



Gebiedsagenda Oost-Nederland in het kader van het MIRT.

GA Oost!

november 2009



Samenvatting

De Gebiedsagenda Oost geeft een gedeeld beeld van de fysiek-ruimtelijke opgaven in Gelderland en Overijssel en de investeringsprojecten die daar bij horen. Dit document is gemaakt door de provincies, de Stadsregio's Arnhem Nijmegen en Twente en de ministeries van VROM, V&W en LNV, in samenwerking met andere stedelijke regio's. Op 3 november 2009 is het vastgesteld in het bestuurlijk overleg MIRT. Omdat het denken is gestart vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) ligt de focus op ruimtelijke en infrastructurele opgaven. Deze zijn hoofdzakelijk gesitueerd in de stedelijke regio's. Daarnaast omvat de gebiedsagenda opgaven in relatie tot het landelijk gebied, water, klimaat en energie. Deze thema's worden de komende jaren verder uitgewerkt.

De gebiedsagenda's concentreren zich op de inhoudelijke samenhang tussen de fysiek-ruimtelijke opgaven. De verschillende rijksnota's (Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, MobiliteitsAanpak, Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland, Nationaal Waterplan, Pieken in de Delta) krijgen met de gebiedsagenda's een gebiedsgerichte doorvertaling die aan regionale nota's en plannen wordt gekoppeld. Doel is een betere afstemming tussen de verschillende opgaven. De gebiedsagenda's zijn een belangrijk instrument in het benoemen van integrale gebiedsopgaven op het terrein van bereikbaarheid, stedelijke ontwikkeling, bedrijvigheid, water, natuur en landschap. De gebiedsagenda's vormen de inhoudelijke onderbouwing voor mogelijke programma's en projecten, waarover vervolgens in de bestuurlijke MIRT-overleggen wordt

besloten. De gebiedsagenda geeft ook richting aan provinciale en regionale investeringen.

De centrale doelstelling van deze gebiedsagenda is het bewaren van de balans tussen economie, ecologie en kwaliteit van leven die kenmerkend is voor Oost-Nederland. Ambitie is het versterken van de structuur van sterke met elkaar verbonden stedelijke regio's, zodat Oost-Nederland een rol kan spelen als internationaal georiënteerde kennisregio tussen Randstad en Ruhrgebied. De bereikbaarheid van de kennisclusters in Arnhem-Nijmegen, Twente en Wageningen is daarbij van vitaal belang, evenals de kwaliteit van de woonomgeving. De in deze gebiedsagenda geformuleerde opgaven zijn daar aan gerelateerd. De stedelijke gebieden blijven tot 2020 groeien en het westelijk deel van Gelderland en de netwerkstad Zwolle-Kampen hebben te maken met verstedelijkingsdruk vanuit de Randstad. Belangrijk is de groei op te vangen met respect voor de groene en blauwe kwaliteiten van het landsdeel.

Niet alle opgaven zijn nieuw, integendeel. Over verschillende projecten en programma's die onderdeel uitmaken van de dertien gebieds- en corridoropgaven zijn al afspraken gemaakt in het verlengde van de grote rijksnota's, het MIRT of in andere kaders. De komende jaren is het zaak de samenhang binnen de opgaven van Oost-Nederland te blijven bewaken en met elkaar volgende stappen te zetten. Bij deze gebiedsagenda hoort een samenvattend kaartbeeld waarop actuele kwesties worden gemarkeerd

- de zogenaamde "bespreekpuntenkaart" - en een overzicht van de verschillende opgaven (o.a. voortgang en prioritering). Dit zijn dynamische documenten die van jaar tot jaar geactualiseerd worden.

Dit zijn de belangrijkste opgaven voor Oost Nederland in de periode 2010-2020, met een doorkijk richting 2030:

Internationale verbindingen en corridors

- 1. Gebiedsontwikkeling A1-zone.** Samenhangend programma voor bereikbaarheid, economie en ruimtelijke kwaliteit, mede in relatie tot de Stedendriehoek en Twente.
- 2. Gebiedsontwikkeling A12-zone.** Het in samenhang verder brengen van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen tussen Veendaal en de Duitse grens – mede in relatie tot de opgaven voor Food Valley en het middengebied van de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Daarnaast het stapsgewijs verbeteren van de Deltalijn.
- 3. Gebiedsontwikkeling A15-zone.** Samenhangend programma van ruimtelijke en mobiliteitsmaatregelen, mede in relatie tot de verstedelijking in het middengebied van de Stadsregio Arnhem Nijmegen

Opgaven in de stedelijke netwerken

- 4. Versterking van het middengebied van de Stadsregio Arnhem Nijmegen.** Het gaat daarbij om programma's en projecten als: Centrale Ontwikkelingszone Arnhem, Nijmegen omarmt de Waal, het HOV-netwerk en Park Lingezege, in combinatie met de mogelijke doortrekking van de A15 naar de A12, corridorontwikkeling in de A12-zone en het stapsgewijs verbeteren van de Deltalijn.
- 5. Versterking van het stedelijk kerngebied van de Regio Twente.** In het bijzonder gaat het om de Innovatiedriehoek met als hoekpunten Hart van Zuid in Hengelo – het Kennispark van de Universiteit in Enschede – doorontwikkeling van de Luchthaven Twente.

Daarnaast om stadsassen vanaf de A1 en A35 en HOV-verbindingen binnen de steden.

Verbindingen tussen de stedelijke netwerken

- 6. Verbinden van Arnhem Nijmegen met andere stedelijke netwerken en het Duitse achterland.** Het gaat hier om de verbinding tussen de regio's Arnhem-Nijmegen en Twente via de A18/N18 en de OV-corridor richting Doetinchem. Daarnaast om het bestuderen van de mogelijkheden voor betere verbindingen met de WERV-regio (Food Valley), BrabantStad, Weeze-airport en de Euregio.
- 7. Verbinden van Twente met andere stedelijke netwerken en het Duitse achterland.** Het gaat hier om de verbinding tussen de regio's Twente en Arnhem-Nijmegen via de N18/A18, een betere verbinding met Zwolle-Kampen via de gefaseerd op te waardenen N35 en een aantal interregionale en grensoverschrijdende spoorverbindingen in combinatie met Agglonet.

Andere gebiedsopgaven in Gelderland en Overijssel.

- 8. Versterking van de centrumfunctie van de Netwerkstad Zwolle-Kampen.** Het gaat ondermeer om het versterken van de centrumfunctie door de herontwikkeling van de Spoorzone en A28-zone in Zwolle, de ontwikkelingsvisie binnenstadsschil Zwolle, de doorontwikkeling van de Zuiderzeehaven in Kampen en de integrale gebiedsontwikkeling Vechtcorridor in samenhang met de doorstroming op de A28 en de bereikbaarheid van de netwerkstad.

9. Ontwikkeling van de IJsseldelta-Zuid. Dat wil zeggen een stapeling van opgaven op het vlak van waterveiligheid, natuurontwikkeling, het realiseren van nieuwe woonmilieus en de inpassing van de Hanzelijn.

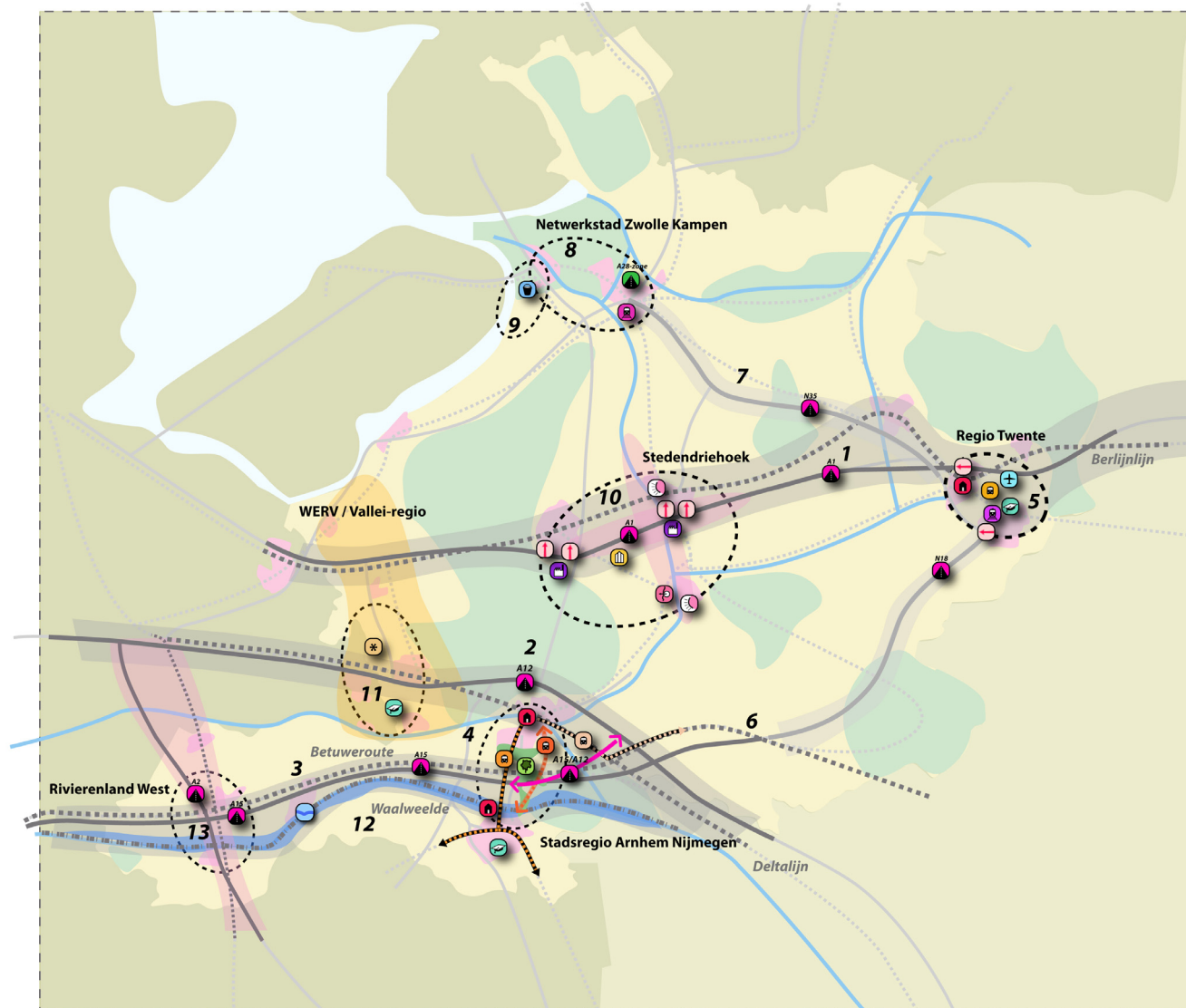
10. Versterking van de A1-zone en IJsselzone. Het zogenaamde "Assenkruis Stedendriehoek" wordt versterkt door een combinatie van infrastructurele maatregelen en gebiedsontwikkeling: capaciteitsverruiming autosnelweg, realisering stadsassen, herstructurering van bedrijventerreinen en twee nieuwe regionale locaties, een innovatieve glastuinbouwlocatie en tenslotte de IJsselsprong als regionale woningbouwlocatie in combinatie met rivierverruiming.

11. Versterking van de ruimtelijke structuur rondom Food Valley. Het gaat om het benutten van de economische potentie van het kenniscluster Food Valley, met aandacht voor verstedelijking in relatie tot overloop uit de Randstad, verbindingen met de omliggende regio's en een goede kwaliteit van de leefomgeving.

12. Gebiedsontwikkeling Waalweelde. Dit is een breed programma voor rivierverruiming en natuurontwikkeling in combinatie met een ruimtelijke en economische impuls in het rivierengebied.

13. Ontwikkeling van de A2-zone in het westelijk deel van Rivierenland. Het gaat hier om het verbeteren van de bereikbaarheid in combinatie met de opvang van de verstedelijkingsdruk vanuit de Randstad en het versterken van groene en cultuurhistorische kwaliteiten.

Belangrijkste opgaven Oost Nederland



Internationale verbindingen en corridors

1. Gebiedsontwikkeling A1-zone
2. Gebiedsontwikkeling A12-zone
3. Gebiedsontwikkeling A15-zone

Opgaven in de stedelijke netwerken

4. Versterking van het middengebied van de Stadsregio Arnhem Nijmegen
5. Versterken stedelijk kerngebied Regio Twente

Verbindingen tussen de stedelijke netwerken

6. Verbinden van Arnhem Nijmegen met andere stedelijke netwerken en het Duitse achterland
7. Verbinden van Twente met andere stedelijke netwerken en het Duitse achterland

Andere gebiedsopgaven in Gelderland en Overijssel

8. Versterking van de centrumfunctie van de Netwerkstad Zwolle-Kampen
9. Ontwikkeling van de IJsseldelta-Zuid
10. Versterking van de A1-zone en de IJsselzone
11. Versterken van de ruimtelijke structuur rondom Food Valley
12. Gebiedsontwikkeling Waalweelde
13. Ontwikkeling A2-zone in het westelijk deel van Rivierenland

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	8
2	VISIE OOST-NEDERLAND	11
2.1	Karakteristieken: krachtige regio in de luwte van Randstad en Ruhrgebied	11
2.2	Centrale doelstelling en perspectieven	13
3	INTERNATIONALE VERBINDINGEN EN CORRIDORS	17
3.1	Gebiedsontwikkeling A1-zone (inclusief Berlijnlijn)	17
3.2	A12-zone en Deltalijn	18
3.3	Gebiedsontwikkeling A15-zone	18
3.4	Luchtvaartverbindingen	18
4	OPGAVEN IN DE STEDELIJKE NETWERKEN	21
4.1	Nationaal stedelijk netwerk Arnhem Nijmegen	21
4.2	Nationaal stedelijk netwerk Twente	27
5	VERBINDINGEN TUSSEN STEDELIJKE NETWERKEN	33
5.1	Verbinden Arnhem Nijmegen met andere stedelijke netwerken en het Duitse achterland	33
5.2	Verbinden Twente met andere stedelijke netwerken en het Duitse achterland	33
6	ANDERE GEBIEDSOPGAVEN IN GELDERLAND EN OVERIJSEL	34
6.1	Zwolle-Kampen	34
6.2	Stedendriehoek	38
6.3	WERV en Vallei-regio	42
6.4	Rivierenland	47
7	ANDERE THEMA'S OP NIVEAU LANDSDEEL	51
7.1	In relatie tot verkeer & vervoer	51
7.2	In relatie tot ruimte & wonen	53
7.3	In relatie tot het landelijk gebied	55
7.4	In relatie tot klimaat & energie	59
8	REALISATIE	61
	BIJLAGE 1: FACTS & FIGURES OOST-NEDERLAND	62
	BIJLAGE 2: BELEIDSKADERS EN ACHTERGRONDDOCUMENTEN	63

1. Inleiding

Voor u ligt de Gebiedsagenda Oost-Nederland 2009, zoals vastgesteld op 3 november 2009 in het bestuurlijk overleg MIRT. In deze gebiedsagenda wordt een gezamenlijke beeld van de fysiek-ruimtelijke opgaven in dit deel van het land beschreven. Daarmee vormt deze gebiedsagenda het vertrekpunt voor gezamenlijke inspanningen van rijk, provincies en regio's in de komende jaren.

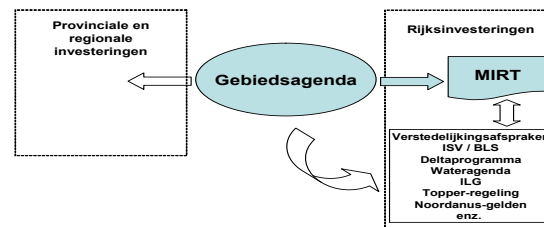
Van MIT naar MIRT en verder

De ontwikkeling van MIT naar MIRT – het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport – geeft invulling aan een meer gebiedsgerichte en integrale aanpak van ruimtelijke opgaven, zoals gewenst door de Tweede Kamer. De ministeries van V&W en VROM hebben hierin het voortouw genomen door meer samenhang te creëren in ruimtelijk / fysieke ambities, verstedelijkingsafspraken en verkeer- en vervoersprogramma's. Tevens willen zij de samenwerking tussen de verschillende overheidslagen verbeteren en investeringen beter op elkaar afstemmen. In de MobiliteitsAanpak (MA) is hiervoor het fenomeen “gebiedsagenda” geïntroduceerd. Bedoeling is dat de gebiedsagenda's de komende jaren niet alleen onderlegger zijn voor het MIRT, maar ook richting gaan geven aan de programmering van groenblauwe opgaven (voor zover nog niet vastgelegd via het ILG-convenant). Daarom is LNV aangehaakt en heeft ook EZ toegezegd een actieve inbreng te zullen leveren.

Richting geven aan investeringen

De gebiedsagenda's vormen de basis voor het gesprek over rijksinvesteringen én provinciale / regionale investeringen. Besluitvorming over de integrale investeringsprojecten van het

rijk zullen via Bestuurlijke Overleggen in het kader van het MIRT verlopen. Het MIRT-spelregelkader is daarbij leidend. Het is de bedoeling van het Kabinet om landsdelige gebiedsagenda's ook te gebruiken als inhoudelijke basis voor regelingen die nu nog buiten het MIRT staan, zoals investeringen in het landelijk gebied of de wateragenda. Voor de provinciale investeringsimpulsen bestaan eigen besluitvormingslijnen. Maar het is vanzelfsprekend dat middelen mede worden ingezet op de thema's / opgaven in voorliggende gebiedsagenda. De samenhang kan als volgt worden geïllustreerd:



Markeren bespreekpunten

Vanuit deze gebiedsagenda worden in het BO-MIRT de relevante kwesties tussen rijk en landsdeel geagendeerd. Het gaat erom de besprek- en onderhandelpunten tussen rijk en regio scherp te krijgen: wat zijn de issues en waarom? Wat zijn belangen en rollen? Daarvoor moet gekeken worden of een opgave in de regio (mede) als een rijksopgave gezien kan worden, of dat een ogenschijnlijk regionale opgave tóch expliciete rijksaandacht nodig heeft. Belangrijk is het onderscheid te maken tussen de ambities en opgaven enerzijds en projecten als oplossingsrichtingen anderzijds. Ambitie en opgaven blijven voor een langere periode

hetzelfde. Bespreekpunten zullen van jaar tot jaar veranderen. Daarom is een samenvattend kaartbeeld waarop actuele kwesties zijn gemarkeerd - de zogenaamde “bespreekpuntenkaart” – toegevoegd aan de gebiedsagenda plus een overzicht van de verschillende opgaven (o.a. voortgang en prioritering). Bespreekpuntenkaart en overzicht zijn dynamische documenten die van jaar tot jaar geactualiseerd worden.

Relatie met sectorale afspraken

Minister Eurlings heeft aangegeven dat het MIRT-overleg vooral bedoeld is voor onderwerpen waarover samenhangende besluitvorming nodig is en waarbij meerdere bewindlieden betrokken zijn. Sectorale besluitvorming blijft gewoon via sectorale bestuurlijke tafels verlopen. Op basis van de GA-Oost zullen in het MIRT-overleg procesafspraken worden gemaakt over verstedelijkings in de regio's in de periode 2010-2020. Hiervoor zijn eerder door de regio's die het aangaat¹ gebiedsdocumenten opgesteld die concreet en herkenbaar zijn ingepast in deze gebiedsagenda.

Onderbouwing van de gebiedsgerichte opgaven

Voorliggend document geeft een samenvatting van de belangrijkste opgaven in Oost-Nederland en de onderbouwing daarvan. Deze opgaven vinden hun oorsprong in reeds vastgestelde plannen van de betrokken partijen: de grote rijksnota's, provinciale plannen en regionale visies (zie bijlage 2). Opgaven zijn nader onderbouwd in regionale achtergronddocumenten.

Noten

¹ Stadsregio Arnhem Nijmegen, Regio Twente, Stedendriehoek en Zwolle-Kampen

Mobiliteitsladder

Bij de behandeling van de uitkomsten van de bestuurlijke MIRT-overleggen in juni 2009, is door het Tweede Kamerlid Cramer een motie ingediend waarin de Kamer de regering verzoekt de mobiliteitsladder mede als leidraad te gebruiken voor de opbouw en de inhoud van de gebiedsagenda's. Met het MIRT wordt immers gestreefd naar samenhang tussen ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. De mobiliteitsladder biedt een denkkader voor het systematisch en samenhangend analyseren en inschatten van verschillende oplossingsrichtingen voor mobiliteitsvraagstukken. De kern van de ladder is om vanuit een breed perspectief te zoeken naar oplossingsrichtingen voor mobiliteitsvraagstukken waarbij vanuit knelpunten in een bepaald gebied naar mogelijke maatregelen wordt gewerkt.

Deze mobiliteitsladder ziet er als volgt uit:

1. ruimtelijke ontwikkeling;
2. prijsbeleid;
3. mobiliteitsmanagement;
4. openbaar vervoer;
5. benutten bestaande infrastructuur;
6. reconstructie bestaande infrastructuur;
7. bouwen van nieuwe infrastructuur.

De manier waarop de mobiliteitsladder in de oplossingsrichtingen en projecten wordt toegepast is, zoals de Minister van Verkeer en Waterstaat richting Kamer aangaf, afhankelijk van het probleem of de opgave die voorligt. De mobiliteitsladder wordt in alle gevallen

toegepast, maar kent geen in beton gegoten hiërarchie. Wel is het zo dat bij het bij het bepalen van oplossingsrichtingen voor mobiliteitsvraagstukken alle zeven onderdelen van de ladder serieus moeten zijn bekeken. In de gebiedsagenda's wordt hier uitvoering aan gegeven door vanuit de ruimtelijke karakteristieken, ontwikkelingen en ambities te bepalen wat de toekomstige opgaven zijn. Deze opgaven liggen niet alleen op het terrein van mobiliteit, maar juist op het vlak van woningbouw, natuur en landschap en water. Een stapeling van de "sectorale" opgaven levert een beeld op van de samenhangende ruimtelijke opgaven in een gebied. Deze opgaven worden door Rijk en regio gedeeld en geven invulling aan de notie van de mobiliteitsladder dat (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied van belang zijn voor de mobiliteitsopgave. De opgaven worden dus vanuit een breed en integraal perspectief benoemd.

