

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-PRO

Onderwerp

Concept ontwikkelplan en herziening gebiedsexploitatie Sluiskwartier

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2020-000404	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	16-06-2020
Datum	31-03-2020	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
06 Herstructurering en vastgoed		College van B & W	
Portefeuillehouder Weth. Rorink		- Burgemeester	- Weth. Grijsen
		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input type="checkbox"/> Openbaar	--
		<input checked="" type="checkbox"/> Besloten	16-06-2020

Routing	d.d.	par.	
wethouder	03-06-2020	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
programmamanager	02-06-2020	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	04-06-2020
		BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2020-06-17

Bijlagen

concept ontwikkelplan Sluiskwartier
concept plotverdeling en uitgangspunten
concept pve
herziening gebiedsexploitatie (niet openbaar)

B & W d.d.: 16-06-2020

Besloten wordt:

- 1 In te stemmen met het concept-ontwikkelplan Sluiskwartier, plotverdeling en uitgangspunten en het programma van eisen;
- 2 in te stemmen om plot 2 in te zetten voor betaalbare huurwoningen;
- 3 een extra verliesvoorziening op te nemen van € 90.000.- tbv betaalbare huurwoningen;
- 4 het raadsvoorstel en ontwerp-raadsbesluit "ontwikkelplan Sluiskwartier" vast te stellen en aan te bieden aan de raad;
- 5 de herziene gebiedsexploitatie vast te stellen en hierop geheimhouding op te leggen;
- 6 de raad voor te stellen de geheimhouding op de herziene gebiedsexploitatie te bekrachtigen en daartoe het raadsvoorstel en concept-raadsbesluit vast te stellen;
- 7 de herziene gebiedsexploitatie ter vaststelling aan te bieden aan de raad;
- 8 de nota en het besluit inclusief het ontwikkelplan openbaar te maken, m.u.v. de herziene gebiedsexploitatie.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
 De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
 De nota en het besluit openbaar te maken nadat

- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
de herziene gebiedsexploitatie
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb

Nee

Bekendmaking conform Awb

Nee

ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

Toelichting

Inleiding

Het concept-ontwikkelplan Sluiskwartier is een nadere uitwerking van het in 2017 door de gemeenteraad vastgestelde scenario Behoud en Nieuwbouw.

Het concept-ontwikkelplan geeft een beeld van de stedenbouwkundige invulling en mogelijk programma. Parallel aan het ontwikkelplan wordt de gebiedsexploitatie herzien, is een concept programma van eisen (pve) opgesteld en zijn voor de verschillende plots uitgangspunten opgesteld.

Het ontwikkelplan biedt een kader voor de verdere ontwikkeling van het Sluiskwartier. De vervolgstappen zijn het opstellen van een bestemmingsplan, uitwerking ontwerp, het opstellen van kavelpaspoorten en verkoop strategie.

Bij het opstellen van het ontwikkelplan is een aantal belangrijke keuzes gemaakt. Deze worden in onderstaande paragraaf toegelicht.

Beoogd resultaat

Het resultaat is het vaststellen van het ontwikkelplan Sluiskwartier, zodat verdere planvorming kan worden opgepakt: het opstellen van een bestemmingsplan, uitwerking ontwerp, het opstellen van de kavelpaspoorten en verkoopstrategie.

Belangrijkste aandachtspunten, op hoofdlijnen, van het ontwikkelplan Sluiskwartier zijn:

Stedenbouw: Het ontwikkelplan wordt gekenmerkt door drie zones, een ontwikkelzone die onderverdeeld is in een aantal plots (zowel nieuwbouw als herontwikkeling), een stedelijk erf met parkeerplaatsen voor de ontwikkelplots en een groene zone rond het Ten Zijthof gebouw.

Ruimtelijke Kwaliteit

De sfeer van het Pothoofd wordt doorgezet in het stedelijk erf: De rijloper en openbare parkeervakken worden uitgevoerd in natuursteen keien, zoals toegepast op de kade aan het Pothoofd. De voetpaden worden uitgevoerd in gebakken klinkers in dezelfde kleur als de klinkers aan het Pothoofd. De ruimte voor de ontwikkelplots aan het stedelijk erf is integraal ontworpen tot aan de gevelrooilijn, heeft een uniforme basis en een industrieel karakter en wordt eveneens met natuursteen keien bestraat.

Programma: De ontwikkelplots worden gekenmerkt door woon-werkhuizen. In de berekening is uitgegaan van woningen en appartementen voor diverse doelgroepen. Het voorstel is om plot 2 te bestemmen voor sociale woningbouw. Indien hiervoor gekozen wordt heeft dit consequenties voor het resultaat van de grondexploitatie. Onder de paragraaf financiën worden de consequenties voor de herziene grondexploitatie inzichtelijk gemaakt. Het Ten Zijthof gebouw is bestemd voor een publieksfunctie. Een deel van het gebouw blijft in gebruik door DAVO.

Parkeren: Voor het Sluiskwartier wordt uitgegaan van een parkeernorm van 1.3 pp per woning. Een beperkt aantal parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd op eigen terrein of inpandig. Het grootste deel zal worden gerealiseerd op het stedelijk erf. De parkeerbalans gaat uit van het toestaan van het verevenen van een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein/inpandig met de parkeerplaatsen op het stedelijk erf. De bewoners komen in aanmerking voor een parkeervergunning. Indien, op basis van het programma en de parkeernorm, er een tekort is aan parkeerplaatsen op het stedelijk erf dan zullen de extra benodigde parkeerplekken moeten worden afgekocht. Het stedelijk erf is openbaar, maar het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen is beperkt (e.e.a. is afhankelijk van het definitieve programma en de definitieve inrichting van het stedelijk erf). Enig soelaas wordt mogelijk geboden door dubbelgebruik. Daarnaast zijn alternatieve parkeerconcepten zoals autodelen gewenst, voorwaarden hiervoor zullen verder worden uitgewerkt en vastgelegd in de kavelpaspoorten.

Fietsparkeren: De gemeente stelt ook eisen aan het realiseren van fietsparkeerplaatsen. Voor niet-woonfuncties gelden hiervoor de normen zoals opgenomen in de 'nota parkeernormen voor auto en fiets 2013'. Voor woonfuncties zoals deze ook in het Sluiskwartier tot ontwikkeling gebracht worden, is het fietsparkeren geregeld in het Bouwbesluit. Bij de ontwikkeling per plot zal voor de uitwerking van het fietsparkeren aandacht zijn (kavelpaspoort).

Verkeer: Gekoppeld aan de vaststelling van het scenario Behoud en Nieuwbouw in 2017 is het besluit genomen om een verbeterplan voor de Brinkgarage op te stellen en daarbij alternatieve ontsluitingsmogelijkheden te onderzoeken. Uit dit onderzoek is gebleken dat de variant waarbij de Brinkgarage wordt ontsloten via het Pothoofd de voorkeur heeft. Belangrijke voordelen zijn: betere vindbaarheid, rechtstreekse ontsluiting, een mogelijkheid de ontsluiting te combineren met de toegang tot het stedelijk erf van het Sluiskwartier en het opheffen van de huidige, ongestuurd inrit. Door te kiezen voor deze optie wordt de verbinding tussen Sluiskwartier en binnenstad verbeterd. De entrees van de Brinkgarage worden aangepast. De Brinkgarage krijgt voor bezoekers van de parkeergarage een voetgangersuitgang aan de Sluiskwartierzijde. In het vervolg zullen de consequenties van deze variant voor wat betreft de gevolgen van stikstof moeten worden onderzocht.

Inpassing sluis: In overleg wordt onderzocht hoe de voormalige sluis een plek krijgt in het plan. Op dit moment wordt het terugbrengen van de Sluisdeuren aan de Binnengrachtszijde en het in de bestrating terugbrengen van de contouren onderzocht. In de zoektocht wordt onder andere afgestemd met het SIED en Stichting Oud Deventer.

Energie/ Duurzaamheid

In het sluiskwartier wordt een duurzame leefomgeving nagestreefd (natuurinclusief bouwen, klimaatadaptatie, circulair en gezondheid). De focus ligt tevens op het verminderen van het energieverbruik in het gebied. Energie: Bij de nieuwbouwwontwikkelingen is het gasloos bouwen verplicht. Voor bestaande bebouwing, panden die als klus pand aan particulieren worden verkocht geldt geen plicht voor gasloos. De wens en inzet is wel dat bestaande panden zoveel als mogelijk gasloos worden gerenoveerd. Het duurzaamheidscentrum zal hierin adviseren. Voor bestaande bebouwing die verkocht worden aan een projectontwikkelaar is het beleid dat de panden gasloos worden gerenoveerd.

Kader

- Vaststellen scenario behoud nieuwbouw incl handhaven Brinkgarage (raad 2017)
- Initiatiefvoorstel 'Sluiskwartier, een ander koers richting vergelijkbaar doel' (raad, 2015)
- Gebiedsexploitatie Sluiskwartier (raad, 2015)
- Uitvoeringskader Sluiskwartier (raad, 2015)
- Besluit aankoop Sluiskwartier (raad, 2013)
- Parkeerbeleidsplan (raad, 2013)
- Verlenging convenant Brinkgarage (college, 2012)
- Besluit Ontwikkelingsbeeld Sluiskwartier (raad, 2012)
- Ambitiedocument/ Bereikbaarheidsconclaf (2010/ 2011)

Argumenten voor en tegen

Het ontwikkelplan biedt de mogelijkheid om de herontwikkeling van dit bijzondere stuk binnenstad verder op te

pakken.

Aandachtspunten PAR

Het ontwikkelplan is twee maal besproken in de PAR. De PAR heeft positief geadviseerd met een aantal aandachtspunten: zij waren liever eerder in het proces betrokken, voordat het kader behoud nieuwbouw is vastgesteld. De parkeergarage, en dan met name de entrees, moet meegenomen worden in de uitwerking van het stedenbouwkundig plan, het parkeren op het stedelijk erf is erg dominant, zij adviseren plot 9 direct op te nemen in de uitgifte en hier woningbouw te ontwikkelen en zij vragen in de verdere uitwerking aandacht voor de zij- en achtergevel van de Panoramaflat.

Bezwaren omwonenden

Het ontwikkelplan Sluiskwartier is gepresenteerd aan omwonenden en belanghebbenden. Naast positieve reacties, heeft een aantal omwonenden bezwaren bij de functie van het Ten Zijthof gebouw. Zij vinden dat de huidige brouwerij DAVO uitgegroeid is tot een te groot horeca etablissement. DAVO veroorzaakt teveel (geluids)overlast voor de buurt. Zij vinden dat DAVO in de huidige vorm niet past in het Sluiskwartier. Ook vinden zij dat het tweede deel van Ten Zijthof om die reden geen horeca- of publieksfunctie mag krijgen. Inmiddels heeft een groep van bewoners een handhavingverzoek ingediend bij de gemeente tegen het gebruik van DAVO van het achterliggende, in bruikleen gegeven, grasveld. Een aantal omwonenden is tegen eventuele evenementen in de parkzone.

Het Ten Zijthof gebouw vormt de schakel tussen de binnenstad en het achtergelegen Sluiskwartier. In de omgevingsvisie maakt deze locatie deel uit van het dwaalmilieu binnenstad. De locatie en het karakter van het gebouw maken dat het geschikt is voor een publieksfunctie in plaats van wonen. In de selectie van de uiteindelijke invulling is het wel belangrijk dat rekening wordt gehouden met de bezwaren van de omwonenden. In de parkzone zijn evenementen mogelijk, maar regeling is niet anders dan in elders in de stad.

Een tweede bezwaar tegen het ontwikkelplan Sluiskwartier is de ontsluiting van de Brinkgarage aan het Pothoofd. Een aantal bewoners wil de huidige ontsluiting handhaven. De belangrijkste bezwaren zijn de overlast van het verkeer voor de bewoners van de Panoramaflat en de mening dat een rechtstreeks ontsluiting op het Pothoofd niet kan, gezien de aanwezige verkeersdrukte (nu al sprake van filevorming op bepaalde momenten van de dag) en de onveilige kruising van het fietsverkeer.

De verschillende varianten zijn door een verkeerstechnisch bureau onderzocht. Op basis van de vergelijking is de voorkeur uitgesproken voor de variant die rechtstreeks aansluit op het Pothoofd. Aandachtspunt is wel het kruisen van het fietsverkeer, door middel van goede zichtlijnen en eventueel verkeerslichten.

Extern draagvlak (partners)

Het concept-ontwikkelplan Sluiskwartier is op twee momenten gepresenteerd aan omwonenden en belanghebbenden (juli 2019 en februari 2020). Voor deze bijeenkomsten zijn ook de raadsleden uitgenodigd. Daarnaast zijn consultatiegesprekken gevoerd met potentiële partijen die in aanmerking komen voor de ontwikkeling van de diverse plots (bijvoorbeeld ontwikkelaars, corporaties en particuliere initiatiefnemers). Verder zijn direct belanghebbenden geïnformeerd en heeft overleg plaatsgevonden met bv VVE Panoramaflat, huurders bestaand vastgoed, SIED en Oud Deventer).

Tijdens de informatiebijeenkomsten is een aantal bezwaren op het ontwikkelplan geuit, zie ook paragraaf voor en tegen.

Financiële consequenties

Tegelijkertijd bij het opstellen van het ontwikkelplan is een herziening van de gebiedsexploitatie doorgevoerd. Deze gebiedsexploitatie wordt tegelijkertijd ter vaststelling aan de raad aangeboden.

De herziening van de gebiedsexploitatie vormt het kader voor de uitvoering. Ten opzichte van de in 2015

vastgestelde gebiedsexploitatie heeft er al gedeeltelijk uitvoering plaatsgevonden, zoals de herinrichting aan het Pothoofd en sloop/opschonen van het "binnenterrein". Met het raadsbesluit tot keuze van het scenario behoud/nieuwbouw heeft een "koerswijziging" plaatsgevonden die geresulteerd heeft in het ontwikkelplan en een herziene gebiedsexploitatie. De financiële uitgangspunten zijn gewijzigd .

De gemeentelijke gebiedsexploitatie laat een tekort zien van € 2,69 mln., op contante waarde per 1-1-2020. Bij de jaarrekening is voor een bedrag van € 2,60 mln. een verliesvoorziening getroffen. Ten opzichte van de jaarrekening is het uitgangspunt van de realisatie van betaalbare huurwoningen als uitgangspunt gewijzigd. Voor een bedrag van € 90.000,- is een aanvullende verliesvoorziening nodig.

Het gaat hier om het mogelijk realiseren van 11 betaalbare huurwoningen. Dit traject vindt plaats in samenwerking met woningcorporatie Rentree, die de haalbaarheid van haar businesscase hierop aan het uitwerken is. Indien betaalbare huurwoningen niet haalbaar blijken te zijn, dan kunnen op deze plek 6 vrije sector woningen gerealiseerd worden, dit resulteert in een meeropbrengst (= minder verlies) van ca. € 90.000,-Hiermee wordt nu nog geen rekening gehouden.

Daarnaast wordt rekening gehouden met een risicoprofiel van € 1,55 mln. Hiermee is rekening gehouden in het weerstandsvermogen van de gemeente.

De toelichting en gehanteerde uitgangspunten van de gebiedsexploitatie zijn bijgaand toegevoegd. Deze zijn niet openbaar.

Aanpak/uitvoering

Het ontwikkelplan Sluiskwartier vormt het kader voor de verdere ontwikkeling van het Sluiskwartier, waarbij ook gekeken moet worden naar de ruimtelijke verbinding tussen het Sluiskwartier en binnenstad.

Op basis van het ontwikkelplan zal een bestemmingsplan/omgevingsplan worden opgesteld. Tegelijkertijd zal gestart worden met de uitwerking van de kavelpaspoorten, ontwerp en verkoopstrategie. De ontwikkeling van het Sluiskwartier zal per plot en gefaseerd plaatsvinden. Naast de formele planologische procedure zal gestart worden met verkoopstrategie en herontwikkeling.

Voor de Brinkgarage is een afzonderlijk verbeterplan opgesteld. Dit is reeds in november 2019 door de Raad vastgesteld en wordt momenteel technisch verder uitgewerkt. Ook wordt het bestemmingsplan gewijzigd.

RAADSVOORSTEL

Onderwerp Concept ontwikkelplan en herziening gebiedsexploitatie Sluiskwartier

Agendapunt

Voorstelnummer

Team

2020-000404

DEV-PRO

Portef.houder

BenW-besluit d.d.:

Weth. Rorink

16 juni 2020

Voorstel

1. Het ontwikkelplan Sluiskwartier vast te stellen;
2. de herziening grondexploitatie vast te stellen;
3. een extra verliesvoorziening op te nemen van € 90.000.- t.b.v. betaalbare huurwoningen;
4. het college de verdere planvorming ter hand te laten nemen.

Kern van het raadsvoorstel

Het concept-ontwikkelplan Sluiskwartier is een nadere uitwerking van het in 2017 door de gemeenteraad vastgestelde scenario Behouden Nieuwbouw.

Het concept-ontwikkelplan geeft een beeld van de stedenbouwkundige invulling en mogelijk programma. Parallel aan het ontwikkelplan wordt de gebiedsexploitatie herzien, is een concept programma van eisen (pve) opgesteld en zijn voor de verschillende plots uitgangspunten opgesteld.

Het ontwikkelplan biedt een kader voor de verdere ontwikkeling van het Sluiskwartier. De vervolgstappen zijn het opstellen van een bestemmingsplan, het ontwerp, het opstellen van kavelpaspoorten en verkoopstrategie. Bij het opstellen van het ontwikkelplan is een aantal belangrijke keuzes gemaakt. Deze worden in onderstaande paragraaf toegelicht.

Beoogd resultaat

Het resultaat is het vaststellen van het ontwikkelplan Sluiskwartier, zodat verdere planvorming kan worden opgepakt: het opstellen van een bestemmingsplan, uitwerken ontwerp en het opstellen van de kavelpaspoorten en verkoopstrategie.

Belangrijkste aandachtspunten, op hoofdlijnen, van het ontwikkelplan Sluiskwartier zijn:

Stedenbouw: Het ontwikkelplan wordt gekenmerkt door drie zones, een ontwikkelzone die onderverdeeld is in een aantal plots (zowel nieuwbouw als herontwikkeling), een stedelijk erf met parkeerplaatsen voor de ontwikkelplots en een groene zone rond het Ten Zijthof gebouw.

Ruimtelijke Kwaliteit: De sfeer van het Pothoofd wordt doorgezet in het stedelijk erf: De rijloper en openbare parkeervakken worden uitgevoerd in natuursteen keien, zoals toegepast op de kade aan het Pothoofd. De voetpaden worden uitgevoerd in gebakken klinkers in dezelfde kleur als de klinkers aan het Pothoofd. De ruimte voor de ontwikkelplots aan het stedelijk erf is integraal ontworpen tot aan de gevelrooilijn, heeft een uniforme basis en een industrieel karakter en wordt eveneens met natuursteen keien bestraat.

Programma: De ontwikkelplots worden gekenmerkt door woon-werkhuizen. In de berekening is uitgegaan van woningen en appartementen voor diverse doelgroepen. Het voorstel is om plot 2 ook te bestemmen voor sociale woningbouw. Indien hiervoor gekozen wordt heeft dit consequenties voor de grondexploitatie. Onder de paragraaf financiën worden de consequenties op de herziene grondexploitatie inzichtelijk gemaakt. Het Ten Zijthof gebouw is bestemd voor een publieksfunctie. Een deel van het gebouw blijft in gebruik door DAVO.

Parkeren: Voor het Sluiskwartier wordt uitgegaan van een parkeernorm van 1.3 pp per woning. Een beperkt aantal parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd op eigen terrein of inpandig. Het grootste deel zal worden gerealiseerd op het stedelijk erf. De parkeerbalans gaat uit van het toestaan van het verevenen van een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein/inpandig met de parkeerplaatsen op het stedelijk erf. De bewoners komen in aanmerking voor een parkeervergunning. Indien, op basis van het programma en de parkeernorm, er een tekort is aan parkeerplaatsen op het stedelijk erf dan zullen de extra benodigde parkeerplekken moeten worden afgekocht. Het stedelijk erf is openbaar, maar het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen is beperkt (e.e.a. is afhankelijk van het definitieve programma en de definitieve inrichting van het stedelijk erf).

Enig soelaas wordt mogelijk geboden door dubbelgebruik. Daarnaast zijn alternatieve parkeerconcepten zoals autodelen gewenst, voorwaarden hiervoor zullen verder worden uitgewerkt en vastgelegd in de kavelpaspoorten.

Fietsparkeren: De gemeente stelt ook eisen aan het realiseren van fietsparkeerplaatsen. Voor niet-woonfuncties gelden hiervoor de normen zoals opgenomen in de 'nota parkeernormen voor auto en fiets 2013'. Voor woonfuncties zoals deze ook in het Sluiskwartier tot ontwikkeling gebracht worden, is het fietsparkeren geregeld in het Bouwbesluit. Bij de ontwikkeling per plot zal voor de uitwerking van het fietsparkeren aandacht zijn (kavelpaspoort).

Verkeer: Gekoppeld aan de vaststelling van het scenario Behoud en Nieuwbouw in 2017 is het besluit genomen om een verbeterplan voor de Brinkgarage op te stellen en daarbij alternatieve ontsluitingsmogelijkheden te onderzoeken. Uit dit onderzoek is gebleken dat de variant waarbij de Brinkgarage wordt ontsloten via het Pothoofd de voorkeur heeft. Belangrijke voordelen zijn: betere vindbaarheid, rechtstreekse ontsluiting, een mogelijkheid de ontsluiting te combineren met de toegang tot het stedelijk erf van het Sluiskwartier en het opheffen van de huidige, ongastvrije inrit. Door te kiezen voor deze optie wordt de verbinding tussen Sluiskwartier en binnenstad verbeterd. De entrees van de Brinkgarage worden aangepast. De Brinkgarage krijgt voor bezoekers van de parkeergarage een voetgangersuitgang aan de Sluiskwartierzijde. In het vervolg zullen de consequenties van deze variant voor wat betreft de gevolgen van stikstof moeten worden onderzocht.

Inpassing sluis: In overleg wordt onderzocht hoe de voormalige sluis een plek krijgt in het plan. Op dit moment wordt het terugbrengen van de Sluisdeuren aan de Binnengrachtszijde en het in de bestrating terugbrengen van de contouren onderzocht. In de zoektocht wordt onder andere afgestemd met het SIED en Stichting Oud Deventer.

Energie/ Duurzaamheid

In het sluiskwartier wordt een duurzame leefomgeving nagestreefd (natuurinclusief bouwen, klimaatadaptatie, circulair en gezondheid). De focus ligt tevens op het verminderen van het energieverbruik in het gebied.

Energie: Bij de nieuwbouwontwikkelingen is het gasloos bouwen verplicht. Voor bestaande bebouwing, panden die als klus pand aan particulieren worden verkocht geldt geen plicht voor gasloos. De wens en inzet is wel dat bestaande panden zoveel als mogelijk gasloos worden gerenoveerd. Het duurzaamheidscentrum zal hierin adviseren. Voor bestaande bebouwing die verkocht worden aan een projectontwikkelaar is het beleid dat de panden gasloos worden gerenoveerd.

Kader

- Vaststellen scenario behoud nieuwbouw incl handhaven Brinkgarage (raad 2017)
- Initiatiefvoorstel 'Sluiskwartier, een ander koers richting vergelijkbaar doel' (raad, 2015)
- Gebiedsexploitatie Sluiskwartier (raad, 2015)
- Uitvoeringskader Sluiskwartier (raad, 2015)
- Besluit aankoop Sluiskwartier (raad, 2013)
- Parkeerbeleidsplan (raad, 2013)

- Verlenging convenant Brinkgarage (college, 2012)
- Besluit Ontwikkelingsbeeld Sluiskwartier (raad, 2012)
- Ambitiedocument/ Bereikbaarheidsconclaf (2010/ 2011)

Argumenten ten behoeve van de raad

Het ontwikkelplan biedt de mogelijkheid om de herontwikkeling van dit bijzondere stuk binnenstad verder op te pakken.

Het ontwikkelplan is tweemaal besproken in de PAR. De PAR heeft positief geadviseerd met een aantal aandachtspunten: waren liever eerder in het proces betrokken, voordat het kader behoud nieuwbouw is vastgesteld. De parkeergarage, en dan met name de entrees, moet meegenomen worden in de uitwerking van het stedenbouwkundig plan, het parkeren op het stedelijk erf is erg dominant, zij adviseren plot 9 direct op te nemen in de uitgifte en hier woningbouw te ontwikkelen en zij vragen in de verdere uitwerking aandacht voor de zij- en achtergevel van de Panoramaflat.

Bezwaren omwonenden

Het ontwikkelplan Sluiskwartier is gepresenteerd aan omwonenden en belanghebbenden. Naast positieve reacties, heeft een aantal omwonenden bezwaren bij de functie van het Ten Zijthof gebouw. Zij vinden dat de huidige brouwerij DAVO uitgegroeid is tot een te groot horeca etablissement. DAVO veroorzaakt teveel (geluids)overlast voor de buurt. Zij vinden dat DAVO in de huidige vorm niet past in het Sluiskwartier. Ook vinden zij dat het tweede deel van Ten Zijthof om die reden geen horeca- of publieksfunctie mag krijgen. Inmiddels heeft een groep van bewoners een handhavingsverzoek ingediend bij de gemeente tegen het gebruik van DAVO van het achterliggende, in bruikleen gegeven, grasveld. Een aantal omwonenden is tegen eventuele evenementen in de parkzone.

Het Zijthof gebouw vormt de schakel tussen de binnenstad en het achtergelegen Sluiskwartier. In de omgevingsvisie maakt deze locatie deel uit van het dwaalmilieu binnenstad. De locatie en het karakter van het gebouw maakt dat het geschikt is voor een publieksfunctie in plaats van wonen. In de selectie van de uiteindelijke invulling is het wel belangrijk dat rekening wordt gehouden met de bezwaren van de omwonenden.

De functiemenging draagt bij aan een levendige wijk die aantrekkelijk is voor bijzondere doelgroepen.

Een tweede bezwaar tegen het ontwikkelplan Sluiskwartier is de ontsluiting van de Brinkgarage aan het Pothoofd. Een aantal bewoners wil de huidige ontsluiting handhaven. De belangrijkste bezwaren zijn de overlast van het verkeer voor de bewoners van de Panoramaflat en de mening dat een rechtstreeks ontsluiting op het Pothoofd niet kan, gezien de aanwezige verkeersdrukte (nu al sprake van filevorming op bepaalde momenten van de dag) en de onveilige kruizing van het fietsverkeer.

De verschillende varianten zijn door een verkeerstechnisch bureau onderzocht. Op basis van de vergelijking is de voorkeur uitgesproken voor de variant die rechtstreeks aansluit op het Pothoofd. Aandachtspunt is wel het kruisen van het fietsverkeer, door middel van goede zichtlijnen en eventueel verkeerslichten.

Ketenpartners/ participatie

Het conceptontwikkelplan Sluiskwartier is op twee momenten gepresenteerd aan omwonenden en belanghebbenden (juli 2019 en februari 2020). Voor deze bijeenkomsten zijn ook de raadsleden uitgenodigd. Daarnaast zijn consultatiegesprekken gevoerd met potentiële partijen die in aanmerking komen voor de ontwikkeling van de diverse plots (bijvoorbeeld ontwikkelaars, corporaties en particuliere initiatiefnemers). Verder zijn direct belanghebbenden geïnformeerd en heeft overleg plaatsgevonden met bv VVE Panoramaflat, huurders bestaand vastgoed, SIED en Oud Deventer). Tijdens de informatiebijeenkomsten zijn een aantal bezwaren op het ontwikkelplan geuit, zie ook paragraaf voor en tegen.

Financiële consequenties

Tegelijkertijd bij het opstellen van het ontwikkelplan is een herziening van de gebiedsexploitatie doorgevoerd. Deze gebiedsexploitatie wordt tegelijkertijd ter vaststelling aan de raad aangeboden. De herziening van de gebiedsexploitatie vormt het kader voor de uitvoering. Ten opzichte van de in 2015 vastgestelde gebiedsexploitatie heeft er al gedeeltelijk uitvoering plaatsgevonden, zoals de herinrichting aan het Pothoofd en sloop/opschonen van het "binnenterrein". Met het raadsbesluit tot keuze van het scenario behoud/nieuwbouw heeft een "koerswijziging" plaatsgevonden die geresulteerd heeft in het ontwikkelplan en een herziene gebiedsexploitatie. De financiële uitgangspunten zijn gewijzigd.

De gemeentelijke gebiedsexploitatie laat een tekort zien van € 2,69 mln., op contante waarde per 1-1-2020. Bij de jaarrekening is voor een bedrag van € 2,60 mln. een verliesvoorziening getroffen. Ten opzichte van de jaarrekening is het uitgangspunt van de realisatie van betaalbare huurwoningen als uitgangspunt gewijzigd. Voor een bedrag van € 90.000,- is en aanvullende verliesvoorziening nodig.

Het gaat hier om het mogelijk realiseren van 11 betaalbare huurwoningen. Dit traject vindt plaats in samenwerking met woningcorporatie Rentree, die de haalbaarheid van haar businesscase hierop aan het uitwerken is. Indien betaalbare huurwoningen niet haalbaar blijken te zijn, dan kunnen op deze plek 6 vrije sector woningen gerealiseerd worden, dit resulteert in een meeropbrengst (= minder verlies) van ca. € 90.000,-. Hiermee wordt nu nog geen rekening gehouden.

Daarnaast wordt rekening gehouden met een risicoprofiel van € 1,55 mln. Hiermee is rekening gehouden in het weerstandsvermogen van de gemeente. De toelichting en gehanteerde uitgangspunten van de gebiedsexploitatie zijn toegevoegd. Deze zijn niet openbaar.

Betrokkenheid van de raad

Voor de bijeenkomsten met omwonenden en belanghebbenden zijn ook de raadsleden uitgenodigd. Het ontwikkelplan en de herziene grondexploitatie (niet openbaar) worden ter besluitvorming voorgelegd aan de raad. Het ontwikkelplan wordt vervolgens uitgewerkt in een bestemmingsplan (omgevingsplan), wat wederom aan raad ter besluitvorming wordt voorgelegd.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,



M.A. Kossen



R.C. König

RAADSBESLUIT

Onderwerp Concept ontwikkelplan en herziening gebiedsexploitatie Sluiskwartier
Voorstelnummer 2020-000404
Raadstafel d.d. --
Raadsvergadering

De raad van de gemeente Deventer,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 16 juni 2020, nummer 2020-000404.

BESLUIT

- 1 Het ontwikkelplan Sluiskwartier vast te stellen;
- 2 de herziening grondexploitatie vast te stellen;
- 3 een extra verliesvoorziening op te nemen van € 90.000.- t.b.v. betaalbare huurwoningen;
- 4 het college de verdere planvorming ter hand te laten nemen.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van
De raad voornoemd,
de griffier, de voorzitter,

A. Kerver

R.C. König



S a
C O
n

**CITY
DEVELOPER-S**



ONTWIKKELPLAN SLUISKWARTIER DEVENTER

27 MEI 2020

inleiding

Met de integrale ontwikkeling van het Sluiskwartier wil de gemeente Deventer dit gebied tot een onderscheidend stedelijk woon- en werkgebied transformeren, gebruik makend van de strategische ligging aan de rand van de binnenstad, de IJssel en de buitengracht. De rijke historie van het Sluiskwartier, als onderdeel van de vroeg industriële stad, vormt een inspiratiebron voor de toekomstige ontwikkeling van dit gebied. Het cultuurhistorisch verhaal moet er weer zichtbaar worden.

Als kader voor deze ontwikkeling is door de gemeenteraad een ruimtelijk scenario 'behoud & nieuwbouw' vastgesteld. Dit scenario gaat uit van hergebruik van de cultuurhistorisch waardevolle panden en nieuwbouw van 'werkhuizen' passend in de bestaande korrel en historische context. Daarnaast wordt een 'stedelijk erf' gevormd aan de noordzijde. De herontwikkeling moet resulteren in een levendig gebied met een mix aan functies.

Gestreefd wordt het Sluiskwartier snel, succesvol en haalbaar te ontwikkelen met een zo groot mogelijk draagvlak. In de afgelopen maanden is door Sacon en City Developers, in nauwe samenwerking met de gemeente Deventer, een ontwikkelingsstrategie opgesteld voor het Sluiskwartier. Vervolgens is, aan de hand van het document 'concept ontwikkelstrategie', overleg gevoerd met omwonenden, stakeholders en hebben er marktconsultatiegesprekken plaatsgevonden. Dank zij dit interactieve proces is het document gegroeid en gespecificeerd tot een document waarop draagvlak verkregen is. De resultaten van de gesprekken zijn verwerkt in dit boekwerk.

Dit ontwikkelplan dient als kader voor:

- Een nieuw op te stellen en in procedure te brengen planologisch kader.
- Uitgifte van kavels/vastgoed (basis voor kavelpaspoorten).
- Uitwerking tot definitief ontwerp (stedenbouw/openbare ruimte).
- Beeldkwaliteitskader voor de te ontwikkelen bebouwing.

Het ontwikkelplan Sluiskwartier is in dit document onderverdeeld in drie zones: de parkzone, de stedelijke erfzone en de ontwikkelzone. Voor de inrichting van de parkzone en stedelijke erfzone zijn de ruimtelijke kaders verkend en bepaald. De ontwikkelzone is onderverdeeld in verschillende plots. Voor deze plots zijn beschrijvingen in het document 'plotverdeling en uitgangspunten Sluiskwartier Deventer' dd 18 december 2019 opgenomen. Hierin zijn de ontwikkelkaders en de marktstrategie per plot aangegeven. Deze kaders zullen vóór plotuitgifte nog verder worden aangescherpt.

De documenten vormen tezamen een inspirerend kader met voldoende ruimte om samen met initiatiefnemers de verdere uitwerking op te pakken. Procesafspraken zijn hier een onderdeel van.

Zwolle, 27 mei 2020

identiteit en ziel

Het Sluiskwartier in Deventer anno 2020 heeft alles in zich om een aantrekkelijk en nieuw woon- en werkmilieu toe te voegen aan de stad. Het gebied biedt onderscheidende kwaliteiten die voor meerdere generaties (ver)nieuw(ende) woon- en werkvormen kan bieden. Met de transformatie van het gebied is de cultuurhistorische identiteit van het gebied uitgangspunt en wordt deze 'voor de toekomst klaargemaakt'.

De identiteit van het Sluiskwartier kreeg vorm toen de stad groeide door toenemende industrialisatie en nieuwe vormen van werkgelegenheid en expansie buiten de stadsmuren plaatsvond. In de late negentiende eeuw kreeg het gebied 'over de haven' een eigen gezicht door de vestiging van allerlei bedrijven. Tot de crisis in de dertiger jaren van de vorige eeuw vormde het gebied één van de rijkste plekken van de stad. Rijk wat betreft functies, vormen en sferen én door zijn openheid als een schakel tussen de IJssel en de beslotenheid van de binnenstad. De aanwezigheid van statige herenhuizen, pakhuizen en een waterdoorgang met sluis droeg in sterke mate bij aan het geheel eigen karakter van het gebied.

De ziel van het nieuwe Sluiskwartier vindt haar oorsprong in het verleden waarin 'rijkheid' zowel letterlijk als figuurlijk op het gebied van toepassing

was. 'Rijkheid' nemen we ook voor het nieuwe Sluiskwartier als uitgangspunt. Letterlijk in de zin van wonen en werken met allure, figuurlijk omdat het plek en voedingsbodem biedt voor vernieuwing. Het getransformeerde gebied zal van toegevoegde waarde voor de stad zijn omdat hier de diversiteit van woon(-werk)milieus en woningaanbod vergroot wordt in een unieke omgeving met identiteit. Het Sluiskwartier staat als van oudsher voor 'Innovatieve klasse'.

In de woonvisie van de gemeente Deventer is te lezen dat de stad staat voor een samenleving waarin iedereen meetelt, waarin wordt omgezien naar elkaar, een samenleving waarin generaties met elkaar verbonden zijn en waarin mensen 'samen leven'. Er wordt gezocht naar initiatieven gericht op het versterken van de sociale cohesie, het langer zelfstandig wonen en leefbaarheid. Het doel is een samenleving waarin gelegenheid is voor ontmoeting en alle mensen naar eigen vermogen kunnen meedoen. Het Sluiskwartier heeft de potentie om hier een bijdrage aan te leveren, een ruimte te geven aan initiatieven voor nieuwe vormen van samen wonen, werken, co-creatie en eigenaarschap. En dat alles met respect voor de cultuurhistorische identiteit van dit rijke gebied.

inhoud

1	ligging, historie en huidig aanzicht	5
2	ontwikkeldkader	12
3	stedenbouwkundig plan	15
4	aandachtspunten vervolg	39
BIJLAGEN	verkeerskundige uitgangspunten	41
	de Brinkgarage	

1 ligging, historie en huidig aanzicht

ligging Sluiskwartier

Het Sluiskwartier ligt aan de rand van de binnenstad van Deventer, aan de IJssel en de buitengracht.



historische ontwikkeling

Deventer is ontstaan waar de IJssel een oost-west lopende dekzandrug doorsnijdt en waar de hogere zandgronden direct aan de rivier grenzen. Deze combinatie was essentieel voor het ontstaan van de handelsnederzetting in de achtste en negende eeuw. Direct ten zuiden van de hogere zandgronden lagen de lage gronden die behoorden tot de uiterwaarden van de IJssel. Precies op de grens van hoog en laag lag de middeleeuwse Oude Haven, daardoor kunnen we het Sluiskwartier direct in deze historische context plaatsen. Waarschijnlijk is deze haven in zijn eerste rudimentaire vorm ontstaan als stroomgeul van de IJssel, als deze met hoog water de uiterwaarden overstroomde, in combinatie met de afwatering van de gebieden ten oosten van Deventer.

Later, in de dertiende en veertiende eeuw werd het van oorsprong kleine beekje veranderd in een bevaarbare waterweg, de Schipbeek. Aan de andere kant werd de haven vergroot, verbreed en verdiept. In grote lijnen werd zo in de veertiende eeuw de situatie bereikt die tot in de jaren dertig van de twintigste eeuw zou blijven bestaan. Tegenover de stad aan de andere zijde van de haven lag een besloten gebied dat we in eerste instantie kennen als de 'Ramen', daar waar de geverfde stoffen te drogen werden gehangen.

In de zeventiende eeuw werd het stedelijk areaal aan deze zijde vergroot door de aanleg van de vestingwerken. Met de invoering van de Vestingwet voor Deventer in 1874 werd het mogelijk om buiten de eigen stadsmuren te bouwen. Door de toenemende industrialisatie en nieuwe vormen van werkgelegenheid groeide de stad, waardoor expansie buiten de stadsmuren met enthousiasme werd omarmd. Vooral in de late negentiende eeuw zou het gebied 'over de haven' een eigen gezicht krijgen door de vestiging van allerlei bedrijven. De haven won in die periode nog steeds aan belang, niet in de laatste plaats door de uitmonding van het Overijssels Kanaal. De voormalige stedelijke watermolens vormden vanaf de 18e eeuw de basis voor de ijzergieterij Nering Bögel, die in 1932 als gevolg van de economische crisis failliet ging. Tot die tijd vormde het gebied tussen de binnenstad en het latere Ten Zijthoff complex een knooppunt waar land en waterwegen samenkwamen en daardoor één van de rijkste plekken van de stad. Rijk wat betreft functies, vormen en sferen en in zijn openheid een schakel tussen de IJssel en de beslotenheid van de binnenstad.

Door een reeks planologische beslissingen, waarbij het accent eenzijdig op de ontwikkeling van het landverkeer kwam te liggen zou de rijkdom van het gebied geheel verloren gaan, voornamelijk door het dempen van de haven en het verdwijnen van economische activiteiten, die direct aan de haven waren gelieerd. Tevens zou de aanleg van de Wilhelminabrug rond de Tweede Wereldoorlog de relatie tussen binnenstad en Sluiskwartier, zowel functioneel als visueel, ernstig verstoren. Met de bouw van de Panoramafat werd in 1960 een sluitstuk van het Pothoofd gerealiseerd richting binnenstad. Geheel volgens de stadsplanningsfilosofie van de modernisten sloot de fat op geen enkele wijze aan bij de stedenbouwkundige korrel en identiteit van het gebied. Vandaag, ruim 50 jaar later, is deze fat nog altijd beeldbepalend voor het gebied.

Het zuidelijke gedeelte van het Pothoofd is na 2005 opnieuw ingericht als woongebied. Daar waar vroeger een bedrijvige overslagkade was met grote kranen en silo's staan nu zeven appartementenflats van de Belgische architect Jo Crepain en is het stratenpatroon flink veranderd. De overslagkade aan het noordelijke gedeelte werd in 2011 gerenoveerd en geschikt gemaakt voor het aanmeren van passagiersschepen.

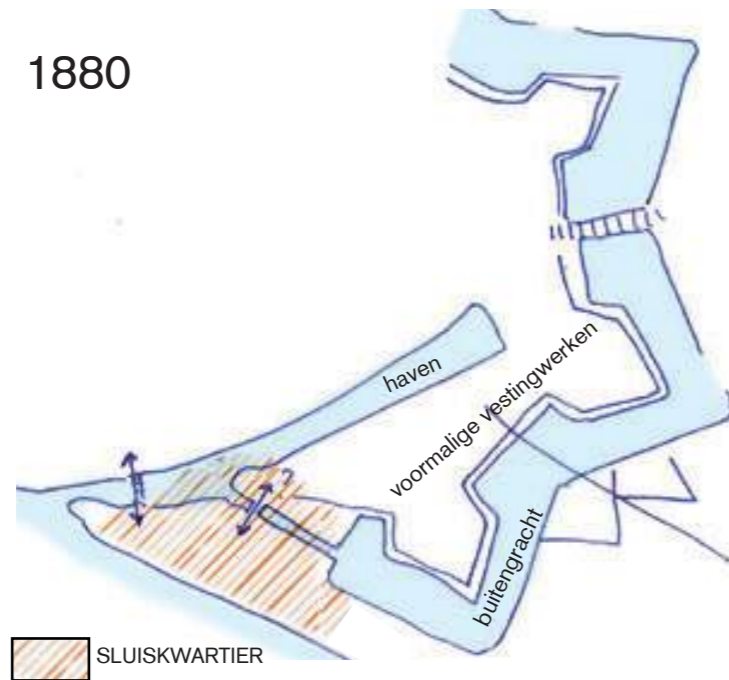
BRON
Bureau Bouwwerk, de gebouwen van Ten Zijthoff,
Bouwhistorische en cultuurhistorische verkenning, febr. 2010.



