) nader uit te werken en te onderzoeken. Deze twee alternatieven worden onderzocht voor twee situaties: één met doortrekking van de weg vanaf de Oude IJsselbrug langs het spoor naar de rondweg en één zonder deze doortrekking. Deze doortrekking is met een paarse pijl weergegeven op de volgende kaart.



Noord- en zuidalternatief en doortrekking (genaamd O1) (ook "geen doortrekking" wordt onderzocht)
(Bron: Notitie Reikwijdte en Detailniveau)

Als eerste stap van deze m.e.r.-procedure is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Deze gaat in op de processtappen, de te onderzoeken alternatieven en de criteria waaraan de alternatieven worden getoetst.

De m.e.r. is in het voorjaar van 2013 in concept afgerond. Van 13 mei tot en met 9 juni 2013 kon er worden gereageerd op het concept MER.

Gedeputeerde Staten (GS) van Gelderland hebben op 2 juli 2013 hun voorkeur uitgesproken voor het noordelijke alternatief van een rondweg om De Hoven in Zutphen. De provincie werkt nu het ontwerp voor de rondweg verder uit en stelt een inpassingsplan op om de rondweg juridisch/planologisch mogelijk te maken.

In de MER scoort de doortrekking slechter dan 'geen doortrekking'. Voor de Kanonsdijk geldt zowel met als zonder doortrekking een afname van de geluidsbelasting.

Op basis hiervan, en gezien het gebrek aan draagvlak in de Hoven voor de doortrekking, wordt in deze structuurvisie gekozen voor afwikkeling van het verkeer vanaf de rondweg via de Kanonsdijk.

Rivier in de Stad

In 2012 is door de gemeente Zutphen het programma Rivier in de Stad gestart. Dit programma is gericht op uitvoering van een fors aantal fysieke projecten bij/langs de rivier. De uitvoering van de rode enveloppe IJsselsprong maakt onderdeel uit van het programma Rivier in de Stad.

Ruimte voor de Rivier en Deltaprogramma

Na een aantal hoogwatersituaties in de jaren 90 van de vorige eeuw is het Rijk gestart met het programma Ruimte voor de Rivier, waarin met meer dan 30 projecten meer rivierveiligheid wordt

gerealiseerd. Deze projecten moeten eind 2015 afgerond zijn. Daarvoor is in 2006 een Planologische Kernbeslissing (PKB) genomen door de Tweede Kamer, waarin, voor de omgeving rond de Hoven, drie projecten van belang zijn: de dijkverleggingen Cortenoever (Brummen) en Voorsterklei (Brummen en Voorst) en een bypass rond de Hoven. Deze laatste is een maatregel die ná 2015 geprogrammeerd is. Om deze lange termijnmaatregel niet onmogelijk te maken is in de PKB een ruimtelijke reservering opgenomen, waarbinnen geen grote ingrepen toegestaan zijn. Het vaststellen van de PKB is een belangrijke reden geweest voor het opzetten van een organisatie “Ijsselsprong”, die nog steeds als programmaorganisatie functioneert. Ruimte voor de Rivier en de opvolger daarvan, het Deltaprogramma Rivieren, maken onderdeel uit van de Ijsselsprong-organisatie.

In het kader van Ruimte voor de rivier en de Ijsselsprong wordt op dit moment de uitvoering van de dijkverleggingen Cortenoever en Voorsterklei voorbereid. Binnen het programma Ijsselsprong is overeengekomen dat de aanleg van de rondweg en de aanwezigheid van een ruimtelijke reservering elkaar niet in de weg zitten. Uiteindelijk zal wel een ontheffing vanuit het Rijk nodig zijn om de rondweg deels binnen de reservering te realiseren.

Het Deltaprogramma bereidt rivierveiligheidsmaatregelen voor de periode na 2015 voor. Voor de situatie rond Zutphen hebben het Deltaprogramma en de Ijsselsprong een pilot uitgevoerd, waar uit naar voren komt dat voor de langere termijn altijd een geul door de Tichelbeeksewaard en een aantal aanvullende maatregelen nodig zijn. Eén van die maatregelen, een beperkte dijkverlegging aan de stadskant (Havenstraat) wordt op dit moment voorbereid in het kader van de herinrichting van de Ijsselkade.

Overige kaders

De Ijsselsprong is een ontwikkeling die vanuit het lokaal en regionaal beleid afkomstig is en die mede in de huidige provinciale structuurvisie en de ruimtelijke verordening is verankerd. De aanvankelijke programmering van circa 3.000 woningen was afkomstig uit de “Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 voor het bundelingsgebied” (RSV 2030), die in 2007 door de gemeenteraden van Apeldoorn, Brummen, Deventer, Voorst, Lochem en Zutphen is vastgesteld. De 3.000 woningen zijn opgebouwd uit een deel regionale woningen en een deel lokaal geprogrammeerde woningen: in de Ontwikkelingsvisie Zutphen 2020 (1999) wordt, na afronding van een aantal grotere woningbouwlokaties, de toevoeging van circa 1.300 woningen in de Hoven gepland, onder de noemer “Tuinstad de Hoven”. Zowel in “Zutphen 2020” als in de RSV 2030 wordt voorzien in een rondweg de Hoven.

In de RSV 2030 zijn, mede op basis van intensieve samenwerking met het programma ruimte voor de rivier, bypasses voorzien bij Zutphen en bij Deventer.

Door Stedendriehoek en de provincie is in 2007 de “Verkenning onderliggend wegennet” uitgevoerd. Conclusie van deze studie is dat geen andere oplossing voor de situatie rond de Hoven denkbaar is dan een lokale rondweg.

De gemeente Brummen heeft in 2006 de ruimtelijke ontwikkelingsvisie “Ligt op groen” vastgesteld. Op 19 september 2013 heeft de gemeente Brummen ingestemd met een nieuw kader voor samenwerking, maatschappelijke ontwikkelingen en nieuw beleid, namelijk de Toekomstvisie ‘Innoveren met oude waarden’.

2.3 Kenmerken van het gebied IJsselsprong en het middengebied

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het gebied waarop deze structuurvisie betrekking heeft. Omdat het landschap niet ophoudt bij de plangrenzen en het verband met andere IJsselsprong-onderdelen vaak van belang is, gaat de beschrijving vaak over een ruimer gebied dan alleen het plangebied.

Ligging van het gebied

Het gebied van de IJsselsprong ligt tussen de kernen Brummen, Voorst, Empe en Zutphen. Het gebied ligt ingesloten tussen de Nationale Landschappen Veluwe en de Graafschap. Dat maakt dat slechts met de grootst mogelijke zorgvuldigheid ingrepen in het landschap mogen plaatsvinden. De keuze voor woningbouwlocaties, zoals eerder in de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 gemaakt, is een keuze die past binnen de status van beide Nationale Landschappen : compact, afgestemd op de waarden van de IJssel en van het westelijk gelegen landschap.

Ontstaansgeschiedenis

De huidige IJsselvallei werd in de voorlaatste ijstijd door een dikke ijskap uitgesleten tot een dal met een diepte van meer dan honderd meter. In de duizenden jaren daarna werd dit dal opgevuld met allerlei afzettingen van klei, zand, grind en veen. Aan het begin van het Holoceen (circa 10.000 jaar geleden) ontstonden in het IJsseldal uitgestrekte veenmoerassen, die ook nu nog onder de kleilaag terug te vinden zijn.

In het plangebied stroomt de IJssel tussen de zandpakketten van de Veluwe/Veluweflanken/-IJsselvallei en de Graafschap. De IJssel gaat in dit gebied over van een ingesleten meanderende rivier naar een stromingsvlakte noordelijk van Deventer.

Op deze overgang van een meanderende rivier met sterk wisselende afvoeren en de zandgronden vestigden mensen zich op de gronden die hoog en droog genoeg waren voor landbouwactiviteiten.

In de historisch-geografische inventarisatie van de Hoven en de Overmarsch wordt geconcludeerd dat de hoofdstructuur van de oorspronkelijke Overmarsch goed bewaard is gebleven, maar dat de inhoud van deze hoofdstructuur grotendeels verdwenen is. Wel zijn er genoeg aanknopingspunten om als inspiratiebron voor ruimtelijke ontwikkelingen te dienen. De hoofdstructuur van de Empermeander, oeverwal, dijken en grondgebruik is nog steeds kenmerkend aanwezig. Ook het grondgebied van Huize De Marsch is nog herkenbaar in het landschap; de Vliegendijk en de Kanonsdijk zijn beiden kenmerkend in het landschap aanwezig. De oorspronkelijke verkaveling die achter de dijken ontstond is echter niet meer als zodanig herkenbaar, doordat de recente verkavelingsstructuur van de ruilverkaveling dominant is. Kenmerkend zijn tenslotte ook de spoorlijnen, de brug en de plaats van de voormalige steenfabriek/Kazemat in de uiterwaarden. De Hoven kent 8 monumenten en circa 20 als bouwhistorisch waardevol aan te merken panden.

In de Vroege Middeleeuwen ontwikkelde de IJssel zich tot een bevaarbare rivier. Het natuurlijke landschap van De Overmarsch was in deze periode constant in beweging met rivierverleggingen en het afzetten van zand en klei. Rond het jaar 1000 kreeg de IJssel steeds meer water af te voeren en in die periode ontstonden meerdere meanders; in het landschap zijn nog verschillende voormalige meanders te herkennen, voordat de Empermeander op zijn huidige plek kwam te liggen.

Halverwege de 17e eeuw stonden op de plek van het huidige De Hoven vijf huizen. Aan het eind van de 17e eeuw werd besloten om de grond als hoven te verkopen en begon de bebouwing zich over een groter gebied te verspreiden. Het was het begin van De Hoven, zoals we dat nu kennen, maar dan nog zonder het huidige wegenpatroon. In de uiterwaarden en naast Huize De Marsch kwamen steenfabrieken. Huize De Marsch werd aan het einde van de 18e eeuw afgebroken.

