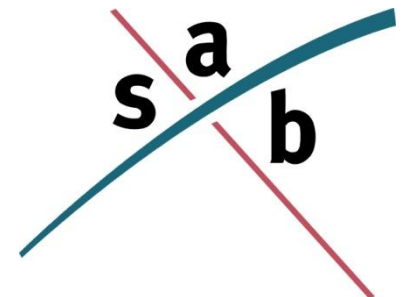


Structuurvisie Binnenstad Zutphen

gemeente Zutphen

vastgesteld 18 juni 2012
projectnummer 100589
IDN NL.IMRO.0301.SVBinnenstad.vs01



INHOUD

1	STRUCTUURVISIE BINNENSTAD ZUTPHEN	1
1.1	AANLEIDING	1
1.2	WET VOORKEURSRECHT GEMEENTEN	2
1.3	STRUCTUURVISIE IN RELATIE TOT KOSTENVERHAAL EN GRONDEXPLOITATIE	3
1.4	DE UITVOERINGSPARAGRAAF	4
1.5	CYCLISCHE HERZIENING STRUCTUURVISIE	4
1.6	PROCEDURE STRUCTUURVISIE	4
1.7	DE OPBOUW VAN HET DOCUMENT	5
2	BESTAANDE RUIMTELIJKE SITUATIE	6
2.1	PLANGEBIED	6
2.2	HISTORISCHE ONTWIKKELING	7
3	VISIE OP HOOFDLIJNEN	9
3.1	ACHTERGROND	9
3.2	AMBITIE	9
3.3	THEMA'S	9
3.4	STRUCTUREN	10
4	TOETSINGSKADER INTERVENTIEGEBIEDEN	15
4.1	INLEIDING	15
4.2	OUDE STAD	16
4.3	NIEUW GEZICHT AAN DE IJSSEL	17
4.4	STATIONSOMGEVING	19
4.5	VESTIGINGSWERKEN NOORD-BERKEL	20
4.6	SPITTAALSTAD	21
4.7	VESTIGINGSWERKEN ZUID-BERKEL	23

II	5	FINANCIEEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	25
	5.1	INLEIDING	25
	5.2	KOSTENVERHAAL	25
	5.3	TOELICHTING OP DE FINANCIEEL-ECONOMISCHE UITVOERING VAN DE VISIE	28
	5.4	ONTWIKKELINGSLOCATIES	29
	5.5	RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	30
	6	UITVOERINGSPARAGRAAF	33
	6.1	WIJZE VAN UITVOERING	33
	6.2	PLANNING	34
	6.3	ACTUALISATIE	35
	7	MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID	36
	8	STRUCTUURBEELD 2022	37

BIJLAGEN

1. Kaart en besluit Bestendinging aanwijzing gronden Wet voorkeursrecht gemeenten
2. Overzicht ontwikkelingslocaties en ruimtelijke ontwikkelingen

1 STRUCTUURVISIE BINNENSTAD ZUTPHEN

1.1 AANLEIDING

Voor u ligt de visie van de gemeente Zutphen op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor de Zutphense binnenstad voor de periode tot 2022, waarbij een doorkijk wordt gegeven richting 2030. Deze visie is gebaseerd op de Binnenstadvisie Zutphen, die op 16 januari 2012 is door de gemeenteraad is vastgesteld. De Binnenstadvisie geeft weer op welke wijze de gemeente Zutphen de komende jaren met de binnenstad om wil gaan. De kern van de visie bestaat uit kwalitatieve doelen voor de verschillende deelgebieden in de binnenstad. Deze zijn onderverdeeld naar de thema's "historische schatkist", "rivierenstad" en "stedelijke dynamiek" en zijn leidend voor het handelen van de gemeente in de komende 10 à 20 jaar.



Kaart Binnenstadvisie Zutphen

De visie kent daarnaast een aantal schetsen van mogelijke ontwikkelingen, waarbij er ruimte is om samen met bewoners en ondernemers de verschillende delen van de stad zo aan te pakken, dat een bijdrage wordt geleverd aan het versterken en verbeteren van de binnenstad.

Op grond van artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening, die per 1 juli 2008 in werking is getreden, zijn gemeenten verplicht voor het gehele grondgebied van de gemeente één of meer structuurvisies vast te stellen. Een structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van het betreffende gebied, alsmede de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. De structuurvisie dient tevens in te gaan op de wijze waarop de raad zich voorstelt die voorgenomen ontwikkeling te doen verwezenlijken. Op basis van de digitaliserings- en standaardiseringsverplichtingen, die vanaf 1 januari 2010 in werking zijn getreden, moet de structuurvisie digitaal beschikbaar en raadpleegbaar te zijn.

De vastgestelde Binnenstadvisie voldoet niet aan voornoemde wettelijke eisen, in die zin dat geen uitvoeringsparagraaf is opgenomen en niet wordt voldaan aan de digitaliserings- en standaardiseringsverplichtingen. De Binnenstadvisie heeft hiermee geen status op grond van de Wet ruimtelijke ordening en biedt geen basis om het beoogde streefbeeld voor de binnenstad daadwerkelijk te realiseren, dan wel een formeel toetsingskader. Een vertaling in een instrument waarmee realisatie van de visie is gewaarborgd, acht de gemeente dan ook gewenst. Voorliggende structuurvisie kent een driedelig doel, namelijk het bieden van een toetsingskader, het bestendigen van een gevestigd voorkeursrecht en om te voldoen aan de wettelijke verplichting te beschikken over een structuurvisie.

Toetsingskader

Om te kunnen dienen als toetsingskader wordt in voorliggende visie, naast een toekomstvisie op hoofdlijnen, inzicht gegeven in de eisen en randvoorwaarden die aan de toekomstige inrichting van de binnenstad

worden gesteld. Deze eisen en randvoorwaarden volgen uit de Binnenstadvisie. Met de visie op hoofdlijnen worden de ambities van de gemeente Zutphen aan derden gecommuniceerd.

Wet voorkeursrecht gemeenten

Naast een toetsingskader heeft voorliggende structuurvisie het doel om een door de gemeente gevestigd voorkeursrecht te bestendigen. Om de daadwerkelijke ontwikkeling van één van de gewenste ontwikkelingen in de binnenstad te kunnen waarborgen, heeft de gemeente Zutphen op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten in 2009 voorkeursrecht gevestigd op enkele in het centrum voorkomende gronden. Het betreft de ontwikkellocatie Basseroord & Overwelling. Het bestendigen van dit voorkeursrecht kan door middel van een vastgestelde structuurvisie of een vastgesteld bestemmingsplan.

Wettelijke plicht

Met voorliggende structuurvisie wordt tegemoet gekomen aan de wettelijke verplichting te beschikken over een structuurvisie. Met het vaststellen van deze structuurvisie spreekt het gemeentebestuur zich uit over het beoogde beleid voor de komende tien jaar voor de binnenstad. De structuurvisie heeft geen directe bindende werking voor de burger, op basis van de structuurvisie worden nog geen ontwikkelingen daadwerkelijk mogelijk gemaakt. Wel biedt de structuurvisie het ruimtelijke kader voor de uitwerking van concrete plannen en projecten. De uitwerking van de structuurvisie vindt daar waar nodig plaats door middel van het vaststellen van bestemmingsplannen voor de diverse ontwikkelingslocaties. Deze zijn wél rechtstreeks bindend voor de burger.

1.2 WET VOORKEURSRECHT GEMEENTEN

Uit voorgaande inleidende paragraaf blijkt reeds het drieledig doel van voorliggende structuurvisie. De visie is enerzijds opgesteld om te

dienen als toetsingskader voor de toekomstige plannen in de binnenstad en te voldoen aan de wettelijke plicht. Anderzijds wordt de structuurvisie gebruikt om het voorkeursrecht, dat op de ontwikkellocatie Basseroord & Overwelling is gevestigd, te bestendigen. In bijlage 1 is gedetailleerd aangegeven op welke percelen het voorkeursrecht thans is gevestigd en nu wordt bestendigd. Dit bestaande voorkeursrecht is op 21 september 2009 op deze locatie gevestigd. Publicatie van het besluit heeft plaatsgevonden op 22 september 2009 en is in werking getreden op 23 september 2009. Bestendiging van het voorkeursrecht moet op grond van artikel 9, lid 3 van de Wet voorkeursrecht gemeenten gebeuren binnen 3 jaar door middel van een vastgestelde structuurvisie of een vastgesteld bestemmingsplan of inpassingsplan. Het gemeentebestuur van Zutphen kiest ervoor een en ander middels een vastgestelde structuurvisie te bewerkstelligen.

In deze structuurvisie wordt te kennen gegeven dat het gemeentebestuur van Zutphen de betreffende percelen binnen de ontwikkellocatie Basseroord & Overwelling wil ontwikkelen tot een parkeergarage, commerciële functies en gestapelde woningbouw (de functie 'centrum'), dan wel verkeer- en verblijfsgebied, waarbij het herstellen en herinrichting van openbaar gebied (onder andere het bovengronds halen van de Overwelling) is toegedacht (de functie 'openbaar gebied'). Dit zoals aangegeven in het structuurbeeld 2022 in hoofdstuk 8.

Kader voorkeursrecht

Alleen gronden waarvan het huidig gebruik afwijkt van de toekomstige bestemming, welke bestemming niet agrarisch mag zijn, komen voor een aanwijzing in aanmerking. Het huidige gebruik en de toekomstige bestemming zijn, volgens de wetsgeschiedenis en de rechtspraak, eveneens van elkaar afwijkend als de toekomstige bestemming beter en intensiever is.

De in deze aanwijzing betrokken gronden worden momenteel gebruikt als woningen, winkels, snackbar, commerciële ruimtes / kantoren en parkeergelegenheid / openbaar gebied. In de planontwikkeling van Bassoord & Overvelving ligt de nadruk op een kwaliteitsverbetering en een intensiever gebruik van het gebied. Hiermee komen de gronden in aanmerking voor het vestigen van een voorkeursrecht.

In bijlage 1 is aangegeven op welke percelen het voorkeursrecht thans is gevestigd en nu wordt bestendigd. In de betreffende bijlage is daarbij steeds aangegeven welke kadastrale percelen het betreft, wat de omvang is van deze percelen en welke eigenaren/rechthebbenden bij deze percelen horen. Hiermee wordt voldaan aan de vereisten van de Wet voorkeursrecht gemeenten.

1.3 STRUCTUURVISIE IN RELATIE TOT 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'¹ (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

¹ Gemeente Zutphen (April 2011) Een actief en faciliterend grondbeleid; Nota Grondbeleid gemeente Zutphen

Nota Grondbeleid een voorkeurstrategie 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 zich in beginsel faciliterend opstellen.

Structuurvisie en kostenverhaal

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.

Bovenplanse verevening

De Wro biedt de mogelijkheid om in een structuurvisie de basis te leggen voor 'bovenplanse verevening', dit in de vorm van een fonds-bijdrage. Van bovenplanse verevening is sprake wanneer winstgevend locaties bijdragen aan de onrendabele top van een andere ontwikkeling. Uit de structuurvisie moet de ruimtelijke relatie van de verevening blijken.

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.

1.4 DE UITVOERINGSPARAGRAAF

De Wet ruimtelijke ordening stelt dat in de structuurvisie moet worden aangegeven hoe de gemeenteraad het in de structuurvisie neergelegde beleid gaat verwezenlijken. Hiertoe moet in de visie een zogenaamde uitvoeringsparagraaf worden opgenomen. In deze paragraaf moet de uitvoerbaarheid van de visie worden onderbouwd. Tevens moet in deze paragraaf de basis worden gelegd voor eventueel kostenverhaal bij ontwikkelingslocaties, zoals in het voorgaande is beschreven.

In deze structuurvisie is in de hoofdstukken 5, 6 en 7 voorzien in een uitvoeringsparagraaf, waarbij is aangegeven op welke wijze de ontwikkelingen als genoemd in de structuurvisie worden verwezenlijkt en hoe de economische uitvoering van de visie is gewaarborgd. Tevens wordt verslag gedaan van het betrekken van burgers en instanties bij de visie. Wat betreft de economische uitvoerbaarheid wordt voor de planperiode aangegeven welke ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien.

Met de in 2012 aan te stellen binnenstadsmanager wordt regelmatig bezien hoe, naast de in deze structuurvisie genoemde grootschaliger ingrepen, tevens kleinere projecten die bijdragen aan het functioneren van de binnenstad, kunnen worden gerealiseerd.

1.5 CYCLISCHE HERZIENING STRUCTUURVISIE

Voor een structuurvisie geldt een herzieningsplicht binnen tien jaar. Een structuurvisie mag echter vaker worden herzien en moet worden herzien als daar uit beleidsmatige overwegingen de noodzaak toe bestaat. Een wijziging van het generieke ruimtelijke beleid zal tot gevolg hebben dat in de structuurvisie andere keuzes worden gemaakt.

Het is voor stedelijke gebieden, waaronder een binnenstad, nauwelijks denkbaar dat voor een periode van tien jaar het ruimtelijke beleid en de daarbij behorende locatiekeuzes exact worden vastgelegd. Zeker met betrekking tot de uitvoeringsparagraaf, waarin de grondslag moet worden geboden voor het kostenverhaal, is een dergelijke planperiode lastig. Tevens zal tezamen met de binnenstadsmanager regelmatig het beleid in de Binnenstadvisie en in de Structuurvisie worden geëvalueerd. Door herzieningen van de structuurvisie kan deze, en de bijbehorende uitvoeringsparagraaf, actueel worden gehouden.

1.6 PROCEDURE STRUCTUURVISIE

Een structuurvisie heeft geen direct bindende werking voor burgers en er is geen mogelijkheid voor het instellen van beroep. Op grond van artikel 2.1.1 van de Wet ruimtelijke ordening moeten burgers en maatschappelijke organisaties wel bij de voorbereiding van een structuurvisie worden betrokken.

Voorliggende structuurvisie is gebaseerd op het de Binnenstadvisie Zutphen. Ten behoeve van het opstellen van deze Binnenstadvisie zijn in 2009 enquêtes gehouden onder bewoners en andere belangstellenden, waarbij gevraagd is naar hun mening over de binnenstad. Daarnaast is in april 2009 een bijeenkomst georganiseerd. De visie is mede vormgegeven aan de hand van de resultaten van deze enquêtes en bijeenkomst. Tevens is de visie besproken met een klankbordgroep. Ook is de visie tijdens informatieavonden in januari 2010 en in juni 2011 besproken met belangstellenden en heeft de visie daaropvolgend gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Een ieder is daarmee in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie in te dienen. Deze reacties zijn bij de vaststelling van de binnenstadvisie in acht genomen. Op basis van de intensieve betrokkenheid van de bevolking en andere belangstellenden bij het opstellen van de Binnenstadvisie Zutphen en het feit dat met onderhavige visie geen nieuwe aspecten

worden vastgelegd, achtte de gemeente het opnieuw interactief betrekken van de bevolking niet noodzakelijk. Vanzelfsprekend is de structuurvisie wel voor inspraak ter inzage gelegd en worden betrokkenen in een later stadium betrokken bij een verdere uitwerking van de plannen in bijvoorbeeld bestemmingsplannen. De visie wordt ook aan de relevante instanties ter kennisname toegezonden.

