

Bijlage

Beschrijving plan Havenkwartier

Deze bijlage komt uit de toelichting van het bestemmingsplan 'Havenkwartier', vastgesteld 13 juni 2012. Daar waar gesproken wordt van 'bestaande' of 'huidige' situatie, dan wordt daarmee de situatie bedoeld ten tijde van de vaststelling van dat bestemmingsplan.

1 Huidige situatie

Het voorliggend plangebied Havenkwartier ligt ten zuidoosten van het centrum van Deventer. Het havenkwartier is in te delen in een 4-tal gebieden, namelijk:

- het westelijk gebied tussen de mr. H.F. de Boerlaan, de Scheepvaartstraat en de Industrieweg;
- het Haveneiland dat omsloten wordt door de 1e en 2e havenarm;
- het gebied ten oosten van het plangebied aan de Hanzeweg;
- het water.

Mr. H.F. de Boerlaan

Aan de mr. H.F. de Boerlaan bevindt zich aan de zijde van het plangebied een 35-tal woningen. Het merendeel van de woningen betreft aaneengeschakelde huurwoningen. Een enkele vrijstaande en twee-onder-een-kap woning liggen aan de zuidkant van het plangebied.

Het gebied kent een diversiteit aan niet-woonfuncties zoals een autobedrijf, een coffeeshop, een atelier, panden voor opslag van goederen, een koeriersbedrijf en de voedselbank. De Bodenloods krijgt een volledige publieksfunctie (de Bodenloods heeft nu een mix aan functies, deels publiek, deels kantoor/ZZP, kunstenaar). In het gebouw bevinden zich een eetcafé en enkele overlegruimtes. De functies van de bestaande bedrijven in dit gebied vallen onder milieucategorie 1 en 2.

Kenmerkend voor dit gebied is de aanwezigheid van kenmerkende en zeer diverse industriële panden, waaronder het beeldbepalende silocomplex met de Zwarte Silo, de hoge Silo, DAVO, Bodenloods en de Van de Berg & Co Loods.

Haveneiland

Het haveneiland ligt tussen de 1e en 2e havenarm aan de Sint Olafstraat. De hier gevestigde bedrijven vallen alle onder de milieucategorie 2, 3.1 dan wel 3.2. Bij een gering aantal bedrijven is een bedrijfswoning aanwezig. In het noordelijke gedeelte van het Haveneiland aan de Industrieweg zijn enkele bedrijven gevestigd met een detailhandelfunctie. Behoudenswaardig vastgoed is het voor het haveneiland karakteristieke kantoorgedeelte van het Stamacon-complex, de voormalige zagerij maar ook de Stiho-hal is daar toe te rekenen.