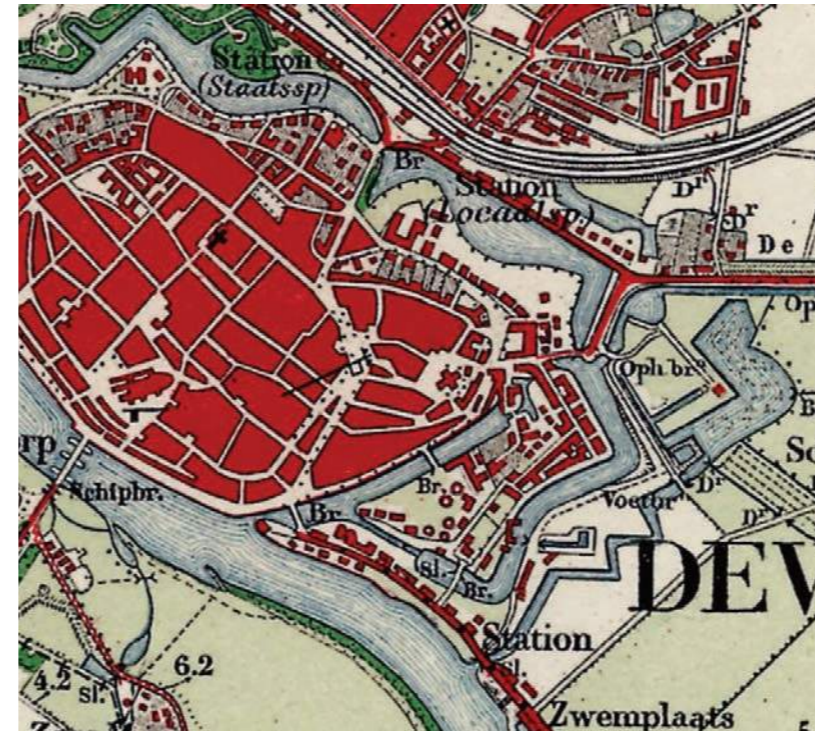
historische ontwikkeling



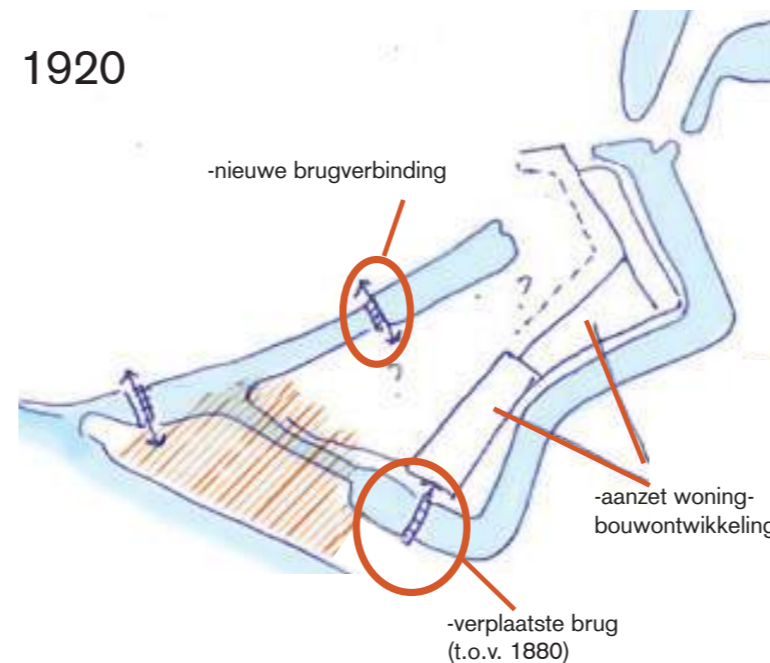
1880



In 1880 is de structuur van de vestingwerken nog goed zichtbaar. Het huidige Pothoofd is bebouwd met een afwisseling van pakhuizen woonhuizen en een gasthuis en bestaat deels uit graslanden. Van de buitengracht is het zuidelijk deel nog aanwezig. Het noordelijk deel werd rond het midden van de negentiende eeuw versmald tot schutsluis, deel van het nieuw aangelegde Overijssels Kanaal.

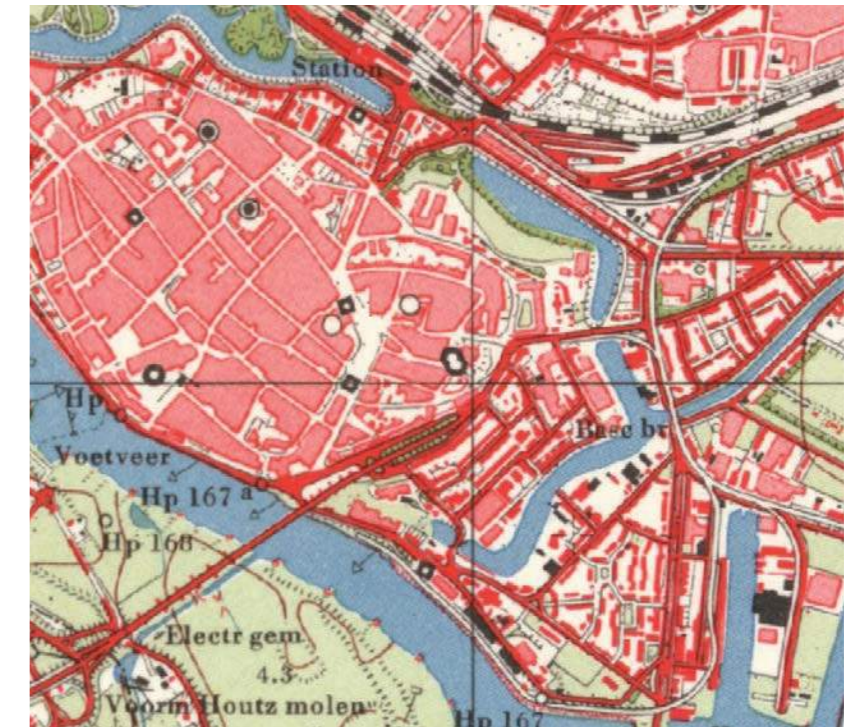


1920



Nadat in 1874 de vestingwerken zijn opgeheven als gevolg van de vestingwet is het vrijgekomen terrein bebouwd. Het Pothoofd heeft zich verder ontwikkeld met een visafslag en kranen voor schepen evenals een tramlijn tussen Deventer en Borculo.

BRON Beschrijving cultuurhistorische waarden Sluiskwartier.



1960



In de twintigste eeuw zijn de haven, de schutsluis en een deel van de oude buitengracht gedempt. In 1939 is de Wilhelminabrug over de IJssel aangelegd en na te zijn verwoest, opnieuw in gebruik genomen in 1948. Het huidige Sluiskwartier bestaat uit bedrijfsterrein en gebouwen. Aan de noordzijde is op de plek van het historische tracé van de oude haven de aanrijroute naar de brug gekomen.

historische ontwikkeling

Het IJselfront aan het Pothoofd kenmerkt zich van oudsher door gevarieerde woon- en werkhuizen. Op de locatie van het oude graanpakhuis is in de 90-er jaren een grootschalig appartementencomplex gebouwd. Aan de voet van de Wilhelminabrug is begin 60-er jaren de Panoramafat gebouwd. De bebouwing hiertussen is kleiner van schaal en gevarieerd in hoogte (één tot drie laags) en architectuur. In de waardestelling wordt het belang van het Pothoofd als volgt beschreven:

Het Pothoofd als regionale verbindingsweg.

Met de aanleg van de zeventiende-eeuwse vestingwerken verandert in het Sluiskwartier de ligging van de route naar Zutphen. Door het graven van de Buitengracht ontstond een lange smalle landtong tussen IJssel en gracht met de huidige route langs het Pothoofd en een brug over de ingang naar de Oude Haven. Langs deze toegangsweg verscheen vooral in de negentiende eeuw bebouwing. Er ontstond geleidelijk een aaneengesloten bebouwingwand met een afwisseling van lage en hogere gebouwen, verschillende functies (wonen, bedrijven, pakhuizen en combinaties daarvan) en een grote diversiteit in verschijningsvorm van de afzonderlijke gebouwen. Het zicht op de IJssel, de aanwezige tramlijn met station (1885), de gevarieerde bebouwingwand, het groen met monumentale bomen tussen straat en IJssel en de aanwezige bedrijvigheid maakten het Pothoofd tot een bijzondere en enigszins deftige stadsentree in dé toegangsweg tot de stad vanuit het zuiden. Hoewel de havenactiviteiten en het oude groen zijn verdwenen, de bebouwing deels is verwaarloosd en de betekenis als regionale toegangsweg is verminderd, vormt het Pothoofd een markante toegang tot het zuidelijke deel van de binnenstad voor automobilist en fietser.

BRON
180205-Beschrijving archeologische, stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden Sluiskwartier def.



Bron: beeldarchief gilde Deventer



1915 Deventer vanaf de Raambrug. Bron: Deventer in beeld



Huidige situatie

historische ontwikkeling



foto circa 1895, op de voorgrond het gasthuis, daarnaast het pand van de Deventer Stoomboot Maatschappij



datering foto onbekend, woonhuizen, inmiddels gesloopt



foto circa 1962, eclectische woonhuizen



foto circa 1962, Bloemendal, nu De Boze Goudvis



datering foto onbekend, graanpakhuis gebouwd in 1887 gesloopt in 1973



samengesteld panorama van het historische IJselfront, links circa 1900 | rechts 1962

huidig aanzicht



2

ontwikkelkader

vastgesteld ontwikkelkader

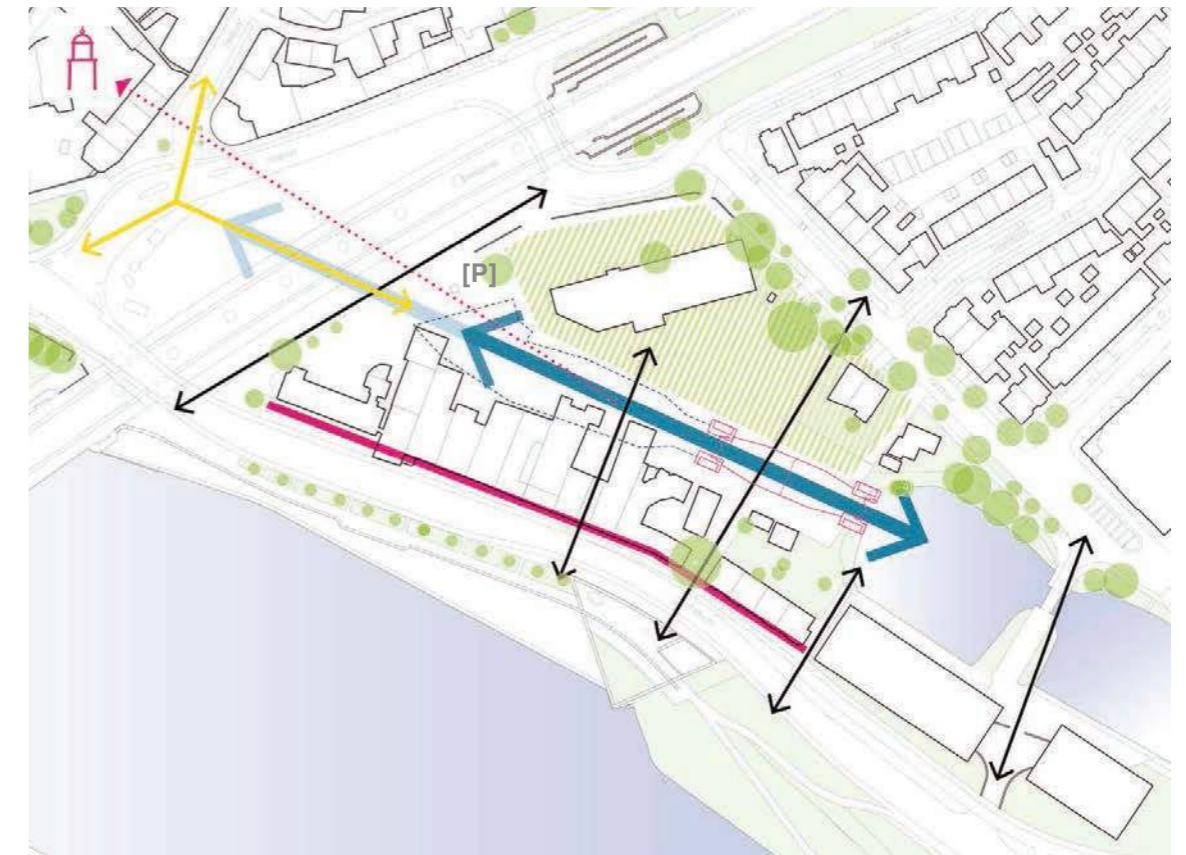
Als kader voor de ontwikkeling van het Sluiskwartier is door de gemeenteraad een ruimtelijk scenario 'behoud & nieuwbouw t1 vastgesteld. Dit scenario gaat uit van hergebruik van de cultuurhistorisch waardevolle panden en nieuwbouw van 'werkhuizen', passend in de bestaande korrel en historische context. Aan de Pothoofdzijde zijn ontwikkelplots gemarkeerd, waarbij de kaart scenario behoud&nieuwbouw als uitgangspunt fungeert.

Uitgangspunten voor de ontwikkelingen in het Sluiskwartier zijn:

- Een zorgvuldig vormgegeven IJselfront.
- Voelbaar maken van de oude sluis.
- Aaneengesloten groene ruimte (geen versnippering) naar Raambuurt.
- Plek bieden aan autoluwe binnenstad/behoud Brinkgarage.
- Realiseren fysieke en visuele dwarsverbindingen en stadsverbindingen (zicht op Lebuïnus kerk).

Het scenario behoud & nieuwbouw conserveert de meest waardevolle cultuurhistorisch interessante panden aan het Pothoofd. Het front wordt aangevuld met nieuwe 'werkhuizen', in korrel vergelijkbaar met de huidige en historische bebouwing. De nieuwe panden gaan uit van een beganegrondhoogte van 4m; dit maakt een combinatie van wonen&werken hier goed mogelijk.

Met de nieuwbouw wordt de achterzijde getransformeerd tot (stedelijk) erf. Via dit erf hebben bewoners toegang tot hun woning, en ontstaat ruimte voor (informele) activiteiten in de plint. Parkeren voor de bewoners gebeurt daar waar mogelijk op eigen erf, voor bezoekers is parkeerruimte in de lijn van de voormalige sluis. Dit vormt tevens tussenzone/scheiding van het stedelijk erf en de lommerijke ruimte rondom het Ten Zijthoff-complex.



vastgesteld ontwikkelingskader: 'scenario behoud & nieuwbouw t1

BRON
Scenario's Sluiskwartier Deventer, februari 2017



te behouden
panden

duurzaamheid

In het Sluiskwartier wordt een duurzame leefomgeving nagestreefd, waar minder energie wordt verbruikt. De benodigde energie komt zoveel mogelijk uit hernieuwbare schone bronnen. Het project moet in de fases van ontwerp, realisatie en beheer de circulaire economie stimuleren. Doel is dat bewoners en bezoekers leven en verblijven in een natuurinclusieve, klimaatadaptieve omgeving, ingericht met groen en er biodiversiteit is met ruimte voor insecten, vogels en vleermuizen. Waarbij groen er voor zorgt dat fijnstof en stikstof worden gefilterd uit de lucht en zuurstof wordt geproduceerd, het er koeler is in de zomer, er geen wateroverlast is. Kortom, het vernieuwde Sluiskwartier is een prettige leef- en verblijfsomgeving. De volgende thema's zijn hierbij van belang:

Energie

Bij nieuwbouw is gasloos bouwen wettelijk verplicht. Voor bestaande bebouwing, panden die als kluspannd aan particulieren worden verkocht geldt geen plicht voor gasloos. De wens is wel dat bestaande panden zoveel als mogelijk gasloos worden gerenoveerd. Het duurzaamheidscentrum kan daarin adviseren. Voor bestaande bebouwing die verkocht worden aan een projectontwikkelaar, is het beleid dat de panden aardgasvrij worden gerenoveerd.

Circulaire economie

Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan en het ontwerp voor de openbare ruimte is de circulaire economie (het sluiten van kringlopen), met behoud van de stedenbouwkundige visie, zoveel mogelijk het uitgangspunt. Onder circulariteit verstaan we het hergebruiken van materialen, het toepassen van herbruikbare materialen en het toepassen van biobased materialen.

Natuurinclusief bouwen

Natuurinclusief bouwen is een verzamelterm voor tal van maatregelen en manieren om natuur te integreren in de bouw van woningen, kantoren en andere gebouwen en de inrichting van de gebouwde omgeving, zodanig dat natuurwaarden er baat bij hebben. De maatregelen kunnen hard zijn (bijv. nestkasten) of zacht (bijv. groen). Ze kunnen betrekking hebben op beschermde plant- en diersoorten of op algemene soorten. Ze leveren (ook) een bijdrage aan het welzijn en de gezondheid van mensen. In het Sluiskwartier is er oog voor natuurinclusief bouwen. Er wordt rekening gehouden met bestaande ecologische kwaliteiten en gebiedskenmerken. Er is ruimte voor stadsnatuur ter bevordering van de biodiversiteit. Hierbij kan worden gedacht aan groene gevels, nest- en broedgelegenheid voor vogels, vleermuizen en insecten. Natuurinclusief bouwen wordt toegepast in het private en publieke domein. Natuurinclusief bouwen is inmiddels vastgesteld beleid van gemeente Deventer en geldt voor nieuwbouw en bestaande bouw. Omgevingsvergunningen bouw worden aan dat beleid getoetst. Dit geldt voor nieuwbouw en voor de bestaande panden (kluspanden). Er kan gebruik gemaakt worden van een vereenvoudigd puntensysteem met een keuze aan maatregelen.

Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatie is de norm. De bebouwing, de openbare ruimte en de private buitenruimte, kortom de leefomgeving is aangepast aan extreme regenval, langdurige droogte, tropische temperaturen en frequente stormen. Dit komt tot uiting in ontwerp en de materialisatie van gebouwen en openbare ruimte en het strategisch toepassen van verschillende soorten groen t.b.v. schaduwvorming, verdamping en het vasthouden / infiltreren van water. Bij verbouw van bestaande bebouwing is de wens om panden geschikt te maken om op termijn aan te sluiten op infiltratierool; Voor nieuwbouw geldt dat hemelwater op het eigen kavel moet worden geïnfiltreerd conform het vastgestelde beleid.

Gezondheid

Een prettige, gezonde, groene leefomgeving voor mens, plant en dier. Een groene omgeving heeft een positieve invloed op het welbevinden van mensen. Ook dieren en planten profiteren hiervan en meerdere doelen worden gediend. Door het Sluiskwartier klimaatadaptief en natuurinclusief te ontwikkelen wordt gezondheid een vanzelfsprekend onderdeel van de ontwikkeling.

3

stedenbouwkundig plan

aanvullende uitgangspunten

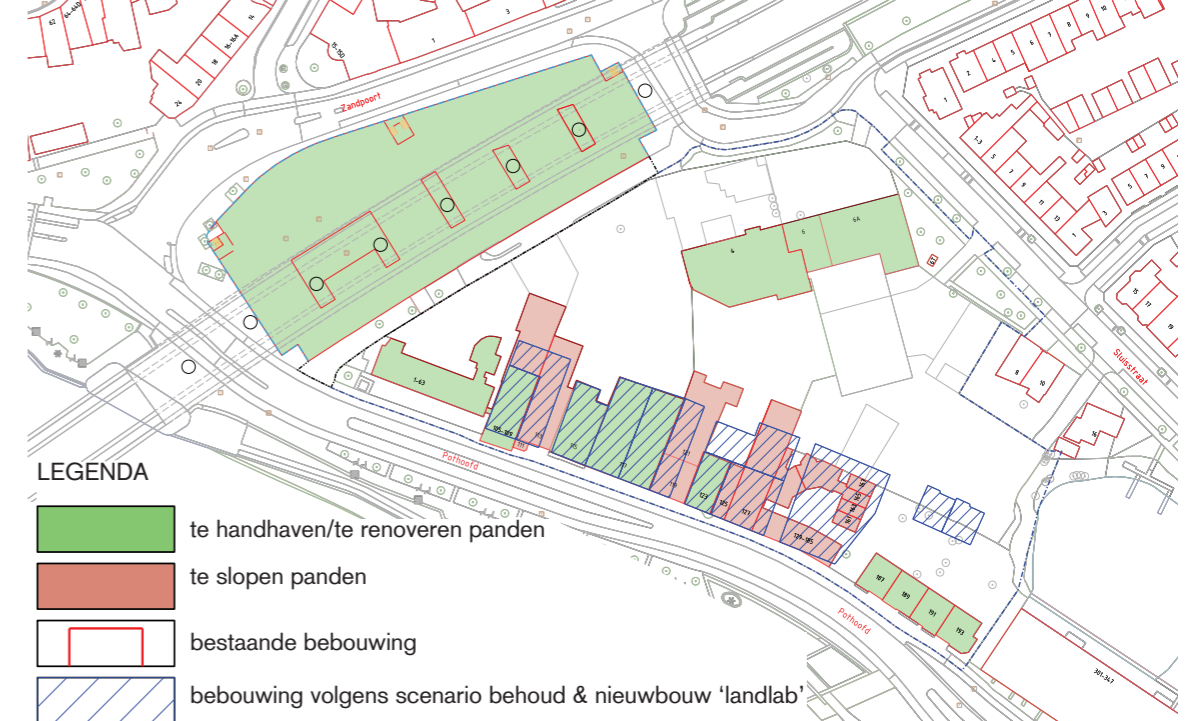
Het vastgestelde ontwikkelkader en de kaart 'te handhaven en te slopen gebouwen' d.d. 18 maart 2018 zijn als uitgangspunt genomen voor het stedenbouwkundig plan. Eén van de uitgangspunten uit het scenario 'behoud & nieuwbouw', om Pothoofd 105-109 als cultuurhistorisch waardevol aan te wijzen en derhalve te behouden, verdient een nadere nuancering: Uit de beschrijving 'archeologische, stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden Sluiskwartier' blijkt dat van de oorspronkelijke kenmerken van het pand weinig meer in tact is. De gevel aan het Pothoofd is nieuw, de positie van de voorgevel-rooilijn is gewijzigd en voegt zich niet meer in de oorspronkelijke straatwand. Van het oorspronkelijke interieur is door vele verbouwingen weinig meer over. Dit gegeven riep de vraag op of deze bebouwing wel thuishoort op de kaart van de 'te handhaven' panden. Ook de huidige stedenbouwkundige setting van het pand, letterlijk tegen de Panoramaflat aangebouwd, doet afbreuk aan de ambitie om de flat te zien als poort naar de stad.

Sloop van het pand is, indien een integrale afweging gemaakt wordt, te motiveren omdat de oorspronkelijke kwaliteiten van de schipperswoning in de loop der jaren door rigoreuze ingrepen in het pand sterk teniet zijn gedaan én omdat de nieuwe rooilijn naar voren komt ten aanzien van de belendende panden. Dit pandje is door de jaren heen diverse keren bouwkundig aangetast waardoor het aan cultuurhistorische waarde sterk heeft ingeboet. De naar voren springende gevel gaat ten koste van de historisch bouwkundige rooilijn van het Pothoofd. Dit bouwkundig hevig aangetaste gebouwtje neemt door haar naar voren springende positionering een te prominente positie in binnen het hiërarchisch straatbeeld van het Pothoofd, tegenover andere, meer cultuurhistorisch waardevolle panden.

Sloop van het pand biedt tevens de kans een betere stedenbouwkundige setting te organiseren van de Panoramaflat. Het benadrukt de Panoramaflat als zelfstandig architectonisch object. (De flat is ontworpen als geheel zelfstandig, haast wezensvreemd element in het historisch straatbeeld van het Pothoofd. Juist het feit dat de flat qua omvang, materiaalgebruik en positionering geen enkele aansluiting zoekt met de overige pandjes aan het Pothoofd kenmerkt het ruimtelijk DNA. Het loskoppelen van de flat van de huidige bebouwingswand doet recht aan deze architectonische eigenheid). Het herstelt de cultuurhistorisch onjuiste ruimtelijke koppeling tussen de flat en de bebouwingswand aan het Pothoofd. En deze ingreep biedt de mogelijkheid om de Panoramaflat stedenbouwkundig en landschappelijk beter in te passen.

Om de identiteit en sfeer van het oude Sluiskwartier te behouden en te versterken, zullen stringente randvoorwaarden gesteld worden aan de (nieuwbouw)architectuur op het plot naast de Panoramaflat. Voor deze architectuur moet inspiratie gevonden worden bij de oorspronkelijke architectuur van het te slopen pand van de Deventer Stoomboot Maatschappij.

Uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan is dat de Panoramaflat als zelfstandig architectonisch object gewaarborgd wordt.



BRON 180318-bijlage 4, te handhaven en te slopen panden (gemeente deventer)



* voorstel aanvullend te slopen pand



Pothoofd 105-109 (vm Tapijthandel Driessen, boven twee woningen)

Het pand had in 1910 een uiterlijk, dat past bij de eclectische stijl van de tweede helft van de negentiende eeuw. Het was in die tijd lange tijd in gebruik door de Deventer Stoomboot Maatschappij, die er een pakhuis en kantoor had. De bovenverdieping werd bewoond door de directeur met zijn gezin. De voorgevel werd later zodanig gewijzigd, dat van de oorspronkelijke gevelindeling weinig herkenbaars overbleef. Als voorbeeld van een woon- en bedrijfsgebouw dat zo verbonden is met de scheepvaartgeschiedenis van Deventer is dit pand van groot belang.'

BRON 180205-Beschrijving archeologische, stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden Sluiskwartier def

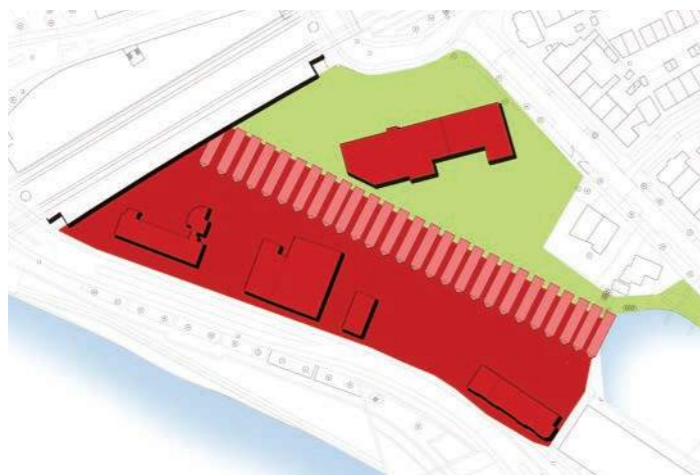
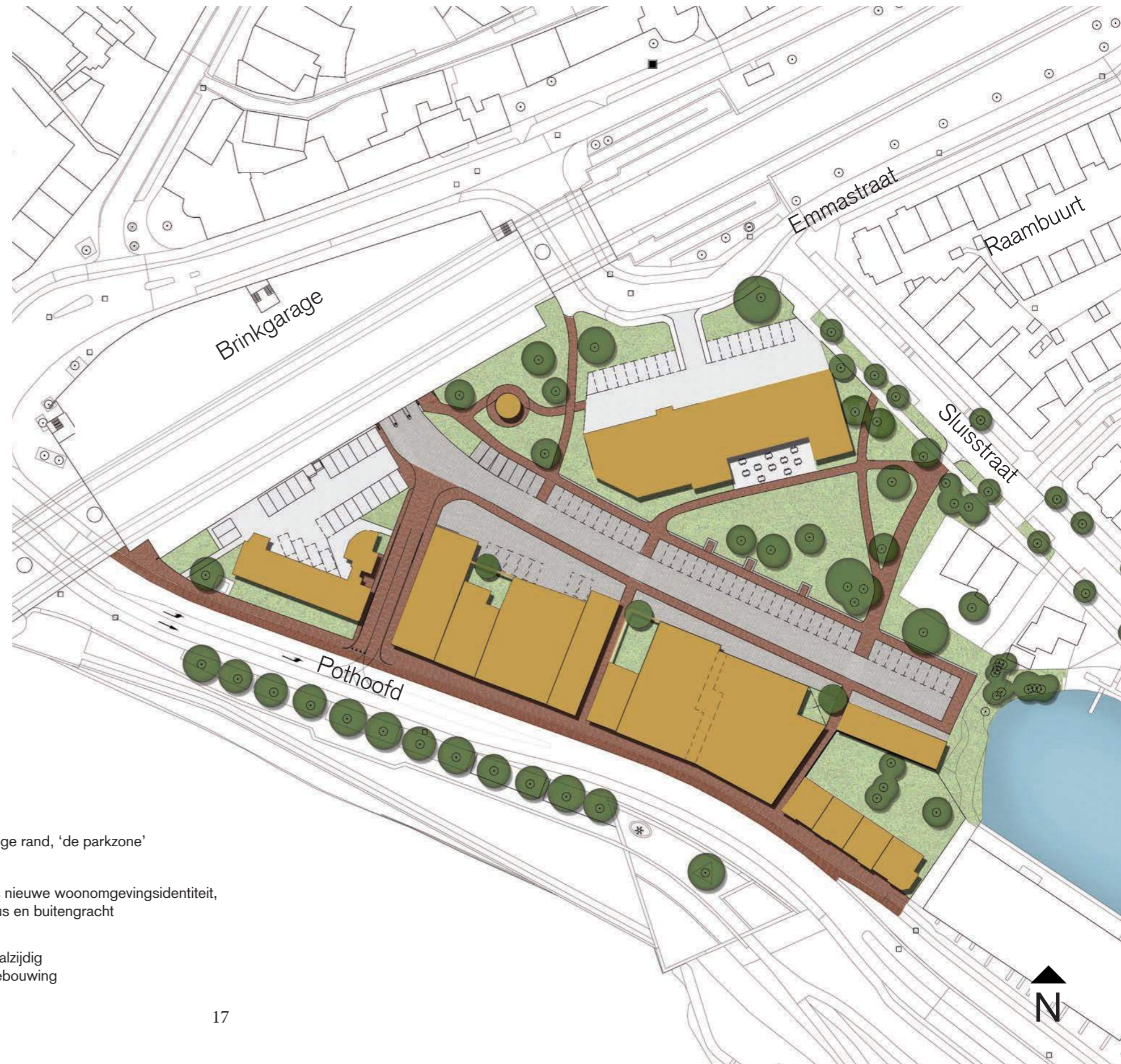





stedenbouwkundig plan

De ontwikkelzone omvat een mix van cultuurhistorisch waardevolle panden en nieuwbouw van 'werkhuizen', passend in de bestaande korrel en historische context. Deze mix vormt een ensemble tussen de in de afgelopen decennia gerealiseerde grootschaliger woningbouw aan het Pothoofd (Panoramaflat en Pothoofdflats) en bepaalt het gezicht van het Sluiskwartier vanaf de IJssel gezien.

Het hart van het Sluiskwartier wordt gevormd door het 'stedelijk erf': Een open middengebied welke een ruimtelijke relatie met de buitengracht legt en van waaruit zicht op de Lebuïnustoren is. De (nieuwe) (werk)woningen en kleine bedrijvigheid flankeren deze zone. De woningen en bedrijven aan het stedelijk erf vormen samen een bijzonder stedelijk woonmilieu tussen Pothoofd en Raambuurt.

De andere kant van het stedelijk erf wordt begrenst door het park en het Ten Zijthoff pand, welke een verblijfsplek biedt voor aanwonenden. Het Sluiskwartier legt via paden door het park en de stegen tussen de ontwikkelplots verbindingen met de Raambuurt, de IJsselzone en de binnenstad.



-  groene parkachtige rand, 'de parkzone'
-  'stedelijk erf' als nieuwe woonomgevingsidentiteit, zicht op Lebuïnus en buitengracht
-  'ontwikkelzone', alzijdig georiënteerde bebouwing

auto ontsluiting

De auto ontsluiting van het Sluiskwartier vindt vanaf het Pothoofd plaats. De toegang tot het stedelijk erf en de Brinkgarage ligt naast de Panoramaflat. Voordeel van deze ontsluiting tov de andere varianten is dat er een directe verbinding vanuit de belangrijkste aanrijroutes wordt gemaakt waardoor verkeerbewegingen beperkt worden. Daarnaast is deze positie positief voor de vindbaarheid van de Brinkgarage. Tot slot levert het kwalitatieve ruimte en een mooie aansluiting van het park naar de binnenstad op. De aanrijroute naar het Ten Zijthoff gebouw is vanaf de Emmastraat. De calamiteitenontsluiting voor auto's loopt via het pad aan de oostzijde van het park.



positie nieuwe inrit naar Sluiskwartier langs Panoramaflat



Brinkgrage gezien vanaf Emmastraat



Ten Zijthoff gebouw vanaf Emmastraat

hoofdopzet wegen en paden

De centrale strip ter plaatse van het stedelijk erf wordt 'onder spanning', licht gebogen vorm gegeven. Hierdoor wordt de lengte optisch verkort en wordt voorkomen dat het blikveld wordt bepaald door een lange rij auto's. Daarnaast beoogt de onder spanning gebrachte strip de visuele relatie te leggen met de Lebuïnustoren aan het Grote Kerkhof in de binnenstad van Deventer.

Voetpaden omzomen de ontwikkelplots vanuit het Pothoofd. Naast de autotoegang zijn er twee stegen die het Pothoofd met het stedelijk erf verbinden. De stegen zijn 2,5 meter breed. Deuren en ramen oriënteren zich op de steeg en er is aandacht voor licht en zicht, door positie tuinmuren, variatie in hoogte bebouwing en ervaring van groen. De parkpaden worden in dezelfde klinkers als de voetpaden om de ontwikkelplots uitgevoerd, wat samenhang in het hele gebied geeft. Het voetpad achter de parkeerstrook langs maakt deel uit van de parkpadenstructuur.



Referentiebeeld: de Manhuissteeg, Deventer

basisprofiel stedelijk erf

De sfeer van het Pothoofd wordt doorgezet in het stedelijk erf: De rijloper en openbare parkeervakken worden uitgevoerd in natuursteen keien, zoals toegepast op de kade aan het Pothoofd. De voetpaden worden uitgevoerd in gebakken klinkers in dezelfde kleur als de klinkers aan het Pothoofd. De ruimte voor de ontwikkelplots aan het stedelijk erf is integraal ontworpen tot aan de gevelrooilijn, heeft een uniforme basis en een industrieel karakter en wordt eveneens met natuursteen keien bestraat. Het profiel aan de parkzijde wordt opgesloten door een zitrand. Straatverlichting in het gebied heeft een modern en industrieel karakter om aan te sluiten bij de identiteit van het gebied.



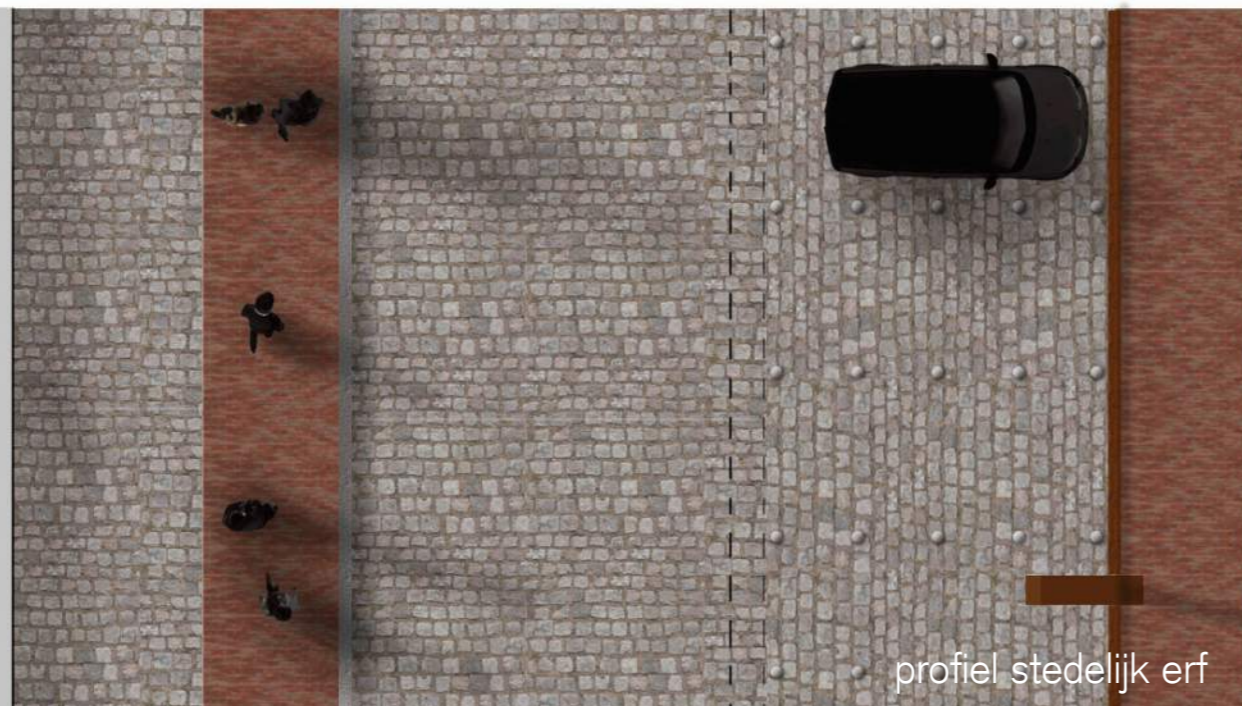
de sfeer van het Pothoofd wordt doorgezet in het stedelijk erf



referenties



materiaal referenties



profiel stedelijk erf



klinkerbestrating op het Pothoofd

parkzone

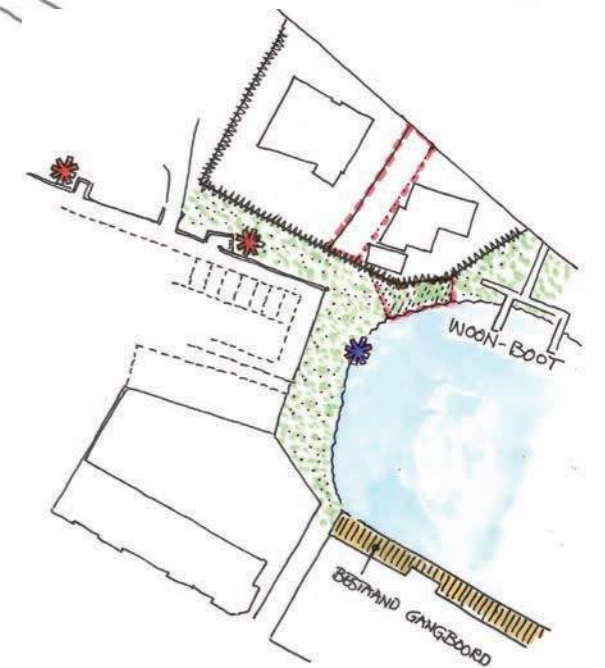
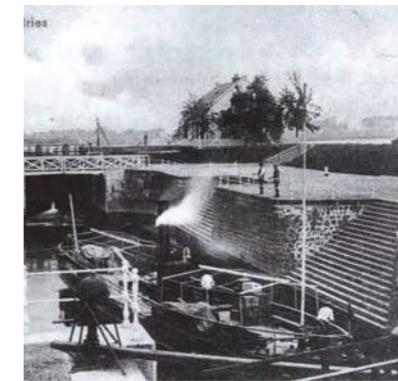
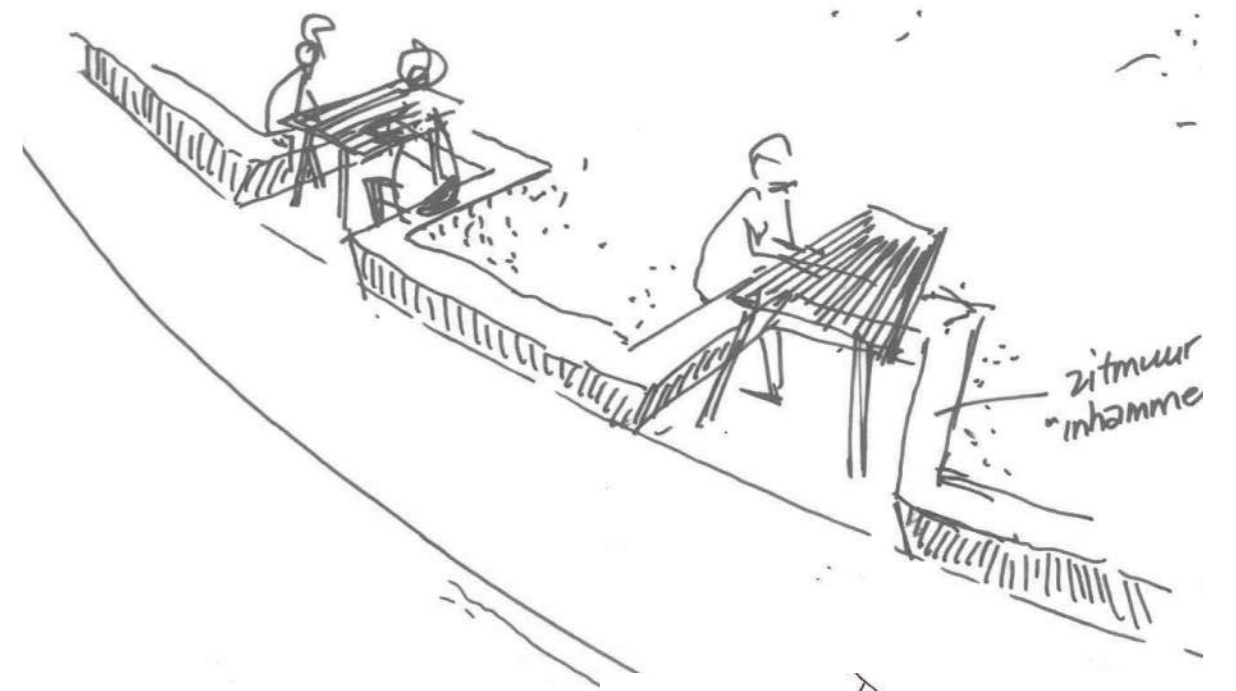
De paden in de parkzone sluiten aan op de stegen naar het Pothoofd, en zorgen voor een goede bereikbaarheid van de IJsselzone vanuit de Raambuurt. Eén van de paden flankeert het terras van het Ten Zijthoff gebouw.





parkzone, verblijfsplekken

De parkzone dient tevens als gemeenschappelijke tuin voor bewoners van het Sluiskwartier, hiervoor worden zitplekken in de rand van het park voorgesteld.

Op de kop van de buitengracht wordt bij de planuitwerking aandacht gegeven aan het voelbaar en/of zichtbaar maken van (restanten) van het oude sluishoofd, geïntegreerd in de overzone. Daarnaast wordt de (zicht)relatie tussen stedelijk erf en kolk hersteld.