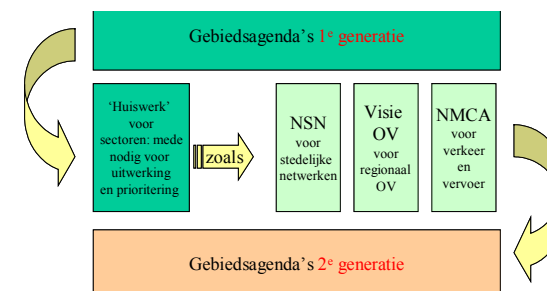
Met de integrale, gebiedsgerichte aanpak in deze gebiedsagenda geven rijk en regio invulling aan de eerste stap van de mobiliteitsladder. Bij het uitwerken van projecten in navolging van deze gebiedsagenda komen de overige stappen aan de orde en vindt zodoende een brede afweging van mogelijke mobiliteitsoplossingen plaats.

Status van de gebiedsagenda

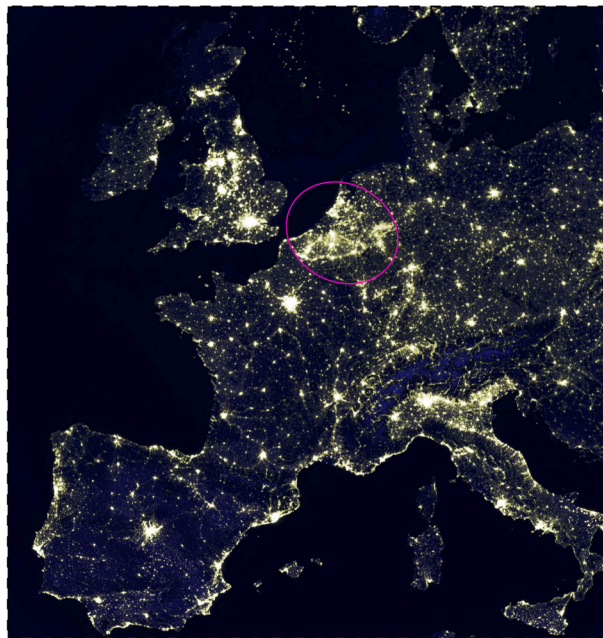
De gebiedsagenda is tot stand gekomen in samenwerking tussen rijk en regio op basis van bestaand beleid. Eerder vastgestelde nationale en regionale nota's (zie ook bijlage 2) zijn gebiedsgericht doorvertaald. De gebiedsagenda is daarmee geen verwoording

van nieuw beleid, maar inventariseert bestaand beleid met een ruimtelijke inslag en legt de verschillende plannen naast en op elkaar. Hierdoor ontstaat inzicht in de met elkaar samenhangende opgaven op gebiedsniveau en kunnen de plannen beter op elkaar worden afgestemd. De gebiedsagenda zelf is geen besluit om programma's of projecten tot uitvoering te brengen; op basis van de gebiedsagenda's worden in het bestuurlijk MIRT overleg keuzes gemaakt en besluiten genomen (bijvoorbeeld tot het uitvoeren van een verkenning). In deze overleggen fungeert de gebiedsagenda als structurerend en onderbouwend hulpmiddel. Met het vaststellen van het document in het bestuurlijk overleg MIRT wordt afgesproken dat de voorliggende gebiedsagenda de basis is voor het bespreken van onderwerpen en het maken van concrete (financiële) afspraken daarover in de komende paar jaar.

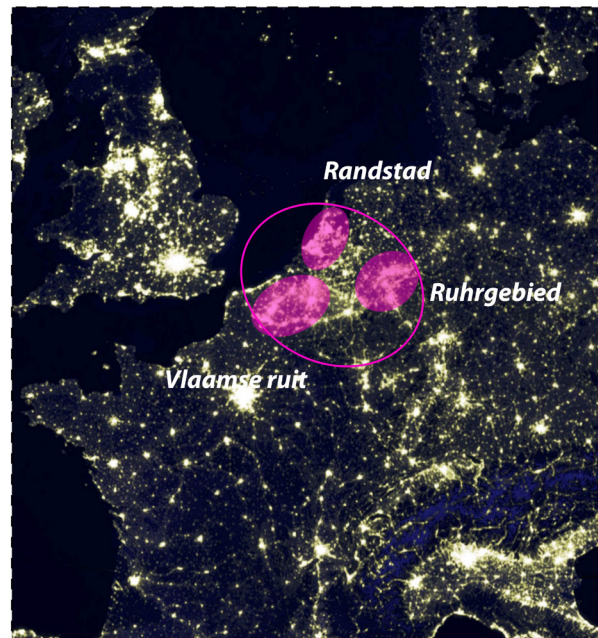
De gebiedsagenda heeft een dynamisch karakter. Jaarlijks, of zo vaak als nodig, kunnen in overleg tussen rijk en regio zaken worden toegevoegd of afgevoerd. In die zin is het voorliggende document een eerste generatie gebiedsagenda. Aanscherping en aanvulling is permanent noodzakelijk om de gebiedsagenda een blijvende functie in het besluitvormingsproces te geven.



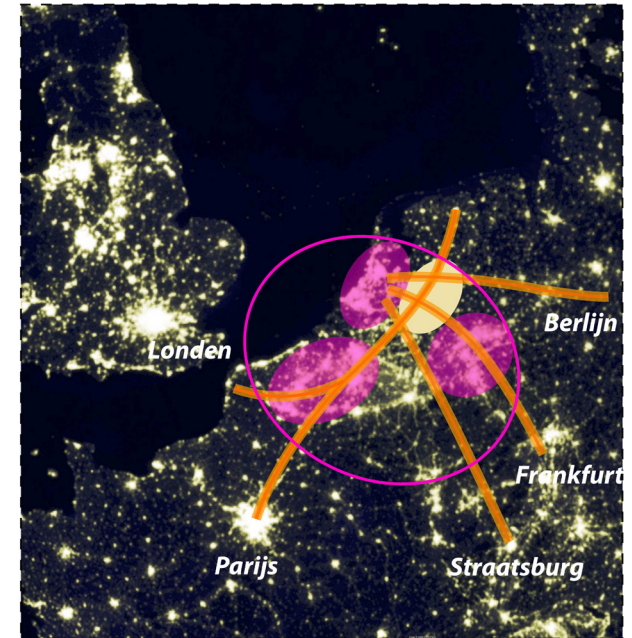
Oost-Nederland in internationaal perspectief



Rijn-Maas Delta: superregio
economisch hart van West-Europa



Drie metropolitane regio's binnen de Rijn-Maas Delta



Oost Nederland: strategische ligging
in de luwte van metropolen

2. Visie Oost-Nederland

2.1 Karakteristieken: krachtige regio in de luwte van Randstad en Ruhrgebied

Oost-Nederland is Gelderland en Overijssel. Er wonen ongeveer 3,1 miljoen mensen, voor een belangrijk deel in de grote steden. Oost-Nederland produceert 16% van het Bruto Nationaal Product. De twee nationale stedelijke netwerken (Arnhem Nijmegen en Twente) zijn daarbij de motoren. Oost-Nederland is ook eindeloos groen: 40% van alle natuur ligt in Oost-Nederland en negen van de twintig nationale landschappen. Mede daardoor is Oost-Nederland aantrekkelijk om te wonen en neemt de druk vanuit de Randstad toe.

Sterke kanten en kansen Oost-Nederland

Oost-Nederland ligt strategisch in de luwte van de Randstad, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit: een global city of superregio in de delta van Rijn en Maas met opgeteld ruim 30 miljoen inwoners. Oost-Nederland heeft kansrijke achterlandverbindingen en een eigen positie in de kennisnetwerken van Noordwest-Europa. Oost-Nederland telt drie belangrijke kenniscentra als motoren voor innovatie en nieuwe banen en heeft een gezond en innovatief bedrijfsleven. De zogenaamde “triangle” - Nijmegen, Enschede, Wageningen – zet in op health, technology, energy en food. Kennis en innovatie zijn de stuwende krachten van de economie van Oost-Nederland, die verder een brede basis heeft in maakindustrie, logistiek en landbouw. Door deze brede basis is Oost-Nederland minder gevoelig voor conjunctuur dan meer gespecialiseerde regio's. Oost-Nederland heeft veel natuur en prachtige landschappen. Karakteristiek zijn de grote rivieren, aaneengesloten natuurgebieden en

het cultuurlandschap. Oost-Nederland is een belangrijke bestemming voor binnenlandse vakanties en biedt een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Door de jaren heen is het bundelingsbeleid geslaagd en is de verstedelijking geconcentreerd, onder meer in Arnhem Nijmegen, Twente, Stedendriehoek, en Zwolle Kampen.

Minder sterke kanten en bedreigingen Oost-Nederland

Internationale verbindingen, arbeidspotentieel en interne markt bepalen voor een belangrijk deel het economisch succes van regio's. De stedelijke regio's binnen Oost-Nederland zijn elk voor zich bescheiden van omvang (de Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft bijvoorbeeld 720.000 inwoners en de Regio Twente 620.000). Voor elke regio afzonderlijk is het dus niet eenvoudig te concurreren op het hoogste internationaal niveau. Voor de stedelijke netwerken in Oost-Nederland is het daarom extra belangrijk het dagelijkse systeem van woon-, werk- en winkelrelaties (het zogenaamde “daily urban system”) te vergroten om daarmee meer kansen te creëren voor de interne markt én de arbeidsmarkt. Hiervoor zijn goede verbindingen binnen de stedelijke regio's en met omliggende economische centra essentieel. Ook in de MobiliteitsAanpak wordt aangegeven dat goede robuuste internationale verbindingen van groot belang zijn voor de nationale en regionale economie en wordt geconstateerd dat het internationaal verkeer in de corridorregio's - zoals Oost-Nederland - naar verwachting zal stijgen. Provincies en regio's ervaren de interne ontsluiting van de stedelijke netwerken (onder meer via hoogwaardig openbaar vervoer) en de fysieke verbindingen met omliggende regio's en het Duitse achterland vaak nog als een

belemmering en denken dat een verdere optimalisering nodig is². Dat geldt ook voor internationale verbindingen via spoor en de regionale luchthavens: de economische mogelijkheden daarvan worden nog maar beperkt benut in vergelijking met andere Europese kennisregio's. De hoofdverkeersaders naar Randstad en Brabantstad zijn kwetsbaar en slibben dicht, mede door menging met regionaal verkeer en bottlenecks bij rivierovergangen. Geplande capaciteitsuitbreidingen zullen waarschijnlijk een deel van de problemen oplossen. In de regio leeft verder de zorg dat sommige goederenroutes over spoor een bedreiging kunnen gaan vormen voor de ruimtelijke en mobiliteitsambities in Oost-Nederland³.

Water-, natuur- en klimaatopgave

Transitie naar een duurzame en klimaatneutrale economie is een van de grootste uitdagingen van deze eeuw. Oost-Nederland heeft een grote opgave bij het toekomstbestendig maken van het riviersysteem van de Rijn-Maasdelta. Het rivierenlandschap verandert, net zoals het karakteristieke cultuurlandschap van Salland, Twente en Achterhoek dat voortdurend onder druk staat van verstedelijking. Een belangrijke kwaliteit van Oost-Nederland vormen aaneengesloten natuurgebieden, maar tegelijk is het tempo van het uitvoeringsprogramma van de EHS een permanent zorgpunt. Er komt steeds moeilijker grond op de markt voor realisatie van nieuwe natuurgebieden en landschapsherstel blijkt zeer kostbaar. Dat is niet alleen vanuit ecologisch oogpunt een bedreiging maar ook een gemiste kans voor klimaatbeleid. Bossen, natuurgebieden en landschapselementen kunnen een belangrijke rol spelen bij

Oost-Nederland in nationale en internationale context



Nationale stedelijke netwerken en grootstedelijke regio's in het buitenland



Nationale stedelijke netwerken binnen Oost Nederland



Andere verstedelijkte delen en gebiedsopgaven



Grote rivieren



Infra-bundels



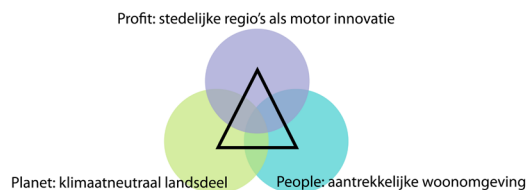
Triangle: Health Valley / Food Valley / Innovatieroute Twente

CO₂-opslag. Juist Oost-Nederland kan een substantieel aandeel hebben in deze nationale opgave. Oost-Nederland heeft ook een goede uitgangssituatie voor duurzame energieproductie uit biomassa, wind en water.

2.2 Centrale doelstelling en perspectieven

Provincies, regio's en rijksoverheid willen de balans tussen economie, ecologie en kwaliteit van leven in Oost-Nederland behouden. Dat is de centrale doelstelling van deze gebiedsagenda. Ambities voor de fysieke leefomgeving staan primair in dienst van de sociaal-economische ontwikkeling van het landsdeel. Rijk en regio willen ruimte maken voor de ontwikkeling van werkgelegenheid en het tot stand brengen van hoogwaardige woonmilieus. Een structuur van sterke, met elkaar verbonden stedelijke regio's is daarbij het vertrekpunt. Waterveiligheid, een gezond milieu en behoud en herstel van natuur en landschap zijn vanzelfsprekende randvoorwaarden. Investerings moeten bijdragen aan serieuze waardegroei en aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van regio's en landsdeel.

De mix van economische en ecologische kwaliteiten zorgt voor een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat. Ruimtelijke investeringen moeten bijdragen aan het versterken van die waarden – aan waardegroei – maar met behoud van een zeker evenwicht tussen economie, ecologie en de menselijke maat. Vanuit de driehoek planet-people-profit zien wij de volgende elkaar overlappende perspectieven voor het landsdeel op weg naar 2020 en 2040. De perspectieven staan niet tegenover elkaar, maar kunnen elkaar juist versterken.



Profit-perspectief: met elkaar verbonden stedelijke regio's als motor van de Oost-Nederlandse (kennis)economie

In dit perspectief gaat het er om de sterke kanten van de stedelijke regio's – clusters van kennisintensieve en stuwende bedrijven - uit te bouwen en te verbinden met de brede economische basis in de maakindustrie en het midden- en kleinbedrijf in beide provincies. Dit zijn vanuit een oogpunt van waardegroei de belangrijkste uitdagingen voor ruimtelijk-economische investeringen in Oost-Nederland, mede gebaseerd op Pieken in de Delta:

- Uitbouwen nationale en regionale innovatieclusters;
- Zorgen voor vitale locaties om te werken;
- Vergroten spanwijdte stedelijke netwerken;
- Verbeteren internationale verbindingen;
- Verbeteren verbindingen tussen stedelijke regio's binnen en buiten het landsdeel;
- Benutten van de kwaliteit van knooppunten.

Planet-perspectief: duurzaam en klimaatneutraal landsdeel

Dé onderscheidende kwaliteit van Oost-Nederland is het grote aandeel aaneengesloten natuur en karakteristiek cultuurlandschap. Behoud van deze kwaliteiten is een nationaal belang. Bos- en natuurgebieden kunnen ook een rol spelen in CO₂-vastlegging.

Opgaven op het gebied van klimaatverandering liggen onder meer op het vlak van inspelen op het opraken van fossiele brandstoffen, door in te zetten op een duurzame manier van energieopwekking. Oost heeft verhoudingsgewijs grote mogelijkheden voor duurzame energieproductie. Ook wordt er in Oost Nederland veel aandacht besteed aan klimaatbestendige bouw, door duurzaamheid gaandeweg een vanzelfsprekend aspect te laten worden in de bouw. Duurzaamheid kan ook een aantrekkelijk exportproduct zijn, b.v. vanuit de economische clusters rondom energie- en milieutechnologie. Tevens speelt bij klimaatverandering het inzetten op klimaatbestendige watersystemen.

People-perspectief: aantrekkelijke woonomgeving die aansluit bij de toekomstige vraag

Oost-Nederland heeft aantrekkelijke woonmilieus voor mensen die in eigen regio of daarbuiten (bijvoorbeeld in de Randstad) werken. Rijk en provincies willen de verstedelijking blijven bundelen in de nationale stedelijke netwerken en andere stedelijke regio's. Het is daarbij belangrijk dat nieuwe wijken en herontwikkelingslocaties gaan aansluiten bij de toekomstige vraag. Gelet op demografische ontwikkelingen, vlakt de kwantitatieve bouwopgave na 2020 af en gaat het de komende decennia vooral om meer differentiatie en meer kwaliteit. Waardegroei is te verwachten door heldere keuzes van regionaal samenwerkende gemeenten, bijvoorbeeld door als woongemeente te focussen op de omgevingskwaliteit of als werkgemeente te investeren in centrumvoorzieningen.



Een belangrijke randvoorwaarde voor aantrekkelijke woonmilieus is een goede bereikbaarheid.

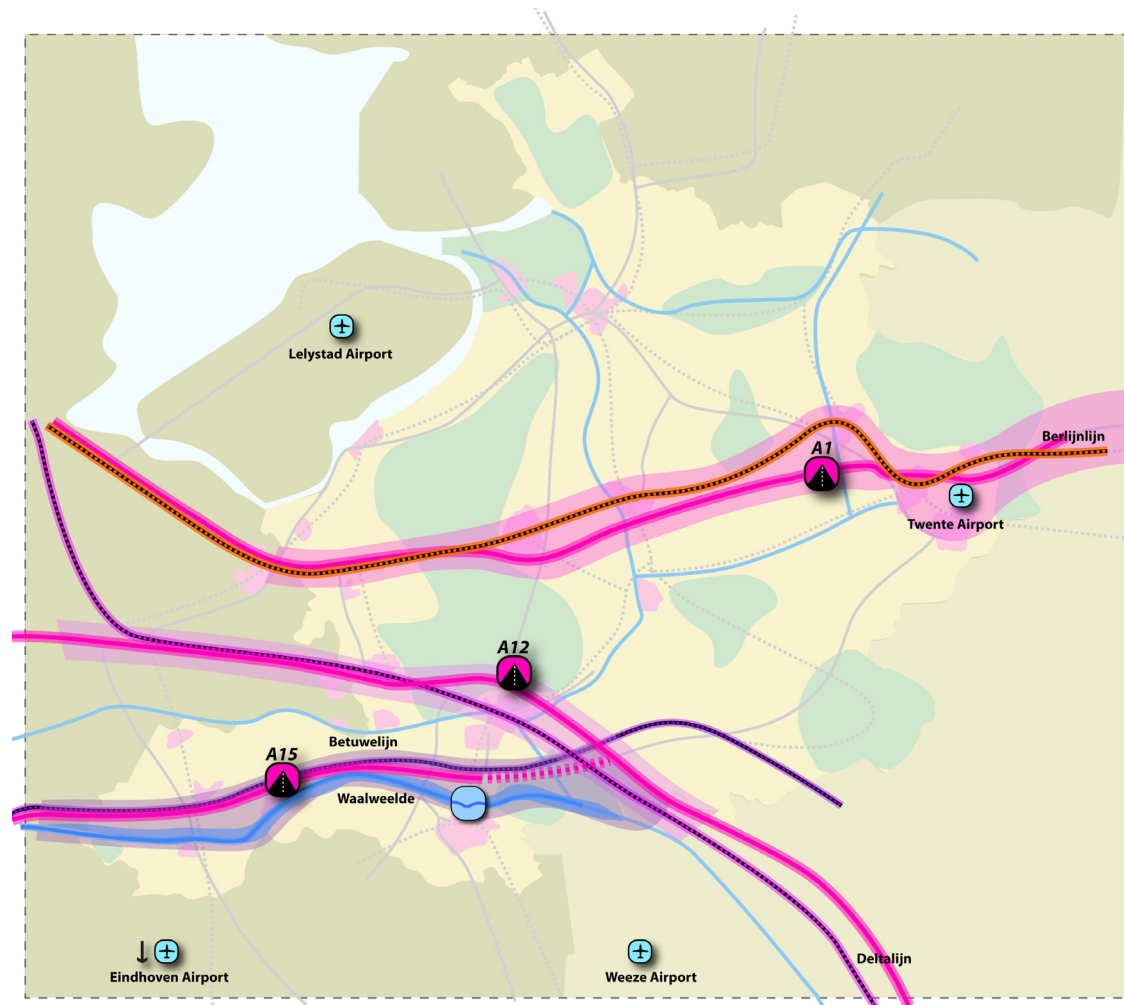
De centrale doelstelling en toekomstperspectieven zijn uitgewerkt naar opgaven voor de twee nationale stedelijke netwerken – Arnhem Nijmegen en Twente - en andere verstedelijkte delen van Gelderland en Overijssel. Naast de integrale gebiedsopgaven zijn een aantal “verbindende opgaven” geformuleerd op de schaal van het landsdeel.

Noten

² Op basis van de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak heeft het Rijk een andere ambitie met een positiever beeld.

³ Vanwege de ontwikkeling van Hoogfrequent Spoorvervoer in de Randstad en de groei van het spoorgoederenvervoer worden in het kader van PHS verschillende mogelijke goederenroutes door Oost Nederland onderzocht. Daarbij worden de gestelde kaders voor externe effecten in acht genomen.

(Inter)nationale verbindingen in Oost-Nederland



Belangrijkste projecten en programma's

-  A1 zone en Berlijnlijn
-  A12 zone en Deltalijn
-  A15 zone

3. Internationale verbindingen en corridors

Vanwege de strategische ligging tussen de Randstad en Duitsland loopt een aantal belangrijke internationale verbindingen door Oost Nederland. De kwaliteit van deze verbindingen is binnen het Trans Europese Netwerk (TEN) van groot belang. Dit geldt zowel voor verbindingen over de weg, als voor de rail en waterverbindingen. De corridors waar het in Oost Nederland om gaat zijn:

- de A1-corridor (inclusief de Berlijnlijn) die de Randstad verbindt met Hannover en Berlijn;
- de A12-corridor (inclusief ICE/Deltalijn) die de verbinding vormt tussen Randstad en Keulen / Frankfurt;
- de A15-corridor (inclusief Waal en Betuweroute) die de Rotterdamse haven verbindt met het Duitse achterland.

Een goede kwaliteit van deze verbindingen⁴ is cruciaal voor de economische en maatschappelijke ontwikkeling van de Randstad, maar dient vanzelfsprekend ook de belangen van Oost Nederland. Daarnaast worden regionale luchthavens steeds belangrijker in het internationale verkeer. Zij zijn zeker voor de positie van de beide kennisregio's van groot belang. Per corridor wordt hieronder ingegaan op de opgaven die in het ruimtelijk domein op Oost-Nederland afkomen.