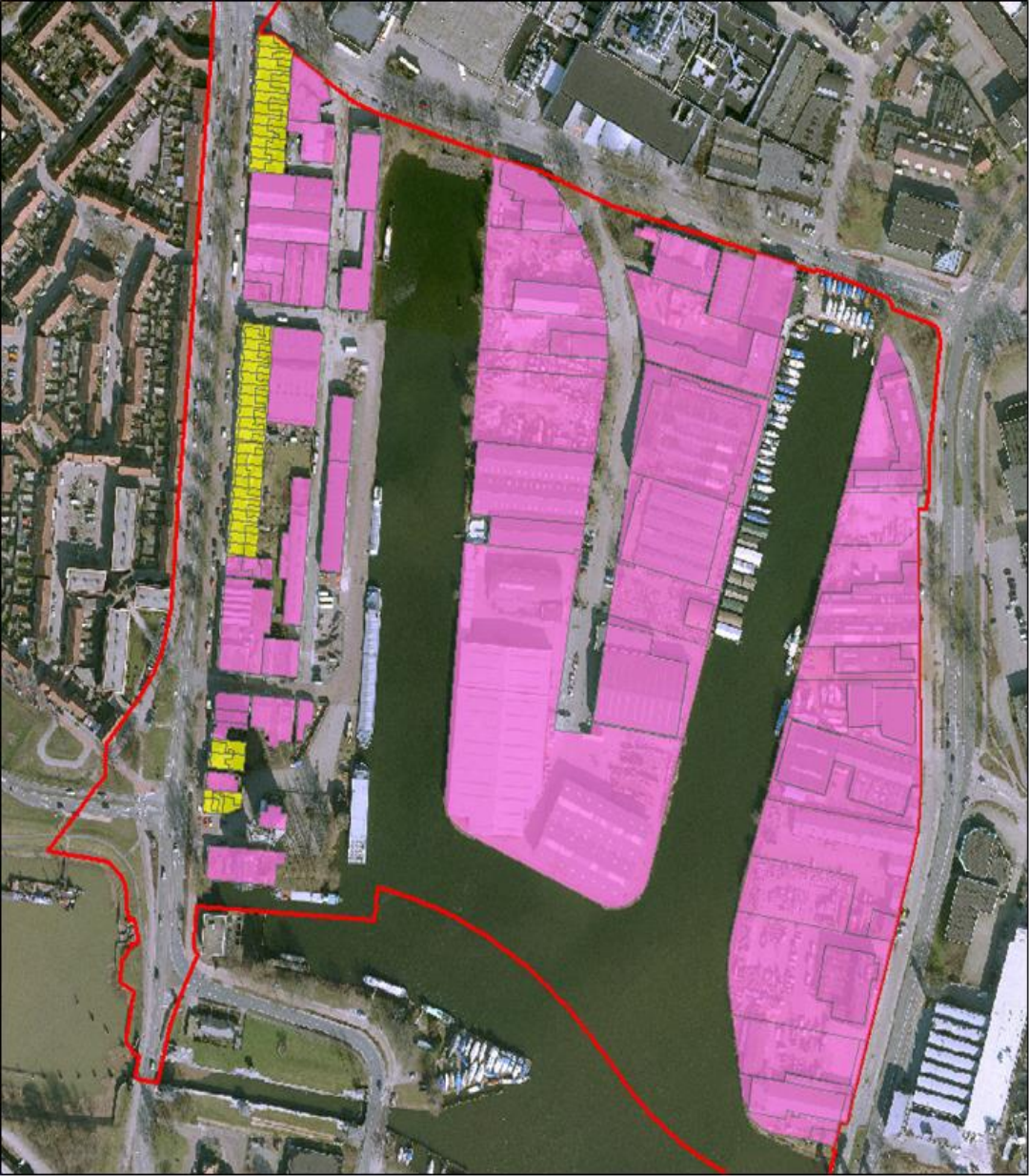
Hanzeweg

Het meest oostelijke deel van het plangebied is gelegen aan de Hanzeweg. Hier zijn verschillende bedrijven gevestigd, al dan niet voorzien van een bedrijfswoning. Een greep uit de bedrijven die hier zoal gevestigd zijn: een autoverhuurbedrijf, opslag van tuinartikelen, een bedrijf dat handelt in tweedehands artikelen, een horecagroothandel, een scheepsbouw- en reparatiebedrijf.

De afbeelding bij deze paragraaf bevat een weergave van de woningen (geel) en de percelen met een bedrijfsfunctie (paarsrood) in het plangebied.

Water

In de 1e havenarm zijn ligplaatsen voor de beroepsvaart, er is een openbare loskade ter hoogte van de Oostzeestraat. Tevens ligt een theaterschip afgemeerd ter hoogte van de zwarte silo. In de 2e havenarm is het gebruik van het water extensiever. Aan en op het water zijn botenhuizen gesitueerd. Op de kop van de 2e havenarm ligt de klusplaats van de botenvereniging.



2 Gewenste ontwikkeling

In hoofdstuk 2 is al ingegaan op het bestuurlijke traject dat aan de herontwikkeling van het Havenkwartier vooraf is gegaan. Van belang is nog te benadrukken dat het in 2004 opgestelde Masterplan niet is vastgesteld. In plaats daarvan zijn drie ontwikkelingsscenario's opgesteld die zijn besproken met bedrijven (verenigingen) - eigenaren in het gebied en de stichting Havenkwartier. Eén en ander leidde ertoe dat de raad, op voorstel van burgemeester en wethouders, in 2009 besloot om het 'Vlaamse model' te laten uitwerken in het Ontwikkelplan Havenkwartier 'Ruimte voor ideeën'.

2.1 Ontwikkelingsplan Ruimte voor Ideeën

Het Ontwikkelingsplan Havenkwartier 'Ruimte voor ideeën' is op 7 juli 2010 door de gemeenteraad vastgesteld. In het ontwikkelingsplan heeft de gemeente gekozen voor een stapsgewijze en vanuit vraag gestuurde verandering van het Havenkwartier naar een levendige stadswijk voor wonen, werken en cultuur. De gemeente stuurt op een vijftal ambities die met het ontwikkelingsplan zijn vastgesteld:

ERFGOED ALS INSPIRATIEBRON: De haven vertelt het verhaal van Deventer als handels- en industriestad. De historische structuur en gebouwen zijn echter meer dan een relict. Zij vormen de basis van een 'anders dan anders' woon- en werkmilieu dat de verbeelding prikkelt.

ONTDEKKING VAN DE HAVEN: De IJssel is prachtig, maar er gelden veel en strenge regels. Dat maakt het Havenkwartier Deventer bijzonder. Eindelijk een plek waar binnenvaartschepen kunnen aanmeren. Soms liggen ze wel drie rijen dik, een fantastisch decor voor wonen, werken en evenementen aan het water.

GEWILD WONEN: Het Havenkwartier Deventer biedt de kans om 'vernieuwers' aan de stad te binden. Voor hen geen dertien-in-een-dozijnwijk, maar kleinschalige en unieke projecten die inspelen op het robuuste en ondernemende karakter van het gebied.

WERKEN IN DE STAD: Na decennia van zonerings kan er eindelijk weer een attractief en veelzijdig vestigingsmilieu in het hart van Deventer ontstaan. Het Havenkwartier Deventer als stedelijk bedrijventerrein, de schakel tussen binnenstad en Bergweide.

VRIJPLAATS VOOR IDEEËN: In het Havenkwartier Deventer is volop ruimte voor experimenten. Een initiatief dat ergens anders bakzeil haalt, is hier welkom. Creativiteit, kennis, talent, ondernemerschap en nieuwe samenwerking krijgen de ruimte in een inspirerende werkomgeving.

Er is geen taakstellende planning voor de totale ontwikkeling van het Havenkwartier. Het gebied wordt overgelaten aan zijn eigen dynamiek. Wel is inmiddels een start gemaakt met de ontwikkelingen in het gebied aan de mr. H.F. de Boerlaan. Hierbinnen is een 6-tal projecten te definiëren, die als aanjager voor de totale ontwikkeling worden gezien, te weten:

- zelf- en samenbouw tussen de mr. H.F. de Boerlaan en de Scheepvaartstraat;
- stoer wonen aan de Oostzeestraat;
- herinrichting van de openbare ruimte: 'Het Havenplein';
- doorontwikkeling van de broedplaats: 'Vrijplaats';
- vernieuwing van de Industrierweg;
- herontwikkeling van het silogebied.

2.2 Ruimtelijke uitgangspunten

Het ontwikkelingsplan wil vooral een vergezicht bieden op de toekomstige inrichting van het Havenkwartier. De stedenbouwkundige plankaart is om die reden globaal gehouden en gepresenteerd als 'voorbeelduitwerking'. Toch zijn er enkele duidelijke ruimtelijke uitgangspunten bepaald. Die zijn dat de karakteristieke hoekverdraaiing tussen de 1e en de 2e havenarm zichtbaar blijft, evenals de langgerekte structuren parallel aan de 1e havenarm, het handhaven van karakteristieke stratenpatronen en bebouwing en de oplopende bebouwings- en functieschaal in het gebied: van 'small' langs de mr. H.F. de Boerlaan tot 'extra large' langs de Hanzeweg. Langs de mr. H.F. de Boerlaan zijn wonen, werken en cultuur in een hoge mate met elkaar gemengd. Vanaf het Haveneiland komt het accent op werken te liggen. Verder blijven de Noordzeestraat en de Oostzeestraat als gebiedsentree behouden en worden de inprikkers (koppen van de haven) langs de

Industrieweg weer open gemaakt. Heel belangrijk is verder de relatie met het havenwater. Het water vormt het natuurlijke middelpunt van het plan. De bestaande openbare kade wordt daarom rondgetrokken om de 1^e havenarm. Het water krijgt bovendien een toevoeging van gebruiksmogelijkheden die alle te herleiden zijn tot de mix die het Havenkwartier typeert.