Aanleg infrastructuur - woningbouw

Aan het begin van de 19de eeuw werd Zutphen door twee rijkstraatwegen verbonden met Apeldoorn en Arnhem. Later, in 1865 en 1876, werd Zutphen ook per spoor verbonden met respectievelijk Arnhem en Apeldoorn. De Hoven groeide met deze ontwikkelingen mee. Rond 1830 stonden in De Hoven ongeveer 40 huizen voor ruim 300 inwoners en ontstond er langzamerhand een echte wijk. De eerste boerderijtypen bestonden uit T-boerderijen, later werden ook zogenaamde 'krukhuisen', waarbij het woonhuis en het bedrijfsgedeelte in een L-vorm geschakeld werd, en boerderijen waarbij zowel het woonhuis als het bedrijfsgedeelte onder hetzelfde dak zijn ondergebracht gebouwd. Met name in de 20^e eeuw is de Hoven fors gegroeid.



Bebouwing in de Hoven door de jaren heen

Tuinbouw was voor de inwoners een grote bron van inkomsten, helemaal toen de gemeente tuinbouwgrond in erfpacht ging uitgeven en in 1917 de groenteveiling op de Mars werd geopend.

Het middengebied is het gebied ter hoogte van De Hoven, ten noorden van Cortenoever en ten zuiden van de Voorsterklei en kent een aantal deelgebieden:

- Het gebied van de Overmarsch en De Hoven,
- De aangrenzende overgang naar de Veluwe: Tondense Enk
- Het gebied ten zuiden van De Hoven, soms ook Wapsum genoemd
- De Zutphense uiterwaarden

Rol van de IJssel

Het gebied de **Overmarsch-De Hoven** wordt omgeven door een oude riviermeander. Deze Emper meander met zijn bospercelen en rietlanden kenmerkt zich door hoge natuurwaarden. Het landschap van de Overmarsch westelijk hiervan is open en onbebouwd en geeft vanuit verschillende hoeken zicht op de Hanzestad Zutphen. De Hoven zelf is ontstaan op een natuurlijke zandrug en heeft een deels agrarisch, deels grootstedelijker karakter gericht op Zutphen.

De IJssel had in het verleden in dit gebied vrij spel, totdat in 1406-1407 de rivier gekanaliseerd werd en de Vliegendijk werd opgeworpen. De Weg naar Voorst bestond waarschijnlijk al voor de bedijking en liep over de hogere delen van het landschap richting Empe.

Ontginning en verkaveling

Een voorganger van Huize De Marsch had zich al voor de bedijking gevestigd. Na de bedijking kon het gebied ontgonnen en verkaveld worden. Deze laatste verkaveling heeft tot ver in de 20e eeuw stand gehouden, totdat de ruilverkaveling om schaalvergroting vroeg. Aan het begin van de 16e eeuw werden geleidelijk aan een paar huizen gebouwd op de plek waar later De Hoven zou verschijnen.

De provinciale weg zet zowel langs de rivier als in de kern de kwaliteit plaatselijk onder druk.

Belangrijk cultuurhistorisch element is de locatie van het voormalige kasteel de Marsch, gelegen op de overgang van de zandrug naar het lager gelegen gebied van de Overmarsch. Het aanzicht van de noordzijde van De Hoven wordt mede bepaald door een aantal grote, moderne glasopstanden.

Kijken we vanaf de rivierkant oostwaarts, dan zien we een sterk verschil in belevingsferen, bepaald door het historische rivierfront van de binnenstad, de vaak industriële functies op de Mars en de windmolens.

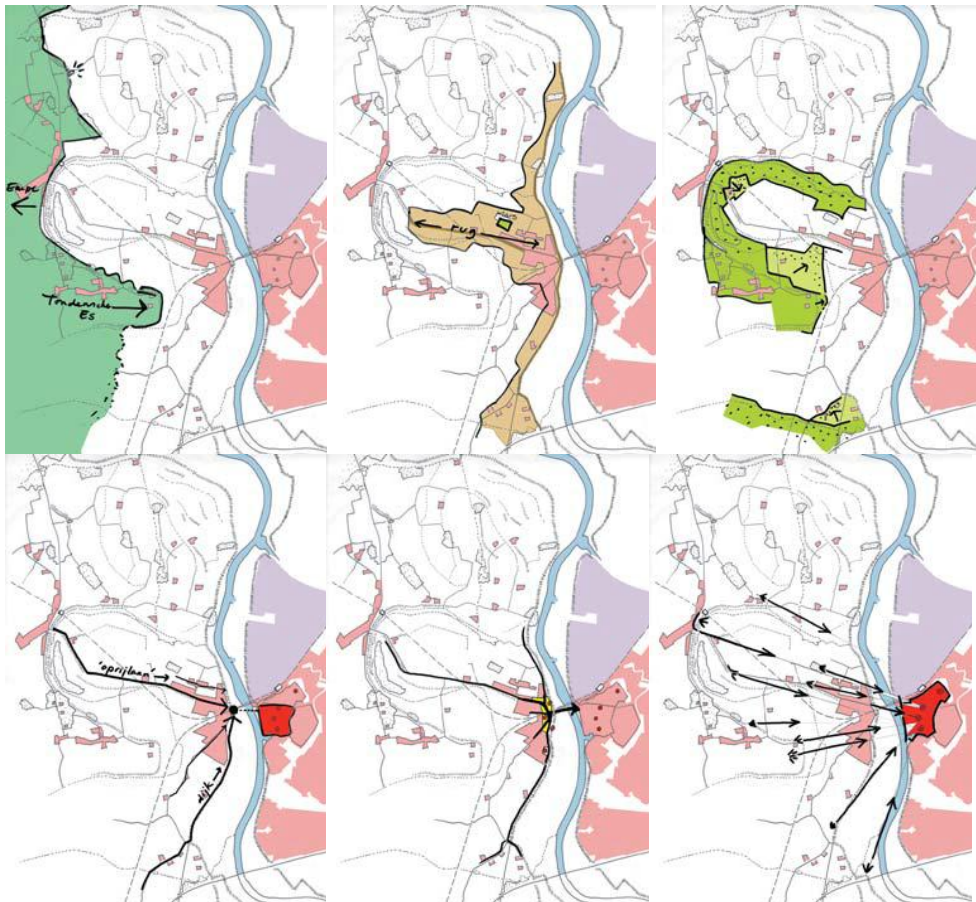


Topografische militaire kaart uit 1840: meander, zandrug en voormalig kasteel de Marsch duidelijk te onderscheiden

De ruilverkaveling in de tweede helft van de 20e eeuw zorgde voor een schaalvergroting in de landbouw, nieuwe landbouwwegen met populierenlanen aanlegde en voor een betere ontwatering zorgde.

Voor het gebied de Overmarsch-De Hoven zijn ondermeer de hoogteverschillen van belang. Denk aan de hogere gronden bij Empe en Tonden (zie ook Tondense Enk), de laagten van de oude bedding van de IJsselarm met het natte gedeelte van de Emper meander en de hogere rug van De Hoven richting de Overmarsch. Uit stedenbouwkundig oogpunt is het aangrijpen van de beide ontwikkelassen van

De Hoven zuidelijk langs de Baankstraat/Kanonsdijk en westelijk langs de Weg naar Voorst op de eerder genoemde hoge rug, een logische ontwikkeling.



Analyses landschap Middengebied

Wapsum, het gebied ten zuiden van de Hoven, tussen de Kanonsdijk en de spoorlijn Arnhem - Zutphen, is een open en relatief onbebouwd landbouwgebied. De goed waarneembare zwakke glooiingen zijn het resultaat van het ontstaan van de Emper meander en uitsnijdingen door de verschillende Veluwebeken die hier hun uitmonding in de IJssel vonden en vinden. De dijk en de spoorlijn vormen samen met De Hoven en de zuidelijke IJsselbrug scherpe nieuwe begrenzingen. Hierdoor mist dit gebied de oorspronkelijke landschappelijke verbanden met de omringende landschappen. De openheid zorgt echter wel voor een aantal fraaie uitzichten op het silhouet van Zutphen.

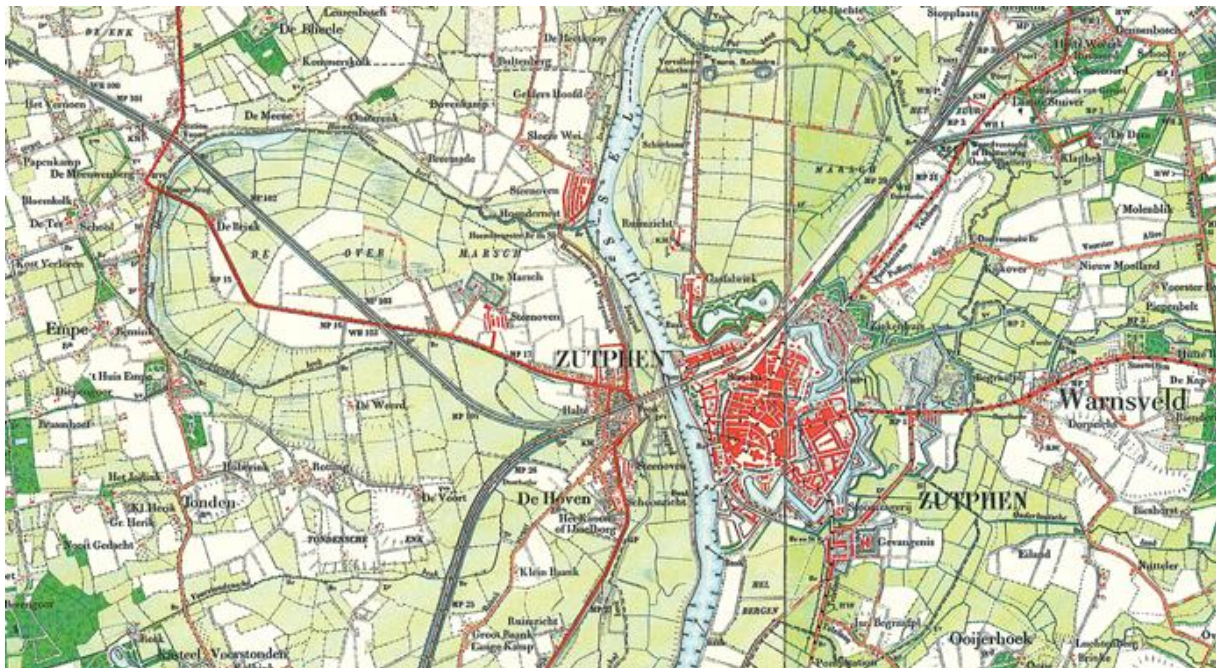
In dit gebied wordt vanuit het Rijks- en provinciaal beleid gezocht naar het realiseren van een robuuste ecologische verbindingszone (EVZ), die de Veluwe verbindt met de IJssel en vervolgens met de Achterhoek. Ook de klimaatcorridor, die loopt van de Veluwe naar het Reichswald, speelt een belangrijke rol.

