

Aan de raden van de gemeenten Brummen, Voorst en Zutphen
p/a Projectbureau IJsselsprong
Postbus 41
7200 AA ZUTPHEN

**Tevens per telefax aan:
0575-587001
(exclusief bijlagen 2 t/m 7)**

Onderwerp: zienswijze op de Ontwerp Intergemeentelijke Structuurvisie IJsselsprong
Ons kenmerk: RG/ZW/IJSS1

Zutphen / Texel, 4 mei 2008

Geachte dames en heren,

Ondergetekenden, als vertegenwoordigers van Milieudefensie Afdeling Zutphen, tevens optredend als gemachtigden van Milieudefensie Nederland, maken via deze brief, in aanvulling op onze mondelinge reactie gegeven tijdens de Forum-bijeenkomst van de gemeenteraad Zutphen d.d. 7 april jl. (die werd onderbouwd met schriftelijke informatie), onze zienswijze op de Intergemeentelijke Structuurvisie IJsselsprong met als subtitel "In één keer goed"¹, hierna gemakshalve aan te duiden als "plan IJsselsprong" of "IGSV IJsselsprong", kenbaar.

Onze zienswijze beperkt zich op dit moment nog tot slechts het plandocument en het bijbehorende achtergrond-document.

Wat betreft de Plan-milieueffectrapportage, dient deze brief te worden bestempeld als een pro-forma bezwaar. Het aanvullende inhoudelijke commentaar op de inhoud van dit rapport (inclusief de eventuele omissies hierin), zal aan u zo spoedig mogelijk en uiterlijk binnen 3 weken vanaf heden worden toegezonden.

Er bestaat een duidelijk verband tussen de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek en het Plan IJsselsprong, onder andere wat betreft het onderwerp woningbouw. Dit is de eerste maal dat wij u een zienswijze / inspraakreactie doen toekomen, waardoor onze zienswijze wat uitgebreider uitvalt.

1. Onduidelijkheid t.a.v. aard en omvang van voorliggende besluiten

Het plan IJsselsprong is een intergemeentelijke structuurvisie, die een aantal doelstellingen en voorgestelde maatregelen/activiteiten die elk afzonderlijk voortkomen uit onderscheiden beleidsvelden met bijbehorende –kaders, financieringswijzen en inspraaktrajecten.

Concreet combineert het plan activiteiten en maatregelen gericht op de realisatie van doelstellingen op de beleidsterreinen van hoogwaterbestrijding, woningbouw/huisvesting, infrastructuur en natuurontwikkeling.

Belangrijkste onderdeel en sturend in het planningstraject zoals dat de afgelopen jaren is doorlopen voor het project IJsselsprong, is het onderdeel hoogwaterbestrijding.

Het Rijk heeft de gezamenlijke initiatiefnemers voor het plan IJsselsprong immers de gelegenheid gegeven om tot medio 2008 te komen met een eigen plan, als alternatief voor de bestaande afspraken en maatregelen in het kader van de PKB Ruimte voor de rivier.

De initiatiefnemers voor het Plan IJsselsprong hopen d.m.v. dit plan een zgn. Omwisselbesluit mogelijk te maken, dat zou inhouden, dat via andere dan de in de PKB voorgestelde maatregelen toch de doelstellingen qua veiligheid worden behaald.

¹ De "Ontwerp Intergemeentelijke structuurvisie IJsselsprong" inzake welke wij bezwaar maken / onze zienswijze inbrengen bestaat uit de volgende documenten: "Het Plan", "De Achtergronden", de "Landbouw Effect Rapportage" en de Plan-milieueffectrapportage (titel hiervan: IJsselsprong: integrale gebiedsontwikkeling ten westen van Zutphen).

De besluitvorming die in het kader van de IGSV IJsselsprong voorligt lijkt zich echter nadrukkelijk niet te beperken tot de hoogwaterbestrijdingsmaatregelen, maar tegelijkertijd vindt ook besluitvorming plaats over de onderwerpen woningbouw, infrastructuur en natuurontwikkeling – althans voorzover het gaat om de ruimtelijke vertaling van zowel bestaande plannen als nieuwe ontwikkelingen of invullingen hiervan voor “het IJsselsprong-gebied”.

En daarmee heeft de voorliggende besluitvorming als wij het goed zien, een driedubbele doelstelling:

nadere uitwerking cq. concretisering c. ruimtelijke vertaling van reeds bestaande plannen voor het IJsselsprong-gebied voor de doelstellingen infrastructuur en woningbouw en natuurontwikkeling;

toevoeging van nieuwe elementen hieraan cq ontwikkeling van nieuwe elementen binnen deze bestaande plannen;

basis bieden voor het omwisselbesluit (te nemen in Den Haag door het Rijk) voor wat de hoogwaterdoelstellingen en –maatregelen.

Deze driedubbele doelstelling heeft voortdurend geleid tot onduidelijkheid in de communicatie naar inwoners, gebruikers en belanghebbenden in het gebied, tot op heden aan toe. Door het bestaan van deze onduidelijkheid, in combinatie met de tijdsdruk op de planvorming en bijgevolg ook op de communicatie en inspraaktrajecten als onderdeel hiervan – dit vanwege de deadline die was geformuleerd vanuit Den Haag m.b.t. het Omwisselbesluit - hebben inwoners, gebruikers en belanghebbenden onvoldoende gebruik kunnen maken van hun rechten.

Wij noemen 4 voorbeelden van deze onduidelijkheid:

- door het projectbureau IJsselsprong heeft in de periode april-juni 2007 een peiling plaatsgevonden naar de mening van de inwoners in het gebied en andere geïnteresseerden. Hiertoe is een vragenlijst verstuurd met de mening t.a.v. 3 ontwerp-alternatieven / zoekrichtingen. Vooral wat betreft de hoogwaterbestrijdingsmaatregelen waren er verschillen tussen deze alternatieven, maar –zij het in mindere mate of meer hiervan afgeleid- ook t.a.v. de andere thema’s (woningbouw, infrastructuur, natuur). Hierdoor werd op z’n minst *gesuggereerd* dat inderdaad ook t.a.v. die andere thema’s keuzen voorliggen, bijv. t.a.v. de omvang van de ingrepen die worden voorgesteld. Tegelijkertijd werden hierover echter *in het geheel geen vragen gesteld* naar de mening van inwoners, tijdens de peiling / bevolkingsparticipatie².
- Door diverse sprekers namens de initiatiefnemers op inspraak- en voorlichtings-bijeenkomsten de afgelopen maanden werd t.a.v. het onderwerp woningbouw aangegeven, *dat de besluitvorming t.a.v. het aantal te bouwen woningen in de IJsselsprong al zou zijn afgerond*. De besluiten hierover waren eerder genomen binnen het verband van de Regio Stedendriehoek en stonden nu niet ter discussie. Indien en voorzover verslagen zijn gemaakt van deze inspraakbijeenkomsten, is dit te controleren.
- Echter, tegelijkertijd werd, vaak door diezelfde sprekers op inspraak- en voorlichtings-bijeenkomsten de afgelopen maanden t.a.v. het onderwerp woningbouw aangegeven, *dat het werkelijke aantal te bouwen woningen in de IJsselsprong nog niet vaststond*. De behoefte aan woningen zou worden gemonitord en afhankelijk daarvan zou worden bepaald, of en hoeveel woningen gebouwd zouden mogen worden. Zelfs het aantal van 3.000 lijkt als bovengrens niet geheel vast te staan.
- De routing van de N345 bij Voorst wordt aangegeven als nog nader te bepalen. Tegelijk staan er al wel 4 alternatieve routes globaal ingetekend op de plankaarten. Wat is de juridische impact hiervan? In hoeverre worden hiermee rechten en belangen