3.1 Gebiedsontwikkeling A1-zone (inclusief Berlijnlijn)

A1-zone

De A1 en de Berlijnlijn vormen Europese hoofdtransportassen die ons land met Duitsland en Oost-Europa verbinden. Deze parallelstructuur zorgt voor een directe verbinding van Oost-Nederland met de Randstad en met Schiphol in het bijzonder. De

groeïende ruimtelijk-economische dynamiek in Oost-Nederland zal langs de snelweg A1 en rondom de stations van de Berlijnlijn tot nieuwe ontwikkelingen leiden. Ambitie is om de ontwikkelkansen van de A1 en de Berlijnlijn in samenhang te benutten en de waardevolle kwaliteiten te behouden en verder te versterken, om zo de zone tot een visitekaartje van Oost-Nederland te maken. De inhoudelijke doelen zijn:

- verbetering van de (inter)regionale en internationale bereikbaarheid tot een samenhangend en robuust weg- en railsysteem;
- geven van een impuls aan de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid;
- vormgeven van de economische ontwikkelpotenties en hoogwaardige functiecombinaties.

De corridorontwikkeling van de A1-zone heeft nauwe samenhang met de opgaven voor de Stedendriehoek (paragraaf 6.2) en het nationaal stedelijk netwerk Twente. Door de regio is er op aangedrongen dat de "innovatiedriehoek" binnen het stedelijk netwerk Twente wordt opgenomen als onderdeel van de MIRT-verkenning voor de A1-zone (paragraaf 4.2). Ook een aantal agroclusters is gesitueerd in de A1-zone (zie paragraaf 7.3.2).

De bewindslieden van V&W en VROM hebben ingestemd met een integrale gebiedsgerichte verkenning voor de ruimtelijke ontwikkelkansen in A1-zone, dat wil zeggen een integrale ontwikkeling van de A1 en de Berlijnlijn en de omliggende zones. De te ontwikkelen stadsassen en stationsomgevingen vormen daarbij een onlosmakelijk geheel om zo niet alleen de bereikbaarheid te verbeteren maar tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit te versterken en de economische potenties te benutten. De verkenning wordt uitgevoerd conform het 'Procesontwerp Snel en Beter' (Elverding). In de 'deelverkenning' A1 capaciteitsuitbreiding wordt de congestieproblematiek op de A1 nader onder-

zocht. Uit netwerkanalyses blijkt dat de bereikbaarheid richting 2020 onder druk staat. Volgens de normen die het rijk hanteert is tot 2020 (nog) geen sprake van een knelpunt. Een doorkijk naar 2030 laat wel een knelpunt zien. Bij het onderzoek van de A1 capaciteitsuitbreiding wordt speciaal aandacht besteed aan de grote hoeveelheid zwaar vrachtverkeer op de A1 en de robuustheid van het verkeersnetwerk in relatie tot het beperkte aantal oeververbindingen over de IJssel. Gekeken wordt ook naar alternatieven in de vorm van vervoer over water in combinatie met opwaardering van containerterminals naar multimodale regionale overslagpunten. Bijvoorbeeld in Hengelo zijn daar mogelijkheden voor. Bij de aanpak van de A1 capaciteitsuitbreiding onderzoeken wij de mogelijkheden om werk met werk te maken worden door kruisingen met water en natuur te ontwikkelen, en zicht op landschap en open ruimte te creëren.

Berlijnlijn

De regio heeft de wens uitgesproken de spoorverbinding tussen de Randstad en Twente als onderdeel van de Berlijnlijn te verbeteren. Dit vindt de regio noodzakelijk omdat dit de rechtstreekse verbinding is tussen Amsterdam en Berlijn. De regio wil graag goed op deze relatie aangesloten zijn. In Duitsland wordt op een groot deel van het traject met een hogere snelheid gereden dan op Nederlands gebied. Daarnaast wordt tijdverlies geleden door de noodzakelijke locwissel in Bentheim. Inzet van interoperabele treinen zou dit laatste probleem kunnen oplossen. Deze verbetering kan volgens de regio gerealiseerd worden door aanpassingen in de exploitatie. De regio gaat hierover in gesprek met de vervoerders en wil hierbij graag ondersteuning van het rijk.

3.2 A12-zone en Deltalijn

De A12 is een belangrijke verbinding tussen de Randstad en Duitsland en een infrastructurele drager voor zowel de Stadsregio Arnhem Nijmegen als de WERV-regio. Een goede, robuuste A12 is van belang voor de het functioneren van het gebied. Investerings in de ruimtelijke structuur voor Food Valley en de Stadsregio Arnhem Nijmegen (zoals "Park 12" en bedrijventerreinen in de Liemers) zullen dan ook in samenhang met deze hoofdinfrastructuur bekeken moeten worden⁵. De spitsstrook tussen Ede en Veenendaal zorgt momenteel al voor verbeterde bereikbaarheid. Ook afgesproken wegverbredingsprojecten tussen Ede en Grijsoord en tussen Waterberg en Velperbroek zullen gaan bijdragen aan verbeterde interne en externe bereikbaarheid.

ICE / Deltalijn

Rijk en regio zetten - overeenkomstig MIRT-afspraken van eind 2008 - samen in op een stapsgewijze verbetering van de internationale treinverbinding naar Duitsland ("Deltalijn"). De eerste stap is het realiseren van een vlotte en betrouwbare afwikkeling van de ICE. In de lopende planstudie voor de corridor Utrecht-Arnhem-Nijmegen (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) wordt daarnaast onderzocht welke capaciteitsuitbreidingen nodig zijn voor het verhogen van de frequentie van binnenlandse Intercity's en Sprinters. Daarnaast werken Rijk en regio samen om de Deltalijn beter op de internationale kaart te zetten.

3.3 Gebiedsontwikkeling A15-zone

De Waal is de drukst bevaren rivier van Europa. Dat maakt de Waal een internationale watersnelweg met economische potenties. Daarnaast zijn ook de A15 en de Betuweroute twee belangrijke

internationale verbindingen tussen Mainport Rotterdam, het Ruhrgebied en Midden-Europa. De ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte kan er toe leiden dat de druk verder toeneemt op deze goederencorridor. De MobiliteitsAanpak geeft aan dat er relatief veel goederenvervoer plaats vindt via de A15. Exact zijn de gevolgen niet bekend, waardoor onduidelijk is of extra maatregelen nodig zijn. Daarom is het wenselijk om in het kader van de Nationale Markt- en Capaciteits Analyse (NMCA) de afspraak te maken om de gevolgen van de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte te onderzoeken. Hieruit moet duidelijk worden of aanvullende maatregelen nodig zijn of dat er voldoende restcapaciteit is om de groei van vrachtverkeer op te vangen. Daarbij zijn ook de spoorverbindingen van belang, inclusief de effecten van de herroutering van goederentransport vanwege het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). De mogelijke doortrekking van de A15 vanaf knooppunt Ressen naar de A12 bevindt zich overigens in de fase van (MIRT-)planstudie.

Zowel vanuit ruimtelijk als economisch perspectief is de hele Waal-, Betuweroute- en A15-zone zeer belangrijk voor Oost-Nederland. Er is behoefte aan een samenhangend programma van ruimtelijke en mobiliteitsmaatregelen, mede in relatie tot de A2 in het westelijk deel van het Rivierenland (paragraaf 6.4), rivierverruiming en het programma Waalweelde (paragraaf 6.4) en de A15 / A12 in relatie tot verstedelijking in het middengebied van de Stadsregio Arnhem Nijmegen (paragraaf 4.1). Eén van de ambities daarbij is de logistieke kansen voor combinaties van vervoer over spoor, weg en water optimaal te benutten, bijvoorbeeld door het realiseren van een rail opstappunt in combinatie met landschapontwikkeling. Een andere kans vormen de agroclusters die gesitueerd zijn in de A15-zone (o.a. Betuwse Bloem en Bergerden, zie paragraaf 7.3.2).

3.4 Luchtvaartverbindingen

Het Kabinet zet met de Luchtvaartnota in op selectieve groei van de luchtvaart en een gerichte ontwikkeling van luchthavens. Schiphol fungeert als internationale luchthaven en mainport; daarnaast kunnen regionale vliegvelden niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen accommoderen. Bij voldoende belangstelling vanuit de markt kunnen regionale luchthavens als economisch vliegwiel dienen, meent het Kabinet.

Het Kabinet heeft in november 2008 aangegeven voorstander te zijn van het behoud en verdere ontwikkeling van de Luchthaven Twente en ziet dit vliegveld als een goede randvoorwaarde voor de ontwikkeling van Twente als kennisregio. In het gebiedsontwikkelingsproces voor Twente zijn twee vlekkenplannen – één met en één zonder luchthaven - gelijkwaardig uitgewerkt. Het ministerieel opdrachtgeversberaad heeft een geconditioneerd voorkeursbesluit uitgesproken voor de structuurvisie mét luchthaven. Eind 2009 zullen Rijk en regio, mede op basis van de inspraak en de nadere invulling van condities, een definitief besluit nemen over de gebiedsontwikkeling Twente.

Naast Twente Airport ligt Oost-Nederland ook in de nabijheid van andere luchthavens in Nederland en Duitsland. Wat betreft het westelijke deel van Oost Nederland is luchthaven Lelystad van belang. Wat betreft het zuidelijke deel zijn Eindhoven en Weeze (Duitsland) van belang. Lelystad en Eindhoven werken samen met onder meer Schiphol aan verbetering van het internationale verbindingennetwerk. Beide luchthavens moeten volgens het Kabinet extra ruimte gaan bieden aan niet-mainportgebonden verkeer in de periode tot en met 2020. Voor Oost Nederland zijn daarmee zowel de verbindingen met Lelystad (Hanzelijn, N23)

als Eindhoven (A50) extra relevant. Door de gemeenten op de as Lelystad/Zwolle wordt - mede in relatie met de komst van de Hanzelijn - onderzoek gedaan naar de ontsluiting van Lelystad-airport en de versterking van de economische potentie van deze as. Vliegverkeer vanaf Weeze is voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen van toenemend belang. De stadsregio verkent hoe de verbinding met Weeze verbeterd kan worden.

Samenvattend zijn dit de belangrijkste opgaven voor wat betreft internationale verbindingen en corridor-ontwikkeling:

Opgave 1: Gebiedsontwikkeling A1-zone. Samenhangend programma voor bereikbaarheid, economie en ruimtelijke kwaliteit, mede in relatie tot de Stedendriehoek en Twente.

Opgave 2: Gebiedsontwikkeling A12-zone. Het in samenhang verder brengen van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen tussen Veenendaal en de Duitse grens – mede in relatie tot de opgaven voor Food Valley en het middengebied van de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Daarnaast het stapsgewijs verbeteren van de Deltalijn.

Opgave 3: Gebiedsontwikkeling A15-zone. Samenhangend programma van ruimtelijke en mobiliteitsmaatregelen, mede in relatie tot de verstedelijking in het middengebied van de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

Noten

4 In de Mobiliteitsaanpak is beschreven welke kwaliteit op deze verbindingen wordt beoogd. Zo kennen de hoofdverbindingssassen voor 2028 een streefwaarde van gemiddeld 80 km/u in de spits.

5 In de paragraaf 4.1. zal verder worden ingegaan op de ontwikkelingen in de Stadsregio Arnhem Nijmegen, in paragraaf 5.3. op de A12 in relatie tot Food Valley.





4. Opgaven in de stedelijke netwerken

4.1 Nationaal stedelijk netwerk Arnhem Nijmegen

4.1.1 Ambities

De Stadsregio Arnhem Nijmegen is één van de nationale stedelijke netwerken en is een belangrijk economisch kerngebied. De stadsregio omvat twee grote centrumsteden Arnhem en Nijmegen, drie middelgrote kernen Wijchen, Elst en Zevenaar en een aantal kleinere kernen. De stadsregio heeft ruim 720.000 inwoners. De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft sterke relaties met de Noordvleugel van de Randstad via het WERV-gebied, met de Zuidvleugel via de grote rivieren, de A15 en de Betuweroute en via de A50 met BrabantStad. De water- weg- en railverbindingen tussen de Randstad-Stadsregio-Ruhrgebied-Frankfurt zijn belangrijk voor de internationale concurrentiepositie van de stadsregio én van Nederland. De sleutelpositie van Station Arnhem en daarnaast de nabijheid van de vliegvelden bij Eindhoven, Weeze en Düsseldorf dragen bij aan de internationale concurrentiepositie. De omvang van de werkgelegenheid in de Stadsregio bedroeg in 2008 ruim 325.000 arbeidsplaatsen. De stadsregio kent een brede economische sectorstructuur. De economische agenda van de stadsregio richt zich op de versterking van de regionale economie en focust op vijf groeisectoren: gezondheid zorg en welzijn, milieu- en energietechnologie (inclusief innovatieve glastuinbouw), halfgeleiders en technologie, cultuurtoerisme, en mode / vormgeving. Deze sectoren kennen elk hun eigen vestigingsmilieu en hebben veel belang bij een kennis- en innovatieprogramma. Clusters van innovatieve werkgelegenheid zijn er in en om de grote steden. Goede bereikbaarheid van deze economische toplocaties is essentieel. Ambitie van de regio is het verder versterken van de internationale concurrentiepositie, waarbij de potenties van de stuwende bedrijvigheid worden

vergroot, de (boven-)regionale bereikbaarheid verder wordt verbeterd maar de groene en blauwe kwaliteiten behouden blijven. Geprojecteerde ruimtelijke ontwikkelingen stapelen vooral in het middengebied van de Stadsregio.

4.1.2 Ontwikkelingen en analyse Verstedelijking

De Stadsregio Arnhem Nijmegen staat voor een nieuwe verstedelijkingsopgave. Ook de komende 10 jaar is er een fors woningbouwprogramma. Vergeleken met de achterliggende periode is de opgave nog complexer. Hoewel de regio als geheel tot zeker na 2030 blijft groeien zijn er aan de randen van de regio nu al gemeenten die mogelijk met een krimppoging te doen krijgen. Daarom moeten er keuzes gemaakt worden waar welke woningen gebouwd gaan worden. Het regionaal plan uit 2006 vormt hiervoor nog steeds de basis. In de Stadsregio Arnhem Nijmegen worden in de periode 2010-2020 voldoende woningen gebouwd om het woningtekort te beperken tot max. 1,5%. Dit betekent dat er tussen de 21.000 en 26.000 woningen aan de voorraad zullen worden toegevoegd. Daarnaast zal er aanzienlijke vervanging plaatsvinden van naar schatting 4.000 tot 6000 woningen. Het belangrijkste deel van de bouwopgave zal in het middengebied plaatsvinden. Daarbij hoort een daarop afgestemd hoogwaardig openbaar vervoers (HOV-) netwerk in dit gebied. De geformuleerde opgaven worden door Rijk en regio gedeeld, maar de manier waarop de opgaven voor wonen, werken, groen en HOV in de komende tijd moeten worden uitgewerkt is nog onderwerp van overleg. In ieder geval is een structuurvisie een vorm die recht doet aan een evenwichtige afweging tussen al deze belangen.

Gezien de complexiteit van de verstedelijkingsopgave en de gevolgen van de huidige financiële crisis is het belangrijk ver-

anderende vraag en aanbod te analyseren en daarop slim in te spelen. Regionale en subregionale afstemming horen daarbij. De stadregio neemt de regie in die afstemming en hanteert daarbij de volgende uitgangspunten:

- Een op openbaar vervoer gerichte ruimtelijke ontwikkeling;
- Het versterken van de steden Arnhem en Nijmegen als motoren van de regio en het internationale vestigingsklimaat;
- Bouwen in hogere dichtheden, hoogwaardig stedelijk groen en ruimtelijke kwaliteit;
- Een gedifferentieerde opgave in termen van de verhouding duur/goedkoop;
- Verscheidenheid: de regio heeft behoefte aan (meer) gevarieerde woonmilieus;
- Ruimte voor en aantrekken van (buitenlandse) kenniswerkers;
- Bijdragen aan een klimaatneutrale regio via duurzame woningbouw.

In de regio zal de verstedelijkingsopgave vanuit deze uitgangspunten nader worden uitgewerkt (in zowel kwantitatieve en kwalitatieve zin) en vastgelegd in een nieuwe Structuurvisie. Hierin worden bovenlokale afspraken over woningbouw, bedrijventerreinen, groen en openbaar vervoer vastgelegd. De structuurvisie zal niet vrijblijvend zijn, maar moet ook mogelijkheden geven om flexibel op marktveranderingen in te spelen. Het is de bedoeling dat de structuurvisie straks de basis zal zijn voor nadere afspraken met het Rijk over de uitvoering.

DUURZAAMHEID

In de herstructurerings- en transformatiegebieden is een duurzame en integrale ontwikkeling het leitmotiv. Dit houdt in dat er



vol wordt ingezet op een goede basismilieukwaliteit in de leefomgeving en mitigerende maatregelen op het schaalniveau van de wijk en het gebouw zoals het energiezuinig (ver-)bouwen van woningen en utiliteitsgebouwen (energieneutrale woningen en wijken), duurzame energiesystemen (warmtenet, biomassa, zonnepanelen) en een duurzame openbare ruimte (o.a. toepassen van LEDverlichting). Ook spelen adaptatiemaatregelen een essentiële rol zoals de oriëntatie op het zuiden, meer groen en water in de openbare ruimte tegen hittestress en wateroverlast of droogte. Bovendien wordt rekening gehouden met klimaatverandering door klimaatbestendige planontwikkeling en ontwerp (koeling in gebouwen in verband met warmere zomers, drijvend bouwen, meer oppervlaktewater als warmtewisselaar). Duurzame mobiliteit wordt nagestreefd. Hierbij ligt de nadruk op het bevorderen van milieuvriendelijke vervoerwijzen (zoals fietsen), het afstemmen van ruimtelijke ordening op verkeer en vervoer (om zo het aantal autokilometers te reduceren en het fietsen, lopen en OV gebruik te stimuleren) en het milieuvriendelijke maken van voertuigen (onder andere het voorschrijven van aardgasbussen in de stadsregionale OV-concessie).

BEREIKBAARHEID

De Stadsregio Arnhem Nijmegen moet de komende jaren de voorziene economische en fysieke groei op een duurzame wijze kunnen accommoderen, waarbij tegelijkertijd de bestaande ruimtelijke kwaliteiten van de regio en de onderlinge samenhang verder worden verbeterd. De mogelijkheden voor uitbreiding zijn beperkt vanwege de ligging tussen nationale landschappen (Veluwe, Gelderse Poort) en de waterproblematiek. Een schaa sprong kan worden gerealiseerd door meer transformatie van het bestaande stedelijke gebied en slimme ruimtelijke ontwikkeling op plekken die zich hier vanuit landschappelijk, economisch

en mobiliteitsoogpunt voor lenen. Omdat de Stadsregio ook geconfronteerd wordt met problemen zoals filevorming en luchtvervuiling, moet tegelijkertijd de bereikbaarheid van de regio worden verbeterd en de milieubelasting worden verminderd.

Door de groei van het inwonertal, de economische en ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei van mobiliteit neemt het autoverkeer in de regio toe. Hierdoor komt de bereikbaarheid steeds verder onder druk te staan. Niet alleen regionaal is dit een knelpunt, maar ook omdat cruciale internationale transportassen (A12 en A15, Waal en Betuwelijn) door de regio lopen. Verslechtering van de (internationale) bereikbaarheid heeft een negatief effect op de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat voor werken én wonen. Met name de bereikbaarheid van clusters van werkgelegenheid is een belangrijke factor: hoe meer banen binnen kortere tijd vanuit de woning te bereiken zijn, hoe aantrekkelijker de woning. Op dit moment wordt er door rijk, provincie en regio al het nodige gedaan om de in- en externe bereikbaarheid te verbeteren. Zo wordt de doorstroming van verkeer op de hoofdverkeersassen A50-A12, A325 en Pleyroute verbeterd door de verbreding van de A50 en A12, de realisatie van een tweede Stadsbrug in Nijmegen, de mogelijke doortrekking van de A15 naar de A12 (planstudie) en uitvoering van een verkeersmanagementprogramma. Daarnaast wordt met verbeteringen aan het spoor (zoals de Spooruitleg in Arnhem en projecten op de regionale spoorlijnen) en extra stations⁷ het railvervoer geïntensiveerd. Volgens de Stadsregio is dit maatregelenpakket echter nog onvoldoende om de bereikbaarheid van economische topwerklocaties in de stadsregio te kunnen blijven waarborgen. Deze economische toplocaties bevinden zich vooral in en direct nabij de twee centrumsteden, ten zuiden van de Waal en ten noorden van de Rijn. Deze concentraties van werkgelegenheid veroorzaken een grote woon-werkpendel die - onder

andere door het beperkte aantal rivierkruisingen in combinatie met toenemende automobilititeit - in het middengebied en rond de steden tot grotere bereikbaarheidsproblemen zullen leiden. De ontwikkeling van de grote binnenstedelijke projecten COZA en Nijmegen Omarmt de Waal zorgt voor een nog grotere verkeersdruk. De leefbaarheid in het middengebied komt hierdoor verder onder druk te staan. De afgelopen jaren zijn door de regio verschillende studies uitgevoerd voor oplossingen voor deze bereikbaarheidsproblemen. Het HOV-netwerk c.q. een tweede HOV-as in het middengebied, kan mogelijk een uitweg bieden. Met de geplande Rijn-Waalsprinter en IJsselsprinter wordt hier een eerste invulling aangegeven.

Resumerend: een schaa sprong van de stadsregio is alleen te realiseren door verdere optimalisatie en uitbreiding van de bestaande verkeersinfrastructuur. Dat wil zeggen: een robuust wegsysteem (onder andere de mogelijke doortrekking van de A15 naar de A12 en de aanleg van de stadsbrug Nijmegen), op de omvang van de vraag afgestemde hoogwaardige OV-voorzieningen, de verknoping van deze modaliteiten en een goede afstemming tussen ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteitsplannen. Ook het verbeteren van de doorstroming, het verder versterken van het programma luchtkwaliteit en de regionale klimaatagenda behoren tot de integrale aanpak van de stadsregio.