De **uiterwaarden Zutphen** vormen een 'stadsrivierpark' van Zutphen. Momenteel zijn de uiterwaarden agrarisch in gebruik. Ze herbergen wilgen en dienen in beperkte mate voor recreatie. Kenmerkende natuurwaarden zijn de stroomdalgraslanden, kievitsbloemhooilanden en glanshaverhooilanden. De uiterwaarden in het gehele plangebied zijn een belangrijk broedgebied voor vogelsoorten zoals het porseleinhoen en de kwartelkoning in de natte, ruige graslanden en de zwarte stern in drijvende waterplantenvegetaties.

De bosrijke watergebieden met voldoende vis zijn van belang voor bijvoorbeeld aalscholver en ijsvogel. Ook is het gebied belangrijk als rust- en foerageergebied voor tal van vogelsoorten. Voor de wilde zwaan, kolgans, kievit en de grutto is het één van de belangrijkste gebieden in Nederland. Een deel van de niet-broedvogels in de uiterwaarden, komt ook hier buiten voor. Veel ganzen, zwanen en eenden verblijven 's winters in de uiterwaarden en op de open graslanden binnendijs.

Ontwerpopgave

Een ontwerpopgave is het versterken van het natuurlijk karakter door de dynamiek van de oevers te vergroten. Andere opgaven zijn het behoud en versterken van het kleinschalig reliëf (kronkelwaarden), het versterken van de aanwezige beekmonding en het behoud door ontwikkeling van het watererfgoed, de versterking van het cultuurlandschap en het behoud en de ontwikkeling van de Hanzestad Zutphen (waterfront) en het vergroten van de recreatieve betekenis van het landschap (stedelijke uitloop). Het zicht op Zutphen moet behouden blijven. Dat vraagt om een open landschap.



Kaart van het gebied rond de Hoven (ca 1900)

3 Visie op hoofdlijnen

In dit hoofdstuk worden de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen die de gemeenten nastreven beschreven. Steeds wordt aangegeven welke doelen worden nagestreefd met de ontwikkeling, wat er speelt en wat van belang is, wat het ruimtelijke programma is dat daar uit voortvloeit en indien nodig, welke zaken nog nader onderzocht moeten worden.

De uitvoering van de verschillende onderdelen van de structuurvisie wordt beschreven in hoofdstuk 4. Allereerst worden de gewijzigde omstandigheden toegelicht.

3.1 Veranderde omstandigheden, veranderde keuzen

De woningbouw

Ten tijde van de IGSV (2008) was woningbouw één van de drijvende krachten achter de ontwikkeling van de IJsselsprong. De IGSV ging uit van realisatie van maximaal 3.000 woningen vanaf 2012. De circa 200 woningen van de recent gerealiseerde wijk De Teuge maken onderdeel uit van die 3.000. Inmiddels is dit beeld geheel verschoven. Binnen de context van de huidige woningmarkt wordt (anno 2013) veel meer gedacht aan de toevoeging van nog enkele honderden woningen, in een dorpse setting. Substantiële woningbouw bij de Hoven wordt, ook in regionaal verband, niet voorzien vóór 2018 en na 2018 slechts in enkele tientallen per jaar. Het maakt een aantal aan de woningbouw gekoppelde ontwikkelingen daarmee ook anders: zo kan een uitblijven van substantiële instroom van nieuwe inwoners een drukkend effect hebben op voorzieningen en verenigingsleven. Daarnaast kunnen investeringen in de kern van De Hoven zelf financieel niet meer worden gedragen door inkomsten uit de woningbouw in de mate die was voorzien in 2008.

De nieuwe situatie biedt echter ook kansen: het accent is nu meer gericht op versterking van de specifieke dorpse kwaliteiten, waarbij niet alleen ontwikkeling aan de randen, maar ook stedelijke vernieuwing binnen de kern in beeld is. Geleidelijke groei past bij het karakter van het dorp, en houdt het dorp divers en levendig.

Voor het programma wordt uitgegaan van zo'n 300 woningen. Toevoegingen in de afgelopen jaren hebben laten zien dat enige nieuwbouw goed is voor de vitaliteit van de kern. Een hoeveelheid van enkele honderden past binnen de actuele woningbouwafspraken met regio en provincie en grijpt op langere termijn niet wezenlijk in op de woningmarkt in en rond Zutphen.

In de IGSV uit 2008 was de woningbouw gesitueerd in een aantal forse vleugels ten noorden en ten zuiden van de Hoven, en in twee kleinere vlekken: op en rond de sportvelden en ten westen van de Mulderskamp. In de huidige situatie wordt dit teruggebracht naar de locaties ten noorden van de Weg naar Voorst, daar waar de bestaande inrichting daarvoor al aanknopingspunten biedt en waar de woningbouw bij kan dragen aan verbetering van de uitstraling dan wel de structuur van het gebied.

Ten noorden van de Weg naar Voorst is sprake van een blokmatige verkaveling, een aantal linten die aangrijpingslijnen kunnen zijn voor organische ontwikkeling en een deels verrommelde uitstraling. Deze plek leent zich daarmee goed voor dorpse uitbreiding. Deze uitbreiding strekt zich niet verder westelijk uit dan de locatie van het voormalig kasteel "de Marsch". Daarmee kan deze voormalige kasteellootatie zich ontwikkelen tot een groene rand van de dorpse uitbreiding en wordt een goede overgang naar het westelijker gelegen gebied gecreëerd: een zogeheten 'groene wig'. De mogelijke clustering van de glastuinbouw in het gebied nabij het spoor maakt deel uit van deze structuurvisie.

Met de aangewezen locatie en de woningaantallen worden gemiddeld lage dichtheden gerealiseerd. Dit past bij een dorpse setting. Afhankelijk van de woningbehoeften en marktomstandigheden kan te zijner tijd uiteraard plaatselijk in de dan gewenste dichtheden gebouwd worden, binnen de randvoorwaarden van totaalprogramma en dorpse sfeer.

De interne verkeersstructuur en de knoop

In de IGSV 2008 is gekozen voor een verkeersstructuur die, via een doortrekking vanaf de stadsbrug langs het spoor, de twee vleugels van de Hoven met elkaar verbindt. Hiermee was de Oude IJsselbrug de locale verbinding tussen de Hoven met haar nieuwe woongebieden en het centrum van Zutphen. Deze doortrekking werd niet direct aangesloten op de rondweg. De verbinding met de rondweg vond plaats via de Weg naar Voorst en via nieuwe infrastructuur in de zuidelijke nieuwbouwvleugel.

Met deze interne verkeersstructuur was het tevens mogelijk om de verkeersknoop bij het viaduct te ontwarren, en ter plaatse ruimte te maken voor een nieuw gezicht aan de IJssel, met een plein met voorzieningen, al dan niet met nieuwe bebouwing direct aan de rivier.

Met het terugvallen van de woningbouwaantallen is het realiseren van een nieuwe verkeersstructuur, die de twee vleugels met elkaar verbindt, niet langer opportuun. Ook vermindert, met het wegvallen van de woningbouw, het draagvlak voor voorzieningen op het plein dat ontstaat door ontwarring van de knoop.

In het Masterplan (juni 2012) zijn twee oplossingen beoordeeld om de Stadsbrug te verbinden met de rondweg: via een doortrekking langs het spoor en via de Kanonsdijk. In beide gevallen wordt in het Masterplan uitgegaan van een afwaardering van de Weg naar Voorst en het inrichten voor de locale ontsluiting.

Bestuurders hebben in juni 2012 een voorkeur uitgesproken voor de doortrekking van de weg vanaf de Oude IJsselbrug. De provincie heeft gelijktijdig met de MER voor de rondweg een MER naar de doortrekking van de weg langs het spoor of afwikkeling via de Kanonsdijk uitgevoerd. Hieruit komt de afwikkeling via de doortrekking ongunstig naar voren. Dit samen met het gebrek aan draagvlak in de Hoven leidt tot de keuze om het verkeer vanaf de Stadsbrug via de Kanonsdijk naar de rondweg te leiden.

Het groen

Ten opzichte van de IGSV wordt in deze structuurvisie nadrukkelijker gekozen voor inzet op één van de natuurlijke zones, namelijk de bufferzone rond de Oekense Beek. Deze ligt in de klimaatcorridor. Door de ecologisering van de beek door de Tichelbeeksewaard wordt aan de bestaande Natura 2000 waarden, extra leefgebied van de porseleinhoen toegevoegd. Voor de uiterwaarden in het stedelijk gebied worden de huidige natuurwaarden en recreatiemogelijkheden optimaal op elkaar afgestemd.

De IJssel

In het kader van de PKB Ruimte voor de Rivier zijn concrete afspraken gemaakt, die voor de regio rond Zutphen resulteren in uitvoering van dijkverleggingen in de Voorsterklei en bij Cortenoever. De plannen zijn inmiddels uitgewerkt en zullen op korte termijn worden uitgevoerd. Daarmee biedt dit gebied voldoende ruimte voor een maximale afvoer tot 16.000 m³ bij Lobith. Deze gebieden horen bij de gebiedsontwikkeling IJsselsprong maar liggen buiten het plangebied van deze herziening van de structuurvisie.