Voor nadere informatie over de procedure wordt verwezen naar hoofdstuk 7 van deze visie.

1.7 DE OPBOUW VAN HET DOCUMENT

Na de inleiding in dit hoofdstuk wordt in het volgende hoofdstuk kort ingegaan op de bestaande ruimtelijke situatie en de historische ontwikkeling van het plangebied, de binnenstad van Zutphen. Hoofdstuk 3 geeft vervolgens inzicht in de ambitie die de gemeente voor haar binnenstad heeft en de thema's en structuren die moeten bijdragen aan het bereiken van deze ambitie. In het vierde hoofdstuk komen de concrete doelstellingen, die uit deze algemene thema's en structuren voor diverse deelgebieden (interventiegebieden) voortkomen, aan bod. Per deelgebied wordt daarbij tevens een nadere (veelal indicatieve) uitwerking gegeven. Het vijfde hoofdstuk gaat in op de financieel-economische uitvoerbaarheid van deze visie, waarna in hoofdstuk 6 de uitvoerbaarheid van de visie in programmatische zin aan bod komt. Hoofdstuk 7 gaat in op de wijze waarop burgers en organisaties zijn betrokken bij de totstandkoming van de structuurvisie. Het laatste hoofdstuk bevat de plankaart van deze structuurvisie: het structuurbeeld 2022, waarin tevens een doorkijk wordt gegeven naar 2030.

2 BESTAANDE RUIMTELIJKE SITUATIE

2.1 PLANGEBIED

De gemeente Zutphen is gelegen in de provincie Gelderland, grotendeels ten oosten van de IJssel. De gemeente Zutphen bestaat uit een tweetal kernen, te weten Zutphen en Warnsveld, waarvan Zutphen veruit de grootste is. De kern Zutphen is bovendien een van de oudste steden van Nederland.



Plangebied structuurvisie (rode begrenzing)

Begrenzing plangebied

Het plangebied van onderhavige structuurvisie betreft de binnenstad van Zutphen, in het westen van de stad Zutphen, zoals aangeduid in de afbeelding op deze pagina. De binnenstad wordt globaal begrensd door spoorlijn Arnhem – Zutphen – Deventer aan de noordzijde, de Slingerbosgracht en de Hoofdgracht aan de oost- en zuidzijde en de IJssel aan de westzijde. Relevant voor voorliggende structuurvisie zijn de ontwikkelingen in het gebied Noorderhaven, welke direct ten noorden van het plangebied gelegen is. Hier vindt een transformatie plaats van een bedrijventerrein naar een nieuw stedelijk gebied met een divers aanbod aan functies. Een andere relevante ontwikkeling betreft de realisatie van woningbouw in combinatie met waterstaatswerken in het gebied IJsselsprong, welke aan de overkant van de IJssel, even ten westen van het plangebied ligt.

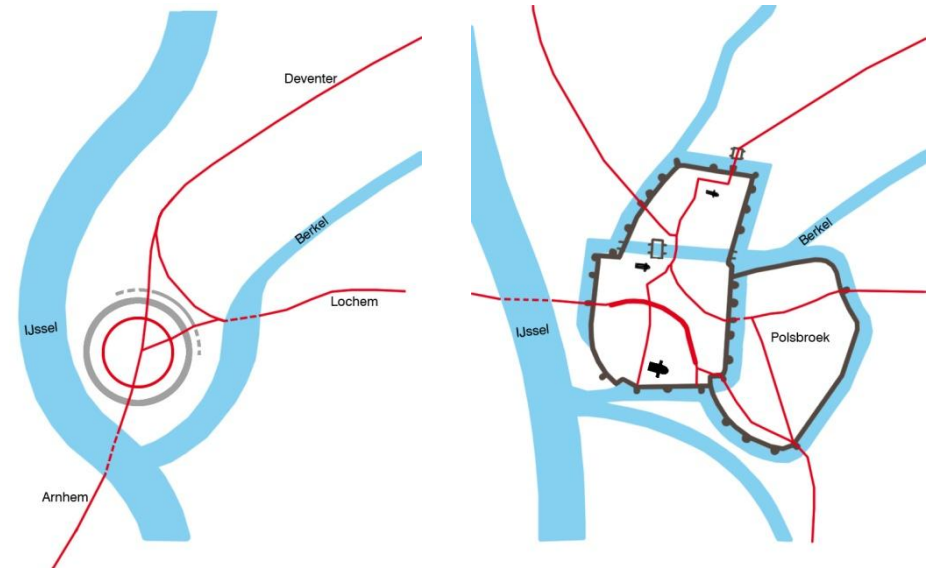
Omgeving plangebied

In de directe omgeving van de binnenstad bevinden zich diverse woonbuurten. Het betreft allereerst de buurt Deventerwegkwartier aan de noordoostzijde. Deze wijk dateert hoofdzakelijk uit de jaren twintig en dertig van de 20^{ste} eeuw en omvat planmatig ontworpen woonbebouwing in de vorm van tuindorpen en tuinwijken. In het westen en zuiden grenst het plangebied aan de woonbuurten Schilderbuurt en Helbergen. In de Schildersbuurt overheerst daarbij, evenals in het Deventerwegkwartier, het bebouwingstype tuindorpen en tuinwijken met een aangenaam en vriendelijk omgevingsbeeld. Dit bebouwingstype stamt uit de jaren twintig en dertig. De zuidelijke buurt Helbergen kenmerkt zich hoofdzakelijk door het bebouwingstype woonwijken in traditionele blokverkaveling uit de jaren vijftig, met een overzichtelijk, rustig en relatief groen karakter. Ten westen van de binnenstad is, aan de overzijde van de IJssel, de woonwijk De Hoven gesitueerd. Deze wijk omvat hoofdzakelijk woningen in een traditionele blokverkaveling. Deze woningen zijn in de jaren '50, '60 en '70 van de 20^{ste} eeuw ontstaan. Het kenmerk van deze traditionele blokverkaveling is de relatief sobere uitwerking van de stedenbouwkundige opzet en architectuur. Aan de noordzijde van het plangebied is tot slot het

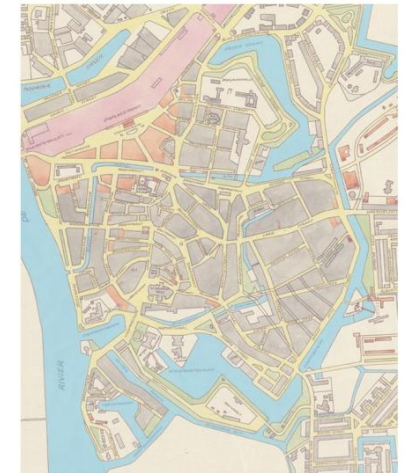
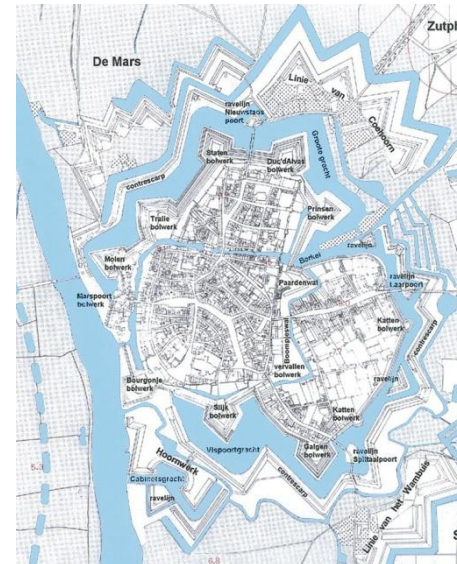
bedrijventerrein De Mars gesitueerd. Het betreft een grootschalig en divers bedrijventerrein, waar nieuwe ontwikkelingen en revitalisering naast elkaar plaatsvinden.

2.2 HISTORISCHE ONTWIKKELING

De stad Zutphen is één van de oudste steden van Nederland. De nederzetting Zutphen is in de 9^e eeuw ontstaan op een natuurlijke hoogte bij de plaats waar de Berkel in de IJssel uitmondt, temidden van het moerassige laagland ten oosten van de Veluwe. Hier werd in de vroege middeleeuwen een waterburg gesticht met het centrum ter plaatse van de huidige 's Gravenhof. Aan het begin van de 13^e eeuw is een bakstenen stadsmuur gebouwd en is de Berkel omgeleid naar zijn huidige loop. Om de stad werden natte grachten gegraven. Rond het eind van de 13de eeuw ontstond de Nieuwstad ten noorden van de oude kern. Een verdere uitbreiding van de stad ontstond toen een nieuwe vestinggordel langs de Spitaalstraat en de Laarstraat werd aangelegd. In de 14^e eeuw is de stad op het hoogtepunt van haar economische bloei. Met het oog op de verwachte bevolkingsgroei is een nieuw stadsdeel, Polsbroek (later Spitaalstad) aangelegd. In de 17^e eeuw heeft Zutphen een regionale handels- en marktfunctie en worden de vestingwerken in verband met het grotere bereik van kanonnen vernieuwd. In 1865 werd de vesting aangepast bij de bouw van het station. Het noordelijk deel van de vestingwerkengordel kwam door de aanleg van de spoorlijn Arnhem-Deventer geïsoleerd van de stad te liggen en verdween later geleidelijk bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein De Mars. Pas bij de opheffing van de vesting in 1874 ontstond de mogelijkheid stadsuitbreidingen te realiseren, waarbij de bastions en hoornwerken veelal zijn geëgaliseerd. Gedurende de Tweede Wereldoorlog wordt Zutphen zwaar getroffen. In de



Zutphen 9^e eeuw en 14^e eeuw



Zutphen begin 19^e eeuw en 20^e eeuw (wederopbouw)

wederopbouwplannen was vervolgens weinig ruimte voor oude sentimenten. Hierbij zijn verschillende restanten van de stadsmuur en een klooster gesloopt. De huidige binnenstad bestaat uit de middeleeuwse stad met het IJsselfront en de zone tussen de middeleeuwse stad en de vestinggordel.

3 VISIE OP HOOFDLIJNEN

3.1 ACHTERGROND

De binnenstad van Zutphen is een bijzonder en aantrekkelijk gebied, waarin stedelijke dynamiek samengaat met uitgesproken en overal zichtbare historische kwaliteiten. Zutphen kent een zeer diverse bevolking met een ontspannen mentaliteit; natuur en water zijn binnen handbereik en ondanks de stedelijke drukte liggen stille verborgen straatjes en pleintjes om de hoek. De stad biedt ruimte voor ontplooiing van economische, recreatieve, sociale en persoonlijke activiteiten.

Tegelijkertijd maakt de stedelijke dynamiek, het voortdurend menselijk handelen en het inspelen op ontwikkelingen, dat de wijze waarop de stad is ingericht ook om aanpassing vraagt. Aandachtspunten daarbij zijn onder andere bereikbaarheid, duurzaamheid, het recht doen aan historische kwaliteiten en de herinrichting van de IJsselkade. De gemeente acht een integrale visie hiervoor noodzakelijk, die tevens dienst doet als een publiekrechtelijk toetsingskader voor particuliere initiatieven. Voorliggende structuurvisie voorziet hierin.

3.2 AMBITIE

De uiteindelijke ambitie, die met deze integrale visie wordt nagestreefd, is om de aantrekkelijkste binnenstad van Nederland te zijn. Historie en water moeten daarbij voelbaar zijn en stedelijke dynamiek moet harmonisch samengaan met de menselijke maat.

Om deze ambitie te bereiken zijn een drietal centrale thema's benoemd, die richting geven aan beslissingen voor toekomstig handelen. Tevens zijn enkele essentiële uitspraken gedaan over de gewenste structuur van de binnenstad. Deze thema's en gewenste structuren

komen in de navolgende paragrafen aan bod. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens aangegeven welke concrete doelstellingen uit deze algemene thema's en structuren voor diverse deelgebieden (interventiegebieden) voorkomen.

3.3 THEMA'S

Kenmerkend aan Zutphen is dat de binnenstad bol staat van kwaliteit. Langdurig en consequent investeren in de monumentale kwaliteiten van de stad heeft er bijvoorbeeld toe geleid dat de unieke identiteit van de stad de hedendaagse ontwikkelingen ruimschoots aankan. Daar staat tegenover dat de binnenstad nog over een groot potentieel aan andere kwaliteiten beschikt, dat benut en verder uitgebouwd kan worden. Denk hierbij onder andere aan de inrichting van zowel de Overwelving als de IJsselkade, de bereikbaarheid en de eenheid in de bestratingen.

Om te zorgen dat de unieke kwaliteit van de binnenstad in de komende jaren de leidraad en de inspiratiebron blijft bij het uitwerken en uitvoeren van verbeteringsprojecten, is in deze visie gezocht naar een aantal leidende thema's. Deze richtinggevende thema's zijn zodanig specifiek dat ze uitspraken doen over de unieke eigenschappen van Zutphen, en breed genoeg om als raamwerk voor toekomstig ingrijpen te kunnen dienen. De thema's zijn 'Historische schatkist', 'Rivier(en)stad' en 'Stedelijke dynamiek', die in het navolgende nader worden toegelicht.

3.3.1 *Historische schatkist*

De rijke geschiedenis van Zutphen – en de vele lagen daarvan – vormen een essentiële kwaliteit van de stad. De vele cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en objecten, maar ook het bijzondere stelsel van openbare ruimten, vormen gezamenlijk het decor waarin de ste-

delijke activiteiten worden ontplooid. Uiteraard worden de huidige kwaliteiten van het gebouwde culturele erfgoed behouden en waar nodig versterkt.

De doelstelling van dit thema is om de rijke bronnen uit deze goedgevulde schatkist te gebruiken als inspiratie voor toekomstige ontwikkelingen.