4.1.3 Integrale gebiedsopgaven

De Stadsregio Arnhem Nijmegen kent de komende decennia een groot aantal belangrijke opgaven op het gebied van herstructurering, transformatie, nieuwbouw van woningen, realisatie van nieuwe werklocaties, water, groen en infrastructuur. Enkele opgaven zijn al in uitvoering en de komende periode zullen een aantal nieuwe opgaven van nationaal en regionaal belang van

Opgaven in de Stadsregio Arnhem Nijmegen



Belangrijkste projecten en programma's

-  Grootstedelijke opgaven: Centrale Ontwikkelings Zone Arnhem / Nijmegen Omarmt de Waal
-  Park Lingezegen
-  Stadsregiorail (HOV opwaarderen)
-  Baanvak OV-corridor Arnhem-Doetinchem
-  HOV-netwerk
-  Mogelijke doortrekking A15 naar A12

Andere opgaven

-  Deltalijn
-  Health Valley
-  Spoorzone Nijmegen
-  Rivierverruiming

start gaan. De belangrijkste opgave van de Stadsregio Arnhem Nijmegen is de versteking van het middengebied en daarin het realiseren aantrekkelijk vestigingsklimaat voor werken en wonen, het verbeteren van de leefbaarheid en het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid.

In het middengebied komen de zes belangrijkste programma's en projecten in de stadsregio samen:

1. **CENTRALE ONTWIKKELINGS ZONE ARNHEM (COZA):**

dit zijn zes integrale gebiedsontwikkelingen in het hart van Arnhem. De ruimtelijke- en economische spin-off van het Nationaal Sleutelproject Arnhem Centraal is al zichtbaar en moet verder worden verzilverd, door de unieke landschappelijke kwaliteiten van het gebied en de centrale ligging in Nederland en de Euregio te benutten;

2. **NIJMEGEN OMARMT DE WAAL:**

dit is de typering voor een aantal centraal stedelijke projecten aan en over de Waal in Nijmegen. Deze projecten gaan samen het nieuwe stedelijk hart van de Waalstad vormen. De gebiedsontwikkeling "Nijmegen omarmt de Waal" bevat onder meer de bouw van de stadsbrug, het Waalfont (onderdeel van Koers West) en de Citadel (onderdeel van de Waalsprong);

3. **HOV-NETWERK STEDELIJK KERNGEBIED:**

met een compleet HOV-netwerk wil de stadsregio de positie van het openbaar vervoer versterken en de bereikbaarheid van het gebied vergroten. Een tweede HOV-as is onderdeel van dit netwerk en gaat de ruggengraat van de verstedelijkingsopgave vormen. Grensoverschrijdende aansluitingen zijn daarbij ook van belang;

4. **PARK LINGEZEGEN:**

dit regionale landschapspark vormt het centrale stedelijk uitloopgebied tussen Arnhem en Nijmegen en wordt hét Groene

Hart van de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Het gebied zal verbonden worden met andere natuurgebieden in de omgeving en is door het Rijk aangemerkt als rijksbufferzone⁶;

5. **OV-CORRIDOR ARNHEM-DOETINCHEM⁹:**

het gaat hier om het verbeteren van de spoorverbinding: het vergroten van de capaciteit en het verbeteren van de punctualiteit, ontwikkeling van een nieuw station in Westervoort en mogelijk de ontwikkeling van station Zevenaar-Oost. Een gedeelte van deze spoorlijn wordt ook gebruikt voor nationaal en internationaal vervoer van personen en goederen. Daardoor is er extra druk op het net ontstaan;

6. **MOGELIJKE DOORTREKKING A15 NAAR A12:**

op dit moment wordt een planstudie uitgevoerd. Deze ontbrekende schakel in de hoofdwegenstructuur is bedoeld om de groei van het goedserenvervoer en personenverkeer op de as naar Duitsland op duurzame wijze te kunnen accommoderen en zal ook de bereikbaarheid binnen de stadsregio aanmerkelijk verbeteren.

Relevante lopende ontwikkelingen zijn het Nationaal Sleutelproject in Arnhem (ICE/HSL-station), spoorzone Nijmegen¹⁰, de verstedelijkingsafspraken, de stapsgewijze verbetering van de Deltalijn, rivierverruiming en Health Valley. Ook deze projecten hebben directe relaties met de opgaven in het middengebied.

Noten

⁶ Health Valley is één van de hoekpunten van de triangle waarop Pieken-in-de-Delta voor Oost-Nederland op in zet.

⁷ Hiervoor is het Programma Stadsregiorail in uitvoering.

⁸ Park Lingezegen is aangewezen als Rijksbufferzone. Rijksbufferzones zijn open groene gebieden met veelal landbouw en natuur tussen steden. Ze hebben twee belangrijke functies: behoud van het open landschap en

Samenvattend is dit de belangrijkste opgave voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen:

Opgave 4: Versterking van het middengebied van de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Dit wordt bereikt door programma's en projecten als: Centrale Ontwikkelingszone Arnhem, Nijmegen omarmt de Waal, het HOV-netwerk en Park Lingezegen, in combinatie met de mogelijke doortrekking van de A15 naar de A12, corridorontwikkeling in de A12-zone en het stapsgewijs verbeteren van de Deltalijn.

ruimte voor recreatie. Als open landschap zorgen ze ervoor dat steden niet aan elkaar groeien (buffer tussen de steden). En ze bieden mensen uit de stad een plek om van dat open landschap te genieten, te ontspannen en hun vrije tijd te besteden. Om de gewenste ontwikkeling van Park Lingezegen te ondersteunen zijn ruimtelijke regels opgesteld welke doorvertaald worden in een intergemeentelijke structuurvisie, de provinciale verordening en bestemmingsplannen. Op basis van een masterplan worden concrete maatregelen en projecten uitgevoerd om invulling te geven aan dit park.

⁹ Deze corridorontwikkeling maakt deel uit van de opgave om Arnhem-Nijmegen te verbinden met andere stedelijke regio's en het Duitse achterland (zie paragraaf 5.1).

¹⁰ De spoorzone Nijmegen is in het MIRT projectenboek 2010 opgenomen als verkenning; in paragraaf 7.2 wordt verder in gegaan op de ontwikkeling van spoorzones en stationslocaties.



4.2 Nationaal stedelijk netwerk Twente

4.2.1 Ambities

De Regio Twente is één van de nationaal stedelijke netwerken en tevens een economisch kerngebied met in totaal 620.000 inwoners. De stadsregio omvat de centrumsteden Enschede, Hengelo en Almelo en daarnaast elf andere gemeenten. De strategische ligging aan de internationale verbindingssas tussen de Randstad en Centraal- en Oost-Europa is een belangrijke kwaliteit van Twente en ook voor de Nederlandse kenniseconomie van groot belang. De Luchthaven Twente is een extra kans. Twente werkt in MONT-verband samen aan de ontwikkeling van een grensoverschrijdende regio; dit is een samenwerkingsverband tussen Münster, Osnabrück en Netwerkstad Twente.

Twente transformeert naar een innovatieve kenniseconomie. De van oudsher aanwezige maakindustrie wordt steeds kennisintensiever en specialistischer. Enschede is één van de hoekpunten van de Oost-Nederlandse kennisdriehoek ("triangle") met focus op technologie. Innovatieroute Twente richt zich onder meer op voedingstechnologie, gezondheid, veiligheid, bouwinnovaties en materiaaltechnologie. Ambitie van Twente is om het komende decennium te gaan behoren tot de top vijf van kennisregio's in Europa. Dé grote uitdaging is kennisvalorisatie in de zogenaamde "advanced technology" (micro- en nanotechnologie). Samengevat zijn de ambities voor het vestigingsklimaat:

- een goede bereikbaarheid van economische toplocaties die zijn gesitueerd binnen de zogenaamde "innovatiedriehoek" met als hoekpunten Hart van Zuid, Centraal Station en WTC in Hengelo, het Kennispark van de Universiteit Twente in Enschede en Vliegveld Twente, en daarnaast van

het businesspark XL bij Almelo en recreatieve & toeristische toplocaties;

- verstedelijking/verdichting van woonlocaties rond multimodaal ontsloten knooppunten;
- een samenhangend auto-ov-fiets netwerk op alle schaalniveaus.

4.2.2 Ontwikkelingen en analyse

VERSTEDELIJKING

Met de Omgevingsvisie van de provincie Overijssel als uitgangspunt staan, bij het streven om het stedelijk gebied van Twente te versterken, met name vergroting van de ruimtelijke kwaliteit en duurzame ruimtelijke ontwikkeling centraal. Dat past ook in het beleid van Twente. Ingezet wordt op toevoeging en vergroting van de nationale en bovenregionale functies van het stedelijk netwerk en op verhoging van de belevingswaarde en ruimtelijke aantrekkelijkheid van de binnensteden. Onder meer door een levendige functionele diversiteit te creëren, en nieuwe kwaliteiten toe te voegen met behoud van het bestaande culturele en industriële erfgoed. Voortgaande profilering van en versterking van de samenhang tussen de binnensteden zijn daarbij van groot belang. Vanwege het bundelingsbeleid van het Rijk en de provinciale ambities om de verstedelijking compact te houden en de ruimtelijke kwaliteit een impuls te geven, wordt in de komende jaren vooral ingezet op inbreiding, herstructurering en transformatie van bestaand stedelijk gebied. Daar komt bij dat in Twente in het komende decennium sprake zal zijn van een ontspannen woningmarkt. In Twente zijn voor 2010-2020 voldoende harde uitleglocaties beschikbaar. Net als in de afgelopen jaren zal voor de periode 2010-2020 tenminste 60% van de voorgenomen woningbouwproductie van het stedelijk netwerk op binnenstedelijke locaties worden gerealiseerd. Dit betreft zowel transfor-

matie- (30 %) als herstructureringslocaties (30 %) en 40% in de uitleg. Regionale afstemming en een op de kwalitatieve vraag gericht woningbouwprogramma zijn daarbij van groot belang. Dit wordt het komende jaar nader uitgewerkt.

Op basis van IPB/Primos is de totale Twentse behoefte aan uitbreiding van de woningvoorraad in de periode 2010-2020 in de Omgevingsvisie vastgesteld op 13.000 woningen. Daarnaast gaat de provincie Overijssel uit van een herstructureringsopgave die voor geheel Twente tot 2020 minstens 7000 woningen omvat. Met deze randtotalen als uitgangspunt zal de provincie Overijssel in 2009 prestatie-afspraken wonen maken met de Twentse gemeenten. De provincie gaat er in deze programmering van uit dat de plattelandsgemeenten ruimte kunnen bieden aan de lokale behoefte (incl. opgaven voor bijzondere doelgroepen). De bovenlokale behoefte wordt opgevangen in de Netwerkstad Twente. Het tempo in de herstructurering van verouderd corporatiebezit in het stedelijk gebied van Twente moet op peil blijven. Niet alleen om de woonkwaliteit te verhogen, maar ook om een gevarieerder binnenstedelijke woonmilieu te creëren en de woningvoorraad duurzamer en energiezuiniger te maken. De provincie Overijssel heeft in IPO verband afspraken gemaakt met het Rijk over de kwantitatieve en kwalitatieve ontwikkeling van bedrijventerreinen. Deze afspraken worden ingebracht in de op te stellen gemeentelijke bedrijventerreinvisies. Binnen dit kader wordt bijv. de herstructurering van de drie, in totaal ruim 800 hectare omvattende havengebieden in de Twentse steden, in de komende jaren met kracht voortgezet.

Strategische versterking van de binnensteden wordt geconcentreerd in de ruime stationsomgevingen van de Twentse steden, zoals CST/Hart van Zuid Hengelo, Spoorzone Enschede, Stationsomgeving Almelo en Oldenzaal Centraal. Bovengenoemde



ruimtelijke kwaliteitsopgaven worden met name in deze centrumstedelijke transformatieprogramma's prioritair gerealiseerd. Essentieel daarbij is dat de voorziene forse groei van het goederenvervoer per spoor adequaat wordt opgevangen (zie paragraaf 7.2.4). Gemeenten, Regio en provincie werken nauw samen bij de programmering en cofinanciering van deze majeure gebiedsontwikkelingen. Vanwege het nationale belang van het Twentse stedelijk netwerk en de omvang van de opgaven is rijksbetrokkenheid ook in het komende decennium onontbeerlijk.

Duurzame (gebieds- en voorraad) ontwikkeling

In de Overijsselse Omgevingsvisie is duurzaamheid omschreven als een transparante en evenwichtige afweging van ecologische, economische en sociaal-culturele beleidsambities. Cruciale vraagstukken in MIRT kader hierbij zijn: een robuuste natuur en behoud van het landschap, borgen van waterveiligheid, zuinig ruimtegebruik door transformatie en herstructurering van woon- en werkgebieden, een krachtige multimodale hoofdinfrastructuur en bevordering van duurzame vervoerswijzen, overgang naar een duurzame energiehuishouding en vermindering van de CO₂ uitstoot en het bevorderen van een gezond en veilig leefmilieu.

Deze ambities worden uitgewerkt in Twentse boegbeeldprogramma's zoals de stationsomgevingen en andere (thematische) gebiedsprogramma's zowel in de steden, de dorpen als in het buitengebied. Ook in andere transformatie- en herstructureringsgebieden wordt stevig ingezet op een meer duurzame en klimaatbestendige ontwikkeling. Dit betreft behalve energiebesparing onder andere toepassing van duurzame energiesystemen (koude/warmte opslag, warmteterugwinning, gebruik van afvalrestwarmte e.d) en veel aandacht voor water (zowel qua bergend vermogen, als ruimtelijke kwaliteit). In Twente zijn aan-

spreekende voorbeelden aanwezig van duurzame verstedelijking en gebouwen. Uit inventarisaties blijkt dat een zeer fors deel van de bestaande woningvoorraad in het stedelijk netwerk nog een energielabel F of G heeft. Dit betreft zowel particuliere woningen als corporatiebezit. Dit impliceert een forse verbeteropgave van enige tienduizenden woningen voor de komende jaren. Daarbij maken we graag gebruik van kennis en expertise bij het Rijk op het gebied van energie.

Duurzaamheid speelt ook een centrale rol in provinciale programma's als 'gezond leefmilieu', waarin o.m. geluidhinder en lichthinder van infrastructuur en bedrijventerreinen worden beperkt. De provincie ontwikkelt een duurzaamheidstoets tbv aanleg, beheer en onderhoud van wegen en kanalen.

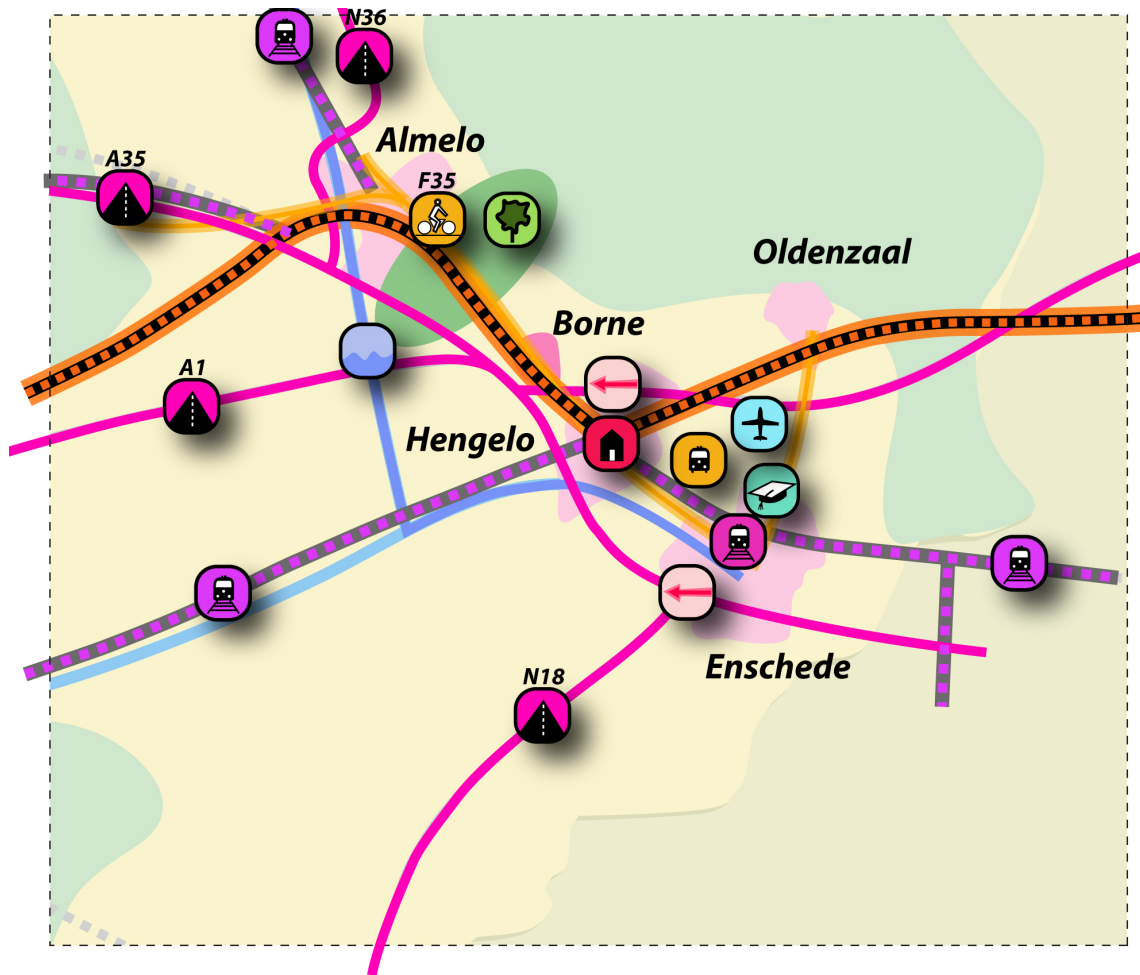
Bereikbaarheid

De Nota Mobiliteit en de MobiliteitsAanpak spreken de verwachting uit dat zowel het personen- als het goederenvervoer de komende jaren nog zullen blijven groeien. In Twente wordt die groei mede veroorzaakt door de beoogde ruimtelijk-economische ontwikkelingen. De Netwerkanalyse Twente 2006 en ook de later uitgevoerde verdiepingsslag laten zien dat op een aantal punten in de regio Twente regionale bereikbaarheidsproblemen zijn te verwachten. Op het hoofdwegennet worden door de regio problemen voorzien op de A1/A35 (Azelo-Buren), de aansluiting van de N18 op de A35 (dit wordt meegenomen in de planstudie N18) en de A35 zuidelijk van Hengelo, mede in relatie met het onderliggend wegennet. Op diverse plaatsen op het onderliggend wegennet – met name in en rond de steden - kunnen zich problemen gaan voordoen. Daarnaast speelt de toename van het goederenvervoer een rol: bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke ambities van de regio staan hierdoor onder druk.

Twente is goed aangetakt op het regionaal en nationaal spoor-



Opgaven in de Regio Twente



Belangrijkste projecten en programma's

-  Hart van Zuid
-  Luchthaven Twente
-  Kennispark
-  HOV programma
-  Stadsassen
-  Revitalisering spoorzone Enschede

Andere opgaven

-  F35 fietsnetwerk
-  Verbeteren interregionale en grensoverschrijdende spoorverbindingen
-  Verbeteren autoverbindingen
-  Verbeteren Twentekanaal
-  Groene Poort
-  Berlijnlijn

wegnet. Door de spoorweginfrastructuur te verbeteren kunnen de diverse spoorverbindingen binnen en naar Twente beter worden benut. In feite gaat het hier om een belang voor heel Oost Nederland: het streven naar goede verbindingen tussen stedelijke netwerken (zie ook hoofdstuk 5). Door kleine aanpassingen (bijvoorbeeld de aanleg van snellere wissels, gedeeltelijke spoorverdubbeling en wellicht elektrificatie) kan het spoorwegnet beter worden benut. Dat betekent hogere snelheid, betere aansluitingen, mogelijkheden voor ander materieel, enzovoorts. Het gaat hier om de spoorverbindingen Zwolle-Enschede, Zutphen-Hengelo-Oldenzaal en Almelo-Mariënberg/ Hardenberg (zie paragraaf 5.2). Daarnaast speelt voor enkele spoorverbindingen de druk van het toenemende goederenvervoer uit de Randstad waardoor - mede onder invloed van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) – regionaal personenvervoer per spoor dreigt te worden weggedrukt. Het goederenvervoer per spoor tracht zijn weg te vinden op ondermeer de oostelijke spoorverbindingen (Deventer-Oldenzaal en Zutphen-Hengelo-Oldenzaal). Deze ontwikkeling is niet alleen een bedreiging voor het personenvervoer op deze lijnen, maar kan ook ruimtelijke ontwikkelingen langs of in de omgeving van het spoor in gevaar brengen vanwege externe veiligheidsaspecten.

Samenhangende ontwikkelingen binnen de innovatiedriehoek Twente vormt een belangrijk kennis- en innovatiecluster in Oost Nederland. Het cluster biedt belangrijke aanknopingspunten voor nieuwe (internationale) bedrijvigheid en productiviteitsontwikkeling. De gebiedsontwikkelingen van het kennispark bij de Universiteit Twente, Hart van Zuid in Hengelo (inclusief Centraal Station Twente en het WTC) en de doorontwikkeling van de Luchthaven van Twente zijn alledrie van strategisch belang voor de structurele economische versterking van Twente (“Innovatiedriehoek”). Om optimale ontwikkeling en samenhang

tussen deze programma’s / projecten te bewerkstelligen, is door betrokken partners het initiatief genomen om te komen tot een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie voor de Innovatiedriehoek. Hierin worden de mogelijkheden onderzocht om de condities voor succes van deze opgaven zowel afzonderlijk als gezamenlijk te vergroten. Gezamenlijk zijn de opgaven sterker dan zij ieder voor zich zijn. In het bestuurlijk MIRT-overleg van mei 2009 is een procesafpraak gemaakt over het mogelijk nemen van een MIRT startbeslissing dit najaar. Vanuit een aantal overwegingen wensen de regionale partners mede op advies van ambtelijke rijksvertegenwoordigers niet langer te opteren voor een afzonderlijke MIRT-verkenning, maar deze in zijn geheel onder te brengen in de reeds lopen gebiedsgerichte MIRT-verkenning voor de A1-zone.