Binnen het Deltaprogramma Rivieren krijgt ook de langere termijn volop aandacht, omdat Nederland dan moet kunnen omgaan met een nog grotere maximale rivierafvoer. Hiervoor zijn naast rivierverruiming ook andere strategieën in onderzoek. In 2014/2015 wordt voor alle riviertakken,

waaronder de IJssel, een voorkeursstrategie met bijhorend pakket aan maatregelen gekozen (de zogenaamde 'Deltabeslissing').

Hoewel deze structuurvisie een kortere tijdshorizon (2025) kent dan het Deltaprogramma Rivieren, is er inhoudelijk een sterke relatie. Ter plaatse van de Oude IJsselbrug bevindt zich namelijk een vernauwing in het winterbed van de IJssel.

Uit nadere berekeningen blijkt dat de geul door de Tichelbeeksewaard voor de lange termijn een zeer effectieve maatregel blijft. Maatregelen voor recreatie en natuur in de Tichelbeeksewaard worden daarom zo genomen dat de geul in de toekomst mogelijk blijft. In de periode 2013-2015 zal het Nationale Deltaprogramma een strategie ontwikkelen voor het gehele riviereengebied, die, na realisatie van de kortetermijnmaatregelen in 2015/2016, voorziet in mogelijk nieuwe maatregelen. Welke dat zijn is bij het vaststellen van deze structuurvisie niet te voorzien. Wel wordt blijvend rekening gehouden met de geul door de Tichelbeeksewaard en een ingreep op de oostoever ter hoogte van de (nu ook al buitendijkse) Havenstraat. Deze heeft, na realisatie van de onderdoorgang naar de Mars, geen verkeersfunctie meer. Deze maatregel valt overigens buiten de plangrens van deze structuurvisie.

Glastuinbouw

De IGSV 2008 voorzag in forse woningbouw waarmee op termijn de glastuinbouw in de Hoven zou verdwijnen. In de nieuwe situatie is geen sprake meer van substantiële woningbouw, waardoor voor de sector de externe verplaatsingsnoodzaak vervalt.

Vanuit de glastuinbouw is aangegeven toe te willen werken naar clustering en schaalvergroting, bij voorkeur op de locatie rond de Hoveniersweg nabij het spoor. De gemeente Zutphen kiest er voor om deze ontwikkeling te benaderen vanuit de kwaliteit van het landschap. Op basis van landschappelijke kwaliteiten wordt nader bepaald welke eindomvang passend is. De clustering maakt een goede verkeersafwikkeling mogelijk. Ook draagt, hoewel niet essentieel nodig, te zijner tijd het verplaatsen van de meest oostelijke glasopstanden bij aan de realisatie van de organische groei ten noorden van de Weg naar Voorst.

Regionaal was voorzien in een verplaatsing van de aanwezige bedrijven naar de zogeheten VAR-locatie bij Twello. Deze locatie is echter beperkt en al deels uitgegeven.

Voor deze clustering is naar verwachting een besluit van Provinciale Staten nodig.

3.2 Voorgestane ontwikkeling Middengebied IJsselsprong

3.2.1 Algemeen

In het Masterplan Middengebied (juni 2012) is ontwerpend verkend welke ruimtelijke keuzen en kwaliteiten passen bij de (deels veranderde) situatie in en rond de Hoven. De voorliggende structuurvisie baseert zich op het Masterplan en de reacties en discussies die daarop volgend hebben plaatsgevonden.

Provincie Gelderland heeft een concept-milieueffectrapport voor de N345 rond de Hoven en voor de 'doortrekking' langs het spoor en verkeersafwikkeling via de Kanonsdijk opgesteld. De provincie Gelderland heeft op 2 juli 2013 besloten om haar voorkeur uit te spreken voor de noordvariant. In de MER scoort de doortrekking slechter dan 'geen doortrekking'. Ook ontbreekt het draagvlak van de bevolking voor de doortrekking. Gemeente Zutphen heeft op 27 augustus besloten om van de doortrekking af te zien.

De rondweg maakt kwaliteitsverbetering binnen De Hoven mogelijk. De Weg naar Voorst krijgt geen functie meer voor doorgaand verkeer, en wordt opnieuw ingericht als openbare ruimte voor het dorp, met op de kop het 'Hertog van Gelreplein'.

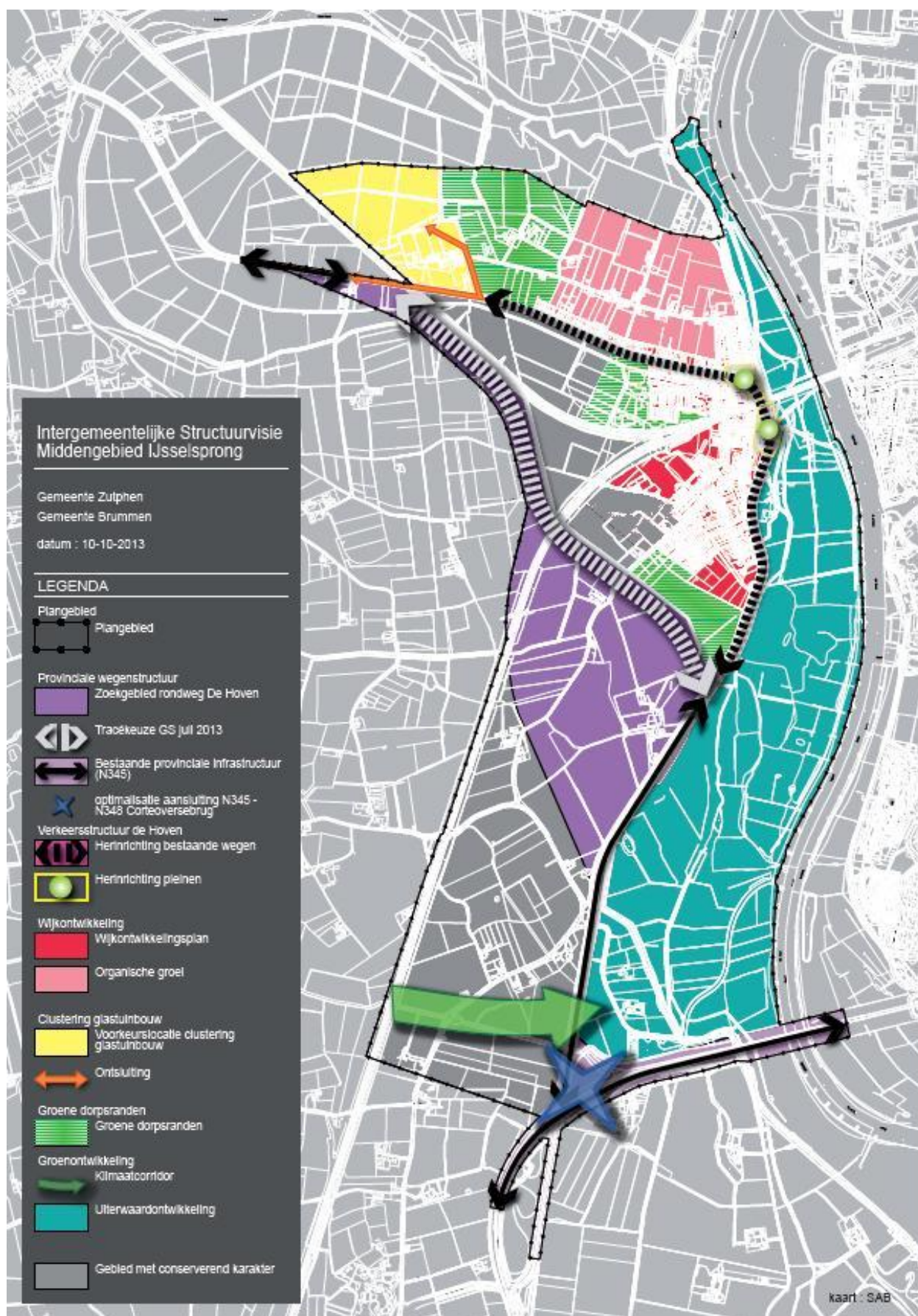
De Kanonsdijk krijgt verkeer te verwerken dat vanaf de rondweg naar de binennstad wil. De huidige knoop zal worden heringericht en getransformeerd tot een IJsselplein. Het IJsselplein wordt het oriëntatie- en identificatiepunt en wordt ingericht als uitzichtpunt en uitvalbasis naar de uiterwaarden. Op het plein zelf is naast verkeer voldoende ruimte voor voorzieningen zoals beperkte horeca/museum/ijsbaan et cetera. Ook andere (bij voorkeur) publieksgerichte functies zijn denkbaar.

Aan de randen van De Hoven is **organische ontwikkeling**, inclusief woningbouw op dorpse wijze, mogelijk. In totaal wordt hierbij gedacht aan maximaal ongeveer 300 woningen, in verband met de regionale en lokale woningbouwmarkt in principe niet eerder te realiseren dan vanaf 2018. Aan de zuidzijde van De Hoven wordt geen woningbouw voorzien, aan de noordzijde vormt het tuindersgebied de inspiratiebron. In dit laatste gebied is op lange termijn geen perspectief meer voor (grootschalige) glastuinbouw. Deze economisch sterke en van oudsher aan de Hoven verbonden sector wordt geconcentreerd ter hoogte van de huidige glastuinbouwlocatie bij het spoor.

Op ruimtelijk, sociaal en economisch terrein zijn in de Hoven kwaliteitsimpulsen denkbaar die met soms relatief beperkte middelen veel effect sorteren. Om de beperkte overheidsmiddelen zo passend en effectief mogelijk in te zetten is inbreng vanuit de wijk zelf onontbeerlijk. Voor de Hoven wordt om deze redenen een **wijkontwikkelingsplan** opgesteld.

Ten zuiden van de Hoven, op het grondgebied van Brummen, krijgt de **Klimaatcorridor** betekenis voor natuur en recreatie. De zone rond de Oekense Beek wordt ingericht als robuuste, bovenregionale verbinding, een zogenaamde 'klimaatcorridor'.