² Dat diverse inwoners en belanghebbenden toch ongevraagd hun mening gegeven hebben t.a.v. die onderwerpen, geeft alleen maar aan hoe sterk zorgen rondom die andere onderwerpen ook leven.

al wel geschaad en kunnen rechten worden uitgeoefend? Zijn nog andere tracés denkbaar bijvoorbeeld of niet? Dient de om te leggen N345 exact binnen de contouren te vallen van de getrokken dikke paarse lijnen of kan hij ook nog langs de rand daarvan lopen? Evenzo staan in De Hoven 3 dunne nauwelijks waarneembare lijntjes ingetekend op de plankaart met als legenda "bestaand, herstructurering". De kaart op p.17 evenals de impressie op p.18 doen vermoeden dat de infrastructuur binnen De Hoven ingrijpend wordt gewijzigd, met alle (negatieve) consequenties van dien, o.a. op het gebied van leefbaarheid. Wat betreft de aanpassing van de infrastructuur binnen De Hoven, is deze aanpassing niet eerder gecommuniceerd en bijgevolg volstrekt onbekend. En hier zijn exact dezelfde vragen te stellen als voor de alternatieven bij Voorst. Volstrekt onduidelijk voor bewoners en belanghebbenden in hoeverre zij nu, dus in het kader van de vaststelling van de IGSV IJsselsprong, voor hun rechten en belangen terzake moeten opkomen of niet en ook of en in hoeverre dit later nog kan.

Door deze onduidelijkheid dient ons inziens bij elke nadere uitwerking of vertaling van de IGSV IJsselsprong in bestemmingsplannen alsnog een volledige uitwerking te worden geboden en volledige inspraak mogelijk te zijn, zowel t.a.v. beslissingen op detailniveau, als t.a.v. beslissingen inzake zoekgebieden en voor de reeds aangegeven zoekgebieden of tracés beschikbare alternatieven.

2. Misleiding t.a.v het onderwerp herziening van woningbouwprogramma

Inzake het onderwerp informatievoorziening aan inwoners en belanghebbenden, hebben wij nog een ernstige tekortkoming geconstateerd in de berichtgeving vanuit sprekers, die namens de initiatiefnemers het woord voerden. Op diverse bijeenkomsten waar wijzelf aanwezig waren werd in reactie op vragen of kritiek vanuit de zaal, inzake de noodzaak tot aanpassing van het bouwprogramma van de Regio Stedendriehoek aangegeven, dat een dergelijke aanpassing al had plaatsgevonden en dat het programma al was verlaagd, van 38.000 te bouwen woningen naar 33.500 te bouwen woningen. Hiermee werd dus gesuggereerd, dat de bouwprognose zou zijn verlaagd met 4.500 nieuwbouwwoningen tot 2030.

Echter, in de Regio Stedendriehoek zijn in de periode 1-1-2000 t/m 31-12-2004 6.885 woningen bijgebouwd, zoals is te berekenen op basis van de gegevens uit het Statistisch Overzicht 2007 van de Regio Stedendriehoek (zie o.a. tabel 15).

Per saldo heeft dus geen verlaging met 4.500 woningen plaatsgevonden zoals werd gesuggereerd bij de beantwoording van de kritiek vanuit de zaal, maar een ophoging met ongeveer 2.500 woningen.³

Wij kunnen niet anders concluderen dan dat sprake is van misleiding op dit punt, hetgeen wij als zeer ernstig bestempelen omdat het (in aanvulling op het al onder 1 genoemde aspect van onduidelijkheid) verder afbreuk doet aan het inspraakproces.

Dat bestuurders voor deze misleiding niet op het matje worden geroepen is ons inziens o.a. te danken aan de lastige controleerbaarheid van e.e.a. voor "leken", onder meer veroorzaakt door de gewijzigde samenstelling van de Regio Stedendriehoek. Maar ook door het feit dat gemeentebestuurders zich als het ware kunnen verschuilen achter afspraken die zijn gemaakt binnen de Regio of achter trajecten zoals onderzoeken of evaluaties die lopen binnen de Regio en waarop door een individuele gemeenteraad moeilijk invloed of controle valt uit te oefenen.

³ Immers: 38.000 minus 6.885 = 31.015 woningen. Dit zou per 1-1-2005 het ongewijzigde bouwprogramma zijn, terwijl dit dus is opgehoogd tot 33.500 door de Regio Stedendriehoek. Een verlaging met 4.500 waarvan wordt gesuggereerd op de inspraak-avonden dat deze heeft plaatsgevonden, zou een bouwprogramma inhouden van 26.515 woningen in plaats van 33.500. Overigens is de samenstelling van de Regio Stedendriehoek gewijzigd, maar ook wanneer hiervoor wordt gecorrigeerd, blijkt dat per saldo geen sprake is van een daling van het woningbouwprogramma van de Regio Stedendriehoek na de Evaluatie uitgevoerd door ABF, maar een stijging (van orde grootte 530 à 550 woningen). Dit is op diverse inspraakbijeenkomsten als standpunt verwoord door bestuurders. Hier sprake van misleiding.

Door de verwevenheid van de besluitvorming binnen het project IJsselsprong met de besluitvorming van de Regio Stedendriehoek, konden wij er niet omheen dit punt in deze zienswijze uitgebreid te behandelen.

3. Woningbouw

Dan belanden wij hier bij wat voor ons het inhoudelijke hoofdpunt is van onze zienswijze: het onderwerp woningbouw. Het is het hoofdpunt omdat de andere inhoudelijke punten ermee samenhangen.

Het onderwerp woningbouw is integraal onderdeel van het Plan IJsselsprong waar in de IGSV -in het verlengde van besluiten inzake de totale woningbouw-opgave van de Regio Stedendriehoek die in 2007 zijn vastgesteld door de gemeenten van de Regio Stedendriehoek, via de vaststelling van de Regionale Structuurvisie- opnieuw een besluit over wordt genomen; de IGSV vormt de ruimtelijke vertaling van de Regionale Structuurvisie voor het plangebied van de IJsselsprong waarmee het risico op daadwerkelijke realisatie van de geplande bouwopgave in het plangebied weer een stap dichterbij dreigt te komen. Aangezien wij tegen bebouwing van het plangebied zijn (vanwege de hieronder nader aangegeven redenen) en ons inziens ook overtuigend is aangetoond dat de noodzaak hiertoe ten enenmale ontbreekt, hebben wij gemeend deze zienswijze op te stellen. Bovendien is het voor ons 'zelfs' aanleiding geweest om in Zutphen een Milieudefensie-afdeling te vormen.