3.3.2 **Rivier(en)stad**

Zutphen is ontstaan op een hoge zandrug waar de rivier de Berkel in de rivier de IJssel uitmondt. Vanaf de 13^e eeuw werd, na de stichting en de planmatige aanleg van de Nieuwstad, de Berkel onderdeel van de binnenstad. Terwijl de binnen de stad gelegen Berkel eerst belangrijk was door de watermolens die waterkracht opwekten, vormde de Berkel later het decor voor het stedelijke leven. De grachten van de binnenstad vormen nu nog steeds een samenhangend geheel met de Berkel als hoofdstroom. De aan de grens van de binnenstad gelegen IJssel werd, ook tijdens de bloeiperiode van Zutphen als Hanzestad, gebruikt als aan- en afvoerlijn van mensen en goederen. De geschiedenis van Zutphen is mede bepaald door deze twee rivieren.

De doelstelling van dit thema is dat deze twee rivieren ook in de toekomst een belangrijke rol blijven spelen, maar nu als inspiratie voor ruimtelijke en stedelijke kwaliteit, en voor oude en nieuwe stedelijke activiteiten.

3.3.3 **Stedelijke dynamiek**

De stad ontwikkelt zich in de wisselwerking tussen historisch decor en stedelijke dynamiek. Zutphen is en wordt geen Anton Pieckstad. Het historisch stedelijke decor leent zich uitstekend voor een rijke variatie aan stedelijke activiteiten. Dit thema geeft invulling aan diverse aspecten van een rijk dynamisch stedelijk leven. Stedelijk leven houdt

een rijke diversiteit van activiteiten in handelen, wonen, recreëren, werken; maar ook bewegen en pauzeren, uitrusten en aanschouwen. Het is juist een gezonde mengeling van deze activiteiten die maakt dat Zutphen een bloeiende stad wordt. De beschreven activiteiten vinden niet alleen plaats in gebouwen, maar ook in het stelsel van openbare ruimten, voor jongeren en ouderen. Goede bereikbaarheid en goede parkeerfaciliteiten zijn essentieel voor de vitaliteit van de stad.

De doelstelling van dit thema is om verscheidenheid van menselijk handelen in de binnenstad op allerlei manieren te bevorderen.

3.4 **STRUCTUREN**

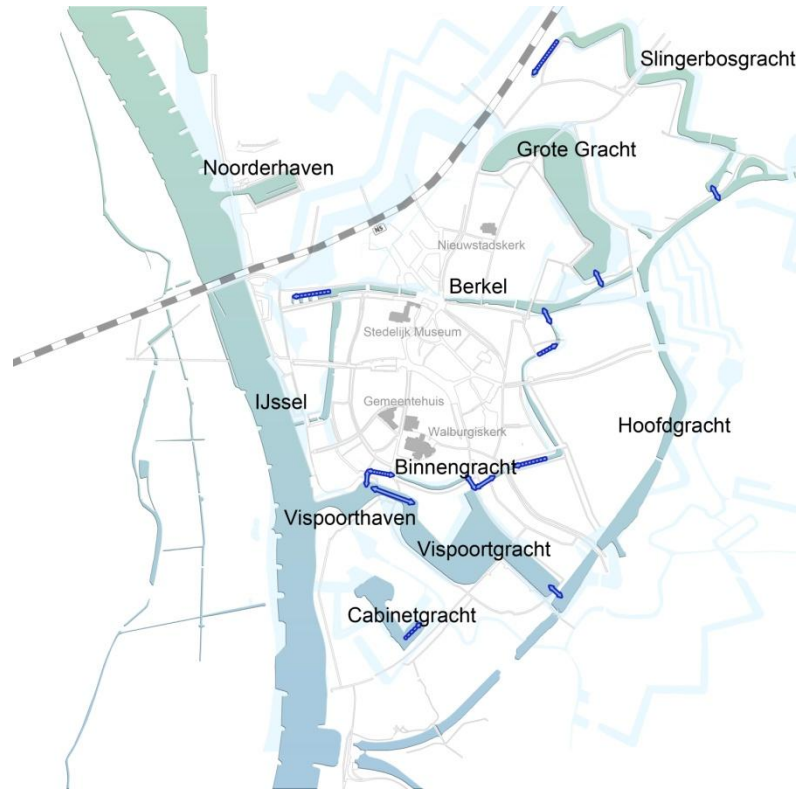
De huidige kwaliteiten en potenties van de binnenstad van Zutphen zijn het resultaat van menselijk handelen in de (mee-)veranderende ruimte. De interactie tussen natuurlijk en stedelijk landschap en stedelijke dynamiek heeft geleid tot structuren, soms nagenoeg vaststaand (de IJssel), soms in een tijdsspanne van enkele jaren sterk veranderend (stationsplein, Cabinetgracht). Het bepalen van de wenselijke ontwikkeling van de binnenstad maakt een reflectie op die structuren nodig.

Om recht te doen aan de structuurdragers die te beschouwen zijn als de "ruggengraat" van de stad, zoals de water- en groenstructuren, en tegelijkertijd ruimte te laten voor de dynamiek van het stedelijk leven, wordt een lagenbenadering toegepast.

In deze paragraaf worden uitspraken gedaan over (achtereenvolgens) de laagdynamische dragers "water" en "groen/stadsecologie", de netwerk-/handelings-/belevingslagen "openbare ruimte" en "verkeer", en over de hoogdynamische dragers "winkels en horeca" en "wonen".

3.4.1 Laagdynamische dragers

Water



Waterstructuren

Het leidende concept voor het water in de binnenstad is om een doorgaande en sterk beleefbare waterstructuur te creëren. De grachten en rivieren worden met elkaar verbonden zodat de kwaliteit en het gebruik van het water verbeterd wordt. Het is enerzijds bedoeld voor ecologie: betere waterstroming betekent betere ontwikkeling van de flora en fauna. Deze ecologische invulling past bij de veldzijde van de grachten (zachte oevers). Anderzijds biedt een samenhangend water-

netwerk extra mogelijkheden voor recreatie: het water wordt beter zichtbaar en bevaarbaar. De binnenkant van de grachten, de oude vestingwerken, zijn daarom voor de stedelijke recreant ingericht. Passend is om de gedempte vestinggrachten weer watervoerend te maken. Op deze wijze wordt het water optimaal ingericht voor ecologie en de stedeling, geïnspireerd door de historie.

Groen / Stadsecologie



Groenstructuren

Groen is bindweefsel voor de structuur van de stad. De historische binnenstad kent, al van oorsprong, weinig groen. De groenstructuur is in Zutphen sterk gekoppeld aan het water. De historische gordel rondom de historische binnenstad en de parkgordel aan de rand van de binnenstad vormen belangrijke parkzones die in inrichting en gebruik verder versterkt kunnen worden. De parken en groene ruimtes langs deze gordels worden daartoe met elkaar verbonden. Het belang van het water als drager van het groen komt ook sterk tot uiting tussen de gordels en de IJssel. De Berkel is een blauw-groene ader die door de gehele binnenstad loopt. Het streven is om de ecologische en recreatieve functie van de Berkel te versterken. Dit door een bij de omgeving passende inrichting te creëren waardoor ook deze groen-blauwe drager optimaal toegankelijk en leesbaar wordt.

3.4.2 **Netwerk-/handelings-/belevingslaag**

Openbare ruimte

De beeldkwaliteit, de verblijfskwaliteit en de mogelijkheid tot ontmoeten, handelen, oriënteren en identificeren worden voor een belangrijk deel bepaald door de kwaliteit van de openbare ruimte. Het weefsel van straten, pleinen en markten wordt verder ondersteund en uitgebouwd. Historische straatpatronen worden bij nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk teruggebracht. Materialisering wordt consequent ondersteunend gemaakt aan de bouwhistorische kwaliteiten. Een autovrij plein 's-Gravenhof biedt hiervoor uitstekende kansen.

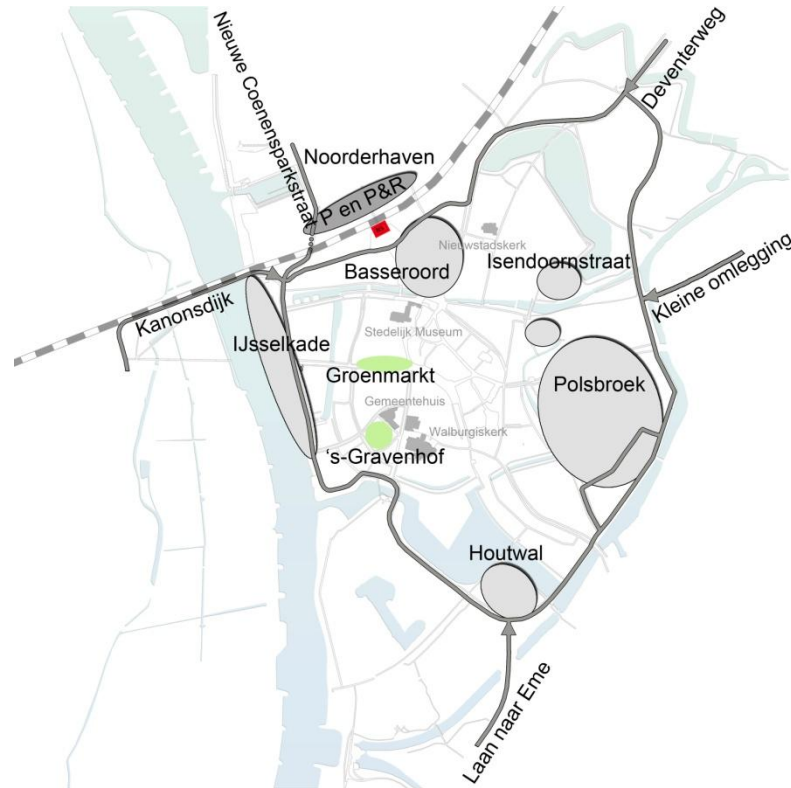
De entrees naar de historische binnenstad (de overgangsgebieden) moeten herkenbaar, veilig en aantrekkelijk zijn. Ook voor het verbeteren van de verbindingen met de andere stadsdelen zijn verschillende ingrepen mogelijk, zoals het creëren van vrijliggende fietspaden, het herinrichten van wegprofielen of het aanleggen van bruggen over de Grote Gracht of de Vispoortgracht, dit waar dat geen afbreuk doet aan de groen-blauwe structuurdragers.

Op de IJsselkade wordt in de openbare ruimte de relatie met de uiterwaarden, de Hoven en Noorderhaven geaccentueerd. De IJsselkade (en de oude IJsselbrug) is de plek met fantastische potenties voor een sterk verbeterd openbaar gebied aan de rivier. Om de IJssel voelbaar de stad in te brengen is speciale aandacht nodig voor de verbinding van de IJsselkade met de Marschpoortstraat-Markten en de Molengracht/Rozengracht/Overwelving. In de inrichting, maar ook in de bebording, wordt aandacht geschonken aan de oriëntatie en aan een logische routing. Waar mogelijk worden historische zichtlijnen hersteld.



Structuren openbare ruimte

Verkeer en parkeren



Verkeerstructuren

De binnenstad is goed bereikbaar met bus en trein. Het autoverkeer van en naar de binnenstad wordt afgewikkeld via de centrumring. Om te voorkomen dat deze ring overbelast wordt, zijn parkeerconcentraties zoveel mogelijk direct langs de ring gesitueerd.

Met de intentie om het parkeren zoveel mogelijk uit het stadsbeeld (zoals het monumentale plein 's-Gravenhof) te halen, moet extra parkeercapaciteit worden toegevoegd in één of meerdere gebouwde voorzieningen. Deze parkeergarages moeten op loopafstand van het kernwinkelgebied zijn gelegen en worden verspreid rondom het kern-

winkelgebied ter voorkoming van eenzijdige looproutes. Vanuit economisch oogpunt is het van belang dat de parkeergarages meerdere doelgroepen kunnen bedienen (wonen, werken, recreëren), zodat een parkeerplaats op zoveel mogelijk momenten bezet is.

Stedelijk herontwikkeling, onder andere ter plaatse van de IJsselkade, de stationsomgeving (Basseroord) en binnen Spitaalstad, wordt in dat licht gecombineerd met de realisatie van parkeervoorzieningen die meerdere doelgroepen bedienen.

Ook het fietsparkeren wordt beter gefaciliteerd. Er wordt een eenduidig en consequent fietsparkeerregime gevestigd. De fietsparkeervoorzieningen sluiten aan op de diverse hoofdfietsroutes van de binnenstad (de rode lopers). Het personeel dat in de binnenstad werkt, kan gebruik maken van een gezamenlijke afgesloten fietsenstalling in de binnenstad.

3.4.3 Hoogdynamische dragers

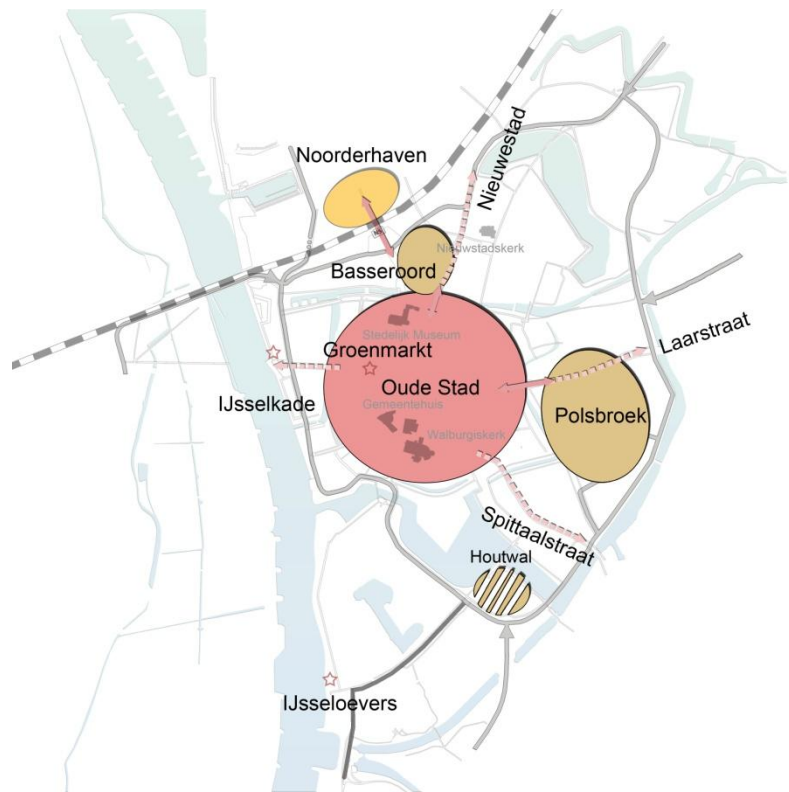
Winkels en horeca

Voor een vitaal (winkel) voorzieningenniveau in de historische binnenstad moet worden ingezet op diversiteit en kwaliteit van het winkel- en horeca-aanbod en belevingswaarde voor het winkelend publiek. De horeca is, net als het winkelaanbod, een essentiële pijler van de stedelijke dynamiek. Zo dragen terrassen en een gevarieerd horeca-aanbod bij aan de levendigheid en de economie van de stad. Het diverse horeca-aanbod van Zutphen dient behouden te blijven en indien mogelijk te worden geoptimaliseerd. Het horeca-aanbod is van groot belang om de toerist/bezoeker zo lang mogelijk in de stad te houden.