-  zit- en verblijfsplekken
-  zichtbaar maken restanten oud sluishoofd. herstellen zichtrelatie stedelijk erf en kolk

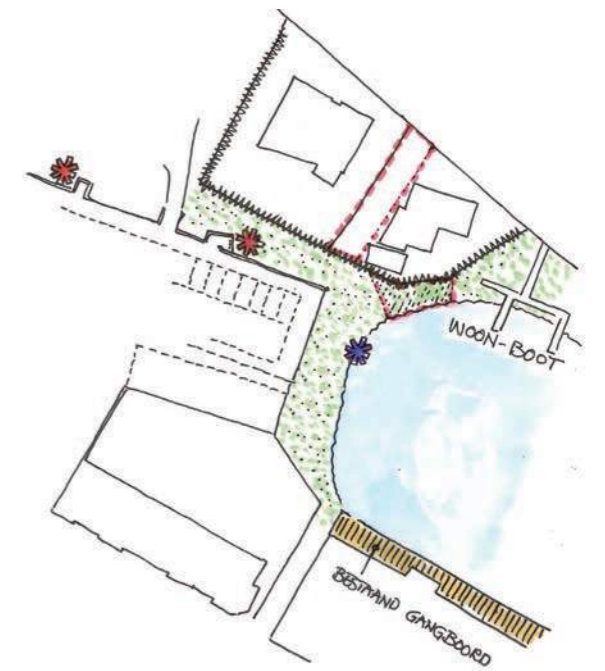
bij planuitwerking de oude sluis voelbaar maken

oevers

De oevers aan de noord- en westkant van de buitengracht moeten een continue en groene kwaliteit behouden/krijgen.



zicht vanaf Raambrug op nieuw te ontwikkelen stedelijk erf



zichtbaar maken restanten oud sluishoofd. herstellen zichtrelatie stedelijk erf en kolk

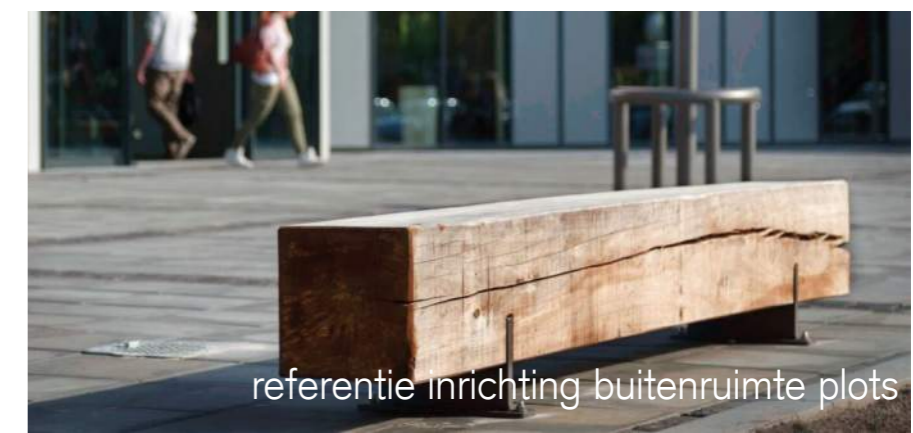


herstel van de groene oevers nodig

stedelijke erf, inrichting

De ruimte, grenzend aan de plots aan de stedelijk erfzijde kan deels worden gebruikt door de ontwikkelplots maar blijft eigendom van de gemeente. De buitenruimte vóór de ontwikkelplots kan door aanpalende bewoners/bedrijven worden gebruikt mits elementen (meubilair, kunst, etc.) mobiel/los geplaatst zijn en functiemarkering voor bijvoorbeeld parkeeraanduidingen ondergeschikt zijn (punaises of (anti) parkeerbuizen).

Een aantal plots grenst met de tuin aan het stedelijk erf, op de andere plots is onder voorwaarden ruimte voor aanleg van geveltuinen. Deze voorwaarden worden nader uitgewerkt in kavelpaspoorten. Op strategische plekken worden bomen geplaatst, hiervoor geldt een instandhoudingsverplichting.



stedelijk erf, parkeren

Voor het Sluiskwartier wordt uitgegaan van een parkeernorm van 1.3 pp per woning. Een beperkt aantal parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd op eigen terrein of inpandig. Het grootste deel zal worden gerealiseerd op het stedelijk erf. De parkeerbalans gaat uit van het toestaan van het verevenen van een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein/inpandig met de parkeerplaatsen op het stedelijk erf. De bewoners komen in aanmerking voor een parkeervergunning.

Indien, op basis van het programma en de parkeernorm, er een tekort is aan parkeerplaatsen op het stedelijk erf dan zullen de extra benodigde parkeerplekken moeten worden afgekocht. Het stedelijk erf is openbaar, maar het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen is beperkt (e.e.a. is afhankelijk van het definitieve programma en de definitieve inrichting van het stedelijk erf). Enig soelaas wordt mogelijk geboden door dubbelgebruik. Daarnaast zijn alternatieve parkeerconcepten zoals autodelen gewenst, voorwaarden hiervoor zullen verder worden uitgewerkt en vastgelegd in de kavelpaspoorten.

Voor overige functies geldt de Nota Parkeernormering; hier kan eventueel van afgeweken worden, mits sprake is van een goede onderbouwing welke door de gemeente getoetst kan worden.

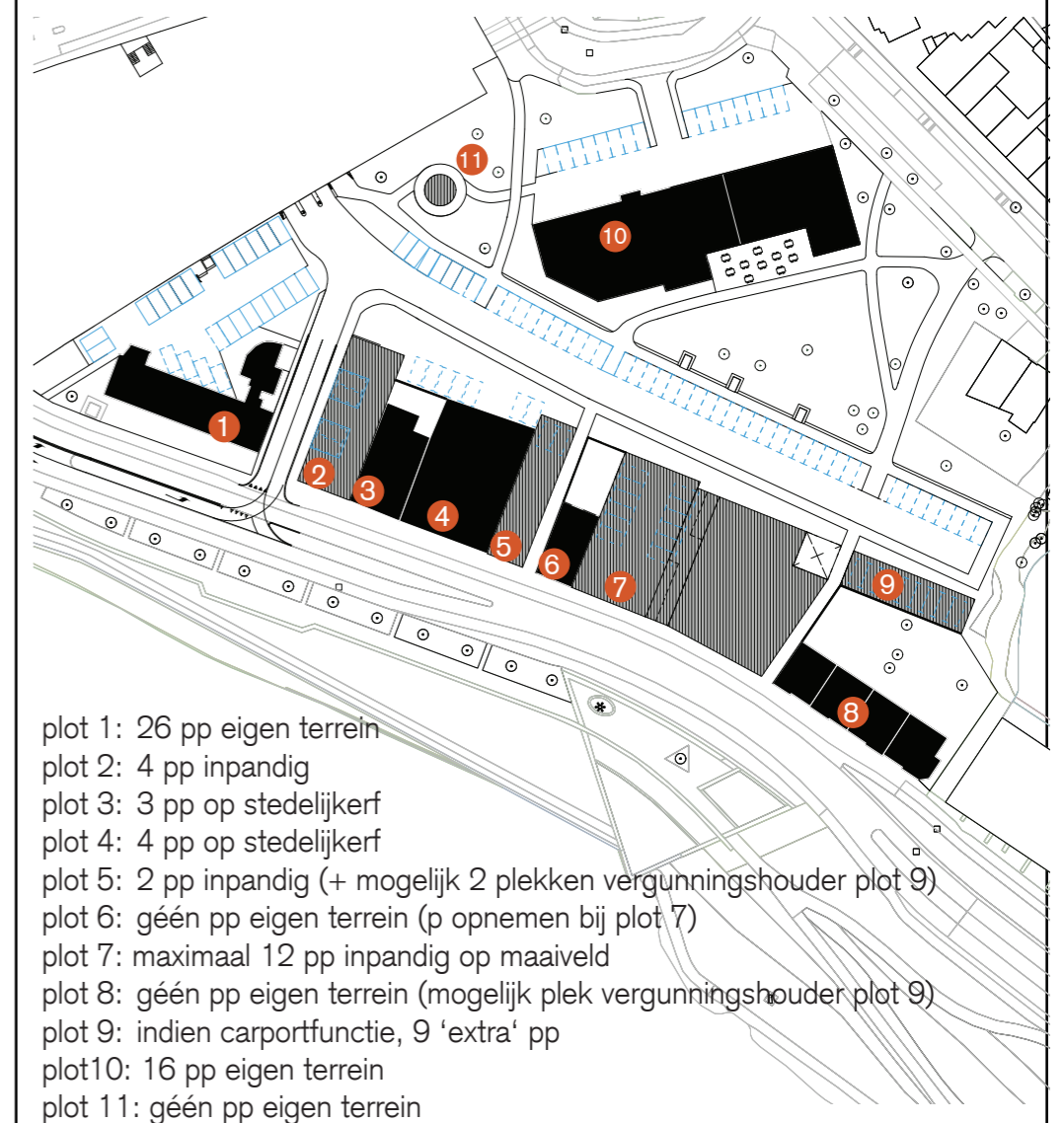


Fietsparkeren

De gemeente stelt ook eisen aan het realiseren van fietsparkeerplaatsen. Dat geldt alleen voor niet-woonfuncties (voor woningen is dit in het Bouwbesluit geregeld).

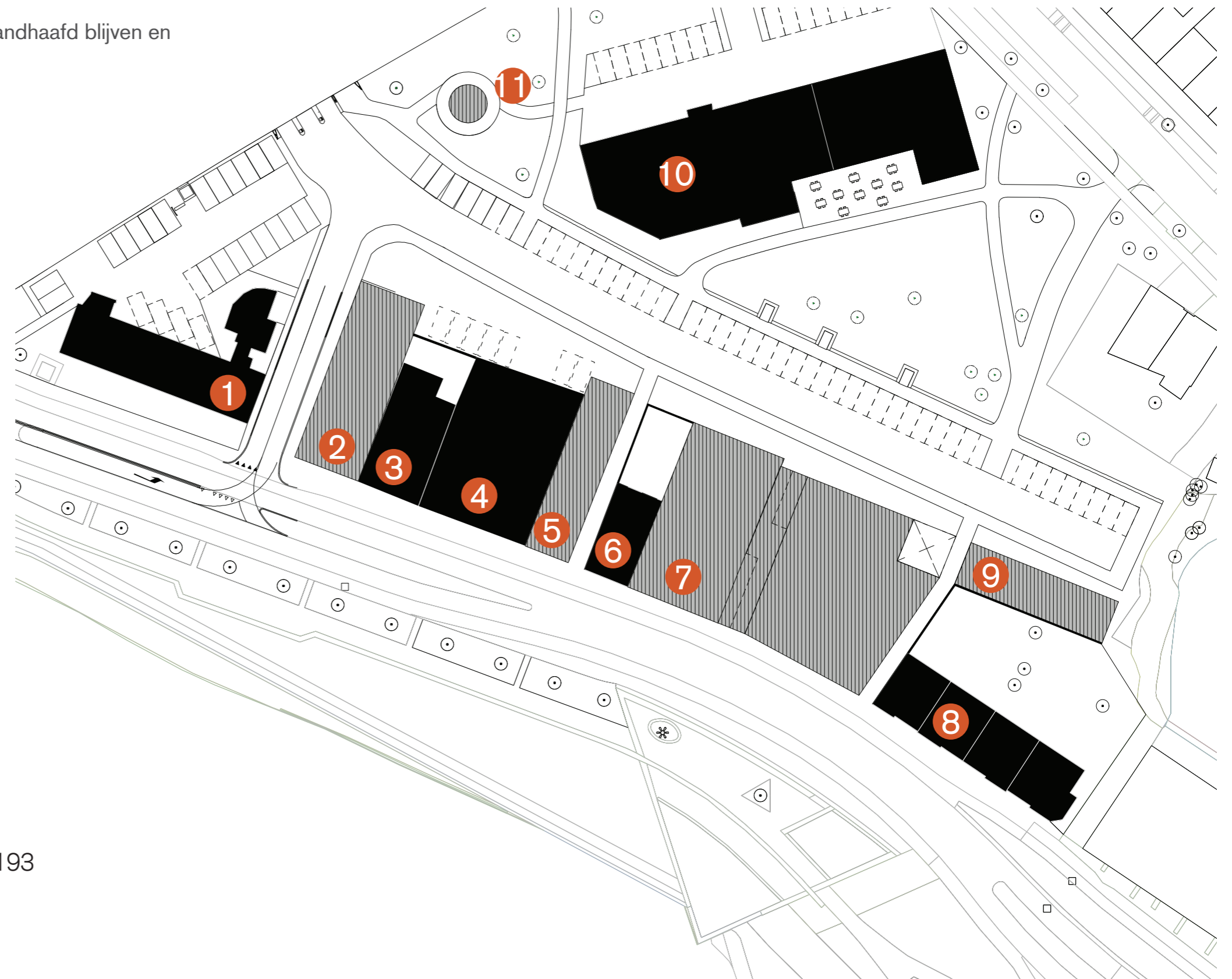
Meer info: www.deventer.nl/parkeernormen en dan 'beleidsregel en nota parkeernormen'.

mogelijke parkeerplekken per plot



ontwikkeldzone, te onderscheiden plots

Overzicht van de panden welke in het gebied gehandhaafd blijven en de positie van de nieuwbouw.

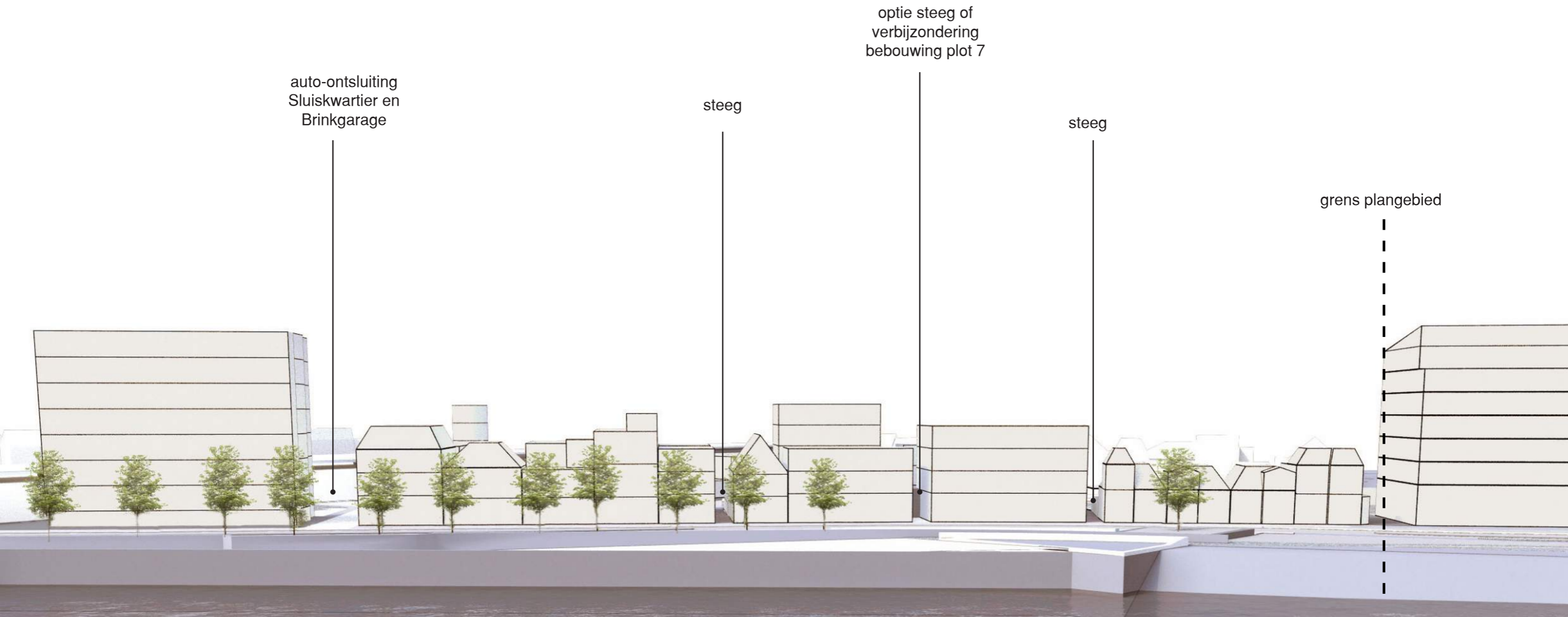


- | | | | |
|---|----|-----------|----------------------|
| ■ | 01 | Bestaand | Pothoofd t/m 103 |
| ▨ | 02 | Nieuwbouw | Pothoofd 115 |
| ■ | 03 | Bestaand | Pothoofd 117 |
| ■ | 04 | Bestaand | Pothoofd 123 |
| ▨ | 05 | Nieuwbouw | Pothoofd 187 t/m 193 |
| ■ | 06 | Bestaand | Sluisstraat 4 - 6 |
| ▨ | 07 | Nieuwbouw | |
| ■ | 08 | Bestaand | |
| ▨ | 09 | Nieuwbouw | |
| ■ | 10 | Bestaand | |
| ▨ | 11 | Nieuwbouw | |

bouwenvelop pothoofd

Tussen de relatief grootschalige woongebouwen (de Panoramaflat en de Pothoofdflats, beiden zeven verdiepingen op een plint) moeten de bestaande en nieuw te bouwen panden aan het Pothoofd een in maat, schaal en sfeer samenhangend ensemble gaan vormen. Om de samenhang met de te behouden panden te garanderen is voor de nieuwbouw-plots aan de Pothoofdzijde een bouwenvelop bepaald: Het toegestane bouwvolume op plot 2 is drie lagen met kap, op plot 5 wordt een drielaagse bebouwing voorgeschreven en op plot 7 een combinatie van drie tot vier bouwlagen. In de kavel-paspoorten, die voor de gronduitgifte gemaakt zullen worden, zullen de kaders verder gespecificeerd worden.

NB De hoogte van de bestaande panden zoals aangegeven op tekening is indicatief, inmeting van de panden zal nog plaatsvinden.



te handhaven bebouwing pothoofd

De Panoramaflat en een aantal als cultuur historisch waardevol aangemerkte panden blijven gehandhaafd.

Panoramaflat

Pothoofd
115

De Boze Goudvis
Pothoofd 117

Pothoofd
123

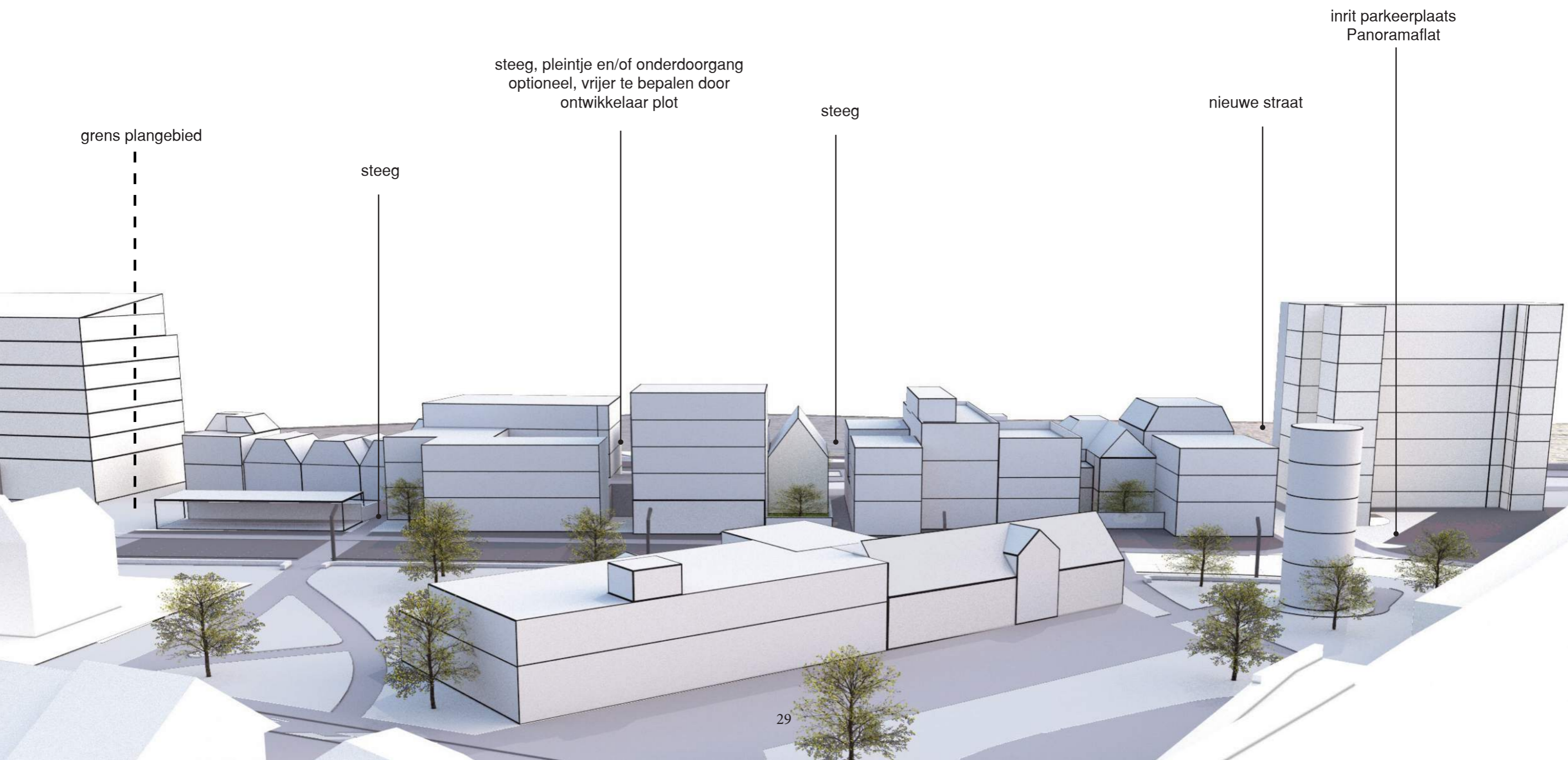
Pothoofd
187-193

grens plangebied



bouwenvelop stedelijk erf

Ook aan de stedelijk erfzijde is voor de nieuwbouw een bouwenvelop bepaald. Op plot 2 en plot 5 wordt bebouwing in drie bouwlagen voorgeschreven, voor plot 7 geldt een bebouwingsenvelop tussen de drie en vijf bouwlagen.



te handhaven bebouwing stedelijk erf

De Panoramaflat en een aantal als 'cultuur historisch waardevol' aangemerkte panden blijven gehandhaafd. Vanaf het stedelijk erf gezien bepalen de achtertuinen en tuinmuren (plot 2 en 5) en het erf (Panoramaflat) van een aantal van deze panden mede het beeld. Ook de panden aan de Sluisstraat 4-6 blijven behouden. Voor deze bebouwing geldt dat ze door hun ligging in het park alzijdig moeten zijn, dat wil zeggen dat ze aan alle kanten een representatieve kwaliteit moeten hebben/krijgen.



impressie pothoofd

Bestaande- en nieuwbouw panden aan het Pothoofd liggen in één rooilijn die het wegverloop volgt.
De nieuwbouw varieert in hoogte en is aan de Pothoofdzijde maximaal vier bouwlagen hoog.



impressie pothoofd

Bestaande- en nieuwbouw panden aan het Pothoofd liggen in één rooilijn die het wegverloop volgt. De nieuwbouw varieert in hoogte en is aan de Pothoofdzijde maximaal vier bouwlagen hoog.



impressie stedelijk erf

Bestaande- en nieuwbouw panden aan de stedelijk erfzijde hebben een ten opzichte van elkaar verspringende rooilijn, welke is vastgelegd in de plankaart. De diepte van het erfprofiel achter de klinkersstrook varieert per plot van 3 tot 12 meter. Dit is de zone van het stedelijk erf waar ploteigenaren onder voorwaarden gebruik van mogen maken. Deze zone biedt ook ruimte voor kunst. De achtertuinten die grenzen aan het stedelijk erf dragen positief bij aan een gevarieerd beeld. De tuinmuren zijn van hoge kwaliteit in materiaal en vormgeving.



impressie stedelijk erf

Bestaande- en nieuwbouw panden aan de stedelijk erfzijde hebben een ten opzichte van elkaar verspringende rooilijn, welke is vastgelegd in de plankaart. De diepte van het erfprofiel achter de klinkersstrook varieert per plot van 3 tot 12 meter. Dit is de zone van het stedelijk erf waar ploteigenaren onder voorwaarden gebruik van mogen maken. De achtertuinen die grenzen aan het stedelijk erf dragen positief bij aan een gevarieerd beeld. De nieuw te maken inrichting aan de oude gracht kan refereren aan elementen van de oude sluis.



impressie park-entree vanaf Emmastraat

Een doorkijkje door het park naar het stedelijk erf bepaalt het eerste beeld bij benadering van het Sluiskwartier via de Emmastraat. Op deze plek is ruimte gereserveerd voor een in het oog springend bouwwerk dat refereert aan de industriële geschiedenis van het gebied.



impressie park-entree vanaf Sluisstraat

Doorzicht vanaf de Sluisstraat naar het park met daarachter een blik op het stedelijk erf.



sfeerbeelden nieuwbouw Pothoofd



plot 4, optie voor 'add on' op De Boze Goudvis



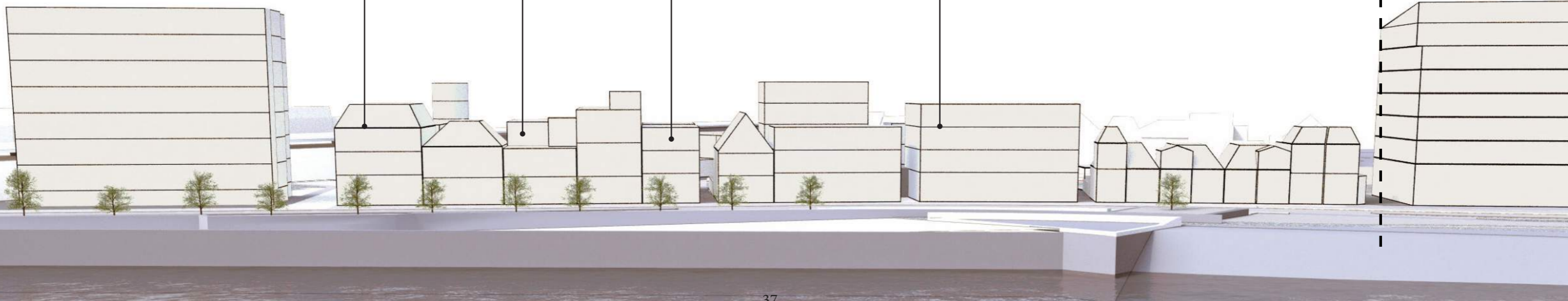
plot 7, stoere industriële architectuur, bouwmassa: een samenhangend of een gebouw met accenten

plot 2, moderne vertaling van 19e eeuw woon-werkpand



plot 5, eigentijds pakhuis

grens plangebied



sfeerbeelden nieuwbouw stedelijk erf



plot 7, stoere industriële architectuur, bouwmassa: een samenhangend of een gebouw met accenten



plot 9, carport



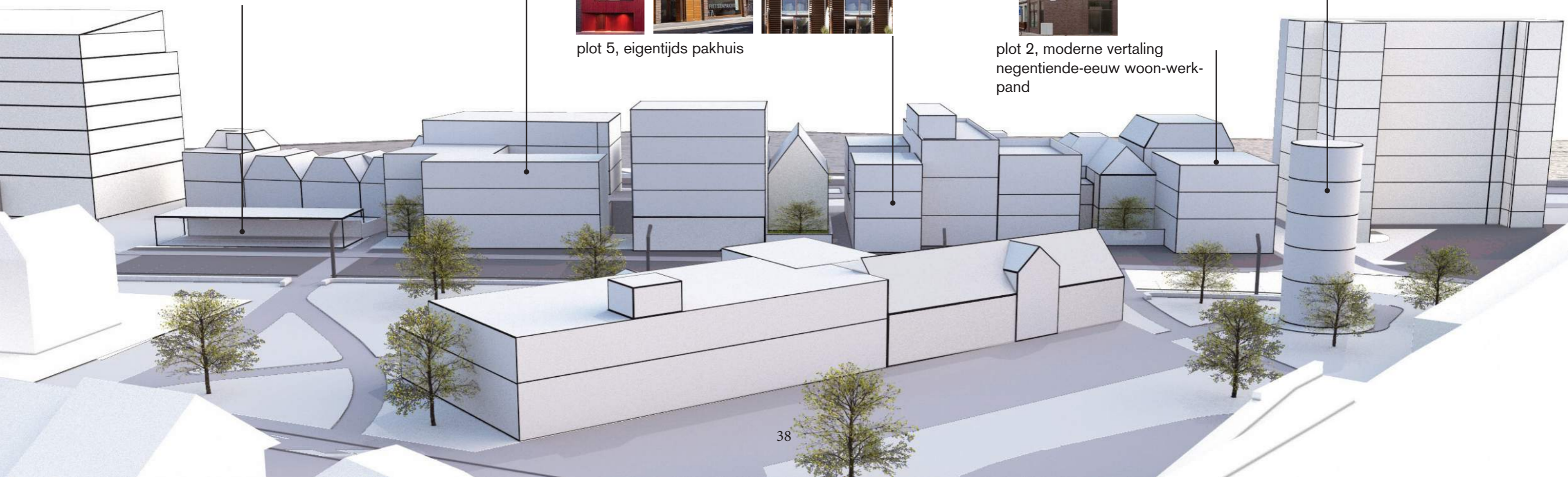
plot 5, eigentijds pakhuis



plot 2, moderne vertaling negentiende-eeuw woon-werkpand



plot 11, folly



4

aandachtspunten vervolg

aandachtspunten vervolg

Na het vaststellen van het ontwikkelplan kan de verdere planuitwerking worden opgepakt.

Er zijn nog enkele aandachtspunten:

Programma:

Plot 2 is onderzocht ten behoeve van sociale woningbouw. Indien hiervoor gekozen wordt heeft dit consequenties voor de grondexploitatie.

Inpassing sluis:

In overleg wordt onderzocht hoe de voormalige sluis een plek krijgt in het plan. Op dit moment wordt het terugbrengen van de Sluisdeuren aan de Binnengrachtszijde en het in de bestrating terugbrengen van de contouren onderzocht. In de zoektocht wordt onder andere samengewerkt met het SIED en Stichting Oud Deventer.

De plan advies raad (PAR):

Het ontwikkelplan is twee maal besproken in de PAR. De PAR heeft positief geadviseerd met een aantal aandachtspunten: waren liever eerder in het proces betrokken, voordat het kader behoud nieuwbouw is vastgesteld. De parkeergarage, en dan met name de entrees, moet meegenomen worden in de uitwerking van het stedenbouwkundig plan, het parkeren op het stedelijk erf is erg dominant, zij adviseren plot 9 direct op te nemen in de uitgifte en hier woningbouw te ontwikkelen en zij vragen in de verdere uitwerking aandacht voor de zij- en achtergevel van de Panoramafat.

BIJLAGEN

verkeerskundige uitgangspunten

RHDHV heeft in opdracht van de gemeente Deventer een verkeerskundige variantenstudie voor de Brinkgarage verricht. Onderzocht is hoe de verschillende parkeerfaciliteiten het beste ontsloten kunnen worden (in onderlinge samenhang) en wat dit betekent voor de looproutes tussen de parkeerfaciliteiten en de binnenstad. Hieronder de voor het stedenbouwkundig ontwerp Sluiskwartier relevante randvoorwaarden en conclusies uit de rapportage:

'Voor een parkeergarage met iets meer dan 300 parkeerplaatsen is één poortje voor inrijdend en één poortje voor uitrijdend verkeer voldoende. De gemeente Deventer heeft aangegeven dat zij in alle varianten een derde controlepoortje wil, waardoor groepen met een gereserveerde parkeerplaats langs de wachtrij geleid kunnen worden. Dit is uitgewerkt in het schetsontwerp.'

'Voor deze studie zijn verkeerskundige en ruimtelijke beoordelingscriteria opgesteld. Bij elk criterium is minimaal één indicator benoemd om de varianten te beoordelen. Voor deze studie wegen de verkeerskundige criteria zwaarder mee dan de ruimtelijke.'

'Uit deze studie blijkt dat twee varianten goed functioneren:

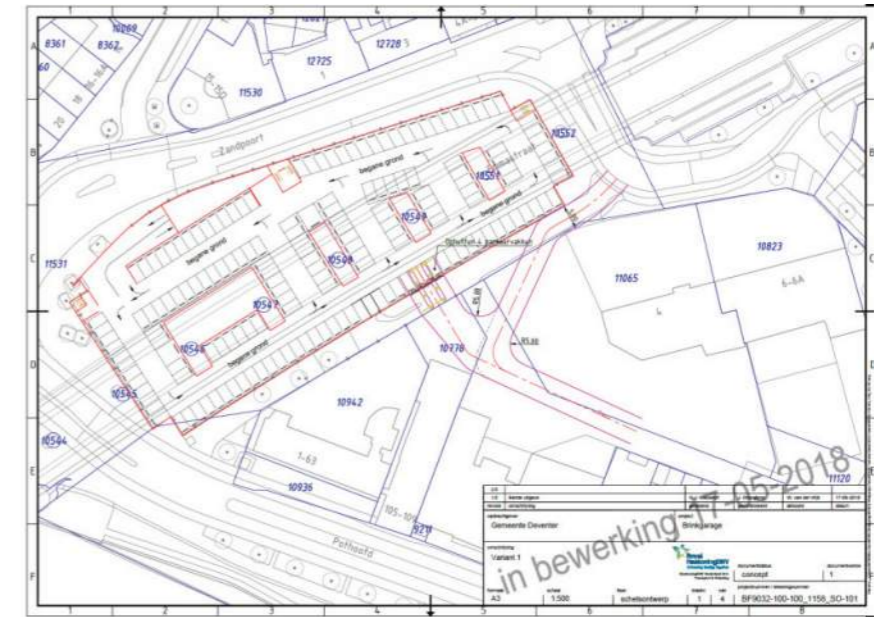
1. Parkeergarage + Sluiskwartier via Emmastraat.
2. Parkeergarage + Sluiskwartier via Pothoofd.

Beide varianten kunnen het verkeersaanbod afwikkelen en worden neutraal tot goed beoordeeld op de overige criteria. Verkeerskundig gezien heeft variant 2 de voorkeur omdat:

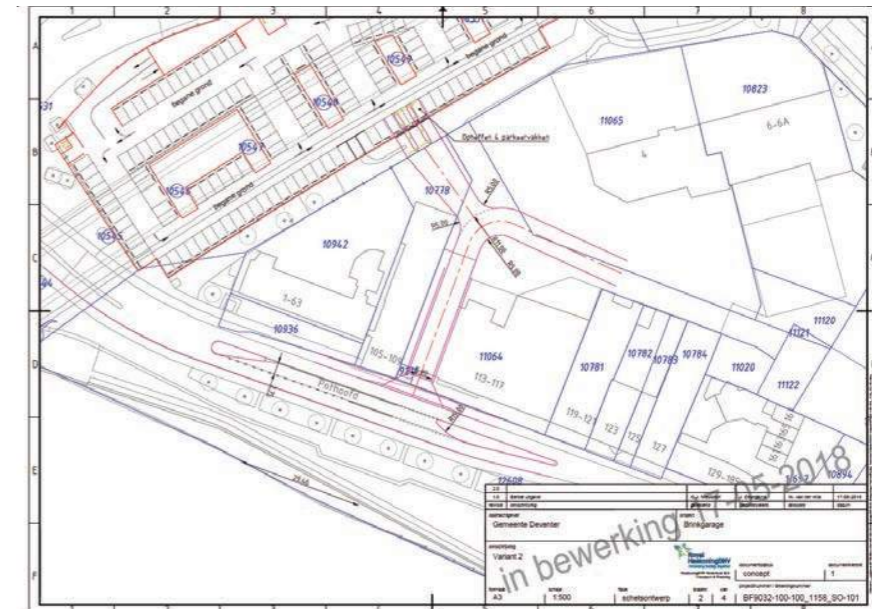
- In deze variant de meest logische route naar de parkeergarage ontstaat.
- Bewoners van het Sluiskwartier een directe ontsluiting naar het Pothoofd krijgen.
- De Bokkingshang in de toekomst een andere functie kan krijgen, omdat deze niet meer noodzakelijk is voor de verbinding tussen het Pothoofd en de parkeergarage en Sluiskwartier. Een aangename looproute tussen Sluiskwartier/Brinkgarage en de binnenstad laat zich eenvoudiger inpassen.'

(BRON concept rapport Ontsluiting Brinkgarage 08-06-2018, van Royal HaskoningDHV.)

De conclusies uit de verkeerskundige variantenstudie zijn als uitgangspunt meegenomen in het stedenbouwkundig ontwerp Sluiskwartier. In Model 1 wordt de ontsluiting georganiseerd via het Pothoofd (in de rapportage aangegeven als de voorkeurvariant), in Model 2 via de Emmastraat.



Variant 1: Parkeergarage + Sluiskwartier via Emmastraat
BRON Concept rapport Ontsluiting Brinkgarage 08-06-2018, van Royal Haskoning DHV



Variant 2: Parkeergarage + Sluiskwartier op Pothoofd
BRON Concept rapport Ontsluiting Brinkgarage 08-06-2018, van Royal Haskoning DHV

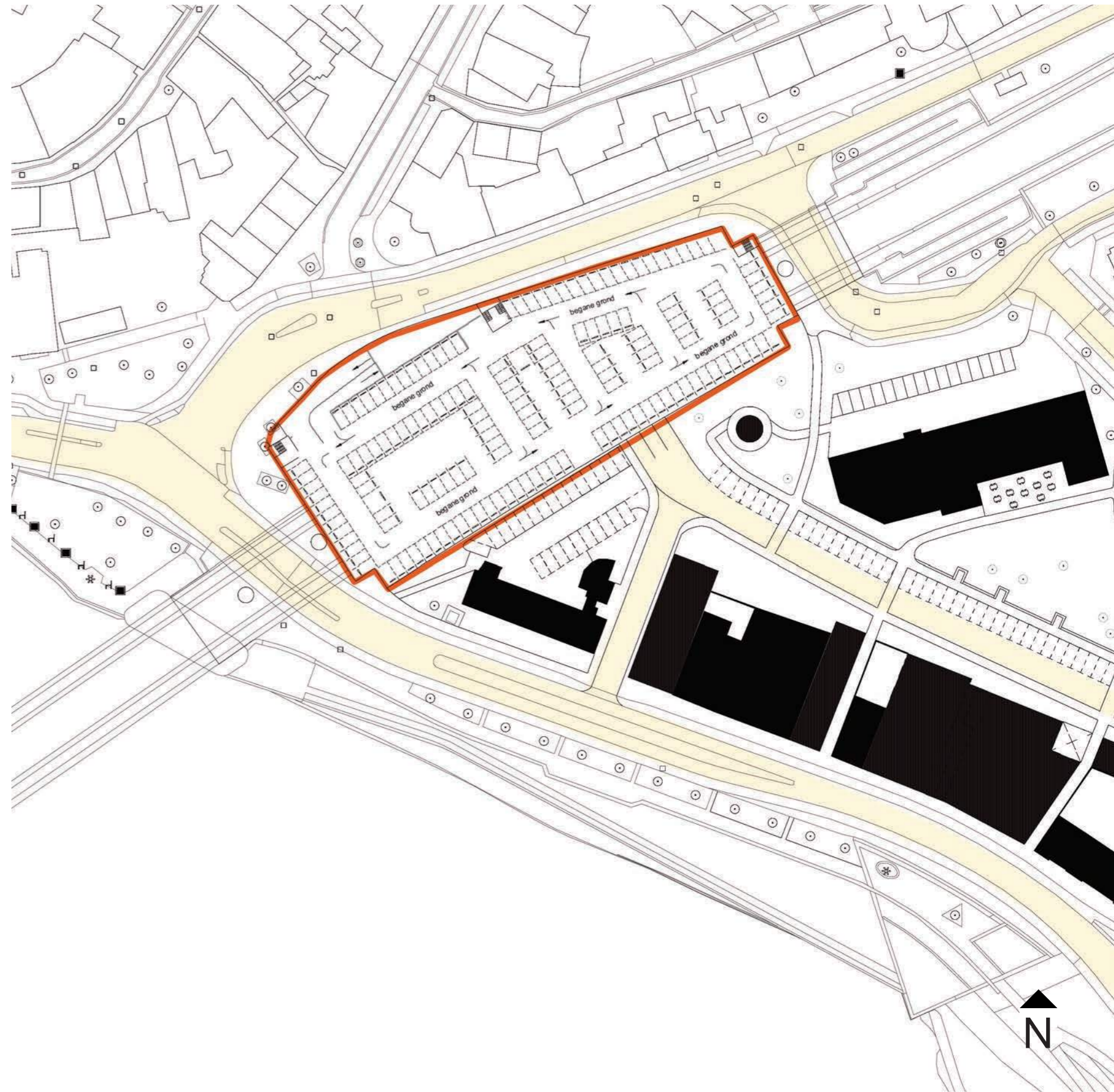
autotoegang

In model 1 is de autotoegang tot het stedelijk erf en de Brinkgarage aan het Pothoofd, naast de Panoramaflat. In stedenbouwkundige zin is het Pothoofd een belangrijke en herkenbare primaire hoofdweg met een nadrukkelijk eigen karakter en identiteit vanwege de ligging langs de IJssel. Dit zijn argumenten om de auto ontsluiting via deze straat te organiseren. De autotoegang van de parkeerplaats van de Panoramaflat is in dit model ook vanaf het stedelijk erf.

Door de auto ontsluiting vanaf het Pothoofd te organiseren, kan het beoogde parkachtige karakter aan de noordzijde van het stedelijk erf sterker worden aanzet. Het Ten Zijthoff gebouw wordt hierbij als het ware opgenomen in de parkzone.

De primaire voetgangersverbinding vanaf het stedelijk erf richting binnenstad loopt door de parkzone waardoor deze route een herkenbare en groene kwaliteit krijgt.

De positie van de toegangsweg van het Pothoofd naar het stedelijk erf plaatst de Panoramaflat min of meer los van de naastgelegen bebouwing. Vanwege het verschil in identiteit van beide deelgebieden is dit een mooie manier om dit gegeven als stedenbouwkundig logisch te gaan ervaren. Het voetpad vanaf het stedelijk erf naar het centrum via het Pothoofd is gekoppeld aan de autotoegang. Dit maakt haar duidelijk en herkenbaar.