Vanuit ruimtelijk oogpunt zijn de aspecten bereikbaarheid en parkeren van groot belang. Het Ontwikkelingsplan doet daarover enkele duidelijke uitspraken. Zo zal het Havenkwartier worden ontsloten vanaf de mr. H.F. de Boerlaan, de Industrieweg en de Hanzeweg. In de toekomst zou verkeersintensiteit op de mr. H.F. de Boerlaan kunnen afnemen, waardoor de huidige structuur met parallelwegen niet meer nodig is. Het bestemmingsplan anticipeert daar op door de bestemming 'gemengd' tot de parallelle wegenstructuur uit te strekken.

Ten aanzien van parkeren gaat het concept voor het Havenkwartier uit van een dynamische parkeerbalans (parkeerbehoefte tegenover parkeercapaciteit). Het dynamische karakter bestaat eruit dat rekening wordt gehouden met de stapsgewijze ontwikkeling van het gebied, waarbij een koppeling wordt gelegd tussen het realiseren van de ontwikkelingen en het evenredige afnemen van het vrije aanbod van parkeerplaatsen in het openbare gebied (zie rapport Parkeerstrategie Havenkwartier, Spark, 19 mei 2010). Dit betekent niet alleen dat een substantieel deel van de parkeerbehoefte in openbaar gebied moet worden opgelost, maar ook dat op enig moment het omslagpunt wordt bereikt waarop het programma zodanig veel parkeerruimte opeist dat in collectieve parkeervoorzieningen moet worden voorzien. Het bestemmingsplan accommodeert dit door:

- de bouw van een parkeergarage op gronden van de gemeente bij recht mogelijk te maken in de bestemming Gemengd-1;
- in de bestemming 'gemengd' nadrukkelijk de functie 'verblijfsdoeleinden' op te nemen. Dit veronderstelt dat het bestemmingsplan zodanig is ingericht, dat het de maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte, uitgesplitst naar deelgebieden kan accommoderen.

De gemeente heeft een substantieel deel van de gronden in eigendom. De kosten van de op termijn te bouwen openbare parkeervoorzieningen worden in de grondprijs verdisconteerd. Concreet betekent dit dat het bestemmingsplan niet uitgaat van volledige realisatie van de parkeernorm op eigen terrein. Het deel van de parkeernorm dat niet op eigen terrein wordt gerealiseerd, wordt bij de gronduitgifte in rekening gebracht, zodat bij het bereiken van het meergenoemde omslagpunt, de financiering van de openbare voorzieningen is verzekerd. Het bewaken en bepalen van het omslagpunt is een beheerstaak in handen van de gemeente.



2.3 Stedenbouwkundige en cultuurhistorische uitgangspunten

In essentie is het bestemmingsplan de vertaling van de stedenbouwkundige ambities die voor het plangebied zijn opgesteld. De ambities zijn per deelgebied samengevat. De volgende deelgebieden zijn onderscheiden.

- De Silo's
- Zelf- en samenbouw
- De Loodsen
- De Nieuwe Silo
- Ondernemerskavels
- Kop 2^{de} haven
- Stamacon – Stiho



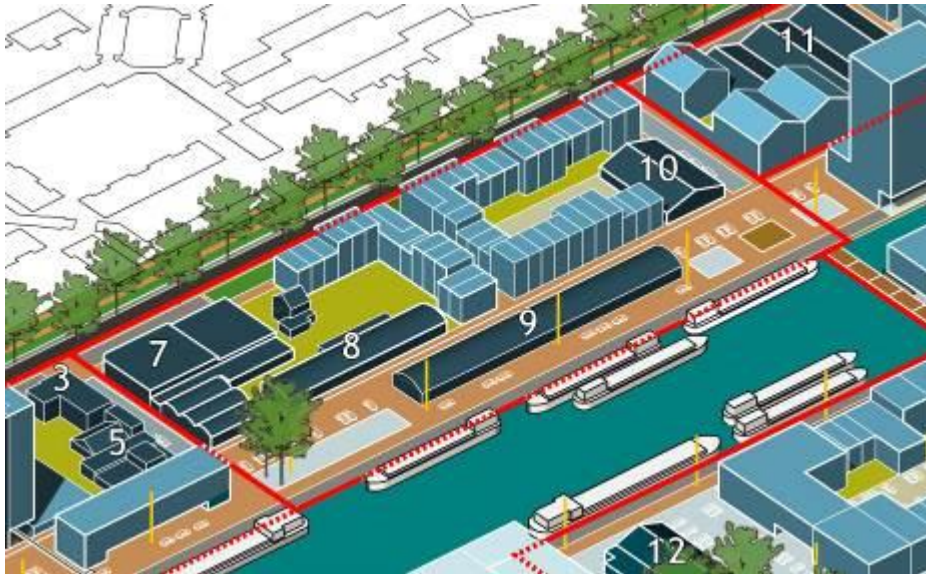
Binnen de deelgebieden zijn de donkerblauw gekleurde gebouwen de te herontwikkelen / behouden bestaande bebouwing. Dit zijn de gebouwen die mede het verhaal van het havenkwartier vertellen. Hierbij is het vertrekpunt dat het Havenkwartier geen openluchtmuseum wordt, maar een plek waar bestaande karakteristieke gebouwen een tweede jeugd krijgen. De cultuurhistorische waarde en hergebruikmogelijkheden van deze gebouwen zijn middels een onderzoek in beeld gebracht in het rapport "Havenkwartier Deventer gebouwenboek". Transformatie van deze gebouwen is mogelijk als het oorspronkelijke karakter van het gebouw afleesbaar blijft. Dit vanuit de overtuiging dat ontwikkeling en hergebruik de beste voorwaarde is voor behoud van de cultuurhistorische betekenis van de gebouwen in relatie tot het havenkwartier als totaal. De beoogde nieuwe bebouwing binnen de deelgebieden zijn lichtblauw gekleurd. Buiten de deelgebieden is de bestaande bebouwing eveneens gekleurd.