De historische bebouwings- en stratenstructuur van de binnenstad biedt door de historische setting nauwelijks ruimte voor grootschalige winkelvoorzieningen. Zo nodig kan in bijzondere gevallen worden gezocht naar facilitering, maar om aan deze vraag te voldoen zijn primair de locaties aan de rand van de historische binnenstad gecreëerd. Deze locaties, Basseroord en Polsbroek, herbergen momenteel deels grootschalige winkelvoorzieningen, maar zijn te gemêleerd en

gedateerd. Bij de herontwikkeling van beide locaties worden mogelijkheden voor grootschalige winkelvoorzieningen gerealiseerd.

Het gebied Groenmarkt-Marschpoortstraat wordt opgewaarderd tot een uitnodigende poort vanaf de rivier naar de historische binnenstad. In dit historische gebied is een palet aan functies, die aan dit doel bijdragen, mogelijk. Gedacht kan worden aan functies op commercieel, cultureel en/of recreatief gebied, waardoor ook dit een aantrekkelijke pool wordt.

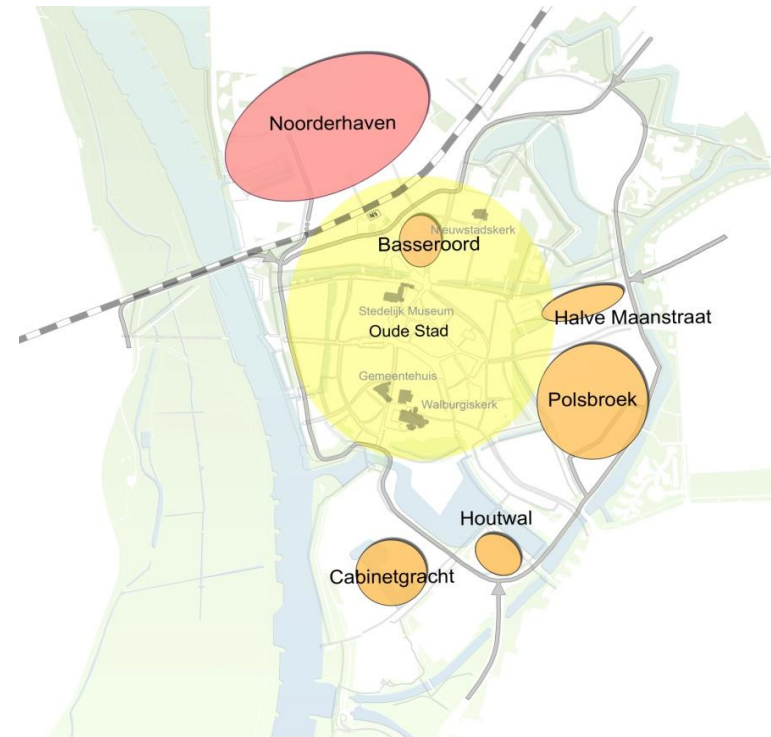


Structuren winkels en horeca

Wonen

Menselijke maat is een troef van de binnenstad van Zutphen. Volgende woningaanbod in de gehele stad en in de omliggende regio zorgt voor blijvend draagvlak voor voorzieningen. Wonen in de binnenstad zelf zorgt bovendien voor levendigheid en sociale veiligheid van het centrum, ook buiten openingstijden.

Nieuwe ontwikkelingen (zoals Polsbroek, Basseroord) worden daarom gecombineerd met wonen. Ook wonen boven winkels en andere functies wordt vanuit die optiek door de gemeente gestimuleerd. Hiervoor zijn extra inspanningen nodig omdat bijna altijd ingrepen nodig zijn in monumentale panden in een historische setting, en omdat het realiseren van woningen in bestaande panden of blokken kan stuiten op problemen zoals een moeilijke bereikbaarheid.



Structuren wonen

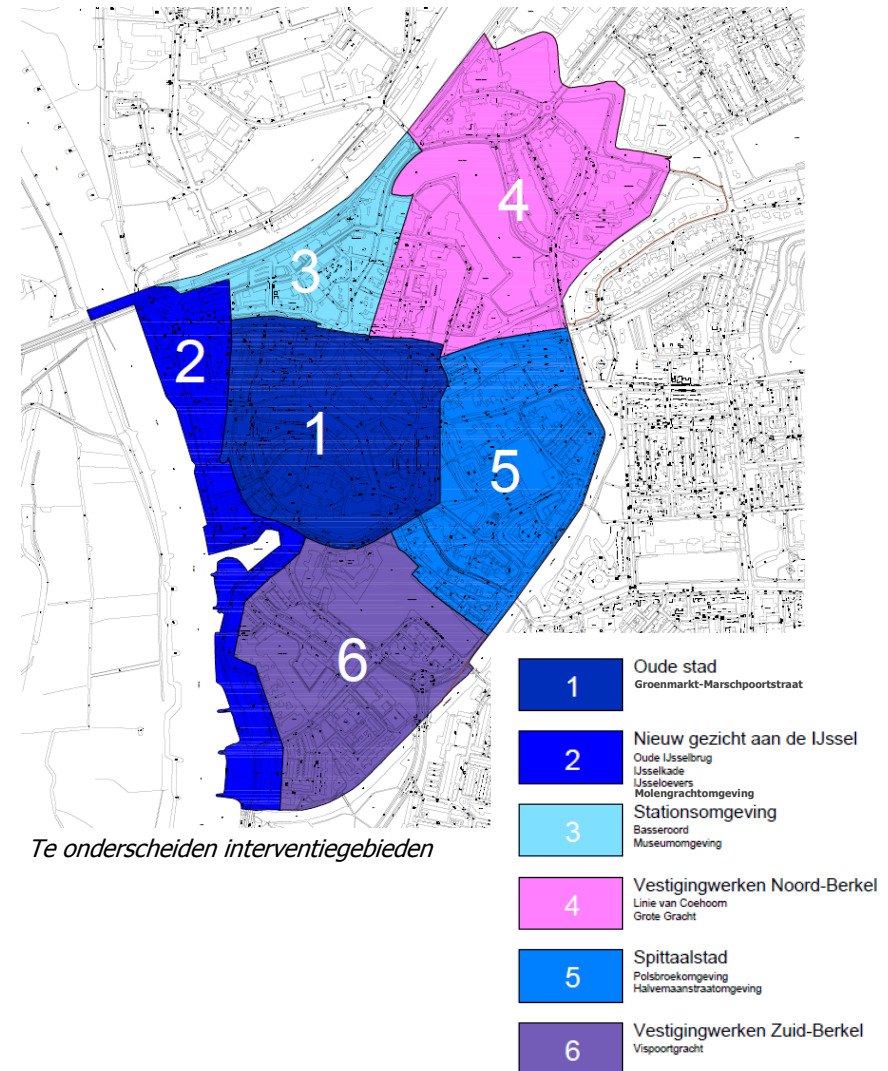
4 TOETSINGSKADER INTERVENTIEGEBIEDEN

4.1 INLEIDING

Mede op grond van de gewenste thema's en structuren wordt in deze visie (in lijn met de Binnenstadsvisie Zutphen) onderscheid gemaakt in samenhangende gebieden, waar interventies nodig zijn (de interventiegebieden).

De historische binnenstad van Zutphen, het gebied tussen 's-Gravenhof en Oude wand en tussen de Berkelkade en de Boompjeswal is, binnen de historische schatkist, absoluut het kroonjuweel. De discussie over ingrepen in dit gebied spitst zich toe op beperkte aanpassingen in met name het openbaar gebied. Om deze historische kern heen ligt een ring van gebieden die elk voor zich in een zekere vorm vragen om aanpassing. Hierbij spelen vaak meerdere vraagstukken, die vaak een relatie hebben met de historische kern en met de gebieden buiten de binnenstad. Bij het aanpakken van een dergelijk gebied, of het goed begeleiden van een ontwikkeling in zo'n gebied, moet er dus ook naar deze verbanden / overgangen gekeken worden. Een nauwe begrenzing past niet bij het formuleren van kwalitatieve doelen voor toekomstige ingrepen. De deelgebieden (interventiegebieden) zijn daarom globaal begrensd in nevenstaande afbeelding.

In de navolgende paragrafen zijn per interventiegebied de belangrijkste doelstellingen geformuleerd. Deze doelen dienen als een inspirerend kader voor het toekomstig handelen. Naast deze doelen is een aantal nadere uitwerkingen opgenomen. Deze uitwerkingen zijn nadrukkelijk geen blauwdrukken van wat gaat komen. Ze dienen als verbeelding van de doelstellingen. Tot slot wordt per interventiegebied inzicht gegeven in de belangrijkste ontwikkelingen (het beoogde ruimtelijk programma).



4.2 OUDE STAD

4.2.1 Doelstellingen

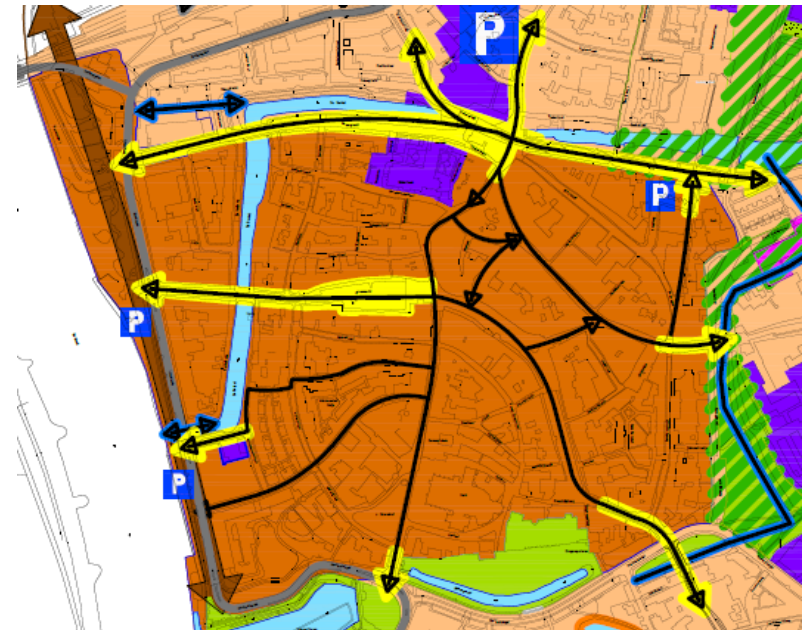
- *Aantrekkelijkste historische binnenstad van Nederland.*
- *Het benutten van de verborgen kwaliteiten van de Oude Stad.*

4.2.2 Uitwerking

De Oude Stad heeft grote historische kwaliteiten. Deze kwaliteiten dragen er aan bij dat de bewoners van Zutphen gehecht zijn aan hun binnenstad. Van belang voor zowel de vitaliteit, leefbaarheid als ruimtelijke kwaliteit van de stad is behoud en versterking van de binnenstadseconomie. In het interventiegebied Oude Stad zijn geen grote ruimtelijke ingrepen voorzien. Op detailniveau zijn er wel ingrepen nodig, waaronder de inrichting van de pleinen en het bewoonbaar maken van panden boven de winkels. Vanuit de Oude Stad wordt de openbare ruimte van de verbindingen naar de omliggende gebieden in beeld- en gebruikskwaliteit versterkt (de overgangsgebieden):

- Overwelving als geheel en met specifieke aandacht voor de overgang Turfstraat – Nieuwstad en Stationsstraat – Museumomgeving;
- Overwelving/Stationsstraat;
- Overwelving/Berkelsingel;
- IJsselkade – Brugstraat – Rozengracht/Molengracht;
- IJsselkade – Marschpoortstraat – Groenmarkt;
- Berkel – IJssel;
- 's-Gravenhof – Vispoortstraat;
- Zaadmarkt – Pelikaanstraat – Spitaalstraat;
- Beukerstraat – Laarstraat – Polsbroek;
- Hagepoortplein – Paardewal – Berkelsingel.

Ook wordt gekeken hoe, bij uitvoeringsprojecten, in de inrichting van de (omgeving van) de Berkel de overgang van een landelijke (oostelijke) naar een stedelijke Berkel scherper kan worden gemaakt. De Groenmarkt wordt een aangenaam gebied voor cultuur, winkels en horeca. Door het sterker in te richten als verblijfsgebied en een breder functiaanbod te faciliteren wordt het een eigenstandig onderdeel van de routing van de binnenstad. Hierbij wordt een aanbod nagestreefd dat zich onderscheidt van dat in Basseroord en Polsbroek. Er wordt via de Marschpoortstraat een sterkere verbinding gelegd met de IJsselkade, wat de levendigheid en de vitaliteit van dit deel van de Oude Stad bevordert. Hierdoor zal de Groenmarkt, sterker dan met de huidige inrichting, functioneren als poort van en naar de IJssel en wordt de economische en historische routing versterkt.



Uitsnede Structuurbeeld 2022 - interventiegebied Oude Stad

Tot slot wordt waarde gehecht aan het invullen van ontbrekende straathoeken en het oplossen van onbevredigende na-oorlogse invullingen van straathoeken en -wanden (verlaten rooilijnen, ondermaatse bouw, lelijke hoekoplossingen). De verwachting is dat met name particuliere initiatieven aan deze opgave kunnen bijdragen.

4.2.3 **Ruimtelijk programma**

- Het verbeteren van de beeld- en gebruikskwaliteit van de openbare ruimte vanuit de Oude Stad naar de omliggende gebieden (overgangsgebieden). Het betreft in ieder geval het herinrichten van de openbare ruimte van de Marschpoortstraat, waardoor er een sterke verbinding wordt gelegd met de IJsselkade wat de levendigheid en de vitaliteit van dit deel van de Oude Stad bevordert, verbindingen rondom de Overwelving en de verbinding Berkel - IJssel.
- Herinrichting van de openbare ruimte van de Groenmarkt ter versterking van de ruimtelijke en historische kwaliteiten. Daarnaast wordt een breder functieaanbod gefaciliteerd, waardoor de Groenmarkt onderdeel uit gaat maken van de routing van de binnenstad.