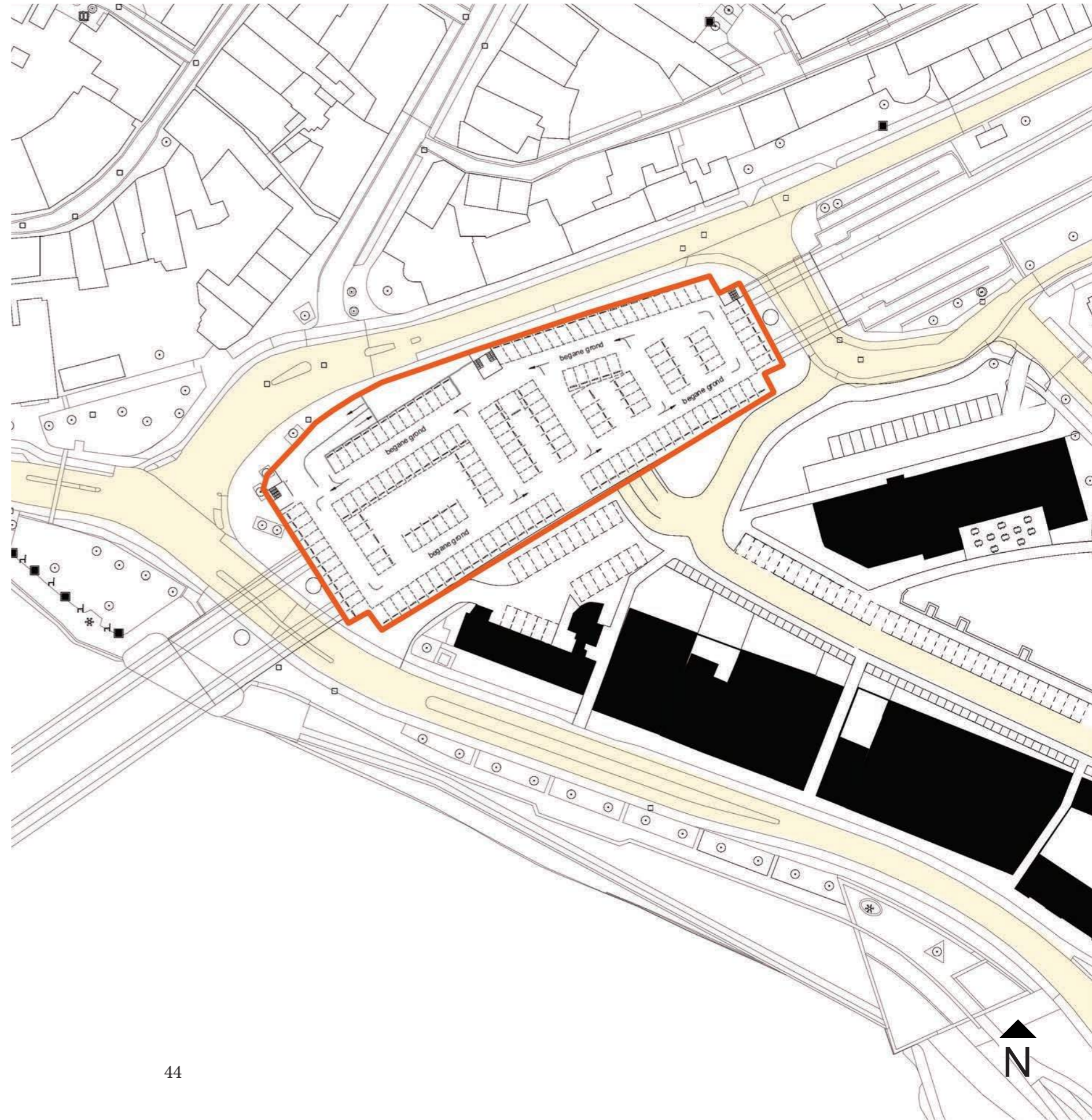
model 2

Model 2 laat de autotoegang naar het stedelijk erf en de Brinkgarage vanaf de Emmastraat ongeveer op haar huidige plek. Logistiek gezien worden in dit model de uitrij- en opstelmogelijkheden geoptimaliseerd. Alle nadelen wat betreft vindbaarheid in de wegenstructuur/wegenhiërarchie ten aanzien van de huidige situatie blijven in dit model echter bestaan.

De looproute vanaf het stedelijk erf om de noordzijde van de garage is logischerwijs aan deze autotoegang gekoppeld. De looproute om de zuidzijde loopt primair via de stegen naar het Pothoofd en vervolgens langs deze weg.

Het huidige voetpad voorlangs de garage blijft gecombineerd met de autotoegang vanaf het Pothoofd voor bewoners van de panoramaflat. Deze mist daardoor kansen voor een duidelijke identiteit en herkenbaarheid en kan wellicht beter komen te vervallen.

De auto ontsluiting van het parkeerterrein bij de Panoramaflat blijft in dit model ook op de huidige positie. Er is niet voor gekozen de toegang van dit terrein te organiseren via het stedelijke erf omdat de aanrijroute dan het uitgaande verkeer van de Brinkgarage gevoelsmatig te veel zou belemmeren.



motivatie voorkeur model 1

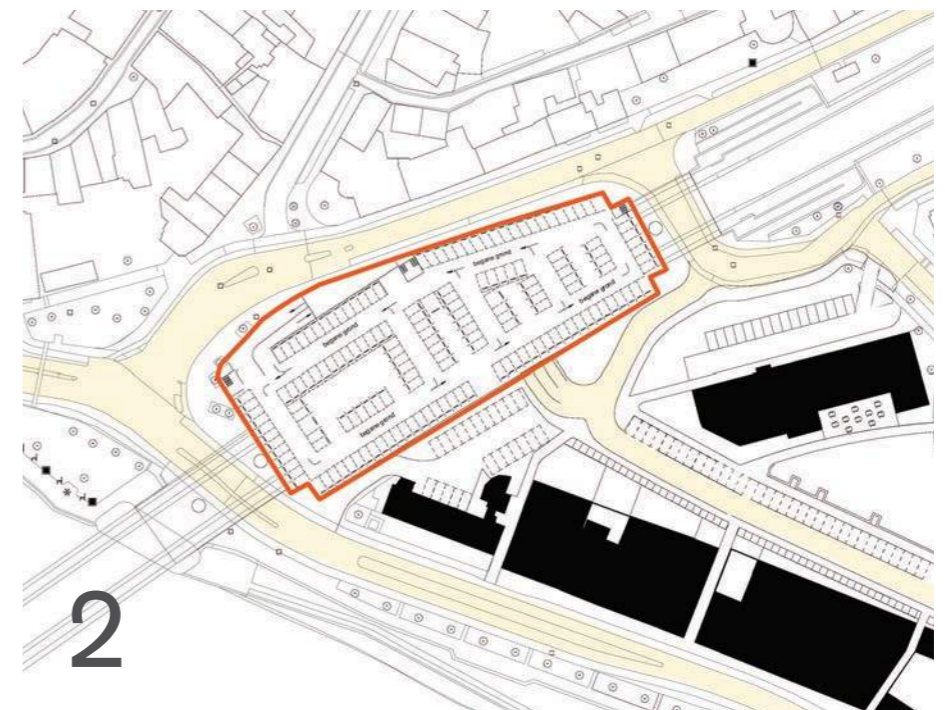
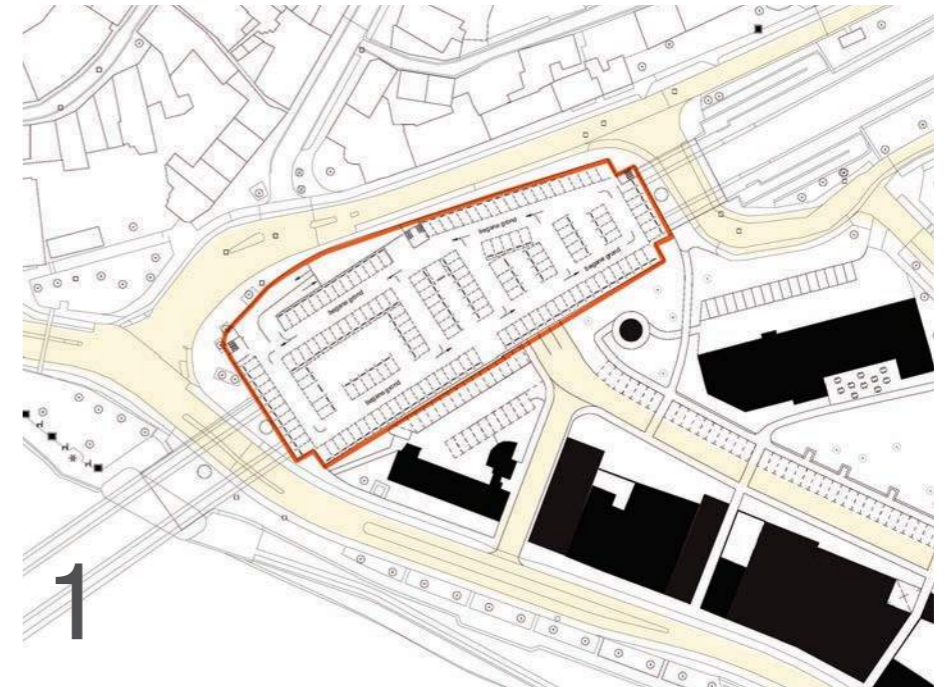
De verkeersgeneratie op de Emmastraat en Bokkingshang neemt drastisch af indien wordt gekozen voor een ontsluiting van de Brinkgarage via het Pothoofd. Hierdoor wordt de verbinding tussen binnenstad en Sluiskwartier verbeterd. Dit sluit aan bij het ambitedocument "Een bericht aan de stad" van Jo Coenen en Fons Asselbergs. Hierin valt te lezen: "Belangrijke stedelijke structuren, zoals de Welle en het Sluiskwartier worden in belevingswaarde en kwaliteitsverbetering zeer belemmerd, terwijl ze toch een hoge potentie hebben om de vitaliteit van de binnenstad gunstig te beïnvloeden".

De bebouwing aan de Bokkingshang en de voormalige bebouwing aan de inmiddels gedempte haven (ter hoogte van de Ten Zijthoff), hebben van oudsher een sterke samenhang gekend. Door aanleg van de Wilhelminabrug en demping van de haven is er een duidelijke scheiding ontstaan tussen deze twee bebouwingswanden. Door de verkeerskundige impact van de Bokkingshang te minimaliseren wordt ervoor gezorgd dat er een betere aansluiting wordt gecreëerd in deze van oudsher sterk met elkaar verbonden gebieden.

Door de ontsluiting direct langs de Panoramaflat wordt de zelfstandigheid van de Panoramaflat als architectonisch object gewaarborgd. Door de positie van de nieuwe autotoegang naar het stedelijk erf komt de Panoramaflat vrij te liggen en ontstaat de kans om een nieuwe, goed zichtbare en herkenbare hoofdentree van de flat te realiseren. De ontsluiting via het Pothoofd maakt realisatie van een extra ontsluiting tussen brug en Panoramaflat overbodig. Hierdoor wordt het mogelijk om een extra groenstrook te realiseren tussen Panoramaflat en brug. Hierdoor wordt de Panoramaflat in een groene setting geplaatst. Daardoor zal ook de Panoramaflat beter tot haar recht komen als architectonisch object.

De afname van de verkeersintensiteit aan de Bokkingshang biedt kansen om de Bokkingshang op te waarderen als verblijfsgebied, dan wel flaneerzone. Van oudsher was de Bokkingshang de kade die de binnenstad afrondde richting de oude haven. De voormalige Ten Zijthoffpanden komen beter tot hun recht doordat deze in een meer groene setting kunnen worden gebouwd. Ter plaatse van ontwikkelenvlop 11 ontstaat ruimte om een extra gebiedseigen icoon toe te voegen.

Sloop van het pandje dat tegen de Panoramaflat is aangebouwd is te motiveren omdat er sprake is van een integrale afweging. Een betere verkeersstructuur, verbetering van ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid. Daarnaast is de cultuurhistorische waarde van dit pandje danig aangetast door diverse verbouwingen in de tweede helft van de twintigste eeuw. Het gebied verliest daarmee geen cultuurhistorisch waardevol object.



de Brinkgarage

Het Sluiskwartier en de Brinkgarage hebben door hun ligging een belangrijke ruimtelijke en verkeerskundige relatie. Ruimtelijk, met name omdat de garage tussen het Sluiskwartier en het stadscentrum ligt. En verkeerskundig omdat de autotoegang van de garage via het Sluiskwartier plaatsvindt.

De Brinkgarage is in 2005 als tijdelijke parkeergarage aangelegd. Gekoppeld aan het besluit van de gemeenteraad op 30 mei 2017 tot vaststelling van het scenario Behoud & Nieuwbouw voor de herontwikkeling van het Sluiskwartier, is besloten om de Brinkgarage de permanente status te geven. Het besluit tot behoud van de garage noodzaakt tot het opstellen van een renovatieplan, zodanig dat de garage gedurende 30 jaar vrij is van groot onderhoud. De Brinkgarage biedt plek aan het bezoekersparkeren ten behoeve van het zuidoostelijke deel van het centrumgebied van Deventer. Aanvullende ambities is het verbeteren van de gebruikskwaliteit van de garage.

De huidige auto ontsluiting dient te worden verbeterd. Met als uitgangspunt het verkeerskundig onderzoek door RHDHV d.d. 08-06-2018 zijn hiervoor twee stedenbouwkundige modellen gemaakt (model 1 met een ontsluiting vanaf het Pothoofd en model 2 met een ontsluiting vanaf de Emmastraat). Daarnaast is het verbeteren van de verbinding tussen de garage en het stadscentrum voor voetgangers en het verbeteren van de beeldkwaliteit van de garage gewenst. Doel hiervan is een bijdrage leveren aan het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het stadscentrum voor bezoekers (economisch effect). Het gebouw moet aan haar gebruikers een 'hartelijk welkom in de Hanze-stad' bieden.

In de notitie belevingsmaatregelen Brinkgarage d.d. 18-9-2018 worden door RHDHV aanbevolen om de zichtbaarheid en vindbaarheid van de Brinkgarage in de huidige situatie te verbeteren, de (bouw)technische kwaliteit te verbeteren en (het gevoel van) de sociale veiligheid intern te verbeteren.



de voetgangersentree is niet uitnodigend



de mate van transparantie van de gevels wordt positief gewaardeerd

verkenning

Architectonische en stedenbouwkundige verkenning:

De huidige parkeergarage is feitelijk onder het viaduct geschoven. Deze maakt daardoor meer onderdeel uit van de infrastructuur dan dat ze als gebouw wordt ervaren. Dit wordt versterkt door de materialisering en vormgeving van de gevels. Het gevolg hiervan is dat de garage zich bescheiden voegt in het straatbeeld, een gegeven dat positief gewaardeerd wordt. Ook positief is dat je, door de mate van transparantie van de (strek)metalen gevels, in zekere zin een doorzicht hebt naar de andere kant. Dit brengt een aangename luchtigheid in het plan en draagt bij aan (het gevoel) van veiligheid.

Omdat de parkeergarage alleen voor parkeerders toegankelijk is, vormt ze een barrière tussen het Sluiskwartier en de binnenstad. Zowel visueel als fysiek. Het zicht op de Lebuïnuskerk in de stedenbouwkundige hoofdopzet verwijst wel naar de aanwezigheid van het stadscentrum, maar looproutes naar het centrum vanuit het stedelijk erf leiden noodzakelijkerwijs om de parkeergarage heen.

De huidige (auto)toegang van de garage is door haar achteraf ligging slecht vindbaar en daarnaast moeilijk toegankelijk (krap). De voetgangerstoegang die aan de centrumzijde ligt is niet uitnodigend, heeft daarbij weinig 'smoel' en is relatief donker door de teruggelegen ligging waardoor ze bovendien enigszins onveilig aanvoelt.



de garage wordt ervaren als deel van de infrastructuur



de mate van transparantie van de gevels wordt positief gewaardeerd



de huidige autotoegang is krap en moeilijk vindbaar

beeldkwaliteit

Het uitnodigend en herkenbaar maken van de entrees van de garage is primair nodig om de inpassing van de parkeergarage in het stedenbouwkundig weefsel te verbeteren. Het ontwerp van de entrees moet de garage allure en karakter geven en tevens aansluiten op/passen bij de architectuur van de huidige gevel. Het ontwerp van beide entrees is 'familie' van elkaar.

De impressie geeft een beeld van de ingrediënten waarmee gewerkt moet worden en is niet bedoeld als letterlijk ontwerp. De ingrediënten zijn: uitnodigende entreepuien voor zowel auto's als voetgangers, integreren naamgeving en alle nader te benoemen programmaonderdelen in het ontwerp, aandacht voor (dag- en kunst)licht en (door)zicht, hoogte inzetten als middel voor verbijzondering aan de centrumzijde. De detaillering en materialisering moeten van een hoge kwaliteit zijn.

Omdat ook het stedelijk erf een belangrijke parkeerfunctie heeft voor binnenstadsbezoekers, dienen ook de looproutes om de garage heen aantrekkelijk en goed herkenbaar te zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat de zuidwestpunt van de garage aan het Pothoofd zo ver uitsteekt dat ze zowel visueel als functioneel als hinderlijk wordt ervaren. We bevelen aan om op termijn te onderzoeken of op deze plek een aanpassing hierop kan plaatsvinden.

Voor de verbetering van de garage is de 1% regeling voor kunst van toepassing is. Aanbevolen wordt om een kunstenaar te betrekken bij het aantrekkelijk maken en het geven van een beeldbepalend gezicht van de voetgangersentree aan de stadszijde. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan het betrekken van een kunstenaar ten aanzien van het ontwerp van de verlichting en/of naamgeving.





gemeente
Deventer

**CITY
DEVELOPER-S**

sa
CO
n

Burg. Roelenweg 28
8021 EW Zwolle
T 038-4221050
info@sacon.nl
www.sacon.nl

Panoramaflat

Pothoofd
115

De Boze Goudvis
Pothoofd 117

Pothoofd
123

Pothoofd
187-193

grens plangebied

ontwikkeldzone

Te onderscheiden plots, overzicht van de panden welke in het gebied gehandhaafd blijven en de positie van de nieuwbouw.

■	01	Bestaand	Pothoofd t/m 103
▨	02	Nieuwbouw	Pothoofd 115
■	03	Bestaand	Pothoofd 117
■	04	Bestaand	Pothoofd 123
▨	05	Nieuwbouw	Pothoofd 187 t/m 193
■	06	Bestaand	Sluisstraat 4 - 6
▨	07	Nieuwbouw	
■	08	Bestaand	
▨	09	Nieuwbouw	
■	10	Bestaand	
▨	11	Nieuwbouw	



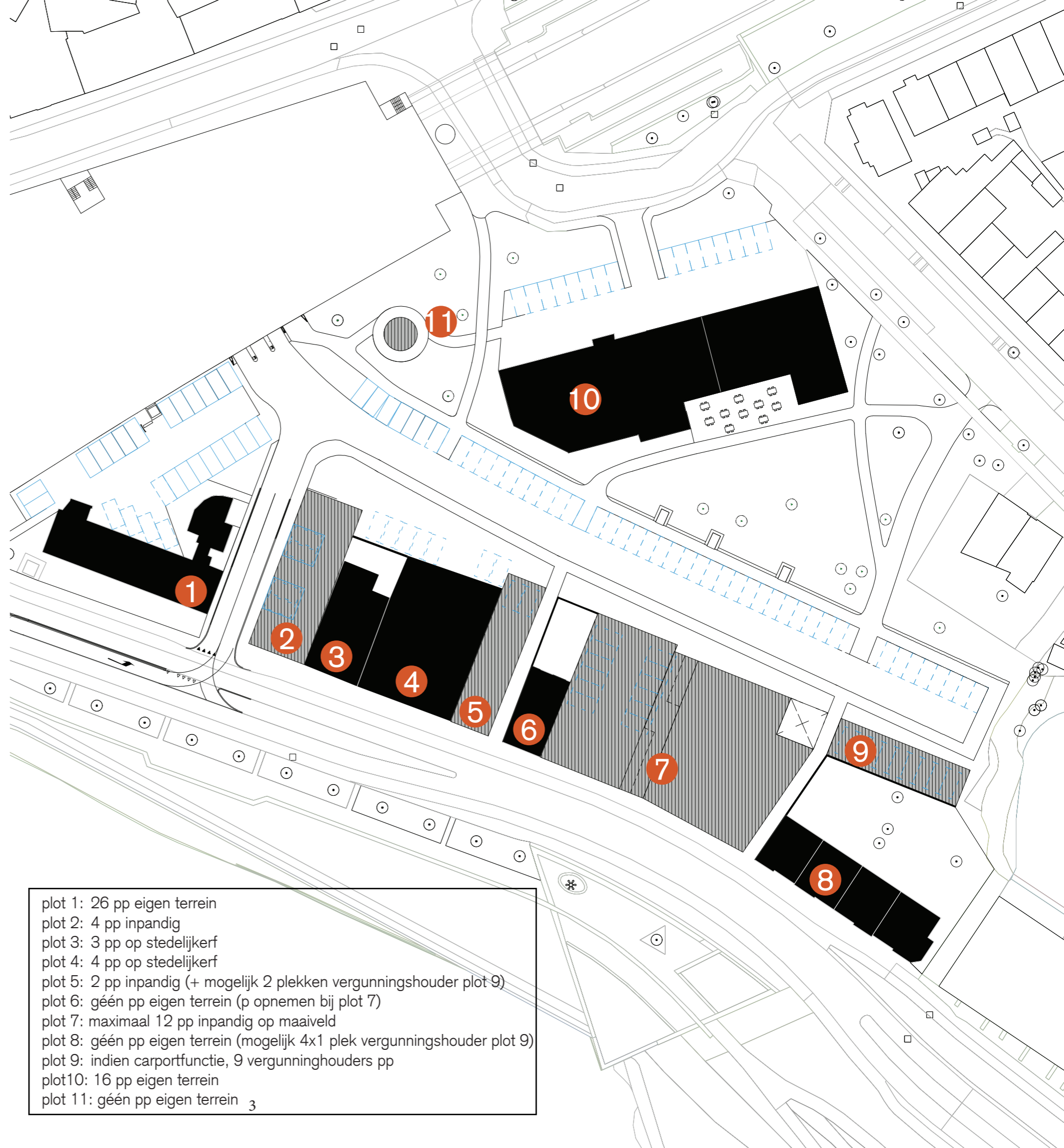
parkeren

Voor het Sluiskwartier wordt uitgegaan van een parkeernorm van 1.3 pp per woning. Een beperkt aantal parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd op eigen terrein of inpandig. Het grootste deel zal worden gerealiseerd op het stedelijk erf. De parkeerbalans gaat uit van het toestaan van het verevenen van een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein/inpandig met de parkeerplaatsen op het stedelijk erf. De bewoners komen in aanmerking voor een parkeervergunning.

Indien, op basis van het programma en de parkeernorm, er een tekort is aan parkeerplaatsen op het stedelijk erf dan zullen de extra benodigde parkeerplekken moeten worden afgekocht. Het stedelijk erf is openbaar, maar het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen is beperkt (e.e.a. is afhankelijk van het definitieve programma en de definitieve inrichting van het stedelijk erf). Enig soelaas wordt mogelijk geboden door dubbelgebruik. Daarnaast zijn alternatieve parkeerconcepten zoals autodelen gewenst, voorwaarden hiervoor zullen verder worden uitgewerkt en vastgelegd in de kavelpaspoorten.

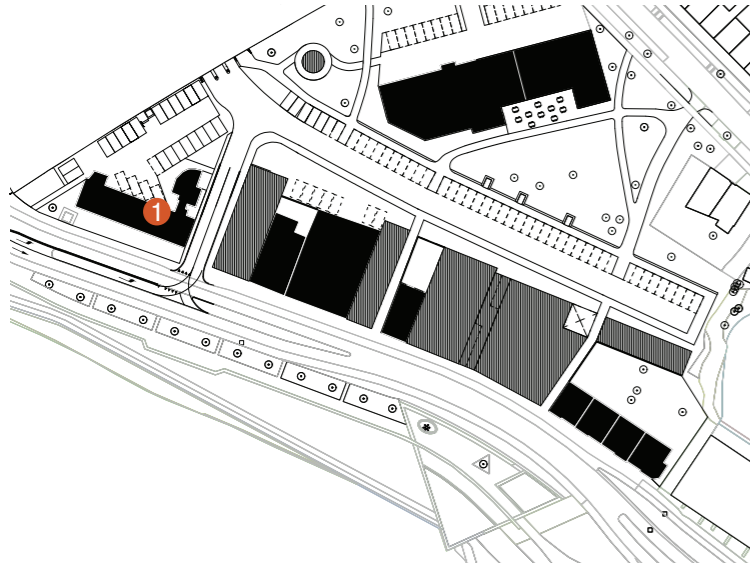
Voor overige functies geldt de Nota Parkeernormering; hier kan eventueel van afgeweken worden, mits sprake is van een goede onderbouwing welke door de gemeente getoetst kan worden.

De gemeente stelt ook eisen aan het realiseren van fietsparkeerplaatsen. Dat geldt alleen voor niet-woonfuncties (voor woningen is dit in het Bouwbesluit geregeld). Meer info: www.deventer.nl/parkeernormen en dan 'beleidsregel en nota parkeernormen'.



- plot 1: 26 pp eigen terrein
- plot 2: 4 pp inpandig
- plot 3: 3 pp op stedelijk erf
- plot 4: 4 pp op stedelijk erf
- plot 5: 2 pp inpandig (+ mogelijk 2 plekken vergunningshouder plot 9)
- plot 6: géén pp eigen terrein (p opnemen bij plot 7)
- plot 7: maximaal 12 pp inpandig op maaiveld
- plot 8: géén pp eigen terrein (mogelijk 4x1 plek vergunningshouder plot 9)
- plot 9: indien carportfunctie, 9 vergunninghouders pp
- plot 10: 16 pp eigen terrein
- plot 11: géén pp eigen terrein 3

PLOT 1



De Panoramaflat is gebouwd op de locatie van het voormalige Weerdsgesticht (1882); een tehuis voor bejaarde en behoeftige schippers. Dit gesticht is in 1944 verwoest door de geallieerden en is in 1960 vervangen door de huidige flat. De flat is een duidelijk zelfstandig architectonisch geheel en sluit, in navolging van de naoorlogse vernieuwingsgezindheid, op geen enkele manier aan op de destijds aanwezige bebouwing in het gebied.

Door sloop van het aan de flat belendende pand en het op die plek aanleggen van een nieuwe weg, wordt de flat losgekoppeld van de overige bebouwing. Dit doet recht aan de in feite 'wezensvreemdheid' van de flat in de omgeving en hierdoor wordt de flat als zelfstandig architectonisch object benadrukt.







Door de nieuwe terreinindeling van het Sluiskwartier ontstaat de mogelijkheid het parkeerterrein van de Panoramaflat te vergroten her in te richten met 26 parkeerplaatsen. De flat kan in de huidige vorm gehandhaafd blijven.



PLOT 1

KAVELGEGEVENS

adres: Pothoofd 1 t/m 63 (oneven) Panoramaflat

-  bestaande kavelgrens opp. circa 1150m²
-  nieuwe kavelgrens opp. circa 1515m²
-  parkeerplek, indeling indicatief
-  huidige gebouwentrees
-  hoofdentree
-  nieuwe positie inrit parkeren

VOORSTEL

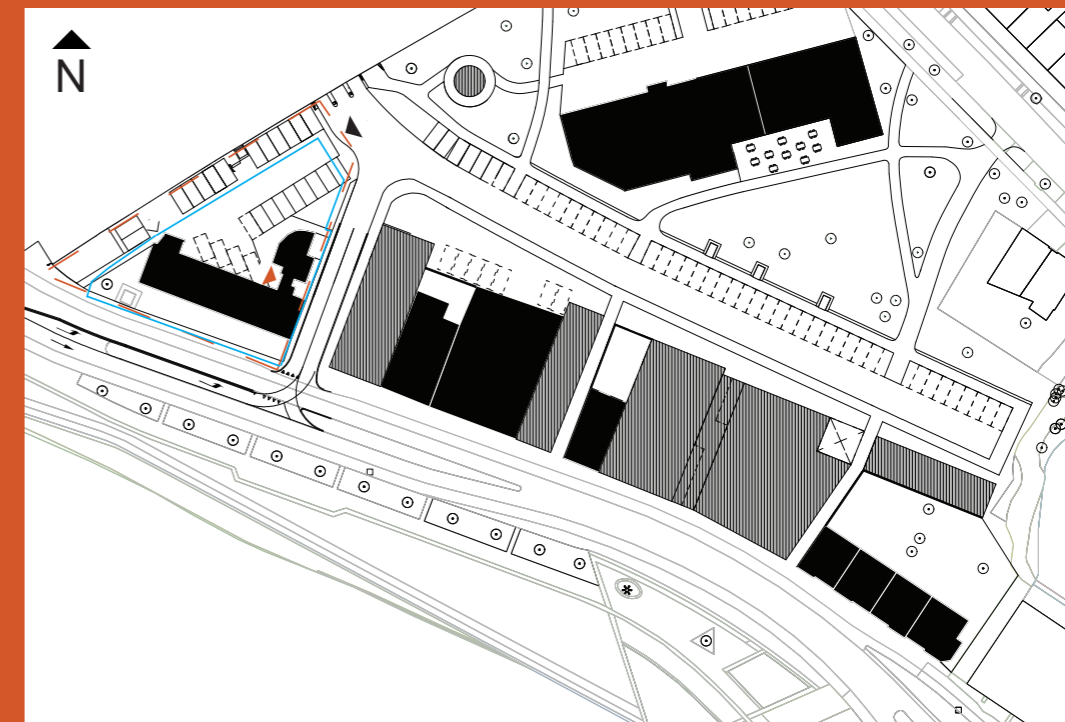
- Flat blijft in huidige vorm gehandhaafd.
- Kavelgrenzen wijzigen.
- Positie inrit parkeerterrein wijzigt.
- Opgave: nieuw ontwerp terreinindeling (parkeren en groen). Er worden randvoorwaarden geformuleerd ten aanzien van de afscherming van het terrein en de groeninrichting. Uitwerking hiervan gebeurt in overleg met de gemeente en in lijn met de ambitie van het ontwikkelplan.
- Opgave: aanhelen gevel t.p.v. slooppand.

MARKTSTRATEGIE

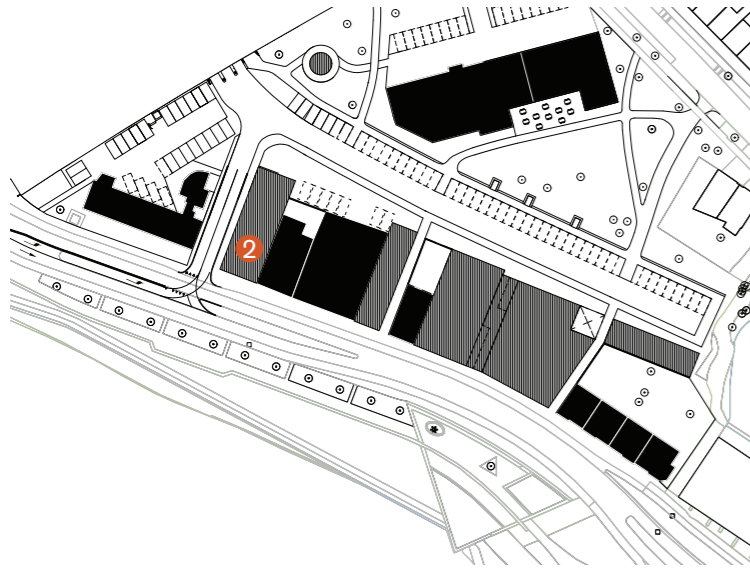
- De gemeente is eigenaar van een deel van de appartementen (9). Na herinrichting terrein en de eventuele realisatie van een nieuwe entree kunnen deze appartementen individueel verkocht worden aan particulieren (wonen).
- Kans verduurzamen van het vastgoed.

SPECIFIEK

- Voorstel gaat uit van vergroting parkeerterrein van ca. 16 naar 26 parkeerplaatsen en de verplaatsing van de huidige inrit.
- Als alternatief is handhaven huidige parkeerterrein met verplaatsing huidige inrit ook mogelijk.
- Als alternatief is handhaven huidige parkeerterrein en huidige inrit ook mogelijk. Dit is minder gewenst, omdat er dan twee autoaansluitingen op het Pothoofd komen.



PLOT 2



Plot 2 is het nieuwbouwplot naast de nieuwe auto-entree van het Sluiskwartier, door deze ligging een duidelijke zichtlocatie. Uitgangspunt voor de architectuur op dit plot aan de Pothoofdzijde is dat inspiratie gevonden wordt bij de architectuur van het te slopen pand van de Deventer Stoomboot Maatschappij. De schipperswoning was gebouwd in twee lagen met een kap, met een dakschild aan de Pothoofdzijde. In de loop der jaren hebben rigoureuze ingrepen in het pand de oorspronkelijke kwaliteit sterk teniet gedaan.

Op deze locatie (net naast de locatie van het voormalige DSM pand) gaat het nadrukkelijk over het inspelen met de architectuur op het archetype, dit kan zowel op eigentijdse als historiserende wijze. De bouwvelop voor de nieuwbouw is drie lagen met een (schild) kap. Door toepassing van een kap begeleidt het pand op een juiste wijze de toegang van het stedelijk erf en vormt een goede afronding van het bouwblok. De te handhaven panden aan Pothoofd 115 en 117 komen het best tot hun recht als er qua architectuur een soortgelijk pand naast komt te staan.

Specifieke aandacht wordt gevraagd voor de detaillering van de nieuwbouw voor wat betreft materiaalgebruik deuren, kozijnen, metselwerk (daklijst, strekken boven de ramen, houten kozijnen, deurpartij, eventuele hijsbalk). Hergebruik van bouw materiaal uit het te slopen pand verdient voorkeur.







referentiebeelden en oorspronkelijk gevelbeeld van het te slopen DSM-pand naast de Panoramaflat

Pothoofd 109 (vm. Deventer Stoomboot Maatschappij)
Het pand, gebouwd aan het einde van de negentiende eeuw, was lange tijd in gebruik door de Deventer Stoomboot Maatschappij, die o.m. op Amsterdam voer en er een pakhuis en kantoor had. De bovenverdieping werd bewoond. In de twintigste eeuw breidde men het pand aan de achterzijde uit en zijn veel veranderingen aangebracht. Het gebouw is van belang vanwege de gecombineerd woon- en bedrijfsfunctie en de verbinding met de scheepvaartgeschiedenis van Deventer. Het pand is in oorsprong van historisch belang, heeft zijn oude massa behouden, maar is sterk verbouwd. Het pand doet afbreuk aan de zelfstandigheid van het architectonisch object van de Panoramaflat. Het pand doet afbreuk aan de stedenbouwkundige waarde van de gevelwand aan het Pothoofd. Doordat dit pand het koppelstuk is tussen enerzijds de historische bebouwing en anderzijds de Panoramaflat wordt een historisch onjuiste verbinding tussen verschillende architectuurstijlen gelegd. Het pand springt naar voren uit de gevelwand aan het Pothoofd. Sloop zou de uniformiteit in de geveluitstraling van het Pothoofd ten goede komen. Omdat het pand uit zichzelf een interessante geschiedenis kent, adviseren wij om voor het naastgelegen nieuwbouwontwikkelpand inspiratie te putten uit de verschijningsvorm van dit gebouw. Denk hierbij aan korrelgrootte, architectuur, materialisering en eventueel zelfs gevelreclame. (Uit: Notitie *Cultuurhistorische waarden te behouden panden aan het Pothoofd & Sluisstraat dd 04-12-2018*).

PLOT 2

KAVELGEGEVENS

adres: Pothoofd 113

-  bouwplot, circa 330 (circa 11m x 30m)
 -  entreezijden, voorgevel aan Pothoofd én aan stedelijk erf
 -  buitenruimte stedelijk erf, te gebruiken door plot 2, maar niet voor parkeren
 -  mogelijkheid inpandig parkeren voor 4 plekken
- begane grondhoogte circa 4 meter, goothoogte 10 meter, nokhoogte circa 14 meter
kapvorm, dwarskap met dakschild aan pothoofd, plat dak aan stedelijk erf

ALGEMEEN

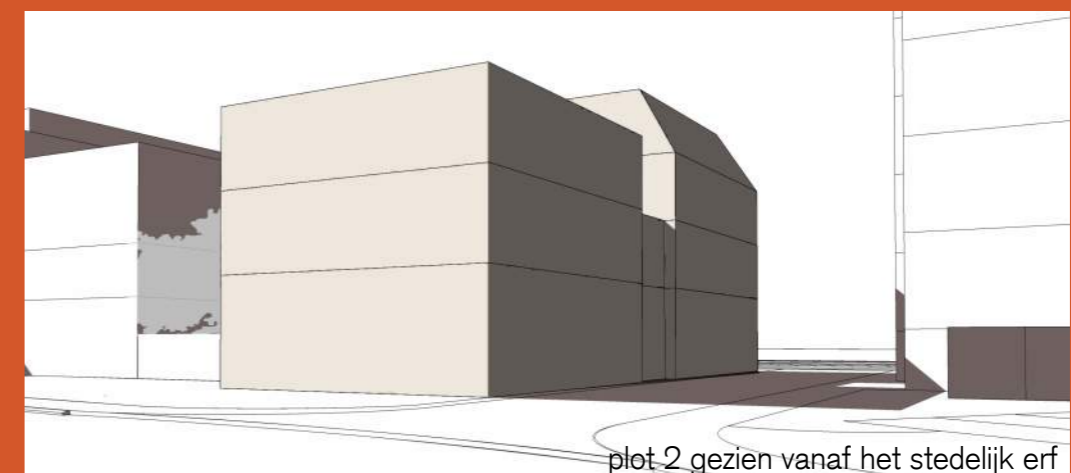
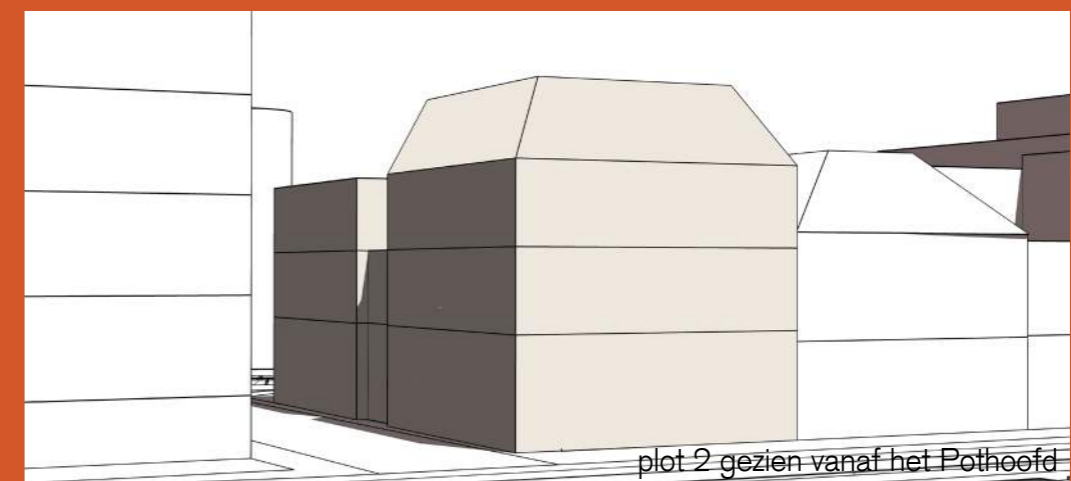
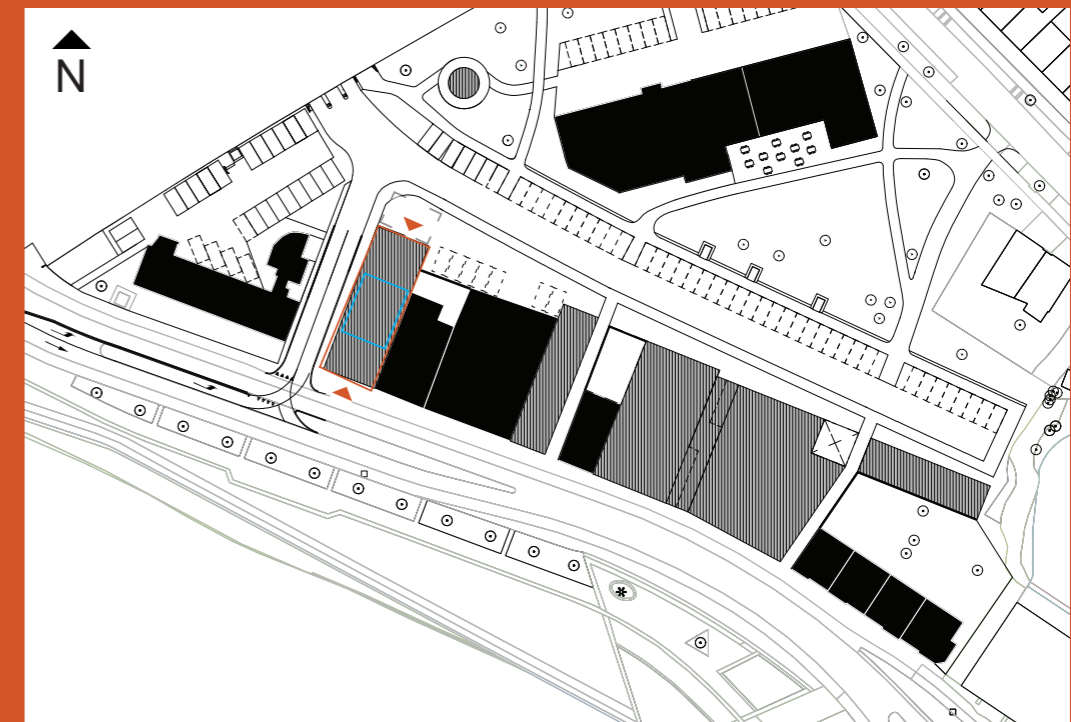
- Sloop-nieuwbouw
- Prominent hoekgebouw langs aanrijroute naar stedelijk erf en Brinkgarage.
- Architectuur aan Pothoofdzijde geïnspireerd op cultuurhistorische waarde DSM-locatie, op een eigentijdse wijze uitgewerkt.
- Bouwen op de aangegeven rooilijnen.
- (woon)Oriëntatie t.p.v. voorgevels.
- Bergingen en containerruimten inpandig.
- Eventuele balkons en (dak)tuinen binnen de gevelrooilijn realiseren.
- Hoogwaardige kwaliteit zijgevel.
- Parkeren inpandig en/of alternatieve parkeeroplossing in overleg met gemeente.
- De inrit voor de inpandige stalling moet esthetisch goed vormgegeven zijn.
- Randvoorwaarden architectuur worden nog nader uitgewerkt en vastgelegd in een kavel paspoort.
- Getekend voorbeeld: circa 980m² BVO

MARKTSTRATEGIE

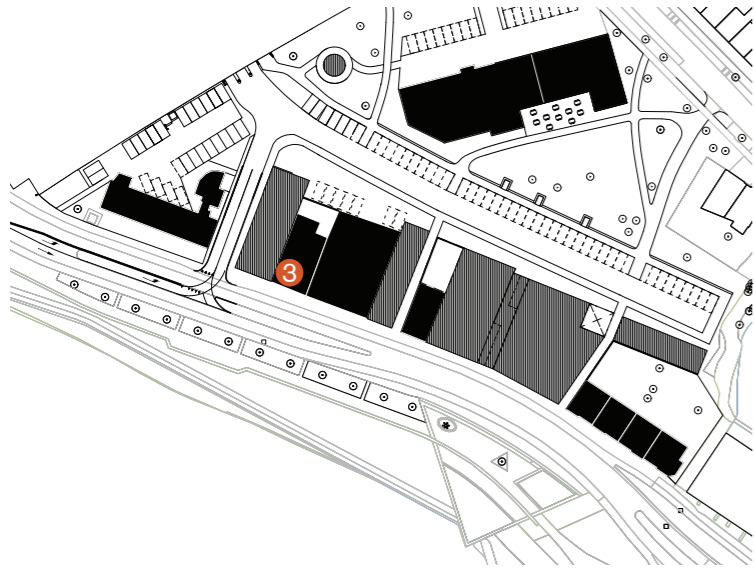
- Sterke nadruk op beeldkwaliteit via kavelpaspoort en supervisie.
- De plek leent zich voor een dubbelgebruik:
Voorkeur voor werken/werkplaats in de plint met daarboven wonen.
- Wordt op de markt gezet met specifieke randvoorwaarden, in een kavelpaspoort omschreven.