De verschillende deelgebieden hebben hun eigen gebiedskarakteristiek. Deze karakteristiek is samen met de ambities hieronder samengevat.



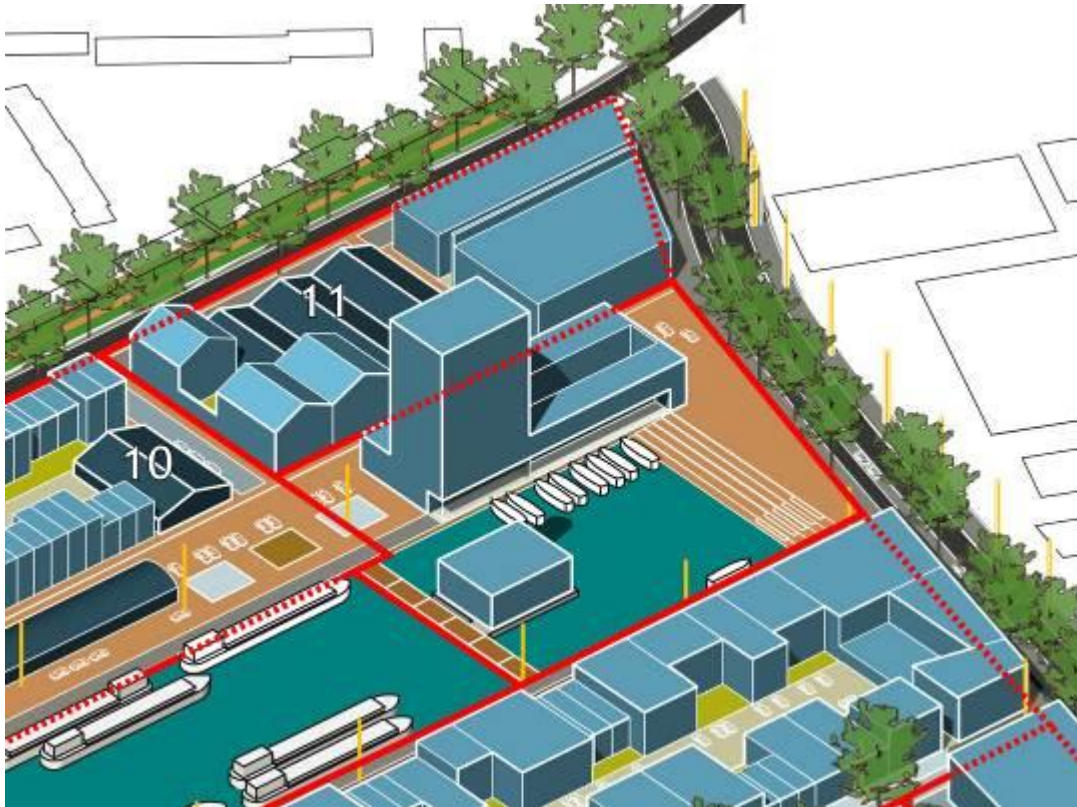
Deelgebied De Silo's

Het deelgebied De Silo's is hyper-gemengd, zowel qua bebouwing als qua gebruiksfuncties. In dit deelgebied (zowel de openbare als de niet-openbare ruimte) manifesteert zich het concept van het Havenkwartier optimaal. Er is vrijheid om in de openbare ruimte voorzieningen aan te brengen ten behoeve van duurzame energie. De bebouwing wordt gekenmerkt door contrasten, oud versus nieuw, hoog versus laag, complex versus solitair. Het is een deelgebied met veel potentie, het uitzicht is fenomenaal, veel van de gebouwen zijn echte smaakmakers. De zwarte silo (1) krijgt een exclusieve publieksfunctie. Cultuurhistorische kenmerken zijn onder meer dat dit gebouw de eerste betonsilo van Deventer was, de robuuste en gesloten uitstraling en de combinatie met een pakhuis en kantoor. Detailhandel is hier zonder meer toegelaten, mits het bijdraagt aan het concept van het Havenkwartier, dat wil zeggen in overeenstemming is met hetgeen het bestemmingsplan verstaat onder 'het leefgebied Havenkwartier Deventer' (onconventioneel en patroon doorbrekend). In het deelgebied is binnen het bouwvlak ruimte voor nieuwe bebouwing, het samenspel van oude en nieuwe bebouwing zal een stedelijk en kenmerkend beeld opleveren. De grijze silo vormt een echt landmark voor Deventer, ooit het hoogste met een glijbekisting gemaakte gebouw. Kenmerkend is de elegante uitstraling door de verticale ribben waardoor de silo's in het gebouw aan de buitenzijde afleesbaar zijn. Tegen en op de grijze silo is nieuwe bebouwing mogelijk waardoor het mogelijk is de silo een tweede leven te geven. Ook buiten het bouwvlak is bebouwing toegestaan, mits die op haar beurt ook weer bijdraagt aan het bedoelde concept. Gebouwen (de silo's) mogen met elkaar worden verbonden door ondergeschikte tussenleden op verdiepingsniveau. Wonen vormt een integraal onderdeel van het gemengde concept. Voor elk van de functies geldt dat ze het gebied niet mogen domineren. Via de gronduitgifte kan dit worden geregistreerd. De verschillen tussen de gebouwen (oud en nieuw) zullen ook een verschillend gebruik "afdwingen". Langs de openbare kade kan nieuwe bebouwing worden opgericht, op een afstand van ten minste 15 m van de kade. De bestaande rooilijnen aan de mr. H.F. de Boerlaan en de Noordzeestraat dienen te worden gerespecteerd, evenals de zichtlijnen tussen de silo's en het vrije uitzicht vanaf de kop van de kade. Overige bestaande karakteristieke gebouwen binnen dit deelgebied zijn: hoge silo (2), machinefabriek Eijsink (een mooi voorbeeld van een smederij waarboven gewoond werd) (3), brugwachterswoning (4), Bella Macchina (5), en vanwege de samenhang met de hoge silo het Elevatorgebouw (6).