4.3 NIEUW GEZICHT AAN DE IJSSEL

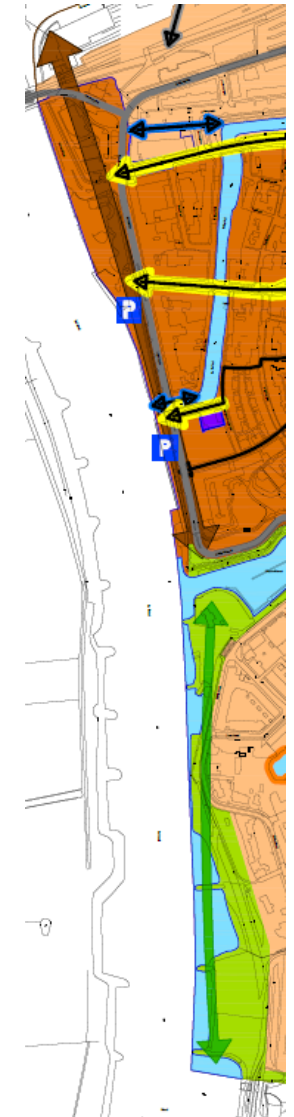
4.3.1 **Doelstellingen**

- *Versterken van IJsselkade als boulevard en entree naar binnenstad.*
- *Sterke relatie leggen met de Berkel en De Hoven.*

4.3.2 **Uitwerking**

De oude IJsselbrug vormt een beeldbepalende entree in Zutphen. Het is een bijzonder object, dat na de "sprong" over de IJssel, ten opzichte van de huidige verkeersfunctie belangrijker zal worden voor de stedelijke recreant. Daarnaast vormt de brug een balkon met zowel een geweldig zicht op de historische skyline van de stad, als op de IJsselkade. De aanlanding van de oude IJsselbrug op de IJsselkade heeft op dit moment weinig uitstraling. Hier liggen kansen om beide zijden van de aanlandingen aantrekkelijk vorm te geven. Het is van belang dat deze brug een extra betekenis voor de stedelijke activiteiten krijgt.

Het gebied rond de Molengracht, met de naoorlogse bebouwingstypologie, onderscheidt zich van de historische ambiance van de binnenstad van Zutphen en heeft een eigen historische context en sfeer. Het gebied rondom de Berkel moet in dat licht worden vormgegeven als een aantrekkelijke schakel tussen de IJsselkade, het Molengrachtgebied en de Oude Stad. Ook wordt de potentie van de rivier de Berkel, als recreatief element, beter benut. Zowel visueel, ruimtelijk als functioneel. De Brugstraat biedt in dit gebied kansen om de IJsselkade opnieuw te verbinden met de stad, waarbij mogelijkheden zijn voor een nieuwe woonvorm (wonen aan het water).



Uitsnede Structuurbeeld 2022- interventiegebied Nieuw gezicht aan de IJssel

De IJsselkade, die op dit moment vooral het domein van de auto is, wordt ingericht als voorname stedelijke (wandel-)boulevard. De IJsselkade gaat ook een belangrijke verbinding vormen tussen de Oude Stad en het nieuwe stadsdeel Noorderhaven. De inrichting van de kade vanaf de Noorderhaven tot de Vispoorthaven zal bewoners en bezoekers van Zutphen uitnodigen om langs de IJssel te verblijven en te recreëren. Aandacht wordt gevraagd voor het doortrekken en versterken van de bomenstructuur en het versterken van de karakteristieke (witte) façade. De levendigheid op de IJsselkade is niet seizoensgebonden en voor alle doelgroepen bereikbaar. Doel is om de kade deel uit te laten maken van de historische en economische routing van de binnenstad.

De wens om de auto's uit de openbare ruimte van de IJsselkade te krijgen, kan op verschillende manieren worden gerealiseerd. Als het niet mogelijk is om de parkeerfunctie te verwijderen, kan gebruik worden gemaakt van het aanwezige hoogteverschil tussen de weg en de kade om de geparkeerde auto's uit het zicht te krijgen middels een dek. De bestaande parkeercapaciteit wordt in dat geval behouden en de bovenkant van het dek wordt dan als wandelboulevard ingericht. De dynamiek op de IJsselkade wordt nog eens versterkt door vanuit de oude binnenstad verschillende directe en comfortabele looproutes te maken.

Bij de toekomstige herontwikkeling van de kade is het een kans om de historische loskade van het vroegere Marschpoort Bastion en het Molen Bastion weer beleefbaar te maken. Tevens vraagt de openbare ruimte nabij de entree van de Marschpoortstraat om herontwikkeling. Op de plek van de voormalige stadskraan (exact in de as van de Groenmarkt en de Marschpoortstraat) zal de herplaatsing ervan sterk bijdragen aan de oriëntatie van de IJssel vanuit Oude Stad.

Daarnaast vraagt het gebied bij de Kattenhaven om een herinrichting.

Aan de zuidzijde van de IJsselkade, ten noorden van de Vispoorthaven, wordt een oplossing gezocht voor het zicht op de achterkant van

het woonblok aan het IJsselfront. Hierbij bestaan tevens kansen om de relatie tussen de aanwezige Borgonjetoren, het park en de bult van Ketjen sterker vorm te geven. Gedacht wordt een groene inpassing van het gebied.

Ten zuiden van de Vispoorthaven liggen de IJsseloevers. De oevers van de IJssel vormen een fantastische buitenruimte, die gebruikt kan worden voor recreatie, ontspanning, sport. Dit gebied kan, onder andere door de realisatie van wandelpaden, meer openbaar en beter toegankelijk worden gemaakt.

4.3.3 *Ruimtelijk programma*

- Herontwikkeling van de IJsselkade tot een levendige en voorname stedelijke (wandel-)boulevard, waaronder een algehele verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, de herinrichting van de openbare ruimte rondom de aanlanding van de oude IJsselbrug op de IJsselkade en nabij de entree van de Marschpoortstraat, de herplaatsing van de voormalige stadskraan en het beleefbaar maken van de historische loskade van het vroegere Marschpoort Bastion en het Molen Bastion. Daarbij dient verkeer en parkeren zoveel mogelijk een ondergeschikte rol te vervullen (bijvoorbeeld gebouwd parkeren).
- Herinrichting van de Kattenhaven.
- Doortrekken van de Berkel in de richting van de IJssel.
- Mogelijke ontwikkeling van groenvoorzieningen ten behoeve van de afscherming van de achterkanten van de gebouwen aan de IJsselkade en de parkeerplaats (achterkant blok bult van Ketjen).
- Herinrichting van de IJsseloevers, ten zuiden van de Vispoorthaven.

4.4 STATIONSOMGEVING

4.4.1 Doelstellingen

- *Basseroord, Overwelling en museumomgeving herontwikkelen tot intensief stedelijk gebied als aangename entree naar de Oude Stad.*

4.4.2 Uitwerking

Het gebied Basseroord doet, met zijn verwaarloosde uitstraling, afbreuk aan de kwaliteit van de rest van de binnenstad. Dit gebied met leegstaande winkelpanden en een binnenterrein met geparkeerde auto's, vraagt om een herontwikkeling tot een intensief stedelijk gebied. Hierbij is ruimte voor winkels die groter zijn dan de meer kleinschalige winkels in de historische binnenstad. Deze zijn complementair aan het winkelaanbod van de Oude Stad. Basseroord is een van de schakels tussen de binnenstad en Noorderhaven. Bij de herinrichting wordt rekening gehouden met de historische schaal van de Nieuwstad en worden zichtlijnen gecreëerd. Aan de winkelfuncties wordt een parkeergarage gekoppeld. Hierdoor is het mogelijk dat de openbare ruimte boven de grond een hoogwaardige inrichting krijgt en een aangename entree naar de Oude Stad ontstaat.

De museumomgeving en de Overwelling vormen een schakel tussen de Oude Stad en de Nieuwstad/het station. Het markante museumgebouw en het openbaar gebied moeten hier beter tot uiting komen.

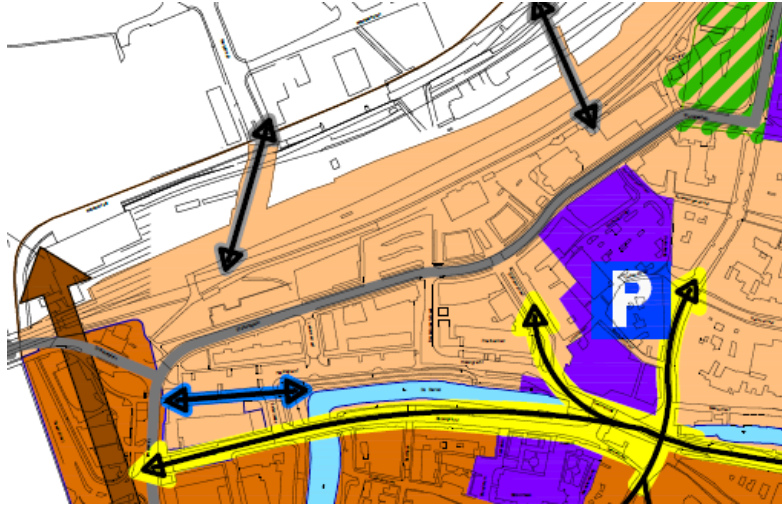
Ten aanzien van de museumomgeving is het project Broederenklooster van belang. Met dit project wordt een aantal Zutphense publieksinstellingen samengebracht in het aantrekkelijke bebouwingscomplex Broederenklooster, dit in aanvulling op de bibliotheek en het Stedelijk Museum Zutphen die momenteel in het complex zijn gevestigd.

Door de Overwelling als plein vorm te geven en de Berkel als stedelijke rivier beleefbaar te maken, wordt de samenhang van het gebied

hersteld. Hierdoor wordt een aangename entree naar de Oude Stad gecreëerd. Ten behoeve van het verbeteren van de verbinding tussen de Nieuwstad/het station en Noorderhaven zijn twee nieuwe verbindingen over/onder het spoor voorzien.

4.4.3 Ruimtelijk programma

- Herontwikkeling van Basseroord tot een intensief stedelijk gebied, waarbij ruimte is voor meer grootschalige winkels (die complementair zijn aan het winkelaanbod van de Oude Stad), woningen en een parkeergarage. De herinrichting van de openbare ruimte ter plaatse van de Overwelling maakt hier onderdeel van uit. Bij deze herinrichting staat het herstel van de pleinfunctie centraal en moet de ligging van de Berkel herkenbaar moet zijn.
- Herontwikkeling van het bebouwingscomplex Broederenklooster, met bijbehorende herinrichting van de openbare ruimte van het museumkwartier. Hierbij een duidelijke relatie wordt gelegd tussen het plein en stedelijke musea.
- Verbeteren van de verbinding tussen de Nieuwstad/het station en Noorderhaven door de realisatie van twee nieuwe verbindingen over/onder het spoor.



uitsnede Structuurbeeld 2022 - interventiegebied Stationsomgeving

4.5 VESTIGINGSWERKEN NOORD-BERKEL

4.5.1 Doelstellingen

- *Samenhang brengen in de historische en recreatieve kwaliteiten van het gebied.*

4.5.2 Uitwerking

Het gebied langs de Slingerboschgracht met de zeer uitgesproken driehoekige open ruimtes, zijn restanten van de oude vestingwallen. Het gebied vertoont op dit moment weinig samenhang en biedt beperkte gebruiksmogelijkheden. Het gebied moet weer een meer leesbare en bruikbare plek in de stad worden. Zo kunnen deze bijzondere groene open ruimtes worden benut als een stedelijk park. Daarbij moet aandacht worden geschonken aan de herinrichting en beloopbaarheid van de oevers van de vestingwerken, waarbij aan de stads-kant de oevers meer stedelijk worden vormgegeven en aan de landzij-

de meer natuurvriendelijk, met flauwe hellingen en ruimte voor flora en fauna.

Waar mogelijk dienen de openbare ruimtes rondom de verschillende grote gebouwen in het gebied, te worden heringericht zodat ook de gebouwen weer in een parkomgeving komen te staan. Vanzelfsprekend moet de toegankelijkheid van het park worden verbeterd. De entree vanaf de Canadezenbrug kan veel sterker worden vormgegeven.

Het Vogelpark, gelegen bij de scholen Baudartius College en het Stedelijk Dalton College, is een groot park in de binnenstad. De toegankelijkheid van dit park is onduidelijk en functioneert mede daardoor onvoldoende als verblijfs- en ontmoetingsgebied. Het park kan beter dan nu als een groene toegangspoort naar de binnenstad functioneren.

Door verbetering van de toegankelijkheid van het park en de realisatie van beloopbare oevers wordt het gebruik door de stedelijke recreant gestimuleerd. De Spaanse poort moet zijn oorspronkelijke betekenis terugkrijgen. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van bebouwing op de rooilijnen van de Isendoornstraat, eventueel nadat de bestaande scholen (Baudartius College, Het Stedelijk en de Vrije School) zijn verplaatst. Voor de invulling van de bebouwing wordt gedacht aan een woonfunctie of geclusterde onderwijsvoorziening. Het Hubertusplein/Isendoornstraat krijgt daardoor tevens een meer besloten pleinkarakter, wat het karakter van deze plek aan de "kop" van de Nieuwstad sterker maakt.

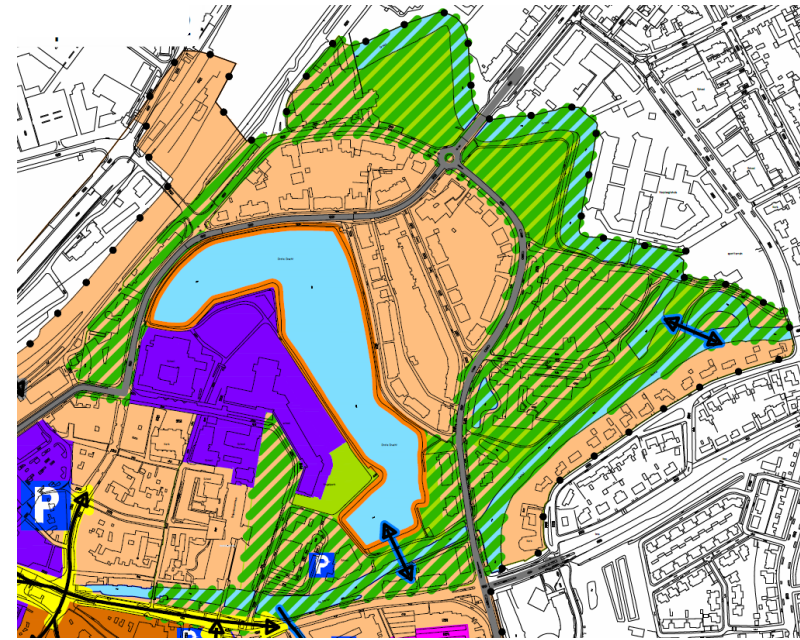
Naast de herinrichting van de stadparken (Slingerbosch-, Sidney- en Vogelpark) is ook een betere verbinding tussen de parken van belang. De parken liggen nu gefragmenteerd in de stad. De parken kunnen met elkaar worden verbonden door parkachtig groen, geïnspireerd op de 19e eeuwse 'nieuwe wandeling'. Hierbij is het aan te bevelen een

verbinding te leggen met het groen in de omgeving van de Berkel (tevens onderdeel van de 'nieuwe wandeling').