Deze corridor komt uit in de **Tichelbeeksewaard**, waar vooruitlopend op de integrale herinrichting op lange termijn (om meer ruimte voor de IJssel te scheppen) een aantal kleinere verbeteringen voorzien is: het verbeteren én beter geleiden (in relatie tot de natuurwaarden) van de recreatieve toegankelijkheid.



Intermezzo: Ruimtelijke reservering bypass

Westelijk van De Hoven is in het kader van de PKB Ruimte voor de Rivier een ruimtelijke reservering opgenomen voor aanleg van een bypass voor de IJssel als lange termijn maatregel. Deze zou een teveel aan rivierwater door het gebied moeten afvoeren, ter ontlasting van de hoofdroute door de flessenhals ter plaatse van de Oude IJsselbrug. De combinatie tussen de bypass en forse stedelijke ontwikkeling werd als bijzondere kans gezien. De omvang en begrenzing van de reserveringsruimte is mede hierop gebaseerd. In deze structuurvisie is geen sprake meer is van een forse stedelijke ontwikkeling.

De regio zet daarom in op aanleg van de rondweg De Hoven binnen de reserveringsruimte, omdat de rondweg:

- een cruciaal onderdeel is van de gebiedsontwikkeling;
- de aanleg van een eventuele bypass niet per definitie complexer wordt dan in de huidige situatie. Zo blijft er sprake van een tweetal kruisingen met de regionale weg, alleen liggen deze op een andere locatie;
- niet wordt gezien als katalysator voor grootschalige kapitaalsintensieve ontwikkelingen in de reserveringsruimte. Dit wordt via het bestemmingsplan/inpassingsplan duidelijk vastgelegd.

De regio zet eveneens in op aantal (kleinschalige) stedelijke ontwikkelingen in de reserveringsruimte aan de rand van De Hoven, omdat:

- de in het verleden uitgewerkte plannen voor de bypass een fors kleiner ruimtebeslag kennen dan de reserveringsruimte;
- als een bypass wordt gezien als aanvulling op andere rivierverruimende maatregelen (o.a. Tichelbeekse Waard), deze minder water hoeft af te kunnen voeren dan in de oorspronkelijke plannen;
- de oorspronkelijke begrenzing van de reservering niet alleen was bedoeld als zuivere ruimte voor de rivier, maar ook voor gelijktijdige integratie met (forse) stedelijke ontwikkelingen. Hiervan is niet langer sprake;
- het Deltaprogramma naast rivierverruiming ook andere veiligheidsstrategieën onderzoekt die ten tijde van de PKB niet in beeld waren. Het pallet aan maatregelen is dus vergroot.

3.2.2 Provinciale wegenstructuur

Voor de ligging van de rondweg oostelijk van de spoorlijn Arnhem-Zutphen is in het Masterplan Middengebied een zoekgebied opgenomen. De besturen van de gemeenten Brummen en Zutphen hebben een verschillende voorkeur voor de ligging van de rondweg. De realisator van de rondweg, de provincie Gelderland, heeft in juli 2013 een tracébesluit genomen. Op basis van dat tracébesluit wordt in de periode 2013 –2014/15 een provinciaal inpassingsplan voorbereid. Eenmaal vastgesteld heeft het inpassingsplan dezelfde status als een bestemmingsplan; het is bindend voor burger en bestuur. Deze structuurvisie beperkt zich tot het aangeven van het zoekgebied en het tracébesluit. De gemeentebesturen nemen met de vaststelling van deze structuurvisie geen voorschot op de besluitvorming in de provincie, en nemen dus geen besluit over het tracé. Zie ook 1.1.

Doelstellingen

- Doorgaand/regionaal verkeer mijden uit De Hoven en het verbeteren van de lokale verkeersveiligheid (zoals bijvoorbeeld oversteekbaarheid Weg naar Voorst) en leefbaarheid;
- Een verbinding vanuit stad Zutphen met de rondweg De Hoven realiseren, waarbij de Oude IJsselbrug geen aantrekkende werking heeft;
- Verbeteren van het functioneren van het regionale verkeersnetwerk van de Stedendriehoek;
- Realisatie van een goede structuur van provinciale wegen rond/in het stedelijk gebied van Zutphen.

Uitwerking

Op basis van de concept-milieueffectrapportage is door de realisator van de rondweg, de provincie Gelderland, een voorkeur uitgesproken voor een noordelijk tracé tussen de Hoven en de boerderij 'Ruimzicht'.

De Kanonsdijk wordt de verbinding van de rondweg met de stadsbrug. De Kanonsdijk is in de huidige situatie een provinciale weg, en wordt met de aanleg van de rondweg een lokale weg. Het is daarom van belang om regionaal verkeer, dat niet in (het centrum van) Zutphen hoeft te zijn, niet van de Kanonsdijk maar van de Cortenoeversebrug (N348) gebruik maakt. De aansluiting van de rondweg op de Kanonsdijk moet dat zoveel mogelijk logisch maken.

De aansluiting op de Cortenoeversebrug moet geoptimaliseerd worden. Hiervoor is een aantal opties in beeld. Naast het verbeteren van de huidige rotonde is ook het verwijderen van de royale lus (door aanleg van een directe aansluiting) in beeld. De huidige lus werkt desoriënterend, en maakt de route onaantrekkelijk omdat hiervoor moet worden omgereden (in echte kilometers en gevoelsmatig). Een directe aantakking op de oprit van de brug maakt het tevens mogelijk een royale onderdoorgang voor de Oekense Beek te voorzien. Bovendien kan een grote lengte aan asfalt verwijderd worden, wat ten goede komt aan de kwaliteit van de Klimaatcorridor. Optimalisatie van de zuidelijke aantakking kan gefaseerd worden uitgevoerd ten opzichte van Rondweg De Hoven.

Een zorgvuldige landschappelijke inpassing maakt onlosmakelijk onderdeel uit van aanleg van de rondweg.

Tenslotte wordt het bestaande tracé van de N345 ter hoogte van Empe opnieuw ingericht. Hiermee wordt de verkeersveiligheid, maar ook de ruimtelijke kwaliteit, bij de aansluiting van de Voorsterweg en de entree naar het dorp verbeterd.

Ruimtelijk programma

- Het verkorten van de afstand De Hoven – Zutphen door optimalisatie van de aansluiting N345 – N348 Cortenoeversebrug

3.2.3 Onderdeel verkeersstructuur de Hoven

Doelstellingen

- *Goede en veilige interne ontsluiting*
- *Voorkomen van verkeersoverlast*
- *Verbeteren van de leefbaarheid*
- *Toekomstige herinrichtingen zoveel mogelijk ook van betekenis laten zijn voor de kwaliteit van de openbare ruimte*

Uitwerking

De aanleg van de rondweg N345 De Hoven maakt, dat regionaal verkeer niet langer door de Hoven, en daarmee over de verkeersknoop gaat. De rondweg wordt via de Kanonsdijk verbonden met de binnenstad. De rondweg en Kanonsdijk worden zo ingericht dat verkeer dat niet in de binnenstad zelf hoeft te zijn, zoveel mogelijk van de Cortenoeversebrug gebruik maakt. De Weg naar Voorst verliest een belangrijk deel van het huidige verkeer. Dit biedt mogelijkheden om de kwaliteit van de Weg naar Voorst te verbeteren en deze in te zetten als straat met een dorps karakter in de kern van de Hoven. Ook naar interne wegen zoals de Baankstraat wordt gekeken. Deze kunnen, indien nodig, door herinrichting en/of bebording verder geoptimaliseerd worden voor enkel bestemmingsverkeer. Of, waar en de wijze waarop dat plaatsvindt kan nader worden uitgewerkt in het nog op te stellen wijkontwikkelingsplan.

De afwaardering van het lokale wegennet maakt het fietsverkeer veiliger en aantrekkelijker. Het is belangrijk de aansluiting op Zutphen zelf voor langzaam verkeer zo direct mogelijk te houden. De voetgangersverbinding tussen de Hoven en de Oude Stad is momenteel smal en onaantrekkelijk. Om de interactie tussen de Hoven en de Oude Stad te bevorderen wordt onderzocht of een verbeterde voetgangersroute mogelijk is.

Behalve de afwaardering van het lokale netwerk wordt door de herinrichting van zowel de Kanonsdijk als de Weg naar Voorst de openbare ruimte verbeterd. Speciale accenten daarbij zijn de knoop, die omgevormd kan worden tot een aantrekkelijk IJsselplein (de huidige ‘verkeersknoop’), en het Hertog van Gelreplein (nabij de snackbar). Deze pleinen liggen allen nabij de IJssel en zijn wandelentrees naar de Tichelbeeksewaard.

De nieuwe verkeersstructuur, tezamen met de clustering van de glastuinbouw nabij het spoor, maken het mogelijk om het vrachtverkeer uit de kern te weren. Vrachtverkeer met bestemming de glastuinbouw rijdt vanaf de rondweg de Weg naar Voorst op en slaat dan direct af naar de glastuinbouwcluster. Bij het clusteren van de glastuinbouw is een goede interne routing een voorwaarde, zodat er geen vrachtverkeer via andere wegen rijdt dan via een directe ontsluiting Weg naar Voorst – glastuinbouwcluster.

Ruimtelijk programma

- Herinrichting van Weg naar Voorst en Kanonsdijk, gericht op veiligheid en leefbaarheid, op een goede interne ontsluiting, aansluiting op de rondweg en verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte.
- Herinrichten van het IJsselplein en het Hertog van Gelreplein (ten noorden van het viaduct) tot aantrekkelijke en bruikbare openbare ruimtes in samenspraak met de wijk.

- Nader bepalen van functie en inrichting van de lokale wegen.
- Directe aansluiting knoop – stadsbrug voor langzaamverkeer; aanleg van een voetgangersverbinding vanaf de IJsselkade naar de Tichelbeeksewaard.
- Afwikkeling verkeer glastuinbouwcluster via directe aansluiting vanaf Weg naar Voorst en de rondweg.