Milieudefensie is niet tegen woningbouw als zodanig. Wij vinden echter nadrukkelijk, dat de steeds schaarsere, open ruimte zolang mogelijk moet worden behouden en ontzien – overall, maar vooral waar sprake is van gebieden met hoge natuurwaarden of -potentie.

Het riviereengebied in zijn algemeenheid voldoet hier al aan – des te meer de IJssel, waarvan niet voor niets grote delen van de uiterwaarden over de complete lengte zijn bestempeld als Vogelrichtlijngebied en Natura 2000 gebied.

Evenzeer geldt dit voor het gebied rondom De Hoven, een nu nog kleine woongemeenschap waar zowel ten Noorden als ten Zuiden uiterst belangrijke verbindingzones zijn gepland tussen de IJssel en de Veluwe in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur.⁴ Verbindingen die alleen goed functioneren als ze voldoende robuust zijn. Provinciale hoofdwegen en spoorwegen die deze verbindingen doorkruisen zijn al ernstige belemmeringen. Extra bebouwing in dit gebied in aantallen van duizenden stuks belast dit gebied op een dusdanige manier, dat de natuurpotentie van het gebied in gevaar komt / niet meer gerealiseerd zal kunnen worden – ondanks alle compenserende maatregelen en mooie tekeningen vol groene vlakken en groene pijlen in de plannen.

Overigens geldt evenzeer voor vele andere gebieden binnen de Regio Stedendriehoek, dat deze niet voor bebouwing in aanmerking komen. Het principe van “vooral bouwen bij de 3 steden en niet in het groene tussenliggende gebied” heeft dan ook onze steun. Ons inziens behoort het gebied bij De Hoven echter al bestempeld te worden als onderdeel uitmakend van het groene tussenliggende gebied en verdient net als bij Steenenkamer en de Deventer Hoven besloten te worden, om ter plaatste niet te bouwen.

Uit onze eigen berekeningen, evenals berekeningen van de Gelderse Milieufederatie, evenals van dhr. drs. W. Derks van de Universiteit van Maastricht en het Kenniscentrum voor Bevolkingsdaling en –Beleid, blijkt nadrukkelijk dat véél minder woningen nodig zijn tot 2030 dan momenteel wordt aangenomen door de Regio Stedendriehoek.

⁴ Op de kaart op de website van Alterra (www.synbiosys.alterra.nl) valt het gehele gebied De Hoven zelfs binnen de Ecologische Hoofdstructuur. Laat de begrenzing van de EHS ter plaatse zoals de Provincie Gelderland deze momenteel in procedure heeft “geringer” zijn, evenwel blijft duidelijk dat bebouwing van het gebied de robuustheid en daarmee de functionaliteit van de ecologische verbindingzones tussen IJssel- en Veluwelandschap ter plaatse sterk nadelig zal beïnvloeden.

In plaats van het oorspronkelijke aantal van 38.000 woningen (opgenomen in de Ontwerp Regionale Structuurvisie van de Regio Stedendriehoek uit 2005), volstaat volgens onze berekeningen een bouwprogramma tot 2030 van circa 23.000 à 25.000 woningen.⁵ Tot en met 1-1-2007 waren in de regio reeds 11.900 woningen gebouwd of in aanbouw. En reeds voorzien voor de periode 2008 t/m 2012 een aantal van ruim 16.500 te bouwen woningen (exclusief vervanging). Ook voor de periode 2012-2015 zijn al zo'n 4.500 woningen in voorbereiding binnen de Regio Stedendriehoek.⁶

Uit deze cijfers komt het beeld naar voren, dat deze reeds in voorbereiding zijnde locaties (ingepland vóór het jaar 2015!) bij elkaar toereikend zijn, om ruimschoots te voorzien in de behoefte van de Regio Stedendriehoek tot aan 2030. Er zijn maar liefst 8.000 woningen meer in voorbereiding tot en met 2015, dan nodig zijn tot om te voorzien in de behoeften tot en met 2030!

Kortom: zélf s wanneer enkele van deze locaties afvallen of verlaat in ontwikkeling komen, kan het aantal van 25.000 woningen nog worden gehaald.

Opgemerkt zij hierbij, dat in alle vermelde aantallen de geplande woningen in het kader van de IJsselsprong Zutphen door ons niet zijn meegeteld!

Oftewel: vanuit de behoeften op het niveau van de Regio Stedendriehoek is een woningbouwlocatie bij De Hoven nadrukkelijk niet te rechtvaardigen.

Ook bezien op het niveau van Zutphen zelf, ontgaat ons ten enenmale de noodzaak en ontbreekt de onderbouwing. De plancapaciteit binnen Zutphen zelf buiten De Hoven bedroeg op 1 januari 2007 ruim 3.700 woningen, volgens ambtelijke opgave van de gemeente Zutphen. Dit aantal is toereikend om de woningbehoefte van Zutphen zelfs bij een hoge inkomende migratie van ongeveer 0,5 % (hetgeen om allerlei redenen ons inziens ongewenst is, zoals wij ook elders in deze zienswijze aangeven) tot aan 2030 op te kunnen vangen.⁷

Wij hebben geprobeerd de prognose van de Regio Stedendriehoek van 38.000 woningen te begrijpen en via berekeningen ook maar in de buurt te komen, maar het lukt ons niet. We kunnen absoluut de woningbouwprognose van de Regio Stedendriehoek niet rijmen met het beleidsuitgangspunt van een lage (netto) inkomende migratie, dat de Regio Stedendriehoek zelf zegt te hebben gekozen⁸. Slechts door uit te gaan van een hoge inkomende migratie is de prognose van 38.000 woningen ons inziens te rechtvaardigen. De wijze waarop het thema verdunning uitpakt in de woningbouwprognoses roept bij ons eveneens grote vraagtekens op. Terwijl de vergrijzing én verdunning binnen de Regio Stedendriehoek al iets verder zijn gevorderd dan in Nederland als geheel, hanteert de Regio een woningbouw-opgave ten gevolge van de verwachte verdunning die ongeveer 9.000 woningen hoger ligt, dan wanneer binnen de Regio gerekend zou worden met landelijke ervarings-cijfers t.a.v. verdunning.

Wij verzoeken u dan ook om een onderbouwing, die rechtvaardigt en verklaart, waarom binnen de Regio Stedendriehoek zou moeten worden gerekend met een aanzienlijk sterkere verdunning dan wat op nationaal niveau het geval is.

Nieuwbouw bij De Hoven staat ook haaks op de voorkeursvolgorde voor bouw-ontwikkeling die de Regio Stedendriehoek zelf voorstaat, en die op nationaal niveau reeds lang als beleidslijn geldt: "eerst inbreiden en dan pas uitbreiden". In 2006 is bovendien gebleken uit

⁵ Uitgaande van de vernieuwde samenstelling van de Regio Stedendriehoek zoals deze momenteel geldt.

⁶ Op basis van cijfers van de Regio Stedendriehoek en de gemeenten Apeldoorn, Zutphen en Deventer.

⁷ De gemiddelde inkomende migratie van Zutphen de afgelopen 10 jaar is ongeveer 0,5 %. De laatste 5 jaar 0,0 %.