Tot slot is het voor dit deelgebied van belang dat de verbindingen tussen historische waterstructuren worden verbeterd. Het betreft in ieder geval de verbinding tussen de Berkel en de Slingerboschgracht.

4.5.3 **Ruimtelijk programma**

- Herinrichting van de oevers van de vestingwerken, waarbij aan de stadskant meer stedelijke oevers vormgegeven worden en aan de landzijde natuurvriendelijke oevers. Verder wordt de omgeving van de Canadezenbrug opnieuw vormgegeven, waardoor de toegankelijkheid van het park wordt verbeterd.
- Herinrichting van de oevers van de Grote Gracht waardoor deze beloopbaar worden en er een herkenbaar wandelcircuit rondom de hele gracht ontstaat. Inrichting rondom het water blijft groen.
- Het verbinden van historische waterstructuren, waaronder de Berkel met de Slingerboschgracht.
- Herinrichting openbare ruimte in omgeving van de parken Slingerbosch-, Sydney- en Vogelpark waardoor gebouwen weer nadrukkelijk in een parkomgeving komen te staan en de parken met elkaar worden verbonden. Daarnaast wordt de toegankelijkheid van de parken verbeterd en wordt er een verbinding gelegd met het groen in de omgeving.
- Eventuele verplaatsing van scholen (Baudartius College, Het Stedelijk en de Vrije School) en herinvulling van de locatie met woningbouw of een (geclusterde) onderwijsvoorziening. Deze herontwikkeling biedt ruimtelijke kansen voor een betere afronding van de kop van de Nieuwstad en de herinrichting van de omgeving van de Spaanse Poort.



uitsnede Structuurbeeld 2022 - interventiegebied Vestingwerken Noord-Berkeel

4.6 SPITTAALSTAD

4.6.1 **Doelstellingen**

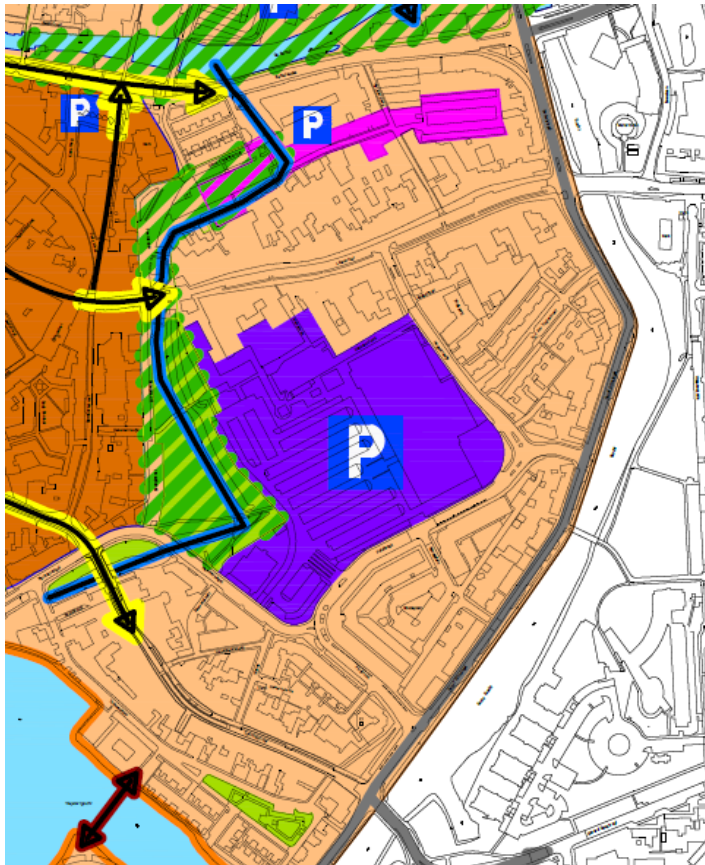
- *Ingrijpend herstel van de historische structuur en de woonfunctie.*
- *Herschikking van de bestaande commerciële functies en daaraan gerelateerde parkeermogelijkheden.*

4.6.2 **Uitwerking**

De locatie Polsbroek en de directe omgeving maken deel uit van de Spitaalstad. De Spitaalstad is het stadsdeel dat in de 14e eeuw werd toegevoegd aan de Oude Stad en Nieuwstad. Door de aanleg van een grote parkeervoorziening met grootschalige detailhandel (Miroterrein of Polsboek) in de jaren zeventig, is er een gat ontstaan in de struc-

tuur van de wijk. Bij het realloceren van winkels lijkt een verdichting nabij de Laarstraat wenselijk.

Het doel is om, met behoud van de belangrijke functies (parkeren en grootschalige detailhandel), de Polsbroek en zijn omgeving te transformeren tot een stedelijk (woon) gebied, dat aansluit bij de structuur van de Spitaalstad en van de Oude Stad. Om tot een sterke ruimtelijke samenhang tussen Laarstraat, Polsbroek en Spitaalstraat te ko-



uitsnede Structuurbeeld 2022 - interventiegebied Spitaalstad

men, kunnen de in de jaren zeventig verdwenen stratenpatronen, richtinggevend zijn. Vanouds vormde de straat Polsbroek de verbindingssas tussen de Beukerstraat-Laarstraat en het eind van de Spitaalstraat. Deze lijn kan aangegrepen worden als het leidende element in de nieuwe structuur.

De Halve Maanstraat en zijn directe omgeving (Melatensteeg) liggen achter de Laarstraat en tegen de Paardewal aan. Momenteel heeft dit gebied op veel plaatsen een verwaarloosde uitstraling die niet bij de historische binnenstad past. Het streven is om het stedelijk weefsel van de Halve Maanstraat, met duidelijk omschreven rooilijnen en bouwhoogten, te herstellen. De openbare ruimte gaat hierbij een nieuwe duidelijke relatie aan met historische groene vesting van de Paardewal. Binnen dit deelgebied wordt daarnaast waarde gehecht aan het herstel van de historische groen- en waterstructuren. Het betreft in ieder geval het terugbrengen van de historische Binnengracht, die daarbij wordt verbonden met de Berkel. Voor wat betreft de groenstructuren zijn de bastions Paardewal en Boompjeswal, nabij de te herstellen Binnengracht, van belang. Een groene herinrichting van de openbare ruimte van beide bastions versterkt ter plaatse de historische structuur.

4.6.3 Ruimtelijk programma

- Herontwikkeling van de Halvemaanstraat en omgeving met woningbouw ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.
- De herontwikkeling van Polsbroek en omgeving naar een nieuwe 'stedelijke omgeving'. Hierbij zijn winkels, wonen en gebouwd parkeren voorzien, ter vervanging van bestaande winkels en bovengronds parkeren.
- Herinrichting van de openbare ruimte ter versterking van het historisch weefsel en de groenstructuur van de bastions Paardenwal en Boompjeswal.

- Terugbrengen van de historische Binnengracht en verbinden met de Berkel.

4.7 VESTIGINGSWERKEN ZUID-BERKEL

4.7.1 Doelstellingen

- Door een mix van functies en het versterken van de historische structuren wordt het gebied bij de binnenstad betrokken.

4.7.2 Uitwerking

De Vispoortgracht is een blauwgroene schakel die in gebruik en beleving meer bij de binnenstad kan worden betrokken. Het aansluiten van de Vispoortgracht op de Berkel biedt extra recreatieve en ecologische potenties.

Ten behoeve van het versterken van de blauwgroene schakelfunctie van de Vispoortgracht wordt ingezet op de herinrichting van de oevers, waarbij aan de stadskant meer stedelijke oevers vormgegeven worden en aan de landzijde natuurvriendelijke oevers met flauwe hellingen en ruimte voor flora en fauna. Daarbij moeten de oevers van de Vispoortgracht beloopbaar worden, zodat er een herkenbaar wandelcircuit rondom de hele gracht ontstaat. Waar mogelijk worden vestingwerken zichtbaar en beleefbaar gemaakt, zoals de stadsmuur bij de Tadamasingel.

Tevens wordt ingezet op een uitbreiding van de Vispoortgracht in noordelijke richting, namelijk richting de school en de oude stadsmuur bij de Spitaalstraat. Hiermee komt de oude vorm van de vestingwerken beter tot uiting en wordt de oude stadsmuur, die nu nog ondergronds ligt, weer zichtbaar. Daarnaast wordt ingezet op een verbinding tussen de Vispoortgracht en de Hoofdgracht.



Uitsnede Structuurbeeld 2022 - interventiegebied Vestingwerken Zuid-Berkeel

Parkeren op de Houtwal zou kunnen worden geïntensiveerd. Bijvoorbeeld in de vorm van een halfverdiepte parkeervoorziening, waarbij mogelijkheden worden gezocht voor medegebruik in de vorm van een evenemententerrein. Het is een logische locatie voor parkeren, gezien de ligging aan de centrumring. De groene kwaliteiten van de oevers van de Houtwal (landzijde vestingwerk dus ecologisch groen) staan echter voorop.

Om de bereikbaarheid voor langzaamverkeer tussen de Houtwal (en de buitenwijken) en de Oude Stad te verbeteren, wordt ingezet op een langzaamverkeersbrug over de Vispoortgracht. Deze brug biedt tevens

een aantrekkelijke verbinding voor de bezoekers van de parkeervoorziening op de Houtwal.

Tot slot wordt ten zuiden van de Vispoortgracht ingezet op de realisatie van een nieuwe straatwand aan de Houtwal, met als doel de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse te verbeteren. Hierbij wordt gedacht aan de verplaatsing van de bestaande garages en de realisatie van enkele woningen.

4.7.3 ***Ruimtelijk programma***

- Herinrichting van de oevers van de vestingwerken, waarbij aan de stadskant meer stedelijke oevers vormgegeven worden en aan de landzijde natuurvriendelijke oevers. De oevers van de Vispoortgracht moeten beloopbaar worden, waarbij er een herkenbaar wandelcircuit rondom de hele gracht ontstaat.
- Herontwikkeling van de Houtwal. Dit ter vervanging van bestaande kantoren en bovengrondse parkeervoorzieningen.
- Herontwikkeling van de Houtwal/Henri Dunantweg, waarbij bestaande garages worden vervangen door woningbouw ten behoeve van een ruimtelijke kwaliteitsverbetering van deze straatwand.
- Het aanleggen van een langzaamverkeersbrug over de Vispoortgracht.
- Het creëren van een verbinding tussen de Vispoortgracht en de hoofdgracht.

5 FINANCIËEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

5.1 INLEIDING

5.1.1 *Algemeen*

Het realiseren van de in dit document verwoorde visie kost tijd en geld. De gemeente doet dat ook niet alleen, maar samen met andere overheden en private partijen. In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat structuurvisies dienen in te gaan op de wijze waarop de gemeente(raad) zich voorstelt de voorgenomen ontwikkeling “te doen verwezenlijken”. Dit wordt ook wel de *uitvoeringsparagraaf* genoemd.

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de wijze waarop de gemeente denkt het in het vorige hoofdstuk geformuleerde ruimtelijk programma te verwezenlijken.

5.1.2 *Algemeen beleid ten aanzien van de uitvoering*

De gemeente is niet voornemens het in deze visie geformuleerde beleid geheel zelf tot uitvoering te brengen. Het beleid van de gemeente is erop gericht dit zo veel mogelijk samen met andere belanghebbenden te doen. De visie voorziet immers in centrum- en stedelijke ontwikkelingen, waarover de gemeente in haar Nota Grondbeleid heeft opgenomen zich hierbij in beginsel faciliterend op te stellen. De gemeente zal daartoe actief op zoek gaan naar uitvoeringpartners.

Initiatieven die passen binnen deze visie zullen door de gemeente worden ondersteund. Dit geldt nadrukkelijk ook voor initiatieven die uit het binnenstadsmanagement (i.o.) volgen. Het algemene standpunt van de gemeente daarbij is dat aan de realisatie van particuliere initiatieven geen kosten voor de gemeente zijn verbonden (zowel

plankosten als ook (ambtelijke) voorbereidingskosten), of dat er directe mogelijkheden zijn tot dekking van deze kosten binnen programma's of met subsidies of bijdragen van derden. De gemeente heeft als streven zoveel mogelijk vast te leggen in anterieure overeenkomsten. Deze overeenkomsten zullen worden verbonden met de juridisch-planologische stukken (zoals bestemmingsplan, omgevingsvergunning) die nodig zijn voor de daadwerkelijke realisatie. Om de stedelijke dynamiek te ondersteunen en de verschillende stedelijke functies de gelegenheid te geven adequaat en tijdig te reageren op economische en maatschappelijke ontwikkelingen, wordt bij het opstellen van bestemmingsplannen, binnen de kaders van het algehele beleid, gezocht naar optimale flexibiliteit.

Voor initiatieven die niet passen in deze visie bestaat geen basis voor uitwerking anders dan het onderzoeken van de mogelijkheden hoe het initiatief in overeenstemming kan worden gebracht met deze visie.

Voor de financiële uitvoerbaarheid zal de gemeente gebruik gaan maken van de mogelijkheden die de nieuwe wet daartoe biedt. In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de regeling en de toepassing daarvan door de gemeente.

5.2 KOSTENVERHAAL

5.2.1 *Algemeen*

Sinds de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening zijn gemeenten in de volgende gevallen verplicht tot kostenverhaal op de initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling²:

² er moet dus sprake zijn van te verhalen kosten, die worden gemaakt door de gemeente

- Wanneer een initiatief mogelijk wordt gemaakt via een bestemmingsplan(herziening), een omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing of een wijzigingsplan en:
- Sprake is van een bouwplan zoals genoemd in artikel 6.2.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), zie hieronder:
 - De bouw van één of meer woningen;
 - De bouw van één of meer andere hoofdgebouwen;
 - De uitbreiding van één hoofdgebouw met tenminste 1.000 m³ of met één of meer woningen;
 - De verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik waren, voor woon-doeleinden, mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd;
 - De verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik waren, voor detailhandel, dienstverlening, horeca- of kantoor-doeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies tenminste 1.000 m² bedraagt;
 - De bouw van kassen met een oppervlakte van tenminste 1.000 m².