Deelgebied Zelf- en samenbouw

Dit deelgebied is ook gemengd van karakter. Hierin zijn een aantal karakteristiek bestaande gebouwen aanwezig maar ook ruimte voor nieuwbouw. Hier ligt een grotere nadruk op de woonfunctie. Wonen met beroep of bedrijf aan huis wordt gepromoot, met voorbijgaan aan het traditionele ondergeschikte karakter van de beroeps- of bedrijfsfunctie ten opzichte van de woonfunctie. Wonen is evenmin superieur aan de overige functies. Hier geldt het principe van functiemenging plus. Het concept gaat uit van het principe 'bouw je eigen huis'. Ook daarin komt het vrije karakter van het gebied tot uitdrukking. De Bodenloods (9) is een icoon van het Havenkwartier. Deze langgerekte bakstenen loods is door haar lengte imposant en verwijst naar het havenspoor wat er ooit langs liep. Het gebouw krijgt een exclusieve publieksfunctie. Het DAVO gebouw (7) krijgt vooral een functie als broedplaats en biedt ruimte aan optredens en voorstellingen. DAVO mag ook deels in het woonconcept worden betrokken: wonen bovenop de bebouwing is toegestaan. Ook buiten het bouwvlak is bebouwing toegestaan, mits die op haar beurt ook weer bijdraagt aan het bedoelde concept. Het DAVO gebouw is een mooi voorbeeld van de wijze waarop gebouwen doorgroeien in het havenkwartier, de jaarringen van het gebouw zijn duidelijk afleesbaar. Elk deel heeft weer zijn eigen kenmerken (bijvoorbeeld de kapvorm). De ruimtelijke karakteristiek van de bestaande laagbouw aan de mr. H.F. de Boerlaan en de Scheepvaartstraat dient te worden behouden. De rooilijnen aan de openbare kadezijde, de Scheepvaartstraat, de mr. H.F. de Boerlaan en de Oostzeestraat dienen te worden gemarkeerd. Tussen de Scheepvaartstraat en de mr. H.F. de Boerlaan dient een doorsteek mogelijk te worden gemaakt. Overige bestaande gebouwen binnen dit deelgebied zijn de kofferfabriek Cents (8) en Van de Berg & Co Loods (10). Deze loodsen hebben waarde door de eenvoud en lichtheid van de constructie. Ze vertellen het pragmatische verhaal van de haven. Deze gebouwen kunnen een functie krijgen als werkplaats, atelier enz.



Deelgebied De Loodsen

Het deelgebied De Loodsen is gemengd, zowel qua bebouwing als qua gebruiksfuncties. Het bestemmingsplan dient een ruim programma mogelijk te maken om de loop rond de kop van de 1e haven te bevorderen. De mix van wonen, werken, cultuur en voorzieningen is soortgelijk aan deelgebied De Silo's, inclusief de bebouwingmogelijkheden buiten het bouwvlak. De schaal van de bebouwing vormt in feite een intermediair tussen de schaal van deelgebied "zelf- en samenbouw" en de enorme schaal van Roto. De nieuw toe te voegen bebouwing kan een grotere bouwhoogte krijgen om stoere gebouwen te kunnen maken. De woonfunctie dient de milieucontour van Roto Smeets te respecteren. De rooilijnen aan de Scheepvaartstraat, de mr. H.F. de Boerlaan en de Oostzeestraat dienen te worden gemarkeerd. Op de kop van de mr. H.F. de Boerlaan komt een markant gebouw, deze kop heeft ruimte nodig. De rooilijn langs de Industrierweg dient op termijn tot circa 5 m te worden teruggelegd. De Van den Berg & Co (11) loodsen zijn kenmerkend voor het gebied en worden ingepast met behoud van de belangrijke karakteristieken. Kenmerkend is de baksteenbouw, de flauwe zadeldak en de herhaling van de drie loodsen.