⁸ Zie p.36 van de Regionale Structuurvisie van de Regio Stedendriehoek.

interdepartementaal onderzoek, dat inbreiding niet duurder hoeft te zijn voor gemeenten dan uitbreiding.⁹

Op De Mars kunnen in het kader van de herstructurering die hier toch moet plaatsvinden en waarbij ook een beroep zal worden gedaan op gemeentelijke gelden, ons inziens bovendien beduidend meer woningen worden gebouwd dan het aantal van 1.000 stuks (waarvan 800 als groei van de woningvoorraad) dat tot nog toe hier is begroot door de gemeente Zutphen.

Slechts zeer kleinschalige woningbouw, in hoofdzaak bestemd voor de doorstroom van inwoners van De Hoven zelf, kan onze instemming wegdragen – en dan overigens met als redenen het leveren van een geringe bijdrage aan het op peil houden van voorzieningen ter plaatse, plus het mogelijk maken voor senioren uit de wijk om in de wijk te blijven wonen temidden van hun sociale netwerk.

Het zal uit bovenstaande duidelijk zijn, dat wij geenszins andere valide redenen zien om ter plekke te bouwen.

Wanneer de gemeente Zutphen cq. de Regio Stedendriehoek de plannen zou doorzetten om te bouwen bij De Hoven, verwachten wij dus gelet op bovenstaande, dat deze woningen geenszins (of slechts voor een gering deel) bezet zullen worden door bewoners uit de Regio Stedendriehoek – aangezien de behoefte daartoe er straks niet meer zal zijn. Met andere woorden: de woningen die in dat geval gebouwd gaan worden, zullen geën bijdrage leveren aan het startersprobleem, maar daarentegen wel leiden tot instroom van “migranten” van buiten de regio, en eveneens leiden tot extra forensenverkeer.

Ter wille van de beknoptheid wijzen wij u nog op enkele andere feiten:

- de COROP-regio Achterhoek vertoont als geheel reeds een dalende bevolking. Zutphen zou zich niet enkel moeten oriënteren op de afspraken binnen het kader van de Regio Stedendriehoek, maar ook de ontwikkelingen binnen de verdere Achterhoek bij haar toekomstvisie moeten betrekken
- In de Regio Stedendriehoek zal het geboorteoverschot met ingang van 2012 negatief worden. Binnen de gemeente Zutphen zal 2014 het eerste jaar zijn met een negatief geboorte-overschot. Dit zijn vrij vaststaande gegevens. Ook verdunning en levensverwachting zijn verschijnselen die goed voorspeld kunnen worden. Slechts de factor migratie zorgt voor een stuk onvoorspelbaarheid en rechtvaardigt een zekere bandbreedte in de kwantitatieve woningbouwplanning.
- Over de onderwerpen “stagnerende bevolkingsgroei” en “krimpende bevolking” in relatie tot overheidsbeleid zijn de afgelopen jaren diverse publicaties verschenen en adviezen opgesteld door Rijksdiensten of adviesorganen, zoals zeer recent nog door de Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB) en de Raad voor de Financiële Verhoudingen (RFV) in hun advies “Bevolkingsdaling, gevolgen voor bestuur en financiën”. Belangrijk element in al deze rapporten is steevast, dat bestuurders neigen naar ontkenning van de werkelijkheid en denken, dat het in hun gemeente wel mee zal vallen. Mede hierdoor wordt overheidsgeld geïnvesteerd in verkeerde projecten. Wanneer scholen bijvoorbeeld vrij gaan komen door daling van het aantal jongeren, zijn dit toekomstige herstructureringsobjecten. Wanneer bedrijven gaan verplaatsen door gebrek aan arbeidskrachten door de dalende beroepsbevolking (in de COROP-regio Veluwe al ingezet) komt ruimte vrij op bedrijventerreinen. Enz. enz.
- Het Ruimtelijk Planbureau (RPB) stelt, dat nieuwbouw vooral plaats moet vinden in die regio's in Nederland waar sprake is van economische groei. Dit zijn vooral gebieden in de Randstad.¹⁰
- Zowel op nationaal niveau als op regionaal niveau doen de (veronderstelde) woningtekorten zich vooral voor in 2 segmenten: dat van de starters en dat van de

⁹ IBO Verstedelijking; locatiekeuzes bij woningbouw, eindrapportage Werkgroep Verstedelijking (maart 2006)

¹⁰ RPB, Betaalbaarheid van koopwoningen en het ruimtelijk beleid, oktober 2006.

senioren. Beide tekorten hebben vooral van doen met betaalbaarheid. Huisvesting voor starters is voor een groot deel oplosbaar door het probleem van de seniorenhuisvesting op te lossen. Wanneer betaalbare appartementen of woningen voor senioren gebouwd zouden worden die voor hen toegankelijk zijn zonder dat ze een beroep behoeven te doen op hun spaargeld en waarbij ze juist iets extra's overhouden vanuit de overwaarde van hun huis (dit impliceert een prijsklasse tot maximaal circa € 140.000) kan de doorstroom op de woningmarkt op gang komen. Nu stagneert deze doordat het voor senioren onaantrekkelijk is om hun goedkope huur- of koopwoning te verlaten. Het instrument "Koopgarant" zou ons inziens hiervoor moeten worden ingezet. Gemeenten zouden hierin een regisserende rol kunnen vervullen en kunnen bevorderen, dat woningcorporaties hier actiever in optreden. Ook zouden gemeenten oudere inwoners kunnen uitnodigen om in te schrijven voor een speciaal op te zetten project gericht op het ontwikkelen van betaalbare seniorenhuisvesting. Indien dit te ver gaat zou een eerste stap onderzoek kunnen zijn ten einde na te gaan, in hoeverre en onder welke condities senioren bereid zouden zijn hun woning te verlaten ten behoeve van een kleinere seniorenwoning.

Tot slot wijzen wij u nog op het artikel in de Zutphense Koerier van 19 maart jl., getiteld "Vogelaar stillietjes op visite in Zutphen". In dit artikel wordt onze stelling bevestigd, dat de Regio Stedendriehoek overijverig is wat betreft haar nieuwbouw-activiteiten. Een citaat hieruit: (...) Met de minister "is voor de periode 2005-2010 een woningbouwproductie van tenminste 7107 overeengekomen. De verwachting is echter dat er zo'n 9300 woningen zullen worden gebouwd. Vogelaar werd met alle eergaards ontvangen door de Zutphense wethouder Rick de Lange, daarbij vergezeld door zijn collega's uit de andere regiogemeenten (....)".

Gelet op het bovenstaande verzoeken wij u dan ook tot een vergaande aanpassing van de plannen. Wij verzoeken u de woningbouw bij De Hoven te beperken tot een aantal van maximaal enkele honderden, getemporeerd in te vullen en qua typen en prijsstelling afhankelijk te maken van de wensen en behoeften van primair de inwoners van De Hoven en secundair andere inwoners van Zutphen.

Dat u hierbij zo klimaatneutraal mogelijk wilt bouwen, kunnen wij alleen maar toejuichen.