4.2.3 Integrale gebiedsopgaven

Dé belangrijkste opgave van de Regio Twente is de versterking van het stedelijk kerngebied Twente en de Innovatiedriehoek in het bijzonder. Er wordt gestreefd naar integrale ontwikkeling van ruimtelijke en infrastructurele opgaven, naar duurzaam en energiezuinig bouwen én naar ruimtelijke kwaliteit. Dat betekent ondermeer aandacht voor duurzaam en hoogwaardig bouwen en op bereikbaarheid gerichte ruimtelijke ontwikkeling. De opgaven voor het stedelijk kerngebied bestaan onder meer uit de volgende projecten/programma’s:

1. **HART VAN ZUID IN HENGLO (INCLUSIEF CENTRAAL STATION TWENTE EN REALISERING VAN EEN WTC);**
2. **GBIEDSONTWIKKELING KENNISPARK UNIVERSITEIT TWENTE;**
3. **GBIEDSONTWIKKELING LUCHTHAVEN TWENTE;**
4. **WEGONTSLUITINGEN VANAF DE A1 EN A35 (ZOGENAAMDE “STADSASSEN”);**

5. **HOV-VERBINDINGEN BINNEN HET STEDELIJK KERNGEBIED;**

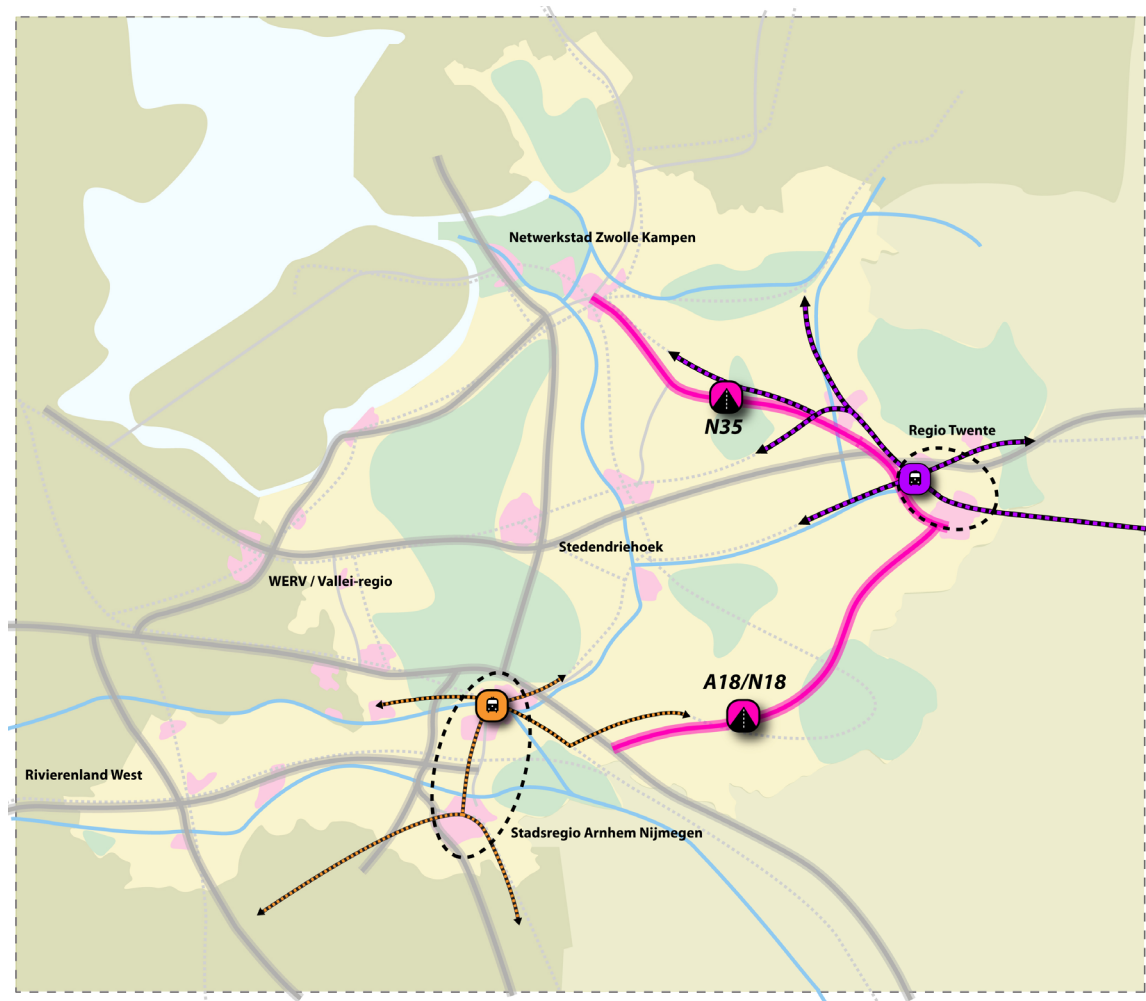
6. **REVITALISERING SPOORZONE ENSCHEDE.**

Andere relevante projecten en programma’s die mede voortkomen uit de status van nationaal stedelijk netwerk en de ambitie om het stedelijk kerngebied te versterken zijn: de herstructurering en transformatie van werk- en woonlocaties (zie ook paragraaf 7.2), de Berlijnlijn (zie paragraaf 3.1), ontwikkeling spoorzones en stationsomgevingen in Enschede, Almelo en Oldenzaal (zie ook paragraaf 7.2.3), het kunnen verwerken van intensivering van het goederenvervoer over het spoor met behoud van leefbaarheid en veiligheid (zie paragraaf 7.1), het verbeteren externe bereikbaarheid door goede weg- en railverbindingen met de omliggende Nederlandse en Duitse regio’s (zie paragraaf 5.2), verbetering van het Twentekanaal (paragraaf 7.2), het HOV-programma Twente, de F35 fietssnelweg en behoud en versterking tussen het nationaal landschap Noordoost Twente en landgoed Twickel).




Samenvattend is dit de belangrijkste opgave voor de Regio Twente:

Opgave 5: Versterking van het stedelijk kerngebied van de Regio Twente. In het bijzonder gaat het om de Innovatiedriehoek met als hoekpunten Hart van Zuid in Hengelo – het Kennispark van de Universiteit in Enschede – doorontwikkeling van de Luchthaven Twente. Daarnaast om stadsassen vanaf de A1 en A35 en HOV-verbindingen binnen de netwerkstad.

Verbindingen tussen stedelijke regio's



Belangrijkste projecten en programma's

-  Opwaarderen N18 en N35
-  Doortrekken OV-corridor Arnhem Nijmegen, (trein) verbindingen met andere stedelijke netwerken en verkennen mogelijkheden interregionaal OV
-  Verbeteren interregionale en grensoverschrijdende spoorverbindingen en koppeling met Agglonet Twente

5. Verbindingen tussen stedelijke netwerken

Naast de grote internationale corridors (hoofdstuk 3) zijn de verbindingen tussen stedelijke regio's binnen en buiten het landsdeel van groot economisch belang. Daardoor worden afzetmarkt en beschikbaar arbeidspotentieel vergroot en nemen innovatiekansen c.q. concurrentiekracht toe. Interessante mogelijkheden zijn er voor wat betreft versterking van de kennisdriehoek ("triangle") met Health-, Food- en Technovalley als hoekpunten. Innovatiesamenwerking wordt geaccomodeerd door fysieke verbindingen tussen Arnhem-Nijmegen en Wageningen-universiteit enerzijds en – via de A18 / N18 - met de Universiteit Twente anderzijds. Bijzondere aandacht is nodig voor de euregionale vervlechting van de twee nationale stedelijke netwerken. Het belang van goede verbindingen tussen de (nationale) stedelijke regio's wordt onderstreept in de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de provinciale omgevingsplannen. Het Rijk heeft in de MobiliteitsAanpak beleid geformuleerd om een aantal N-wegen op te waarderen ten behoeve van een robuust wegensysteem.

5.1 Verbinden Arnhem Nijmegen met andere stedelijke netwerken en het Duitse achterland

De A18/N18 is de directe verbinding tussen de regio's Arnhem-Nijmegen en Twente. Met de opwaardering van de N18 en aansluiting op de A18 wordt de verbinding tussen deze twee nationale stedelijke netwerken aanzienlijk verbeterd. Dit past bij de bovengenoemde ambitie van het rijk voor de N-wegen. De opwaardering van de N18 is bovendien relevant voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de Liemers en de Achterhoek. Een ander project dat de regio ambieert is het doortrekken van de OV-corridor Arnhem-Nijmegen richting Doetinchem, door vergroting capaciteit van het desbetreffende baanvak. Daarnaast worden door de regio de mogelijkheden verkend om de stadsregiorail via Den Bosch aan te takken op het OV-netwerk

BrabantStad, de mogelijkheden van een betere OV-verbinding tussen de Stadsregio Arnhem Nijmegen en Vliegveld Weeze in Duitsland én de mogelijkheden van een betere OV-verbinding met Wageningen (WERV) c.q. Food Valley. Ook wordt de mogelijke doortrekking van de A15 naar de A12 (planstudie) verkend. Tevens kijkt de regio naar het versterken van de euregionale vervlechting met Kranenburg en Kleve. Een reactivering van de spoorverbinding Nijmegen-Kleve-Weeze als trein- of tramtraject wordt onderzocht in het kader van het Europese Sintropherproject. Deze lange termijn ambities van de regio zijn nog niet uitgewerkt en daarom ook nog niet op hun haalbaarheid beoordeeld door het rijk.

5.2 Verbinden Twente met andere stedelijke netwerken en het Duitse achterland

De verbinding tussen Twente en Arnhem-Nijmegen via de N18/A18 is hiervoor benoemd. Met de gefaseerd tot stroomweg op te waarderen N35 als verbinding tussen Twente en Zwolle-Kampen wordt gestreefd naar betere doorstroming en leefbaarheid. Streefbeeld in de MobiliteitsAanpak is om deze knelpunten na 2020 op te lossen. Dit past bij de genoemde ambitie van het rijk voor een aantal specifiek benoemde N-wegen. De regio wil eerder dan 2020 starten met de aanpak van de N35, en heeft hier toe de Marsroute N35 opgesteld. Deze zal de komende jaren de basis vormen voor de besprekingen tussen rijk en regio over de fasering en financiering van de deeltrajecten N35. Gestart is met het oplossen van knelpunten bij Almelo-Wierden en Nijverdal; daarna komen resterende knelpunten op N35 aan de beurt, met name rond Zwolle. De opwaardering van de N35 is bovendien relevant voor de gebiedsontwikkeling tussen de beide stedelijke regio's. Een ander project is het verbeteren van de interregionale en grensoverschrijdende spoorverbindingen vanuit Twente en

de koppeling met Agglonet. Agglonet staat voor hoogwaardig regionaal en stadsgewestelijk openbaar vervoer waarin trein en bus (en later mogelijk tram) functioneren in een samenhangend netwerk. De interregionale spoorlijnen zijn belangrijke dragers van Agglonet. Het gaat dan binnen Nederland om de treindiensten Zutphen - Oldenzaal, Zwolle - Enschede, Apeldoorn - Enschede en Almelo - Hardenberg. Daarnaast om betere verbindingen met Bad Bentheim, Münster en Osnabrück in Duitsland. Ook deze lange termijn ambities van de regio moeten nog worden uitgewerkt en vervolgens door het rijk beoordeeld op hun haalbaarheid.

Samenvattend zijn dit de belangrijkste opgaven qua verbindingen tussen stedelijke netwerken:

Opgave 6: Verbinden van Arnhem Nijmegen met andere stedelijke netwerken en het Duitse achterland. Het gaat hier om de verbinding tussen de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de Regio Twente via de A18/N18 en de OV-corridor richting Doetinchem. Daarnaast om het bestuderen van de mogelijkheden voor betere verbindingen met de WERV-regio (Food Valley), BrabantStad, Weeze-airport en de Euregio.

Opgave 7: Verbinden van Twente met andere stedelijke netwerken en het Duitse achterland. Het gaat hier om de verbinding tussen Regio Twente en Arnhem-Nijmegen via de N18/A18, een betere verbinding met Zwolle-Kampen via de gefaseerd op te waarderen N35 en een aantal interregionale en grensoverschrijdende spoorverbindingen in combinatie met Agglonet.

6. Andere gebiedsopgaven in Gelderland en Overijssel

6.1 Zwolle-Kampen

6.1.1 Ambitie

De Hanzesteden Zwolle en Kampen hebben hun ontwikkeling te danken aan de ligging op een knooppunt van belangrijke verbindingen. De netwerkstad heeft zich ontwikkeld tot scharnierpunt tussen de Randstad en Noordost-Nederland. Hierdoor is er juist op deze plek een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en instellingen ontstaan met een instroom van nieuwe inwoners. In de Nota Ruimte wordt de positie van Zwolle-Kampen in de ruimtelijke hoofdstructuur van ons land onderschreven en vergeleken met functie van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen in Noord-Nederland. Door de komst van de Hanzelijn verbetert de bereikbaarheid van de netwerkstad en ontstaat een gunstigere oriëntatie op Lelystad, Almere en de Noordvleugel. Binnen Nederland is Zwolle de stad met het verhoudingsgewijs het hoogste aantal arbeidsplaatsen ten opzichte van de bevolking. Dat betekent een grote pendel en daarmee druk op de infrastructuur. In de toekomstvisie van Zwolle Kampen staat het evenwicht tussen rood, groen en blauw centraal. De netwerkstad wil kunnen blijven functioneren als knooppunt in Noordost-Nederland en kiest voor een duurzame ontwikkeling met versterking van stedelijke functies. De regio wil tegelijkertijd investeren in een hoogwaardig leefmilieu waar bereikbare natuur, landschap en water een hoofdrol spelen.

6.1.2 Ontwikkelingen en analyse

Economische ontwikkelingen en bereikbaarheid

De netwerkstad gaat uit van een substantiële groei van de regionale economie tot ná 2020. Zwolle Kampen kiest voor versterking van de bovenregionale centrumfunctie op het gebied van werkgelegenheid, voorzieningen en centrumstedelijke woon-

milieus. Een goede bereikbaarheid is daarvoor een belangrijke randvoorwaarde. De scharnierfunctie van Zwolle in Noordost-Nederland en de mobiliteit binnen de regio zelf zorgen ervoor dat de bereikbaarheid sterk onder druk staat. Knelpunten zijn de doorstroming op de A28 en de afwikkeling van regionaal en lokaal verkeer op de ring Zwolle. Kansen om de bereikbaarheidsdruk te verlichten zijn de Hanzelijn (in aanleg), de Kamperlijn (verstedelingsas binnen netwerkstad) en verbeteringen aan de N50. De opwaardering van de A28, de N50 (bij Kampen), de N35 (Zwolle-Wijthmen) en de ring van Zwolle zijn maatregelen die de komende jaren door rijk en regio worden getroffen om de in- en externe bereikbaarheid op peil te krijgen. Ook de verdere verbinding richting Twente is van belang (zie tevens paragraaf 6.2). Naar de toekomst toe zijn wellicht aanvullende maatregelen nodig. Daarvoor is inmiddels een gebiedsgerichte verkenning door regio en stad gestart.

Voor het behoud en de ontwikkeling van de centrumfunctie van Zwolle is de doorontwikkeling van het centrum tot de ring buiten de singelgracht essentieel. Om de verschillende projecten in deze schil in onderlinge samenhang te realiseren is het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem van de binnenstad en het parkeerprobleem een randvoorwaarde. De A28-zone in het noordwestelijk deel van de stad en de Spoorzone Zwolle zijn twee gebieden waarin bereikbaarheidsopgaven en ruimtelijke opgaven in relatie tot herstructurering en het versterken van de centrumfunctie bij elkaar komen (integrale gebiedsopgaven). Naast deze inbreidingslocaties heeft Zwolle in haar structuurplan een aantal potentiële uitbreidingslocaties op het gebied van wonen en werken aangewezen.

Voor Kampen speelt watergebonden bedrijvigheid een grote rol. De succesvolle ontwikkeling van de Zuiderzeehaven betekent

dat er goede mogelijkheden zijn om de economische positie van Kampen verder te versterken en nieuwe werkgelegenheid te creëren met watergebonden bedrijvigheid. De doorontwikkeling van de Zuiderzeehaven draagt daar aan bij maar is afhankelijk van de ligging aan open vaarwater. Verdiepte vaargeulen en vergroting van de capaciteit van de Lorentzsluisen bij Kornwerderzand zijn in dit verband van groot belang. De hoogwaardige werkgelegenheid zal vooral geconcentreerd worden rond het nieuwe Hanzelijnstation Kampen-Zuid. De glastuinbouw in de Koekoekspolder wordt de komende jaren geïntensiveerd.

Een andere relevante opgaven in dit deel van Oost-Nederland is de opwaardering van de N340 van Zwolle richting Ommen als onderdeel van de hoofdinfrastructuur van Overijssel. Ook verbeteringen van de regionale verbindingen tussen het stedelijk netwerk Zwolle-Kampen en verscheidende streekcentra (Hardenberg, Vechtstreek en Zuidoost-Drenthe) dragen bij aan de scharnierfunctie van de regio. Het gaat hierbij tevens om de veiligheid en leefbaarheid van (kleine) kernen.

Verstedelijking

Vraag en aanbod binnen de woningmarkt in de stedelijke regio Zwolle-Kampen zijn redelijk in evenwicht. Maar de vraag naar woningen blijft in deze regio wel groeien. Bovendien is de kwalitatieve vraag hoog. Mede door de scharnierfunctie tussen Randstad en Noordost-Nederland groeit Zwolle volgens de prognose tot ruim 130.000 inwoners. Kampen groeit naar ruim 55.000 inwoners in 2020; de aanleg van de Hanzelijn is daarvoor bepalend. Op basis van de bevolkings- en huishoudensontwikkeling wordt de gezamenlijke woningbouwopgave van de netwerkstad voor de periode 2010-2020 geprognosticeerd op 12.000 nieuwe woningen (inclusief circa 2.000 woningen voor

vervanging van de voorraad). Voor Zwolle gaat het daarbij om 8.100 woningen en voor Kampen om 3.900 woningen (inclusief 550 woningen voor de Zwolse behoefte). Voor deze woningen bestaat voldoende bestemmingsplancapaciteit. Zo'n 40% van de woningbouw wordt gerealiseerd via inbreiding (vooral in de herstructureringswijken Holtenbroek en Kamperpoort in de A28-zone en 1500 woningen in de binnenstadsschil van Zwolle). Nog eens 60% wordt gerealiseerd op uitbreidingslocaties: vooral op de grote Vinexlocatie Stadshagen – bijna 6.000 woningen – en daarnaast rondom (nieuwe) knooppunten bij Kampen, zoals het nieuwe station Zuid aan de Hanzelijn.

Naast de kwantitatieve opgave wordt ingespeeld op de woonwensen en leefstijlen van mensen. Zo is er in Zwolle een blijvend hoge vraag naar groenstedelijk wonen en groeit de vraag naar centrumstedelijke en dorps woonmilieus. Dit leidt tot de volgende programmering: 17% centrumstedelijk, 28% stedelijk, 50% groenstedelijk en 5% dorps en duurdere segmenten. In Kampen wordt voor de regionale behoefte een bijzonder waterrijk woonmilieu ontwikkeld (18%). Daarnaast wordt er - om de doorstroming op de woningmarkt te vergroten - ingezet op een gedifferentieerd woningaanbod. Daarbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- eengezinswoningen 75% en meergezinswoningen 25%;
- goedkope woningen 30%, middeldure woningen 40% en dure woningen 30%;
- huurwoningen 35% en koopwoningen 65%.

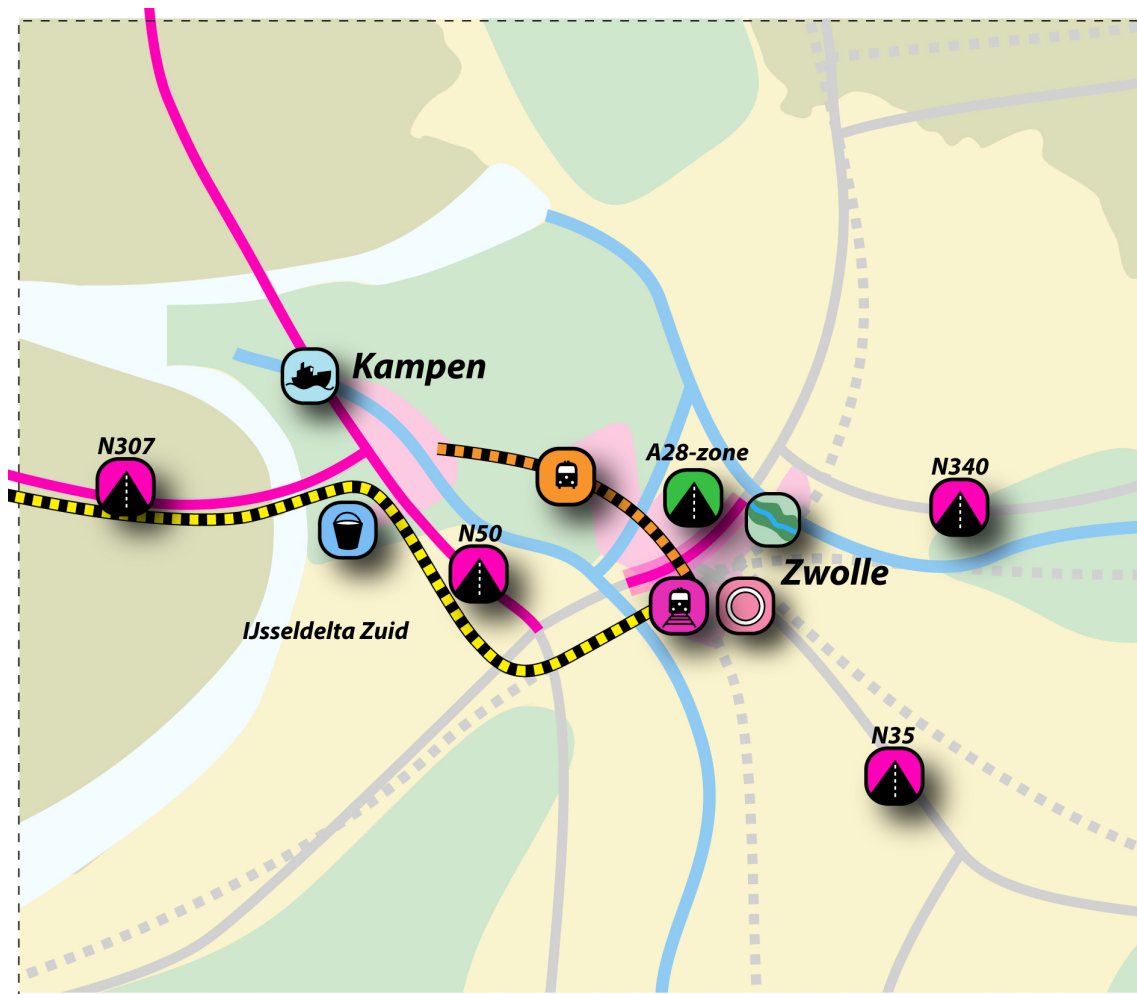
De samenwerking tussen Zwolle en de drie corporaties is vastgelegd in prestatieafspraken waarvoor de basis telkens ligt in de gemeentelijke woonvisies. In Kampen wordt in 2009 een woonvisie ontwikkeld, die eveneens als basis zal dienen voor de met de corporaties te maken prestatieafspraken.