In voornoemde gevallen geldt de plicht tot het vaststellen van een (publiekrechtelijk) exploitatieplan zoals bedoeld in artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening. Het exploitatieplan volgt daarbij de procedure van het planologische besluit, waarbij in het geval van bijvoorbeeld een bestemmingsplan, tegelijkertijd met de bekendmaking van dat plan eveneens een exploitatieplan wordt bekendgemaakt. Aan de hand van de kostensoortenlijst in artikel 6.2.3 t/m 6.2.5 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt in het exploitatieplan aangegeven welke kosten voor de betreffende ontwikkeling worden gemaakt. Aan de hand van die opsomming wordt een bijdrage berekend aan diegene die de opbrengsten van een bepaalde ontwikkeling, bijvoorbeeld woningbouw, ontvangt. De feitelijke afrekening hiervan vindt plaats bij de afgifte van de omgevingsvergunning voor het bouwen.

Een gemeente hoeft geen exploitatieplan op te stellen indien het kostenverhaal al op een andere manier geregeld is ('anderszins verzekerd') en tevens locatie-eisen en regels voor woningbouw-categorieën niet nodig zijn of op een andere manier zijn geregeld. Deze situatie kan zich voordoen als met de eigenaar van een locatie een exploitatie-overeenkomst wordt gesloten. Ook is het mogelijk dat de gemeente zelf grond uitgeeft, waardoor gemaakte kosten kunnen worden ver-sleuteld in de gronduitgifteprijs.

5.2.2 *Kostenverhaal in relatie tot de structuurvisie*

De Wet ruimtelijke ordening geeft een directe link aan tussen de mogelijkheden voor kostenverhaal en het instrument structuurvisie. Zolang de kosten die worden gemaakt voor voorzieningen direct toe-wijsbaar of toerekenbaar zijn aan één of meer locaties, bijvoorbeeld woningbouw, is er geen relatie met de structuurvisie. In de overige situaties (bovenplanse verevening of ruimtelijke ontwikkelingen) is dit wel het geval en moet de gemeente in een structuurvisie aangeven om welke toekomstige bestedingen het gaat.

Ten aanzien van bovenplanse verevening biedt de Wro de mogelijk-heid 'bovenplanse verevening' in de vorm van een fondsbijdrage in de exploitatieopzet van een exploitatieplan op te nemen, mits voor deze locaties of gedeelten daarvan een structuurvisie is vastgesteld. Uit de structuurvisie moet derhalve de bovenplanse verevening te herleiden zijn.

De structuurvisie kent ook een directe koppeling met (anterieure) overeenkomsten, voor zover het financiële bijdragen aan 'ruimtelijke ontwikkelingen' betreft. De voorwaarde is dat er een structuurvisie is, waarin de ruimtelijke samenhang tussen de ruimtelijke ontwikkeling, waarvoor een bijdrage wordt gevraagd, en het profijtgebied is aange-geven.

5.2.3 **Bovenplanse verevening**

De regeling ten aanzien van bovenplanse verevening (artikel 6.13 lid 7 Wro) komt er op neer dat de tekorten van de ene locatie worden gedekt door de positieve resultaten van een andere locatie.

Bovenplanse verevening kan voor meerdere locaties of gedeeltes daarvan in de exploitatieopzet worden opgenomen in de vorm van een fondsbijdrage, indien er voor deze locaties of gedeeltes daarvan een structuurvisie is vastgesteld welke aanwijzingen geeft over de bestedingen die ten laste van het fonds kunnen komen. Bovenplanse verevening is mogelijk in een anterieure overeenkomst maar ook via het exploitatieplan.

Wat betreft het rekening houden met bovenplanse verevening in een exploitatieplan, moet worden voldaan aan de in de wet verankerde criteria profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid:

- **Profijt:** de locatie moet nut ondervinden van de te treffen werken, maatregelen of voorzieningen. Deze toets geldt alleen voor de locatie als geheel, niet per bouwperceel binnen een locatie. De wetgever gaat ervan uit dat bijvoorbeeld het opheffen van een stankcirkel binnen een gebied ten gunste komt van het gehele plangebied en niet een gedeelte ervan;
- **Toerekenbaarheid:** er moet een causaal verband zijn tussen de gebiedsontwikkeling en de kosten. De werken, maatregelen en voorzieningen zouden niet aan de orde zijn zonder de gebiedsontwikkeling of de kosten worden mede gemaakte ten behoeve van deze gebiedsontwikkeling;
- **Proportionaliteit:** indien meerdere gebieden baat hebben bij een werk, maatregel of voorziening moeten deze naar evenredigheid (neergelegd in expliciet gemaakte verdeelmaatstaven) worden verdeeld. Dat betekent dat de gemeente transparant moet aangeven langs welke criteria deze kosten zijn verdeeld. Dit kan gebeuren in de structuurvisie.

Binnen de gemeente Zutphen zijn voor zover nu op basis van de structuurvisie bekend, geen locaties aan de orde waarbij sprake zal zijn van bovenplanse verevening.

5.2.4 **Ruimtelijke ontwikkelingen**

Een anterieure overeenkomst over grondexploitatie is in principe vormvrij. Hierbij geldt de uitzondering dat uitsluitend bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen mogen gevraagd, als hiervoor een grondslag wordt geboden in de structuurvisie. In tegenstelling tot 'bovenplanse verevening' gelden de drie criteria profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid niet voor bijdragen aan 'ruimtelijke ontwikkelingen'. Om een bijdrage te mogen vragen voor ruimtelijke ontwikkelingen, dient er echter wel een relatie tussen de betreffende (opbrengstgevend) ontwikkeling en de ruimtelijke ontwikkeling, waarvoor een bijdrage wordt gevraagd, te zijn. Bij 'ruimtelijke ontwikkelingen' valt te denken aan de aanleg van groenelementen, maar ook aan de verbetering van de infrastructurele voorzieningen (waaronder bijvoorbeeld verbindingen tussen deelgebieden), zo blijkt uit de toelichting van de Wet ruimtelijke ordening op dit onderdeel. Als voorwaarde voor het vragen van bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen geldt dat deze ruimtelijke ontwikkelingen moeten zijn benoemd in de structuurvisie. Pas dan kan een gemeente aan een initiatiefnemer een bijdrage vragen in de door haar te maken kosten voor een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling. Voor een overeenkomst gelden uiteraard de algemene beginselen van behoorlijk bestuur (a.b.b.b.) en de algemene eisen van het Burgerlijk Wetboek. Dit betekent dat de gevraagde bijdrage altijd in verhouding zal moeten staan tot de betreffende ontwikkeling, die aan de ruimtelijke ontwikkeling bijdraagt.

In paragraaf 5.5 is aangegeven welke ruimtelijke ontwikkelingen in de planperiode van deze visie worden voorzien. Het gaat hierbij om algemene werken en voorzieningen, waar een groter gebied profijt van heeft en die niet zijn toe te rekenen aan een of meer concrete ontwik-

kelingslocatie(s). In genoemde paragraaf is tevens aangegeven welke (potentiële) opbrengstlocaties profijt hebben van de ontwikkeling, dus wat het 'verzorgingsgebied' van de ruimtelijke ontwikkelingen is. Nieuwe initiatieven in dat verzorgingsgebied, die voldoen aan het begrip 'bouwplan' zoals genoemd in artikel 6.2.1. van het Bro, worden geacht bij te dragen in de kosten voor de algemene ruimtelijke ontwikkeling, in het geval een exploitatieovereenkomst wordt gesloten. Hiermee wordt de ruimtelijke relatie tussen kostenpost en de 'rode ontwikkeling' gelegd in deze structuurvisie.

5.2.5 *Bovenwijkse voorzieningen*

Voor een exploitatiegebied kunnen voorzieningen of maatregelen worden getroffen. Het gaat hierbij om de aanleg van een voorziening zoals genoemd op de kostensoortenlijst (artikel 6.2.5 Bro). Een bovenwijkse voorziening is een voorziening buiten het exploitatiegebied. Voorbeelden zijn een ontsluitingsweg of een waterbergingsvoorziening. De kosten van de aanleg van dergelijke voorzieningen komen voor verhaal in aanmerking via het exploitatieplan. Hierbij gelden de criteria profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid. De kosten van de aanleg van deze voorziening zijn ook op basis van een anterieure overeenkomst te verhalen. In dat geval gelden de drie criteria niet.

Om de kosten van (bovenwijkse) voorzieningen te kunnen verhalen is het niet noodzakelijk dat er een onderbouwing plaatsvindt in een structuurvisie, omdat ze via de kostensoortenlijst afdwingbaar zijn. Onderbouwing kan ook op een andere wijze plaatsvinden. In deze structuurvisie zijn de bovenwijkse voorzieningen niet opgenomen.

5.3 TOELICHTING OP DE FINANCIËL-ECONOMISCHE UITVOERING VAN DE VISIE

De ruimtelijke ontwikkelingen zijn weergegeven op de structuurkaart 'Ontwikkelingslocaties en Ruimtelijke Ontwikkelingen', zoals opgenomen als bijlage 2 van deze structuurvisie. Een nadere toelichting op de ruimtelijke ontwikkelingen volgt in paragraaf 5.5.

In een nog op te stellen 'Nota bovenwijkse voorzieningen' zal de financiële vertaling worden opgenomen. Deze structuurvisie geeft dus de ruimtelijke relaties aan tussen de ruimtelijke ontwikkelingen en het verzorgingsgebied, terwijl de genoemde nota zal zorgen voor de financiële vertaling van de mogelijkheden voor kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro. In de nota wordt aangegeven welke kosten in de planperiode zijn geraamd voor de ruimtelijke ontwikkelingen. Als meer dan één locatie profijt heeft van de werken of voorzieningen, dan wordt een verdeelsleutel toegepast. Hieruit blijkt hoeveel elke locatie moet bijdragen in de aanleg van de betreffende werken. Deze geraamde kosten worden in de praktijk vervolgens opgenomen in het exploitatieplan, voor zover het bovenwijkse voorzieningen betreft, of de exploitatieovereenkomst, op basis waarvan afrekening plaatsvindt.

De ontwikkelingslocaties zijn uitgeschreven in paragraaf 5.4. De bijdragen aan de ruimtelijke ontwikkelingen en de bovenwijkse kosten komen ten goede aan een fonds, vandaar dat het hier gaat om fondsbijdragen in bepaalde, in de toekomst door de gemeente te maken kosten.

Als ondergrens voor de te vragen bijdrage aan de betreffende ruimtelijke ontwikkeling en bovenplanse verevening geldt de definitie van een 'bouwplan', zoals opgenomen in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening en zoals hiervoor genoemd.

Op deze wijze wordt invulling gegeven aan artikel 6.24, lid 1 en 6.13, lid 7 van de Wet ruimtelijke ordening om in de structuurvisie een uitvoeringsparagraaf op te nemen en de mogelijkheid om bijdragen te vragen aan ruimtelijke ontwikkelingen en (optioneel) bovenplanse verevening.

5.4 ONTWIKKELINGSLOCATIES

In deze paragraaf volgt per interventiegebied een opsomming van de belangrijkste woningbouwlocaties en overige ontwikkelingslocaties, waarvan uitvoering binnen de planperiode (de komende 10 jaar) van deze structuurvisie is te verwachten. Tevens worden ontwikkelingen op de lange termijn, namelijk tot 2030, weergegeven. Het betreft allemaal ontwikkelingen waarvan het nieuwe planologische regime nog niet is vastgesteld en waarbij, naast kosten, mogelijk ook opbrengsten zijn te verwachten. De ontwikkelingslocatie zijn weergegeven op de structuurkaart 'Ontwikkelingslocaties en Ruimtelijke Ontwikkelingen', zoals opgenomen als bijlage 2 van deze structuurvisie.

Overigens zullen zich in de praktijk, naast genoemde grote ontwikkelingen, kleinere initiatieven voordoen die passen binnen de doelstellingen van de structuurvisie. Voor alle bouwplannen met een omvang groter dan de grens van één woning (etc., zoals genoemd in het Besluit ruimtelijke ordening), waarvoor nog een planologisch besluit moet worden genomen, geldt dat hiervoor een verplichting geldt tot kostenverhaal en hierop eveneens de bepalingen met betrekking tot bovenplanse verevening, bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen van toepassing zijn. Het betreft dus meer locaties dan enkel de grotere ontwikkelingen, die in de navolgende opsomming zijn opgenomen.

5.4.1 *Nieuw gezicht aan de IJssel*

Ontwikkelingslocatie 1 (periode na 2022)

Bij de herinrichting van de Kattenhaven op de langere termijn, kan ruimte worden geboden aan de realisatie van nieuwe bebouwing in de vorm van wonen, kantoren en mogelijk het intensiveren van de parkeerfunctie.

5.4.2 *Stationsomgeving*

Ontwikkelingslocatie 2 (periode 2012-2022)

De herontwikkeling van Basserwaard tot een intensief stedelijk gebied, waarbij ruimte is voor meer grootschalige winkels (die complementair zijn aan het winkelaanbod van de Oude Stad), woningen en een parkeergarage. De herinrichting van de openbare ruimte ter plaatse van de Overvelwing maakt hier onderdeel van uit. Bij deze herinrichting staat het herstel van de pleinfunctie centraal en moet de ligging van de Berkel herkenbaar moet zijn.

Ontwikkelingslocatie 3 (periode 2012-2022)

De herontwikkeling van het bebouwingscomplex Broederen klooster, met bijbehorende herinrichting van de openbare ruimte van het museumkwartier. Hierbij een duidelijke relatie wordt gelegd tussen het plein en stedelijke musea.

5.4.3 *Vestingwerken Noord-Berkel*

Ontwikkelingslocatie 4 (periode na 2022)

Eventuele verplaatsing van scholen (Baudartius College, Het Stedelijk en de Vrije School) en herinvulling van de locatie met woningbouw of een (geclusterde) onderwijsvoorziening voor de langere termijn. Deze herontwikkeling biedt ruimtelijke kansen voor een betere afronding

van de kop van de Nieuwstad en de herinrichting van de omgeving van de Spaanse Poort.