4. Toekomst / vervolgbesluiten woningbouw

In het Plan IJsselsprong is sprake van een gefaseerde invulling van het aantal van 3.000 woningen bij De Hoven (zie o.a. p.5 van "Het Plan", het schema getiteld "IJsselsprong in vogelvlucht"). De vraag is, hoe deze fasering in de praktijk zal worden vormgegeven, welke inspraakmogelijkheden dan bestaan, welke onderbouwing per keer dat een besluit tot nieuwbouw aan de orde is wordt geleverd, enzovoorts. Gelet op wat wij onder de punten 1 en 2 van deze zienswijze hebben ingebracht, hebben wij op dit moment weinig vertrouwen in de informatievoorziening die dan naar inwoners en belanghebbenden zal plaatsvinden evenals in het besluitvormingsproces dat dan zal plaatsvinden, hoewel wij natuurlijk hopen op het tegendeel.

Ook nu, anno 2008 geldt, dat het logisch zou zijn geweest als eerst een actualisatie van het ABF-onderzoek was uitgevoerd en dat pas dan de IGSV IJsselsprong in de inspraak was gegaan, evenals de plannen voor een nieuwbouwlocatie bij Lochem. De volgorde was echter omgekeerd, en slechts vanwege de grote druk die tijdens inspraakbijeenkomsten is uitgeoefend (o.a. in Lochem), is besloten door de initiatiefnemers voor het project IJsselsprong om alsnog nu in 2008 deze actualisatie uit te voeren.

Een andere tekortkoming die wij zien is de mate waarin met inwoners en belanghebbenden over de woningbouwplannen is gecommuniceerd.

Wat betreft de Ontwerp Regionale Structuurvisie Stedendriehoek is slechts 1 (regionale) informatiebijeenkomst gehouden (d.d. 16-1-2007) in het gemeentehuis te Twello. Ver weg voor inwoners uit Apeldoorn, Deventer en Zutphen: waarom niet tenminste 3 bijeenkomsten georganiseerd, tenminste 1 in elk van deze steden?

Ook over (de eindversie van) het huidige Plan IJsselsprong is slechts 1 informatiebijeenkomst gehouden.

Daarnaast blijkt de Regio onverkort vast te houden aan haar eigen standpunt, ondanks grote maatschappelijke weerstand en twijfels t.a.v. de onderbouwing van de plannen. Een fors deel van de circa 100 inspraakreacties op het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030¹¹ hadden (o.a.) betrekking op de het onderdeel woningbouw en bepleite een verlaging van het bouwprogramma en ontzien van het IJssellandschap. Voor het leeuwendeel van de circa 385 inspraakreacties op de Ontwerp Regionale Structuurvisie Stedendriehoek geldt hetzelfde.

Zie verder ook punt 2 van deze zienswijze.

Wij vrezen, gelet op de (nog korte) historie, dat de informatievoorziening en besluitvorming in de toekomst op dezelfde wijze zal blijven plaatsvinden. Ons inziens is dan noch sprake geweest van onafhankelijke oordeelsvorming inzake de noodzaak tot woningbouw bij De Hoven, noch van goed doorlopen inspraaktrajecten inclusief de bijbehorende objectieve informatieverschaffing.

Wij hopen dat u dit vooroordeel t.a.v. de toekomst wilt wegnemen door aan te geven, dat u (voorzover u vast wilt houden aan de woningbouwlocatie De Hoven) instemt met onafhankelijk onderzoek dat bovendien wordt aangestuurd vanuit een breed samengestelde stuurgroep, uit te voeren elke keer voorafgaand aan een besluit om opnieuw een cluster woningen te laten ontwikkelen.

Ook dient de stuurgroep tijdens het onderzoek inzage te hebben in de actuele plancapaciteit en potentiële bouwlocaties en inbreidingsmogelijkheden binnen de gehele regio Stedendriehoek.

¹¹ Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030. Nota inspraak en overleg, oktober 2006.

5. Gevolgen voor natuur en landschap en binnenstad

De grootschalige woningbouw bij De Hoven leidt tot een direct verlies aan open ruimte van circa 250 ha, gelegen in één van Nederlands mooiste landschappen. In het gebied waar de woningbouw is voorzien, verblijven nu al een groot aantal soorten die op grond van de Flora- en Faunawet streng beschermd zijn en/of die vallen onder de Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn. Uit een door onszelf uitgevoerde administratieve inventarisatie blijkt dat tenminste 71 streng beschermde diersoorten voorkomen in de kilometervakken waar het te bebouwen gebied in valt.¹²

Direct naast de gebieden waar de woningbouw is gepland bevinden zich bovendien gebieden met een beschermde status: de uiterwaarden zijn al bestaand Vogelrichtlijn-gebied en opgenomen in de Ecologische Hoofdstructuur. De Natura 2000 aanwijzing is voorzien. Belangrijker haast nog dan de directe aantasting van natuurwaarden binnen de te bebouwen gebieden en de verstoring van de direct aangrenzende gebieden is het verlies aan toekomstpotentie¹³ van het gebied, zowel wat betreft het natuurbelang als het veiligheidsbelang / rivierbelang door de geplande woningbouw.

Belangrijke ecologische verbindingzones zijn voorzien binnen een afstand van enkele honderden meters (hemelsbreed) vanaf de rand van de toekomstige wijk De Hoven. Zoals wij ook al vermelden onder punt 3 (pag. 4) van deze zienswijze, verwachten wij dat de uitbreiding van de bebouwing ter plaatse (inclusief het extra verkeer dat hierdoor wordt gegenereerd) de functionaliteit van de te realiseren Ecologische Verbindingszones tussen Brummen en Voorst ernstig zal aantasten.

Bij de voortduur hebben allerlei natuur- en milieu-organisaties zich uitgesproken tegen de grootschalige woningbouw bij De Hoven. Ook al bevat het Plan IJsselsprong ook allerlei elementen die natuurontwikkeling beogen te bevorderen (die anders overigens sowieso zouden moeten plaatsvinden), per saldo is het effect van het Plan op natuur en landschap fors negatief en leidt het naar onze stellige overtuiging tot een onaanvaardbaar en onomkeerbaar verlies aan natuurpotentie.

Daarnaast leidt de woningbouw tot verlies aan ruimte voor de rivier. Dit behandelen wij echter onder punt 7.

Tot slot willen wij benadrukken, dat de initiatiefnemers voor het Plan IJsselsprong niet alleen economische waarde opbouwen (in de vorm van vastgoed), maar ook economische waarde vernietigen via deze bouwplannen. Steeds vaker weten burgers, overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven de waarde van een mooi landschap in geld uit te drukken en te benutten. Wij wijzen u bijvoorbeeld op de mogelijkheden die de Europese Interreg regeling in dit kader biedt. O.a. de Provincie Noord-Brabant en de gemeente Boxtel zijn betrokken bij innovatieve projecten op dit gebied die behoud en verbetering van landschappelijke waarden voorstaan.