Duurzaamheid

In Zwolle wordt meer en meer duurzaam gebouwd. Daarvoor is gemeentelijk beleid opgenomen in de Beleidsvisie Duurzaam Bouwen, het Klimaatprogramma 2007/08 en de Visie op de Ondergrond. Zwolle werkt in tal van projecten aan nieuwe initiatieven op het gebied van duurzame energie. Kampen wil bij nieuwbouwprojecten een hogere kwaliteit nastreven dan het wettelijk verplichte minimum. Doel is minder CO2 uitstoot en lastenverlichting voor de gebruikers.



Opgaven in de Netwerkstad Zwolle Kampen



Belangrijkste projecten en programma's

-  IJsseldelta Zuid
-  Spoorzone Zwolle
-  A28 zone

Andere opgaven

-  Opwaarderen infrastructuur en aansluitpunten N307, N50, N35 en N340
-  Kamperlijn
-  Ontwikkelingsvisie binnenstadsschil
-  Doorontwikkelen Zuiderzeehaven
-  Vechtcorridor
-  Hanzelijn

6.1.3 Integrale gebiedsopgaven

In deze regio worden twee integrale gebiedsopgaven onderscheiden:

- De versterking van de scharnierfunctie van Zwolle (en Kampen) in Noordoost-Nederland en de daaraan gerelateerde ruimtelijke en bereikbaarheidsopgaven;
- De ontwikkeling van de IJsseldelta-Zuid met een stapeling van groene, blauwe en rode opgaven.

1. VERSTERKING SCHARNIERFUNCTIE EN BEREIKBAARHEID VAN DE NETWERKSTAD ZWOLLE-KAMPEN;

De vraag naar centrumlocaties voor stedelijke voorzieningen, woonmilieus en vervoersgebonden locaties neemt toe. Uitbreidingsmogelijkheden van het centrumgebied zijn beperkt, de fysieke grenzen van de binnenstad zijn bereikt. Het centrumgebied wordt uitgebreid tot de Ring buiten de Singelgracht met behoud van ruimtelijke- en monumentale kwaliteiten. Milieuregels bemoeilijken ontwikkelingen van vervoersgebonden woon- en werklocaties. Voor deze functies wordt ruimte gezocht in de Spoorzone en de A28-zone in Zwolle. Ruimtelijke opgaven in het gebied hangen samen met de bereikbaarheid. De herontwikkeling van de Spoorzone en A28-zone in Zwolle, de ontwikkelingsvisie binnenstadsschil Zwolle, de doorontwikkeling van de Zuiderzeehaven in Kampen en de integrale gebiedsontwikkeling Vechtcorridor zijn relevante ruimtelijke opgaven die de netwerkstad moeten gaan versterken. Bereikbaarheidsopgaven (doorstroming op A28 en ring Zwolle, Hanzelijn, Kamperlijn en de mogelijke verbeteringen van N50, N35, N23 en N340) hangen daar nauw mee samen. De spoorzone Zwolle is overigens in het MIRT-projectenboek 2010 opgenomen als verkenning.

2. ONTWIKKELING IJSELDELTA ZUID

Er zijn bij de integrale gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid meerdere onderling samenhangende opgaven aan de orde. Het gaat onder meer om vergroten van de waterveiligheid (hoogwatergeul), het realiseren van 300 hectare nieuwe natuur, het toevoegen van een bijzonder waterrijk woonmilieu dat bijdraagt aan het versterken van het vestigingsklimaat van dit gebied en tevens het nationaal landschap vrijwaart van bebouwing, de inpassing van de Hanzelijn (inclusief nieuw station in Kampen-Zuid en ontwikkeling van de stationsomgeving) en het verbeteren van de toeristisch recreatieve infrastructuur. Voorts spelen de wensen van de regio om de N307 (richting Dronten en Lelystad) om termijn om te bouwen naar een autoweg (N23) en de mogelijke opwaardering van de N50 Hattemberbroek richting Emmeloord en Noord-Nederland. Tenslotte speelt in dit gebied de noodzaak van agrarische structuurversterking, o.a. in de Koekoekspolder.

Samenvattend zijn dit de belangrijke opgaven voor Netwerkstad Zwolle Kampen:

Opgave 8: Versterking van de centrumfunctie Netwerkstad Zwolle-Kampen. Het gaat onder andere om : het versterken van de centrumfunctie door de herontwikkeling van de Spoorzone en A28-zone in Zwolle, de ontwikkelingsvisie binnenstadsschil Zwolle, de doorontwikkeling van de Zuiderzeehaven in Kampen en de integrale gebiedsontwikkeling Vechtcorridor in samenhang met de doorstroming op de A28 en de bereikbaarheid van de netwerkstad.

Opgave 9: Ontwikkeling van de IJsseldelta-Zuid. Dat wil zeggen een stapeling van opgaven op het vlak van waterveiligheid, natuurontwikkeling, het realiseren van nieuwe woonmilieus en de inpassing van de Hanzelijn.

6.2 Stedendriehoek

6.2.1 Ambities

De Stedendriehoek bestaat uit drie middelgrote steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen - in een gevarieerde groene omgeving met vitale dorpen. Er is een goede balans tussen de rode, groene en blauwe functies. De Stedendriehoek is aantrekkelijk als woonomgeving en – mede vanwege de centrale ligging in Nederland aan A1 en A50 - als vestigingsplaats voor bedrijven. De Stedendriehoek ontwikkelt zich tot een samenhangend stedelijk netwerk, waarin de ruimtelijke en functionele relaties tussen de drie steden onderling en met het landelijk gebied steeds sterker worden. De regionale economie is veelzijdig maar met weinig sectoren die er uitspringen. Deze diversiteit zorgt voor stabiliteit en beperkt de gevoeligheid voor conjunctuur. De Stedendriehoek werkt samen met ondernemers en onderwijsinstellingen aan innovatie. Accent ligt daarbij op de maakindustrie, het optimaliseren van de verhouding tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt en het verbeteren van het vestigingsklimaat. Dat laatste vraag onder meer om revitalisering van bedrijventerreinen, de aanleg van enkele nieuwe terreinen met aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid daarvan.

De Regio Stedendriehoek heeft vijf strategische beleidsdoelen bepaald:

1. A1-zone: het gaat hierbij primair om de capaciteit van de A1 zelf, vooral tussen Apeldoorn-West en Deventer-Oost. Maar ook om de gebiedsontwikkelingen in de brede A1-zone (stadsassen, upgrading stationsomgevingen, werklandschappen langs de A1, ontwikkeling van een regionale glastuinbouwlocatie)¹¹;

2. Realisering van regionale woon- en werklocaties: in de regionale structuurvisie zijn afspraken gemaakt over programmering met een focus op het zogenaamde bundelingsgebied met daarin de drie steden;
3. IJsselzone: hierbij gaat het benutten en profileren van de IJssel als ruimtelijke drager. Dit betreft onder meer het verbinden van de rivierkundige maatregelen met ruimtelijke opgaven, zoals de IJsselsprong bij Zutphen;
4. Groene Pracht: de regio zet sterk in op inbreiden, herstructureren en revitaliseren binnen steden en dorpen, mede om de groene kwaliteit van de regio zo goed mogelijk te bewaren;
5. Triple-O: samenwerking tussen overheden, onderwijs en ondernemers op ruimtelijk-economisch en maatschappelijk vlak.

6.2.2 Ontwikkelingen en analyse

VERSTEDELIJKING

De kracht van de Stedendriehoek schuilt in het comfortabele, groene vestigingsklimaat met grote verscheidenheid aan woonmilieus. De regio telt in 2009 412.000 inwoners en zal tot 2020 licht groeien. De woningmarkt is redelijk ontspannen, de opgave in toenemende mate kwalitatief. Wat betreft het landelijke streven het woningtekort tot 1,5% terug te brengen ligt de Stedendriehoek op koers: het percentage is nu al lager. Woningbehoefteonderzoek wijst uit dat voor de periode 2010-2020 voor de 7 gemeenten van de Stedendriehoek (dus inclusief Epe) een toevoeging van 13.300 woningen gewenst is. Uitgaande van een onttrekkingsopgave van ruim 3.600 woningen komt dit neer op een bruto nieuwbouwoopgave van ca 16.900 woningen. Voor deze

opgave is voldoende bestemmingsplancapaciteit aanwezig.

De regio heeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling vastgelegd in de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030, die door alle gemeenteraden is vastgesteld. Daarin is gekozen voor het principe van dubbele bundeling: de verstedelijking in de regio vindt plaats binnen het bundelingsgebied en daarin weer in en aan de steden. Dit om het waardevolle middengebied tussen de drie steden open te houden en ook het groene karakter van de buitengebieden van de regio te behouden. Dit betekent dat 75% in het aangewezen bundelingsgebied van de Stedendriehoek gebouwd dient te worden. Inbreiding gaat boven uitbreiding. De behoefte aan uitleglocaties is daardoor beperkt. De regio stelt zich de ambitieuze opgave om 45% van de woningbouw binnen de bestaande stads- en dorpsgrenzen te accommoderen. De binnenstedelijke opgave ligt vooral in Apeldoorn maar ook in Deventer. De herstructurering van oudere woonwijken gaat gepaard met uitbreiding van de woningvoorraad. Ook gaat het om transformatie van verouderde werklocaties, zoals de Kanaalzone in Apeldoorn, het Havenkwartier in Deventer en de Mars in Zutphen. De regio wil de hoge inbreidingambitie combineren met het versterken van de kwaliteit van groen in en om de stad.

De uitleglocaties liggen vooral in Zutphen (IJsselsprong) en daarnaast in Deventer (Noordrand).

Niet alleen de kwantitatieve woningbouwoopgave maar ook de kwalitatieve opgave is regionaal afgestemd. De kwalitatieve opgave bestaat er uit een goede balans te vinden in woonmilieus en prijscategorieën. Bijzondere aandacht is er voor jongeren, starters en ouderen. In de periode na 2010 dient de nadruk te liggen op nieuwbouw in groenstedelijke woonmilieus (ruim 30%). In de bestaande voorraad ligt de grootste opgave in het verbeteren van de energieprestaties. Ook voor werklocaties ligt het ac-

cent op revitalisering. De behoefte aan nieuw bedrijventerrein in de periode 2010-2020 bedraagt ca. 220 ha. (vervanging voor transformatie- en uitbreidingsvraag). Het aantal nieuwe regionale werklocaties kon daardoor worden beperkt tot twee, tegen de steden Deventer en Apeldoorn aan. De regionale beleidsafstemming tussen de gemeenten in de Regionale Structuurvisie 2030 heeft tot substantiële reductie van het aantal uitleglocaties voor wonen en werken geleid.

DUURZAME ONTWIKKELING

De Stedendriehoek heeft de ambitie om zo snel mogelijk maar uiterlijk in 2030 energieneutraal te zijn. In de betrokken gemeenten worden innovatieve projecten voorbereid en uitgevoerd op het vlak van o.a. energieopwekking en beperking van energieverbruik in bestaande en nieuwbouw. Voorbeelden zijn warmte/koude opslag Kanaalzone-Zuid in Apeldoorn, duurzame invulling van de revitalisering van de Mars in Zutphen en de energieneutrale nieuwbouwwijk Steenbrugge in Deventer. Er worden slimme koppelingen gelegd, zoals tussen het afvalverwerkingsbedrijf VAR en een nieuwe regionale glastuinbouwlocatie bij Twello. Door op het niveau van de Stedendriehoek innovatieve projecten met elkaar te verbinden en op te schalen, ontstaat een vliegwielwerking.

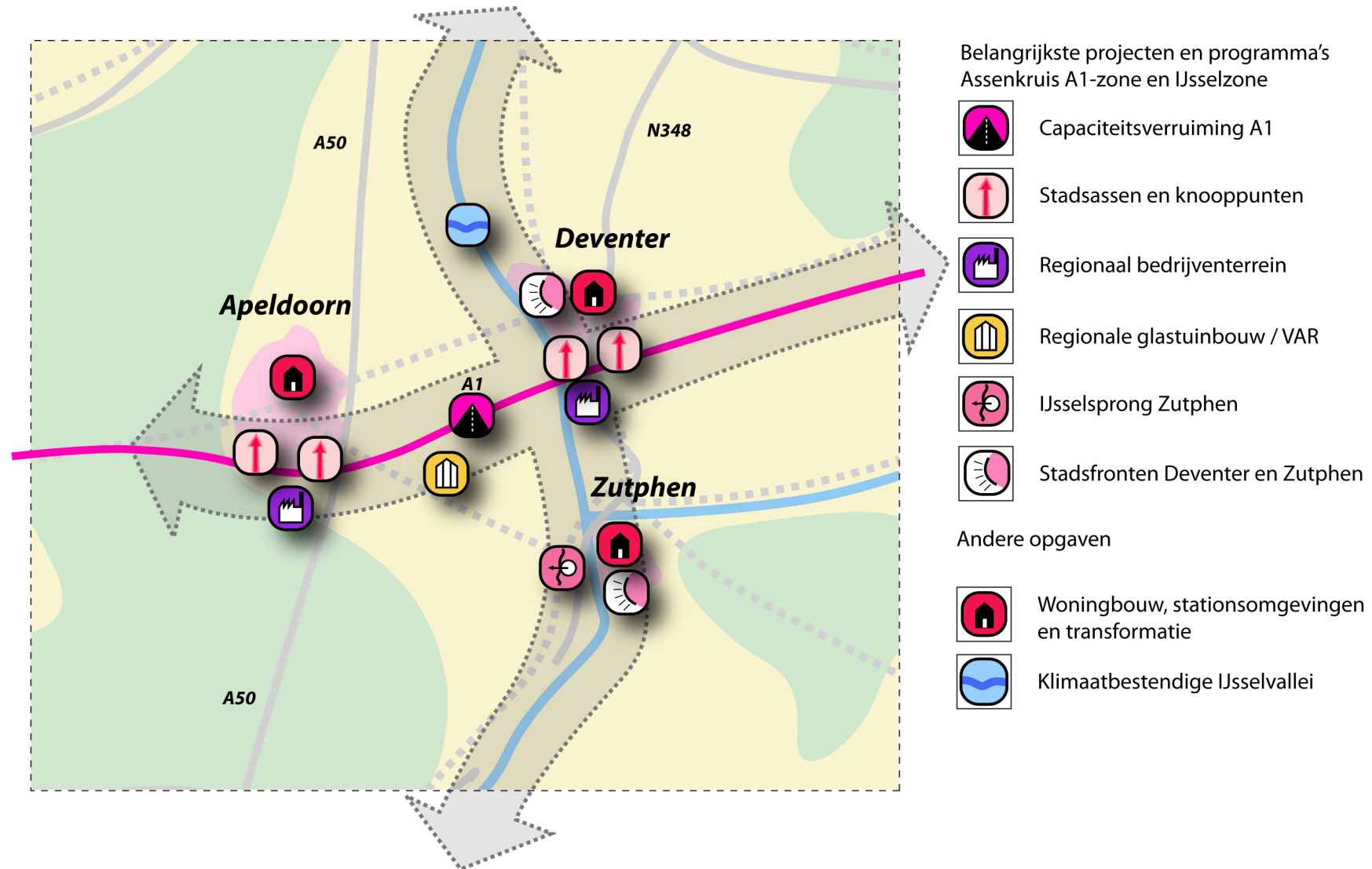
BEREIKBAARHEID

Ook in de Stedendriehoek doen zich bereikbaarheidsproblemen voor. Allereerst op de A1 tussen Apeldoorn West en Deventer-Oost. TNO heeft in opdracht van V&W en regio eventuele capaciteitsproblemen onderzocht en concludeert dat in de periode 2015-2025 serieus rekening gehouden moet worden met doorstromingsproblemen en afnemende betrouwbaarheid van reistijden op de A1 als gevolg van incidenten. Doorstroming op de A1

is ook voor de bereikbaarheid van Twente en voor het internationale verkeer belangrijk. Benuttings- en flankerende maatregelen worden de komende jaren uitgevoerd (zie verder paragraaf 3.1). De sterke groei van het goederenvervoer per spoor en de nog te maken keuzen over routing raken direct de ontwikkelingsmogelijkheden van de stationsomgevingen in de drie steden.



Opgaven in de Stedendriehoek



In Deventer komt daar bij dat de treinen op het traject Arnhem-Deventer-Oldenzaal 'kopmaken' nabij het centrum en dus twee keer langs de aan het emplacement gelegen wijken rijden. Dat resulteert in veiligheids- en leefbaarheidproblemen.

6.2.3 Integrale gebiedsopgaven

Gelet op het voorgaande is opgave voor de bereikbaarheid van de Stedendriehoek vooral gerelateerd aan de capaciteit van de A1 en focussen opgaven voor wonen en werken zich op het binnenstedelijk gebied van Apeldoorn, Deventer en Zutphen. De belangrijkste gebiedsopgaven voor de ontwikkeling van de Stedendriehoek liggen in het invloedsgebied van de A1 en/of de IJssel. Dit zogenaamde Assenkruis van A1-zone en IJssel-zone vormt de ruggengraat van de Stedendriehoek, maar verbindt de regio ook met de andere stedelijke netwerken in Oost-Nederland. Het gaat concreet om de volgende programma's / projecten:

1. CAPACITEITSVERRUIMING A1 APeldoorn-WEST – DEVENTER-OOST – AZELO (ZIE PARAGRAAF 3.1);
2. REALISEREN VAN STADSASSEN EN KNOOPPUNTEN (WAARONDER REVITALISERING VAN DE STATIONSOMGEVINGEN IN APeldoorn, DEVENTER EN ZUTPHEN, ZIE OOK PARAGRAAF 7.2);
3. HET REALISEREN VAN EEN REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN IN APeldoorn ZUID EN BEDRIJVENPARK A1;
4. EEN NIEUWE REGIONALE GLASTUINBOUWLOCATIE, MET ENERGIEOPWEKKING IN COMBINATIE MET HET NABIJGELEGEN AFVALRECYCLINGBEDRIJF VAR;
5. IJSSELSPRONG ZUTPHEN: RIVIERVERRUIMING IN COMBINATIE MET WONINGBOUW, NATUURONTWIKKELING EN

INFRASTRUCTUUR;

6. VERSTERKING RUIMTELIJKE KWALITEIT IJssel: O.A.

STADSFONTEN DEVENTER EN ZUTPHEN.

De eerste vier punten lopen mee met de gebiedsgerichte MIRT-verkenning A1- zone. De zes programma's hangen nauw samen en vormen samen één gebiedopgave.

Andere belangrijke opgaven in de Stedendriehoek hebben betrekking op de verstedelijking van Apeldoorn, Deventer en Zutphen. Het gaat daarbij om woningbouw, herontwikkeling stationsomgevingen in alle drie de steden, herstructurering van bedrijventerreinen en oudere woonwijken (waaronder Kanaalzone Apeldoorn; Havenkwartier en Kloosterlanden Deventer en De Mars in Zutphen). Tenslotte is het groen in en om de stad een bijzondere kwaliteit van de Stedendriehoek en het versterken van de groene kwaliteiten dus een specifieke opgave. Een belangrijke groen-blaauwe opgave in deze regio zal op termijn het realiseren van een klimaatbestendige IJsselvallei zijn (zie paragraaf 7.4).

Samenvattend is dit de belangrijkste opgave voor de Regio Stedendriehoek:

Opgave 10: Versterking van de A1-zone en de IJsselzone. Het zogenaamde "Assenkruis Stedendriehoek" wordt versterkt door een combinatie van infrastructuurele maatregelen en gebiedsontwikkeling: capaciteitsverruiming autosnelweg, realisering stadsassen, herstructurering van bedrijventerreinen en twee nieuwe regionale locaties, een innovatieve glastuinbouwlocatie en tenslotte de IJsselsprong als regionale woningbouwlocatie in combinatie met rivierverruiming.

Noten

¹¹ Een en ander wordt uitgewerkt in de gebiedsgerichte MIRT-verkenning A1-zone, zie paragraaf 3.1

6.3 WERV en Vallei-regio

6.3.1 Ambitie

In de Nota Ruimte wordt de WERV-regio (Wageningen, Ede, Rhenen, Veenendaal) aangemerkt als economische motor en kenniscentrum van betekenis (Food Valley), verbonden met de Stadsregio Arnhem Nijmegen. De Wageningen Universiteit en Researchcentrum (WUR) vormt hierin als het hart van Food Valley een van de hoekpunten van de zogenaamde kennis-‘Triangle’ uit Pieken in de Delta. WERV en de Vallei-regio vormen een gebied met zowel een verstedelijkt als een groen gezicht. Het ligt centraal in Nederland, is goed bereikbaar via de A12 en de A1 en heeft een gevarieerd landschap en attractieve woonmilieus. Het gebied ligt ruwweg tussen de Utrechtse Heuvelrug en de Veluwe, met de Randmeren en de Nederrijn in het noorden en het zuiden.

Bepalend voor de economische en ruimtelijke agenda van deze regio is de ontwikkeling van Food Valley met de kennisclusters voedingstechnologie, agribusiness en biotechnologie en nutrition. Logistiek, dagrecreatie en toerisme zijn daarnaast belangrijke economische pijlers. De ambitie is om met Food Valley een duurzaam programma neer te zetten dat invulling geeft aan de economische potentie in lijn met Pieken in de Delta en de Lisabonagenda. Met de huidige – in internationale vergelijking beperkte - investeringen in onderwijs, onderzoek en ontwikkeling wordt daaraan onvoldoende invulling gegeven en zal de Europese ambitie niet gerealiseerd worden. Door in te zetten op een goede ruimtelijke structuur, met een aantrekkelijk woon- en werkklimaat en goede faciliteiten voor kennisontwikkeling en –valorisatie wordt beoogd de positie als internationale topregio op het gebied van kennis- en innovatie te behouden en versterken.