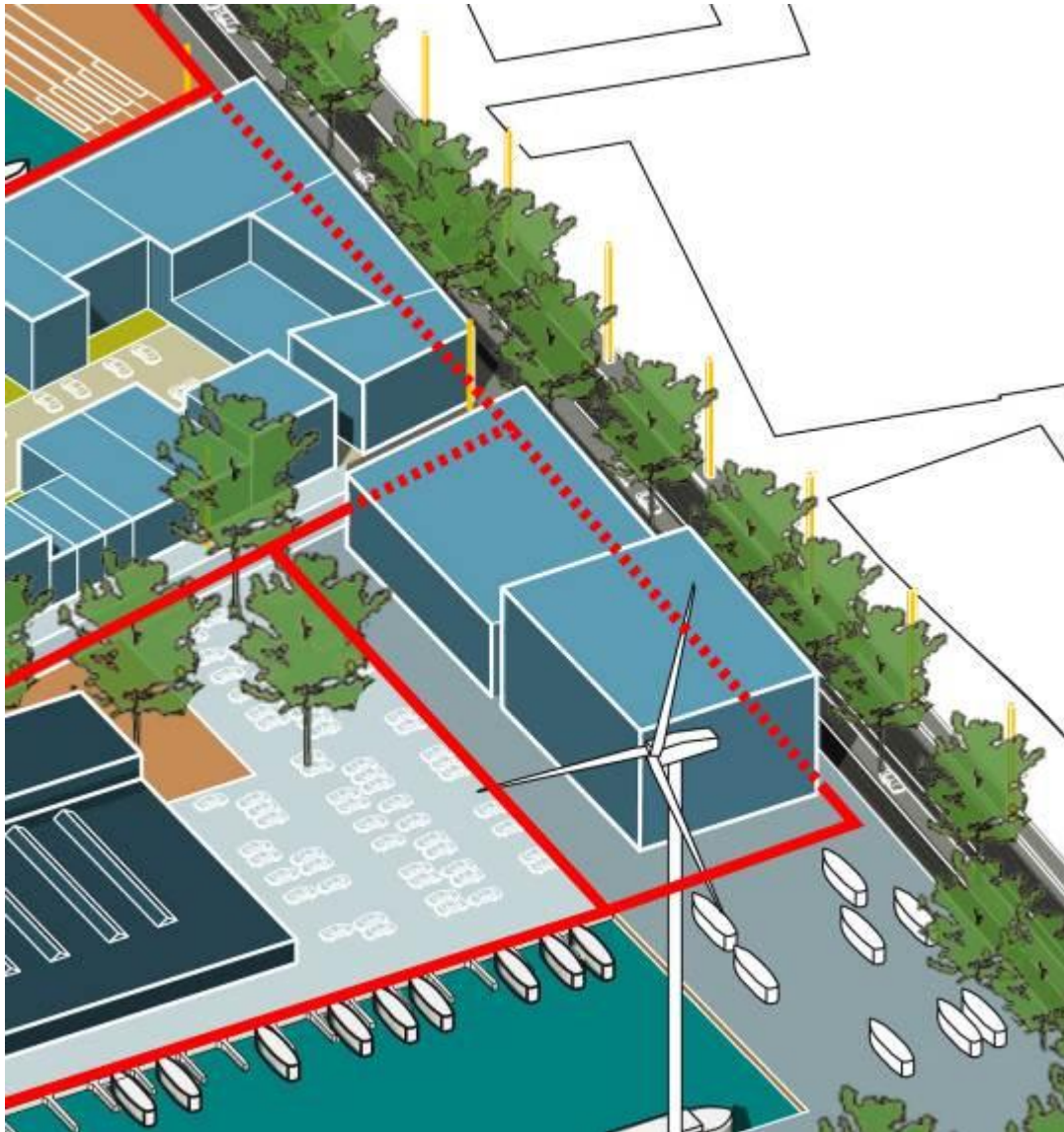
Deelgebied De Nieuwe Silo

Dit deelgebied zal op termijn de schakel zijn tussen de Scheepvaartkade en het Haveneiland. Hier kan een nieuw en iconisch gebouw worden gerealiseerd: "de nieuwe silo". Hierin is een mix van wonen (op afstand van Roto) en werken voorzien. Het gebied moet de verbinding leggen tussen het gebouw met meerdere lagen (bouwhoogte 60 m), waarin gemengd gebruik is toegestaan, de herinrichting van de havenkop en de realisering van een nieuwe brug. Het gebied dient langs de weg van een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan te worden meegenomen. De woonfunctie dient de milieucontour van Roto Smeets te respecteren. De mix van wonen, werken, cultuur en voorzieningen is soortgelijk aan deelgebied De Silo's, inclusief de bebouwingmogelijkheden buiten het bouwvlak.



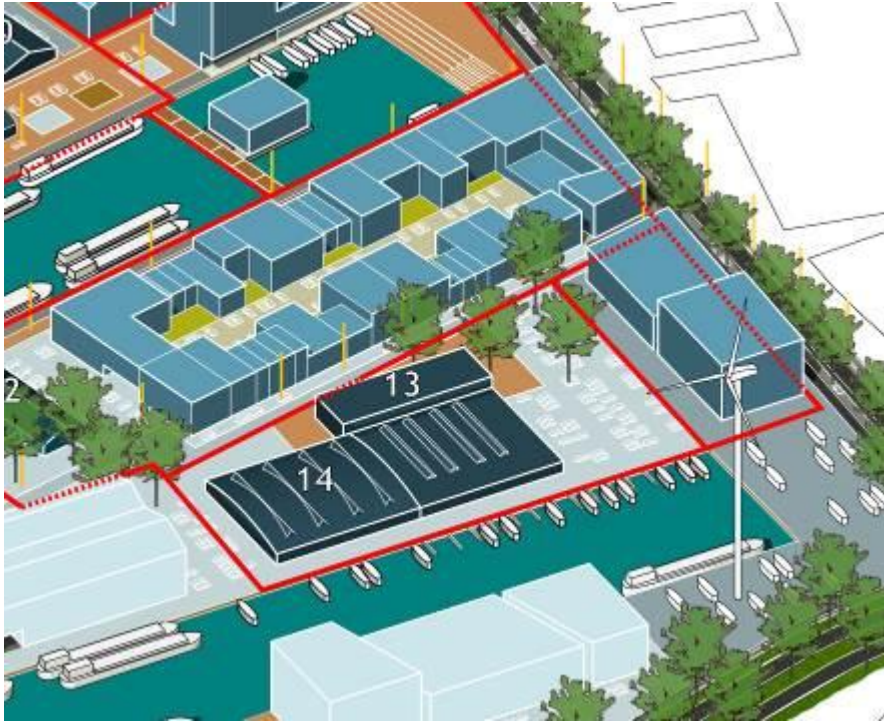
Deelgebied Ondernemerskavels

Het deelgebied Ondernemerskavels is in de nieuwe opzet gemengd, zowel qua bebouwing als qua gebruiksfuncties, zij het dat de woonfunctie aan de werkfunctie is gekoppeld. Het gebied dient langs de weg van een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan te worden meegenomen. De herinrichting voorziet in een nieuwe kade langs de 1^e haven en het rechte trekken van de St. Olafstraat. De wijzigingsbevoegdheid moet de mix van werken, voorzieningen en bedrijfswoningen mogelijk maken. De woonfunctie dient de milieucontour van de omliggende bedrijven te respecteren. Ten aanzien van de milieuzonering dient het model van de functiemenging plus te worden toegepast. In dit gebied zijn bedrijfswoningen toegestaan mits de geluidbelasting het toelaat. Het wijzigingsplan dient te zijnertijd de nieuwe rooilijnen aan de St. Olafstraat en de nieuwe openbare kade te markeren, alsmede de nieuwe rooilijnen aan de Industrieweg. De gronden van Pont Meyer dienen via een doorsteek van de ondernemerskavels te worden afgescheiden. Bij nieuwe ontwikkelingen op het Haveneiland is het de ambitie de zagerij te behouden.