3.2.4 Onderdeel wijkontwikkeling de Hoven

Doelstellingen

- *Het realiseren van maatregelen die bijdragen aan de ruimtelijke, sociale en economische vitaliteit van de Hoven*
- *Het inzetten van kennis, inzicht en inzet van de wijkbewoners bij het benoemen, uitwerken en uitvoeren van maatregelen die de vitaliteit van de wijk versterken*

Uitwerking

De Hoven is een aantrekkelijke woonwijk. De aanleg van de rondweg verlost de wijk van regionaal verkeer. Dit wordt versterkt door herinrichting van de voormalige provinciale wegen in de kern, waaronder ook de knoop, waarmee de kwaliteit van de openbare ruimte verbetert, en het lokale wegennet zoveel mogelijk ontlast wordt van sluipverkeer. De afwikkeling van het verkeer dat vanaf de rondweg via de Kanonsdijk naar de binnenstad gaat, vraagt om stevige aandacht bij de herinrichting van het project 'Kanonsdijk'.

Het wijkontwikkelingsplan bevat een analyse van de Hoven en zal sterke en zwakke punten aan het licht brengen. Op basis hiervan wordt zowel een totaalvisie opgesteld, als een visie naar een aantal relevante thema's (zoals nu voorzien sociaal, fysiek, voorzieningen en economie). De visie op de Hoven wordt vertaald in een uitvoeringsprogramma voor de korte, middellange en lange termijn. In het uitvoeringsprogramma staat welke inspanningen de verschillende partijen leveren om het beoogde doel te behalen. Dit uitvoeringsprogramma geeft hiermee ook het kader voor de tweejaarlijkse agenda voor wijkgericht werken. In het uitvoeringsprogramma gaat het om aanzien van de wijk (groen en onderhoud), de openbare ruimte, voorzieningen en sociaal (woningen levensloopbestendig maken, woonservicegebied, sociale veiligheid, werkgelegenheid, tegengaan eenzaamheid, et cetera).

Het wijkontwikkelingsplan wordt op meerdere momenten met verschillende groepen bewoners en andere belanghebbenden besproken.

In het wijkontwikkelingsplan zullen de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk inclusief de daaraan geplande pleinen belangrijke pijlers zijn.

Doelen waaraan het wijkontwikkelingsplan bijdraagt:

- Verbeteren van het woon- en leefklimaat en de ruimtelijke kwaliteit;
- Beschermen en zichtbaar maken van cultuurhistorische waarden;
- Verbeteren van de fysieke verbinding tussen de binnenstad, Noorderhaven, de IJsselkade en de Hoven;
- Verbeteren van de verkeerssituatie op en rond het IJsselplein, de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk, bevorderen van de doorstroming en het bieden van veilige en aantrekkelijke routes voor langzaam verkeer;
- Waar mogelijk toepassen van innovatieve en duurzame oplossingen.

Voor de overige delen van de wijk wordt in het wijkontwikkelingsplan gezien wat nodig, wenselijk en mogelijk is voor zowel de sociale aspecten als de herinrichting van wegen en overige openbare

ruimte. De gegevens uit de cultuurhistorische inventarisatie uit 2011/2012 kunnen hierbij een richtinggevende en/of inspirerende rol spelen.

Intermezzo – Vitale wijken in ontwikkeling

Zutphen streeft naar vitale wijken waar mensen zich thuisvoelen. Wijken met een gevarieerde bevolkingssamenstelling en voorzieningen die passen bij de wensen, maat en mogelijkheden van de wijk.

Samen met de bewoners en betrokkenen starten we met de opzet van een wijkontwikkelingsplan De Hoven. Met als doel: het behouden, bewaken en waar nodig versterken van de kwaliteit, identiteit en leefbaarheid van De Hoven, zowel op sociaal als op fysiek gebied.

Er zijn de afgelopen jaren veel plannen geweest die bij uitvoering de inwoners van de Hoven direct en indirect beïnvloeden. Denk hierbij aan de aanleg van de rondweg, de bypass, geul in de Tichelbeeksewaard, duizenden woningen et cetera. Een aantal plannen worden steeds concreter (rondweg, aantakking rondweg op De Hoven, organische woningbouw, et cetera).

Wat is een wijkontwikkelingsplan voor De Hoven?

Het wijkontwikkelingsplan is een toekomstplan waarin de visie op de ontwikkeling voor De Hoven voor de komende tien jaar wordt weergegeven. Het wijkontwikkelingsplan De Hoven wordt benaderd vanuit sociaal-, economische en fysieke invalshoeken. Met een integrale aanpak wordt beoogd dat deze elkaar positief beïnvloeden. Naast het opstellen van een wijkontwikkelingsvisie De Hoven wordt een wijkagenda voor sociale, economische en fysieke projecten opgenomen. De uitvoering hiervan valt buiten dit het wijkontwikkelingsplan maar vloeit hier wel uit voort.

Een WOP is niet statisch maar moet worden gezien als een document waarin de meest gewenste ontwikkelingen van een wijk in een periode van 10 jaar worden beschreven. Het gaat dus om een toekomstvisie. De WOP geeft hierbij handvatten voor de inzet van zowel de gemeente, de bewoners en de verschillende organisaties die in de Hoven actief zijn. Dit uitvoeringsprogramma is tevens de wijkagenda voor De Hoven.

Voor het gebied rond de Hoveniersweg is woningbouw voorzien. Het gaat om toevoeging van 100 à 200 woningen in lage dichtheden, voor zover op dit moment kan worden overzien in enkele tientallen per jaar vanaf 2018, en enkel indien wenselijk en mogelijk binnen de lokale en regionale woningmarkt. Als rond 2015/2016 blijkt dat woningbouw daadwerkelijk verwacht mag worden kan op dat moment begonnen worden met het opstellen van stedenbouwkundige randvoorwaarden en principes, inrichtings-/ontwikkelingsvoorstellen etc. Voor die tijd is het goed om te onderzoeken hoe de ontsluiting geregeld moet zijn. Deze beoogde organische woningbouw vindt op zijn vroegst plaats na 2018. Vóór deze tijd is incidentele woningbouw mogelijk.

Ruimtelijk Programma

- Opstellen van een wijkontwikkelingsplan gericht op de sociale, economische en fysieke kwaliteiten van de wijk (herinrichting van wegen en overige openbare ruimte, leefbaarheid en sociale veiligheid, werkgelegenheid en voorzieningen).
- Mogelijke beperkte woningbouw tussen Hoveniersweg en Scheurweideweg.

3. 2.5 Onderdeel groene dorpsranden

Doelstellingen

- *Het bieden van ruimte voor de realisatie van een aantal groene ruimten met een (gedeeltelijke) publieke functie*

Uitwerking

Op een aantal plaatsen rond de Hoven kunnen de landschappelijke identiteit en de toegankelijkheid van de dorpsranden worden verbeterd. Een nieuwe groengebied voorziet de zuidelijke rand van de Teuge van recreatief gebruik. Zo'n gebied is eveneens voorzien in de dorpsrand achter de Mulderskamp, waar een voormaligvolkstuintenterrein de bestaande dorpsrand al groen en

toegankelijk maakt, maar een nieuw gebruik deze plek opnieuw betekenis zou kunnen geven, en bij voormalig kasteel de Marsch.

Het realiseren van deze functies kan, doordat de realisatie van een woon- (voor Zutphen) en/of commerciële functie wordt toegestaan onder voorwaarde van realisatie van publiek toegankelijk groen, het ontwikkelen van groene uitloopgebieden binnen handbereik brengen, ook in tijden van beperkte overheidsmiddelen. Steeds zal sprake zijn van een co-productieschap overheid-ondernemer, waarbij de primaire opgave van de overheid het realiseren van openbaar groen en het faciliteren van een passende recreatiefunctie is.

Ruimtelijk programma

- Inrichting van de randen van de Teuge en de Mulderskamp en van het gebied rond voormalig Kasteel de Marsch, en het toestaan van beperkte ondersteunende recreatieve functies.

3.2.6 Onderdeel glastuinbouw

Doelstellingen

- *Het concentreren van de bestaande grootschalige glastuinbouwopstanden in één cluster bij het spoor.*
- *Inpassing, vormgeving en omvang motiveren vanuit de landschappelijke kwaliteiten.*
- *De ontwikkeling laten leiden tot een situatie die op de schaal van het gebied (noordflank van de Hoven) leidt tot een netto-verbetering van de landschappelijke, economische en sociale kwaliteit.*
- *Een goede interne en externe verkeersrouting die overlast naar de omgeving voorkomt.*

Uitwerking

De naam de Hoven staat voor “tuinen”, en de Hoven is al sinds langere tijd een gebied waarin veel tuindersbedrijven aanwezig waren. De ontwikkelingen in die sector hebben in de afgelopen decennia geleid tot schaalvergroting en forse toename van het areaal glas. De geconcentreerde oplevermomenten van het product en de verspreide ligging zorgen voor hinder vanuit vrachtverkeer. De huidige wegenstructuur is niet toegesneden op deze vrachtverkeersbewegingen.

Clustering van de nu nog uiteengelegen locaties lost verkeersoverlast op en maakt ruimte vrij voor eventuele toekomstige woningbouw.

Voor clustering lijkt de bestaande locatie aan het spoor de meest aangewezen door de al aanwezige kassen, de gedeeltelijke landschappelijke afscherming door spoordijk en noordelijker gelegen houtopstanden, de afstand tot de bebouwing en de mogelijkheid de cluster bijna direct op de rondweg aan te sluiten, zodat verkeersbewegingen door woongebied onnodig zijn.

Aan de clustering is een aantal randvoorwaarden verbonden:

- Sloop van de aan de glasopstanden Voorster Overmarsweg.
- Aansluiting op de Weg naar Voorst nabij de aantakking met de rondweg.
- Interne routing en opstelruimte die verkeersbeweging buiten de cluster voorkomt.
- Goede landschappelijke inpassing.