SPECIFIEK

- Er heeft een asbestinventarisatie plaatsgevonden door/namens de gemeente (kosteloos op te vragen).
- Hemelwater op het kavel opvangen en infiltreren
- Het pand sluit aan op het te handhaven pand Pothoofd 113.



PLOT 3








Plot 3 betreft in de oude nummering Pothoofd 113 en 115. Deze gebouwen staan al aangegeven op de kadastrale kaart van 1832. Mogelijk gaan delen van de bebouwing terug tot de achttiende eeuw. Pothoofd 113 vormde kadastraal een geheel met Pothoofd 115 en was in de late negentiende eeuw in eigendom van Maurits Prins, een bekende Deventer ondernemer en fabrikant van tapijten. Het perceel Pothoofd 113-115 wordt op de kadastrale minuut omschreven als huis, fabriek en bergplaatsen. In 1884 is sprake van een zeepziederij en in 1887 van een spekslagerij en rokerij. Pothoofd 113 vertoont nog steeds de sporen van een deftige negentiende-eeuws gepleisterde voorgevel uit 1870 met gestucte hoekkettingen. Het huis heeft dus een oudere kern en daarmee dus een bouwhistorisch gezien interessante gelaagdheid. Het pand wordt als monument behandeld en dient zijn functie als woonhuis te behouden. In de nieuwe situatie wordt het adres van dit plot Pothoofd 115



PLOT 3

KAVELGEGEVENS

adres: Pothoofd 115

-  kavel, circa 260m² (10,2m x 25m)
-  tuin, 60m²
-  buitenruimte stedelijk erf, te gebruiken door plot 3
-  entreezijde, voorgevel aan Pothoofd
-  - - tuinmuur, tuin aan stedelijk erf

ALGEMEEN

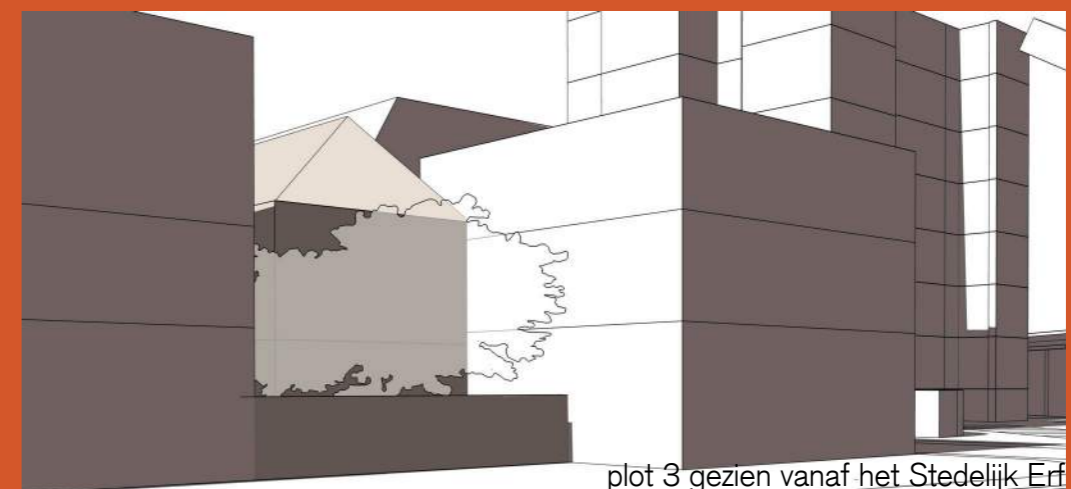
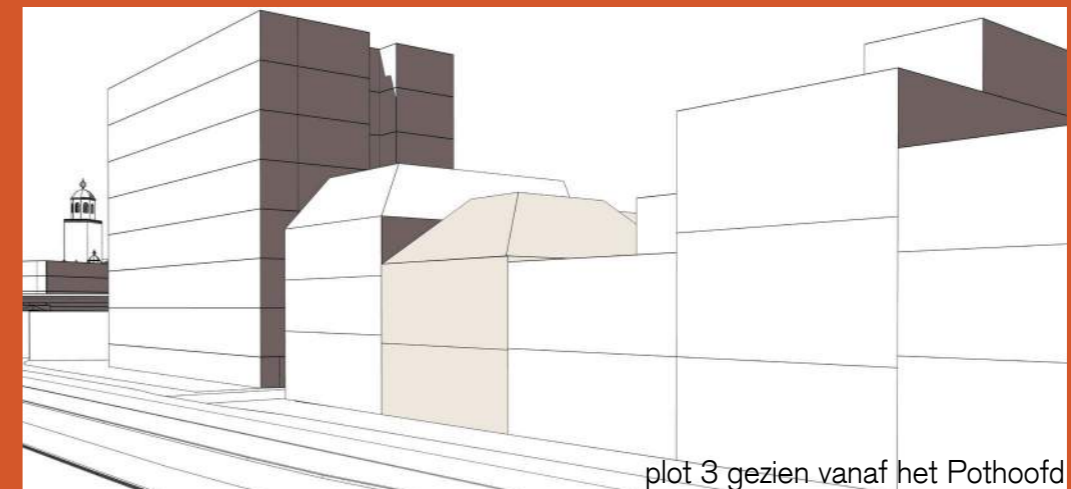
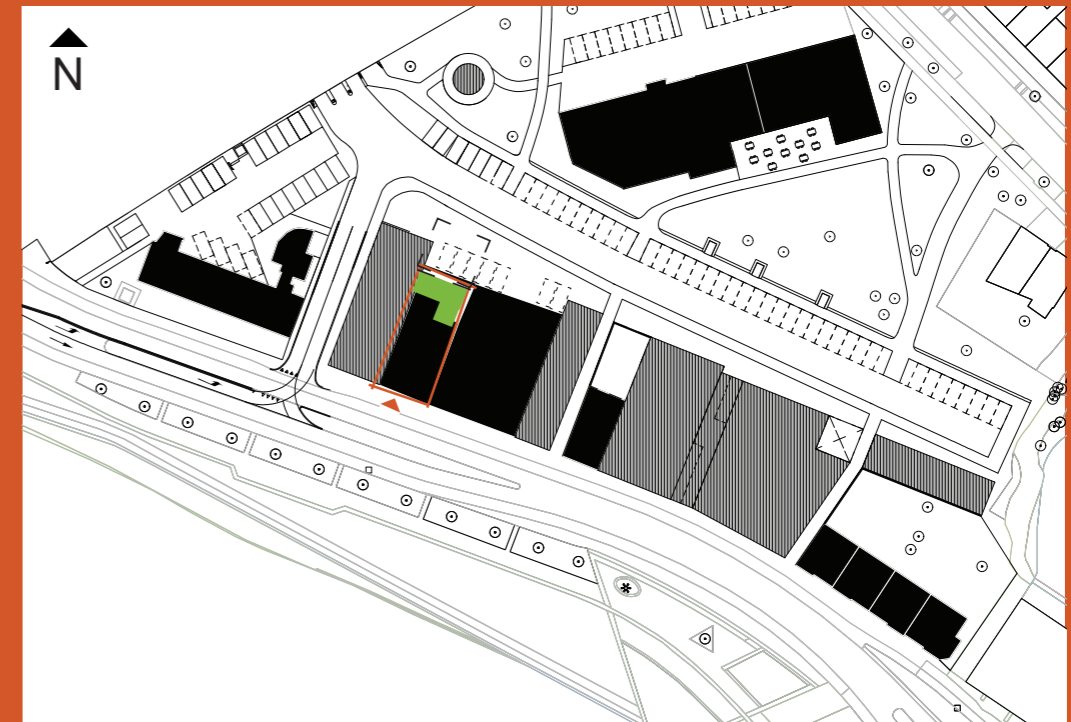
- Bestaand pand, wordt als monument behandeld.
Randvoorwaarden worden nog nader uitgewerkt in een kavelpaspoort
- Voorzijde aan Pothoofd, tuin en achterzijde aan stedelijk erf.
- Tuin handhaven, tuinmuur in rooilijn plot 4, draagt bij aan afwisselend gevelbeeld stedelijk erf.
- Bergingen opnemen in tuin of inpandig.
- Parkeren, 4 plekken aan stedelijk erf. Alternatieve parkeeroplossing mogelijk in overleg met gemeente.

MARKTSTRATEGIE

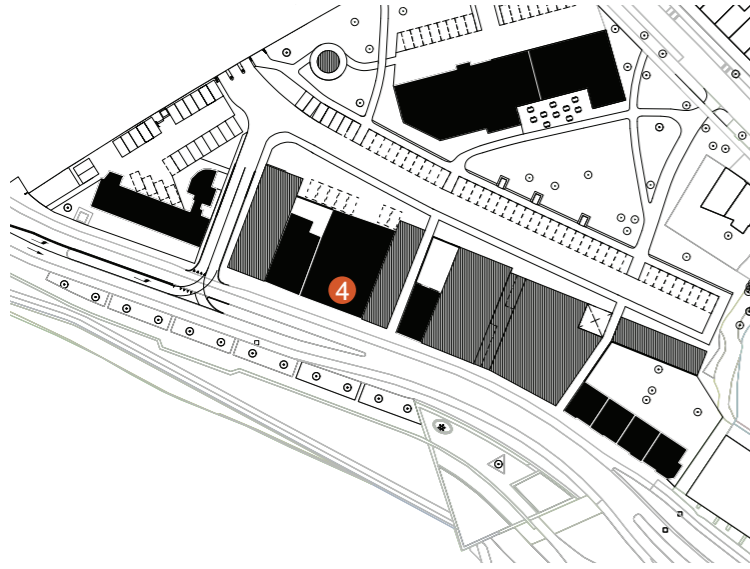
- Wonen met mogelijkheid van werken/praktijk aan huis of bijzondere woonvormen.
- Transformatieplot. Doelgroep is particuliere markt of zorg
- Wordt op de markt gezet met specifieke randvoorwaarden, in een kavelpaspoort omschreven.

SPECIFIEK

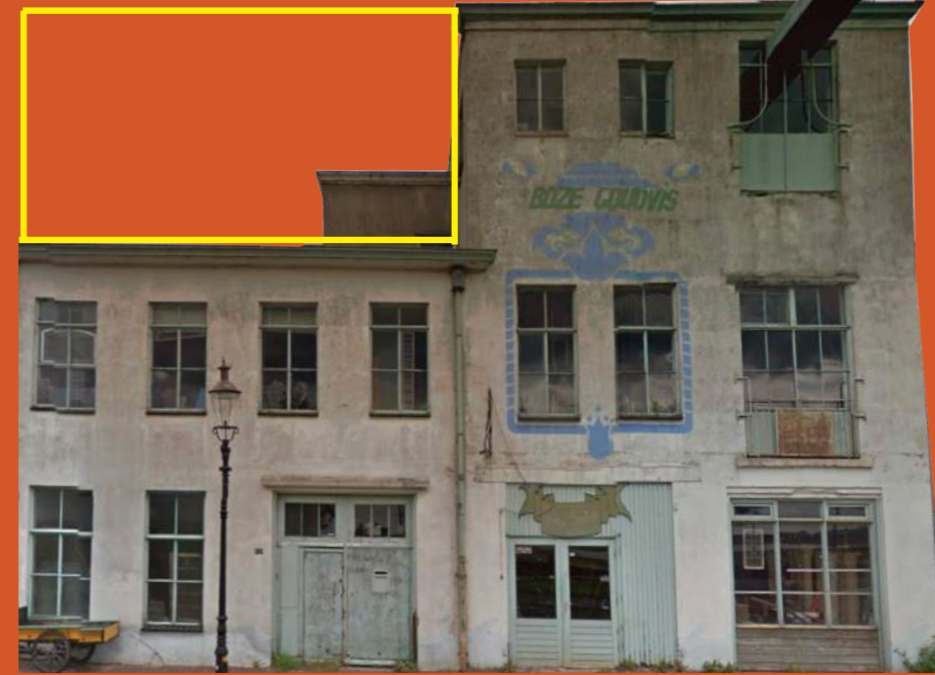
- Er is een bouwkundige- en asbestinventarisatie uitgevoerd door/namens de gemeente (kosteloos op te vragen)
- Hemelwater op het kavel mag ongewijzigd (via riolering) worden afgevoerd
- Deze herbestemming is binnen het huidige bestemmingsplan te regelen mits opgenomen wordt dat het pand gesplitst mag worden en ook een maatschappelijke bestemming kan krijgen.



PLOT 4



Dit pand staat bekend als 'De Boze Goudvis', handel in oude bouwmaterialen. Het heeft veel verschillende eigenaren en functies gekend: G.J. Linthorst heeft hier in het begin van de twintigste eeuw een koelhuis gehad, er is een Fordgarage in gevestigd geweest, Senzora heeft hier in de periode na de Tweede Wereldoorlog een verffabriek gehad en ook Machinefabriek Bloemendal heeft in het pand gezeten. Het pand voegt zich goed in het geheel van de Pothoofdwand. De gevels zijn karakteristiek (behoudenswaard).



De Boze Goudvis is een zeer beeldbepalend pand, te behouden en te restaureren met behoud van de sfeer en ziel. Mogelijkheid wordt geboden tot optoppen linker bouwdeel aan Pothoofdzijde.

PLOT 4

KAVELGEGEVENS

adres: **Pothoofd 117** (De Boze Goudvis)

- ▭ bouwplot, circa 460m² (circa 18m x 25,5m)
- ▲ entreezijden, voorgevel aan Pothoofd én aan stedelijk erf
- □ buitenruimte stedelijk erf, te gebruiken door plot 4,

ALGEMEEN

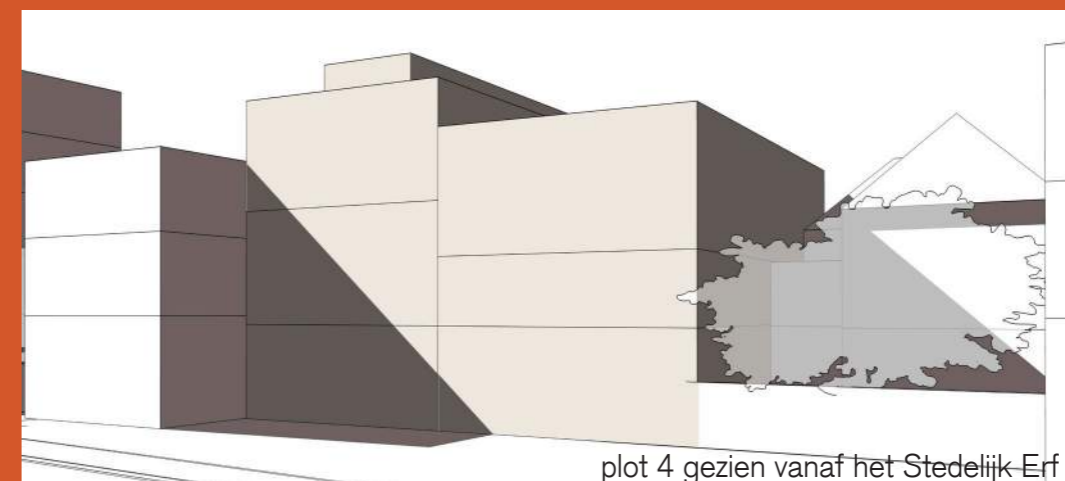
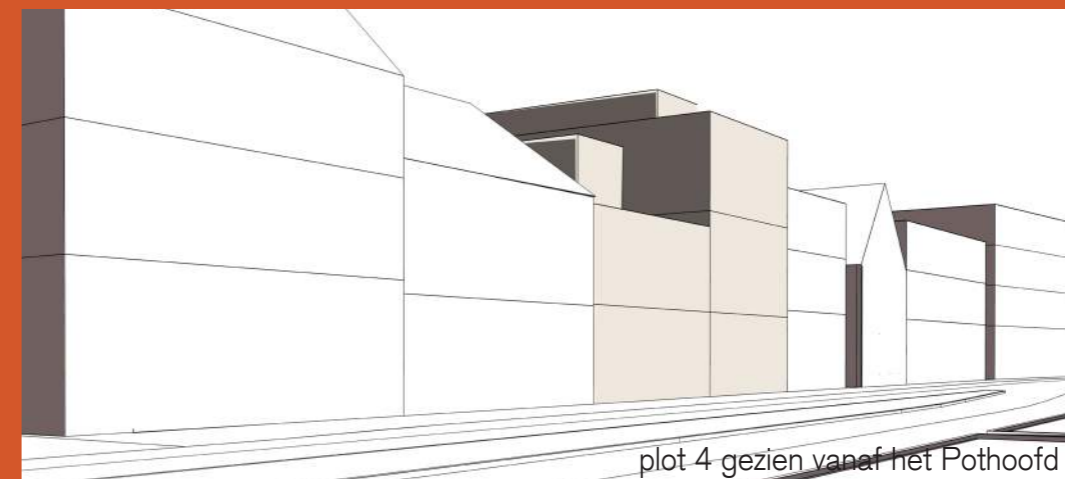
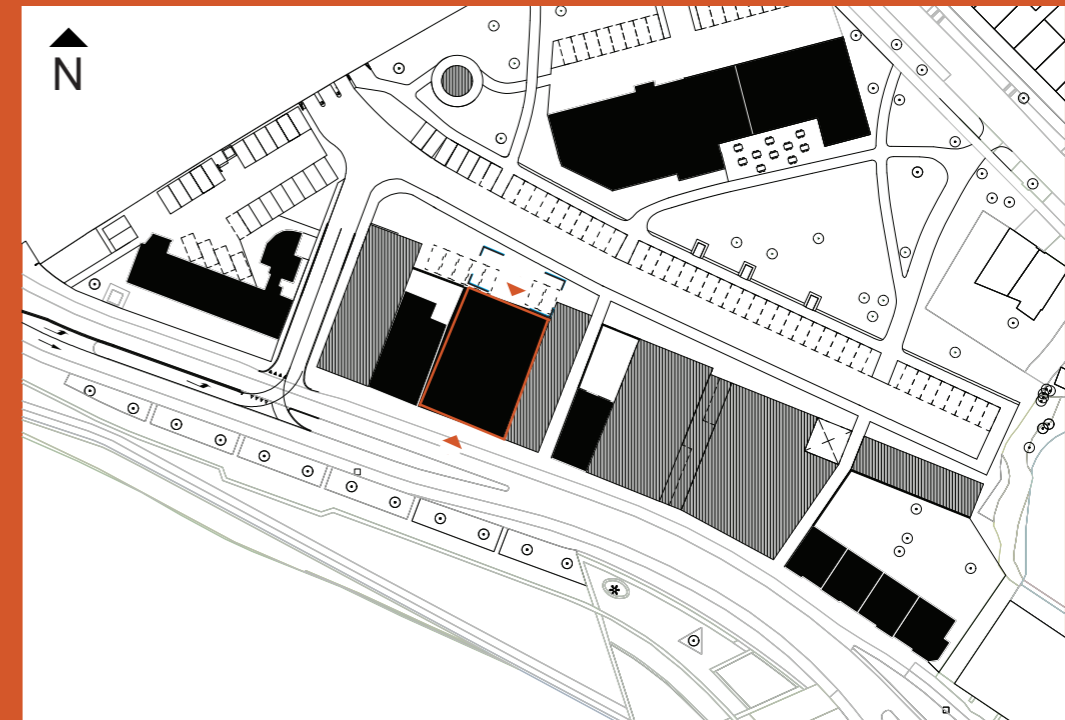
- Herbestemming
- Zeer beeldbepalend pand. Sterke referentie met (industriële) verleden. Belangrijk voor de 'ziel' van het Sluiskwartier.
- 'Sfeer' Pothoofd en stedelijk erfzijde handhaven. Indien uitbreiding dan deze autonoom vormgeven in contrast met het verleden.
- Bestaand pand, handhaven en opknappen. Behoud van het casco en de meest karakteristieke onderdelen. Restauratie gevels, ramen in westelijke zijgevel handhaven. Specifieke aandacht voor de kenmerkende ramen en de hijsbalk. Randvoorwaarden worden nog nader uitgewerkt in een kavelpaspoort.
- Voor- en hoofdentreezijde aan zowel Pothoofd als stedelijk erf. De uitstraling van de plint moet open en aantrekkelijk zijn.
- Bergingen en containerruimten inpandig.
- Architectonisch hoogwaardige en autonome optopping zou aan de orde kunnen zijn mits dit niet ten koste van de zichtbare ontwikkelingsgeschiedenis van het pand en daarmee van het industriële karakter gaat. Indien een optopping gewenst is, zal deze als autonoom object herkenbaar moeten zijn en qua maat en schaal ondergeschikt zijn aan het hoofdvolume. Het dak kan ook ingericht worden als (collectieve) daktuin.
- Parkeren op stedelijk erfzijde, mits voorgevelkwaliteit aan die zijde behouden blijft. Aanvullend moet een alternatieve parkeeroplossing zoals autodelen of afkopen gevonden worden in overleg met gemeente.
- De zijgevel naar plot 5 moet in principe blind gemaakt worden. In overleg met plot 5 mag onderzocht worden of van deze eis kan worden afgeweken.

MARKTSTRATEGIE

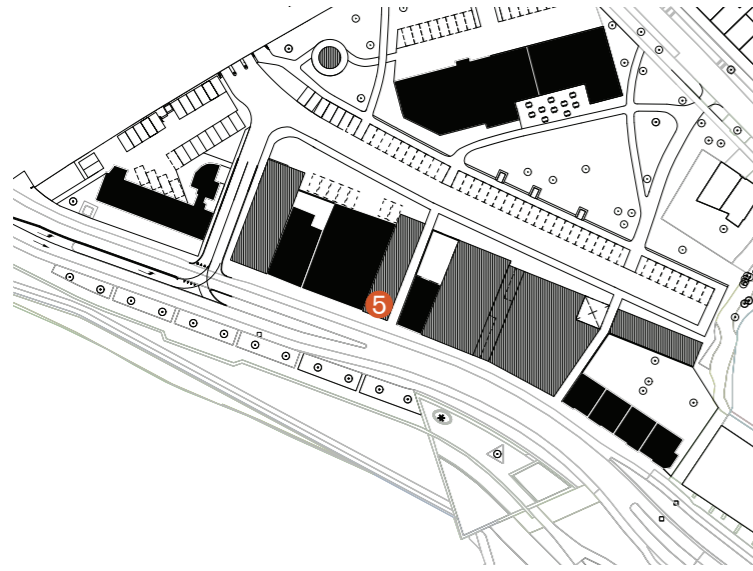
- Gebouw leent zich qua sfeer voor werk/kantoor of wonen. De begane grond is bestemd voor werken of een publieksfunctie.
- Transformatieopgave. Voorkeur voor verkoop aan ontwikkelaar/collectief.
- Wordt op de markt gezet met specifieke randvoorwaarden, in een kavelpaspoort omschreven.

SPECIFIEK

- Er is een bouwkundige- en asbestinventarisatie uitgevoerd door/namens de gemeente (kosteloos op te vragen)
- Hemelwaterafvoer bij de verbouw geschikt maken om op termijn aan te sluiten op het infiltratieriool.



PLOT 5



Plot 5 is een nieuwbouwplot tussen De Boze Goudvis en een van de stegen. Op deze locatie wordt een gebouw met een robuuste, stoere industriële uitstraling gevraagd. Aandacht voor gebruik industriële materialen als beton, glas, donkere baksteen.



Plot 5 sluit aan op oostgevel (met ramen) van De Boze Goudvis



referenties woningen met robuuste, stoere industriële uitstraling



karakter bebouwing aan Pothoofd en stedelijk erf mag verschillen

PLOT 5

KAVELGEGEVENS

adres: Pothoofd 119 en 121

- bouwplot, circa 210m², (circa 7,3m x 29m)
 - ▲ hoofdentreezijde, entree aan de steeg
 - ^ eventueel eigen entrees voor woonwerkruimten BG
 -] buitenruimte stedelijk erf te gebruiken door plot 5
- hoogte begane grond circa 4 meter, goothoogte circa 10 meter, nokhoogte circa 12 meter
kapvorm, plat dak of dwarskap

ALGEMEEN

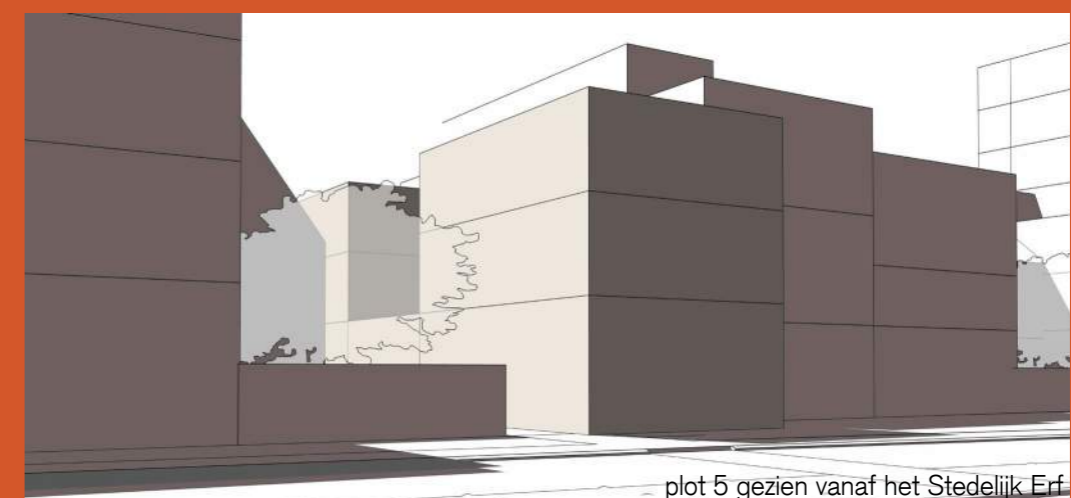
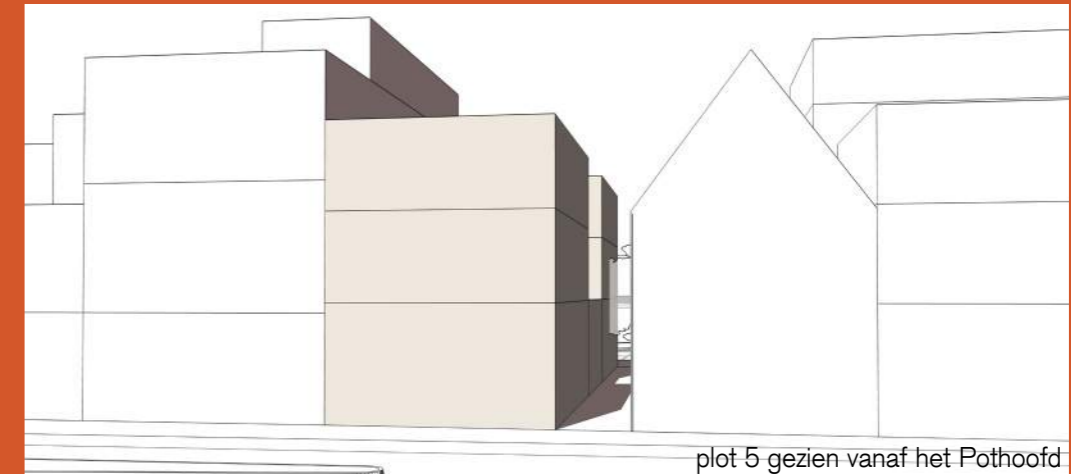
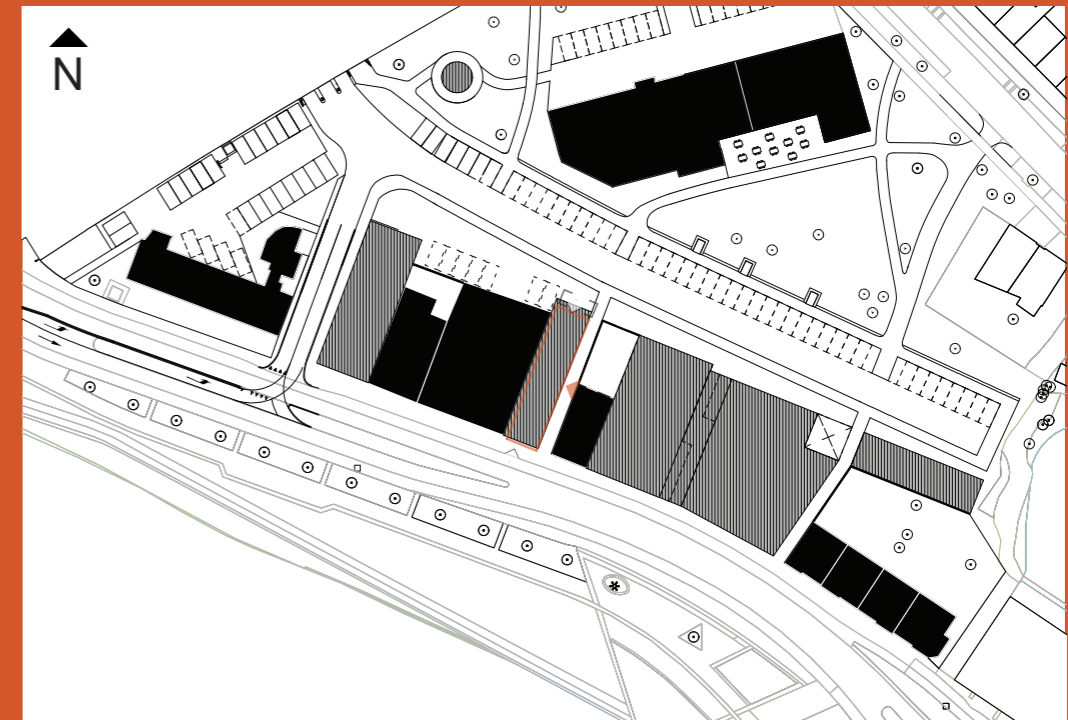
- Sloop-nieuwbouw.
- Hoofdentree aan de steeg waardoor maximale (woon)oriëntatie aan Pothoofd en stedelijk erf.
- Bouwvelop: 3 bouwlagen en plat dak of dwarskap.
- Bouwen op de aangegeven rooilijn,
- Bergingen en containerruimten inpandig. Aandacht voor goede vormgeving garage en bergingentrees.
- Kavel grenst aan steeg, geen blinde zijgevel.
- Eventuele balkons en (dak)tuinen binnen de gevelrooilijn realiseren.
- Parkeren inpandig via stedelijk erfzijde, 2 plekken voor vergunninghouders beschikbaar op plot 9 en/of alternatieve parkeeroplossing in overleg met gemeente.
- Randvoorwaarden architectuur worden nog nader uitgewerkt in een kavelpaspoort
- Bescheiden woonblokje met een moderne uitstraling.
- Getekend voorbeeld: circa 530 m² BVO

MARKTSTRATEGIE

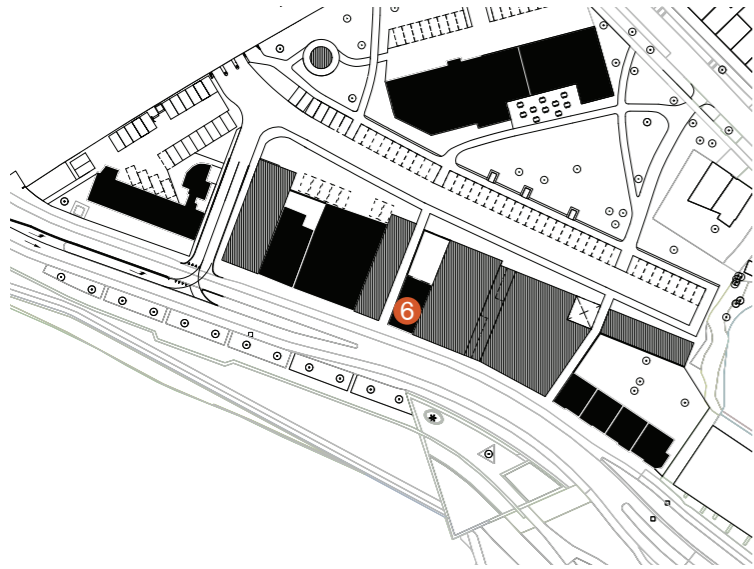
- Ontwikkelplot met klein volume, geschikt voor particuliere/ kleinschalige initiatieven.
- Mogelijkheid van bedrijfsruimte op begane grond.
- Voorkeur voor verkoop aan ontwikkelaar/collectief
- Gecombineerd eigenaarschap met transformatie plot 4 kan programmatische en financiële haalbaarheid en bouwtechnische samenhang vergroten.
- Wordt op de markt gezet met specifieke randvoorwaarden, in een kavelpaspoort omschreven.

SPECIFIEK

- Er heeft een asbestinventarisatie plaatsgevonden door/namens de gemeente (kosteloos op te vragen)
- Hemelwater afvoer bij de verbouw geschikt maken om op termijn aan te sluiten op het infiltratierool



PLOT 6



Pothoofd 123 werd in 1882 nieuw gebouwd voor J. Lucas op een al eerder bebouwde locatie. Mogelijk zijn resten van de oude bebouwing nog aanwezig. Het pand lijkt vanaf de bouw tot tegenwoordig vrijwel onveranderd en vormt daardoor één van de historische ankerpunten van de bebouwing aan het Pothoofd.





De woning is typisch voor de binnenstad: Lichtopeningen in voor- en achtergevel, waarbij de gevel aan de straat rijker is uitgevoerd. Het pand heeft een langwerpige plattegrond haaks op de gevelwand, met topgevels (\wedge), en daarom een zadeldak haaks op de straat. De uiterlijke bouwkundige staat is gaaf. De hoofdindeling van het interieur grotendeels oorspronkelijk, met name voorkamer en kap. Tuin aan achterzijde vormt als ruimte een eenheid met het pand.



PLOT 6

KAVELGEGEVENS

adres: Pothoofd 123

-  kavel, circa 213m² (circa 7,3m x 28,5m)
-  tuin, 103m², erfscheiding met tuinmuur
-  entreezijde, voorgevel aan Pothoofd
-  buitenruimte stedelijk erf, te gebruiken door plot 6

ALGEMEEN

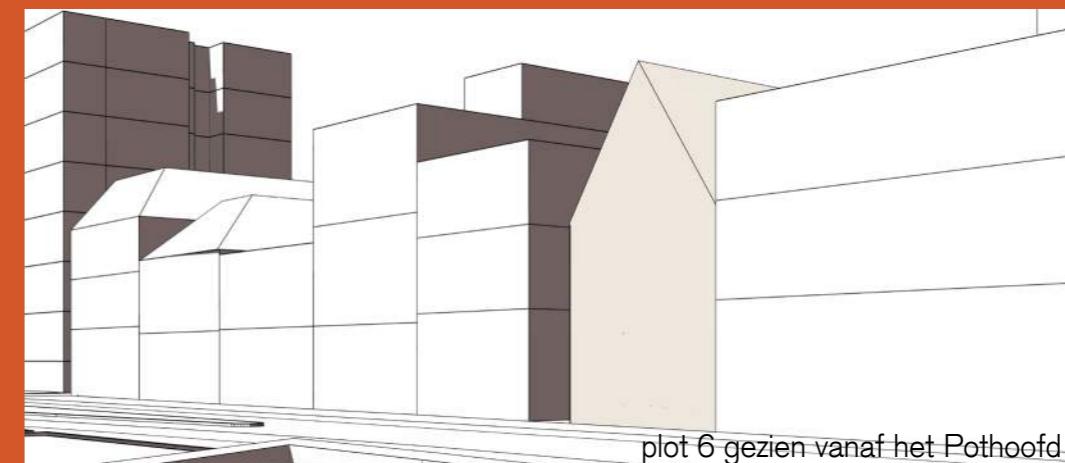
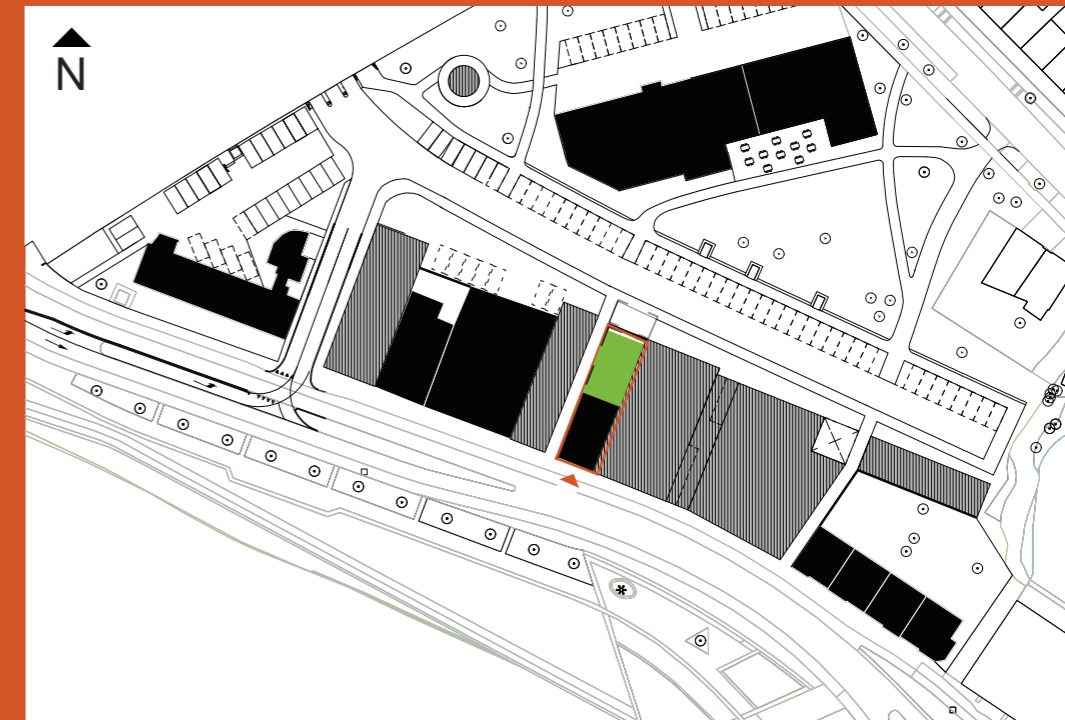
- Beeldbepalend woonhuis. Bestaand pand, handhaven en restaureren. Randvoorwaarden worden nog nader uitgewerkt in een kavelpaspoort.
- Aan de voorzijde een restauratieve aanpak, met specifieke aandacht voor de kenmerkende ramen en de hijsbalk. Aan de achterzijde een restauratieve aanpak. De tuin moet integraal onderdeel blijven van de ontwikkelenvolop. Deze vormt een samenhangend geheel met de bebouwing. De hoofdindeling van het interieur zoveel mogelijk intact te houden, de kap en het casco handhaven.
- Achtergevel en tuin handhaven tot aan rooilijn belendende panden, tuinmuur in verlengde rooilijn belendende panden.
- Het pand behoeft aan de steegzijde een nieuwe zijgevel, vormgegeven in aansluiting op de architectuur.
- Berging in tuin.
- Parkeren niet op eigen erf, parkeeroplossing geïntegreerd met die van plot 7. Alternatieve parkeeroplossing mogelijk in overleg met gemeente.
- Een plattegrond is opgenomen in de bijlage.

MARKTSTRATEGIE

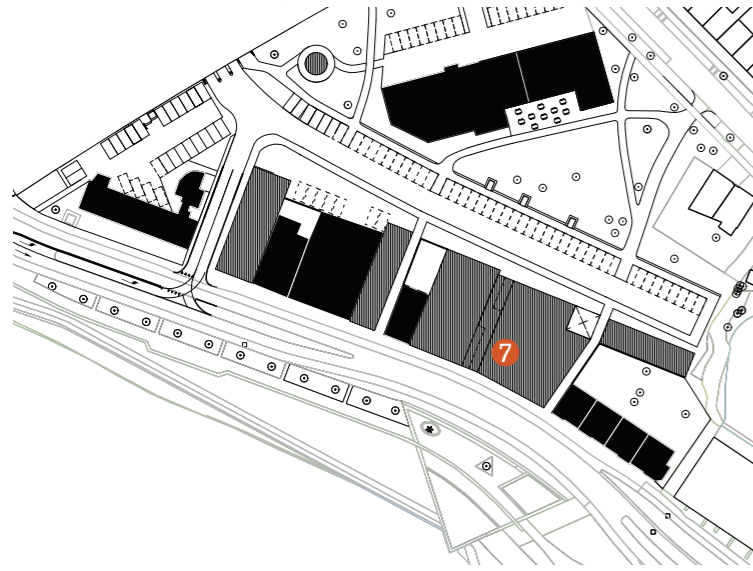
- Combinatieplot met nieuwbouwplot 7 ten behoeve van het vergroten van de programmatische en financiële haalbaarheid en bouwtechnische samenhang.
- Te vermarkten als plot met restauratie met strikte voorwaarden.
- De begane grondinvulling moet bijdragen aan de levendigheid van de plint.
- Verkoop aan ontwikkelaar/collectief
- Wordt op de markt gezet met specifieke randvoorwaarden, in een kavelpaspoort omschreven.

SPECIFIEK

- Er is een bouwkundige- en asbestinventarisatie uitgevoerd door/namens de gemeente (kosteloos op te vragen)
- Hemelwater afvoer bij de verbouw geschikt maken om op termijn aan te sluiten op het infiltratierool
- Bij het slopen van het belendende pand ter plaatse van de nieuw aan te leggen steeg is een bouwkundige voorziening nodig voor plot 6.



PLOT 7



Plot 7 is het grootste ontwikkel-nieuwbouwplot. Op dit plot kan één fors gebouw gerealiseerd worden, maar is het ook mogelijk een gebouwensemble te realiseren. Ontwikkeling dient plaats te vinden binnen de spelregels zoals aangegeven in het nader uit te werken kavelpaspoort. De invulling van het plot moet een sterke samenhang hebben, maar de uitwerking van de architectuur aan Pothoofdzijde versus die aan de stedelijk erfzijde moet wel inspelen op de specifieke kwaliteit/eigenheid van deze twee onderscheidende plekken.







referenties bebouwing met robuuste, stoere industriële uitstraling.