Deelgebied Kop 2e haven

Voor het deelgebied Kop 2e haven is in de toekomstige opzet een nieuw dubbelgebouw met commerciële functies voorzien. Het gebouw zal op een beeldbepalende en strategische locatie worden gerealiseerd met een hoogte van 6 tot 8 bouwlagen. Deze bebouwing markeert het havenkwartier aan de Hanzeweg. Het gebied dient langs de weg van een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan te worden meegenomen. De herinrichting voorziet in het rechte trekken van de St. Olafstraat en het fysiek afstand nemen van de 2e haven en de Stamaconkavel. Voor de ontwikkeling van het haveneiland is het essentieel dat er een route voor de brandweer langs de 2e havenarm wordt gerealiseerd. Hierin is in het bestemmingsplan voorzien.



Deelgebied Stamacon - Stiho

De bestaande gebouwen komen in aanmerking voor behoud zowel vanwege hun uitstraling als hun commerciële hergebruiksmogelijkheden. De bestaande bebouwing bestaat uit het karakteristieke en bijna klassiek vormgegeven kantoorgedeelte van de Stamacon (13) en STIHO - hal met haar imposante vakwerkliggers (14). Het gebied dient langs de weg van een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan te worden meegenomen. Ten behoeve van de hulpdiensten dient het bestemmingsplan te voorzien in de verplichting om te zijner tijd gekoppeld aan de wijziging naar 'Gemengd - 1' een ontsluitingsroute langs de 2^e haven aan te leggen. De doorkijk tussen St. Olafstraat en 2^e haven is essentieel.

Deelgebied Havenwater

De functie van het water voor de beroepsscheepvaart en de waterberging is primair. Aanvullend dient het bestemmingsplan recreatief, cultureel en commercieel medegebruik mogelijk te maken.

3 Verkeer en parkeren

Verkeer

In de huidige situatie is het gehele gebied in gebruik als bedrijventerrein met enkele woningen. Het plangebied, exclusief het water, bedraagt circa 14 ha. Uitgaande van CROW-kentallen voor de verkeersproductie van woon- en werkgebieden (publicatie 256) bedraagt de verkeersproductie 2.300 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm).

In de toekomst zal een deel van het gebied worden herontwikkeld tot een gemengd gebied met wonen en werken. Hier zal dan ook sprake zijn van een wijziging van de verkeersproductie.

Uitgaande van 190 woningen zal de toename 1.100 (mvt/etm) bedragen.

In de toekomstige situatie is een deel van het gebied herontwikkeld tot een gemengd gebied met wonen en werken. Door de variatiemogelijkheden van functies die binnen het plangebied mogelijk zijn, is het niet mogelijk een valide inschatting te maken van de toekomstige verkeersintensiteiten. Vooral nog is uitgegaan van een worst-case benadering waarbij het verkeer verdubbelt ten opzichte van de huidige situatie. De inrichting van het openbare gebied gaat uit een maximale snelheid van 30 km/h.

Parkeren

Het Havenkwartier onderscheidt zich als een gebied waar veel mogelijk is en veel ruimte wordt geboden aan experimenten en nieuwe werkconcepten. De toekomstige parkeerbehoefte is daarom niet goed voorspelbaar. Voor het Havenkwartier is daarom een parkeerstrategie opgesteld met als uitgangspunt dat het parkeren binnen het gebied wordt opgelost. Dit is overeenkomstig de uitgangspunten van de Bouwverordening: bij een meeromvattend meervoudig complex geldt als hoofdregel dat de volledige parkeerbehoefte binnen het "plangebied met aanpassingen in de (openbare) infrastructuur" moet worden opgevangen.

Genoemde parkeerstrategie gaat uit van een dynamische parkeerbalans, omdat de ontwikkelingen niet ineens, maar stapsgewijs worden gerealiseerd. In eerste instantie zal er, naast het parkeren op eigen terrein, in voldoende mate parkeergelegenheid in de openbare ruimte op maaiveld aanwezig zijn. Evenredig aan de ontwikkelingen neemt het vrije aanbod van parkeerplaatsen in het openbare gebied stapsgewijs ook af. Op enig moment ontstaat er onvoldoende capaciteit op maaiveld en zal er een extra parkeervoorziening moeten worden gebouwd. De behoefte aan, met name, de gebouwde voorzieningen kan echter nog een geruim aantal jaren op zich laten wachten. In ieder geval is het moment waarop het omslagpunt is bereikt dat de ontwikkelingen de beschikbare parkeerruimte in het openbaar gebied hebben 'ingehaald' niet te voorspellen. De gemeente vangt die onvoorspelbaarheid op door in het kader van de gronduitgifte de behoefte aan openbare parkeervoorzieningen te verdisconteren in de grondprijs. Zo wordt bij elke grondtransactie een deel van de opbrengst toegerekend aan de realisering van parkeervoorzieningen in het openbaar gebied. Op die manier zijn de financiële middelen gewaarborgd. Weliswaar wijkt dit af van het systeem zoals de Bouwverordening dat kent in bijlage 14, II toepassingsrichtlijnen, artikel 3.3 met de betaling van een parkeerbijdrage achteraf, maar het past wel geheel binnen de geest van die bepaling en de huidige 'kostenverhaalsmogelijkheden' (Grondexploitatie). De kosten van parkeervoorzieningen kunnen via anterieure overeenkomsten worden verhaald.