Ruimtelijk programma

- Het faciliteren van één toekomstbestendige glastuinbouwcluster in de “spoorlocatie”.
- Sloop van de bij het bedrijf horende opstallen aan de Voorste Overmarsweg.
- Aansluiten van het cluster op de Weg naar Voorst nabij de overweg en een interne routing die vrachtwagenbewegingen binnen het cluster houden.

3.2.7 Onderdeel groenontwikkeling

Doelstellingen

- *Voortvarend inhoud geven aan de actuele ambitie, met meer samenwerking met de landbouwsector, meer aandacht voor recreatieve mogelijkheden en meer aandacht voor de overgangen naar de woonwijken.*
- *Verbetering van de landbouwstructuur.*
- *Versterken van de recreatieve en ecologische betekenis van de Tichelbeeksewaard.*
- *Tussen natuurgebieden van de Veluwe, over de IJssel, via de Baakse Beek en de Winterswijkse beken naar Duitsland een verbinding maken, die de migratiemogelijkheden van dier- en plantensoorten verbeteren. De zone rond de Oekense Beek het hart laten vormen van deze Klimaatcorridor.*

Uitwerking

Rondom de Oekense beek wordt in het programma IJsselsprong een klimaatcorridor voorzien. Deze is onderdeel van de klimaatcorridor van de Veluwe, over de IJssel, via de Baakse Beek en de Winterswijkse beken naar Duitsland. De Oekense Beek is met natuurvriendelijke inrichting te beschouwen als de kern van de klimaatcorridor. Daarnaast zal in de beek meer water vastgehouden moeten worden. De corridor zal tevens een visuele buffer vormen in het open gebied tussen Brummen en Zutphen. De klimaatcorridor is in de EHS opgenomen als ecologische verbindingzone en vormt de verbinding tussen de Natura2000- gebieden, Landgoederen Brummen en Rijntakken-IJsseluiterwaarden.

De inrichting van de klimaatcorridor zal bestaan uit een natuurvriendelijk ingerichte Oekense Beek met oeverzones. Op een aantal plekken langs de beek bevinden zich stapstenen voor verschillende doelsoorten, zoals de das en de kamsalamander. De inzet is om, naast de voor natuurontwikkeling te verwerven gronden, ook natuurdoelen te verwezenlijken op particuliere gronden. Datzelfde geldt voor de aanleg van landschapselementen, zoals hagen op perceelsgrenzen.

Op termijn kan de Tichelbeeksewaard worden heringericht om extra ruimte voor de rivier te scheppen. In de komende jaren staan voor de Tichelbeeksewaard behoud en ontwikkeling van natuurwaarden en recreatiemogelijkheden centraal. Onderdeel van de plannen is ook het herstel van de oude beekloop door de uiterwaard, in het verlengde van de Oekense Beek, met een herinrichting die bijdraagt aan het leefgebied voor de porseleinhoen. Het gebied krijgt extra betekenis als uitloopgebied met struinpaden en de mogelijkheid voor bijzondere evenementen. Daarbij wordt in de Tichelbeeksewaard een structuur voorzien die de bestaande weidevogel- en landbouwwaarden ontziet maar die de aantrekkelijkheid voor de recreant verhoogt. Op verschillende plekken zijn entrees mogelijk die sterker dan nu de verbinding tussen dorp en natuurgebied mogelijk maken. Nabij de oude IJsselbrug, waar de stedelijke dynamiek al hoog is, kan de recreatiedruk geconcentreerd worden en kunnen korte rondjes, informatieborden, een startpunt voor natuurwandelingen en een goede verbinding van en naar de binnenstad etc. zorgen voor een aantrekkelijk uitloopgebied.

Zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de doelen van de Kaderrichtlijn water, die een ontstening van de oevers met zich meebrengen die betekenis heeft voor natuurwaarden, landschappelijk aanzicht en recreatie.

De oude toegangswegen tot De Hoven; de Weg naar Voorst en de Baankstraat worden geaccentueerd door het versterken of aanbrengen van laanbeplanting. Hiermee wordt de landschappelijke structuur versterkt.

Landschappelijke inpassing maakt integraal onderdeel uit van de aanleg van de rondweg De Hoven. Het gaat hier ook om onderdoorgangen in verband met het behoud van lokale wegen en paden. Het netwerk van fiets- en wandelpaden wordt versterkt. Wanneer ook gekozen wordt voor de optimalisatie van de aantakking van de rondweg op de Cortenoeversebrug, wordt ingezet op een ruime faunapassage langs de Oekense Beek.

Voor de verbetering van de landbouwstructuur kunnen twee delen worden onderscheiden:

1. de verbetering van de verkaveling voor de landbouw in samenhang met de ruilingen om de groene buffer en andere (kleinere) natuur- en landschapselementen te realiseren
2. de verkaveling die nodig is om de landbouwstructurele gevolgen van de aanleg van de rondweg te compenseren.

De Dienst Landelijk Gebied (DLG) heeft in 2010 een plan van aanpak opgesteld voor de verbetering van de verkaveling. hierin worden voorstellen gedaan om de invloed op de landbouwstructuur van de ingrepen in het gebied te minimaliseren. Dit plan van DLG zal worden benut bij de werkwijze die zal worden gehanteerd. Bij deze werkwijze wordt een participatief kavelruilproces gestart, waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van energie, kennis, creativiteit en oplossingsvermogen van de agrarische ondernemers. Zij worden uitgenodigd om met elkaar een ruilplan te maken, optimaal gefaciliteerd door DLG en Kadaster. Met het ruilplan wordt de landbouwstructuur verbeterd en worden gronden vrijgemaakt voor natuurrealisatie.

Ruimtelijk programma

- Rond de Oekense beek wordt ingezet op grondverwerving en ecologische herinrichting en/of agrarisch natuurbeheer binnen de doeleinden van een zgn. klimaatcorridor. Versterking van de recreatieve toegankelijkheid en de natuurwaarden van de uiterwaarden, met een inrichting die mede gericht is op zowel de huidige Natura2000-waarden als op het uitbreiden van het leefgebied van de porseleinhoen.
- Quick-wins in de uiterwaarden die bijdragen aan zowel de ecologische als de recreatieve betekenis van de Tichelbeeksewaard, met een goede verbinding dorp- uiterwaarden-binnenstad.
- Goede landbouwstructuur.
- Aanleg van de rondweg gepaard laten gaan met landschappelijke versterking.



Klimaatcorridor met stapstenen

3.2.8 Onderdeel riviergeveiligheid

Doelstellingen

- *Het behoud van riviergeveiligheid.*
- *Het uitvoeren van maatregelen zodanig dat zij vanuit de lange termijn gezien “no-regret” zijn.*

Nadere uitwerking

De belangrijkste riviermaatregelen die in de uitvoeringsperiode van deze structuurvisieherziening voorzien zijn, liggen buiten het plangebied: de dijkverleggingen Cortenoever en Voorsterklei en de kadeverlegging “IJsselkade - Havenstraat”. De geul door de Tichelbeeksewaard zal op termijn altijd nodig zijn maar wordt vooralsnog niet binnen 10 jaar voorzien.

In de Tichelbeeksewaard wordt een beter recreatief en ecologisch functioneren nagestreefd. Waar mogelijk zal gezocht worden naar maatregelen die bijdragen aan de waterstandsverlaging, of in ieder geval toekomstige maatregelen niet in de weg staan.

Ruimtelijk programma

Ingrepen voor natuur en recreatie in de uiterwaarden zijn zodanig dat een eventuele toekomstige geul mogelijk blijft (no-regret).

4 *Uitvoering*

4.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In juni 2012 is het Masterplan Middengebied als werkdocument voorgelegd aan bewoners en belanghebbenden/belangstellenden. Iedereen kon tot 15 augustus schriftelijk reageren. Er zijn 23 schriftelijke reacties kenbaar gemaakt. Daarnaast zijn verschillende gesprekken gevoerd.

De reacties richtten zich in belangrijke mate op de onwenselijkheid van de doortrekking langs het spoor en op mogelijk consequenties van de rondweg.

Naar aanleiding van de reacties op het Masterplan is er een aantal gesprekken met een aantal direct betrokken bewoners en met indieners gevoerd. Deze hadden in hoge mate de insteek dat, voor het verbinden van de stadsbrug op de rondweg, de doortrekking een ingreep is die veel schade toebrengt aan de structuur van en de leefkwaliteit in de Hoven. Meerdere bewoners gaven aan dat er verbazing is over de blijvende intensiteiten op de stadsbrug.

Wijkraad de Hoven heeft in samenspraak met de gemeente Zutphen besloten dat de wijkraad zelf een avond voor de bevolking zou organiseren over de aansluiting van de stadsbrug op de rondweg. Deze avond is in januari 2013 gehouden en is druk bezocht. Algemene insteek van de reacties op die avond is dat de doortrekking ongewenst is, en dat er voorlopig geen maatregelen op de Weg naar Voorst moeten worden genomen. Op die wijze kan gekeken worden in hoeverre de rondweg ongewenst verkeer door de Hoven trekt en kunnen op basis van die ervaringsgegevens aanvullende maatregelen worden genomen. Op 13 mei 2013 heeft de provincie, als trekker van de rondweg, de concept-milieueffectrapportage (MER) ter inzage gelegd. Hierop zijn ruim 200 reacties binnengekomen, die zich in grote mate uitspraken voor een zuidelijk tracé. In deze MER is tevens de doortrekking van de Stadsbrug langs het spoor onderzocht. De insteek van de deze avond was de tracékeuze van de rondweg, het noord- of zuidtracé. Desondanks ging er veel aandacht naar het al dan niet doortrekken van de weg langs het spoor. Hiervoor heeft de gemeente Zutphen 11 juni 2013 een informatieavond georganiseerd. Tijdens deze avond konden de aanwezigen hun voorkeur aangeven voor al dan geen doortrekking inclusief een motivatie. Er zijn ruim 100 reacties binnengekomen. Hiervan heeft de overgrote meerderheid aangegeven de doortrekking niet te willen.