Wij vermoeden dat u vanuit hen waardevolle suggesties kunt krijgen voor nieuw beleid ter ondersteuning van het waardevolle IJssel-landschap. Te denken valt bijvoorbeeld aan het in intergemeentelijke samenwerking, ondersteund door de Provincie Gelderland, in nauwe samenwerking met plattelandsbewoners, MKB en agrarisch ondernemers, ontwikkelen van een label voor hoogwaardige ambachtelijke IJssel-producten (te denken valt hierbij niet alleen aan voedsel, maar ook aan meubels enz.).

Streekgebonden particulier geld kan hierbij op slimme wijze worden ingezet. In Brabant is de Streekrekening "Het Groene Woud", in samenwerking met de ASN-bank ontwikkeld, bijvoorbeeld een enorm succes. Investerings in landschapsonderhoud en -verbetering

¹² Het gaat om de uurhokken 208-462, 209-462, 208-461, 209-461, 208-460 en 209-460. Gegevens van www.natuurloket.nl

¹³ Toekomstpotentie of toekomstwaarde, in het kader van ruimtelijke planbeoordeling een belangrijk criterium, in het kader van duurzame ontwikkeling minstens zo belangrijk als de (actuele) gebruikswaarde van een gebied.

kunnen op die wijze via publiek-private samenwerking gerealiseerd worden.¹⁴ Milieudefensie Zutphen biedt u aan hierover mee te denken en zou het sterk toejuichen wanneer de initiatiefnemers voor het Plan IJsselsprong zouden inzetten op dit type ontwikkelingen, in plaats van het inzetten op grootschalige woningbouw in het waardevolle Ijssellandschap. Ook de uiterst waardevolle binnenstad van Zutphen dreigt bij een verder voortgaande groei van Zutphen minder aantrekkelijk te worden voor toeristen en bewoners, door de toenemende druk op de binnenstad.

Meer inwoners vragen meer voorzieningen – ook voorzieningen die zich bouwkundig meestal niet goed laten inpassen in een historisch stadscentrum zoals parkeergarages, discotheken, bioscopen, supermarkten.

Ook het wegennet rond het centrum kan overbelast worden (hetgeen immers nu al frequent het geval is). Voor de aantrekkingskracht van een historische stadskern geldt, dat hier ergens een kritisch omslagpunt ligt.

Zutphen wordt nu mede vanwege haar kleinschaligheid gewaardeerd door zowel bezoekers als inwoners, als alternatief voor de grootschaliger steden Deventer en Nijmegen.

Tot slot zal, indien daadwerkelijk een te hoog aantal woningen wordt gebouwd bij De Hoven en overal in de Regio Stedendriehoek zoals wij hiervoor onder punt 3 hebben gesteld, deels gebouwd worden “voor de leegstand”, met als consequentie kapitaalverlies elders in de woningvoorraad of zelfs op de nieuwbouwlocatie.

6. Ruimte voor de rivier

Het Plan IJsselsprong is primair bedoeld om een alternatieve oplossing te bieden voor de bestaande plannen voor hoogwaterbestrijding zoals vervat in de PKB Ruimte voor de Rivier. Er bestaan verschillende manieren om om te gaan met de hoogwaterproblematiek.

Verdieping, verbreding, hoogwatergeulen, nevengeulen, kades, opblaasbare waterkeringen, verwijderbare dijken, retentiegebieden...

Elke maatregel heeft z'n eigen voor- en nadelen. Daarnaast bepaalt de lokale situatie welke maatregelen in welke mate überhaupt mogelijk zijn.

Het is enerzijds typisch Nederlands om hierbij vooruit te denken en te plannen en pro-actief maatregelen te nemen, ter bescherming van de veiligheid van onze inwoners en van de welvaart die is opgebouwd.

Anderzijds is het typisch Nederlands om hierbij al polderend tot compromisbesluiten te komen, die iedereen tevreden lijken te stellen maar waarbij het eigenlijke karakter en de eigenlijke (hoofd)doelstelling verloren gaat.

Wij vrezen dat dit nu dreigt plaats te vinden met betrekking tot de hoogwaterproblematiek bij Zutphen, gedreven door de uitbreidingsambities van het Zutphense bestuur.

Na het hoogwater van 1993, verwachtte niemand dat in 1995 alweer zo'n hoogwatersituatie zich voor zou doen in Nederland. De modellen op basis waarvan de overstromingsfrequentie wordt berekend, moesten drastisch worden herzien en werden door de werkelijkheid ingehaald. Eén van de ondergetekenden werkte gedurende 2 jaar voor het Projectbureau De Maaswerken.

Het thema klimaatverandering houdt de wetenschap al meer dan 10 jaar intensief bezig en nog steeds worden er nieuwe feiten ontdekt die leiden tot flinke aanpassingen. De rekenmodellen worden steeds verfijnder maar telkens blijkt nog, dat we bij lange na niet alles weten van het ecosysteem dat Aarde heet. Zo bleek zeer recent dat het tropisch regenwoud een soort van “gezonde radicalen” aanmaakt als natuurlijke afweer tegen verontreinigingen, die o.a. zorgt voor afbraak van methaan. Hierdoor zou methaan een beduidend kleinere rol spelen in de rekenmodellen dan gedacht.

¹⁴ Zie o.a. “Work in Progress. Lifescape your landscape sketchbook”, May 2007, Provincie Noord-Brabant en “Het landschap als imago. Leidraad voor het vermarkten van landschap en streekproducten”, 2008, Provincie Noord-Brabant.

Dit alles pleit ervoor, dat als het ware de door middel van menselijk handelen te sturen maatregelen zorgen voor tenminste het vereiste basisniveau qua veiligheid, en daarnaast dat de capaciteit van het natuurlijke riviersysteem beschikbaar blijft voor het geval dat de door mensen bedachte en uitgevoerde maatregelen onvoldoende effectief blijken te zijn in een gegeven hoogwatersituatie. Het landschap, de planologie moet zodanig worden aangepast of toegerust dat de rivier, mocht het vanuit optiek van veiligheid misgaan, gebruik kan maken van de extra reservecapaciteit die dit landschap biedt. Er moet worden geanticipeerd op de behoefte van de rivier aan een oversized winterbed.

Wij kunnen de hydrologie onvoldoende beoordelen, maar vermoeden dat de oplossing zoals bedacht in het Plan IJsselsprong onvoldoende robuust zal zijn en onvoldoende toekomstwaarde zal hebben.

We vermoeden allereerst dat er nauwelijks overcapaciteit zal zijn t.o.v. de maatgevende ontwerp-afvoer van 18.000 m³/sec, terwijl denkbaar is dat dit in de toekomst toch noodzakelijk zal zijn. Bijvoorbeeld vanwege (al dan niet tijdelijke) verschuivingen in de onderlinge verdeling tussen Rijn/Lek en Waal enerzijds en IJssel anderzijds. Wat pleit voor een stuk flexibiliteit oftewel ruimtelijke overcapaciteit.

Ons inziens dient hierom ruimte te blijven voor een bypass langs De Hoven. Een bypass Oostelijk van Zutphen is immers niet mogelijk en/of niet effectief.

Daarnaast vermoeden wij, dat de nevengeul mogelijk snel zal verzanden of dichtslibben en dat dus frequent onderhoud noodzakelijk zal zijn. En dat, wanneer dat niet gebeurt, de veiligheid mogelijk onvoldoende gegarandeerd kan worden. De hydrologen van Rijkswaterstaat zullen dit ongetwijfeld echter goed kunnen doorrekenen.