PLOT 7

KAVELGEGEVENS

adres: Pothoofd 125, 127, 129 t/m 185 (oneven)

-  kavel, 1200m² (circa 42m x 28m)
 -  tuin, circa 50 m²
 -  voor- en entreezijde zowel aan Pothoofd als stedelijk erf
 -  binnen plot kan doorsteek en/of hof gemaakt worden
- goothoogte aan het Pothoofd, 11m en 14m (plinthoogte circa 4 m)
goothoogte aan het stedelijk erf, 11m en 17m (plinthoogte circa 4 m)
kapvorm, plat dak (variërend van 3 tot 5 bouwlagen)

ALGEMEEN

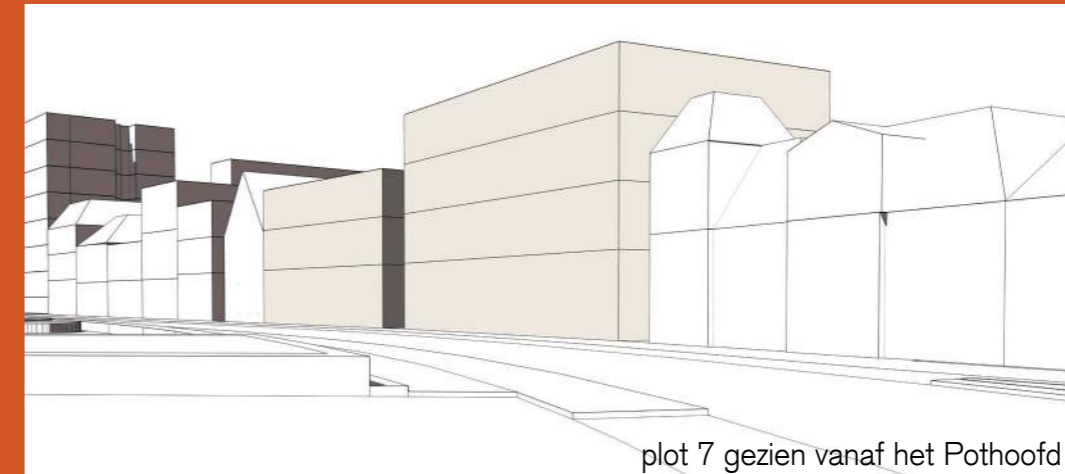
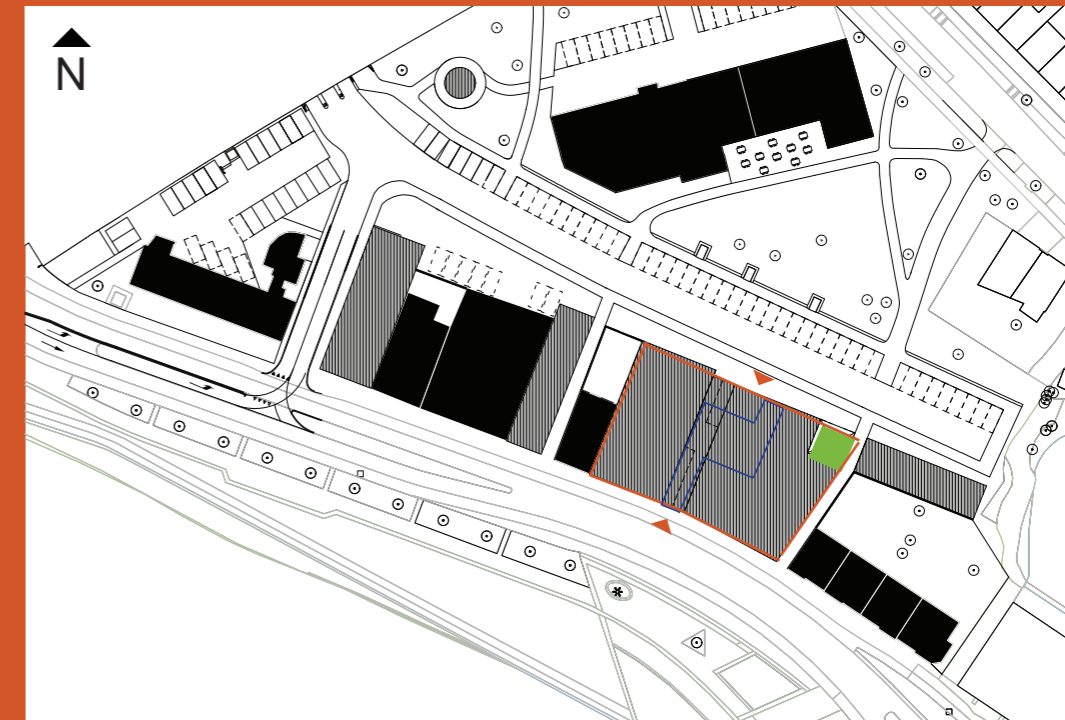
- Sloop-nieuwbouw.
- Over plot kan een steeg en hof aangelegd worden met een maximale breedte aan Pothoofd zijde van 2,5m.
- Bouwen op de aangegeven rooilijn en op de bouwvelop, inspringing aan stedelijk erfzijde toegestaan (max 30%).
- Bergingen en containerruimten inpandig.
- Kavel grenst aan steeg, geen blinde zijgevel op deze plek.
- Eventuele balkons binnen de gevellijn.
- Parkeren op eigen terrein (max 12 plekken op maaiveld inpandig) met de entree aan stedelijk erf zijde toegestaan, mits voorgevelkwaliteit aan die zijde behouden blijft. Indien meer parkeerplaatsen nodig dan alternatieve parkeeroplossingen voor te leggen aan de gemeente (ondergronds, autodelen etc)
- Op de begane grond voorzieningen met een levendige uitstraling, geen doodse en dichte gevels.
- Randvoorwaarden architectuur worden nog nader uitgewerkt en vastgelegd in een kavel paspoort.
- Getekend voorbeeld: circa 3450 m² BVO

MARKTSTRATEGIE

- Combinatieplot met nieuwbouwplot 6 ten behoeve van het vergroten van de programmatische en financiële haalbaarheid en bouwtechnische samenhang.
- Voorkeur voor bijzondere/vernieuwende woonvormen waarbij voorzieningen gedeeld worden/ waar een gemeenschappelijkheid in opgenomen is.
- Wordt op de markt gezet met specifieke randvoorwaarden, in een kavelpaspoort omschreven.

SPECIFIEK

- Er heeft een asbestinventarisatie plaatsgevonden door/namens de gemeente (kosteloos op te vragen)
- Hemelwater op het kavel opvangen en infiltreren

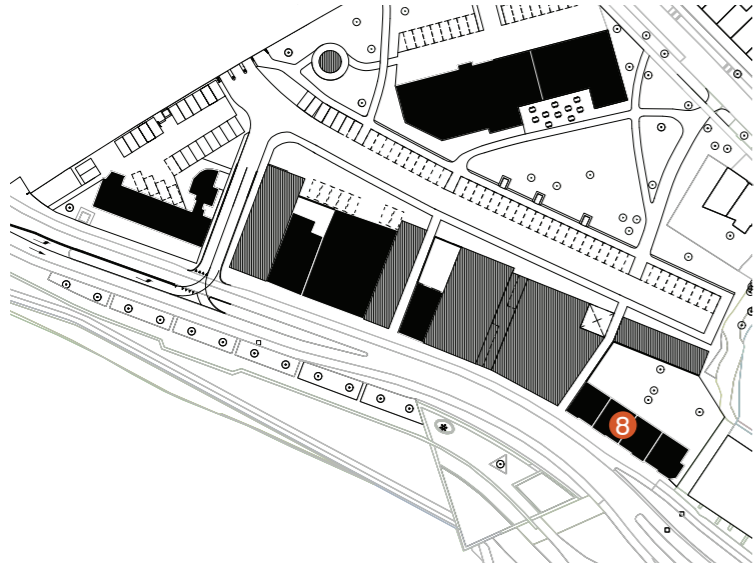


plot 7 gezien vanaf het Pothoofd



plot 7 gezien vanaf het Stedelijk Erf

PLOT 8



Pothoofd 187-191 werden net na de sloop van de vestingwerken rond 1888 gebouwd. Aannemers en investeerders J. en H.J. Witteveen bouwden drie huizen met een opmerkelijke architectuur. Hoewel geschakeld zijn het duidelijk drie zelfstandige woningen. De architectuur is geïnspireerd op de (veel grotere) woonhuizen die in deze periode langs de Singel verzezen. Maar juist door hun schaal, ontworpen als kleine middenstandswoningen, zijn deze drie huisjes voor Deventer uniek. In 1891 werd Pothoofd 193 in opdracht van J. Witteveen een vierde huis toegevoegd, dat een slag groter is dan de bestaande huizen.

In hun eindresultaat vormen de vier huizen een dusdanige eenheid, met hogere bouwvolumes op beide hoeken, dat het waarschijnlijk is, dat zij als één concept zijn bedacht, maar door omstandigheden in twee fasen zijn uitgevoerd. In de jaren dertig van de vorige eeuw heeft J.W. Witteveen, zoon van H.J., in opdracht van G. Kapelle, een verbouwing uitgevoerd.



PLOT 8

KAVELGEGEVENS

adres: Pothoofd 187 (A), 189 (B), 191 (C), 193 (D)

- kavel, totaal 915m²,
- tuin, circa 585m²
- ▲ voor- en entreezijde aan het Pothoofd
- - - tuinmuur

ALGEMEEN

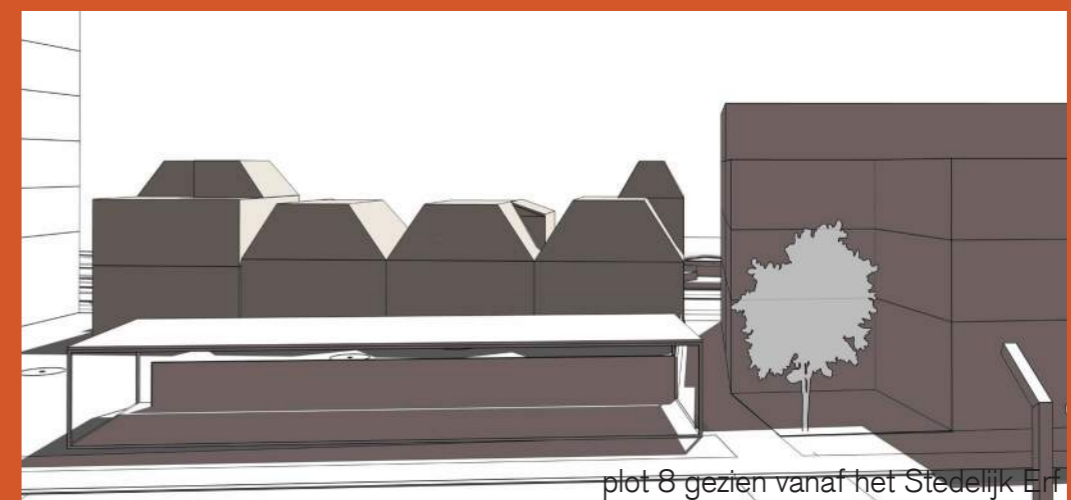
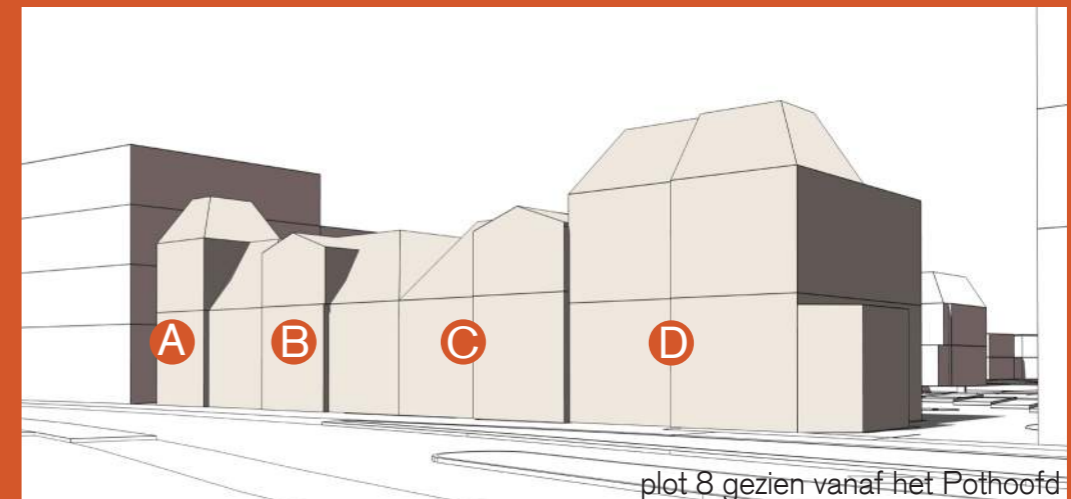
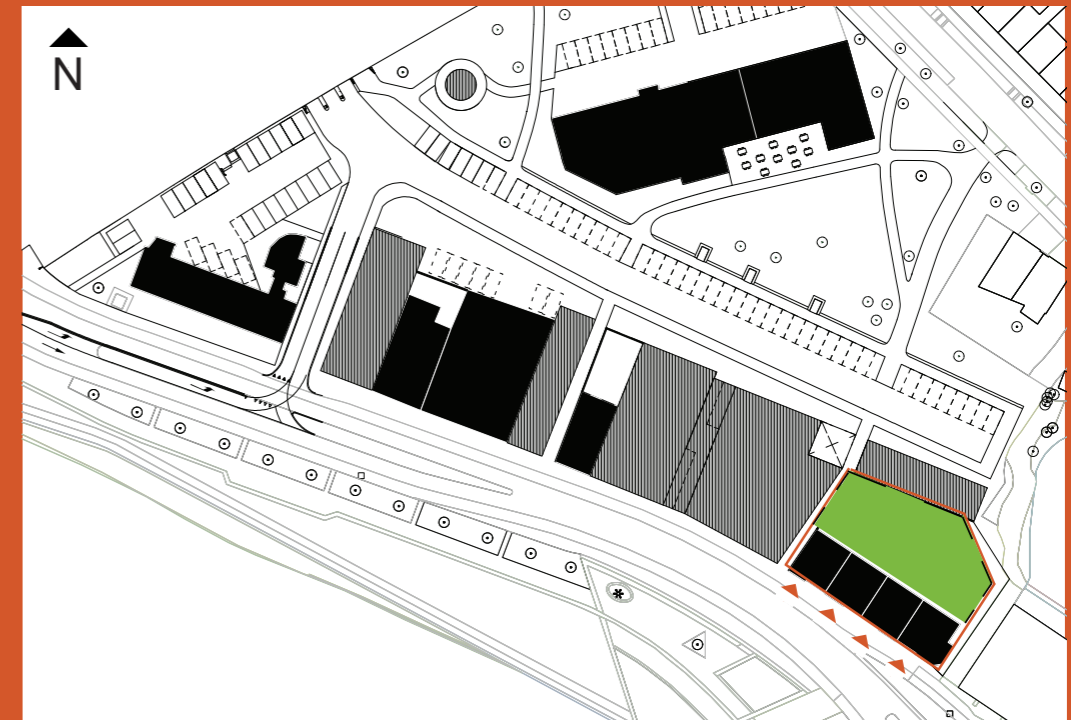
- Bestaande panden, vanaf Pothoofd gezien beeldbepalend. Handhaven en restaureren. Herstel van de spiegelende werking van de twee middelste lage huisjes.
- Verwijdering van de later toegevoegde dakkapel aan Pothoofd 191. Randvoorwaarden worden t.z.t. uitgewerkt in een kavelpaspoort.
- Optie tot uitbouw is mogelijk en wordt uitgewerkt in kavelpaspoort
- Voor- en hoofdentreezijde aan Pothoofd.
- Achtergevel en tuin grenzen aan plot 9, de tuinen worden begrensd door een tuinmuur langs de steeg en hagen aan de achterzijde.
- Bergingen in tuin.
- Parkeren: per woning 1 plek voor vergunninghouders beschikbaar op plot 9.
- Een plattegrond is opgenomen in de bijlage.

MARKTSTRATEGIE

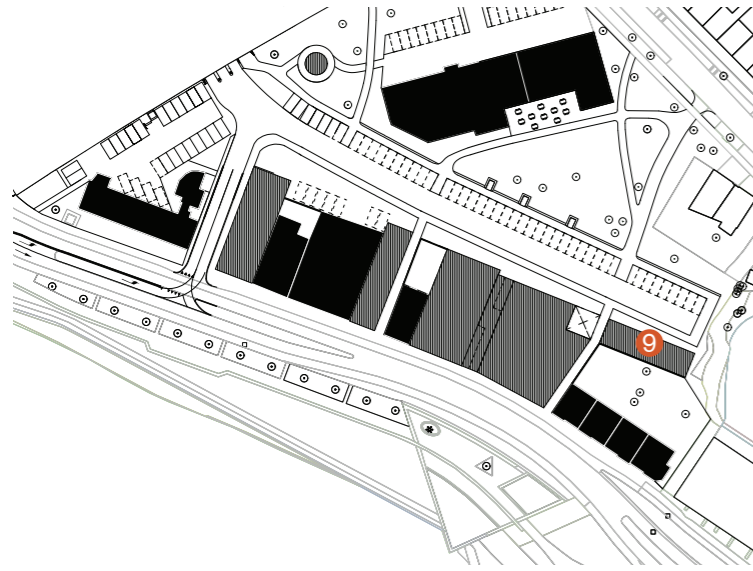
- Wonen met optie werken aan huis in de plint
- Het beeldbepalend aanzicht/ de voorgevel wordt namens de gemeente herstelt waarna individueel casco verkoop.
- Verkoop aan particulieren, geen projectmatige ontwikkeling.
- Specifieke randvoorwaarden worden in een kavelpaspoort omschreven.

SPECIFIEK

- Er is een bouwkundige- en asbestinventarisatie uitgevoerd door/namens de gemeente (kosteloos op te vragen)
- Hemelwater afvoer bij de verbouw geschikt maken om op termijn aan te sluiten op het infiltratieriool



PLOT 9






Plot 9 is een nieuwbouwplot tussen plot 7 en de oude buitengracht, grenzend aan het stedelijk erf. Dit plot zal in eerste instantie gebruikt worden als parkeerplek (carport voor circa 10 auto's). Aan de beeldkwaliteit van een eventueel te realiseren carport worden randvoorwaarden gesteld, waaronder het behoud van het zicht op tuinmuur en achtergevel van plot 8.

In de toekomst kan het plot ingericht worden als woon- of werklocatie.



PLOT 9

KAVELGEGEVENS (in geval van ontwikkeling met (woon)gebouw in eindsituatie)

-  kavel, circa 175m² (circa 7m x 25m), getekend circa 270m² bvo
-  tuin, circa 70m², erfscheiding met tuinmuur
-  entreezijde, voorgevel aan stedelijk erfzijde
- goothoogte, 6m
- nokhoogte, 10m
- kapvorm, langskap (2 lagen met kap)

ALGEMEEN

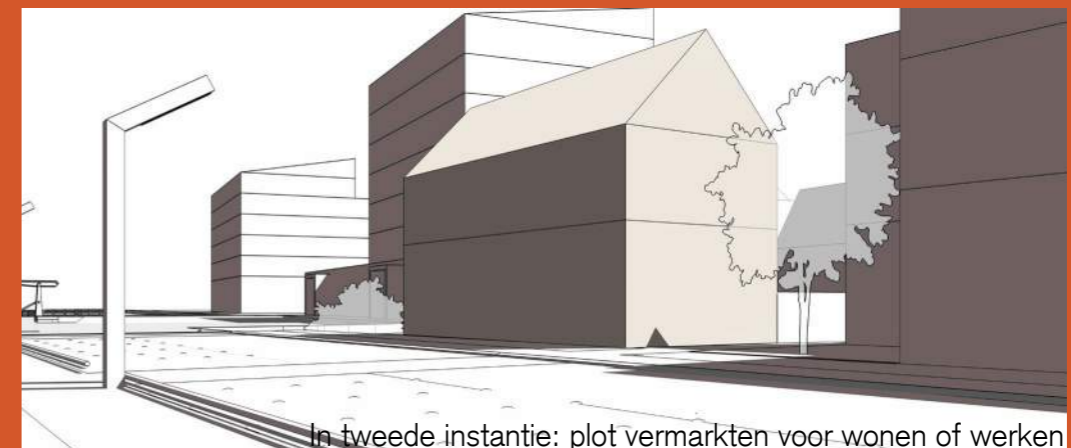
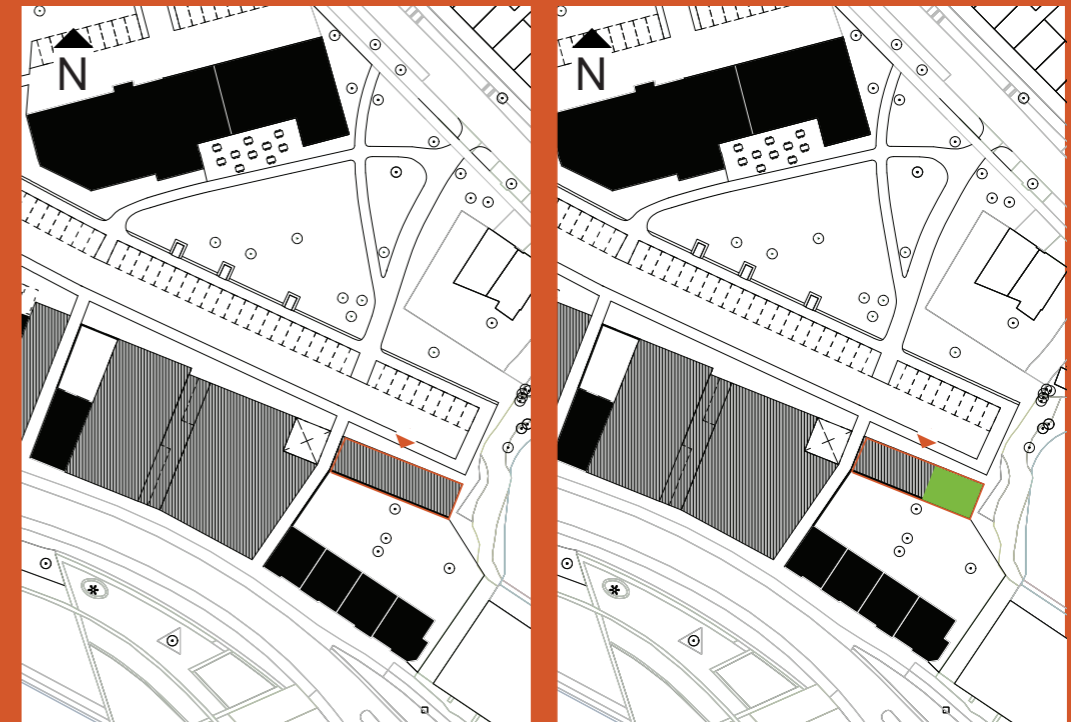
- Klein plot, bereikbaar via het stedelijk erf.
- Mogelijkheden in toekomst voor nieuwbouw, maar in aanvang in te richten als parkeerplot met negen parkeerplaatsen. Aan de architectuur en kwaliteit van tuinmuur en overkapping worden randvoorwaarden gesteld in het kavelpaspoort/BKP?

MARKTSTRATEGIE

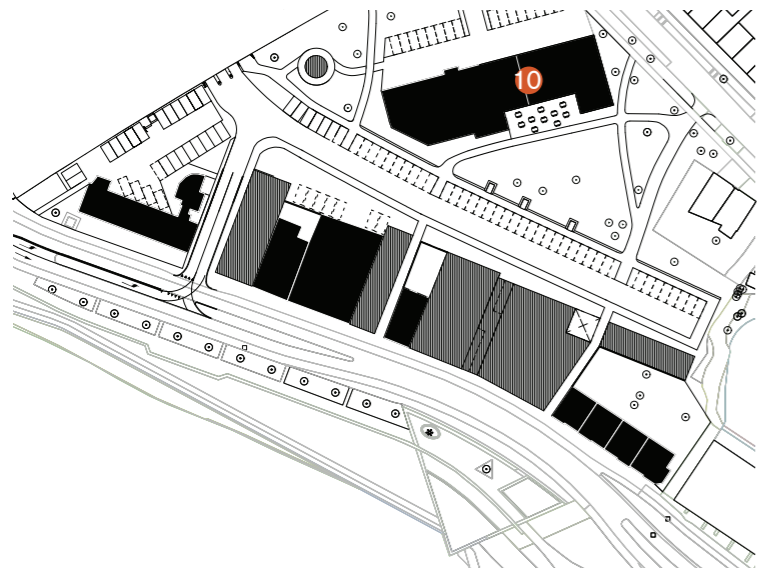
- Een bijzondere plek op termijn geschikt voor wonen of werken, maar in aanvang voor parkeren.
- De gemeente heeft regie over de aanleg van de carports. Er is een verplichte afname voor plots 5 en plot 8.
- Na aanleg wordt het plot verkocht aan de individuen die verenigd zijn in de vereniging van eigenaren.
- Specifieke randvoorwaarden worden in een kavelpaspoort omschreven.

SPECIFIEK

- Hemelwater op het kavel opvangen en infiltreren



PLOT 10



Het huidige gebouwencomplex aan de Sluisstraat is ontstaan vanuit de molenmakerij van de firma F. ten Zijthoff & Zoon, welke in 1957 is gesplitst in twee bedrijven. Van de oorspronkelijke bebouwing uit 1787 zijn geen restanten meer, het huidige gebouw is tot stand gekomen in de periode 1884-1981.

Het complex is belangrijk als vertegenwoordiger van het industriële verleden van Deventer, en illustreert het karakter van de locatie. (*'bureau bouwwerk'*)

Door de ligging in de parkzone is het van belang dat de bebouwing een alzijdig een representatieve kwaliteit krijgt. Hierdoor zullen de panden niet voor elke vorm van gebruik geschikt zijn. Aan eventuele logistiek voor nieuwe gebruikers zullen hoge randvoorwaarden gesteld worden. Bij de verdere planuitwerking zal nauw worden samengewerkt met de afdeling cultuurhistorie en monumenten van de gemeente Deventer.



PLOT 10

KAVELGEGEVENS

adres: Sluisstraat 4 (plot 10A) en Sluisstraat 6 + 6a (plot 10B)

kavel, samen 1780m², exacte grens n.t.b.

- A** bebouwd oppervlak circa 400m²
- B** bebouwd oppervlak circa 510m²

ALGEMEEN

- Bestaande panden handhaven en restaureren. Randvoorwaarden worden t.z.t. uitgewerkt in een kavelpaspoort.
- Behoud gevelbeeld/deels restauratie gevels, moderne toevoegingen binnen randvoorwaarden toegestaan.
- Voor- en hoofdentreezijde aan Emmastraat.
- Huidige achter-/zijkant moet een representatief gezicht krijgen/behouden.
- Randvoorwaarden inrichting erf en aansluiting op het park maken onderdeel uit van de randvoorwaarden zoals verwoord gaan worden in het kavelpaspoort. Het terras wordt gepositioneerd binnen de erf grenzen, maar behoudt een open relatie met de parkzone.
- Berging en containerruimten inpandig oplossen.
- Parkeren op eigen erf.

MARKTSTRATEGIE

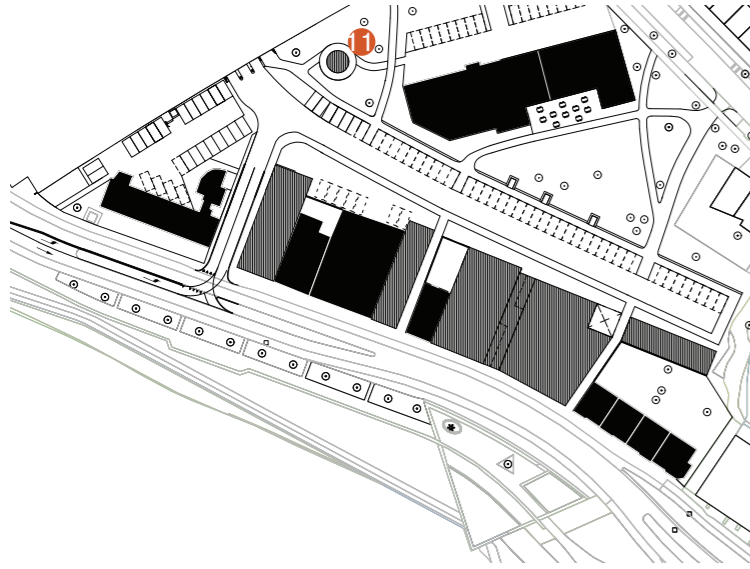
- Plot B wordt bedrijfsmatig ingevuld. Een deel van plot B is momenteel ingevuld met een bierbrouwerij. De veronderstelling is dat deze bierbrouwerij een sterke bijdrage levert aan de totale beleving van het Sluiskwartier. Het naastliggend deel zal in functie en gebruik ook moeten bijdragen aan levendigheid van de omgeving, zoals detailhandel of een publieksfunctie.
- Woningen zijn niet toegestaan.
- Specifieke randvoorwaarden worden in een kavelpaspoort omschreven.

SPECIFIEK

- Er is een bouwkundige- en asbestinventarisatie uitgevoerd door/namens de gemeente (kosteloos op te vragen)
- Hemelwater afvoer bij de verbouw geschikt maken om op termijn aan te sluiten op het infiltratieriool.



PLOT 11



Plot 11 is een extra plot waar een kleinschalig en bijzonder bouwwerk gerealiseerd zou kunnen worden. Een klein icoon welke een beeldmerk kan zijn/kan refereren aan het industriële karakter van het gebied. De invulling moet van hoge kwaliteit zijn en positief bijdragen aan het park. Er mag geen claim gelegd worden op de groene en ruimtelijke kwaliteit van het park.



PLOT 11

KAVELGEGEVENS

○	adres	n.t.b.
○	kavel	78m ²
○	bouwvlak	28 m ²

ALGEMEEN

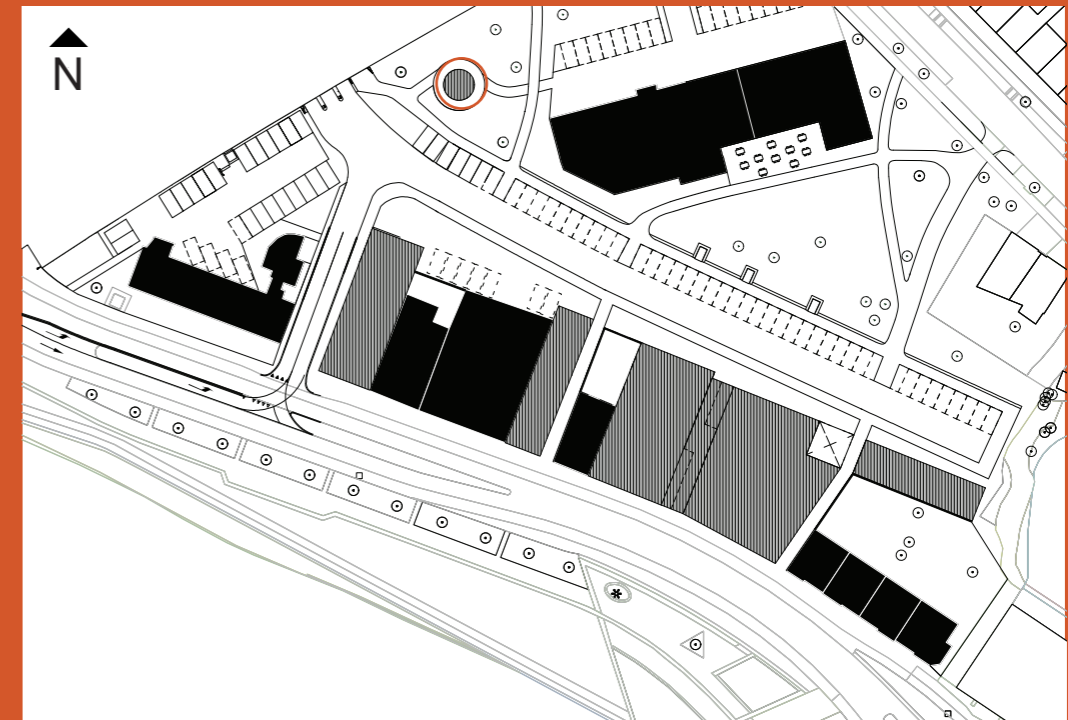
- Icoon refererend aan de cultuurhistorie van het Sluiskwartier.
- (beperkte) Uitkragingen toegestaan tot aan de erfgrans.
- Maximale hoogte circa 16 meter.
- Alle voorzieningen inpandig.
- Open verbinding met/geen erfscheiding naar het park.

MARKTSTRATEGIE

- Een solitair geprojecteerd gebouw welke als beeldmerk van het Sluiskwartier fungeert, al dan niet met een gebruiksfunctie.
- Bij voorkeur particuliere ontwikkeling
- Geadviseerd wordt een verkenning naar interessante programma's te doen. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan een koppeling met de bierbrouwerij tot bijvoorbeeld een 'bier, bed en breakfast' concept.

SPECIFIEK

- Hemelwater op het kavel opvangen en infiltreren





gemeente
Deventer

s a
c o
n

Gemeente Deventer

Herontwikkeling Sluiskwartier Reconstructie Brinkgarage

Integraal Programma van Eisen

*Tevens bijlage bij Ontwikkelplan Sluiskwartier en
Renovatieplan Brinkgarage*

Opsteller: Bas Reijenga

Status: Definitief

Datum: 10 april 2020

Goedgekeurd: Thijs van Heusden

Inhoudsopgave

0.	VOORWOORD	4
0.1	Introductie	4
0.2	Samenhang en verschillen	4
0.3	Opbouw Integraal Programma van Eisen	5
1.	HERONTWIKKELING SLUISKWARTIER	6
1.1	Doel en opgave	6
1.1.1	Inleiding en achtergrond	6
1.1.2	Doelstellingen	6
1.1.3	Scope	6
1.2	Bestaande situatie	6
1.2.1	Eigendomssituatie	6
1.2.2	Gebruikssituatie	6
1.2.3	Ondergrondse infrastructuur	7
1.2.4	Bovengrondse objecten, opstallen	8
1.2.5	Bovengrondse infrastructuur en groen	9
1.2.6	Archeologie	11
1.2.7	NGE's	11
1.2.8	Bodem en grondwater	12
1.2.9	Watersysteem	14
1.3	Kaders en beleidsstukken	14
1.3.1	Planologisch-juridisch kader	14
1.3.2	Ruimtelijk kader	16
1.3.3	Programma van Eisen openbare ruimte (beheerkader)	16
1.3.4	Beleidskaders	16
1.4	Eisen aan het stedenbouwkundig- en verkavelingsplan	16
1.4.1	Stedenbouwkundig concept	16
1.4.2	Woningbouwprogramma	18
1.4.3	Verkeerskundige eisen	18
1.4.4	Parkeren, laden en lossen	19
1.4.5	Hemelwater- en vuilwaterafvoer	20
1.4.6	Energie / Natuurinclusief bouwen	21
1.4.7	Kabels en leidingen	22
1.4.8	Afval	22
1.4.9	Spelen	23

1.4.10	Openbare verlichting	23
1.4.11	Groen.....	23
1.5	Uitvoering/bouwlogistiek.....	23
2	RECONSTRUCTIE BRINGGARAGE	24
2.1	Doel en Opgave	24
2.1.1	Inleiding en achtergrond.....	24
2.1.2	Doelstellingen	24
2.1.3	Projectscope.....	24
2.2	Bestaande situatie	24
2.2.1	Eigendomssituatie	24
2.2.2	Gebruikssituatie.....	25
2.2.3	Ondergrondse infrastructuur	25
2.2.4	Bovengrondse infrastructuur	26
2.2.5	Archeologie.....	26
2.2.6	Bodem	26
2.2.7	Afwatering.....	26
2.3	Kaders en beleidsstukken	27
2.3.1	Planologisch-juridisch kader	27
2.3.2	Ruimtelijk kader	28
2.3.3	Programma van Eisen openbare ruimte (beheerkader)	28
2.3.4	Beleidskaders	28
2.4	Eisen aan het ontwerp.....	29
2.4.1	Bouwkundige eisen	29
2.4.2	Installatietechnische eisen	29
2.4.3	Verkeerskundige en logistieke eisen.....	29
2.4.4	Parkeerplaatsen	30
2.4.5	Ruimtelijke eisen (extern).....	31
2.4.6	Ruimtelijke eisen en beleving (intern)	31
2.4.7	Hittestress.....	31
2.4.8	Basis- en pluspakket	31
2.5	Uitvoering/bouwlogistiek.....	31
3	BIJLAGEN	32
4	VERWIJZINGEN	32

0. VOORWOORD

0.1 Introductie

Op 30 mei 2017 heeft de gemeenteraad gekozen voor het scenario Behoud & Nieuwbouw voor de herontwikkeling van het Sluiskwartier. Tevens is besloten tot behoud van de naastgelegen Brinkgarage en deze de permanente status te geven.

Voor het Sluiskwartier is in november 2017 een plan van aanpak opgesteld. Binnen dit kader is in december 2017 van de aanpak van de Brinkgarage een nadere uitwerking gemaakt.

In de periode tot begin 2020 is het Ontwikkelplan voor het Sluiskwartier uitgewerkt. Naast de stedenbouwkundige uitwerking bevat dit plan een bijbehorende ontwikkelstrategie. Dit is vervat in concept-kavelpaspoorten voor iedere deelontwikkeling in het gebied. Op basis hiervan is de gebiedsexploitatie herijkt. Parallel aan deze planvorming is ingezoomd op de gebruikssituatie van het vastgoed. Het gehele pakket wordt naar verwachting in het 2^e kwartaal van 2020 ter besluitvorming aan de Raad voorgelegd.

Voor de Brinkgarage is een maatregelenplan en bijbehorend investeringsplan opgesteld voor het 'toekomstproof' maken van de Brinkgarage. Dit pakket is in november 2019 door de Raad vastgesteld. Het maatregelenpakket wordt uitgewerkt tot een samenhangend ontwerp. Parallel daaraan wordt gewerkt aan herziening van het bestemmingsplan. Dit is nodig omdat het vigerende plan niet voorziet in het structureel behouden van een parkeergarage.

Om beide projecten inhoudelijk stabiel te maken, is parallel aan het Ontwikkelplan voor het Sluiskwartier en het renovatieplan voor de Brinkgarage voorliggend Integraal Programma van Eisen opgesteld. Hierin zijn eisen, randvoorwaarden, kaders en uitgangspunten vastgelegd waaraan beide ontwikkelingen dienen te voldoen. Doel hiervan is om de kennis te vergroten, deze gebundeld vast te leggen en daarmee een betere risicobeheersing te bewerkstelligen.

0.2 Samenhang en verschillen

Het Sluiskwartier en de Brinkgarage hebben door hun ligging een belangrijke ruimtelijke en verkeerskundige relatie. Ruimtelijk, met name omdat de garage tussen het Sluiskwartier en het stadscentrum ligt. En verkeerskundig vanwege de ontsluiting en de organisatie van het parkeren.



Sluiskwartier (rood) en Brinkgarage (blauw)

Tegelijkertijd zijn er ook grote verschillen. De herontwikkelingsopgave van het Sluiskwartier is inhoudelijk onvergelijkbaar met het reconstrueren van een parkeergarage. Ook is de financiële verantwoording gescheiden; het Sluiskwartier is ondergebracht in een gebiedsexploitatie en de Brinkgarage is een investeringsproject dat hier volledig los van staat.

Als gevolg van deze samenhang enerzijds en verschillen anderzijds is het Integraal Programma van Eisen voor het Sluiskwartier en de Brinkgarage gezamenlijk opgesteld, maar zijn beide onderdelen in aparte, zelfstandig leesbare hoofdstukken opgenomen. Zie ook par. 0.3.

0.3 Opbouw Integraal Programma van Eisen

Het Integraal Programma van Eisen dient in samenhang te worden gelezen met het opgestelde Ontwikkelplan voor het Sluiskwartier en het renovatieplan dat is opgesteld voor de Brinkgarage.

In hoofdstuk 1 is de herontwikkeling van het Sluiskwartier opgenomen.

In hoofdstuk 2 is de reconstructie van de Brinkgarage opgenomen.

Beide hoofdstukken kennen de volgende, vaste opbouw:

- In paragraaf 1 zijn doel en opgave van de ontwikkeling opgenomen.
- In paragraaf 2 is de bestaande situatie van het projectgebied in kaart gebracht. In dit hoofdstuk staan de randvoorwaardelijke aspecten centraal.
- In paragraaf 3 is een overzicht gegeven van de kaders en het relevante, vigerende beleid.
- In paragraaf 4 is een beschrijving van de inhoudelijke eisen opgenomen. Deze vormen belangrijke input voor het Ontwikkelplan resp. Renovatieplan
- In paragraaf 5 zijn randvoorwaarden tijdens de uitvoeringfase opgenomen.

In hoofdstuk 3 zijn de bijlagen opgenomen.

In hoofdstuk 4 is de lijst met verwijzingen opgenomen.

1. HERONTWIKKELING SLUISKWARTIER

1.1 Doel en opgave

1.1.1 Inleiding en achtergrond

Het Sluiskwartier heeft een strategische ligging aan de rand van de binnenstad van Deventer. Het gebied ligt al decennia lang politiek en maatschappelijk onder een vergrootglas. Er zijn diverse plannen voor gemaakt en vastgesteld. Deze plannen zijn tot op heden slechts ten dele uitgevoerd. Langs de zuidrand is in 2015 het Pothoofd vernieuwd. Ook zijn in het binnengebied diverse bijgebouwen gesloopt. Dit terrein is nu tijdelijk in gebruik als parkeerplaats. Er is een start gemaakt met de renovatie van het gebouw "Ten Zijthoff" waarin DAVO bieren is gevestigd. Aan de overige opstallen in het gebied is nog niets gewijzigd.

Op 30 mei 2017 heeft de gemeenteraad het scenario Behoud & Nieuwbouw voor de herontwikkeling van het Sluiskwartier vastgesteld. Dit scenario gaat uit van behoud van een aantal cultuurhistorisch waardevolle panden in het front langs het Pothoofd, in combinatie met sloop van een aantal minder waardevolle panden. Dit wordt aangevuld met nieuwbouw, passend bij de oude, te handhaven bebouwing. Met deze nieuwbouw wordt de achterzijde van het front getransformeerd tot stedelijk erf, door hieraan een aantal adressen te maken. In dit erf wordt in beperkte mate maaiveldparkeren gerealiseerd.

1.1.2 Doelstellingen

Doelstellingen van de herontwikkeling van het Sluiskwartier zijn:

- Het verbeteren van de leefbaarheid in het gebied
- Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en daarmee aantrekkelijkheid van het gebied
- Het geven van een economische impuls aan de (voorzieningen in) het stadscentrum

Dit wordt gedaan door een stapsgewijze herontwikkeling van het gebied, in lijn met het scenario Behoud & Nieuwbouw.

1.1.3 Scope

De globale scopegrenzen zijn opgenomen in het kaartje uit par. 0.2. De scopegrenzen zijn nauwkeuriger weergegeven in de bijlagen.

1.2 Bestaande situatie

1.2.1 Eigendomssituatie

Binnen de plangrenzen zijn alle gronden en opstallen in eigendom van de gemeente, met uitzondering van de Panoramafat aan het Pothoofd. In deze flat zijn in totaal 32 wooneenheden: 12 stuks zijn van de Stichting het de Weerdsgesticht, 9 stuks van de gemeente en 11 stuks zijn in particulier eigendom (waarvan een deel van Ieder1). Er is contact met de VVE over de planontwikkeling.

Net buiten het plangebied is een drietal panden in particulier eigendom (Sluisstraat 8, 10 en 16). Dit zijn belangrijke stakeholders gedurende de planontwikkeling en uitvoering.

De eigendomssituatie is opgenomen in **bijlage 1**.

1.2.2 Gebruikssituatie

De gebruikssituatie van de gemeentelijke woningen loopt sterk uiteen. Samengevat is sprake van huur, bruikleen en kraak. Dit betekent dat de regie over het moment waarop de woningen vrij zijn ten

behoefte van sloop of renovatie sterk uiteenloopt. De gemeente heeft in 2018 en 2019 in gang gezet dat de regie wordt vergroot.