In september '13 zijn de bewoners van de Kanonsdijk en omgeving geïnformeerd over het besluit dat de doortrekking niet doorgaat en het verkeer via de Kanonsdijk wordt afgewikkeld.

Tijdens de verschillende inspraakmomenten is aandacht gevraagd voor de toekomstige verkeerssituatie van de Kanonsdijk indien de doortrekking niet doorgaat. Een aantal mensen pleit voor een evenredige verdeling van het verkeer over de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk en geeft aan dat het goed kan zijn om eerst de rondweg aan te leggen en pas daarna concrete besluiten te nemen over eventuele verkeersremmende maatregelen.

Op basis van bovenstaande wordt afgezien van de doortrekking langs het spoor. Over de rondweg wordt in deze Structuurvisie geen beleidsuitspraak gedaan; besluitvorming hiervoor vindt plaats in het Inpassingsplan dat de provincie Gelderland opstelt.

De Structuurvisie is voor de overige onderdelen gebaseerd op de inhoud van het Masterplan Middengebied.

4.2 Samenwerking

In het Plan IJsselsprong is aangegeven dat uitvoering plaatsvindt in de vier “gekleurde” enveloppen (rood, blauw, grijs en groen) en dat coördinatie plaatsvindt door middel van de Bestuurlijke

Begeleidingscommissie, hierin gefaciliteerd door het Programmabureau IJsselsprong, opgehangen aan de provincie Gelderland. In de praktijk vinden de volgende uitvoeringswerkzaamheden binnen het plangebied van deze structuurvisie plaats:

Rode enveloppe (woningbouw en wijkontwikkeling de Hoven)

- Programma Rivier in de Stad (gemeente Zutphen): opstellen Wijkontwikkelingsplan, verbinding stadsbrug – rondweg, bereidt de ingrepen in de kern (Weg naar Voorst, Knoop, Hertog van Gelreplein en de toekomstige dorpse woningbouw voor, haalbaarheid en eventuele uitvoering van de clustering glastuinbouw

Grijze enveloppe (rondweg de Hoven)

- Provincie Gelderland: bereidt de realisatie van de rondweg voor.

Groene enveloppe (diverse groene investeringen)

- Provincie Gelderland: bereidt de realisatie van de klimaatcorridor voor
- Programma Rivier in de Stad (gemeente Zutphen): draagt zorg voor eventuele gezamenlijke ontwikkeling groene buitenplaatsen, recreatieve toegankelijkheid en natuurwaarden Tichelbeeksewaard

Blauwe enveloppe (waterveiligheid korte en lange termijn)

- Rivier in de Stad zoekt naar quick-wins in de uiterwaarden die bijdragen aan de ecologische en recreatieve waarden, waar mogelijk bijdragen aan het programma “stroomlijn” en die vanuit Delta-optiek no-regret zijn.
- Rivier in de Stad werkt de overgang de Hoven – uiterwaarden uit, zodanig dat de te nemen maatregelen vanuit Delta-optiek no-regret zijn.
- Mogelijk gaan Dienst Landelijk Gebied en het Waterschap Veluwe de komende jaren aan de slag met respectievelijk “Stroomlijn” (verwijderen van na 1997 opgekomen vegetatie) en “Kaderrichtlijn water” (voor de Tichelbeeksewaard vooral gericht op ontstening van de rivieroever).

De verschillende projectleiders van bovengenoemde projecten bespreken de voortgang en mogelijke knelpunten en gezamenlijke opgaven op regelmatige basis, gecoördineerd door het Programma IJsselsprong.

4.3 Planning en economische uitvoerbaarheid

4.3.1 Wijze van uitvoering

Gemeentelijk beleid

In het voorgaande is het ruimtelijk beleid van de gemeente op hoofdlijnen beschreven voor de komende twintig jaar. Zoals in 1.4 aangegeven biedt de structuurvisie geen rechtstreekse mogelijkheid om de genoemde projecten te realiseren. De benoemde ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt via nog op te stellen bestemmingsplannen² of andere ruimtelijke planvormen. Daarnaast is het mogelijk dat zich initiatieven aandienen die in deze structuurvisie nog niet waren voorzien of niet concreet worden benoemd. Het betreft immers een structuurvisie op hoofdlijnen, waarin initiatieven op het niveau van een enkele woning of een kantoorgebouw niet apart zijn benoemd. Dat wil niet zeggen dat aan deze initiatieven niet tegemoet kan worden gekomen. Wel geldt dat deze initiatieven zullen worden getoetst aan het generieke ruimtelijke beleid van de

² Tenzij het geldende bestemmingsplan de ontwikkeling al mogelijk maakt.

gemeente Zutphen en dat ook hiervoor bestemmingsplannen moeten worden vastgesteld om deze ontwikkelingen daadwerkelijk mogelijk te maken.

Ten aanzien van deze structuurvisie staat op grond van wet- en regelgeving alleen de mogelijkheid om te reageren open. Op het moment dat ontwikkelingen, die voortvloeien uit deze structuurvisie, concreet worden, staan ten aanzien van het bestemmingsplan meer mogelijkheden open om reacties kenbaar te maken. Immers alleen het bestemmingsplan is rechtstreeks bindend voor burgers.

Particulieren initiatieven, initiatieven van derden

Naast de beoogde gemeentelijke ambities is in de structuurvisie een toetsingskader voor initiatieven opgenomen. Initiatieven worden in eerste instantie getoetst aan de visie. Indien het initiatief past binnen de uitgangspunten van de visie, wordt onderzocht of het initiatief inpasbaar is in de directe omgeving. Hiermee dragen particuliere initiatieven in belangrijke mate bij aan de beoogde ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. In deze paragraaf is aangegeven hoe met particuliere initiatieven wordt omgegaan.

Een particulier initiatief wordt op onderstaande wijze in behandeling genomen;

1. *Toets aan visie*
 - Beoogde ruimtelijke ontwikkeling van gemeente
2. *Beoordeling op basis van wet- en regelgeving*
 - Het initiatief moet in ieder geval voldoen aan wet- en regelgeving op het gebied van bodem, geluid, luchtkwaliteit, archeologie, water, verkeer en parkeren, milieuzonering, visuele hinder, schaduwwerking, bezonning, landschap, cultuurhistorie, externe veiligheid en natuur.
3. *Planologische procedure*
 - Indien een initiatief kan voldoen aan bovenstaande toetsings- en beoordelingsaspecten wordt een planologische procedure in de vorm van bestemmingsplanherziening / omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing opgestart. Indien nodig worden anterieure contracten en kostenverhaal toegepast.

4.3.2 Planning

Op basis van inzichten medio 2013 wordt is een inschatting gemaakt van de uitvoeringsperiode van de verschillende ontwikkelingen.

De dekking van de verschillende ingrepen is, waar het primaat bij de overheden ligt, is voor het overgrote deel gedekt. In de kolom Fase is aangegeven in welke fase de ontwikkeling zich ten tijde van de vaststelling van deze structuurvisie zich bevindt.

Een structuurvisie heeft geen direct bindende werking voor burgers. Op basis van de Wro is een structuurvisie dan ook grotendeels vorm- en procedurevrij. Er is hierdoor onder andere geen mogelijkheid voor het instellen van beroep. De enige procedurele verplichting op grond van de Wro is dat burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van een structuurvisie worden betrokken. In de structuurvisie moet de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding zijn betrokken namelijk worden verantwoord.

Na ter inzage legging en het overleg met de relevante instanties is de structuurvisie ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. De vastgestelde structuurvisie ligt vervolgens gedurende zes weken ter inzage bij de publieksbalie van het gemeentehuis. De visie is daarbij, conform de eisen van de Wro, als een digitaal bestand beschikbaar gesteld. Deze terinzagetermijn is, tezamen met de kennisgeving van het besluit tot vaststelling gepubliceerd in de plaatselijke courant.

Gebied/ontwikkeling	Trekker	Fase	Periode (fysieke) uitvoering	Financieel kader
Provinciale wegenstructuur				
Rondweg de Hoven	Provincie Gelderland	Opstellen inpassingsplan + MER	2015-2017	Opgenomen in begroting PS
Directe ontsluiting Cortenoeversebrug	Provincie Gelderland	In onderzoek	Ntb	Investeringskrediet PS nog aan te vragen
Verkeersstructuur de Hoven				
Herinrichting Weg naar Voorst en Kanonsdijk	Gemeente Zutphen	Vorbereidingsfase	2017 – 2019 (na aanleg rondweg)	Dekking voorzien in in Stads- en regiocontract en BO-MIRT
Hertog van Gelreplein	Gemeente Zutphen	Vorbereidingsfase	2017 – 2020	Dekking via stads- en regiocontract/BO-MIRT
IJsselplein/Knoop	Gemeente Zutphen	Vorbereidingsfase	2017 – 2020	Dekking via stads- en regiocontract/BO-MIRT
Wijkontwikkeling de Hoven				
Opstellen wijkontwikkelingsplan	Gemeente Zutphen	Start eind 2013	2013 – 2014	Dekking via stads- en regiocontract
Organische groei Hoveniersweg e.o.	Gemeente Zutphen	Nog niet gestart	2018 e.v.	Ontwikkeling dekt zichzelf
Groene dorpsranden				
	Particulier initiatief en gemeente(n)	Vorbereidingsfase	Vanaf 2014	Dekking via stads- en regiocontract/BO-MIRT
Clustering glastuinbouw (inclusief ontsluiting)				
	Gemeente Zutphen en sector	Haalbaarheidsonderzoek	n.t.b.	Vorbereidingskosten; ontwikkeling dekt zichzelf
Groenontwikkeling				
Klimaatcorridor	Provincie Gelderland	Vorbereidingsfase	2013 – 2022	Opgenomen in begroting PS
Recreatie en natuur Tichelbeeksewaard	Gemeente Zutphen	Onderzoeksfase	2013 – 2022	Dekking via stads- en regiocontract/BO-MIRT
Riviergeveiligheid				
	Nationaal programma (Delta)	Alle fasen no-regret uitvoeren	Doorlopend	n.t.b. (no-regret als randvoorwaarde)