Een plofdijk (verwijderbare dijk) bij Cortenoever gaat gepaard met verlies van waardevolle fauna. Grondgebonden dieren zullen zich niet tijdig uit de voeten kunnen maken.

Overstroming van landbouwgronden met mogelijk chemisch verontreinigd rivierwater dient echter ook te worden vermeden.

Landbouw-beoefening met EKO-keurmerk zal na zo'n overstroming vermoedelijk gedurende meerdere jaren niet mogelijk zijn. Overstroming is echter, ook in geval van een bypass, onvermijdelijk. Een combinatie van natuurbeheer en extensieve landbouw ligt dan het meest voor de hand als functies voor het bypasslandschap, eventueel gecombineerd met natuurlijke, landschappelijk ingepaste recreatieve voorzieningen die aanpasbaar zijn aan hoogwater.

7. Verkeer en leefbaarheid

De voorziene woningbouw bij De Hoven heeft vergaande nadelige consequenties op het gebied van verkeer, zowel voor De Hoven zelf zoals het nu is, als voor Voorst, Leuvenheim, als (vermoedelijk) voor de bewoners van Stationsplein en IJsselkade, als voor het milieu. De Plankaart laat zien, dat de aansluiting vanuit De Hoven op de voorziene randweg plaats heeft op 2 plekken.

De Noordelijke aansluiting is (nog steeds) via de Weg naar Voorst. De Zuidelijke aansluiting is via een nieuw aan te leggen hoofdweg. De Weg naar Voorst zal in rechtstreekse verbinding komen met deze nieuw aan te leggen hoofdweg via een nieuw aan te leggen ondertunneling van zowel het spoor naar Apeldoorn als het spoor naar Arnhem. Tevens is hier een aansluiting voorzien op een nieuw aan te leggen hoofdweg vanaf dit punt, parallel aan het spoor, naar de Oude IJsselbrug.

Deze ontsluiting zal gepaard gaan met continuering van de belasting van de Oude IJsselbrug. Het aantal extra kilometers in vergelijking tot de huidige situatie is veel te gering, om om te gaan rijden over de Nieuwe IJsselbrug zoals het projectteam zegt te beogen – althans voor alle verkeer dat van en naar Apeldoorn komt cq gaat. De veronderstelling dat mensen 20 km gaan omrijden via de aan te leggen Randweg en de Nieuwe IJsselbrug is ronduit naïef.

Daarbij komt de extra verkeersdruk van de bewoners van de te bouwen 3.000 woningen. Uitgaande van circa 5.000 extra auto's en circa 15.000 extra vervoersbewegingen per dag (naar en van De Hoven bij elkaar opgeteld) betekent dit per saldo een toename van de

verkeersdruk in grote delen van De Hoven, de IJsselkade, de Oude IJsselbrug en het Stationsplein, met alle gevolgen van dien voor leefbaarheid, uitstoot van fijnstof en geluidshinder.

De Weg naar Voorst heeft het hoogste aantal metingen waarin de normen voor het gehalte aan fijn stof werden overschreden.¹⁵ Omdat de in het Plan IJsselsprong gekozen infrastructurele oplossing naar onze stellige overtuiging dus niet zal leiden tot een substantiële vermindering van de verkeersdruk op de Oude IJsselbrug (en mogelijk zal leiden tot extra verkeersdruk), zal de problematiek worden verergerd bij doorgaan van de plannen. Wij delen de verwachting genoemd in bovengenoemde Rapportage Luchtkwaliteit dan ook geenszins. Wij verzoeken u om uitvoering van een gedegen onderzoek waaruit onmiskenbaar blijkt, dat de overgrote meerderheid (zeg 2/3 deel) van de automobilisten die nu gebruik maken van de N345 en de Oude IJsselbrug, in de nieuwe situatie zoals nu voorgesteld in het Plan IJsselsprong gebruik zou gaan maken van de Nieuwe IJsselbrug. Essentieel onderdeel hiervan is enquêtering van passanten, bijvoorbeeld via fotocamera's te traceren en geautomatiseerde toezending van enquêtes op basis van de bestanden van de RDW.

Slechts een 3^e IJsselbrug, direct ten Noorden van de bestaande Oude IJsselbrug, zou ons inziens een oplossing kunnen bieden voor deze problematiek (in combinatie met maatregelen gericht op een verbeterde doorstroming aan de centrum zijde van Zutphen zoals ondergrondse aansluitingen naar De Mars, het Stationsplein en de IJsselkade). De Oude IJsselbrug zou dan een functie kunnen krijgen voor wandelaars en fietsers.

De bestaande Weg naar Voorst zou dan de hoofdverbinding vanuit de wijk kunnen blijven. De aansluiting vanuit het Zuidelijk deel van De Hoven op deze weg kan vermoedelijk plaatsvinden via bijvoorbeeld een aan te leggen ondergrondse rotonde net ten Noorden van de huidige spoortunnel.

Daarnaast wijzen wij u op het feit, dat de huidige Oude IJsselbrug nu al onvoldoende capaciteit heeft voor wandelaars (2 kinderwagens kunnen elkaar niet eens passeren op grote delen van het pad). De toegankelijkheid van het stadscentrum van Zutphen te voet vanaf De Hoven is ronduit slecht (mede door het ontbreken van een oversteekplaats en zebra-pad op de voor voetgangers en fietsers logische plek ter hoogte van de monding van de Spoordijkstraat). De ambitie verwoord in het Plan IJsselsprong om voorrang te geven aan openbaar vervoer en de fiets verdient onze steun, maar in aanvulling hierop dient ook de toegankelijkheid voor wandelaars en minder validen sterk verbeterd te worden.

Een 3^e IJsselbrug die een grotere doorvaarhoogte heeft en die dient voor snelverkeer zal verder een belangrijke verbetering kunnen betekenen op het gebied van de geluidshinder. Het autoverkeer over de Oude IJsselbrug levert bij het passeren van de naden tussen de weggedelen een flinke geluidsbelasting voor de omgeving op, die 's nachts tot op honderden meters afstand hoorbaar is.

De nieuwe brug dient overigens uiteraard te zijn voorzien van geluidswering.

Wij zijn geen tegenstander van de aan te leggen rondweg / randweg langs De Hoven. Wij denken dat de ontlasting van de Kanonsdijk van verkeer komend vanaf Brummen sowieso een verbetering zal zijn. Wij hebben echter de overtuiging dat de rondweg een ontoereikende oplossing zal zijn.

Wel wijzen wij de gekozen oplossing voor de aanpassing van de infrastructuur binnen De Hoven af. Een hoofdverkeersweg dwars door de wijk gaat gepaard met grote problemen qua leefbaarheid. Ook gaat die oplossing gepaard met onnodig veel sloop en verlies van karakter- en sfeerbepalende gedeelten van de wijk (het belang van deze gedeelten wordt ook in de Welstandsnota van Zutphen onderkend).