6.3.2 Ontwikkelingen en analyse

VERSTEDELIJKING

Uitgaande van autonome groei van de bevolking in dit deel van ons land, is becijferd dat een toename van de woningvoorraad nodig is van 12.000 woningen tot 2020 in het Gelderse deel van de Vallei en nog eens 4.000 in het Utrechtse deel. Daar bovenop wordt een toename van de woningvraag als gevolg van Food Valley voorzien en is nog onduidelijk wat precies de weerslag is van de verstedelijkingsdruk vanuit de Randstad. In de structuurvisie Randstad 2040 is voor WERV of Vallei-regio geen opvangtaak voor verstedelijking vanuit de Randstad voorzien. Het is de vraag of dat uitgangspunt doorwerkt in praktijk of dat toch nadere sturing noodzakelijk is. Daarvoor is het wenselijk dat rijk en regio een gezamenlijk beeld hebben van de wijze waarop de verstedelijkingsdruk uitpakt in dit gebied. Het huidige beleid van rijk en regio is bundeling van verstedelijking langs bestaande vervoersassen: weg en OV. Het is de vraag of het wenselijk is dit principe ook in de toekomst toe te passen in deze regio. Dit in het licht van de groeiende behoefte aan hoogwaardige, groene woonmilieus in het kader van Food Valley en in aansluiting op de Structuurvisie Randstad 2040.

BEREIKBAARHEID

Voor het vormgeven van de Food Valley ambitie is de bereikbaarheid van de regio van groot belang, binnen de regio, nationaal en internationaal. Op dit vlak is er de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in onder meer de ontwikkeling van de Valleilijn, de realisatie van de A30 en verbeteringen op de A12 tussen Veenendaal en Ede. Hoe de verbinding tussen Food Valley en Health Valley (Arnhem en Nijmegen) vorm zou moeten krijgen is een vraag die in het kader van Triangle aan de orde is. Dit sluit aan op de ambities van de Stadsregio Arnhem Nijmegen om de verbindingen met

omliggende gebieden te verbeteren, onder meer door aansluiting op het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk. De zuidelijke ontsluiting van Food Valley naar de Betuwe (A15) is problematisch. Dagelijks staan er files aan de zuidzijde bij de Rijnbrug bij Rhenen. Dit is een bereikbaarheidsprobleem voor mensen die in Food Valley en de provincie Utrecht werken en levert overlast op voor de inwoners in Rhenen. Bovendien is de verbinding op termijn ontoereikend om de schakel te vormen tussen Food Valley en ontwikkelingen in de tuinbouwsector in het Rivierenland (Betuwse Bloem). De Rijnbrug heeft zijn weerslag op het functioneren van het wegennetwerk in zijn geheel.

Een andere ontwikkeling doet zich voor aan de noordzijde van de Vallei-regio. Als Almere uitgroeit tot 350.000 inwoners zal dat gevolgen hebben voor verkeers- en vervoersopgaven in het gehele ommeland. Niet alleen zullen betere verbindingen met Amsterdam noodzakelijk zijn. Maar ook zal aandacht gegeven moeten worden aan verbindingen met Gooi en Eemland, Utrecht en de noordzijde van de Vallei (o.a. Nijkerk en Barneveld). Op korte termijn speelt in dit gebied al de slechte bereikbaarheid van de Randstad vanuit het oosten. In aansluiting op het programma VERDER en de realisatie van het spoedwetproject A1, is hiervoor een integraal en gebiedsgericht pakket van infrastructurele en flankerende maatregelen opgesteld dat helpt om de filedruk rond het knooppunt Hoevelaken en de mobiliteitstoename in de regio aan te pakken.

WATER, NATUUR EN LANDSCHAP

De landschappelijke en ecologische kwaliteiten van de regio vormen een essentiële pijler voor de ontwikkeling van Food Valley. Deze bepalen mede de kwaliteit van het woon- en werkklimaat dat past bij een kennis en innovatie-regio die tot de internatio-

nale top behoort. Dit sluit aan op de gezamenlijke opgave om de EHS in 2018 gerealiseerd te krijgen. Daarvoor is de huidige inzet op onder meer de robuuste ecologische verbinding tussen de Veluwe en de Utrechts Heuvelrug onvoldoende. Het is zaak om de verschillende onderdelen in goede onderlinge afstemming te realiseren. In een gebied met een relatief hoge verstedelijkingsdruk resulteren vertragingen bij het realiseren van verbindingen – bijvoorbeeld het eoduct over de A1 – in hogere kosten door voortdurend stijgende grondprijzen.

In het kader van het Nationaal Waterplan en in lijn met de EU-richtlijn Overstromingsrisico's, zal er ook extra aandacht nodig zijn voor de Rijndijk ter bescherming van de binnendijkse delen van de regio. De hoogwaterveiligheid moet gelijk op gaan met de economische waarde van Food Valley. Zonder aanpassing van de hoogwaterveiligheid zullen diverse partijen niet tot noodzakelijke investeringen in dit gebied overgaan. Daarbij heeft de commissie Veerman geadviseerd om het huidige veiligheidsniveau van alle dijkringen met een factor 10 te verbeteren. Het verdient aandacht nader te onderzoeken wat de weerslag hiervan is op de ontwikkeling van de regio.



Opgaven in de WERV / Vallei-Regio



Belangrijkste projecten en programma's



Ruimte geven aan Food Valley



Wageningen Universiteit/
Food Valley

Andere opgaven



P+R Poorten naar de Randstad
(Verder via Veluwe)



Zuidelijke ontsluiting WERV



HOV-as Ede-Wageningen en
Wageningen -Nijmegen



Upgraden Vallei-lijn

6.3.3 Integrale gebiedsopgave

In de ontwikkeling van de WERV/Vallei-regio staat het versterken van de ruimtelijke structuur centraal ten behoeve van de ontwikkeling van Food Valley. Voor het verder vormgeven van deze ambitie is het essentieel dat rijk en regio in dit stadium meer samen op gaan trekken bij het vormgeven van het programma Food Valley. In nauwe samenspraak met de kennisinstellingen en het bedrijfsleven wordt toegewerkt naar een gezamenlijke intentieverklaring. Daarbij zal de komende maanden meer duidelijkheid moeten ontstaan over de precieze verstedelijkingsdruk vanuit de Randstad en een strategie om daar verstandig mee om te gaan. Hiertoe wil de regio samen met het rijk verstedelijkingsscenario's uitwerken, mogelijk in aansluiting op het project Nationale Stedelijke Netwerken 2040 (NSN 2040). Dat is een gezamenlijk belang van rijksoverheid, provincies en regio. Het is niet wenselijk dat overloop vanuit de Randstad ongepland en ongestructureerd plaatsvindt.

Andere opgaven van de regio hangen samen met de bereikbaarheid van Food Valley. Het gaat onder meer om de zuidelijke ontsluiting van de WERV-regio (Rijnbrug bij Rhenen), toekomstige HOV-assen tussen Ede en Wageningen en tussen Wageningen en Arnhem-Nijmegen en om het upgraden van de Valleilijn. Een aantal stations kan gaan fungeren als "Poort naar de Randstad" (VERDER via Veluwe).

Samenvattend is dit de belangrijkste opgave voor de WERV / Vallei-regio:

Opgave 11: Versterking van de ruimtelijke structuur rondom Food Valley. Het gaat om het benutten van de economische potentie van het kenniscluster Food Valley, met aandacht voor verstedelijking in relatie tot overloop uit de Randstad, verbindingen met de omliggende regio's en een goede kwaliteit van de leefomgeving.



6.4 Rivierenland

6.4.1 Ambitie

De bundel van A15, Betuwelijn en Waal is een belangrijk internationale corridor die Rotterdam verbindt met het Ruhrgebied (zie paragraaf 3.3) maar het rivierenlandschap doorsnijdt. Daarnaast kent het rivierengebied een grote opgave waar het gaat om via rivierverruiming in te spelen op de gevolgen van klimaatverandering. Het westelijke deel van rivierengebied is een centrale schakel voor zowel weg, spoor als water in het internationale vervoer in de noord-zuid richting (op de A2-as Utrecht – Den Bosch) en in de west-oost richting (genoemde A15-corridor). Ook het westelijke rivierengebied heeft grote landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Door de centrale ligging in ons land kent het Rivierenland een grote verstedelijkingsdruk, zowel op het gebied van wonen als qua bedrijvigheid. Het gebied kenmerkt zich door een sterke oriëntatie op de grote steden in de omgeving; in het westelijk deel zijn dat 's-Hertogenbosch en Utrecht, in het oostelijke deel Arnhem en Nijmegen. Het rivierengebied zelf telt een relatief hoog aandeel laaggeschoolde werklozen. Het verbeteren van de lokale werkgelegenheid is dan ook van groot belang voor de regionale economische ontwikkeling. De overloop vanuit de Randstad biedt hiervoor kansen, evenals revitalisering van bestaande bedrijventerreinen en versterking van de diverse tuinbouwclusters onder de noemer Betuwse Bloem. Gezien de groene en blauwe kwaliteiten en de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn er ook kansen voor de verdere ontwikkeling van de recreatieve sector in dit gebied.

De ambitie is om de autonome ontwikkeling in het Rivierenland en de druk van buiten op zodanige wijze te geleiden dat de karakteristieke waarden en kwaliteiten worden behouden en waar mogelijk worden versterkt. Rijk en regio willen rivierverruiming

van de Waal combineren met natuurontwikkeling én een economische impuls in het gebied via het Plan Waalweelde.

6.4.2 Ontwikkelingen / analyse

VERSTEDELIJKING

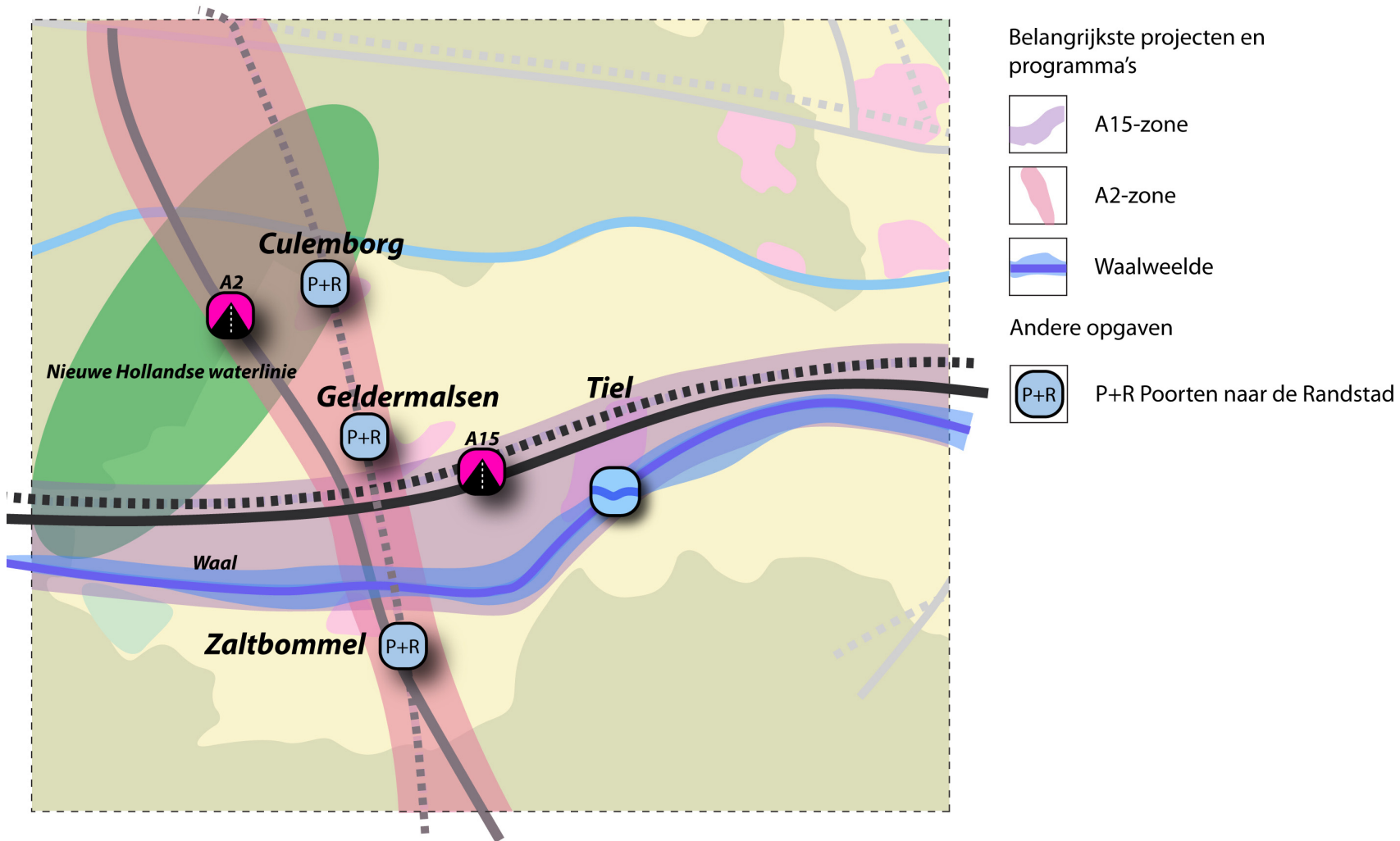
In de structuurvisie Randstad 2040 is voor dit gebied geen grote woningbouwopgave voorzien. Desondanks wordt een verstedelijkingsdruk vanuit het westen op de regionale woningmarkt ervaren. Dat lijkt ten koste te gaan van de kwaliteiten en waarden die het gebied kenmerken. Het Rivierenland biedt grote ont-plooiingsmogelijkheden die - zonder actieve sturing - het binnensijpelen van de rode functies in het gebied stimuleren, ook op plekken waar dit niet gewenst is. Dit leidt tot verdere versnippering en verrommeling van het gebied. Om dit te voorkomen is een bundeling in stedelijk gebied gekoppeld aan bestaande infrastructuur het uitgangspunt. Hiervoor bestaan verschillende opties die nadere, integrale uitwerking behoeven. Mede in het licht van de economische opgave is een verdere 'gestuurde' versterking van de rode functies noodzakelijk.

BEREIKBAARHEID

De ontwikkeling van de bereikbaarheid in Rivierenland hangt sterk samen met ontwikkelingen in de omliggende gebieden. De A2 is de belangrijkste noord-zuid verbinding en vormt de schakel tussen de Noordvleugel, Brabantstad en Maastricht-Aken-Luik. Als de maatregelen uit de Nota Mobiliteit (inclusief prijsbeleid) volledig zijn doorgevoerd kent de A2 in 2020 geen knelpunt meer (NoMo-streefwaarde). Of na 2020 een knelpunt zal gaan ontstaan wordt in de NMCA nader onderzocht. Hierbij worden hogere streefwaarden uit de Mobiliteitsaanpak gehanteerd. Voor de A15-as geldt dat de realisatie van de Tweede Maasvlakte en de (mogelijke) doortrekking van de A15 naar de A12 van invloed zul-

len zijn op de verkeersafwikkeling en op termijn mogelijk problemen teweeg brengen. Een andere probleem in het rivierenland is dat het regionaal verkeer veel gebruik maakt van het hoofdwegennet voor korte afstanden. Een bepalende factor hierbij is de ligging tussen de rivieren, waardoor de rivierovergangen in het hoofdwegennet tevens essentiële schakels in het regionale netwerk vormen. Het systeem is hierdoor kwetsbaar. Zonder aanvullende maatregelen, kan de druk op zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet toenemen. Eventuele congestieproblemen kunnen doorwerken in het functioneren van de A15 als logistieke as tussen Rotterdam en Ruhrgebied en de A2 als internationale corridor naar het Zuidoosten. Een verdere benutting van spoor moet worden onderzocht in relatie tot de nadere uitwerking van o.a. Programma Hoogfrequent Spoor, Randstadspoor, Poorten naar de Randstad, Waalweelde en Ruimte voor de Rivier.

Opgaven in Rivierenland



6.4.3 Integrale gebiedsopgaven

In het rivierengebied spelen twee belangrijke opgaven:

- Rivierverruiming en natuurontwikkeling gecombineerd met ruimtelijke-economische ontwikkeling in een brede zone langs de Waal (Waalweelde);
- De ontwikkeling van de A2-zone in het westelijk deel van het rivierengebied.

WAALWEELDE

WaalWeelde heeft als gebiedsontwikkelingsproject betrekking op het gebied van en langs de Waal van de Duitse grens tot de grens met de provincie Zuid-Holland en beslaat daarmee een traject van ongeveer 80 kilometer. De centrale opgaven van Waalweelde zijn waterveiligheid (PKB Ruimte voor de Rivier) en natuurontwikkeling (Natura 2000). Daaraan is gekoppeld de ambitie om de economische ontwikkelkansen - waaronder scheepvaart van en langs de Waal - te benutten en tegelijk de ruimtelijke kwaliteit te versterken. In een breed gebiedsproces met o.a. de 15 Waalgemeenten worden ook regionale en lokale wensen en knelpunten in beeld gebracht op het terrein van economie, wonen, recreatie, cultuurhistorie en energie en klimaat. WaalWeelde geeft invulling aan het advies van de Deltacommissie waar het gaat om lange termijn rivierveiligheidsmaatregelen te koppelen aan bredere gebiedsontwikkeling. Het programma Waalweelde sluit als gebiedsopgave voor de lange termijn goed aan bij het deelprogramma rivieren van het Deltaprogramma. Voor de langere termijn (na 2020) moet het advies van de Deltacommissie nog worden omgezet in robuuste uitvoeringsplannen. De maatregelen om pieken in het klimaat (van extreme droogte tot neerslag) op te vangen moeten dan concreet zijn.

Voor de komende twee jaar is het doel van WaalWeelde om tot een samenhangende (structuur)visie te komen. In een intensief partnerschap tussen provincie, regio, rijk, marktpartijen en belangengroepen wordt één ontwerp gemaakt voor het buitendijkse gebied van de Waal in Gelderland: van de Duitse grens tot Gorinchem. Ook wordt er gewerkt aan een ruimtelijk investeringsprogramma waarin veertig projecten zijn opgenomen en een advies voor een uitvoeringsorganisatie. Gestreefd wordt naar bundeling van opgaven uit PKB, Natura 2000, Kaderrichtlijn Water, NURG, Nota Mobiliteit, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Nationale Landschappen. Voor de verdere vormgeving van dit (voorbeeld)project is de betrokkenheid van alle partners van groot belang en wordt samen met het Rijk onderzocht of dit in de vorm van een gebiedsgerichte MIRT-verkenning kan.

ONTWIKKELING A2-ZONE

Daarnaast vormt de A2-zone een belangrijke opgave. Enerzijds bevat de A2-zone grote natuurlijke en cultuurhistorische kwaliteiten (Nieuwe Hollandse Waterlinie). Anderzijds ligt er een grote stedelijke druk op het gebied vanwege de ligging langs de A2 en de nabijheid van de Randstad. Het is van belang een integrale visie op de A2-zone te ontwikkelen om verstedelijking te sturen en groen-blauwe kwaliteiten te versterken. Rijk en regio willen met andere betrokken partijen de verdere uitwerking hiervan tot stand brengen, mogelijk in aansluiting op NSN2040. Bovenop de maatregelen die van rijkswege in voorbereiding zijn (verbreding A2) wordt een programma voorbereid ter verbetering van de bereikbaarheid voor de automobilist en de OV-reiziger. Onderdelen van dit programma zijn de provinciale wegen, de stations Zaltbommel, Culemborg en Geldermalsen (Poort naar de Randstad), een frequentieverhoging op het spoor, verbeterde busverbindingen met Utrecht en Den Bosch, mobiliteitsmanagement

op bedrijventerreinen langs de A2 en het verbeteren van carpoolplaatsen. Een bijzonder aandachtspunt vormt de robuustheid van het systeem en het belang van de A2 voor de regionale bereikbaarheid.

Een andere belangrijke opgave in Rivierenland is de ontwikkeling van de A15-zone als goederencorridor in aansluiting op de realisatie van de Tweede Maasvlakte (zie paragraaf 3.3).

Samenvattend zijn dit de belangrijkste opgaven voor het Rivierenland:


Opgave 12: Gebiedsontwikkeling Waalweelde. Dit is een breed programma voor rivierverruiming en natuurontwikkeling in combinatie met een ruimtelijke en economische impuls in het rivierengebied.


Opgave 13: Ontwikkeling van de A2-zone in het westelijk deel van Rivierenland. Het gaat hier om het verbeteren bereikbaarheid in combinatie met opvang verstedelijkingsdruk vanuit de Randstad en het versterken groene en cultuurhistorische kwaliteiten.


Knelpunten rivierovergangen




Kwetsbare rivierovergangen

 A2-as Zaltbommel / Waardenburg

 Nijmegen:
1. A50
2. Stadsbrug
3. A325
4. spoorbruggen

 A28-kruising Zwolle

 Rijnbrug N233 Rhenen

 A1-kruising Deventer

7. Andere thema's op niveau landsdeel

7.1 In relatie tot verkeer & vervoer

7.1.1 Openbaar vervoer

Landsdeel Oost en het rijk streven in het kader van de Mobiliteitsaanpak beiden naar een samenhangend stedelijk OV-netwerk met waar nodig en doelmatig een spinnenwebstructuur en hoge frequenties. De MobiliteitsAanpak zet in op samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer - met name de sprinters - de ruggengraat vormt, met goede aansluitingen in de keten op het vervoer per bus, tram en metro. Een fijnmazig spoornetwerk is nu al een kenmerk van Oost-Nederland. Dit bestaat uit regionale lijnen, nationale lijnen en internationaal de Deltalijn en de Berlijnlijn. Dit netwerk is belangrijk voor de economische en recreatieve bereikbaarheid van de vele steden en stadjes in deze regio en daarnaast voor de bereikbaarheid van de economische centra daarbuiten. Provincies en regio's willen de kwaliteit en kwantiteit verder verhogen. Bij nieuw aanbestede regionale lijnen is aan de frequenties en reizigersaantallen te zien dat deze ambities waargemaakt worden. Rijk en regio willen via de Quick Scan Regionaal Spoor en 5% groei op het spoor, de kwaliteit verder laten toenemen. Niet alleen op de regionale lijnen, maar ook op nationale en internationale lijnen. Zo ontstaat een samenhangend netwerk. Aanvullend rijdt er een dicht netwerk van bussen en buurtbussen met de regiotaxi in de haarvaten van het systeem. Ook hier streven provincies en regio's naar een groei in aantallen reizigers en de reizigerstevredenheid. Onder andere door samen met het Rijk te investeren in het actieprogramma regionaal openbaar vervoer. Maar ook door betrouwbare financiering van het OV.