5.4.4 **Vestingwerken Spitaalstad**

Ontwikkelingslocatie 5 (periode 2012-2022)

De herontwikkeling van de Halvemaanstraat en omgeving met woningbouw ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Ontwikkelingslocatie 6 (periode na 2022)

Op de langere termijn, de herontwikkeling van Polsbroek en omgeving naar een nieuwe 'stedelijke omgeving'. Hierbij zijn winkels, wonen en gebouwd parkeren voorzien, ter vervanging van bestaande winkels en bovengronds parkeren.

5.4.5 **Vestingwerken Vestingwerken Zuid-Berkel**

Ontwikkelingslocatie 7 (periode na 2022)

De herontwikkeling van de Houtwal voor de langere termijn ten behoeve wonen / kantoren en meerlaags parkeren met eventueel een bovengronds parkeerdek te gebruiken als evenemententerrein. Dit ter vervanging van bestaande kantoren en bovengrondse parkeervoorzieningen.

Ontwikkelingslocatie 8 (periode na 2022)

De herontwikkeling van de Houtwal/Henri Dunantweg, voor de langere termijn, waarbij bestaande garages worden vervangen door woningbouw ten behoeve van een ruimtelijke kwaliteitsverbetering van deze straatwand.

5.5 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

In het navolgende wordt per interventiegebied een overzicht gegeven van de ruimtelijke ontwikkelingen die de gemeente de komende tien

jaar en op langere termijn (tot 2030) beoogt te realiseren. De voorgenomen planning van deze ruimtelijke ontwikkelingen volgt uit de tabel in paragraaf 6.2 van deze structuurvisie. De ruimtelijke ontwikkelingen hebben een ruim 'verzorgingsgebied', een gebied dat van de betreffende ontwikkeling profijt heeft. De ruimtelijke ontwikkelingen dragen immers allen bij aan het gewenste eindbeeld van het centrumgebied, waar vervolgens de gehele gemeente Zutphen van profiteert. Het verzorgingsgebied van de ruimtelijke ontwikkelingen is dan ook de gehele gemeente Zutphen. Dit betekent dat alle nieuwe initiatieven in de gemeente, die voldoen aan het begrip 'bouwplan' zoals genoemd in artikel 6.2.1. van het Bro, worden geacht bij te dragen in de kosten voor de algemene ruimtelijke ontwikkeling, in het geval een exploitatieovereenkomst wordt gesloten. Voor enkele 'ontwikkelingslocaties' kan een ruimtelijke ontwikkelingen een 'bovenwijkse voorziening', zoals bedoeld in de kostensoortenlijst van het Besluit ruimtelijke ordening, worden.

5.5.1 **Oude Stad**

Ruimtelijke ontwikkeling 1a (periode 2012-2022)

Het verbeteren van de beeld- en gebruikskwaliteit van de openbare ruimte vanuit de Oude Stad naar de omliggende gebieden (overgangsgebieden). Het betreft in ieder geval het herinrichten van de openbare ruimte van de Marschpoortstraat, waardoor er een sterke verbinding wordt gelegd met de IJsselkade, verbindingen rondom de Overwelving en de verbinding Berkel - IJssel.

Ruimtelijke ontwikkeling 1b (periode 2012-2022)

De herinrichting van de openbare ruimte van de Groenmarkt ter versterking van de ruimtelijke en historische kwaliteiten. Daarnaast wordt een breder functieaanbod gefaciliteerd, waardoor de Groenmarkt onderdeel uit gaat maken van de routing van de binnenstad.

5.5.2 **Nieuw gezicht aan de IJssel**

Ruimtelijke ontwikkeling 2a (periode 2012-2022)

De herontwikkeling van de IJsselkade tot een levendige en voorname stedelijke (wandel-)boulevard, waaronder een algehele verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, de herinrichting van de openbare ruimte rondom de aanlanding van de oude IJsselbrug op de IJsselkade en nabij de entree van de Marschpoortstraat, de herplaatsing van de voormalige stadskraan en het beleefbaar maken van de historische loskade van het vroegere Marschpoort Bastion en het Molen Bastion. Daarbij dient verkeer en parkeren zoveel mogelijk een ondergeschikte rol te vervullen (bijvoorbeeld gebouwd parkeren).

Ruimtelijke ontwikkeling 2b (periode na 2022)

Mogelijke ontwikkeling van groenvoorzieningen ten behoeve van de afscherming van de achterkanten van de gebouwen aan de IJsselkade en de parkeerplaats (achterkant blok bult van Ketjen).

Ruimtelijke ontwikkeling 2c (periode na 2022)

Herinrichting van de IJsseloever, ten zuiden van de Vispoorthaven op de langere termijn.

Ontwikkelingslocatie 2d (periode na 2022)

Op de langere termijn wordt waarde gehecht aan het doortrekken van de Berkel in de richting van de IJssel en de mogelijke realisatie van nieuwe woonvormen aan de Berkel (wonen aan het water).

5.5.3 **Stationsomgeving**

Ruimtelijke ontwikkeling 3a (periode 2012-2022)

Verbeteren van de verbinding tussen de Nieuwstad/het station en Noorderhaven door de realisatie van twee nieuwe verbindingen over/onder het spoor.

5.5.4 **Vestingwerken Noord-Berkel**

Ruimtelijke ontwikkeling 4a (periode 2012-2022)

Herinrichting van de oevers van de vestingwerken, waarbij aan de stadskant meer stedelijke oevers vormgegeven worden en aan de landzijde natuurvriendelijke oevers. Verder wordt de omgeving van de Canadezenbrug opnieuw vormgegeven, waardoor de toegankelijkheid van het park wordt verbeterd.

Ruimtelijke ontwikkeling 4b (periode 2012-2022)

Herinrichting van de oevers van de Grote Gracht waardoor deze be- loopbaar worden en er een herkenbaar wandelcircuit rondom de hele gracht ontstaat. De inrichting rondom het water blijft groen.

Ruimtelijke ontwikkeling 4c (periode na 2022)

Voor de langere termijn, herinrichting openbare ruimte in omgeving van de parken Slingerbosch-, Sydney- en Vogelpark waardoor gebouwen weer nadrukkelijk in een parkomgeving komen te staan en de parken met elkaar worden verbonden. Daarnaast wordt de toegankelijkheid van de parken verbeterd en wordt er een verbinding gelegd met het groen in de omgeving.

Ruimtelijke ontwikkeling 4d (periode 2012-2022)

Het verbinden van historische waterstructuren, waaronder de Berkel met de Slingerboschgracht.

5.5.5 **Spitaalstad**

Ruimtelijke ontwikkeling 5a (periode na 2022)

De herinrichting van de openbare ruimte ter versterking van het historisch weefsel en de groenstructuur van de bastions Paardenwal en Boompjeswal op de langere termijn.

Ruimtelijke ontwikkeling 5b (periode na 2022)

Het op de langere termijn terugbrengen van de historische Binnen-gracht en verbinden met de Berkel.

5.5.6 Vestingwerken Zuid-BerkelRuimtelijke ontwikkeling 6a (periode 2012-2022)

Herinrichting van de oevers van de vestingwerken, met aan de stads-kant meer stedelijke oevers en aan de landzijde natuurvriendelijke oevers. De oevers van de Vispoortgracht moeten beloopbaar worden, waarbij er een herkenbaar wandelcircuit rond de hele gracht ontstaat.

Ruimtelijke ontwikkeling 6b (periode 2012 - 2022)

Het aanleggen van een langzaamverkeersbrug over de Vispoortgracht wordt, in relatie tot het parkeerbeleid, in de periode 2012 – 2022 nader onderzocht en afgewogen en, indien haalbaar, gerealiseerd.

Ruimtelijke ontwikkeling 6c (periode na 2022)

Het creëren van een verbinding tussen de Vispoortgracht en de hoofdgracht op de langere termijn.

6 UITVOERINGSPARAGRAAF

6.1 WIJZE VAN UITVOERING

6.1.1 Gemeentelijk beleid

In het voorgaande is het ruimtelijke beleid van de gemeente op hoofdlijnen beschreven voor de komende tien jaar. De structuurvisie biedt geen rechtstreekse mogelijkheid om de genoemde projecten te realiseren. De benoemde ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt via nog op te stellen bestemmingsplannen³ 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 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 van inspraak 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.

³ Tenzij het geldende bestemmingsplan de ontwikkeling al mogelijk maakt.

6.1.2 Particuliere initiatieven, initiatieven van derden en initiatieven vanuit het binnenstadsmanagement

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.
 - Eveneens dient de economische uitvoerbaarheid van het initiatief aangetoond te worden.
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.

6.2 PLANNING

In het navolgende is een overzicht gegeven van de ontwikkelingslocaties en ruimtelijke ontwikkelingen die in het voorgaande zijn beschreven voor de korte en lange termijn. Het betreft de belangrijkste woningbouwlocaties en overige ontwikkelingslocaties ('ontwikkelingslocaties'), waarvoor de planologische procedure nog niet is afgerond of nog moet worden gestart en ruimtelijke ontwikkelingen, zoals beschreven in hoofdstuk 5 van deze visie. In de kolom 'Status ontwikkeling' is aangegeven in welke fase de ontwikkeling zich ten tijde van vaststelling van deze structuurvisie bevindt. Hierbij is gebruik gemaakt van de ontwikkelingsfasen die de gemeente Zutphen voor omvangrijke ontwikkelingen hanteert:

- Initiatiefase (vaststellen projectopdracht);
- Definitiefase (vaststellen projectplan);
- Ontwerpfase (vaststellen projectontwerp);
- Voorbereidingsfase (vaststellen realisatieplan);
- Realisatiefase (vaststellen beheerplan);
- Nazorgfase (vaststellen overdrachtdocument).

Ontwikkeling		Status ontwikkeling	
Ontwikkelingslocaties		2012 - 2022	Na 2022
1. Herinrichting Kattenhaven	Initiatiefase nog niet gestart		x
2. Herontwikkeling Basseroord	Definitiefase	x	
3. Herontwikkeling Broederenklooster	Initiatiefase	x	
4. Herontwikkeling schoollocatie Noord-Berkel	Initiatiefase nog niet gestart		x
5. Herontwikkeling Halvemaanstraat	Definitiefase	x	
6. Herontwikkeling Polsbroek	Initiatiefase		x
7. Herontwikkeling Houtwal	Initiatiefase nog niet gestart		x
8. Herontwikkeling Houtwal/Henri Dunantweg	Initiatiefase nog niet gestart		x

Ruimtelijke ontwikkelingen		2012 – 2022	Na 2022
1a. Verbeteren beeld- en gebruikswaardigheid overgangsgebieden Oude Stad	Initiatiefase nog niet gestart	x	
1b. Herinrichting openbare ruimte Groenmarkt	Initiatiefase	x	
2a. Herontwikkeling IJsselkade	Initiatiefase	x	
2b. Ontwikkeling groenvoorziening locatie Bult van Ketjen	Initiatiefase nog niet gestart		x
2c. Herinrichting IJsseloovers	Initiatiefase nog niet gestart		x
2d. Doortrekken Berkel	Initiatiefase nog niet gestart		x
3a. Verbetering verbinding Stationsomgeving en Noorderhaven	Vorbereidingsfase	x	
4a. Herinrichting oevers vestingwerken Noord-Berkel	Initiatiefase nog niet gestart	x	
4b. Herinrichting oevers Grote Gracht	Initiatiefase nog niet gestart	x	
4c. Herinrichting openbare ruimte omgeving parken	Initiatiefase nog niet gestart		x
4d. Verbinding historische waterstructuren Noord-Berkel	Initiatiefase nog niet gestart	x	
5a. Herinrichting openbare ruimte bastions Paardenwal en Boompjeswal	Initiatiefase nog niet gestart		x
5b. Terugbrengen historische Binnengracht	Initiatiefase nog niet gestart		x
6a. Herinrichting oevers vestingwerken Zuid-Berkel	Initiatiefase nog niet gestart	x	
6b. Onderzoek aanleggen langzaamverkeersbrug Vispoortgracht	Initiatiefase nog niet gestart	x	
6c. Verbinding Vispoortgracht en hoofdgracht	Initiatiefase nog niet gestart		x

6.3 ACTUALISATIE

Bovenstaand overzicht van ontwikkelingslocaties en ruimtelijke ontwikkelingen betreft een momentopname en is per definitie statisch. De voortgang in de verschillende ontwikkelingen zal om die reden periodiek bijgesteld moeten worden. Deze bijstelling vindt jaarlijks plaats in de 'Nota Verevening'. In deze nota is het mogelijk de actuele stand van zaken met betrekking tot de ontwikkelingen te beschrijven en hierin de onderlinge samenhang te benoemen. Ook wordt in deze nota de economische uitvoerbaarheid van de ontwikkelingen en de mogelijkheid voor kostenverhaal verder gespecificeerd.

7 MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID

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.

Binnenstadsvisie

Voorliggende structuurvisie is gebaseerd op de Binnenstadsvisie Zutphen, die op 16 januari 2012 is door de gemeenteraad van Zutphen is vastgesteld. Ten behoeve van het opstellen van deze Binnenstadsvisie zijn in 2009 enquêtes gehouden onder bewoners en andere belangstellenden, waarbij gevraagd is naar hun mening over de binnenstad. De visie is mede vorm gegeven aan de hand van de resultaten van deze enquêtes. Tevens is de visie in de vorm van een informatieavond in juni 2011 besproken met belangstellenden en heeft de visie daaropvolgend gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Een ieder is daarmee in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie in te dienen. Deze reacties zijn bij de vaststelling van de binnenstadsvisie in acht genomen.

Op basis van de intensieve betrokkenheid van de bevolking en andere belangstellenden bij het opstellen van de Binnenstadsvisie Zutphen en het feit dat met onderhavige structuurvisie geen nieuwe aspecten worden vastgelegd, achtte de gemeente het opnieuw interactief betrekken van de bevolking niet noodzakelijk. Wel is er conform de inspraakverordening van de gemeente Zutphen een inspraakronde georganiseerd. Daartoe is de ontwerp structuurvisie voor een periode van 4 weken ter inzage gelegd. Een ieder is zo in de gelegenheid gesteld zijn of haar reactie op de structuurvisie kenbaar te maken.

Vanzelfsprekend worden betrokkenen in een later stadium ook betrokken bij een verdere uitwerking van de plannen in bijvoorbeeld bestemmingsplannen. De visie wordt eveneens conform artikel 3.1.1 Bro aan de relevante instanties ter kennisname toegezonden.

Structuurvisie

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.

8 STRUCTUURBEELD 2022

BIJLAGE 1: KAART EN BESLUIT BESTENDIGING AANWIJZING GRONDEN WET VOORKEURSRECHT GEMEENTEN

BIJLAGE 2: OVERZICHT ONTWIKKELINGSLOCATIES EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN