

ONTWIKKELKADER BOVENHAVENKWARTIER

mei 2023



COLOFON

Ontwikkelder Bovenhavenkwartier
Gemeente Kampen
mei 2023

INHOUD ONTWIKKELKADER

1	INLEIDING / OPGAVE BOVENHAVENKWARTIER	5
	1A. DOEL ONTWIKKELKADER	5
	1B. PROJECTHISTORIE	5
	1C. PROCES / VERVOLG	6
2	SAMENVATTING	7
3	BELEIDSKADERS	9
	3A. ALGEMEEN	9
	3B. OMGEVINGSVISIE 1.0	9
	3C. BESCHERMD STADSGEZICHT – BESTEMMINGSPAN BINNENSTAD	10
	3D. GEBIEDSVISIE BINNENSTAD	13
	3E. VERKEERSCIRCULATIEPLAN	15
4	CULTUURHISTORISCH FUNDAMENT	16
	4A. HISTORIE VAN HET GEBIED	16
	4B. “KERNWAARDEN” IN HET HEDEN (THE MISSING LINK)	17
5	PROGRAMMA	18
	5A. (BINNEN)STEDELIJK WONEN	18
	5B. KWANTITATIEVE OPGAVE WONINGBOUW/ WONINGBOUWVERSNELINGSOPGAVE	18
	5C. DOELGROEPEN, BEOOGDE WONINGTYPES	18
	5D. OVERIGE FUNCTIES	18
6	STEDENBOUWKUNDIGE EN LANDSCHAPPELIJKE INPASSING	19
	6A. RELATIE MET DE GEBIEDSVISIE BINNENSTAD	19
	6B. DE STAD IN DE ETALAGE: KANSEN VOOR KAMPER STEDELIJKHEID	19
	6C. VERBINDING MAKEN MET HET INDUSTRIELE VERLEDEN	20
	6D. BOVENKWARTIER ALS VERBINDENDE SCHAKEL EN STADSENTREE	21
	6E. BOVENHAVENKWARTIER: AANTREKKELIJKE PLEK AAN HET WATER	22
	6F. BOVENHAVENKWARTIER: SLUITSTUK VAN DE GROENE GORDEL	22
	6G. AANSLUITEN BIJ DE MAAT EN SCHAAL VAN DE OMGEVING	23
	6H. OPENBARE RUIMTE	24
	6I. INPASSING VILLA	25
	6J. HOOFDLIJNEN VOOR DE BEELDKWALITEIT	26
7	BEREIKBAARHEID EN PARKEREN	29
	7A. PARKEERMAGNEET	29
	7B. PARKEERNORMERING	29
	7C. HOOFDONTSLUITING	30
	7D. BOVENHAVENSTRAAT	30
	7E. LANGZAAM VERKEER	30

8	EEN GEZONDE FYSIEKE LEEFOMGEVING	31
	8A. BODEM	31
	8B. STIKSTOF / AERIUS	31
	8C. LUCHTKWALITEIT	31
	8D. MILIEUZONERING	31
	8E. GELUID	32
	8F. (EXTERNE) VEILIGHEID	32
9	OVERIGE RUIMTELIJKE / FYSIEKE RANDVOORWAARDEN	33
	9A. BODEM EN WATER STUREND	33
	9B. WATER / WATERVEILIGHEID	33
	9C. GRONDWATER	33
	9D. WATERBERGING	33
	9E. ARCHEOLOGIE	33
10	FINANCIËLE RANDVOORWAARDEN	34
	10A. GEEN ROL GEMEENTE IN SLUITENDE BUSINESSCASE ONTWIKKELAARS	34
	10B. PUBLIEKE INVESTERINGEN?	34
	i. Aanpassingen/verplaatsing tankstation	34
	ii. Aanpassingen Bovenhavenstraat (verbreden en verleggen)	34
	iii. Investering in openbaar groen (bodemsanering op gemeenteground)	34
	iv. Tweede parkeerlaag voor de functie “parkeermagneet”	34

1 INLEIDING / OPGAVE BOVENHAVENKWARTIER

1A. DOEL ONTWIKKELKADER

Het Bovenhavenkwartier is een ontwikkellocatie op een prominente plek in Kampen aan de rand van de binnenstad, naast één van de oude havens en aan één van de invalswegen met een aantal monumentale gebouwen (voormalige HBS en Myosotis). Het is de zuidelijke entree van de binnenstad. Hier presenteert de binnenstad van Kampen zich aan haar bewoners en bezoekers en dat vraagt om bebouwing van allure en kwaliteit, bebouwing waar we trots op kunnen zijn.

Het Bovenhavenkwartier is grotendeels in eigendom van projectontwikkelaars. Een beperkt deel, namelijk de locatie van de voormalige “glas- en verfhandel” is nog gemeente-eigendom. Voor een nieuwe invulling van het gebied, met bebouwing die bijdraagt aan de gemeentelijke ambities en opgaven is het zaak om sturing te geven. Welke kansen biedt een nieuwbouw en aan welke randvoorwaarden moet de nieuwe ontwikkeling voldoen? En hoe draagt de nieuwbouw bij aan de ambities en de opgaven, die we hebben geformuleerd voor onder andere wonen, het functioneren van de binnenstad, cultuurhistorie en klimaat.

Dit ontwikkelkader is bedoeld als:

- Uitwerking van het beleidskader Visie Binnenstad Kampen 2012 en de Omgevingsvisie 1.0.
- Toetsingskader voor het gebiedsplan dat door de ontwikkelende partijen zal worden opgesteld.
- En als basis voor verdere ruimtelijke procedures.

1B. PROJECTHISTORIE

De locatie Bovenhavenkwartier is één van de oudste voormalige industriegebieden van Kampen. Nadat de laatste eigenaren de historische panden hebben verlaten is gezocht naar een nieuwe invulling voor de locatie. Daarbij is gezocht naar een invulling met behoud van de bestaande industriële bebouwing, de zogenaamde directeurswoning en de villa op Bovenhavenstraat 14. Maar met het verstrijken van de tijd is die bebouwing in verval geraakt. Er zijn juridische procedures gevoerd t.a.v. sloop/nieuwbouw van de villa Bovenhavenstraat 14 (kortweg “de villa”), de aanvraag monumentenstatus voor het betreffende pand en de uitplaatsing van krakers. Die procedures hebben geleid tot de uitspraak dat de villa mocht worden gesloopt op basis van een vergunning voor nieuwbouw op dezelfde locatie. Daarbij moet worden aangetekend dat ook de bodem rond de villa moest worden gesaneerd. Die werken zijn uitgevoerd. De staat van het pand Bovenhavenstraat 8-10 was dermate slecht dat in eerste instantie een beschermingsnet over het dak is geplaatst en de villa om veiligheidsredenen in 2021 is gesloopt. Van de voormalige bebouwing staat alleen de gekraakte directeurswoning Bovenhavenstraat 12 nog overeind, maar ook de straat van dat gebouw is erg slecht en rijp voor de sloophamer. In de loop van de jaren zijn de woningen aan de IJssel (IJsselzicht) gebouwd, is een deel van de haven gedempt en zijn het garagebedrijf Westerhof en de het tankstation erbij gekomen. De roep om een visie op een samenhangende gebiedsontwikkeling werd steeds luider.

Daarvoor zijn de nodige onderzoeken/rapportages gedaan, waaronder:

- Inspectierapport Instandhouding beschermde stads- en dorpsgezichten gemeente Kampen | Erfgoedinspectie, december 2008.
- Masterplan Binnenstad 2009.
- Woonwijken Kampen, april 2010.
- Cultuurhistorische verkenning Bovenhaven en omgeving Kampen | Berk en Kooiman, mei 2010.
- Gebiedsvisie Binnenstad Uitwerking Bovenhaven | Edwards Stadsontwerp, mei 2010.
- Cultuurhistorische inventarisatie en waardenstelling Historische binnenstad Kampen | febr. 2011.
- Co-creatie in Kampen, visievorming voor stedelijke vernieuwing Bovenhavenstraat | Mara Architectuur, juni 2011 (onderzoek in opdracht GroenLinks).
- Bovenhavenstraat, bedreigd erfgoed in beeld | Hupkes Monumenten te Kampen, 2011.
- Waardstelling en transformatieadvies voormalige glashandel, directeurswoning en villa | november 2013 + marktverkenning door Het Oversticht.
- Rapportage kwartiermaker Bovenhavenstraat | R. van Dijk, december 2013.

Uit het bovengenoemde rijtje zijn het Masterplan Binnenstad 2009 en Woonwijken Kampen, april 2010 door de gemeenteraad vastgestelde kaders.

De gebiedsvisie Binnenstad Kampen uit 2012 is het integrale beleidsdocument waarin de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de Bovenhaven door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Dit document wordt samen met de recente Omgevingsvisie 1.0 als integraal toetsingskader aangehouden.

In november 2018 is de laatste informatiebijeenkomst geweest, georganiseerd door de gemeente, voor omwonenden en belanghebbenden. In het voorjaar 2020 hebben een aantal stakeholders contact gezocht met de portefeuillehouder en aangegeven dat men verder wilde met een visie op het gebied. Die groep heeft zichzelf de status van begeleidingsgroep gegeven. En in overleg met deze groep heeft de firma Mateboer, eigenaar van een deel van de grond, het initiatief genomen om voor eigen rekening en risico een gebiedsplan op te stellen. Hiervoor is het bureau The Missing Link ingehuurd. De gemeente Kampen heeft daar een (beperkte) financiële bijdrage aan geleverd en het proces gefaciliteerd o.a. met het beschikbaar stellen van informatie en organisatorische ondersteuning.

Mateboer Projectontwikkeling heeft samen met Junco Projectontwikkeling een gebiedsplan opgesteld en in twee consultatierondes aan de begeleidingsgroep, omwonenden en belangstellenden voorgelegd.

Het gebiedsplan met de uitkomst van die consultatierondes is/wordt aangeboden aan het college van burgemeester en wethouders.

1C. PROCES / VERVOLG

Om het gebiedsplan van de ontwikkelaars Mateboer/Junco te toetsen is dit Ontwikkelkader Bovenhavenkwartier opgesteld. Het concept-ontwikkelkader wordt voor consultatie voorgelegd aan omwonenden en belangstellenden. Het document wordt samen met de reacties voorgelegd aan de gemeenteraad van Kampen ter vaststelling. Daarmee is het document;

1. toetsingskader voor het gebiedsplan van de ontwikkelaars en
2. basis voor de daaropvolgende ruimtelijke procedures.

Als gemeente hebben we in het Bovenhavenkwartier in de eerste plaats een kaderstellende en toetsende rol. Met het oog op het maatschappelijke belang van de herontwikkeling van het Bovenhavenkwartier, een van de entrees van de binnenstad, willen we ook een faciliterende en oplossingsgerichte rol aannemen. Dat is ook een rol die past in de 'geest van' de Omgevingswet.



Het plangebied Bovenhavenkwartier

2 SAMENVATTING (STEDENBOUWKUNDIGE INPASSING)

Dit Ontwikkelkader heeft als doel om van het Bovenhavenkwartier weer een plek met allure te maken, waar we op deze prominente plek vorm kunnen geven aan een mooie entree van de binnenstad aan een van de historische invalswegen van de binnenstad. De kwaliteiten in de omgeving daarvoor liggen voor het grijpen:

De binnenstad, de groene parkgordel met monumentale gebouwen als de HBS en Myosotis en uiteraard het zicht op de IJssel.

Met dit ontwikkelkader bouwen we voort op de Omgevingsvisie 1.0 en de gebiedsvisie binnenstad Kampen 2012. Daarnaast is het een uitwerking van kaders die voortvloeien uit onder meer het bestemmingsplan binnenstad en de status als beschermd stadsgezicht. Belangrijke opgaven voor Kampen op basis van de Omgevingsvisie 1.0 zijn de bouw van een groot aantal (betaalbare) woningen – ook op inbreidingslocaties –, een sterke economie en een levendige en aantrekkelijke, toekomstbestendige en vitale binnenstad met aantrekkelijke stadsentrees en verblijfruimtes, efficiënt en duurzaam ruimtegebruik en verbeteren van de bereikbaarheid en de transitie naar duurzame mobiliteit.

Het Bovenhavenkwartier is in het verleden meerdere malen van karakter en functie veranderd, en heeft nu een onduidelijke identiteit. Een deel van het Bovenhavenkwartier wordt in het bestemmingsplan als gebied met een cultuurhistorische basiskwaliteit gekenmerkt (geen of nauwelijks waarde). Dat vraagt om een ontwikkeling die het gebied weer opnieuw identiteit kan geven. In dit ontwikkelkader grijpen we daarvoor terug naar het meest recente deel van de geschiedenis: Het industriële verleden.

Om die reden kiezen we er voor om in het Bovenhavenkwartier stedenbouwkundig verder te bouwen op het industriële verleden, één van de scenario's in de Gebiedsvisie binnenstad. Dit scenario biedt mogelijkheden om een woongebied met een industrieel en stedelijk karakter te ontwikkelen.

Onder stedelijkheid verstaan we in dit ontwikkelkader een omgeving met aantrekkelijke en sfeervolle / intieme openbare ruimtes zoals straten, stegen en pleinruimtes. Een openbare ruimte die vooral geënt is op voetgangers en fietsers en de ontmoeting van inwoners faciliteert. Dat vraagt om een duidelijke begeleiding van die ruimte met bebouwing en verschillende functies: Niet alleen wonen voor verschillende doelgroepen maar ook ruimte voor bijvoorbeeld werken aan huis en mogelijk horeca.

Het Bovenhavenkwartier is in feite een schakel tussen gebieden met verschillende 'schalen' (binnenstad, groene gordel met HBS en Myosotis, industriële zone). Het is de opgave om die overgang zorgvuldig vorm te geven: Hiervoor definiëren we in het ontwikkelkader een aantal 'zones' (6G, pagina 21/22), waarmee we sturen op een zorgvuldige aansluiting van bouwhoogtes op de omgeving. Aan de zijde van de Bovenhavenstraat en IJsselzicht zijn de voorgestelde bouwhoogtes (11,5 meter) vergelijkbaar met de bestaande bebouwing, in de richting van de haven kan de bebouwing oplopen tot 14,5 meter. Aan de zijde van de haven en tegenover de HBS is bebouwing mogelijk die de betekenis van het Bovenhavenkwartier als entreegebied van de binnenstad aan de open ruimte van de haven zelfbewust markeert. De voorgestelde hoogtes van bouwmassa's zijn hier vergelijkbaar met de HBS (ca. 20,5 meter) en Myosotis. Uitgangspunt hier is een gevarieerde hoogte van ca. 14,5 tot 17 meter en een hoogteaccent tot ca. 20 meter.

Bij de keuze voor stedelijke invulling speelt ook mee dat we het Bovenhavenkwartier optimaal willen benutten als binnenstedelijke inbreidingslocatie, als plek om te wonen in de nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer.

Het doorzetten van de groene gordel rond de binnenstad krijgt vorm door een aantrekkelijke openbare (plein) ruimte aan de Bovenhavenstraat. Daarmee wordt aangesloten op het historische onderscheid tussen de industriële zone langs de IJssel en het parkachtige karakter van de groene gordel ten westen van de IJsseldijk (omgeving Engelenbergstraat / 1e Ebbingestraat). De IJsseldijk vormt daarmee de scheidslijn tussen het park en de meer stedelijke openbare ruimte rondom de haven. Door verbreding van het profiel van de Bovenhavenstraat moet er meer ruimte voor een groene berm met bomen ontstaan, waardoor een groene verbinding ontstaat tussen de groene gordel rondom de binnenstad en het park aan de La Sablonièrekade.

We kiezen voor een hedendaagse en eigentijdse invulling van het “beschermd stadsgezicht”. Er is niet gekozen voor historiserende nieuwbouw van de reeds gesloopte gebouwen. Wel is het de opgave om in de architectuur middelen in te zetten om de bouwmassa’s goed inpasbaar te maken. De vormgeving en detaillering gebouwen zoals de HBS en Myosotis vormen daarvoor de inspiratiebron en referentiekader.

Het in oorspronkelijke staat terugbouwen van de villa (Bovenhavenstraat 14) is ook een kader uit het doorlopen planproces. Stedenbouwkundig had de villa een belangrijke functie; samen met het pand aan de overzijde van de Bovenhavenstraat (De Graafschap 1 en 3) markeerde het pand op fraaie wijze de entree van de binnenstad: De route over de Bovenhavenstraat richting de La Sablonièrekade en IJsselkade. Dit stedenbouwkundige motief (de entree) kan echter ook op andere wijze vorm krijgen dan alleen het exact terugbouwen van de oorspronkelijke villa:

- Historiserende reconstructie van de villa (dezelfde massa/afmetingen en materialen op dezelfde plek). De villa krijgt in dat geval niet echt een duidelijke samenhang / relatie met de nieuwe stedelijke bebouwing van het Bovenhavenkwartier.
- De villa komt op een eigentijdse wijze en als ‘op zichzelf staand’ volume terug en wordt geïntegreerd in de overige nieuwe bebouwing. Vorm en positie wijken af van de oorspronkelijke villa.
- Er wordt een stedenbouwkundige verbijzondering gemaakt, die integraal onderdeel uitmaakt van de nieuwe bebouwing, maar wel overtuigend en op eigentijdse wijze samenhang heeft met het pand aan De Graafschap 1 en 3. In deze benadering wordt er geen villa (ook niet op eigentijdse wijze) teruggebouwd.

Resume: gemaakte keuzes in dit ontwikkelkader:

Thema	Kaders: Omgevingsvisie 1.0, Gebiedsvisie Binnenstad, VCP, bestemmingsplan ea.	Uitwerking Ontwikkelkader
Inpassing villa	Herbouw villa in ‘oorspronkelijke’ staat.	Exacte herbouw is geen uitgangspunt, wel een stedenbouwkundige verbijzondering creëren.
Stedenbouwkundig / beeldkwaliteit	Industrieel/bebouwing, bouwhoogtes beperkt tot de onderste laag van het historisch stadssilhouet	Verder bouwen op industriële verleden, bij bestaande bebouwing zorgvuldig aansluiten op bestaande bouwhoogtes, richting de haven en tegenover HBS forsere en meer stedelijke bouwvolumes.
Groene verbinding	Groene invulling Bovenhavenkwartier op de locatie zelf.	Verblijfsruimte / plein aan de haven als beëindiging groene gordel, Bovenhavenstraat als groene verbinding naar de La Sablonièrekade.
Parkeren	Parkeermagneet 90 pp	Tweede parkeerlaag wel/niet.
Cultuurhistorie / beschermd stadsgezicht	Conserverend van karakter, in deel van het Bovenhavenkwartier basiskwaliteit cultuurhistorie.	Geen letterlijke herbouw van oorspronkelijke bebouwing, maar nieuwe laag toevoegen aan de historie, passend bij dynamische karakter Bovenhavenkwartier.

3 BELEIDSKADERS

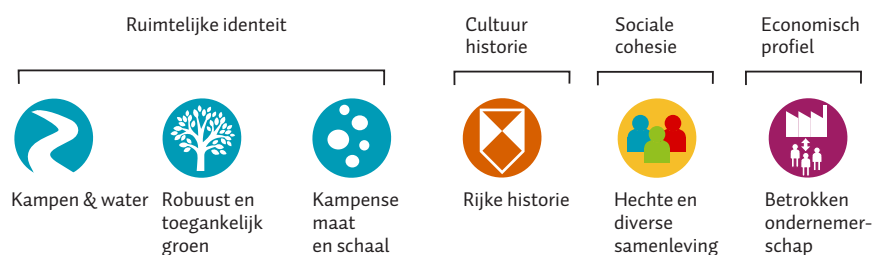
3A. ALGEMEEN

In dit hoofdstuk gaan we in (hoofdpijnen) op de belangrijkste beleidskaders en de richtinggevende bestuurlijke keuzes en besluiten voor het Bovenhavenkwartier. De Omgevingsvisie is een belangrijk overkoepelende beleidsvisie voor het Bovenhavenkwartier. Hierin zijn de verschillende beleidsthema's en gebiedsvisies geïntegreerd in een visie op hoofdlijnen voor de fysieke leefomgeving. In dit hoofdstuk gaan we in op de beleidskaders die specifiek voor de binnenstad opgesteld zijn en sterk richtinggevend zijn voor het Bovenhavenkwartier. In de andere hoofdstukken van dit ontwikkelkader (onder andere over het programma en bereikbaarheid) wordt op andere specifieke beleidskaders ingegaan, zoals de bouwsteen wonen en de nota parkeernormen.





3B. OMGEVINGSVISIE 1.0

De omgevingsvisie beschrijft op hoofdlijnen het beleid voor de fysieke leefomgeving. De kernwaarden geven aan welke (fysieke, sociale, economische en cultuurhistorische) van belang zijn voor de identiteit van Kampen. Het Kampense perspectief geeft aan hoe we met deze kernwaarden om willen gaan. Bij de opgaven geven we aan welke ontwikkelingen wenselijk zijn vanuit onder andere klimaat, wonen en economie. De instandhouding en ontwikkeling van een toekomstbestendige binnenstad is als afzonderlijke opgave beschreven. Aan de hand van de gebiedsprofielen, waarvan de binnenstad er één is, geeft de omgevingsvisie aan of bepaalde opgaven en kernwaarden meer of minder prioriteit hebben in een gebied.

Kernwaarden (wat willen we behouden en versterken)

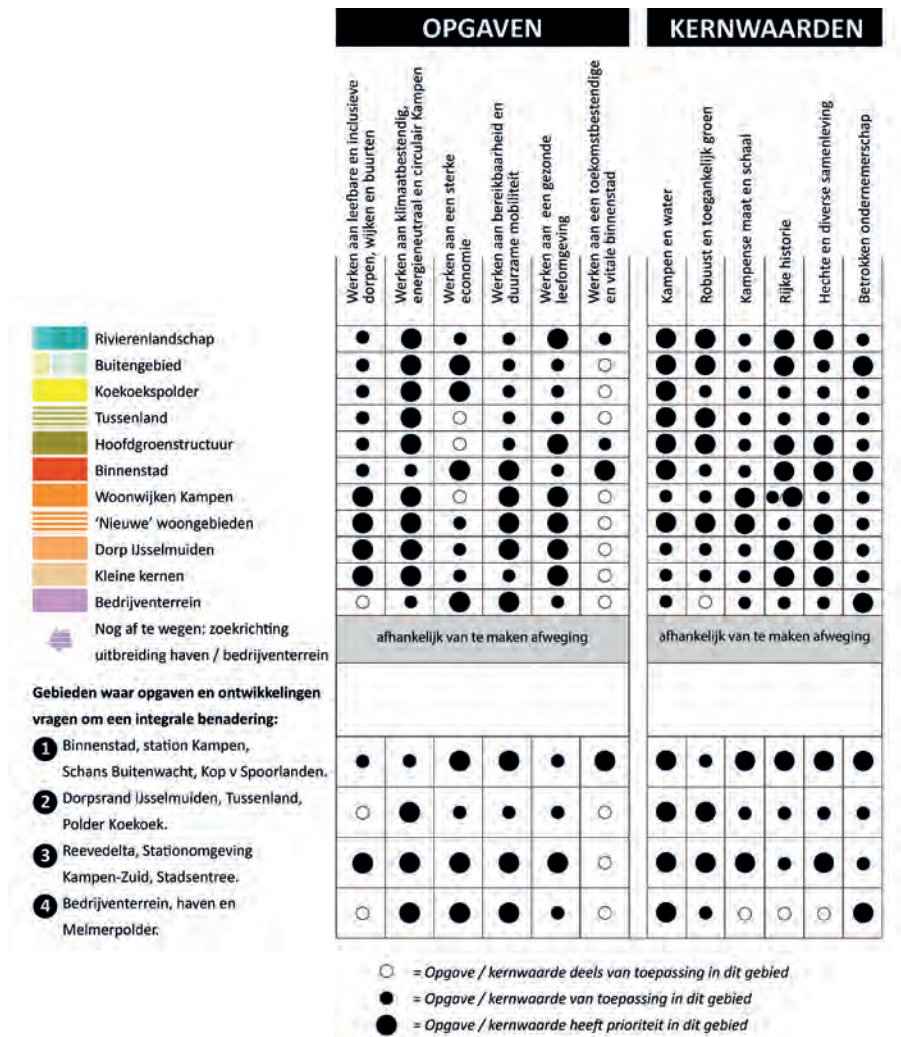


Kampense perspectief (hoe gaan we om met onze kernwaarden)

- We bouwen verder aan het verhaal van 'de plek' 
- We ontwikkelen toekomstgericht en (klimaat)adaptief 
- We doen het samen 
- We omarmen vernieuwing/innovatie 

Opgave (wat staat ons te doen)

- Werken aan klimaatbestendig, energieneutraal en circulair Kampen
- Werken aan leefbare en inclusieve dorpen/wijken en buurten
- Werken aan een sterke economie
- Werken aan bereikbaarheid en (duurzame) mobiliteit
- Werken aan een toekomstbestendige en vitale binnenstad
- Werken aan een veilige, gezonde en sociale leefomgeving



Voor het Bovenhavenkwartier (als onderdeel van de binnenstad) zijn Kampen en water, rijke historie, hechte en diverse samenleving en betrokken ondernemerschap belangrijke kernwaarden: In het Bovenhavenkwartier kan de relatie tussen binnenstad en de haven versterkt worden, is het de ambitie om het industriële verleden zichtbaar te maken, ruimte te bieden aan verschillende doelgroepen en ontmoetingsplekken en ook ruimte te bieden aan economische functies. De Ontwikkeling van het Bovenhavenkwartier kan ook bijdragen aan een aantal belangrijke opgaven uit de omgevingsvisie:

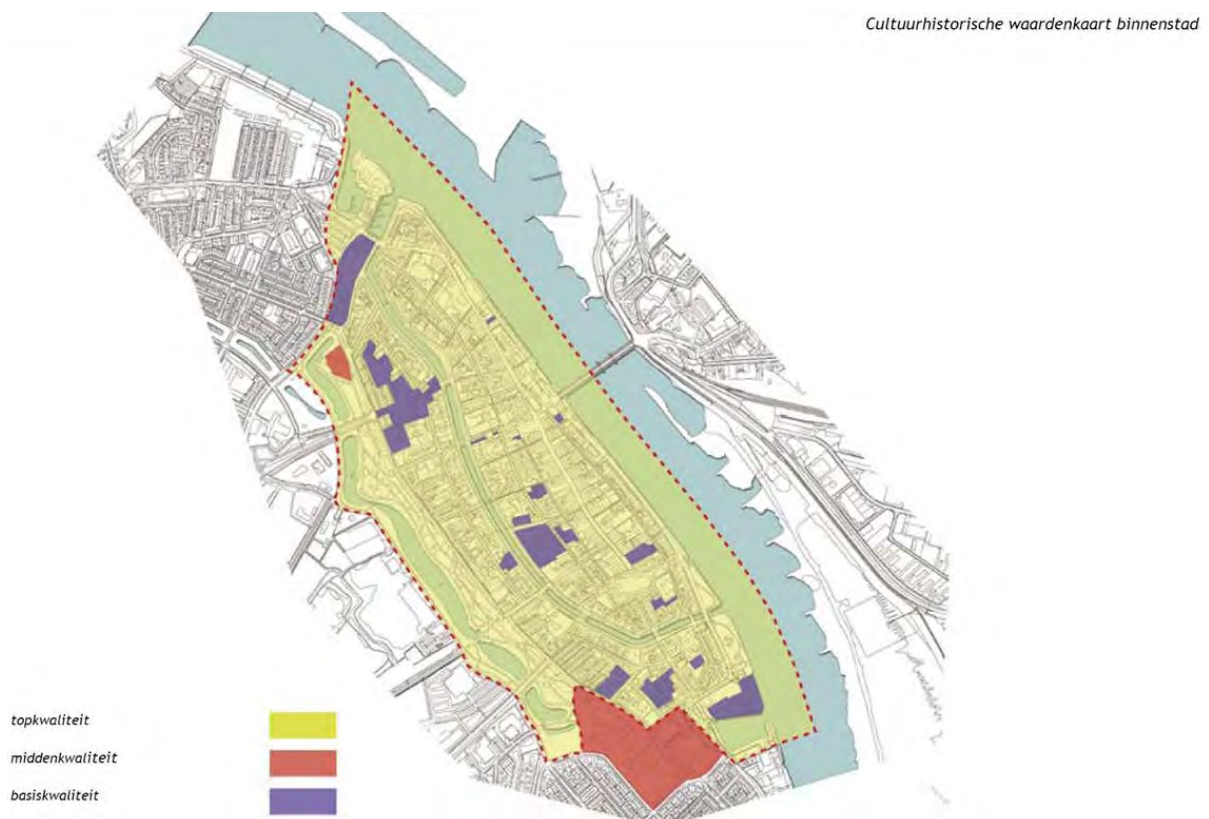
- Werken aan een sterke economie: Creëren van een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsmilieu. Een sterk vestigingsklimaat werkt ook door in een levendige en voor toeristen aantrekkelijke binnenstad.
- Werken aan bereikbaarheid en duurzame mobiliteit: Aantrekkelijke verblijfsruimte, inzetten op de mobiliteitstransitie, parkeren aan de rand van de binnenstad.
- Werken aan een toekomstbestendige en vitale binnenstad: Meer ruimte voor wonen, verder ontwikkelen van de vrijetijdseconomie, verbeteren kwaliteit stadsentrees Bovenhaven, Buitenhaven en Schans Buitenwacht, ruimte bieden voor ontmoeting.

3C. BESCHERMD STADSGEZICHT – BESTEMMINGSPLAN BINNENSTAD

In 1975 is de binnenstad van Kampen aangewezen als beschermd stadsgezicht. Ook de havens (Buitenhaven en Bovenhaven) maken onderdeel uit van dit beschermd stadsgezicht. In het bestemmingsplan voor de binnenstad zijn de waarden, aan de hand een cultuurhistorische waardestelling (Flexus, 2011) vastgelegd en beschermd, onderstaand geven we de meest relevante waarden aan die ook een relatie hebben met het Bovenhavenkwartier:

- De kenmerkende gridstructuur van wegen met vooral van noord naar zuid lopende hoofdstraten en (min of meer) haaks daarop geplaatste dwarsverbindingen.
- De afleesbaarheid van de historische groei van de stad (dijk, pre-stedelijke paden, weteringen en sloten, prestedelijke ontginningsstructuur, prestedelijk water), de afleesbaarheid van de voormalige stadsmuren en poorten in de stadsplattegrond.
- De herkenbaarheid van de Oudestraat als het ontstaanslint van de stad.
- Het uitgesproken historisch karakter van de randen van de historische binnenstad met de relatief gave en onbebouwde plantsoengordel en de eenduidige historische uitstraling van de IJsselkade.
- Het gave historische silhouet. De grote historische gebouwen uit de late Middeleeuwen en Renaissance bepalen nog altijd zonder hedendaagse concurrentie de hoogtepunten van het stadssilhouet. De hoogte van de gewone woonbebouwing naar de stadsrand toe neemt gemiddeld genomen af (met uitzondering van de uitvalswegen).
- De weinig nadrukkelijke en betrekkelijk informele wijze van de stedenbouwkundige ordening. Geen barokthema's in de stadsplattegrond (stadsassen, uitgesproken symmetrische of geometrische uitleg).
- De locatie van de Boven- en de Buitenhaven.
- De specifieke karakteristieken van de historische bebouwing, waaronder de toepassing van een kap, het hiërarchisch onderscheid tussen voor-, zij- en achtergevel, en de specifieke vormgeving van de gevels.

In het bestemmingsplan voor de binnenstad is een cultuurhistorische waardenkaart opgenomen die inzage geeft in de geïntegreerde cultuurhistorische waarden van de binnenstad. Op deze kaart worden deze cultuurhistorische waarden als afwegingskader voor toekomstige transformaties en ruimtelijke plannen voor drie typen gebieden aangegeven. Het betreft gebieden van top-, midden- en basiskwaliteit. Het Bovenhavenkwartier is deels aangeduid als een gebied met een topkwaliteit (het gedeelte grenzend aan de Bovenhavenstraat) en deels als basiskwaliteit (het gedeelte grenzend aan de Bovenhaven en het gedeelte IJsselzicht).



Gebieden van topkwaliteit: De gebieden waar de cultuurhistorische waarden in zeer belangrijke mate bepalend en kenmerkend zijn voor de ruimtelijke structuur en het bebouwingsbeeld. Het beleid hiervoor:

- Stringent, op consolidatie van de cultuurhistorische waarden gericht beleid, waarbij het accent ligt op zowel sectoraal beleid (Monumentenwet, Monumentenverordening) als op integraal, ruimtelijk beleid (structuur-, bestemmingsplan en welstandsnota).
- Bij ruimtelijke ingrepen wordt per geval apart beoordeeld of er mogelijkheden zijn een invulling te geven aan de volgende randvoorwaarden:
 - Streven naar functiemenging middels kleinschalige bedrijvigheid en kleinschalige centrumfuncties langs de primaire structuren van het historisch centrum.
 - Het intact laten van de perceels- en bebouwingsstructuur.
 - Aansluiten bij de bestaande bebouwingskarakteristieken.
 - Handhaven en waar mogelijk herstel van het stegennetwerk.
 - Het onregelmatig muurwerk in stegen niet strak en glad maken.

Gebieden van basiskwaliteit: De gebieden waar geen of nauwelijks cultuurhistorische waarden voorkomen, of waar deze waarden in het bebouwingsbeeld of in de ruimtelijke structuur sterk zijn aangetast of vervangen door ‘gebiedsvreemde’ ingrepen. Het beleid hiervoor:

- Ruimtelijke, op transformatie en mutatie gerichte ingrepen kansen geven om het gebied meer aansluiting te doen vinden op de cultuurhistorische waarden in het omringende gebied; dit ter versterking van de herkenbaarheid van de historiciteit van de Kamper binnenstad als geheel.
- Net als bij gebieden van topkwaliteit wordt bij ruimtelijke ingrepen apart beoordeeld of er mogelijkheden zijn een invulling te geven aan de hiervoor genoemde randvoorwaarden.

Regels beschermd stadsgezicht in bestemmingsplan

In het bestemmingsplan voor de binnenstad zijn ‘conserverende’ regels voor het beschermde stadsgezicht opgenomen: *“De voor Waarde-Beschermd stadsgezicht aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarde, wat tot uitdrukking komt in het patroon van straten, stegen, pleinen, grachten, havens en kaden, muren en stadsmuren, alsmede in de verkaveling van bouwvlakken en/of bouwpercelen. Daarnaast is het karakter van de bebouwing, bepaald door type, structuur, diepte, breedte, opbouw in verdiepingen, bekapping, gevelindeling en materiaalgebruik bepalend. Tot slot zijn de indeling en aard van de openbare en private open ruimten en de beplanting van belang”.*

De geformuleerde conserverende regels in het bestemmingsplan voor het beschermde stadsgezicht zijn:

- a. De breedte van hoofdgebouwen mag niet meer en niet minder bedragen dan de bestaande breedte van het hoofdgebouw;
- b. De gevelindeling, goot- en bouwhoogte, dakhelling en nokrichting zoals die bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, dient gehandhaafd te worden, met dien verstande dat een afwijking van de goot- en of bouwhoogte van niet meer dan 5% is toegestaan waarbij de dakhelling dienovereenkomstig mag worden aangepast;
- c. De voorgevels van hoofdgebouwen mogen uitsluitend in de naar de weg gekeerde bouwgrenzen dan wel bestemmingsgrenzen worden gebouwd; deze bepaling geldt niet voor bebouwing in de binnenterreinen;
- d. De afdekking van hoofdgebouwen, zoals opgenomen in ‘de kappenkaart’ dient te worden gehandhaafd, met dien verstande dat het toevoegen van een kap op een plat dak is toegestaan waarbij de dakhelling niet minder dan 45° en niet meer dan 65° mag bedragen.

Resumerend: De regels voor het beschermde stadsgezicht in het bestemmingsplan zijn sterk conserverend van karakter. Een deel van huidige bebouwing heeft geen cultuurhistorische waarde of is inmiddels verdwenen. De conserverende regels uit het bestemmingsplan zijn daarmee niet goed toepasbaar voor het Bovenhavenkwartier. In dit ontwikkelkader kiezen we er daarom voor om vanuit de beschreven waarden voor het beschermde stadsgezicht (zoals onder andere geformuleerd in het Flexus rapport) kaders te formuleren.

3D. GEBIEDSVISIE BINNENSTAD

In de gebiedsvisie Binnenstad zijn voor het Bovenhavenkwartier (als onderdeel van het deelgebied 'havens' in de gebiedsvisie) een aantal opgaven en ambities beschreven. De havens hebben een belangrijke functie en betekenis als entrees van de binnenstad, die de schakels vormen tussen de deelgebieden IJsselfront en Stads- wallen (Plantsoen).

In de gebiedsvisie zetten wordt ingezet op het "koesteren en (waar mogelijk) versterken van de continuïteit, herkenbaarheid en kwaliteit van de groene gordel om de historische binnenstad". Aandacht is nodig voor de verbinding tussen Plantsoen en de havens.

In de cultuurhistorische inventarisatie en waardenstelling van de historische binnenstad (rapport Flexus) is de huidige van de zone tussen Bovenhaven en Bovenhavenstraat invulling (IJsselzicht) beschreven als "bebouwing met een van de historische binnenstad sterk afwijkende naoorlogse buitenwijktypologie". Daarbij is de aanbeveling gedaan om bij herontwikkeling van de locatie Bovenhavenstraat het gebied meer aan te laten sluiten op de cultuurhistorische waarden in het omringende gebied. Dit om de herkenbaarheid en historische karakter van de Kamper binnenstad als geheel te versterken.

In de gebiedsvisie is een aantal doelen voor het deelgebied de havens gesteld (niet uitputtend samengevat):

- *De havens weer beleefbaar onderdeel maken van de groene gordel om de binnenstad van Kampen.*
- *De havens als entrees / visitekaartjes van de stad:* Zowel de Boven- als Buitenhaven zijn belangrijke entrees van de binnenstad. Deze omgeving moet kwaliteit uitstralen en nieuwsgierig maken naar wat de stad nog meer te bieden heeft.
- *Verbeteren van de beleefbaarheid en de recreatieve gebruiksmogelijkheden van de havens en de IJssel.*
- *Behouden, benutten en waar mogelijk versterken van de kwaliteiten van de plek:* Toekomstige bebouwing moet qua maat, schaal en bebouwingstypologie aansluiten bij de historische karakteristieken. Openbaarheid van de oevers nastreven, creëren van een verblijfsplek aan of met zicht op het water.

Daarnaast is voor de havens een aantal spelregels geformuleerd:

- De bebouwingshoogte in het deelgebied Havens is (in verband met het evenwichtige stadssilhouet) beperkt tot de onderste laag van het historisch stadssilhouet.
- Bebouwing aan/bij de haven is altijd voorzien van een kap.
- De inrichting van de onbebouwde ruimte krijgt - als onderdeel van de groene gordel - in het hele gebied een groen, parkachtig karakter.
- Voor de inrichting van de openbare ruimte én voor de bebouwing worden hoogwaardige, eerlijke materialen gebruikt (richtlijnen welstandsnota binnenstad Kampen).
- Regels met betrekking tot architectuur en beeldkwaliteit opnemen in een beeldkwaliteitsplan.
- Intensief en behoudend welstands- en monumententoezicht wordt sterk aanbevolen.

In de gebiedsvisie binnenstad zijn vier uiteenlopende ruimtelijke scenario's voor de ontwikkeling van het Bovenhavenkwartier geschetst.

Scenario Bebouwing

In dit scenario zoekt de ontwikkeling aansluiting bij de bestaande bebouwing aan de Bovenhavenstraat. Rondom de haven geen grootschalige of monumentale oplossingen, maar juist kiezen voor een reeks van bouweenheden (geen urban villa's) die qua maat en schaal aansluiten op de omgeving en die aansluiten bij de historische karakteristiek. De bebouwing wordt voorzien van een kap. Parkeren onder of binnen het bouwblok.

Scenario Industrieel erfgoed

Het scenario industrieel erfgoed is geïnspireerd op het industrieel verleden van de locatie. Hierbij wordt gekozen voor een reeks van bouweenheden die qua maat en schaal aansluiten op de omgeving en die aansluiten bij de historische industriële karakteristieken. De historische plattegrond biedt inspiratie voor de toekomstige invulling; de bebouwing strekt zich in lengterichting uit parallel aan de Bovenhavenstraat, de zijde richting IJsseldijk heeft een 'open' karakter met groene tussenruimten.

Scenario Stadswallen

Het scenario stadswallen is een voorzetting van de stadswal ter hoogte van de Ebbingestraten, met enkele villa's als objecten in het park. De villa's in de groene gordel om Kampen (bijvoorbeeld Villa Mary) zijn fraaie referenties voor dit scenario. De bebouwingshoogte is beperkt, maximaal 2 lagen met kap. De gebouwen staan los in de ruimte, met de 'voeten' in het landschapspark.

Scenario Vestingwerken

Het scenario vestingwerken is geïnspireerd op het voormalige bolwerk dat op deze locatie lag. Om het bolwerk niet een incident te laten zijn, is de aanbeveling alleen te kiezen voor het scenario vestingwerken als deze ook op de locatie Bolwerk/Oranjeplantsoen als leidend principe gekozen wordt.



Met het oog op de ambities om de zuidelijke entree van de binnenstad vorm te geven met een sterk openbaar karakter, het industriële verleden van het gebied en het aansluiten bij de schaal van gebouwen zoals de HBS en Myosotis vormen de scenario's 'Industrieel erfgoed' en 'Bebouwing' een goede referentie en vertrekpunt voor de ontwikkeling van het Bovenhavenkwartier.

Het scenario 'Stadswallen' gaat uit van een extensieve / parkachtige invulling van de locatie, wat niet aansluit bij de ambitie en kansen om hier binnenstedelijk dichtheid te kunnen bouwen. Het zou van het Bovenhavenkwartier daarbij een gebied op zichzelf maken, zonder duidelijke relaties met de binnenstad. Het scenario 'Vestingwerken' maakt het realiseren van een mooie openbare ruimte aan het water moeilijker realiseerbaar, daarnaast ontstaat er in dit scenario een te beperkte variatie aan woningtypes dat niet goed aansluit bij het beoogde woningbouwprogramma.

3E. VERKEERSCIRCULATIEPLAN (VCP)

Het VCP is een beleidskader voor maatregelen op het gebied van verkeerscirculatie en parkeren in en rondom de binnenstad Kampen. Concrete uitwerking van maatregelen vindt plaats in concrete uitvoeringsprojecten.

In de in 2012 door de gemeenteraad vastgestelde 'Gebiedsvisie Kampen Binnenstad 2030' is er al een aanzet gemaakt voor het gastvrij en autoluwer maken van de binnenstad. Een aantal strategische keuzes die in dit document zijn gemaakt, vormen de hoofdlijnen voor het VCP. Het VCP draagt zorg voor een gastvrijere en autoluwere binnenstad.

De gastvrijheid van de Kampen binnenstad wordt versterkt als er gastvrije toegangen zijn aan de randen van de binnenstad. Dit zijn de zogenaamde parkeermagneten van Kampen. De beoogde magneten zijn voorzien van een aantal voorzieningen; wisselen van modaliteit, gratis en langdurig parkeren, hoge parkeercapaciteit, mooie kwaliteitsroutes voor fietsers en wandelaars (kort, aantrekkelijk en veilig) de binnenstad in, en op sommige plaatsen de mogelijkheid tot overstappen op een deelfietsen systeem. Het inrichten en ontwikkelen van een vijftal magneten aan de randen van de binnenstad is een aanscherping van de koers die ingezet is in de 'Gebiedsvisie Binnenstad'. In het VCP is een van de parkeermagneten bij de Bovenhaven voorzien.

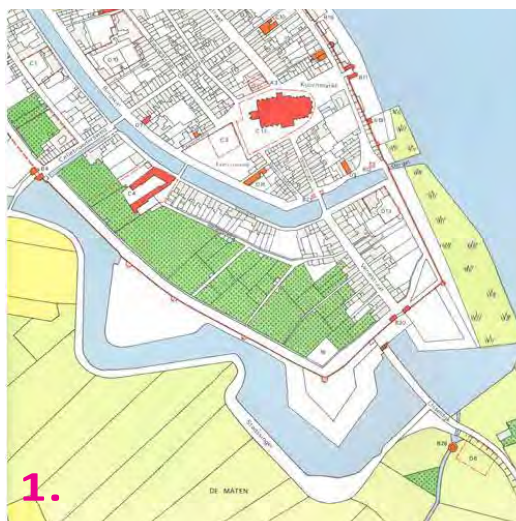
De parkeermagneet heeft een functie voor met name afvang bezoekers uit de richting Zwolle/N50 en ontsluiting zuidoost kant van de Binnenstad.

4 CULTUURHISTORISCH FUNDAMENT

4A. HISTORIE VAN HET GEBIED

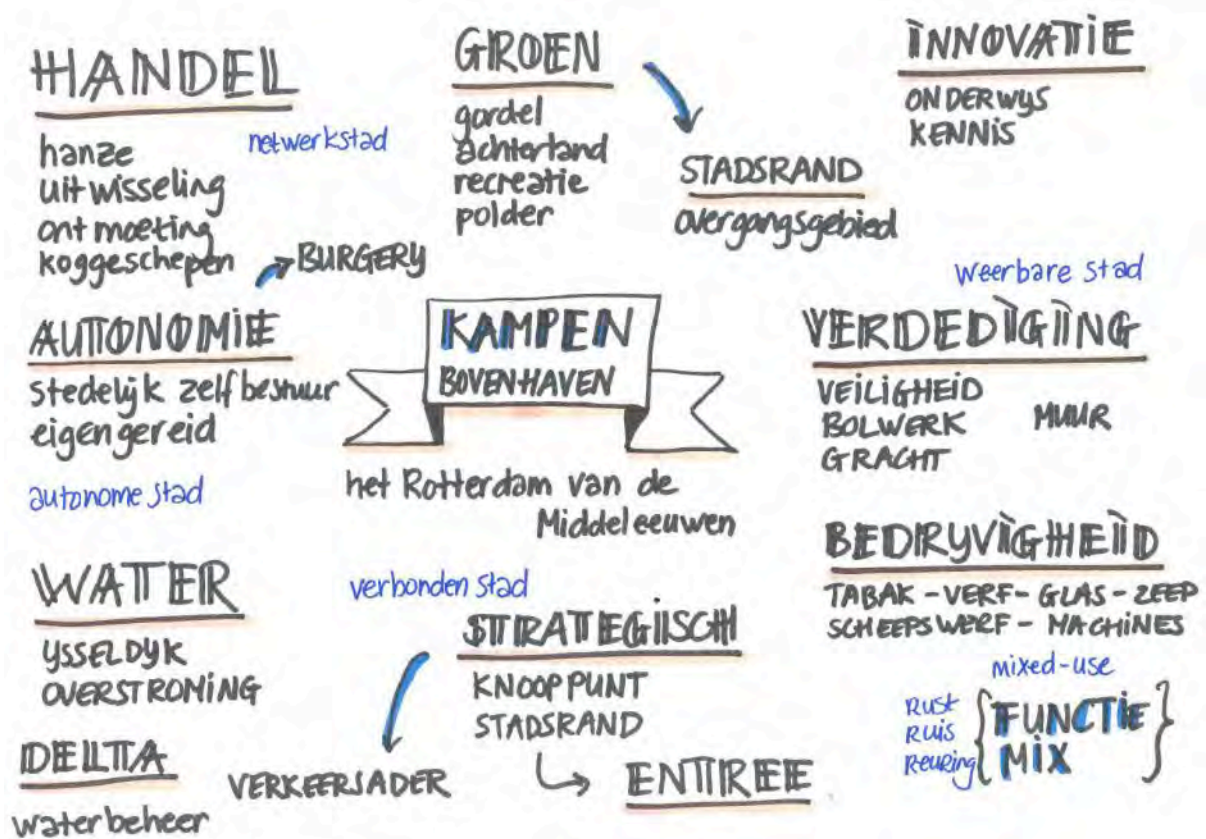
Het Bovenhavenkwartier heeft vanaf de middeleeuwen verschillende invullingen gehad, waarvan de sporen nu nog gedeeltelijk zichtbaar zijn. In de tijd van Kampen als vestingstad (1.1600-1830) was het Bovenhavenkwartier de overgang van stad naar het omliggende land. Het was een Bolwerk en een haven, die groter was dan nu. Kenmerkend is de a-symmetrische ligging van 2 poorten en de aanrijroute naar de stad.

De volgende bepalende periode was die waarin de Bolwerken getransformeerd werden tot een parkzone met singel (2.1880). De HBS werd in het park gebouwd. Vervolgens werd het ziekenhuis gebouwd. De ruimte die aan de voorkant lag werd omgevormd tot een "tuin" die als groene entree dient waaraan deze twee belangrijke gebouwen stonden. De Bovenhavenstraat kreeg aan de zijde van de binnenstad begeleidende woonbebouwing (3. 1920) Aan de zuidkant lag het station Kampen-zuid. Deze was het eindpunt van de spoorlijn tussen Kampen-Hasselt. Dit was vooral een industriële lijn maar werd ook voor personenvervoer gebruikt. Het idee was om aan deze zijde van Kampen industrie te ontwikkelen. Daar vinden we nu nog de overblijfselen van. De spoorlijn is slechts 30 jaar in gebruik geweest. Met het mislukken van de spoorlijn werd ook ingezet op een ander plan: hier werd de eerste uitbreiding van Kampen gerealiseerd. Met de bouw van Kampen-zuid is de spoorlijn en het station van de kaart geveegd. Men wilde de lastige historie uitwissen. In de jaren '70 is ten noordwesten van het ziekenhuis de polikliniek gebouwd. Hiermee is de link tussen het stadspark en de haven grotendeels verdwenen. De haven is verkleind en in de groene entree-tuin is een school gebouwd. Het gebied is hiermee verder verdicht. Eigenlijk de situatie zoals die er nu nog ligt. De Bovenhavenstraat buigt nu met een grote bocht om de binnenstad heen naar de IJssel.



4B. "KERNWAARDEN" IN HET HEDEN (THE MISSING LINK)

Onder begeleiding van adviesbureau "The Missing Link" is vanaf 2020 een participatietraject opgestart, waarbij stakeholders zijn gevraagd om mee te denken over de kernwaarden en kernkwaliteiten van het gebied die richting kunnen geven aan de ontwikkeling en identiteit van het toekomstige Bovenhavenkwartier. Als vertrekpunt heeft The Missing Link een historische analyse opgesteld, waarvan de rode draad op onderstaand schema is weergegeven.



Vanuit deze analyse hebben de stakeholders een aantal overkoepelende thema's en kernwaarden uit het verleden gestedilleerd die als karakteristiek worden gezien voor de plek:

- De entree functie.
- Groen / parkachtige karakter (relatie met de groene gordel rondom de stad).
- Water en haven als kernwaarde.
- Historie: entree, verdedigingsfunctie, karakteristieke bouwstijlen, verbindingen maken met de binnenstad / aanhelen van de binnenstad en verbinding met de groene gordel rond de binnenstad.
- Industriële periode, combinatie wonen en werken.

5 PROGRAMMA

5A. (BINNEN)STEDELIJK WONEN

In de gemeentelijke woonvisie / bouwsteen wonen hebben we als ambitie geformuleerd om naast aanbod in 'suburbane' woonmilieus met traditionele woningtypes ook woonmilieus met woonruimte voor senioren en starters te realiseren. We hebben daarnaast, vanuit het oogpunt van duurzaamheid / zorgvuldig ruimtegebruik, ook de ambitie om vooral in de nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer woningen toe te voegen. Dit komt onder andere voort uit de regionale verstedelijkingsstrategie (regio Zwolle) en onze omgevingsvisie. Op binnenstedelijke locaties kunnen we voorzien in de vraag naar woningen voor kleinere huishoudens met een goede (OV) bereikbaarheid met dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand. In de nabijheid van de binnenstad zien we daarom kansen om in een hogere dichtheid te bouwen, uiteraard passend bij de locatie en de omgeving. Daarbij horen keuzes zoals dubbel ruimtegebruik (parkeren onder de bebouwing), compacte woningen en buitenruimtes (meer collectief en minder privé) en meer ruimte voor fietser en voetganger en minder voor de auto. De ruimtelijke / stedenbouwkundige randvoorwaarden daarvoor zijn beschreven in hoofdstuk 5.

5B. KWANTITATIEVE OPGAVE WONINGBOUW/ WONINGBOUWVERSHELLINGSOPGAVE

Conform de bouwsteen wonen geldt voor de ontwikkeling van een woningbouwontwikkeling zoals het Bovenhavenkwartier een verhouding van 30-40-30: 30 procent woningbouw in het dure segment, 40 procent middelduur en 30 procent goedkoop. Van het aandeel goedkoop moet ten minste 20 procent bestaan uit sociale huur. De sociale huur dient gedaan te worden door een toegelaten instelling. In Kampen is dit woningcorporatie deltaWonen. In overleg met deltaWonen wordt de vorm van de sociale huur uitgewerkt. Voor de woningen geldt in principe een minimale oppervlakte van 60m² gebruiksoppervlak (vastgelegd in parapluplan 'zorg en wonen'). Hiervan kan misschien worden afgeweken met een goede onderbouw en na overleg met de gemeente.

5C. DOELGROEPEN, BEOOGDE WONINGTYPES

Op een binnenstedelijke locatie met een omvang zoals het Bovenhavenkwartier zien we kansen om een gevarieerd stedelijk woonprogramma te realiseren. Een woonmilieu dat vooral gericht is op kleinere huishoudens en op doelgroepen die behoefte hebben aan de nabijheid van voorzieningen, openbaar vervoer en die zich aange trokken voelen tot de kwaliteit van de binnenstad en uiteraard de ligging aan de haven en vlak naast de IJssel. Te denken valt aan doelgroepen als starters, senioren en kleinere gezinnen. Het moet geen dertien in een dozijn woonmilieu worden, maar een mix bevatten van grondgebonden en gestapelde woningen.

Door een uitgekende ruimtelijke opzet en verkaveling moet een aantrekkelijke mix ontstaan van binnenstedelijke gezelligheid / reuring en comfortabel wonen. We willen sturen op een brede mix van woningtypes.

5D. OVERIGE FUNCTIES

Het Bovenhavenkwartier heeft een strategische ligging aan de rand van de binnenstad, aan de Bovenhaven en als sluitstuk van de groene gordel rond de binnenstad. Deze ligging maakt dat de locatie naast wonen ook kansrijk is voor andere functies. Hierbij valt te denken aan horeca met zicht op de haven. Met het oog op de beoogde levendigheid en stedelijkheid zijn combinaties van wonen en werken ook zeker kansrijk in het Bovenhavenkwartier. Van belang is dat door deze functies geen aanvullende parkeerdruk in de omgeving ontstaat. Ook voor fietsers is het wenselijk om in de buitenruimte voldoende stallingsruimte op te nemen.

6 STEDENBOUWKUNDIGE EN LANDSCHAPPELIJKE INPASSING

6A. RELATIE MET DE GEBIEDSVISIE BINNENSTAD

In de gebiedsvisie binnenstad zijn voor het Bovenhavenkwartier vier verschillende scenario's voor de invulling van het gebied geschetst. Met het oog op de beoogde stedelijkheid en gewenste variatie in woningtypes vormen de scenario's 'Industrieel erfgoed' en 'Bebouwing' een goede referentie en vertrekpunt voor de ontwikkeling van het Bovenhavenkwartier. De volgende elementen / uitgangspunten uit de scenario's 'Industrieel erfgoed' en 'Bebouwing' zijn vertaald / uitgewerkt in dit ontwikkelkader:

- Verder bouwen aan de primaire stedenbouwkundige structuur (cultuurhistorische analyse binnenstad, Flexus) langs de Bovenhavenstraat.
- Invulling van de locatie met een reeks van bouweenheden die qua maat en schaal aansluiten op de omgeving en die aansluiten bij de historische karakteristiek van de omgeving (scenario bebouwing).
- Kiezen voor een reeks van bouweenheden die qua maat en schaal aansluiten op de omgeving en die aansluiten bij de historische industriële karakteristieken (scenario industrieel erfgoed).
- Aansluiten bij de stedelijkheid van de binnenstad (geen urban villa's).
- Gebouwen zijn voorzien van een kap.
- Dubbel / efficiënt ruimtegebruik (parkeren onder of binnen het bouwblok).
- De historische plattegrond als inspiratie voor de toekomstige invulling, bebouwing is met name parallel aan de Bovenhavenstraat gepositioneerd (scenario industrieel erfgoed). NB: in dit ontwikkelkader wordt er voor gekozen om de relatie tussen binnenstad en de Bovenhaven ook te versterken, door hier ook een openbare ruimte aan het water te creëren. Daarvoor is het ook wenselijk om verbindingen en bebouwingsrichtingen haaks op de Bovenhavenstraat te situeren. Dit sluit ook goed aan op de historische structuur van 'lange lijnen' (Flexus rapport) parallel aan de IJssel.



Afbeelding: stedenbouwkundige hoofdstructuur binnenstad (Flexus rapport)

6B. DE STAD IN DE ETALAGE: KANSEN VOOR NIEUWE KAMPER STEDELIJKHEID

Het Bovenhavenkwartier ligt vanuit de historie op een markante locatie, direct grenzend aan de binnenstad. Het Bovenhavenkwartier ligt in een gevarieerde en multifunctionele omgeving, waar wonen, werken, kantoren, zorg, onderwijs en recreatie samenkomen. Er zijn veel kwaliteiten in de omgeving: De authentieke en intieme stedelijkheid van de binnenstad met een aantrekkelijke mix van wonen, werken en voorzieningen, monumentale gebouwen zoals de HBS, villa Mary en Myosotis, de IJssel en haven en natuurlijk het plantsoen.

Het Bovenhavenkwartier heeft in de huidige situatie weinig identiteit en kwaliteit, maar de ingrediënten voor een bijzondere ruimtelijke en woonkwaliteit liggen hier voor het grijpen: De voorzieningen van de binnenstad en het station liggen op loopafstand, de karakteristieke en gevarieerde bebouwing in de directe omgeving, het zicht op de IJssel en de haven en de verbinding met de parkgordel en de La Sablonièrekade. Al met al grote kansen om het Bovenhavenkwartier een duidelijke stedelijke identiteit en kwaliteit te geven.

Met het oog op de grote woonopgave in Kampen én vanuit het oogpunt van duurzaamheid en zorgvuldige omgang met de ruimte, hebben we beleidsmatig de ambitie om vooral in de nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer woningen toe te voegen. In de nabijheid van de binnenstad zien we daarom een kans en opgave om in een hogere dichtheid te bouwen. Een kans om hier een uniek stedelijk woonmilieu te realiseren, die een betekenisvolle bijdrage levert aan de woonopgave en vraag naar stedelijke en onderscheidend woonmilieus in Kampen. Een aanbod dat kwalitatief iets toevoegt aan het in Kampen al veel aanwezige 'suburbane' en traditionele woningaanbod. Een aanbod dat gericht is op de doelgroepen die zich aangetrokken voelen tot de levendigheid en authentieke kwaliteiten van de binnenstad, het zicht op de IJssel en de haven en de rijke en de industriële historie van het Bovenhavenkwartier.

Tegelijkertijd kunnen we daarmee in het Bovenhavenkwartier het unieke stedelijke karakter van de binnenstad met gepaste trots en op eigentijdse wijze in de etalage zetten.

6C. VERBINDING MAKEN MET HET INDUSTRIËLE VERLEDEN

Het Bovenhavenkwartier heeft in de loop van de tijd verschillende gedaantewisselingen ondergaan: In eerste instantie onderdeel van de omwalling / vestingwerken, en toen deze omwalling ontmanteld werd transformeerde de locatie uiteindelijk tot een haven, terwijl de overige delen transformeerde naar een lommerrijk stadspark (zie ook 3A). De IJsseldijk markeert in feite de scheiding tussen de haven en het park.

Het Bovenhavenkwartier heeft in de meest recente geschiedenis een industriële betekenis gehad, gelinkt aan de ligging aan de haven, de IJssel, nabij de binnenstad, de weg en de voormalige spoorlijn Kampen-Hasselt.

We zien het verder bouwen op het industriële verleden van het Bovenhavenkwartier als het meest kansrijk en passend. Het is wel wenselijk om het Bovenhavenkwartier stedenbouwkundig stevig te verankeren met de binnenstad, en daarmee een duidelijke link te leggen met de historische betekenis van het Bovenhavenkwartier als belangrijk entree van de binnenstad (stadspoorten). Dit draagt ook bij aan de betekenis en karakteristiek van de 'lange lijnen' in de binnenstad van Kampen (continuïteit Oudestraat – Graafschap) zoals beschreven in het beschermd stadsgezicht.



Afbeelding: beeld van de Graafschap richting Bovenhavenstraat / industrie langs de IJssel (ca 1920)

6D. BOVENKWARTIER ALS VERBINDENDE SCHAKEL EN STADSENTREE

Het Bovenhavenkwartier ligt op het raakvlak van binnenstad, de groene gordel rondom de binnenstad en de industriële zone langs de IJssel. Het is daarmee een verbindende schakel tussen verschillende gebieden en zones. De IJsseldijk vormt de (historische) scheidslijn tussen de parkachtige groene gordel en de meer stedelijke haven die op de IJssel gericht is. Het Bovenhavenkwartier is daarnaast ook de entree van de binnenstad vanuit het zuiden.



Bovenhavenkwartier als schakel tussen gebieden met verschillende karakter

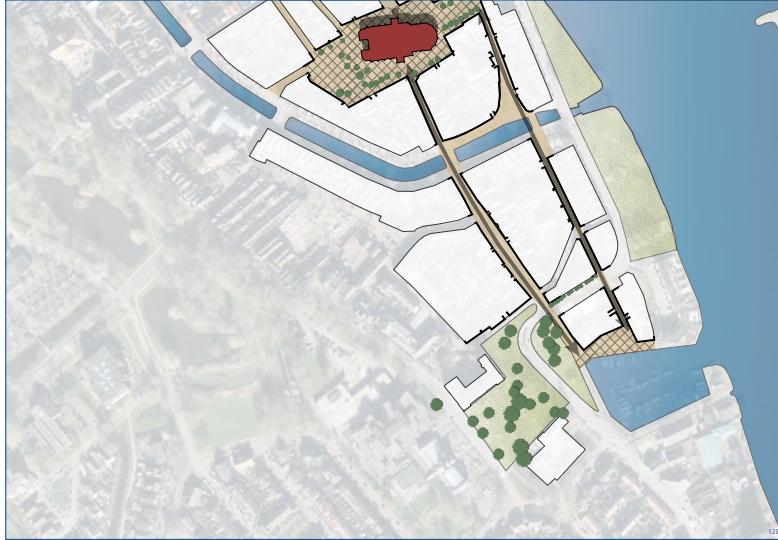
De markante ligging van het Bovenhavenkwartier ten opzichte van deze verschillende gebieden en als 'poort' van de binnenstad maakt een stedenbouwkundig accent in de zuidelijke hoek van het Bovenhavenkwartier mogelijk en wenselijk (zie ook 5G). Dit accent is dan zichtbaar vanuit zowel de Graafschap als vanaf de IJsseldijk, en markeert de overgang van park naar haven. Op de plek van de voormalige villa (Bovenhavenstraat 14) is het wenselijk om de entree van de Bovenhavenstraat te markeren, als route naar de la Sablonièrekade en IJsselkade (zie ook 5H beeldkwaliteit). Van belang is ook dat er een mooie groene en open ruimte ontstaat tussen het Bovenhavenkwartier en de HBS, als mooie groene entree voor de binnenstad via de Graafschap.



Bovenhavenkwartier als entree van de (binnen)stad, ruimte voor accenten

6E. BOVENHAVENKWARTIER: AANTREKKELIJKE PLEK AAN HET WATER

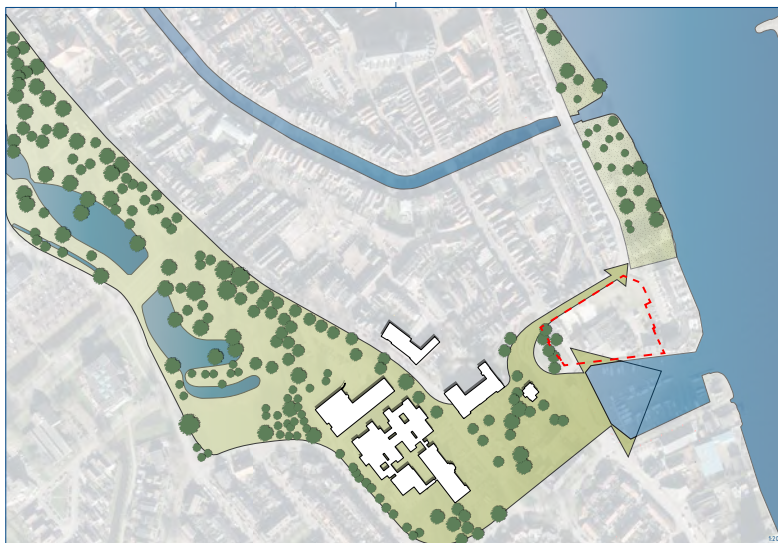
De ontwikkeling van het Bovenhavenkwartier willen we benutten als kans om de relatie tussen binnenstad en het water te versterken. Een openbare ruimte aan de haven kan grote betekenis krijgen als onderdeel van de reeks openbare ruimtes: Oudestraat – Koornmarkt / Muntplein – Venestraat – Graafschap / Molenstraat - Bovenhaven. Daarbij is het essentieel dat er een veilige oversteek van de Bovenhavenstraat mogelijk is voor fietsers en voetgangers. Dit sluit ook aan op de langgerekte stedenbouwkundige structuur van de binnenstad.



Bovenhavenkwartier als kans om de verbinding tussen de binnenstad en de haven te maken

6F. BOVENHAVENKWARTIER: STEDELIJK BALKON ALS AFRONDING / BEEINDIGING VAN DE GROENE GORDEL

Het Bovenhavenkwartier vormt de zuidelijke beëindiging van de groene parkgordel rondom de binnenstad. Anders dan in de groene gordel (bebouwing in het groen) zien we het Bovenhavenkwartier als een omgeving die op het industriële verleden van de locatie voortbouwt, maar ruimtelijk wel onderdeel uitmaakt van de oorspronkelijke historische omwalling van de binnenstad. Het water van de Bovenhaven met openbare oevers / kades en een robuuste groenstructuur langs de IJsseldijk zien we als een mooie en passende beëindiging van het park. Daarnaast willen we de relatie tussen de groene parkgordel en het park aan de la Sablonièrekade te versterken door ruimte voor groen in het straatprofiel van de Bovenhavenstraat te creëren. Dit door de rijbaan van de Bovenhavenstraat te versmallen en de nieuwe bebouwing verder terug te leggen ten opzichte van de voormalige bebouwing. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers.

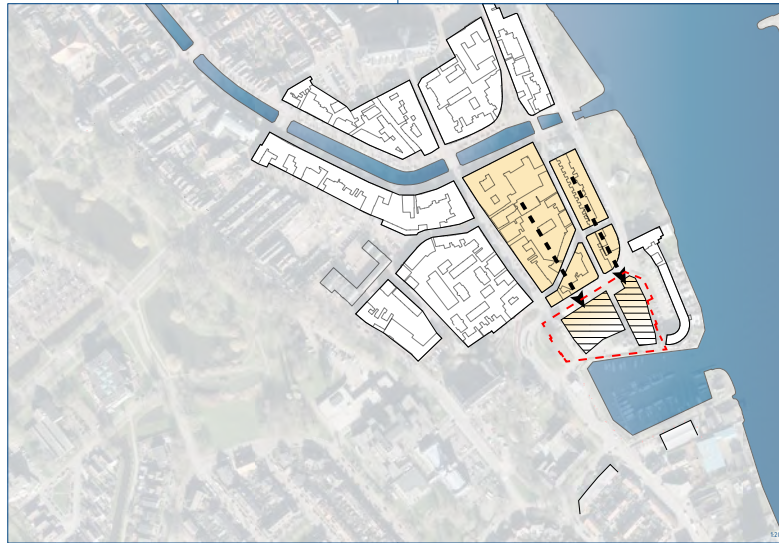


Bovenhavenkwartier als afronding / beëindiging van de groene gordel

Het huidige tankstation vormt op dit moment een 'obstakel' om een overtuigende relatie tussen parkgordel en haven te realiseren. Het is vanuit ruimtelijk oogpunt wenselijk om het tankstation uit te plaatsen, dan wel zorgvuldig in te passen en meer ruimte voor groen te creëren.

6G. AANSLUITEN BIJ DE MAAT EN SCHAAL VAN DE OMGEVING

Vanuit de kaders van de gebiedsvisie binnenstad, beschermd stadgezicht en de kernwaardensessies komt naar voren dat een zorgvuldige aansluiting op de maat en schaal van de omgeving een belangrijke randvoorwaarde is. Het is wenselijk om de stedenbouwkundige structuur van de binnenstad, met bouwblokken en straten evenwijdig aan de IJssel, door te zetten in het Bovenhavenkwartier. Met betrekking tot de bouwmassa's en hoogtes is de betekenis van het Bovenhavenkwartier als verbindende schakel tussen binnenstad, de industriële zone langs de IJssel en de groene gordel rondom de binnenstad van belang.



Aansluiten op de stedenbouwkundige structuur van de binnenstad

Om vorm te geven aan de overgang van schalen en bebouwingstypes definiëren we in dit ontwikkelkader een aantal 'zones', waarmee we sturen op een zorgvuldige aansluiting van bouwhoogtes op de omgeving. De genoemde hoogtes gelden ten opzichte van huidige maaiveldniveau Bovenhavenstraat. Bij de aangegeven hoogtes wordt uitgegaan van een halfverdiepte parkeergarage onder de bebouwing.

Aan de Bovenhavenstraat (zone B) is de nieuwe bebouwing maximaal 11,5 meter hoog. Dat sluit aan op de maximale hoogte van de bestaande bebouwing aan de Bovenhavenstraat die circa 11 meter hoog is. Door het profiel van de Bovenhavenstraat te verbreden is dit beperkte hoogteverschil goed inpasbaar. Grenzend aan de zijde van IJsselzicht (zone IJ, hoogte bestaande bebouwing circa 10 meter) is de bebouwing ook maximaal 11,5 meter hoog, maar deze kan oplopen tot maximaal 14,5 meter in het deel dat ook aan de haven grenst. De grote open maat van de haven vraagt om een duidelijke begrenzing.

Voor de bebouwing aan de haven en tegenover de HBS (zone H/E) is een gevarieerde bouwhoogte wenselijk, variërend van circa 14,5 tot 17 meter met een hoogteaccent tot maximaal 20 meter aan de zijde van haven (zuidzijde) en weer aflopend naar maximaal 12,5 meter op de hoek met de Bovenhavenstraat. Met de bouwhoogte van maximaal 20 meter kan een accent gemaakt worden om de betekenis van het Bovenhavenkwartier als zuidelijke entree van de binnenstad te markeren. Dit is een stedenbouwkundig markante hoek op de overgang van de Parkgordel en de haven, en duidelijk zichtbaar vanuit de Graafschap en vanaf de IJsseldijk (zie ook 5D). Daarmee zijn de bouwhoogte male bouwhoogte van de nieuwe bebouwing net onder de hoogte van de HBS.

Belangrijke referenties voor de bouwhoogtes in deze zones zijn de bestaande bebouwing: De HBS (bouwhoogte 20,5 meter), Villa Mary (bouwhoogte 15,5 meter) en de Myosotis kliniek (bouwhoogte 15 meter / accent 24 meter).



Bovenhavenkwartier als afronding / beëindiging van de groene gordel

6H. OPENBARE RUIMTE

Uitgangspunt is een openbare ruimte die vooral ingericht is met het oog op gebruik en kwaliteit door fietser en voetgangers. Een openbare ruimte die ontmoeting stimuleert met verblijfsplekken, aan het water, in een straatje, binnentuin of op het plein in de beschutting van boom. De sfeer van de openbare ruimte moet aansluiten bij die van de binnenstad: gebakken klinkers in rood/bruine tinten waarbij op subtiele wijze door verschillende bestratingspatronen de verschillende functies een plek krijgen in de openbare ruimte. Als verwijzing naar het industriële verleden zijn combinaties met beton ook denkbaar. Met het oog op klimaatadaptatie en vergroening van de binnenstad is toepassing van groen (bomen, geveltuinen, groene gevels, groenbakken) wenselijk.

De omgang met (hemel)water zien we als een belangrijke inspiratiebron voor de inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld door een wadi te creëren in het groene gebied tussen het Bovenhavenkwartier en de HBS, een plein met een verlaging om tijdelijk water te kunnen bergen, oppervlakkige afvoer van regenwater in lijngoten etc.



6I. INPASSING VILLA

Zoals eerder aangegeven is het in oorspronkelijke staat terugbouwen van de villa (Bovenhavenstraat 14) een wens en afspraak uit het verleden, gekoppeld aan de sloopvergunning. Het is echter de vraag of een exacte reconstructie van de villa de beste en enige manier is om de cultuurhistorie op een goede manier te verankeren in het Bovenhavenkwartier.

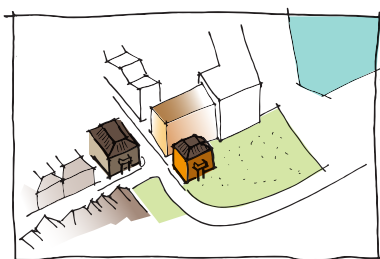


De oorspronkelijke villa (2007)

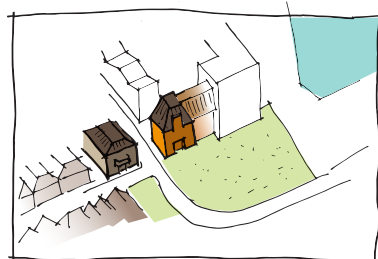
Stedenbouwkundig had de villa een belangrijke functie; samen met het pand aan de overzijde van de Bovenhavenstraat (De Graafschap 1 en 3) markeerde het pand op fraaie wijze de entree van de binnenstad: De route over de Bovenhavenstraat richting de la Sablonièrekade en IJsselkade. Dit stedenbouwkundige motief (de entree) kan echter ook op andere wijze vorm krijgen dan alleen het exact terugbouwen van de oorspronkelijke villa: Van belang is dat de bebouwing op deze hoek een samenspel vormt met het pand aan De Graafschap 1 en 3 en een duidelijke voorkant krijgt richting de groene ruimte tussen het Bovenhavenkwartier en de HBS. Het moet een stedenbouwkundige verbijzondering zijn van de bebouwing.

We zien een aantal mogelijkheden om de oorspronkelijke villa terug te brengen dan wel op een andere wijze een stedenbouwkundige verbijzondering te realiseren:

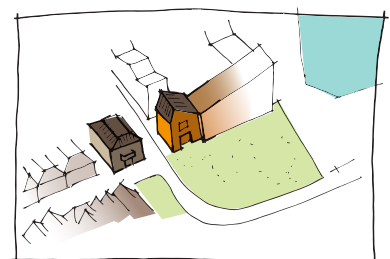
1. Historiserende reconstructie van de villa (dezelfde massa/afmetingen en materialen op dezelfde plek). De villa is dan een vrijstaand volume, maar krijgt in dat geval niet echt een duidelijke samenhang / relatie met de nieuwe bebouwing van het Bovenhavenkwartier.
2. De villa komt op een eigentijdse wijze terug en wordt geïntegreerd in de overige nieuwe bebouwing. De vorm en positie wijkt af van de oorspronkelijke villa. De villa is in dit geval nog herkenbaar als 'zelfstandig' bouwvolume. Ook ontstaat er een grotere groene ruimte bij de entree.
3. Er wordt een stedenbouwkundige verbijzondering gemaakt, die integraal onderdeel uitmaakt van de nieuwe bebouwing, maar wel overtuigend en op eigentijdse wijze samenhang heeft met het pand aan De Graafschap 1 en 3. In deze benadering wordt er geen villa (ook niet op eigentijdse wijze) teruggebouwd.



1. Reconstructie villa



2. Eigentijdse villa



3. Stedenbouwkundige verbijzondering

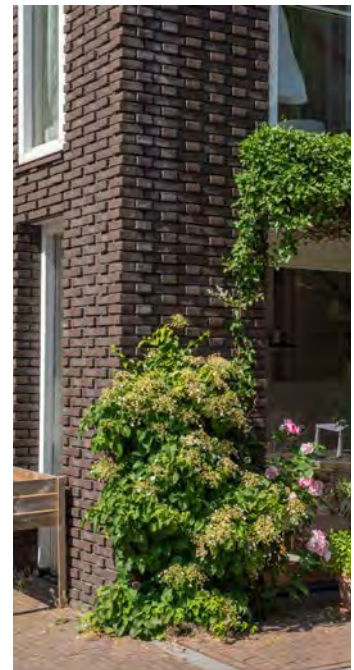
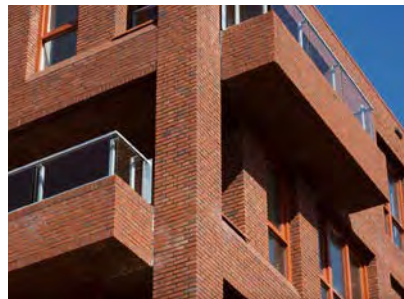
6J. BEELDKWALITEIT

In het Bovenhavenkwartier is het de opgave om in te spelen op de unieke ligging ten opzichte van verschillende gebieden: De binnenstad, de groene gordel rondom de binnenstad en de industriële zone langs de IJssel. Het Bovenhavenkwartier is een gebied dat dynamisch is en in het verleden een aantal keren van kleur verschoten is. Het mag daarom een eigentijds architectuurbeeld krijgen, maar het is van belang dat er wel samenhang ontstaat met de omgeving en dat er een hoge kwaliteit gerealiseerd wordt. Het Bovenhavenkwartier krijgt een betekenis als een van de entrees van de stad, en wordt tegelijkertijd ook de eigen woonomgeving van de toekomstige bewoners. Verschillende functies en schaalniveaus komen samen in het Bovenhavenkwartier. Een aantal beeldkwaliteitscriteria en architectonische opgaven komt hieruit voort:

- In het Bovenhavenkwartier komt de kleinere schaal van de binnenstad en de grotere schaal van de bebouwing in de groene parkgordel en de industriële zone samen (zie ook 5G). Het is de opgave om de overgang van lage bebouwing naar hoge bebouwing op een vanzelfsprekende en gebalanceerde wijze te laten verlopen.
- Vanuit het industriële verleden van het Bovenhavenkwartier kiezen we er voor om een eigentijdse en industriële architectuur in het gebied te realiseren. Het biedt een kans om het Bovenhavenkwartier weer een duidelijke identiteit te geven. De voormalige industriële gebouwen op deze locatie hadden unieke architectonische kenmerken die als inspiratiebron dienen: Zoals de toepassing van een robuuste en non-nonsense vormgeving, industriële / stoere materialen (metselwerk, beton, metaal) en een variatie in industriële kapvormen (shed-daken, plat-dak, zadeldak).
- Door langs de Bovenhavenstraat een 'ritme' van kappen te creëren wordt aansluiting gezocht bij de bestaande bebouwing aan de Bovenhavenstraat.
- Met de juiste toepassing van materialen en vormen uit het verleden die op een hedendaagse wijze worden ingezet kunnen heden en verleden met elkaar verbonden worden.
- De invulling van het Bovenhavenkwartier gaat deels uit van grotere bouwmassa's vergelijkbaar met de HBS en Myosotis. Deze gebouwen hebben door een zorgvuldige detaillering en opbouw van gevels en massa's toch steeds een 'menselijke maat' en sluit daarmee ook goed aan op de bebouwing van de binnenstad. Het is de opgave om deze aandacht voor detail en vormgeving op een hedendaagse wijze in het Bovenhavenkwartier toe te passen.
- In het Bovenhavenkwartier sluit de openbare ruimte aan op de binnenstad en willen we een stedelijke plek aan het water creëren. Dit vraagt om een helder onderscheid tussen privé-buitenruimte, collectieve ruimte en openbare ruimte en een helder begrenzing van deze overgangen. Passend bij de sfeer van de binnenstad en het industriële karakter.
- Vanuit de gewenste levendigheid is het gewenst dat de woningen / functies zich duidelijk op de openbare ruimte oriënteren, uitgangspunt is om zoveel mogelijk voordeuren aan de straat te realiseren, zeker bij de bebouwing die in het verlengde ligt van de bestaande bebouwing langs de Graafschap en de Molenstraat.



De bestaande en/of oorspronkelijke bebouwing als inspiratiebron



Robuuste materialen en vormgeving, zorgvuldige detaillering om verbinding te maken met omgeving en verleden



7 BEREIKBAARHEID EN PARKEREN

7A. PARKEERMAGNEET

We willen inzetten op het autoluw maken van de binnenstad van Kampen en daarmee meer voorrang geven aan andere vormen van mobiliteit. Bezoekers aan de stad dienen te worden verleid om meer aan de randen van de stad te gaan parkeren. Hiervoor heeft de gemeente nu al een aantal “magneten” waar gratis kan worden geparkeerd, in het centrum van Kampen is betaald parkeren van toepassing. Dit is gebaseerd op het verkeerscirculatieplan (VCP). Verder wil de gemeente ruimtelijk (her)ontwikkelingen in het centrum mogelijk maken. Dit kunnen functiewijzigingen zijn of nieuwbouw. Elke (her)ontwikkeling leidt tot wijzigingen in de parkeerdruk op verschillende momenten.

Parkeermagneet Bovenhavenstraat

Vanuit het verkeerscirculatieplan (VCP) is het de ambitie om 90 (openbare 24/7) parkeerplaatsen te realiseren waarbij gekeken wordt naar een opschaling van het aantal parkeerplaatsen in het gebied van de voormalige HBS & ULO. Hierbij wordt de ruimtelijke kwaliteit naar een hoger niveau gebracht.

De parkeermagneet is tevens een overstappunt voor de fiets (er is ruimte voor deelfietsen). Vanuit de magneet moet er een aantrekkelijke loop-fietsroute via de Molenstraat en de Graafschap ontstaan. Bedoelde magneet heeft prioriteit gelet op de huidige parkeerdruk en is logisch in relatie tot de situering van de andere (beoogde) parkeermagneten. Het verkeer van (richting) Wezep wordt afgevangen.

Parkeeronderzoek

Om de parkeermagneet goed te kunnen inpassen in het VCP is het noodzakelijk dat:

- Er inzicht ontstaat in het aantal beschikbare parkeerplaatsen in het centrum van Kampen en de bezetting hiervan op verschillende parkeerlocaties;
- Er inzicht ontstaat in ruimtelijke ontwikkelingen waarvan grote kans is dat dit de komende jaren doorgang vindt.
- Op basis van bovenstaande bevindingen kan worden bepaald of, waar en wanneer extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

7B. PARKEERNORMERING

In het Bovenhavenkwartier worden de parkeernormen vanuit de parkeernormennota (11-08-2020) gehanteerd. De normen voor deelgebied ‘Centrum’ zijn van toepassing in het Bovenhavenkwartier. Een initiatiefnemer kan op basis van de nota een gemotiveerd verzoek doen tot toepassing van andere parkeernormen. Het college kan op basis hiervan een andere parkeernorm hanteren bij het bepalen van de parkeereis. Er worden in dit geval indien nodig aanvullende voorwaarden opgenomen in de omgevingsvergunning. Het college vindt het hierbij belangrijk dat de leefbaarheid in de omgeving van de ontwikkeling niet achteruit gaat en de parkeerdruk in de openbare ruimte niet significant toeneemt. Voorbeeld hiervan is de toepassing van deelauto's.



Schema uit parkeernota

7C. HOOFDONTSLUITING

In het Bovenhavenkwartier is het gezien de stedelijkheid en beoogde kwaliteit van de openbare ruimte en de ambitie een parkeermagneet te realiseren noodzakelijk het parkeren door middel van dubbel ruimtegebruik te realiseren. Uitgangspunt is de ontsluiting van de parkeergarage op zo groot mogelijke afstand uit de bocht IJsseldijk / Bovenhavenstraat te situeren. Een praktische / logische locatie zou zijn tegenover perceel IJsseldijk 1 of via IJsselzicht.

7D. INRICHTING BOVENHAVENSTRAAT

Uitgangspunt is om de Bovenhavenstraat een geloofwaardige 30 km/uur uitstraling te geven. De infrastructuur is nu nadrukkelijk ingericht voor het gebruik door autoverkeer. Door het profiel van der rijbaan te versmallen ten gunste van ruimte voor fietser en voetganger wordt beter aangesloten bij de principes van een 30 km/u inrichting. Voorgesteld wordt om de toekomstige bebouwing van het Bovenhavenkwartier een aantal meters terug te leggen ten opzichte van de bestaande situatie om daarmee meer ruimte voor fietsers, voetgangers en groen te creëren. Ook door de bocht naar de IJsseldijk en de la Sablonièrekade scherper te maken wordt de snelheid meer afgeremd en ontstaat er meer ruimte voor groen.

7E. LANGZAAM VERKEER

Doordat de Bovenhavenstraat afgewaardeerd wordt naar een 30 km/uur-weg krijgt de fietser een meer prominente plaats, met onder meer fietsstroken van 1,70 meter breed. Het toekomstige profiel sluit daarmee ook beter aan op de inrichting van de la Sablonièrekade en IJsseldijk.

8 EEN GEZONDE FYSIEKE LEEFOMGEVING

Ten behoeve van een (later) goede ruimtelijke onderbouwing dient de milieubelasting nader onderzocht te worden aan de hand van het concreet te ontwikkelen plan.

8A. BODEM

De bodemkwaliteit van het plangebied Bovenhavenkwartier moet inzichtelijk gemaakt worden conform de NEN 5725 (Milieuhygiënisch vooronderzoek), NEN 5740 (verkennend bodemonderzoek) en NEN 5707 (verkennend asbestonderzoek). Als uit de deze onderzoeken blijkt dat kwaliteit van de grond en/of grondwater niet geschikt is voor beoogde ontwikkeling moet aanvullende maatregelen worden genomen.

Van het openbaar gebied rond het plangebied Bovenhavenkwartier moet ook de bodemkwaliteit inzichtelijk worden gemaakt. Dit gaat om het gebied groene strook IJsseldijk/Bovenhavenstraat en de Bovenhavenstraat zelf als deze opnieuw wordt ingericht. Voor de herinrichting groen/openbaar gebied moet breder gekeken worden dan naar plangebied van de ontwikkelaars zelf. Hierover moet afspraken gemaakt worden.

8B. STIKSTOF / AERIUS

In beeld moet worden gebracht wat de stikstofuitstoot in de aanleg- en de gebruiksfase zal zijn op de stikstofgevoelige gebieden.

8C. LUCHTKWALITEIT

In de Wet milieubeheer zijn normen voor luchtkwaliteit opgenomen. Deze normen gelden als kwaliteitsnorm. is voor de uitbreiding (extra verkeer) Vanwege de verkeer aantrekkende bewegingen dient een luchtkwaliteitsonderzoek plaats te vinden waar wordt berekend dat er sprake is van "Niet in betekende mate"- verslechtering van de bestaande luchtkwaliteit.

8D. MILIEUZONERING

Gezien het voorgenomen project zijn er twee aandachtsgebieden. Het eerste aandachtsgebied is de afstand tussen het tankstation en het dichtstbijzijnde appartement; deze bedraagt rondom de 30 meter. Het tanken van motorvoertuigen in de avond en nachtelijke uren zou kunnen leiden tot geluidshinder.

Volgens de publicatie Bedrijven en milieuzonering geldt voor jachthavens een minimale afstand van 50 meter naar de dichtstbijzijnde gevoelige objecten, echter aan deze afstand kan niet worden voldaan. Meegegeven dient te worden dat er geen activiteiten met betrekking tot aftanken en onderhoud op de wal plaatsvinden, waardoor het meest voorkomend geluid zal worden veroorzaakt door stemgeluid en klapperende tuidraden tegen (aluminium) masten bij harde wind.

Met betrekking tot de tegenover gelegen horecagelegenheid De leuke Hanzestad, geldt de minimale afstand 50 meter. Aan deze afstand kan worden voldaan. Er kan sprake zijn van mogelijk geluidsoverlast, indien er bruiloftspartijen met live muziek plaatsvindt.

Het voorgenomen plan voorziet ook in een commercieel deel. Indien gekozen wordt om horeca, café, eetgelegenheden daar te realiseren, dient er aandacht te zijn voor het afvoeren van eventuele bakdampen, welk vrijkomt bij het bereiden van voedingsmiddelen.

SBI 2008	Omschrijving	Afstanden in meters					Categorie
		Geur	Stof	Geluid	Gevaar	Grootste afstand	
473	Tankstations zonder LPG IJsseldijk 2	30	0	30	10	30	3.2
561	Restaurant (De leuke Hanzestad) IJsseldijk 12	10	0	10	10	10	1
563	Muziekgelegenheid (De leuke Hanzestad) IJsseldijk 12	0	0	30	10	30	2
932	Jachthaven De Bovenhaven IJsseldijk 12a	10	10	50	30	50	3.1

8E. GELUID

Voortvloeiend uit bovenstaand, moet middels een akoestisch onderzoek de geluidsbelasting vanwege de omringende bedrijven richting het, te realiseren project nader in beeld worden gebracht. Daarnaast moet de verkeersaantrekkende vervoersbewegingen akoestisch nader inzichtelijk worden gemaakt. Hierbij dient, voor zo ver mogelijk een onderscheid te worden gemaakt tussen verkeer wat toebehoort aan de bewoning (ingang parkeergarage, indien deze wordt gerealiseerd) en het verkeer wat toe te rekenen is aan de commerciële activiteiten.

Het is op dit moment nog niet geheel duidelijk of er een parkeergarage wordt gerealiseerd, dan wel waar de ingang zal komen. Dit is wel van belang voor het akoestisch onderzoek.

8F. (EXTERNE) VEILIGHEID

Er bevinden zich in de (in-)directe nabijheid van het voorgenomen project geen objecten in de zin van het Besluit externe veiligheid dan wel het Besluit buisleidingen externe veiligheid.

Besluit externe veiligheid transportroutes

Het plangebied ligt wel geheel in het explosieaandachtsgebied van het Basisnet-binnenvaartroute (de IJssel) in relatie tot transport van gevaarlijke stoffen over water. De omvang van het explosieaandachtsgebied bedraagt 200m, gerekend vanaf het midden van de vaarroute op de IJssel. In concreto betekent dat middels een Quantitatieve Risico Analyse (QRA) het *groepsrisico nader onderzocht moet gaan worden, de zogenaamde Verantwoording van het groepsrisico.

**groepsrisico: cumulatieve kansen per jaar per kilometer transportroute dat tien of meer personen in het invloedsgebied van een transportroute overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.*

9 OVERIGE RUIMTELIJKE / FYSIEKE RANDVOORWAARDEN

9A. BODEM EN WATER STUREND

De beleidslijn 'bodem en water sturend' zoals het rijk dat in de kamerbrief geformuleerd heeft geeft aan dat door water en bodem sturend te laten zijn in de ruimtelijke ordening, kunnen we in Nederland ook in de toekomst met een ander en grillig klimaat blijven leven, wonen en werken. In een veilige omgeving, met een gezonde bodem, voldoende en schoon water. De ontwikkellocatie Bovenhavenkwartier is een binnendijkse locatie. De locatie-ontwikkeling kan aanleiding vormen om de waterkering toekomstbestendig te ontwikkelen. Een inbreiding zoals het Bovenhavenkwartier in bestaand stedelijke gebied heeft ook tot gevolg dat er minder uitbreiding van woningbouw nodig zal zijn in gebieden die kwetsbaarder zijn met het oog op klimaatverandering. Ten behoeve van de ontwikkeling zal de initiatiefnemer een watertoets uit moeten voeren. Waarbij de randvoorwaarden op gebied van waterveiligheid, hemelwater, grondwater en afvalwater van het waterschap en de gemeente duidelijk worden. In geval van nieuwbouw worden alle bouwaanvragen getoetst op de afvoer van afvalwater, de verwerking van het hemelwater (berging, infiltratie) en de relatie van het grondwater conform het beleid dat is vastgelegd in het GRP.

9B. WATER / WATERVEILIGHEID

De waterkering maakt onderdeel uit van het plangebied, dan wel grenst aan het plangebied. De waterkering heeft hier het karakter van een kade. Randvoorwaarde is dat deze kering openbaar toegankelijk is ten behoeve van beheer, inspectie en toekomstige aanpassingen aan de waterkering. De nieuwe ontwikkeling mag geen belemmering opleveren voor toekomstige verhoging of verzwaring van de kering. Afstemming met WDOD is noodzakelijk. WDOD dient akkoord te zijn betreft ontwerp.

9C. GRONDWATER

Bouwen in een hoge dichtheid vraagt om ondergrondse parkeeroplossingen. Onderzoek moet aantonen dat door aanleg van onderkeldering geen nadelige effecten zoals opstuwning van grondwater in de bestaande (bebouwde) omgeving ontstaat. Het ligt in de lijn der verwachting dat als er een tweelaagse parkeerkelder gemaakt wordt, dat er dan aan de zijkanten van die parkeerkelder grondwater gaat opstuwen. Het grondwater stijgt op deze locatie met de IJssel mee, dus hoge IJsselstanden kunnen zorgen voor grondwateroverlast op de omliggende percelen. Nader onderzoek is nodig:

- Grondwateronderzoek op het perceel, minimaal over een periode van tenminste één jaar
- Bodemonderzoek op het perceel, met bodemopbouw en liefst ook de k-waarde van de bodem zodat een inschatting gegeven kan worden in hoeverre er kwel vanuit het grondwater plaats vindt.
- Een civieltechnische berekening bij de parkeergarage waarin aangetoond wordt dat ofwel geen opstuwning van grondwater richting aanliggende percelen plaatsvindt, dan wel dat er voldoende maatregelen genomen worden om die overlast tegen te gaan (bijvoorbeeld met drainage of een pompsysteem).

9D. WATERBERGING

Voor de toename van verharding hanteren we een bergingseis van – 80 mm berging per vierkante meter. Hiervoor liggen mogelijkheden op het plein (deel verdiept aanleggen bijvoorbeeld) en/of door een wadi te creëren in het aangrenzende groen. Uitgangspunt is dat de nieuwe locatie geen wateroverlast veroorzaakt in het eigen gebied en/of afgewenteld wordt op omliggend gebied. In het gemeentelijk rioleringsplan is verder het volgende aangegeven: Perceeleigenaren zijn in principe zelf verantwoordelijk voor de verwerking van overtollig grondwater.

9E. ARCHEOLOGIE

Het gebied heeft archeologische waarden. Ten behoeve van de ontwikkeling zal nader onderzoek nodig zijn.

10 FINANCIËLE RANDVOORWAARDEN

10A. GEEN ROL GEMEENTE IN SLUITENDE BUSINESSCASE ONTWIKKELAARS

Uitgangspunt is dat de gemeente geen bijdrage levert aan een sluitende businesscase van de ontwikkelaars. Uiteraard zijn de ontwikkelende partijen vrij om andere financieringsbronnen aan te boren. En als in dat kader organisatorische ondersteuning van de gemeente nodig is, zal die worden geboden.

10B. PUBLIEKE INVESTERINGEN

Voor de ontwikkeling van het gebied Bovenhavenkwartier is het wenselijk dat ook de gemeente een aantal aanpalende werken oppakt. Daarbij moet goed onderscheid worden gemaakt in werken, die noodzakelijk zijn om de plannen van de ontwikkelaars mogelijk te maken en aanpalende (niet strikt noodzakelijke) aanpassingen. De ontwikkelaars zijn (financieel) verantwoordelijk voor de noodzakelijke aanpassingen en de gemeente Kampen voor de flankerende maatregelen. Daaromtrent zijn wettelijke richtlijnen geformuleerd.

De gemeente Kampen heeft de keuze om een aantal publieke investeringen te doen. Te weten:

- i. Aanpassingen/verplaatsing tankstation, mits niet direct noodzakelijk voor het bouwplan van ontwikkelaars (vanwege de aanwezige hindercirkels).
- ii. Aanpassingen aan de Bovenhavenstraat (verbreden en verleggen)
- iii. Investering in openbaar groen en bodemsanering op gemeentegrond
- iv. Tweede parkeerlaag onder de nieuwbouw voor de aanleg van een zogenaamde “parkeermagneet”

De bedoeling is daarover te beslissen op basis van nader onderzoek.