De meeste bruikleenovereenkomsten zijn flexibel, bij huurovereenkomsten wisselt dit en ontruiming van de gekraakte panden moet naar verwachting juridisch worden afgedwongen. Omdat de Panoramaflat wordt behouden, is de gebruikssituatie van die appartementen voor de planontwikkeling minder relevant. Een gedetailleerde beschrijving van de gebruikssituatie is opgenomen in de sheet 'Status gebruikssituatie vastgoed Sluiskwartier' [1] en is gevisualiseerd in **bijlage 2**.

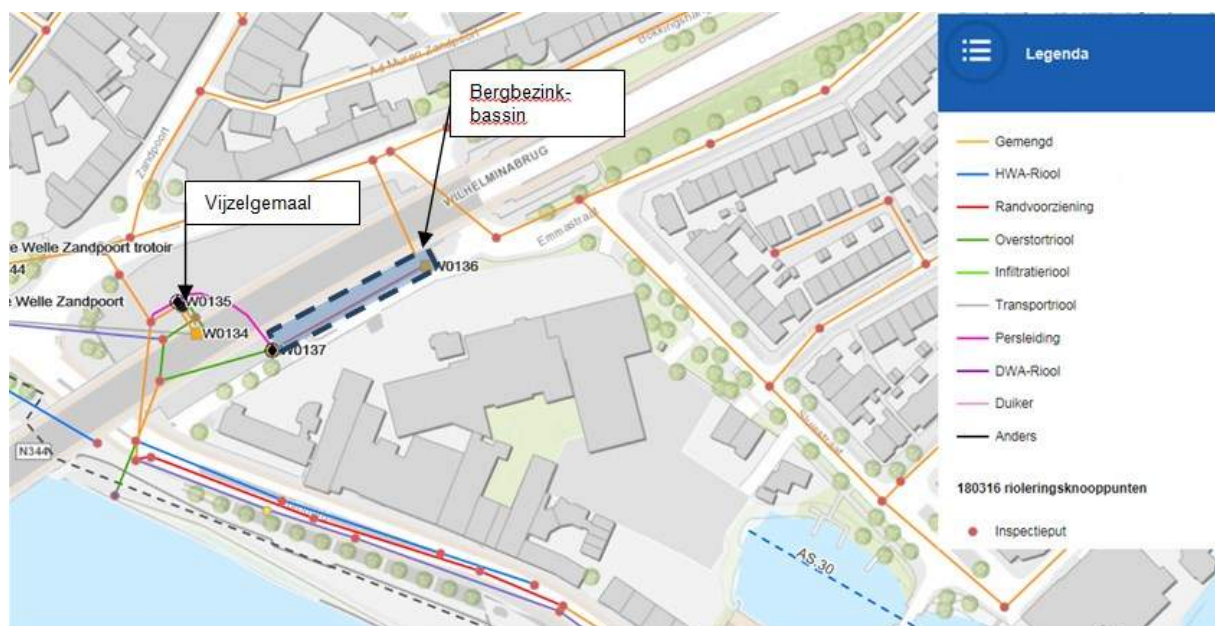
Tegen Pothoofd nr. 111 is een nutshuisje (opschrift 'PGEM') gebouwd. Dit gebouwtje is buiten gebruik en heeft geen functie meer. Het wordt gesloopt.

Het huidige binnengebied is in gebruik als tijdelijk parkeerterrein en heeft 71 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen kunnen door iedereen gebruikt worden. Er geldt betaald parkeren (uurtarief). Vanwege de lage bezettingsgraad worden ook jaarkaarten uitgegeven, voor bewoners van het Sluiskwartier, de omringende buurten maar ook voor werknemers uit de binnenstad. Ook vergunninghouders uit de zone Schilwijken mogen parkeren op dit terrein. Er kunnen maximaal 70 jaarkaarten worden uitgegeven. Het werkelijk aantal uitgegeven kaarten bedraagt momenteel 65 (in 2018).

De bewoners van de Panoramaflat parkeren op eigen terrein. Er zijn ongeveer 16 parkeerplaatsen, afhankelijk van de vraag of het illegaal parkeren langs de Brinkgarage ook wordt meegeteld. Pothoofd 187 t/m 193 heeft geen parkeren op eigen terrein, maar de bewoners hebben wel de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen. De woningen aan de Sluisstraat hebben ook parkeerplaatsen op eigen terrein.

1.2.3 Ondergrondse infrastructuur

Binnen het plangebied zijn diverse kabels en leidingen aanwezig. Het gaat hierbij met name om huisaansluitingen, die deels buiten werking zijn. Navraag bij de netwerkbeheerders zal dit moeten bevestigen.



Riolering rondom plangebied

Riolering is in het plangebied niet aanwezig; die bevindt zich onder de omringende straten. Onder het Pothoofd is bij de herinrichting in 2015 een deel van de riolering vervangen, zie boven. De bestaande, te handhaven woningen kunnen op de bestaande riolering aangesloten blijven (zowel DWA als HWA). Mogelijk kunnen deze woningen in de toekomst alsnog worden afgekoppeld van het HWA. Voor het aansluiten van de nieuwe woningen zie par. 1.4.5.

De bestaande ondergrondse infrastructuur binnen het plangebied is opgenomen in **bijlage 3** en wordt volledig verwijderd.

1.2.4 Bovengrondse objecten, opstallen

Monumenten

Binnen het plangebied zijn geen panden met de monumentale status. Sluisstraat 8 en 10 (net buiten het plangebied) zijn wel rijksmonumenten. Verder is er een verzoek gedaan door de Stichting Oud-Deventer om het Ten Zijthoff-complex (Sluisstraat 6-6a) op de monumentenlijst te plaatsen. Deze aanvraag is 'op hold' gezet, in afwachting van de herontwikkelingsplannen voor het Sluiskwartier.

Cultuurhistorische waarden

In het scenario Behoud & Nieuwbouw zijn diverse te behouden opstallen opgenomen. Grondslag daarvoor is de beschrijving van de (cultuur)historische waarden van de woningen, vastgelegd in de notitie 'Sluiskwartier: Beschrijving archeologische, cultuurhistorische en historisch stedenbouwkundige waarden' [2a+b] en weergegeven in onderstaand kaartje. In aanvulling hierop zijn de panden met de status 'waarden verwacht' geïnspecteerd op de aanwezigheid van waardevolle elementen (met uitzondering van Pothoofd 187 t/m 193). Dit is vastgelegd in de bijlagen bij de bouwkundige inspecties van Bouwgenoot, zie onder.



Status waardevolle objecten

In overleg met het team Erfgoed is de beschrijving van de cultuurhistorische waarden doorvertaald naar een gedetailleerdere waardering en advisering omtrent de behoudenswaardige onderdelen van de bebouwing. Dit is opgenomen in de memo van G. Kroeze en J. van der Laar [3a].

Belangrijkste afwijking ten opzichte van het scenario Behoud & Nieuwbouw – en daarmee bovenstaand kaartje – is dat in de memo wordt geconcludeerd dat Pothoofd 105-109 niet behoudenswaardig is.

Het voorgestelde behoud van de tuinen van Pothoofd 113-115 en 123 wordt niet als eis overgenomen, maar als wens.

Bouwkundige staat

Een deel van de opstallen is bouwkundig geïnspecteerd en voorzien van een globale kostenraming voor de renovatie ervan. Het gaat om Pothoofd 105 t/m 127 en 187 t/m 193 en Sluisstraat 4, 6 en 6a. Dit is vastgelegd in de quick-scans van bureau Bouwgenoot d.d. 10 oktober 2016 [3b]. Pothoofd 1 t/m 63 (Panoramaflat) en Pothoofd 129 t/m 185 (HAT-woningen) hoeven niet te worden geïnspecteerd. De Schippersflat wordt ongewijzigd ingepast en de HAT-woningen worden gesloopt.

Voor de te slopen en te renoveren opstallen is een asbestonderzoek uitgevoerd door Tauw. In **bijlage 4** is het overzicht opgenomen van de opstallen die gesloopt worden en die gehandhaafd worden.

1.2.5 Bovengrondse infrastructuur en groen

Bovengrondse infra

Het binnengebied is gedeeltelijk in gebruik als tijdelijke parkeerplaats. Er zijn diverse bestratingen, betonverhardingen (oude vloeren van gesloopte gebouwen) en groen/gazon aanwezig. Daarnaast zijn er diverse lichtmasten en een betaalautomaat voor de parkeerplaats. De betaalautomaat, de borden en de camera's van het parkeerterrein kunnen (elders) worden hergebruikt. De overige bovengrondse infrastructuur komt te vervallen en wordt geacht geen waarde te vertegenwoordigen.

Andere bijzonderheid is de transformator op de hoek van de Panoramaflat langs het Pothoofd. Deze vormt de voeding voor de walstroomvoorziening aan de Pothoofdkade. Uitgangspunt is dat deze transformator ongewijzigd wordt gehandhaafd.

Dicht langs de Brinkgarage staat een schakelkast ten behoeve van de aansturing van de apparatuur in de ondergrondse bergingskelder langs/onder de Brinkgarage. Deze schakelkast moet bereikbaar blijven voor onderhoud. Dat geldt ook voor de inspectieluiken van de bergingskelder (direct onder de gevel van de Brinkgarage naast de schakelkast), zie inzet:

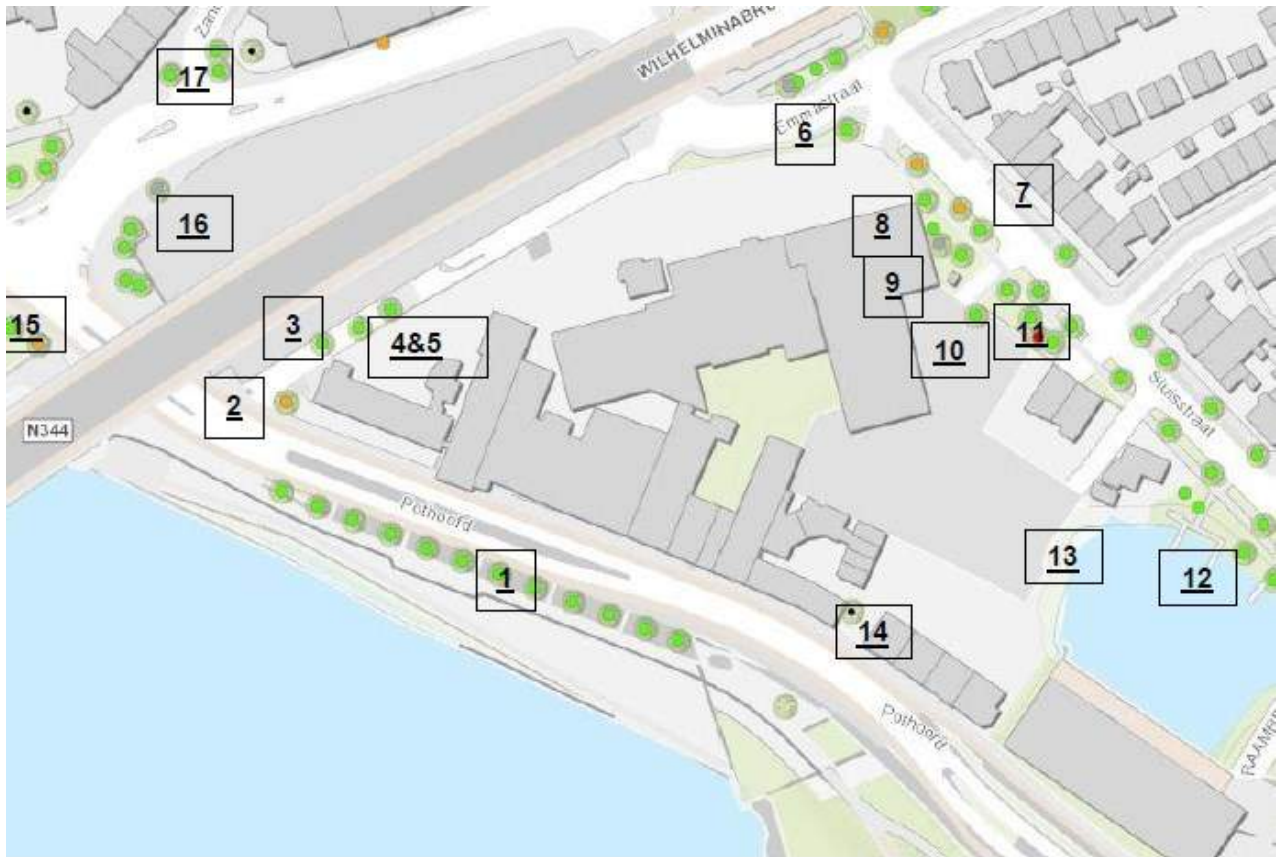


Het overzicht van de bestaande, bovengrondse infrastructuur is opgenomen in **bijlage 5**.

Groen

Medio 2014 is er een inventarisatie gedaan van het groen binnen en rondom het plangebied. Deze is begin 2018 geactualiseerd.

Voorals aan de randen van het plangebied staan diverse bomen, waardevolle en monumentale bomen. Het overzicht is opgenomen in onderstaand kaartje:



Bestaande bomen Sluiskwartier

Hierbij hoort de volgende beoordeling:

- 1: Iepen langs de Pothoofd. Bomen zijn waardevol, inpassen (buiten plangebied)
 - 2: Boom, verwijderd en vervangen door jonge aanplant (maart 2018, naast trafo)
 - 3: Linde, boom indien mogelijk inpassen, dan groeiplaatsverbetering uitvoeren
 - 4: Linde, boom indien mogelijk inpassen, dan groeiplaatsverbetering uitvoeren
 - 5: Linde, boom indien mogelijk inpassen, dan groeiplaatsverbetering uitvoeren
 - 6: Iep, waardevol inpassen
 - 7: Aan weerszijden van de Sluisstraat, rij essen. Kwaliteit wisselend. Bomenrij vervangen, e.e.a. in samenhang bepalen mbt ontwikkeling Sensora (buiten plangebied)
 - 8: Acer, waardevol, indien mogelijk inpassen
 - 9: Acacia, waardevol, indien mogelijk inpassen
- Nabij 8 & 9 staan nog 2 bomen aangegeven op kaart, deze zijn niet meer aanwezig/sterk teruggesnoeid
- 10: Beuk, Boom is monumentaal, inpassen en beschermen tijdens sloop en bouw
 - 11: 2 prunussen, deze zijn slecht. Kappen. 1 eik en een berk, indien mogelijk inpassen
 - 12: In het talud langs het water, een populier, zelkova, levensboom en eik, Bomen zijn waardevol,

inpassen (buiten plangebied)

13: Verwilderde bomen en struiken langs de oever t.h.v. parkeerterrein. In nader overleg met ecoloog bepalen wat hier moet gebeuren. Vanuit bomenbeheer bezien zijn dit geen goede bomen, ecologisch gezien waarschijnlijk wel waardevol (buiten plangebied)

14: Esdoorn, Boom is waardevol, inpassing is echter niet mogelijk in het Ontwikkelplan. Uitgangspunt is verplanten of compenseren

15: Monumentale groep met oa lindes, waardevol, inpassen (buiten plangebied)

16: Groep met Esdoorn en linde, bomen indien mogelijk inpassen, dan groeiplaatsverbetering uitvoeren (buiten plangebied)

17: Beatrix Linde hoek Zandpoort, waardevol, inpassen (buiten plangebied)

Voor te kappen bomen geldt een 1 op 1 herplantplicht binnen de projectgrenzen. Als het project hieraan niet kan voldoen, kan de herplantplicht worden overgenomen door beheer.

Het volledige overzicht van de groeninventarisatie en de waardering daarvan is opgenomen in de memo van P. Mondelaers d.d. 20 maart 2018 [4].

Japanse Duizendknoop

In de achtertuin van Pothoofd 113 en 115 is een groeiplaats van de (ongewenste) Japanse Duizendknoop aangetroffen. Het gaat om ongeveer 80m². In afstemming met de groenadviseur is bepaald dat deze groeiplaats voorafgaand aan het bouwrijpmaken zal worden verwijderd. Hiervoor is door de gemeente een protocol opgesteld.

1.2.6 Archeologie

Er is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd door de gemeente [5a]. Het plangebied kent een hoge archeologische verwachting voor sporen en resten uit de late middeleeuwen en de nieuwe tijd. In de directe omgeving van het plangebied zijn vindplaatsen bekend uit die perioden. Er is een lage verwachting voor de prehistorie en de vroege en volle middeleeuwen. De laatmiddeleeuwse sporen bevinden zich naar verwachting op grotere diepte, waarschijnlijk enkele meters onder het maaiveld. Uit de nieuwe tijd zijn resten van oude woningen, pakhuizen en werkplaatsen te verwachten. Mogelijk kunnen nog resten van de sluis uit de 19^e eeuw worden aangetroffen.

Aansluitend is archeologisch booronderzoek uitgevoerd [5b]. Op basis van het Ontwikkelplan is een opgravingsplan opgesteld [5c] en is een globale kostenraming opgesteld voor het benodigde archeologische vervolgonderzoek [5d]. Deze raming sluit op ongeveer 130.000 euro.

1.2.7 NGE's

Er is een gemeentedeckend vooronderzoek gedaan naar de aanwezigheid van NGE's (T&A Survey). Daaruit blijkt dat het gehele plangebied verdacht is van de aanwezigheid van explosieven.

Mede op basis hiervan is door Armaex een concept-projectgebonden risicoanalyse (PRA) uitgevoerd.

Conclusies hieruit zijn:

- Het gedempte deel van de haven/sluis is onverdacht
- De bovenlaag van het hele gebied (0,5 m) is onverdacht
- Vooroorlogse bebouwing is onverdacht
- Naoorlogse bebouwing is tot en met de fundering onverdacht.

De resterende delen van de bodem zijn verdacht en moeten worden gedetecteerd, benaderd en vrijgegeven. Op de concept-PRA is een second-opinion uitgevoerd door Koekkoek [6a].

Op basis van de concept-PRA, de second-opinion, het Ontwikkelplan en de daaruit afgeleide bodemverstorende maatregelen is de PRA definitief gemaakt, inclusief de hiermee gemoeid zijnde kosten [6b]. Aansluitend moet dan een projectplan voor de detectie en benadering worden opgesteld.

1.2.8 Bodem en grondwater

Milieutechnisch

De beschikbare bodeminformatie in het plangebied is toegelicht en samengevat in de memo van 5 februari 2018 van Wendy Klein Douwel-Ogink [7a]. Onderstaand kaartje geeft het overzicht:



Overzicht verontreinigingssituatie Sluiskwartier

Het hele plangebied is in het verleden onderzocht op verontreinigingen in de grond, het grondwater en asbest.

Grond

In 2004 zijn 3 gevallen van ernstige bodemverontreiniging vastgesteld:

- 1) Lichtblauwe ovaal (centraal): Minerale olie tussen 0,6 en 5,8 meter onder maaiveld. In X-Y-richting is deze ook afgeperkt;
- 2) Oranje ovaal (Pothoofd 127): Minerale olie en xylenen tussen 0,0 en 4,5 meter onder maaiveld. In X-Y-richting is deze ook afgeperkt. In aanvullend onderzoek in 2008 is de verontreinigde laag tussen de 2,9 en 3,1 meter onder maaiveld vastgesteld;
- 3) Grote paarse vlak: Zware metalen, PAK, minerale olie+aromaten tussen 0,0 en 1,0/1,2 meter onder maaiveld. In X-Y-richting is deze ook afgeperkt;

Deze verontreinigingen zijn opgenomen in de beschikking Wet Bodembecherming d.d. 22 september 2004. Van verontreiniging 1 en 2 is tevens vastgesteld dat het om urgente gevallen gaat in de zin van art. 37 Wbb.

In 2008 zijn voor deze locaties aanvullende onderzoeken gedaan. Op basis hiervan lijken er geen acute risico's te bestaan. Dit is niet vastgelegd in een aangepaste beschikking. Er is nog geen sanering uitgevoerd.

In 2011 is aanvullend onderzoek verricht:

- 4) Donkerblauwe ovaal (Pothoofd 115-117): Minerale olie tussen 2,0 en 3,0 meter onder maaiveld (is al in beschikking 2004 vastgelegd) en metalen (2011). Deze verontreiniging is in X-Y-Z-richting niet afgeperkt;
- 5) Rode stip (bij Pothoofd 187): Metalen, deze verontreiniging is in X-Y-Z-richting niet afgeperkt

Tenslotte is in 2015 onderzocht en in 2016 uitgevoerd:

- 6) Groene vlak (centraal): Partij verontreinigde grond en toplaag (tot 0,10 meter onder maaiveld) verontreinigd met metalen, PAK en asbest is ontgraven en afgevoerd. Resteert in ondergrond verontreiniging met metalen, PAK, PCB's en minerale olie. In X-Y-richting is de verontreiniging afgeperkt; in Z-richting niet.

Grondwater

Op locatie 1 is een grondwaterverontreiniging vastgesteld (minerale olie 4,0-6,0 meter onder maaiveld). Verder zijn er geen belemmeringen.

Asbest

In 2004 is een nader asbestonderzoek uitgevoerd. Er zijn geringe hoeveelheden asbestverdacht materiaal aangetroffen en aangetoond nabij Sluisstraat 12-14. De totale gehalten aan asbest blijven beneden de 100 mg/kg. Daarmee zijn er geen belemmeringen voor het gebruik van de locatie.

Vervolgonderzoek

In het kader van de nieuwbouwplannen is het historisch en verkennend onderzoek in 2018 en 2019 geactualiseerd, zowel voor de bodem (grond+grondwater, NEN 5740) als voor asbest (NEN 5707). Bij dit onderzoek worden ook de reeds aangetroffen verontreinigingen en de beschikkingen geactualiseerd. In principe is onderzoek alleen nodig op die locaties waar gebouwd wordt. Praktisch gezien bleek het beter om het hele plangebied opnieuw te onderzoeken, zodat voor de civieltechnische maatregelen ook een actueel onderzoek voorhanden is. De houdbaarheidstermijn van de onderzoeken conform NEN 5740 en NEN 5707 is 5 jaar.

Conclusies

Ter plaatse van de verontreinigde locaties moet rekening worden gehouden met bodemsanering, op het moment dat bodemversturende maatregelen worden uitgevoerd. Concreet betekent dit het ontgraven, afvoeren en storten van het verontreinigde materiaal. Indicatie kosten is 100 euro/m³.

De saneringslocaties zijn door Tauw herzien en vastgelegd [7b]. Op basis hiervan is een kostenraming opgesteld.

Sanering van de grond kan vooraf in opdracht van de gemeente worden uitgevoerd (vóór gronduitgifte) maar de verplichting kan ook doorgelegd worden aan de ontwikkelende partijen. In het laatste geval is nauwkeuriger afstemming op de bouwplannen mogelijk.

Geotechnisch

Uit de milieutechnische onderzoeken is een globale bodemopbouw af te leiden. Er zijn echter geen sonderingen voorhanden, waarmee een beeld wordt verkregen van de draagkrachtige lagen in de ondergrond. Voor de uit te geven kavels is het niet nodig om dat inzicht te krijgen, omdat de gemeente bij verkoop de verantwoordelijkheid voor de draagkracht van de gronden bij de koper neerlegt. Er worden een paar sonderingen uitgevoerd om een algemene indruk te krijgen van de bodemgesteldheid en ter ondersteuning van het grondwerk in de openbare ruimte (aanleg riolering e.d.). Dit wordt gedaan na de vaststelling van het Ontwikkelplan.

Grondwater

Milieutechnisch: Zie boven.

De gemeente beschikt over een grondwatermeetnet van peilbuizen die meerjarig worden gemeten. Nabij het plangebied (Pothoofd 379) is een peilbuis aanwezig in het voetpad.

De grondwaterstanden fluctueren met de waterstand in de IJssel:

- De RLG (Representatieve Laagste Grondwaterstand) bedraagt NAP +2,87 m
- De RHG (Representatieve Hoogste Grondwaterstand) bedraagt NAP +4,37 m

Er zijn echter in de periode van 2006 tot 2018 extremen gemeten van NAP +2,50 m tot NAP +5,50 m (laatstgenoemde begin 2018). De gemiddelde grondwaterstand is NAP +3,70 m.

1.2.9 Watersysteem

Er is geen oppervlaktewater aanwezig in het plangebied. Langs de zuidoostgrens ligt de beëindiging van de Buitengracht. Die is in beheer en onderhoud van het waterschap. Het waterschap houdt dit oppervlaktewater (met water uit de IJssel) onder normale omstandigheden op een peil van circa NAP +5,75 m. De ervaring leert dat er in praktijk nauwelijks water infiltreert naar het lager gelegen grondwater.

Mogelijk kan de Buitengracht worden gebruikt als bluswatervoorziening. Dit moet worden overlegd met het Waterschap.

De afwatering van de huidige opstallen gebeurt middels riolering die onder het Pothoofd en de Sluisstraat ligt. Dit is deels een gemengd stelsel en deels een gescheiden stelsel. Zie ook par. 1.2.3.

1.3 Kaders en beleidsstukken

1.3.1 Planologisch-juridisch kader

Het plangebied van het Sluiskwartier ligt in het gelijknamige bestemmingsplan 'Sluiskwartier'. Dit is vastgesteld op 26 september 2012 en is geheel onherroepelijk.

In 2019 zijn het Sluiskwartier en de Brinkgarage opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 'Deventer, stad en dorpen'. Vaststelling van dit wijzigingsplan is voorzien in mei 2020.

Enkelbestemmingen

Het plangebied ligt grotendeels in de enkelbestemmingen Wonen en Bedrijventerrein, maar er zijn ook delen bestemd als Groen, Verkeer, Detailhandel en Nutsvoorziening. Het overzicht is opgenomen in **bijlage 6**.

Dubbelbestemmingen

In het plangebied komen de volgende dubbelbestemmingen voor:

- Leiding – Water (Vitens-leiding in voetpad Sluisstraat)
- Waarde – Archeologisch verwachtingsgebied

Met deze dubbelbestemmingen moet in de planvorming en in het nieuwe bestemmingplan rekening worden gehouden.

De dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' ligt over het Pothoofd en de Zandpoort. Deze dubbelbestemming valt net buiten het plangebied. Wel ligt de beschermingszone behorend bij de IJsseldijk voor een groot deel over het plangebied. Deze zone is niet planologisch geregeld.

Om de ligging van de beschermingszone te kunnen bepalen is de 'digitale legger waterkeringen' van Waterschap Drents Overijsselse Delta geraadpleegd. In onderstaande figuur is de waterkering met de beschermingszones weergegeven.



Waterkering met beschermingszones ter hoogte van Sluiskwartier

De rode lijnen geven de begrenzing van het dijklichaam, de oranje lijn begrenst beschermingszone A en de gele lijn beschermingszone B. De interpretatie van de drie lijnen is: De eisen voor bouwen zijn strenger tussen de rode en oranje lijn dan tussen de oranje en gele lijn. Het Sluiskwartier ligt grotendeels in de 'gele zone'.

Gezien de omvang van de beschermingszones A en B is het raadzaam in een vroegtijdig stadium overleg te plegen met Waterschap Drents Overijsselse Delta over de plannen voor het Sluiskwartier (en de Brinkgarage). Ook is een groot deel van het plangebied aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied.

Overige planologische belemmeringen

Geïnventariseerd is welke bestaande belemmeringen gelden bij de herontwikkeling van het plangebied. Te denken valt aan geluid, interne- en externe veiligheid en milieuzonering (bedrijven). Dit is opgenomen in de notitie van de Omgevingsdienst IJsselland [8].

De belangrijkste bevindingen zijn:

- Geluid: Bij herziening van het bestemmingsplan voor het gehele gebied dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. Gelet op de hoge huidige buitenwaarden, moeten waarschijnlijk hogere grenswaarden worden vastgesteld. Omdat de huidige bestemming langs het Pothoofd vrijwel geheel wonen is, zouden er voor de sloop-nieuwbouwplots en de renovatieplots direct omgevingsvergunningen kunnen worden aangevraagd. In dat geval is geen toetsing aan de WG nodig en wordt direct aan het bouwbesluit getoetst. Ook in die situatie vergt dit zowel bij de renovatieplots als bij de sloop-nieuwbouwplots de nodige aandacht/maatregelen. Bij de renovatieplots zijn onder voorwaarden geluidsisolerende maatregelen mogelijk op kosten van het Ministerie.
- Interne- en externe veiligheid: Er zijn geen knelpunten te verwachten
- Bedrijven en Milieuzonering; DAVO Bieren valt onder milieucategorie 1-2. Daarvoor geldt een richtafstand van 10 meter tot gemengd gebied. Doordat dit bedrijf momenteel een buitenterrein in gebruik heeft, is er mogelijk meer effect dan deze richtafstand. Op het moment dat DAVO Bieren wordt ingepast in het nieuwe bestemmingsplan, zal er aanvullend onderzoek gedaan moeten worden op de aspecten geluid en geur, en zal daarbij (de ligging van) het buitenterrein specifiek beoordeeld moeten worden. Voorafgaand hieraan zal met DAVO het gesprek moeten worden aangegaan over hun uitbreidingsplannen

In aanvulling op de notitie geldt dat er op het gebied van luchtkwaliteit vooralsnog geen belemmeringen te verwachten zijn. Daarnaast is de problematiek omtrent stikstof erg in beweging en moet dit nader worden uitgezocht.

Parallel aan voorliggend IPvE zijn de uit te voeren aanvullende onderzoeken voor het nieuwe bestemmingsplan geïnventariseerd (geluid, luchtkwaliteit, ecologie etc.). Ten tijde van het schrijven van dit IPvE is het milieukundig- en asbestonderzoek uitgevoerd door Tauw, en heeft Ecogroen het ecologische vooronderzoek uitgevoerd.

1.3.2 Ruimtelijk kader

Het ruimtelijk kader voor het Sluiskwartier is op hoofdlijnen vastgelegd in de Welstandsnota. Het plangebied valt buiten de zone van het beschermd stadsgezicht conform deze nota (de grens wordt gevormd door de Wilhelminabrug). Binnen het kader van de Welstandsnota is een nieuw Ontwikkelplan opgesteld. Dit is tweemaal gepresenteerd aan de PAR. Via het nieuwe bestemmingsplan zal het ruimtelijk kader worden aangescherpt.

1.3.3 Programma van Eisen openbare ruimte (beheerkader)

De gemeente hanteert een standaard PvE voor de inrichting van de openbare ruimte. Dit bevat de praktische uitwerking van een groot deel van het gemeentelijk beleid met betrekking tot de openbare ruimte. Te maken keuzes en eventuele afwijkingen op het PvE dienen vooraf aan de gemeentelijke beheergroep te worden voorgelegd. Het PvE voor de openbare ruimte is online te raadplegen:

<https://pveopenbareruimte.deventer.nl/>

Daarnaast bevat NEN 2443 specifieke eisen voor de inrichting van parkeerterreinen

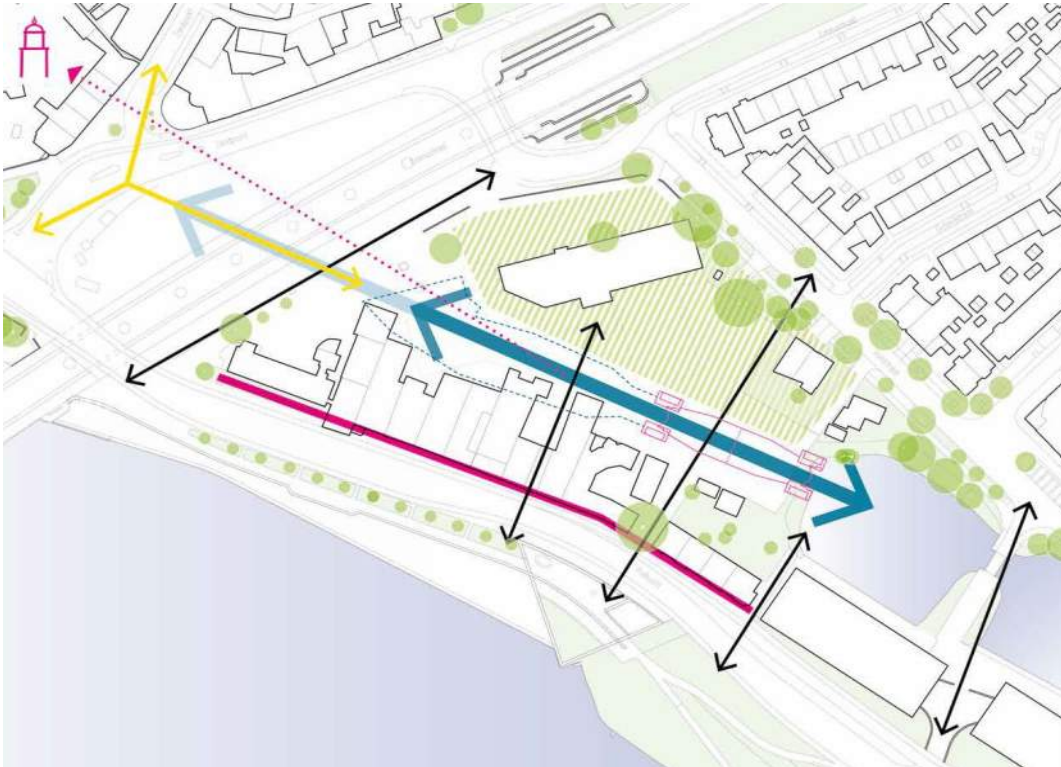
1.3.4 Beleidskaders

In voorliggend IPvE zijn reeds impliciet en expliciet diverse beleidsmatige kaders opgenomen. Er is daarnaast geen uitputtende inventarisatie gemaakt van al het relevante beleid. Gelet op de rijke projecthistorie, is de inschatting dat dit weinig aanvullende sturende informatie zal opleveren. Afspraak is dat de brede projectgroep en de beheergroep het IPvE beoordelen en waar nodig aanvullen.

1.4 Eisen aan het stedenbouwkundig- en verkavelingsplan

1.4.1 Stedenbouwkundig concept

In de stedenbouwkundige verkenning (scenario's Sluiskwartier Deventer) van bureau Landlab / Ten Bras Westinga zijn diverse ruimtelijke ontwerputgangspunten vastgelegd, die van toepassing zijn op het gekozen scenario Behoud&Nieuwbouw.



Ruimtelijke ontwerppuntgangpunten

Zie bovenstaand kaartje. Het gaat om:

- Behoud van het IJselfront (paars)
- Oude sluis en verlengde daarvan (blauw)
- Groene zoom (aaneengesloten) aansluitend op Raambuurt
- Plek bieden voor autoluwe binnenstad
- Dwarsverbindingen naar IJssel (zwart)
- Goede verbindingen naar de stad (geel) (*)
- Zicht op Lebuinuskerk

De (wandel)route langs de singel loopt door in de aangrenzende buurt Sensora.

(*) Een belangrijke ruimtelijke barrière in de verbinding Sluiskwartier – Binnenstad is de Brinkgarage. Bestuurlijke opgave (3 mei 2017) was om te onderzoeken of deze verbinding kan worden verbeterd voor voetgangers. Omdat een verbinding dóór de Brinkgarage een enorme ingreep zou betekenen in de logistiek van de garage, wordt deze verbinding om de garage heen gelegd.

De ruimtelijke ontwerppuntgangpunten zijn vervolgens vertaald in een stedenbouwkundig schetsontwerp. Dit is als T1 opgenomen in de scenariostudie van Landlab (scenario Behoud & Nieuwbouw). Dit is in de Raad vastgesteld. Op de realisatie van T2 en T3 van dit scenario (of onderdelen daarvan) ligt geen verplichting, hooguit een ambitie. Uitgangspunt is dat deze fasen 'niet onmogelijk' gemaakt worden door T1.



Stedenbouwkundig schetsontwerp Landlab / Ten Bras Westinga

De ruimtelijke ontwerputgangspunten en het stedenbouwkundig SO zijn aangevuld met ruimtelijke ambities [9].

1.4.2 Woningbouwprogramma

Het zeer indicatieve woningbouwprogramma uit het scenario Behoud&Nieuwbouw is niet bindend en is nader uitgewerkt in het Ontwikkelplan en de bijbehorende kavelpaspoorten. Het zwaartepunt ligt bij wonen, maar ook combinaties woon-werk, werkplaatsen en ondersteunende horeca/detailhandel zijn mogelijk.

Het woningbouwprogramma richt zich op het hogere marktsegment, in een mix van gestapeld en grondgebonden. De programmatische ambities zijn nader uitgewerkt in de uitvraag ontwikkelplan d.d. 23 januari 2018 [9].

1.4.3 Verkeerskundige eisen

Verkeerskundig gezien (aantal verkeersbewegingen) is een tweede ontsluiting van het gebied niet nodig. Ervaring leert echter dat een tweede, volwaardige ontsluiting wenselijk is (geen eis) omdat bewoners in de wijk zich opgesloten kunnen voelen als er maar één uitgang is. Een tweede noodontsluiting voor de hulpdiensten is vereist. Die kan ook in de vorm van een (breed) voetpad of fietspad worden vormgegeven (minimale breedte 3,50 m).

Gelet op de stroomfunctie van het Pothoofd is het wenselijk dat er zo min mogelijk aansluitingen komen op deze weg om het gebied, of een deel daarvan te ontsluiten.

Voor fietsers en voetgangers is alzijdige ontsluiting (vanaf het Pothoofd en de Sluisstraat) vereist.

Door RHDHV is onderzoek gedaan naar de ontsluitingsvarianten voor het Sluiskwartier, in samenhang met de ontsluiting van de Brinkgarage, zie eindrapportage RHDHV d.d. 29 juni 2018 [10].

1.4.4 Parkeren, laden en lossen

Algemeen

In de eindsituatie moeten de functies in het Sluiskwartier binnen de plangrenzen voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. De omliggende buurten mogen van het Sluiskwartier geen parkeeroverlast ervaren.

Voor de woningen in het Sluiskwartier wordt uitgegaan van een parkeernorm van 1,3 per woning. Dit is onderverdeeld in 1,0 voor het bewonersparkeren en 0,3 voor het bezoekersparkeren. Dit is in lijn met het gemeentelijke parkeerbeleid.

Een deel van het bewonersparkeren wordt opgelost door per woning 1 parkeerplaats op eigen terrein te realiseren. Dit lukt echter niet bij alle woningen. In die gevallen worden de parkeerplaatsen afgekocht en wordt het bewonersparkeren geregeld op het openbaar toegankelijke stedelijk erf. Hier zijn in het Ontwikkelplan 45 plekken gemaakt. Bewoners hebben dan recht op een parkeervergunning. De opbrengst uit de afkoop vloeit terug naar de exploitatie van het Sluiskwartier (van daaruit worden de parkeerplaatsen ook aangelegd).

Voor de Panoramafat biedt het Ontwikkelplan de ruimte om de bestaande parkeerplaats te vergroten van circa 16 naar 26 parkeerplaatsen (afhankelijk van omgang met schakelkast en bomen) opgenomen. Er zijn 32 woningen. Er kan en hoeft hier niet voldaan te worden aan de parkeernorm van 1,3 per woning.

Het bezoekersparkeren voor de woningen wordt georganiseerd op het stedelijke erf. Het deel dat niet voor bewoners- en bezoekersparkeren van het Sluiskwartier nodig is, wordt gebruikt voor het bezoekersparkeren van het centrumgebied. Op dit parkeerterrein wordt betaald parkeren ingevoerd. De wijze waarop dit gebeurt wordt nader uitgewerkt.

Om de ontwikkelpotentie te vergroten zou het bewonersparkeren ook in een ondergrondse voorziening mogen, maar de inschatting is dat dit geen haalbare exploitatie oplevert. Verder zijn alternatieve mobiliteitsconcepten zoals autodelen mogelijk, mits dit contractueel goed verankerd wordt.

Het parkeren voor werknemers en bezoekersparkeren voor commerciële functies (zoals DAVO) wordt in principe georganiseerd op eigen terrein. Onder voorwaarden zijn andere maatregelen mogelijk, zoals fysieke aanleg in de directe omgeving, het tegen betaling realiseren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte of het gebruik van private voorzieningen.

Het Ontwikkelplan gaat uit van 16 parkeerplaatsen en dat is een taakstellend aantal voor het gehele Ten Zijthoff-complex, waar DAVO onderdeel van uitmaakt. Kanttekening hierbij is dat de huidige horeca-functie van DAVO rekenkundig niet voldoet aan de parkeernormen; ze hebben de beschikking over ongeveer 12 parkeerplaatsen en volgens de norm zouden dan er ongeveer 18 moeten zijn. Omdat te verwachten valt dat er slechts een klein deel van de bezoekers met de auto naar DAVO komt (het is een biercafé), heeft de verkeerskundige voorgesteld om onderzoek te doen naar het daadwerkelijke gebruik van de parkeerplaatsen. Ook de toekomstige ontwikkeling naast DAVO moet hierbij worden betrokken.

In aanvulling op bovenstaande geldt dat de woningen aan het Pothoofd 187 t/m 193 een parkeervergunning mogen aanvragen voor het stedelijk erf (historische toezegging).

Bij de aanleg van de nieuwe infrastructuur wordt rekening gehouden met het kunnen faciliteren van elektrische auto's (optionele aanleg oplaadpunten).

Fietsparkeren

De gemeente stelt ook eisen aan het realiseren van fietsparkeerplaatsen. Dat geldt alleen voor niet-woonfuncties (voor woningen is dit in het Bouwbesluit geregeld). Dit is bijvoorbeeld op DAVO-bieren van toepassing. Meer info: www.deventer.nl/parkeernormen en dan 'beleidsregel en nota parkeernormen'.

Laden en lossen

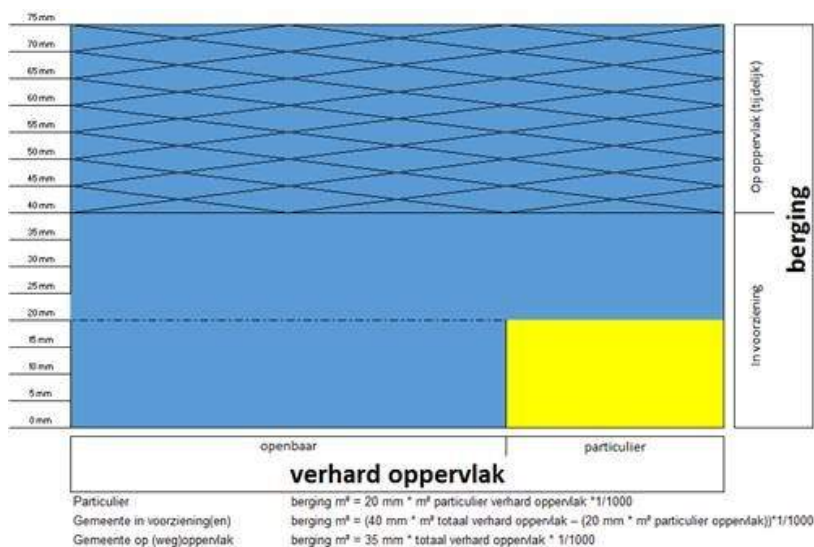
Laden en lossen van bedrijfsmatige functies (zoals DAVO) dient te gebeuren op eigen terrein.