¹⁵ Zie hiervoor de Rapportage Luchtkwaliteit 2005, Gemeente Zutphen, 7 september 2006. De Weg naar Voorst is meetlocatie nr. 24, zie tabel 5, pag. 10. Er is sprake van 77 overschrijdingen van het 24-uurs gemiddelde van de concentratie aan fijn stof (PM₁₀) terwijl de wettelijke norm op maximaal 35 overschrijdingen ligt.

Wij stellen ons op het standpunt, dat zonder 3^e IJsselbrug geen woningbouw mogelijk is bij De Hoven.¹⁶

Woningbouw bij De Hoven van grote aantallen woningen leidt door het extra verkeer ook tot extra hinder en verstoring voor de natuur (geluid, verkeersslachtoffers, lichthinder) evenals voor de inwoners van o.a. Voorst, De Kar en Leuvenheim.

Momenteel ontbreekt nog de noodzaak voor een rondweg bij Leuvenheim. De aantasting van landschaps- en natuurwaarden ter plekke door een rondweg op de dijk dient te worden vermeden.

De bouw van woningen bij de Zutphense Hoven leidt dus niet alleen tot aantasting van landschaps- en natuurwaarden en leefbaarheid ter plaatse, maar ook bij Leuvenheim en Voorst.

Wij vinden de keus om bij Zutphen te bouwen vanuit verkeerskundig oogpunt sowieso uitermate onverstandig. Gezien het feit dat de woningbouw niet voor bewoners van de regio zal zijn (zie onder punt 3 van deze zienswijze) en dus merendeels voor forensen of vutters en gepensioneerden uit de Randstad (die allen zo lang mogelijk economisch actief dienen te blijven en vaak ook willen blijven) en die allen dus frequent zullen reizen voor hun werk of beroep, leidt de bouw van woningen op deze locatie indirect tot een onnodige toename van het autoverkeer.

8. Draagvlak binnen De Hoven

Wij constateren, dat ter zake van het draagvlak binnen de wijk De Hoven door de initiatiefnemers geen onderzoek is gedaan.

Wij hebben de stellige overtuiging dat draagvlak voor grootschalige woningbouw en alles wat daarbij komt, ontbreekt bij het merendeel van de huidige bewoners van De Hoven.

Uit onze registratie van ingediende zienswijzen en ondertekende petitie tegen de grootschalige woningbouw bij De Hoven, blijkt dat inmiddels vanuit circa 400 “unieke adressen” (voorzover ons tot op heden bekend) bezwaar is of wordt gemaakt tegen de plannen.

Een totaaloverzicht van de “tegenstemmen” vanuit de wijk kunnen wij echter pas opstellen wanneer door u de inspraaknota zal worden verspreid – omdat een deel van de ingebrachte zienswijzen zich aan onze waarneming onttrekt.

Dit aantal van circa 400 is overigens meer dan een verdubbeling t.o.v. het aantal tegenreacties dat vanuit De Hoven is ingebracht ten tijde van de Ontwerp Structuurvisie Regio Stedendriehoek (dat waren er toen nl. 162, herleid naar unieke adressen).

Wij constateren dan ook dat het draagvlak voor uw plannen absoluut niet groter wordt, de weerstand tegen uw plannen daarentegen wel!

Bewijs ten aanzien van het genoemde aantal is of zal u worden verstrekt vanuit Stichting Behoud Ijssellandschap, het Comité Stop de Ijsselsprong en Milieudefensie Zutphen.

Onze verwachting is dat het aantal voorstanders van de plannen binnen De Hoven beduidend kleiner zal zijn dan het aantal tegenstanders.

Het tot nog toe vanuit De Wijkraad ingenomen standpunt vormt een onvoldoende afspiegeling van de meningen in de wijk.

Bovendien is de meningsvorming aldaar “vervuild” door de koppeling met het onderwerp voorzieningen.

¹⁶ Ter voorkoming van misverstanden: uit de rest van deze zienswijze is u naar wij aannemen voldoende duidelijk, dat wij sowieso het standpunt hebben dat woningbouw bij De Hoven niet nodig en niet wenselijk is, met uitzondering van een gering aantal (zie verder pag. 6 van deze zienswijze).

De gemeente Zutphen dient een op zichzelf staand voorzieningenbeleid te formuleren voor De Hoven in nauw overleg met de bewoners, met zowel doelstellingen als middelen/ instrumenten. Woningbouw is hierbij slechts één van de instrumenten

Afrondend.

Hoewel wij op diverse onderdelen niet afwijzend tegenover het plan staan of ons onthouden van commentaar, zijn wij het met grote delen van het plan nadrukkelijk niet eens.

Met name de woningbouw bij De Hoven en de daaraan gerelateerde infrastructurele maatregelen binnen de Hoven evenals de rondweg bij Leuvenheim kunnen niet op onze instemming rekenen.

Naar onze overtuiging mist de onderbouwing hiervoor en gaan deze onderdelen van de plannen gepaard met ernstige nadelen in de sfeer van aantasting van landschaps- en natuurwaarden, leefbaarheid en natuurpotentie / toekomstwaarde.

Ook de voorgestelde hoogwatermaatregelen missen, naar wij vermoeden, toekomstwaarde (wij beschouwen onszelf hierin echter niet echt als deskundige).

Wij zijn gaarne bereid tot het geven van een nadere toelichting.

De rapporten en documenten waarnaar wij hebben verwezen zijn alle openbaar, maar wanneer u behoefte heeft aan inzage hierin, is dit uiteraard mogelijk.

Wat betreft de Plan-milieueffectrapportage, zal het aanvullende inhoudelijke commentaar op de inhoud van dit rapport (inclusief de eventuele omissies hierin), zo spoedig mogelijk en uiterlijk binnen 3 weken vanaf heden aan u worden toegezonden.

Met vriendelijke groet,

Ir. Rob Gort (verdere gegevens om privacyredenen verwijderd, contactgegevens bekend bij de griffie)

Gemachtigde Vereniging Milieudefensie Nederland

&

Babs Berg (verdere gegevens om privacyredenen verwijderd)

Gemachtigde Vereniging Milieudefensie Nederland (zie onze zienswijze d.d. 4 mei jl.)

Contactgegevens

Milieudefensie Zutphen, Rob Gort

zutphen@milieudefensie.nl

p/a Vereniging Milieudefensie / Friends of the Earth Netherlands

Postbus 19199

1000 GD AMSTERDAM

Bijlagen:

1. Kopie Machtigingsbesluit Vereniging Milieudefensie d.d. 29 april 2008
2. Uitdraai Plancapaciteit Gemeente Zutphen per 1-1-2007
3. Uitdraai Bevolkingsprognose Regio Stedendriehoek bij 0 migratie (autonome ontwikkeling); berekening door dhr. drs. W. Derks, Universiteit van Maastricht
4. Verdunning Regio Stedendriehoek versus verdunning op nationaal niveau; berekening Milieudefensie Zutphen
5. Uitdraai met tabel en staafdiagram Woningbouwprogramma Stedendriehoek; berekening Milieudefensie Zutphen
6. Kopie tabel 3 uit Statistisch Overzicht 2007 van Regio Stedendriehoek
7. Kopie artikel Zutphense Koerier d.d. 19 maart 2007