Het bestemmingsplan op zijn beurt, laat bij recht overal parkeren toe. Er is uit hoofde van het bestemmingsplan dus geen beletsel om gronden in te richten of te bebouwen voor parkeren. De opgave is vooral gelegen in een goede sturing van de wijze waarop het parkeren in de ontwikkelingen wordt ingebed. Zonder verplichting om in het parkeren te voorzien zal het omslagpunt al heel snel bereikt worden aangezien op de aangekochte gronden niet zonder meer vrijwillig tot de aanleg van parkeerplaatsen zal worden overgegaan. Dit betekent dat ook voor het Havenkwartier sprake moet zijn van een verplichting tot het voorzien in parkeren. Dit wordt geregeld in het kavelpaspoort en/of de grondverkoopovereenkomst.

In de Bouwverordening van de gemeente Deventer is in algemene zin bepaald dat ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Aan die eis wordt geacht te zijn voldaan indien het aantal parkeerplaatsen op de desbetreffende locatie ten minste overeenkomt met het aantal parkeerplaatsen dat voor het betreffende gebied en de betreffende functie is genoemd in de tabel in bijlage 14 van de verordening, met inachtneming van de daarvan deel uitmakende toepassingsrichtlijnen. Bijlage 14 bevat een uitgebreide lijst van functies, gebiedstyperingen en parkeernormen. Zoals gezegd, is die lijst niet rechtstreeks toepasbaar op het Havenkwartier. Vandaar dat onderstaand een specifieke Parkeernormentabel is opgenomen. Die tabel bevat een vertaling van de specifieke functies van het Havenkwartier naar de algemene

functies uit de Bouwverordening. Deze tabel dient als richtsnoer bij de vergunningverlening. Daarbij geldt dat bij vergunningverlening van functiemaximalisatie moet worden uitgegaan, tenzij uit de aanvraag blijkt welke specifieke gebruiksfuncties aan de orde zijn. In dat geval wordt de daarbij behorende parkeernorm toegepast.

Hiervoor is al aangegeven dat het Havenkwartier een afwijkend systeem hanteert voor de regel dat op eigen terrein in de parkeerbehoefte moet worden voorzien. Dit betekent dat de regeling voor ontheffingen in de toepassingsrichtlijnen van de Bouwverordening (Bijlage 14, II artikel 3) niet zonder meer bruikbaar is. De onderstaande Parkeernormtabel voorziet daarin. In de bijbehorende toepassingsrichtlijn is geregeld dat ontheffing wordt verleend zonder de verplichting om op een andere fysieke wijze in de parkeerbehoefte te voorzien. Verder is daarin opgenomen dat voor de toepassing van Bijlage 14, II artikel 3.1 Bouwverordening onder 'parkeerbijdrage' wordt verstaan het deel van de uitgifteprijs waarin de kosten voor de aanleg van parkeervoorzieningen is verdisconteerd.

Voor de gronden van het bestemmingsplan Havenkwartier, bestemming Gemengd-1 en -2 en de gronden waarop de wijzigingsbevoegdheden van toepassing zijn, gelden de volgende parkeernormen en toepassingsrichtlijnen.

<p>Toepassingsrichtlijnen: De toepasselijke parkeernorm wordt gebaseerd op functiemaximalisatie van de tot de aanvraag behorende gronden, tenzij uit de aanvraag blijkt dat, gelet op het beoogde gebruik, een lagere parkeernorm gerechtvaardigd is. In dat geval wordt (worden) de desbetreffende gebruiksfunctie(s) als voorwaarde aan de parkeervergunning verbonden. De parkeerbehoefte wordt primair op eigen terrein opgevangen, tenzij het fysiek onmogelijk of uit stedenbouwkundig, esthetisch, historisch, monumentaal of verkeersveiligheidsoogpunt ongewenst is op of onder het bouwterrein (extra) parkeergelegenheid te realiseren, in welk geval ontheffing wordt verleend zonder verplichting om op een andere fysieke wijze in de parkeerbehoefte te voorzien. Voor de toepassing van Bijlage 14, II artikel 3.1 Bouwverordening wordt onder 'parkeerbijdrage' verstaan het deel van de uitgifteprijs waarin de kosten voor de aanleg van parkeervoorzieningen is verdisconteerd. Zodra op enig bouwperceel sprake is van een woonfunctie, dient het aantal parkeerplaatsen per hoofdgebouw minimaal 1 te bedragen, tenzij de onbebouwde ruimte op het bouwperceel daarvoor ontoereikend is.</p>							
Functie	Overeenkomstige categorie Bouwverordening, bijlage 14	Aantal parkeerplaatsen	per eenheid				
broedplaats, ambachtelijke werkplaats, commerciële werkplaats	arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven, gebied II	1,6	100 m ² bvo				
commercieel	dienstverlening, gebied II	2,5	100 m ² bvo				
commercieel detailhandel	weekmarkt	4	100 m ² bvo				
ondernemers / werken	bedrijfsverzamelgebouw	2	100 m ² bvo				
cultuur (sociaal)	evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw, gebied I	4	100 m ² bvo				
horeca	café/bar/dicotheek/cafetaria, gebied I	6	100 m ² bvo				
woning	woning goedkoop, gebied III	1,6	hoofdgebouw				
studentenwoning	kamerverhuur/studenten-/jongerenwoning/personeelsflat	0,6	kamer				
Een combinatie van functies betekent automatisch een combinatie van parkeernormen, waarbij aan de hand van de onderstaande aanwezigheidspercentages de toegestane mate van dubbelgebruik wordt bepaald.							
Functie	Werkdag	Koop-avond	Zaterdag	Zondagmiddag			
	ochtend	middag	avond		middag	avond	
woning	50	60	100	90	60	60	70

studentenwoning	50	60	100	90	60	60	70
bezoekers woning	10	10	100	80	50	100	70
broedplaats, ambachtelijke werkplaats, commerciële werkplaats	60	100	65	55	100	25	25
horeca	30	40	90	90	70	100	40
cultuur (sociaal)	10	40	100	100	60	90	25
commercieel detailhandel	40	70	10	90	100	20	0
ondernemers / werken	100	100	5	10	5	0	0