1.4.5 Hemelwater- en vuilwaterafvoer

Hemelwater

Vanuit de ambitie dat Deventer in 2050 klimaatneutraal is, schrijft de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen een berging voor van 75 mm voor al het verharde oppervlak (zowel particulier als openbaar gebied). In het openbaar gebied dient tenminste 40 mm hiervan in 'voorzieningen' geborgen te worden. Het restant (maximaal 35 mm) mag tijdelijk op het oppervlak geborgen worden mits het water daarbij geen onacceptabele hinder veroorzaakt. Voor particuliere gronden geldt een bergingseis van 20 mm voor het verharde oppervlak op het eigen terrein. Dit dient op het kavel te worden opgevangen en geïnfiltreerd. Dat kan bijvoorbeeld middels ondergrondse kratten en/of verticale drainage. Deze eis is verankerd in de Waterwet en moet in de uitgiftevoorwaarden worden opgenomen. Het overschot van 55 mm wordt met een overstort op de infiltratievoorziening bovengronds op het openbaar gebied aangeboden.

De bergingseis van 20 mm betreft aangescherpt gemeentelijk beleid per 1 januari 2020. Gelet op het stedelijke karakter van de buurt, mag dit minimum worden aangehouden. Zie onderstaand schema:



Bij een systeem dat op deze wijze ontworpen is zal minder dan 1 keer per 10 jaar water op het oppervlak staan en stroomt minder dan 1 keer per 100 jaar water uit het gebied (anders dan via infiltratie in de bodem).

Voor bestaande, te handhaven woningen geldt dat de hemelwaterafvoer op de huidige wijze kan worden gehandhaafd. Mogelijk kunnen deze in de toekomst alsnog worden afgekoppeld.

Nader bodemonderzoek naar de doorlatendheid van de bodem, moet uitwijzen op welke manier infiltratie mogelijk is.

Een tweede, aanvullende eis voor de ondergrondse berging (zowel op particulier als openbaar gebied) is dat de voorziening na 24 uur weer leeggelopen is, om weer beschikbaar te zijn voor een nieuwe bui.

Ten derde stellen het waterschap en de gemeente een gebiedseis voor het opvangen van een bui van eens per 100 jaar (T=100). Dit om Deventer uiteindelijk klimaatbestendig te maken. Ook deze eis geldt zowel voor particulier als openbaar gebied. In principe is deze eis ondervangen door bovengenoemde bergingseis van 75 mm. Gelet op de hoge bebouwingsdichtheid vergt dit nadere uitwerking in een afwateringsplan op gebiedsniveau.

Als overstortvoorziening kan de Buitengracht dienen. Dit is nog niet besproken met het Waterschap die hiervoor toestemming moet geven (watervergunning).

Vuilwater

De te handhaven woningen zullen ongewijzigd op de bestaande riolering aansluiten. Nieuwe woningen langs de buitenrand van het plangebied mogen aansluiten op de bestaande riolering. Het ligt voor de hand om de nieuwe woningen die hun voorzijde aan het stedelijk erf krijgen, aan te sluiten op een nieuw te leggen DWA-riool dat in het stedelijk erf komt. Dit moet nader worden uitgezocht in een afwateringsplan op gebiedsniveau.

Ontwateringdiepte

Richtinggevende waarden voor de minimale ontwateringdiepte van nieuwe infrastructuur en bebouwing zijn:

- Wegen in stedelijk gebied: 70 cm
- Nieuwe bebouwing met minimale ontwatering: 50 cm
- Nieuwe standaard bebouwing met kruipruimte: 70 cm
- Tuinen, openbaar groen: 50 cm

De minimale waarde mag niet structureel worden overschreden, en niet langer dan vier weken per jaar.

Bouwpeil

Om wateroverlast en schade bij bebouwing te voorkomen adviseert het Waterschap normaliter om een drempelhoogte van 30 centimeter boven het straatpeil te hanteren. Dit is in het plangebied praktisch niet wenselijk vanwege de stedelijke inrichting; er moet ook voldaan worden aan de bouwnormen. Daarom wordt een drempelhoogte van minimaal 20 cm boven straatpeil gehanteerd. Ook bij (eventuele) lager, beneden het maaiveld, gelegen ruimtes (kelders, parkeergarages) moet aandacht worden besteed aan het voorkomen van wateroverlast. Bij de aanleg van kelderconstructies dient aandacht te worden geschonken aan de toepassing van waterdichte materialen en constructies.

In de memo van F. ten Kate d.d. 30 maart 2018 zijn de eisen omtrent de waterhuishouding nader uitgewerkt [11]. In afwijking hierop wordt de bergingseis voor kavels per 1 januari 2020 verhoogd van 10 mm naar 20 mm. Ook andere eisen zijn in de afgelopen tijd enigszins aangepast. De verdere uitwerking van het waterhuishoudingsplan zal in overleg met het waterschap opgepakt moeten worden. Dan zal ook besproken worden in hoeverre het wenselijk is om de berging niet binnen het project te realiseren maar in het oppervlaktewater (buitengracht).

1.4.6 Energie / Natuurinclusief bouwen

Energie

Op 1 juli 2018 is landelijke wetgeving van kracht geworden die bepaalt dat alle nieuw te bouwen woningen niet meer op het gasnet mogen worden aangesloten. Die plicht geldt derhalve ook voor de nieuw te bouwen woningen in het Sluiskwartier. Er moet een alternatief worden toegepast, bijvoorbeeld in de vorm van warmtepompen.

Voor de bestaande, te renoveren woningen geldt dat er voor particulieren geen plicht geldt voor het gasloos maken van de woningen. Wel is er een wens vanuit de gemeente om dit toch zoveel mogelijk te doen. Voor professionele ontwikkelaars heeft de gemeente in haar beleid wel de plicht tot gasloos renoveren opgenomen.

Natuurinclusief bouwen

De duurzaamheidseisen bij woningbouwlocaties zijn nu in vrij algemene termen geformuleerd en verschillen nogal per locatie. Harmonisatie in de vorm van een checklist is gewenst.

Standaard worden de volgende aandachtspunten (dus geen eisen) meegegeven:

- Optimalisatie gebruik zonne-energie bij ontwerp en verkaveling ook in relatie met wijkniveau-klimaatadaptatie (water en temperatuur)
- Mogelijkheden meekoppelen met potentiële duurzame energiebronnen en kansen op stedelijk niveau (stadverwarming, restwarmte bedrijven, RWZI, gebruiken potenties restwarmte drinkwater, rioolleidingen, bestaande kolken en IJssel, zonnevelden, windmolens etc)
- Circulair gebruik materialen en grondstoffen
- Ontwerp type duurzame energievoorziening: centraal (per wijk of woonblok) of decentraal (per woning)
- Situering laadpalen en opslagvoorzieningen
- Stimuleren gebruik (elektrische) deelauto's in ontwerp
- Natuurvriendelijke daken en mogelijkheid tot nestgelegenheid in de gevel.
- Aandacht voor mogelijke financieringsvormen

Om de vertaalslag te maken naar specifieke eisen/wensen voor het Sluiskwartier is door M. Wenker een memo opgesteld voor natuurinclusief bouwen [12]. Voor nieuwbouwwontwikkelingen is in 2019 door de gemeente vastgesteld dat natuurinclusief bouwen verplicht is. De wijze waarop dit kan/moet is echter nog niet vastgelegd. Afspraak is dat er een specifieke checklist/menukaart wordt gemaakt voor het Sluiskwartier met keuzemaatregelen (Erik Lam, januari 2020).

1.4.7 Kabels en leidingen

Omdat er een aantal nieuwe woningen aan het nieuwe stedelijke erf komt, ligt het voor de hand om een nieuwe strook voor kabels en leidingen op te nemen. Uitgangspunt is een strook van 2,00 meter breed (zonder warmteleidingen) die niet onder gesloten verharding en bomen komt te liggen. Op basis van het vastgestelde Ontwikkelplan zal dit worden besproken met de netwerkbeheerders. Dat geldt ook voor de vraag of er nieuwe trafo's en bluswatervoorzieningen moeten komen in het stedelijke erf.

1.4.8 Afval

De afvalinzameling in de gemeente Deventer wordt uitgevoerd door Circulus-Berkel. Bij grondgebonden woningen gebeurt dit middels het aanbieden van minicontainers aan de openbare weg. Bij appartementen gebeurt dit met ondergrondse afvalcontainers (vooralsnog alléén voor restafval en niet voor glas, papier en PMD).

Voor beide wijzen van inzameling zijn door Circulus eisen en randvoorwaarden opgesteld (memo's R. van den Brink d.d. 14 maart 2018) [13a+b]. Belangrijkste punten zijn:

- Voorkom achteruitrijden van het inzamelvoertuig;

- Houd rekening met de afmetingen van het inzamelvoertuig;
- Houd bij ondergrondse containers (1 per ca. 120 huishoudens) rekening met ondergrondse belemmeringen.

1.4.9 Spelen

Voor stedelijke herstructureringen gelden geen wettelijke eisen voor het realiseren van speelvoorzieningen. In de Visie op Spelen (2010) is het streven opgenomen dat 3% van de openbare ruimte wordt ingericht als geschikte plek om te spelen. Daarbij gaat de voorkeur uit naar het realiseren van een speelaanleiding en niet zozeer een afgezoomde traditionele speelplek met speeltoestellen.

Een speelaanleiding zou kunnen worden gerealiseerd in de beoogde groene zone rondom Ten Zijthoff. Uitwerking in overleg met Judith Meekes.

1.4.10 Openbare verlichting

In het nieuw te realiseren stedelijk erf zal nieuwe openbare verlichting moeten komen. Deze dient in principe te bestaan uit de masten en armaturen die in het PvE Openbare Ruimte standaard zijn voorgeschreven. Eventuele afwijkende verlichting moet vooraf met de beheerder worden besproken.

Nieuwe lichtmasten leveren vaak conflicten op met parkeerplaatsen, inritten e.d. Het is daarom zaak dat het nieuwe verlichtingsplan wordt geïntegreerd in het nieuwe verkavelingsplan van het gebied.

1.4.11 Groen

Passend bij de inrichting van het stedelijke erf, ligt het planten van een aantal nieuwe bomen voor de hand. In het scenario Behoud & Nieuwbouw zijn hiervoor door Landlab reeds suggesties gedaan.

In het Handboek Bomen (onderdeel van PvE openbare ruimte) zijn eisen opgenomen voor onder meer de groeiplaatsvoorzieningen en afstanden rondom in te passen bomen. In verband met ziekten en plagen zijn de boomsoorten Quercus Robur (zomereik) en Aesculus hippocastanum (witte paardenkastanje) niet toegestaan. Vanwege zijn negatieve invloed op de biodiversiteit is het toepassen van Acacia ook niet toegestaan.

Het volledige overzicht met de voorwaarden en aandachtspunten bij het planten van nieuwe bomen is opgenomen in de memo van P. Mondelaers d.d. 20 maart 2018 [4].

Vanuit ecologisch/historisch perspectief is het toepassen van Pothoofdflora (genoemd naar Pothoofdkade) te overwegen. Dit is echter geen eis.

1.5 Uitvoering/bouwlogistiek

De uitvoering/bouwlogistiek zal voor een belangrijk deel gestuurd worden door het beschikbaar komen van de bestaande opstallen (zie par. 1.2.2). Dit leidt tot een gewenste bouwlogistiek, maar gecheckt moet worden of daarmee het bouwverkeer en het woonverkeer voldoende gescheiden kan worden. Ook moet het bouw- en woonrijp maken het tempo van de opstalontwikkeling kunnen volgen.

Op het moment dat het Ontwikkelplan is vastgesteld, en er zicht is op de ontwikkeling van de gebruikssituatie van de opstallen, zal er vanuit de projectgroep een voorstel worden gedaan.

2 RECONSTRUCTIE BRINKGARAGE

2.1 Doel en Opgave

2.1.1 Inleiding en achtergrond

De Brinkgarage is in 2005 als tijdelijke parkeergarage aangelegd. Tijdelijk, omdat de plannen destijds voorzagen in het realiseren van een ondergrondse parkeergarage in het Sluiskwartier. Bij ontbreken van voldoende middelen daarvoor is destijds besloten tot het maken van een tijdelijke, bovengrondse voorziening onder de aanlanding van de Wilhelminabrug. De garage is bij aanleg met een permanente afwijking van het bestemmingsplan en een permanente bouwvergunning planologisch-juridisch mogelijk gemaakt, met dien verstande dat aan die permanente afwijking/bouwvergunning een termijn is verbonden. In 2013 liep deze af en is de termijn verlengd tot 2023, zie ook par. 2.3.1.

Gekoppeld aan het besluit van de gemeenteraad op 30 mei 2017 tot vaststelling van het scenario Behoud & Nieuwbouw voor de herontwikkeling van het Sluiskwartier, is ook besloten om de Brinkgarage de permanente status te geven. Doordat de waardevolle panden in het Sluiskwartier worden behouden, was er geen realistische mogelijkheid meer om daar een grote, ondergrondse, openbare parkeergarage te maken. Met het besluit tot behoud en permanent maken van de Brinkgarage wordt geen uitvoering meer gegeven aan de sloopverplichting die was vastgelegd in het convenant tussen de gemeente en een aantal maatschappelijk betrokken partijen.

Het besluit tot behoud van de garage noodzaakte tot het opstellen van een renovatieplan, zodanig dat de garage gedurende 20 jaar vrij is van groot onderhoud. Ook was het besluit aanleiding om na te denken over verbeteringen in-, aan- en rondom de garage. Tenslotte dient de garage planologisch-juridisch permanent geregeld te worden.

2.1.2 Doelstellingen

Centrale doelstelling van de reconstructie van de Brinkgarage is het structureel maken van het bezoekersparkeren ten behoeve van het zuidoostelijke deel van het centrumgebied van Deventer.

Begin 2018 zijn drie aanvullende ambities geformuleerd:

- Het verbeteren van de gebruikskwaliteit van de garage (ontsluiting en belevingswaarde) (zie par. 2.4.3 en 2.4.6)
- Het verbeteren van de verbinding tussen de garage en het stadscentrum voor voetgangers (zie par 2.4.3)
- Het verbeteren van de beeldkwaliteit van de garage (zie par. 2.4.5)

Beoogd effect is het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het stadscentrum voor bezoekers (economisch effect).

2.1.3 Projectscope

De globale scopegrenzen zijn opgenomen in het kaartje uit par. 0.2. De scopegrenzen zijn nauwkeuriger weergegeven in de bijlagen.

2.2 Bestaande situatie

2.2.1 Eigendomssituatie

De Brinkgarage is in eigendom van de gemeente, zowel de grond als het bouwwerk zelf, zie **bijlage 1**. Het eigendom van gemeentelijk vastgoed is ondergebracht in de verschillende

uitvoeringsprogramma's. Het functioneel beheer van parkeergarages zoals de Brinkgarage is belegd in programma 3 (Leefomgeving, Verkeer en Parkeren). Het vastgoedbeheer is door de gemeente uitbesteed aan SBM (René van Essen).

2.2.2 Gebruikssituatie

Het beheer van de Brinkgarage is ondergebracht bij het team IBL. Dit team verricht in opdracht van de programmamanager Leefomgeving het functioneel beheer en onderhoud van de garage. Met ingang van 2019 is de uitvoering hiervan ondergebracht bij het bedrijf P1.

Er rusten geen pacht- of huurverplichtingen of zakelijke rechten op de Brinkgarage. Wel is tussen RWS en gemeente overeengekomen dat de gemeente het beheer en onderhoud van de Wilhelminaburg uitvoert. Dit gebeurt deels vanaf de Brinkgarage en daarmee moet ook in de toekomst rekening worden gehouden.

Er waren in 2018 in totaal 58 garageabbonnementen uitgegeven (deels met beperkte rechten) voor het gebruik van de Brinkgarage (Peter Tukker). In totaal zijn er 293 parkeerplaatsen in de garage. Hiervan zijn er 4 voorzien van een oplaadpunt voor elektrische voertuigen en zijn er 3 ingericht als gehandicaptenparkeerplaats. De oplaadpunten zijn in beheer en eigendom van Allego.

2.2.3 Ondergrondse infrastructuur

De Brinkgarage is in 2005 gebouwd over een aantal bestaande, ondergrondse belemmeringen heen. De belangrijkste zijn een groot vijzelgemaal, een transformatorruimte (Enexis), diverse riolering en een bergingskelder. Ook zijn er diverse kabels en leidingen aanwezig. Net buiten de gevel van de garage staat een schakelkast voor de bergingskelder.

De bergingskelder ligt deels onder de huidige toegangsweg naar de garage en deels onder de garage zelf. Hieraan hoeven in ieder geval de komende 20 jaar geen werkzaamheden te worden verricht. De schakelkast en de naastgelegen inspectievoorziening voor de bergingskelder moeten bereikbaar worden gehouden. Het overzicht is opgenomen in **bijlage 3**.

Het vijzelgemaal is in 2012 gedeeltelijk gerenoveerd. Toen is ook vastgesteld dat het gemaal nog ongeveer 15 jaar mee kan, en dat dan de ontvangstkelder volledig moet worden vervangen. De andere onderdelen van het gemaal en diverse aansluitende riolering moet op dat moment ook vervangen worden. Dat is dus in 2027. In combinatie met het besluit tot het permanent maken van de garage, is dit gegeven aanleiding om een variantenstudie uit te voeren naar de toekomstige locatie van het nieuwe gemaal (Witteveen+Bos). Uitkomst is dat vervanging van het gemaal op de huidige locatie het meest efficiënt is, met name door de veelheid aan aansluitende rioolbuizen. Daarnaast zal een alternatieve locatie een conflict opleveren met het beschermd stadsgezicht. In de garage is het gemaal goed 'ingepakt'.

Na afstemming met alle ambtelijk betrokkenen is besloten uit te gaan van vervanging van het gemaal op de huidige locatie. Uitgangspunt is dat dit rond 2027 gebeurt, waarbij de garage in bedrijf gehouden wordt (zij het met beperkte logistiek en beschikbare parkeerplaatsen). Aanvullende afspraak was dat vanuit project Brinkgarage in beeld wordt gebracht welke aanpassingen aan het parkeerdek nodig zijn (ontwerp+kosten) om de toekomstige vervanging van het gemaal logistiek mogelijk te maken. De kosten zijn opgenomen in het renovatieplan van de garage. Het moment van uitvoeren wordt gekoppeld aan het moment van vervangen van het gemaal. Vervanging van het gemaal zelf, en de bijbehorende onderzoeken, vallen buiten de scope van de reconstructie van de garage (Peter Nijboer).

Aan de ligging van de kabels en leidingen zullen ook aanpassingen moeten worden doorgevoerd, omdat die deels nodig zijn voor genoemd gemaal. Er is een trafo aanwezig nabij het vijzelgemaal. Met de netwerkbeheerder wordt overlegd over eventuele verplaatsing.

Op het moment dat de plek van de ontsluiting wordt gewijzigd, zal rekening gehouden moeten worden met de ondergrondse belemmeringen op de nieuwe locatie.

2.2.4 Bovengrondse infrastructuur

Algemeen

De parkeergarage bestaat uit een begane grondlaag en een parkeerdek en heeft in totaal 293 parkeerplaatsen. De huidige indeling is opgenomen in **bijlage 1** (begane grondvloer) en **bijlage 5** (parkeerdek). De constructie is opgebouwd uit betonnen en stalen elementen. De begane grondvloer bestaat uit elementenverharding.

Inspectie

Door Bureau Bouwgenoot is in 2018 middels een integrale inspectie van de garage vastgesteld wat de huidige staat is. Het gaat om een constructieve (NEN 2443) en installatietechnische (NEN 3140) inspectie, aangevuld met een beoordeling van de verkeerskundige en civieltechnische staat (verhardingen).

In 2012 is in het kader van het Meerjarenonderhoudsprogramma (MJOP) een onderhoudsprogramma voor de garage opgesteld. Dit programma is verwerkt in het inspectierapport van Bouwgenoot [14a+b].

VRI Welle-Zandpoort

Voor de ontsluiting van de Brinkgarage zijn de bestaande VRI-installaties bij de Emmastraat (A010) en met name bij de Welle – Zandpoort (C090) van belang. De VRI bij de Welle – Zandpoort zorgt voor beperkingen in de wijze waarop de garage ontsloten kan worden. Zie ook par. 2.4.3.

Overige

Rondom de garage staan diverse obstakels, die moeten worden beschouwd als de locatie van de ontsluiting wordt gewijzigd.

2.2.5 Archeologie

Zolang er geen grondwerken worden uitgevoerd zijn er geen archeologische werkzaamheden nodig.

2.2.6 Bodem

Zolang er geen grondwerken worden uitgevoerd is er geen bodemonderzoek nodig. Milieutechnisch wordt de parkeergarage als reguliere parkeerplaats beschouwd. Daaraan worden geen wettelijke eisen gesteld. Dat betekent dat geen vloeistofdichte vloer nodig is (en ook niet aanwezig is). Bovendien wordt het bestaande gebruik ongewijzigd gecontinueerd.

Onderzoek naar NGE's of geotechnisch onderzoek is niet nodig zolang er geen grondwerken plaatsvinden.

2.2.7 Afwatering

De bestaande garage voert het hemelwater van het parkeerdek met buizen af naar het nabijgelegen gemengde rioelstelsel. Omdat de aard en omvang van de garage niet wijzigen, wordt dit principe ook als uitgangspunt voor de renovatieplannen overgenomen. Bijkomend argument om het hemelwater niet af te koppelen is dat het om vervuild oppervlak gaat.

2.3 Kaders en beleidsstukken

2.3.1 Planologisch-juridisch kader

Planologisch-juridisch

De Brinkgarage ligt in twee geldende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan 'Binnenstad' (vastgesteld 19 december 2012; deels onherroepelijk)
- Bestemmingsplan 'Sluiskwartier' (vastgesteld 26 september 2012; geheel onherroepelijk)

De grens tussen de beide bestemmingsplannen wordt globaal gevormd door de oostelijke zijde van de Wilhelminabrug en de weg in het verlengde van deze brug.

Bestemmingsplan 'Binnenstad'

Ter plaatse van de Brinkgarage gelden:

- a. de bestemming 'Verkeer – Parkeerterrein'
- b. de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologisch Verwachtingsgebied grote informatiedichtheid'
- c. de dubbelbestemming 'Waarde – Beschermd stadsgezicht'
- d. de dubbelbestemming 'Waterstaat- Waterkering'
- e. de gebiedsaanduiding 'milieuzone grondwaterbeschermingsgebied'

Van de (dubbel)bestemming(en) en aanduidingen is de bestemming 'Verkeer - Parkeerterrein' het belangrijkste voor het in stand houden van de Brinkgarage. Uit de planregels die horen bij deze bestemming kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Op de bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. De Brinkgarage is een gebouw en dus in strijd met de bestemming;
- Het woord 'parkeerterrein' is niet opgenomen in de begripsbepalingen. Dit betekent dat aansluiting gevonden moet worden bij het dagelijkse taalgebruik: een terrein waar geparkeerd mag worden. Dit veronderstelt dat het parkeren op maaiveldniveau plaatsvindt en niet op meerdere niveaus boven elkaar.

Bestemmingsplan 'Sluiskwartier'

Ter plaatse van de Brinkgarage gelden:

- a. de bestemming 'Verkeer - Parkeerterrein'
- b. de gebiedsaanduiding 'milieuzone grondwaterbeschermingsgebied'

De bestemming 'Verkeer - Parkeerterrein' van het bestemmingsplan 'Sluiskwartier' is inhoudelijk identiek aan de bestemming 'Verkeer - Parkeerterrein' van het bestemmingsplan 'Binnenstad'. De conclusies met betrekking tot deze bestemming zijn daarom ook identiek.

De garage is bij de aanleg in 2005 met een permanente afwijking van het bestemmingsplan en een permanente bouwvergunning planologisch-juridisch mogelijk gemaakt, met dien verstande dat aan die permanente afwijking/bouwvergunning een termijn is gekoppeld. In 2013 liep deze af en is de termijn verlengd tot 24 juni 2023. Zowel in 2005 als in 2013 is tegen de procedures bezwaar gemaakt en beroep aangetekend.

In 2019 zijn het Sluiskwartier en de Brinkgarage opgenomen in het bestemmingsplan 'Deventer, stad en dorpen'. Vaststelling van dit wijzigingsplan is voorzien in mei 2020. In dit bestemmingsplan is de Brinkgarage opgenomen als voorlopige bestemming tot 2023. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de voorlopige bestemming te wijzigen in een permanente bestemming. Dit betekent dat het College de bevoegdheid heeft om in een wijzigingsplan vast te stellen tot behoud van de garage.

Conclusie:

Bovenstaande betekent dat voor het permanent maken van de Brinkgarage vóór 2023 een nieuwe bestemmingsplanprocedure (wijzigingsplan) moet worden doorlopen. De wijze waarop dit gebeurt (samen met Sluiskwartier of niet) wordt later bepaald. Gelet op de historisch gevormde gevoeligheid

valt er bezwaar en beroep te verwachten tijdens de procedure. Tegen deze achtergrond wordt voor de garage een gecoördineerde regeling voorgesteld, waarbij bouwplan (voor de renovatie) en de bestemmingsplanprocedure parallel worden doorlopen. Separaat worden de onderzoeken in kaart gebracht die nodig zijn voor het doorlopen van de procedure.

Een uitgebreidere beschrijving van de planologische situatie is opgenomen in de memo van B. Tjiam d.d. 12 februari 2018 [15]. De verbeelding is opgenomen in **bijlage 6**.

Privaatrechtelijk

Op 12 november 2004 is tussen de gemeente en een drietal maatschappelijk-georiënteerde stichtingen een convenant gesloten. Dit convenant is op 14 november 2012 verlengd tot 31 december 2016. Daarna is het niet meer verlengd. In het convenant was onder meer vastgelegd dat de garage tijdelijk zou zijn en dat deze voor het einde van de looptijd van het convenant door de gemeente gesloopt zou worden.

Met de vaststelling door de Raad van het scenario Behoud & Nieuwbouw is besloten dat er geen uitvoering meer gegeven wordt aan deze sloopverplichting. Dit heeft geleid tot een dagvaarding van de Stichting Stadshaven Deventer op 23 januari 2018. Op 22 augustus 2018 heeft de rechter de claim van de Stichting Stadshaven Deventer afgewezen. Er is geen beroep ingesteld.

2.3.2 Ruimtelijk kader

Het ruimtelijk kader voor de Brinkgarage is op hoofdlijnen vastgelegd in de Welstandsnota. Binnen dit kader zal een nieuw ontwerp/renovatieplan worden opgesteld.

De grens van het beschermd stadsgezicht valt samen met de grens van het bestemmingplan 'Binnenstad'. Dit betekent dat de garage grotendeels binnen- en voor een klein deel buiten het beschermd stadsgezicht valt.

De verlening van de oorspronkelijke, tijdelijke bouwvergunning in 2004 is voorafgegaan door een lang en intensief traject met de welstandscommissie (PAR). Bezwaren van de commissie waren vooral de plek (verstoring beschermd stadsgezicht, verstoring brug, onmogelijk maken wens uitgraven haven) maar ook de omvang (garage steekt aan weerszijden uit van de brug). Het 2^e parkeerdek dat in het oorspronkelijke ontwerp zat is daarom ook komen te vervallen. Uiteindelijk heeft de commissie ingestemd omdat de garage van tijdelijke aard was.

Opvallend milder is de welstand geweest bij de verlenging van de vergunning in 2013. De commissie heeft toen geoordeeld dat de ruimtelijke impact van de garage is meegevallen en dat er met de garage ook een sociaal-veiligheidsprobleem is opgelost.

Het nieuwe renovatie-/bouwplan voor de garage zal aan de Welstand moeten worden voorgelegd. De Brinkgarage kent sterke ruimtelijke relaties met het Sluiskwartier en het stadscentrum en is onderdeel van het Deventer stadsfront.

2.3.3 Programma van Eisen openbare ruimte (beheerkader)

De gemeente hanteert een standaard PvE voor de inrichting van de openbare ruimte. Met de beheergroep is afgesproken dat alléén wijzigingen van de openbare ruimte buiten de parkeergarage goedkeuring behoeven van de beheergroep. Aanpassingen binnen de garage lopen via het parkeerbedrijf resp. team IBL (contactpersoon Rick van Urk).

Het PvE voor de openbare ruimte is online te raadplegen: <https://pveopenbareruimte.deventer.nl/>

Daarnaast bevat NEN 2443 specifieke eisen voor de inrichting van parkeergarages.

2.3.4 Beleidskaders

De belangrijkste relevante beleidsstukken zijn:

- Bericht aan de stad: Deventer binnen bereik (bereikbaarheidsconclaf) van F. Asselbergs en J. Coenen uit 2010
- Uitwerking bereikbaarheidsconclaf 'spoorboekje' van Goudappel Coffeng uit 2011
- Parkeerbeleidsplan, definitief januari 2013
- Beleidskader verkeer en vervoer van gemeente Deventer uit 2013
- Rapport 'Park & Walk' van gemeente Deventer uit december 2013 (zie ook par. 2.4.3)
- Rapport met verplichtingsplan binnenstad, onderdeel 'sympathieke entree's' met daarin onder meer de Zandpoort (in productie, niet vastgesteld)

Terugkerend punt in deze stukken is dat het belang van een goede parkeervoorziening voor bezoekers op deze locatie wordt onderstreept. Steeds wordt daarbij verwezen naar een nieuwe, ondergrondse garage in het Sluiskwartier. Met het vaststellen van het scenario Behoud & Nieuwbouw voor het Sluiskwartier in mei 2017 is dit niet meer mogelijk en zal de huidige Brinkgarage structureel in deze behoefte gaan voorzien.

Een ander belangrijk punt is de ambitie om de Welle autovrij/autoluw te maken. Zolang de capaciteit van het Hanzetracé (knelpunt Oldenielstraat) nog niet vergroot is, zal het niet wenselijk zijn om de Welle te ontlasten. Daardoor ligt een knip in/nabij de Bokkingshang – als deze er überhaupt al gaat komen – op korte termijn niet voor de hand.

Een van de beoordelingscriteria van de ontsluitingsvarianten van de garage (zie par. 2.4.3) is de toekomstvastheid (mate waarin de variant ook functioneert in een toekomstige situatie mét knip in/nabij de Bokkingshang).

2.4 Eisen aan het ontwerp

2.4.1 Bouwkundige eisen

Belangrijkste eis is dat de garage na uitvoering van het renovatieplan gedurende tenminste 20 jaar geen groot bouwkundig/constructief onderhoud meer behoeft. Naast het uitvoeren van een integrale inspectie heeft Bouwgenoot advies geleverd voor het treffen van de benodigde onderhoudsmaatregelen om hieraan te kunnen voldoen [14a]. Ook zijn de bijbehorende kosten geraamd [14b].

2.4.2 Installatietechnische eisen

Ook voor de benodigde onderhoudsmaatregelen aan de installaties is door Bouwgenoot advies geleverd [14a+b]. Deze adviezen worden als eis voor het project overgenomen.

2.4.3 Verkeerskundige en logistieke eisen

Ontsluiting auto's

Het verbeteren van de gebruikskwaliteit van de garage is een belangrijke, aanvullende ambitie van het project. Met name het verbeteren van de ontsluiting krijgt daarbij nadrukkelijk aandacht. Het gaat daarbij zowel om vindbaarheid als gebruiksgemak (nu krappe ingang met haakse bocht). Hiervoor is door bureau RHDHV een variantenstudie uitgevoerd [10] naar de beste plek van de ontsluiting. Ook is de benodigde lengte van de 3^e toegangstrook bepaald. Hiermee is invulling gegeven aan het 1^e deel van de eerste, aanvullende ambitie uit par. 2.1.2.

Het advies uit het rapport van RHDHV is in het Ontwikkelplan van het Sluiskwartier overgenomen, door de ontsluiting van de Brinkgarage en het Sluiskwartier te combineren en die rechtstreeks op het Pothoofd aan te sluiten.

Ontsluiting voetgangers

Het verbeteren van de verbinding tussen de garage en het stadscentrum voor voetgangers is als 3^e aanvullende ambitie van het project benoemd (par. 2.1.2). De huidige entree/uitgang voor voetgangers wordt als donker en daarmee onvriendelijk ervaren. Het transparant maken / verbeteren van deze entree is opgenomen als maatregel 3 van het pluspakket, zie par. 2.4.8.

Verder ligt de entree/uitgang niet ideaal tegenover de Zandpoort (snelste route naar de Brink). In het Masterplan Deventer: Zandpoort van november 2019 (Signify, Maddie Leerkes) is een voorstel gedaan om door middel van aanpassing van de inrichting en de verlichting de Zandpoort als één van de stadsentree's aantrekkelijker te maken. Dit plan is nog in concept en er heeft nog geen besluitvorming over plaatsgevonden. Daarom is het niet als bijlage opgenomen. Deze werkzaamheden vallen buiten de scope van de renovatie van de Brinkgarage en worden naar verwachting in 2020 uitgevoerd.

2.4.4 Parkeerplaatsen

De Brinkgarage is de belangrijkste voorziening voor het bezoekersparkeren ten behoeve van het zuidoostelijke deel van het centrumgebied. Als randvoorwaarde wordt daarom opgelegd dat het huidige aantal parkeerplaatsen (293 stuks) niet mag worden verminderd. Dus als aanpassing aan de garage leidt tot afname van het aantal plekken, zal dit op andere wijze moeten worden gecompenseerd.

Om een eventueel verlies aan parkeerplaatsen te compenseren is onderzocht of het realiseren van een 2^e parkeerdek constructief mogelijk is. Voorafgaand aan de bouw van de garage is hiervoor eind 2002 al een ontwerp gemaakt, zie onder. Dit 2^e dek is alléén aan de westzijde van de Wilhelminabrug ontworpen en bestaat uit 48 parkeerplaatsen. Kanttekening is dat dit 2^e dek bij de aanleg in 2005 is komen te vervallen onder druk van de welstandscommissie.

Het resultaat van het onderzoek is opgenomen in het rapport van Bouwgenoot [14a]. Conclusie is dat dit constructief niet haalbaar is en daarmee geen haalbare optie is.



Suggestie toevoeging 2^e parkeerdek

2.4.5 Ruimtelijke eisen (extern)

Als 2^e aanvullende ambitie van het project is verbetering van de beeldkwaliteit van de garage geformuleerd. Het besluit tot het permanent maken van de garage, leidt ook tot een heroverweging van de vraag of de huidige uitstraling van de garage (die ooit als tijdelijke voorziening is gebouwd) structureel past binnen het beschermde stadsgezicht van Deventer.

Na overleg met de betrokken ruimtelijk vormgevers is afgesproken om de verbetering van de beeldkwaliteit te richten op de entrees, en niet op het grootschalig aanpassen van de bestaande schil van de garage die bestaat uit strekmetaal.

Er zijn verder geen specifieke ruimtelijke eisen. Zie ook het standpunt van de PAR in par. 2.3.2

2.4.6 Ruimtelijke eisen en beleving (intern)

Om invulling te geven aan het 2^e deel van de eerste aanvullende ambitie van het project (par. 2.3.2) is door RHDHV een advies opgesteld dat ingaat op de gewenste belevingsmaatregelen [16]. Dit advies gaat in op de vindbaarheid, de interne verblijfskwaliteit en de klantwensen vanuit het perspectief van de reiziger. Het gaat hier om aanvullende wensen, die na bezuiniging zijn teruggebracht tot 4 maatregelen (zie par. 2.4.8).

2.4.7 Hittestress

Op de hitte attentiekaart van Deventer is te zien dat de garage en de zone eromheen een hitte eiland vormt in de stad. De renovatie van de garage biedt koppelkansen op het gebied van het klimaatbestendig maken van Deventer. Het groen aankleden van de parkeergarage zorgt voor reductie van het hitte effect en draagt bij aan een aangenaam verblijfsklimaat (wens, geen eis).

Vergroening van de garage is na bezuiniging uit het pluspakket gevallen. Het viel daarmee buiten de scope van het project. Op verzoek van de Raad (Raadstafel) in november 2019 is separaat een nieuw onderzoek gestart naar de (on)mogelijkheden van het realiseren van een groen aankleden van de garage. Dit heeft geleid tot het toevoegen van groen, binnen een taakstellend bedrag van 25.000 euro.

2.4.8 Basis- en pluspakket

Op basis van de integrale technische inspectie van Bouwgenoot is een advies opgesteld om te voorzien in het groot onderhoud voor de komende 20 jaar [14a]. In aanvulling op dit basispakket is de verplaatsing van de bestaande entree/uitgang voor auto's voorzien. Dit is afgestemd op het Ontwikkelplan van het Sluiskwartier.

Naast het basispakket met technische maatregelen is door RHDHV een rapport opgesteld om de gebruikskwaliteit van de garage te verbeteren (pluspakket [16]). Dit pluspakket is na bezuiniging teruggebracht tot 4 maatregelen (verbeteren vindbaarheid (3) transparant maken voetgangsentree (5), schilderen gehele plafond (9) en toevoegen 3^e toegangspoort).

Het basis- en (bezuinigde) pluspakket zijn in goed overleg met team IBL tot stand gekomen (Fenny Waalkens). De stukken zijn inclusief het benodigde budget in de Raad van 28 november 2019 vastgesteld resp. vrijgegeven.

2.5 Uitvoering/bouwlogistiek

Uitgangspunt voor de realisatie van de aanpassingen aan de garage is dat de garage zoveel mogelijk open blijft tijdens de verbouwing. Dit lijkt op basis van de eisen en wensen uit voorliggend IPvE mogelijk.

Belangrijkste risico voor de bedrijfsvoering van de garage is de beschreven interactie met de vervanging van het huidige vijzelgemaal en de bijbehorende riolering (zie par. 2.2.3). Dit zou er toe kunnen leiden dat de garage langdurig (gedeeltelijk) gesloten moet worden. Los van de derving van parkeergelden, is dit voor de bereikbaarheid van de stad uiteraard zeer onwenselijk.

In overleg met team IBL zal de bouwlogistiek integraal worden uitgewerkt, om de inkomstenderving zoveel mogelijk te beperken en de bereikbaarheid tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te behouden. Tevens wordt aansluiting gezocht bij het platform van Deventer wordt nog knapper.

Tenslotte zal voorafgaand aan de renovatie moeten worden nagedacht over de bouwplaatsvoorzieningen, zoals de opslag van materialen.

3 BIJLAGEN

1. Eigendomssituatie
2. Gebruikssituatie
3. Ondergrondse infrastructuur
4. Te slopen te handhaven opstallen
5. Bovengrondse infrastructuur
6. Situatie vigerende bestemmingsplannen

4 VERWIJZINGEN

- [1] Sheet 'Sluiskwartier vastgoed status & acties' d.d. 4 december 2019
- [2a] Notitie 'Sluiskwartier: Beschrijving archeologische, cultuurhistorische en historisch stedenbouwkundige waarden, zonder datum
- [2b] Kaarten archeologische, stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden
- [3a] Bouwkundige quick-scans van bureau Bouwgenoot d.d. 10 oktober 2016
- [3b] Cultuurhistorische waarden in bestaande panden, G. Kroeze en J. van der Laar, geen datum
- [4] Memo groeninventarisatie Sluiskwartier van P. Mondelaers d.d. 20 maart 2018
- [5a] Archeologisch bureauonderzoek Sluiskwartier 936 d.d. 8 maart 2018
- [5b] Archeologisch booronderzoek Sluiskwartier d.d. 5 december 2018
- [5c] Opgravingsplan archeologie d.d. 6 december 2019
- [5d] Kostenraming archeologisch onderzoek d.d. 6 december 2019
- [6a] Second-opinion concept-PRA Sluiskwartier te Deventer van Koekkoek d.d. 12 juni 2018
- [6b] Projectgebonden risico-analyse Sluiskwartier Deventer van Armaex d.d. 27 november 2019
- [6c] Bodembelastingkaart Sluiskwartier d.d. 27 november 2019
- [7a] Memo Bodeminformatie Sluiskwartier Deventer van W. Klein Douwel d.d. 5 februari 2018
- [7b] Rapport Tauw met bodemkundige situatie en saneringslocaties d.d. 20 december 2019
- [8] Notitie Milieuadvies Sluiskwartier van Omgevingsdienst IJsselland d.d. 10 september 2018
- [9] Memo Programmatische ambities Sluiskwartier (ruimtelijk en programmatisch), behorend bij uitvraag d.d. 23 januari 2018
- [10] Eindrapport ontsluitingsvarianten Brinkgarage/Sluiskwartier van RHDHV d.d. 29 juni 2018
- [11] Memo Ontwikkeling Sluiskwartier Waterhuishouding van F. ten Kate d.d. 30 maart 2018
- [12] Memo 'Natuurinclusief bouwen in het Sluiskwartier' van M. Wenker d.d. 3 april 2019
- [13a] Afvalinzameling met minicontainers van R. van den Brink d.d. 14 maart 2018
- [13b] Voorwaarden plaatsen ondergrondse afvalcontainers d.d. 14 maart 2018
- [14a] Beoordeling en advies rapport parkeergarage Brink van Bouwgenoot d.d. 18 december 2018
- [14b] Globale kostenraming noodzakelijke onderhoudsmaatregelen Brink parkeergarage, revisie 2 d.d. 18 december 2018

[15] Memo Planologisch regime Brinkgarage van B. Tjiam d.d. 12 februari 2018

[16] Rapport 'Belevingsmaatregelen Brinkgarage Gemeente Deventer, versie 1.2 d.d. 2 januari 2019

Sluiskwartier combineert historie met nieuwbouw

Het ontwikkelplan voor het Sluiskwartier is klaar. De bebouwing langs de IJssel blijft deels behouden en wordt deels vernieuwd. Ook komt hier de toerit naar de parkeergarage Brink. Achter de bebouwing komt parkeergelegenheid en een groengebied rond brouwerij Davo (gebouw Ten Zijthof).

Verantwoordelijk wethouder Frits Rorink: “Het Sluiskwartier is een prachtige plek langs de IJssel, tegen de binnenstad aan. Ik sta te popelen om hier verder aan de slag te gaan zodat het gebied snel kan worden opgeknapt en vernieuwd.”

Ontwikkelplan

Het college stelt de gemeenteraad in het Ontwikkelplan voor om karakteristieke bebouwing op te knappen en andere gebouwen te slopen voor nieuwbouw. Ook wordt voorgesteld om naast de Panoramaflat de toegang tot de parkeergarage te maken die ruimer en beter vindbaar is dan de huidige. De huidige, krappe ingang die op een lastige manier ontsluit op de Sluisstraat, komt daarmee te vervallen.

Woningbouw

Bij de vernieuwing wordt vooral ingezet op woon-werkhuizen, woningen en appartementen voor diverse doelgroepen. Ook stelt het college aan de raad voor om geld uit te trekken om ook sociale woningbouw mogelijk te maken.

Vervolg

In 2017 koos de gemeenteraad voor het scenario Behoud en Nieuwbouw voor het Sluiskwartier. Dat is nu verder uitgewerkt in het ontwikkelplan. Als de raad akkoord is met deze kaders voor de ontwikkeling, volgt het bestemmingsplan en bepaalt de gemeente hoe de kavels in het gebied worden verkocht.