Een andere gedeelde ambitie is het realiseren van goede aansluitingen tussen de modaliteiten en het waar nodig en zinvol realiseren van multimodale overstappunten. Dit beleid is vervat in

de MobiliteitsAanpak. Het vraagt ook om goed op elkaar aansluitende dienstregelingen, goede en voldoende fietsvoorzieningen en parkeerplaatsen bij OV-overstappunten (P+R). Ook toegankelijke, real time reisinformatie is een onmisbare voorwaarde om keuzes te kunnen maken.

7.1.2 Vervoer over water

Het goederenvervoer over water speelt in Oost Nederland een belangrijke rol. Onlangs is door provincies, stadsregio's en Rijkswaterstaat een gezamenlijke Nota Kwaliteitnet goederenvervoer Oost Nederland opgesteld. Daarnaast zijn voor de regio's netwerkanalyses binnenhavens opgesteld en heeft Overijssel in samenwerking met Twente een netwerkanalyse vaarwegen gemaakt. In dat laatste document gaat het over de toekomstige bereikbaarheid van economische centra over water. Die waterbereikbaarheid wordt verbeterd door voldoende diepgang en doorvaartbreedte te realiseren, door optimale en voorspelbare doorvaart bij bruggen en sluizen en de afstemming van bedieningstijden tussen het hoofdvaarwegennet en de kleinere vaarwegen. Hierbij zijn de verruiming van de Twentekanal en de sluis bij Eefde van belang. De netwerkanalyses dienen als onderbouwing voor quick-winprojecten. In Overijssel zijn de ontwikkeling van de Zuiderzeehaven bij Kampen en de containerterminal in Hengelo belangrijk. Voor Twente gaat het onder andere om de realisering van de openbare kade Businesspark XL bij Almelo en uitbreiding van de havens in Hengelo, waaronder de containerterminal. De ontwikkeling en uitbreiding van het Gelderse binnenhavennetwerk zal een belangrijk issue worden in het nieuwe strategisch uitvoeringsprogramma goederenvervoer van de provincie dat in 2009 zal worden vastgesteld. Dat programma biedt samen met de netwerkanalyse binnenvaart van de stadregio Arnhem Nijmegen een onderbouwing van de quick-winregeling voor binnen-

havens van het rijk. De overslagvoorzieningen bij de regionale bedrijventerreinen zijn daarbij een belangrijk speerpunt. V&W zal begin 2010 op basis van landelijke vervoersprognoses en de verschillende regionale netwerkvisies voor vaarwegen en binnenhavens een analyse maken van de potenties om het gehele vaarwegennetwerk in de verschillende regio's verder te versterken. Vervolgens zal vanaf 2010 worden bezien welke afspraken daarvoor binnen de bestaande MIRT-kaders wenselijk zijn. Gedacht kan worden aan gebiedsgerichte ontwikkelingsafspraken rond vaarwegen tussen rijk, decentrale overheden en regionaal toonaangevende verladers, terminals en andere logistieke partijen.





7.1.3 Rivierovergangen

In relatie tot mobiliteit levert de aanwezigheid van de grote rivieren specifieke problemen op. In geen enkele andere regio komt de problematiek van rivierovergangen nadrukkelijker naar voren dan in Oost Nederland. Bij rivierkruisingen of overgangen kunnen knelpunten ontstaan door het samenkomen van lokaal, regionaal en nationaal verkeer. Bij calamiteiten of congestie ontstaan vrijwel meteen grote problemen en zoekt het verkeer sluiswegen (vergelijk met de grote passen in de Alpen). Voorbeelden van kwetsbare rivierovergangen zijn de A2-as bij Zaltbommel / Waardenburg, de A50/Stadsbrug/A325 bij Nijmegen, de spoorbruggen, de A1-kruising en A28-kruising van de IJssel bij respectievelijk Deventer en Zwolle, de Rijnbrug van de N233 bij Rhenen en straks bij de mogelijke doortrekking van de A15 naar de A12 de kruising met het Pannerdens kanaal. Rivierovergangen zijn van grote invloed op het functioneren van de mobiliteitsnetwerken. In het MIRT zijn daarom verschillende projecten opgenomen. Landsdeel Oost wil met het Kabinet in gesprek blijven over dit onderwerp.

Spoorzones en stationslocaties



Belangrijkste projecten en programma's

-  Berlijlijn
-  Deltalijn
-  Internationale knopen
-  Nationale knopen (Programma Spoorzone ontwikkeling)
-  Nationale knopen

7.2 In relatie tot ruimte & wonen

7.2.1 Herstructurering werklocaties

Een belangrijk deel van de toekomstige werklocaties in Oost-Nederland wordt gezocht in de herstructurering en intensivering van bestaande werkmilieus. De opgave is in dit deel van het land bijzonder groot en kostbaar door het aantal verouderde bedrijventerreinen én de intenties om openheid en landschappelijke waarden te behouden. De aanpak van herstructurering is in beginsel regionaal georganiseerd, omdat daarmee de aansluiting met de markt het beste wordt gemaakt. Betrokkenheid van het rijk is van belang om tot versnelling te komen. Die versnelling is nodig om de toekomstvastheid en kwaliteit van bedrijventerreinen te borgen en daarmee aantrekkelijk te blijven als (internationaal) vestigingsklimaat. De ministers van VROM, EZ en BZK hebben een convenant in voorbereiding met IPO en VNG. Dat gaat afspraken bevatten over het realiseren van bedrijventerreinen. Voorbeeldprojecten hiervan zijn Noviotech Campus/Winkelsteeg in Nijmegen, bedrijventerreinenontwikkeling West Achterhoek, de herstructurering van de grootschalige bedrijventerreinen Havengebied in Enschede, Twentekanaal(-zuid) in Hengelo en Dollegoor/Slachthuisakade in Almelo.

7.2.2 Herstructurering woonlocaties

Herstructurering is een enorme opgave, ook in Oost-Nederland. In de grote steden in Gelderland en Overijssel zijn zeven zogenaamde "Vogelaarwijken" gelegen. Dat is het topje van de ijsberg. Verschillende wijken uit de jaren zestig tot tachtig van de vorige eeuw zijn eenzijdig demografisch samengesteld en kennen een verouderde woningvoorraad. Bovendien is de groei eruit en vindt weinig doorstroming op de woningmarkt plaats. Tegelijk is het vastgoed nog niet aan sloop toe. In de voormalige

groeikernen ontstaan daarmee de probleemwijken-van-de-toekomst. Via gerichte herstructurering kan geanticipeerd worden op toekomstige vitaliteitproblemen. Woningbouwcorporaties zeggen op dit moment weinig mogelijkheden te hebben voor grootschalige ingrepen. Provincies en regio's willen graag in gesprek met het Kabinet over dit onderwerp.

7.2.3 Ontwikkeling spoorzones en stationslocaties

Knopen in het vervoerssysteem hebben een belangrijke economische waarde. Naar mate de vervoerswaarde toeneemt, stijgen in het algemeen ook de vastgoedprijzen. Knopen zijn daarmee zeer belangrijk voor de ontwikkeling van stedelijke netwerken. Juist hier moeten ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit optimaal op elkaar afgestemd worden. De A1-zone en Berlijnlijn zijn hier sprekende voorbeelden van. In alle stedelijke regio's spelen opgaven rondom OV-knopen, in het bijzonder bij de stationsomgevingen.

Stations met een verbindende functie op internationaal niveau zijn in Oost-Nederland Station Arnhem aan de Deltalijn en IC-station Hengelo aan de Berlijnlijn. Arnhem is één van de Nieuwe Sleutelprojecten van het Rijk en wordt uitgebouwd tot de kwaliteit van HSL-station. Er wordt gewerkt aan een OV-terminal waarin trein, trolleybus, bus, taxi, fiets, auto en voetganger samen komen. Het sleutelproject is één van de elementen in het masterplan COZA (Centrale Ontwikkelingszone Arnhem). De ontwikkeling van Hengelo tot Centraal Station van Twente en internationale knoop is onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling (Hart van Zuid). In dat kader worden een internationaal vestigingsmilieu voor bedrijven en hoogwaardige kantooromgevingen gecreëerd. Ook verschillende andere Oost-Nederlandse steden werken aan upgrading en concentratie van ruimtelijke

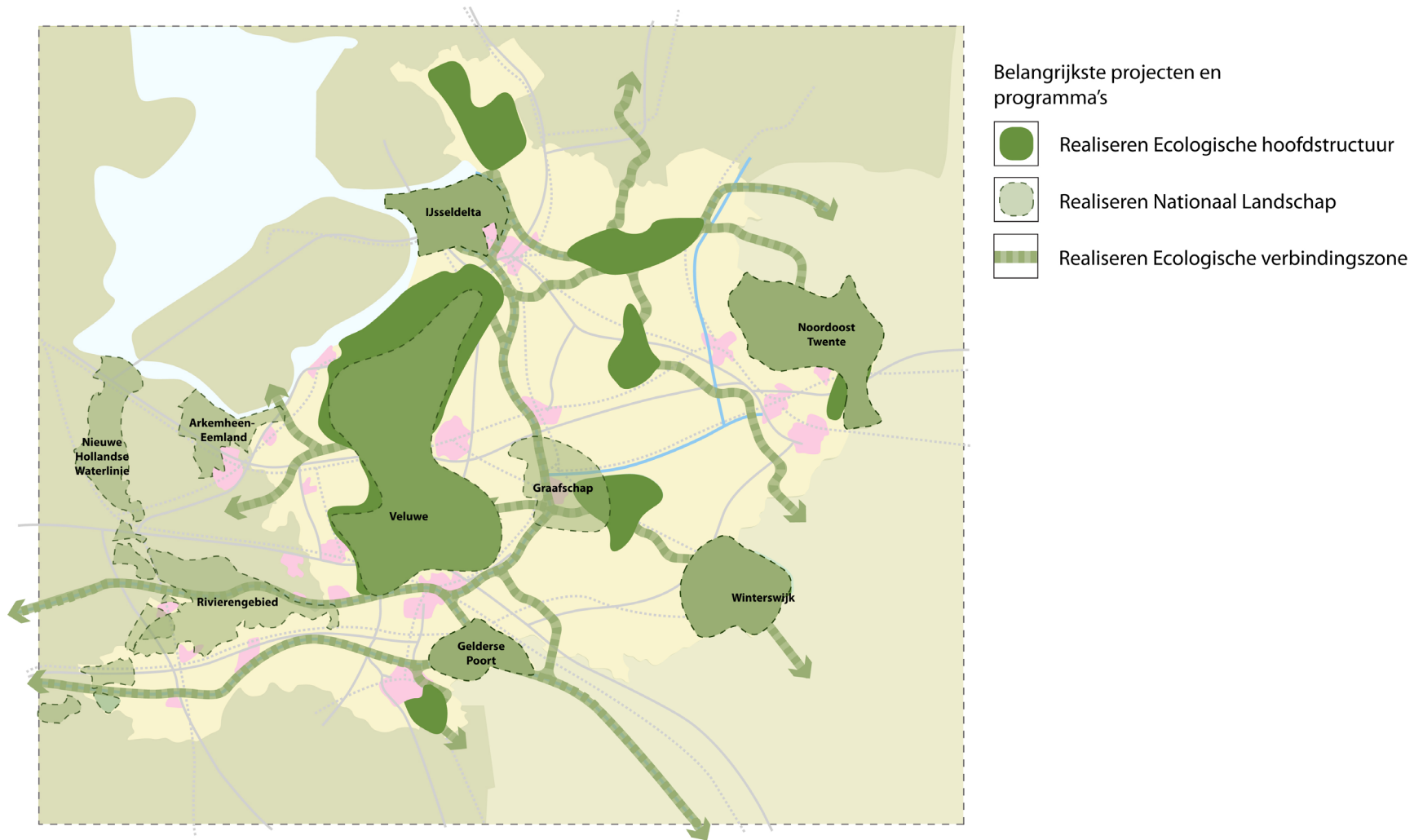
ontwikkeling rondom stationsknooppunten. Het gaat om de nationale stationsknopen Zwolle, Deventer, Apeldoorn, Zutphen, Ede, Enschede en Nijmegen. De economische potentie van deze locaties worden op dit moment nog maar beperkt benut. Dat hangt samen met hoge herontwikkelkosten, dure verwervingen, ingewikkelde parkeer- en bereikbaarheidsoplossingen, de kwaliteit van openbare ruimte en de externe veiligheidsproblematiek.

De stationsomgevingen van Nijmegen en Zwolle zijn opgenomen in de het programma spoorzone-ontwikkeling. Met dit programma ondersteunen Rijk (V&W en VROM) en Spoorsector (NS en ProRail) gezamenlijk de (her-)ontwikkeling van spoorzones ter verbetering van de binnenstedelijke leefomgeving.

7.2.4 Ontwikkelingen goederenvervoer per spoor

In het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) wordt door het Rijk onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor spoorboekloos rijden en het toekomstvast routeren van het groeiende spoor-goederenvervoer. In het bijzonder het anders routeren van de goederenstromen uit de Randstad door Oost-Nederland kan gevolgen hebben voor de regionale ruimtelijke ambities en plannen. De route via Oldenzaal/Bentheim is voor spoorvervoerders aantrekkelijk, omdat dit de kortste route naar Noord-Oost Europa is. Het is ook de enig mogelijke route, omdat in 2020 de capaciteit van de Betuweroute aan Duitse zijde naar verwachting ruimschoots is benut met verkeer naar Midden- en Zuid-Europa. Een deel van de overloop wordt via Venlo gerouteerd, maar ook de internationale spoorgoederenroute over Oldenzaal blijft in optiek van het rijk nodig. De regio wil dat het goederenvervoer zo veilig mogelijk en met zo min mogelijk ruimtelijke belemmeringen wordt afgewikkeld. De regio wil daarom geen besluitvor-

Ecologische Hoofdstructuur en Nationale Landschappen in Oost Nederland



ming over het PHS voordat omvang van problematiek helder in beeld is gebracht.

7.2.5 Opvangen van de gevolgen van demografische krimp

Demografische veranderingen zijn één van de meest belangrijke uitdagingen binnen Europa. Ook Nederland krimpt. Dat wil zeggen: vanaf 2035 zal de bevolkingsomvang landelijk afnemen om in 2050 te stabiliseren. Vooral jongeren en hoogopgeleiden trekken naar de stad. De komende vijftien jaar krijgt naar verwachting 60% van alle Nederlandse gemeenten te maken met krimp. Hierbij ontstaat een tweedeling tussen de grote steden en de overige gemeenten. In Oost-Nederland blijven de stedelijke netwerken en andere stedelijke regio's voorlopig groeien. Het westelijk deel van het Rivierenland, de Vallei-regio en – na realisering van de Hanzelijn – ook de netwerkstad Zwolle-Kampen hebben zelfs te maken met toenemende verstedelijkingsdruk vanuit de Randstad. Maar in delen van de Achterhoek, Twente en Noordwest-Overijssel moet rekening gehouden met een teruglopend aantal inwoners, ontgroening en vergrijzing. Deze ontwikkelingen zullen gevolgen hebben voor de woningmarkt, het draagvlak voor voorzieningen, de zorgvraag maar bijvoorbeeld ook voor de arbeidsmarkt.

Om beter voorbereid te zijn op de veranderende samenstelling en/of omvang van de bevolking is Twente o.a. leadpartner van DC Noise (Demographic Change: New Opportunities in Shrink Europe), een Interreg-project. Twente onderzoekt kansrijke strategieën en ontwikkelingsmogelijkheden als antwoord op de verwachte bevolkingsontwikkeling in de komende decennia. In Twente worden onder meer pilots uitgevoerd over innovatieve woonvormen. In meer algemene zin zal in Oost-Nederland de slag van groeidenken naar consolidatie moeten worden gemaakt,

althans voor bepaalde regio's. Kwaliteit en maatwerk zijn kernbegrippen. De nadruk komt te liggen op aanpassing en verbetering van bestaande wijken en kwalitatieve (groene) woonmilieus. De Provincies blijven inzetten op de realisering van Kulturhusen om in plattelandsgemeenten de meest noodzakelijke voorzieningen te kunnen blijven bieden. Het landsdeel wil graag in gesprek met het Kabinet over demografie en woningmarkt.

7.3 In relatie tot het landelijk gebied

Voor het landelijk gebied kiezen we er voor om nog meer in de groene kwaliteiten te investeren. In de sterk verstedelijkte samenleving is het landschap met zijn mix van landbouw, recreatie en natuur zeer belangrijk. Tegenover de afnemende werkgelegenheid in de landbouw staan mogelijkheden om daar met nieuwe functies in dienstverlening, zorg en recreatie op in te spelen. Nieuwe creatieve concepten van stedenbouw en landschapsinrichting moeten een kwalitatief aantrekkelijke ontwikkeling van het landelijk gebied waarborgen. Het Oost-Nederlandse landelijk gebied heeft de potentie om door te ontwikkelen als een aantrekkelijk en hoogwaardig groen leefmilieu.

7.3.1 Ecologische hoofdstructuur en nationale landschappen

Oost Nederland herbergt ruim 40% van alle natuur in Nederland. De Veluwe, de Sallandse Heuvelrug, de Wieden en de Weerribben, de grote rivieren met hun uiterwaarden en de Randmeren behoren tot de belangrijkste natuurgebieden van ons land. Met name de uitgestrektheid en de rijke biodiversiteit zijn hier de kernkwaliteiten. De Achterhoek, Twente en het Rivierengebied zijn natuurrijke cultuurlandschappen. Niet voor niets liggen negen van de twintig Nationale Landschappen in Oost Nederland.

Een krachtige impuls voor de Ecologische Hoofdstructuur en de Nationale Landschappen is nodig. Natuurwaarden vormen het onderscheidende kenmerk van Oost-Nederland. Ze bepalen de kwaliteit van ons platteland en de kwaliteit van het leefmilieu.

Hiervoor is het nodig dat:

- Dat ruimtelijke planning veel sterker dan tot op heden, uitgaat van planning op basis van stroomgebieden en ecologische relaties;
- Dat er concrete en structurele grensoverschrijdende samenwerking met Duitsland op het terrein van klimaat, water en natuur totstandkomt;
- Versnelde realisatie van de EHS (inclusief Natura 2000 gebieden en TOP-gebieden)¹²;
- Opzetten van een structurele financiering van behoud en beheer van de Nationale Landschappen (en andere landschappen) in combinatie met het Programma Beheer, groen-blauwe diensten en Europese middelen;
- Een voorvarende inzet van het Meerjarenprogramma Ontsnippering, dat tot doel heeft de belangrijkste ecologische barrières in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) op te heffen¹³;
- Ontwikkelen van een strategie die meer verband legt tussen verschillende bestaande instrumenten (Kader richtlijn Water, klimaatbeleid, ruimtelijke ordening, EHS, uitvoeringsprogramma's Nationale landschappen en duurzaam beheer van landschap via Groen Blauwe diensten / landschapsfondsen) voor realisatie van natuur en landschap en hierdoor middelen efficiënter te kunnen benutten (meer resultaat met minder geld). De verkenning van stadrandzones kan hier eveneens een rol spelen, even



als een verdere verkenning van ecosysteemdiensten¹⁴. Dit biedt kansen om water, natuur, biodiversiteit, milieu, landbouw en recreatie beter met elkaar te verbinden;

- Aankoop en inrichting van gronden ten behoeve van de EHS is duurder dan verwacht; bij de Mid Term Review van het ILG zal dit verder aan de orde moeten komen;
- Rijk en regio kiezen ervoor de bestaande landschappen nabij de steden bereikbaarder te maken en de kwaliteit ervan te verbeteren. Dit is niet alleen van belang voor de stadsbewoners (recreatie), maar ook voor natuurbehoud (biodiversiteit) en economie (landbouw en vestigingsklimaat).

Door te investeren in ruimtelijke kwaliteit wordt geïnvesteerd in de kwaliteit van de leefomgeving en wordt een duurzame economie in Oost Nederland aangejaagd.

7.3.2 Agrocluster en agroproductieparken

Het landelijk gebied van Oost Nederland wordt gedomineerd door het agrocluster. Ruim 64% van het grondareaal is in gebruik bij de landbouw. De agrarische productie en aanverwante bedrijvigheid dragen in belangrijke mate bij aan de economie in het landelijk gebied. Ruim 10% van het regionaal inkomen komt hier uit voort. Kenmerkend aan de agrosector in Oost Nederland zijn het vakmanschap, het grote aanbod van onderwijs- en onderzoeksinstellingen en de hoge kwaliteit van de productie. Minder sterk is de kleinschalige bedrijfsstructuur. De laatste jaren doen zich grote veranderingen voor in de primaire agrarische sector: het aantal bedrijven neemt sterk af. Gevolg is wel dat overblijvende bedrijven in schaal kunnen vergroten. Schaalvergroting is

van groot belang om de toekomst aan te kunnen (liberalisering, globalisering, de ontwikkeling van innovaties en het incorporeren van milieu en duurzaamheidseisen). Schaalvergroting is echter niet de enige weg. Ook verbreding van agrarische activiteiten en het leveren van maatschappelijke, groenblauwe diensten is een belangrijke richting in Oost Nederland. Deze ontwikkeling zal een grote ruimtelijke impact hebben op het landschap zoals we dat nu kennen. Verdere optimalisering en schaalvergroting vraagt om een stevige agrarische structuur. Het landschap en de elementen daarin komen mogelijk verder onder druk te staan. De opgave is om deze ontwikkeling goed te begeleiden. Belangrijke thema's zijn de realisering van agroproductieparken en grootschalig boeren in een kleinschalig landschap.

AGROPRODUCTIEPARKEN

In het licht van behoud en ontwikkeling van een duurzame economie in het landelijk gebied worden de mogelijkheden van regionale clustering van primair agrarische bedrijven rondom toeleverende en verwerkende industrie onderzocht. Deze clustering kan in combinatie met kennisinput vanuit onderzoek, leiden tot een nieuwe, duurzame basis. Clusters kunnen zich ontwikkelen tot agroparken: multifunctionele locaties waarin primaire landbouwbedrijven en andere bedrijvigheid (zoals verwerkende en toeleverende bedrijven, energieopwekking, agrologistiek) gecombineerd worden ontwikkeld. Door deze combinatie van bedrijvigheid kunnen voordelen behaald worden, zoals minder diertransport, optimale (her)benutting van reststromen en energieopwekking en –uitwisseling. Dergelijke agroparken moeten bij voorkeur ontwikkeld worden nabij hoofdinfrastructuur zoals in de A1-zone of de A15-zone (zie ook hoofdstuk 3). Ook in regio's Zwolle-Kampen, Stedendriehoek en Food Valley hebben plannen voor duurzame agroparken. Op dit moment worden

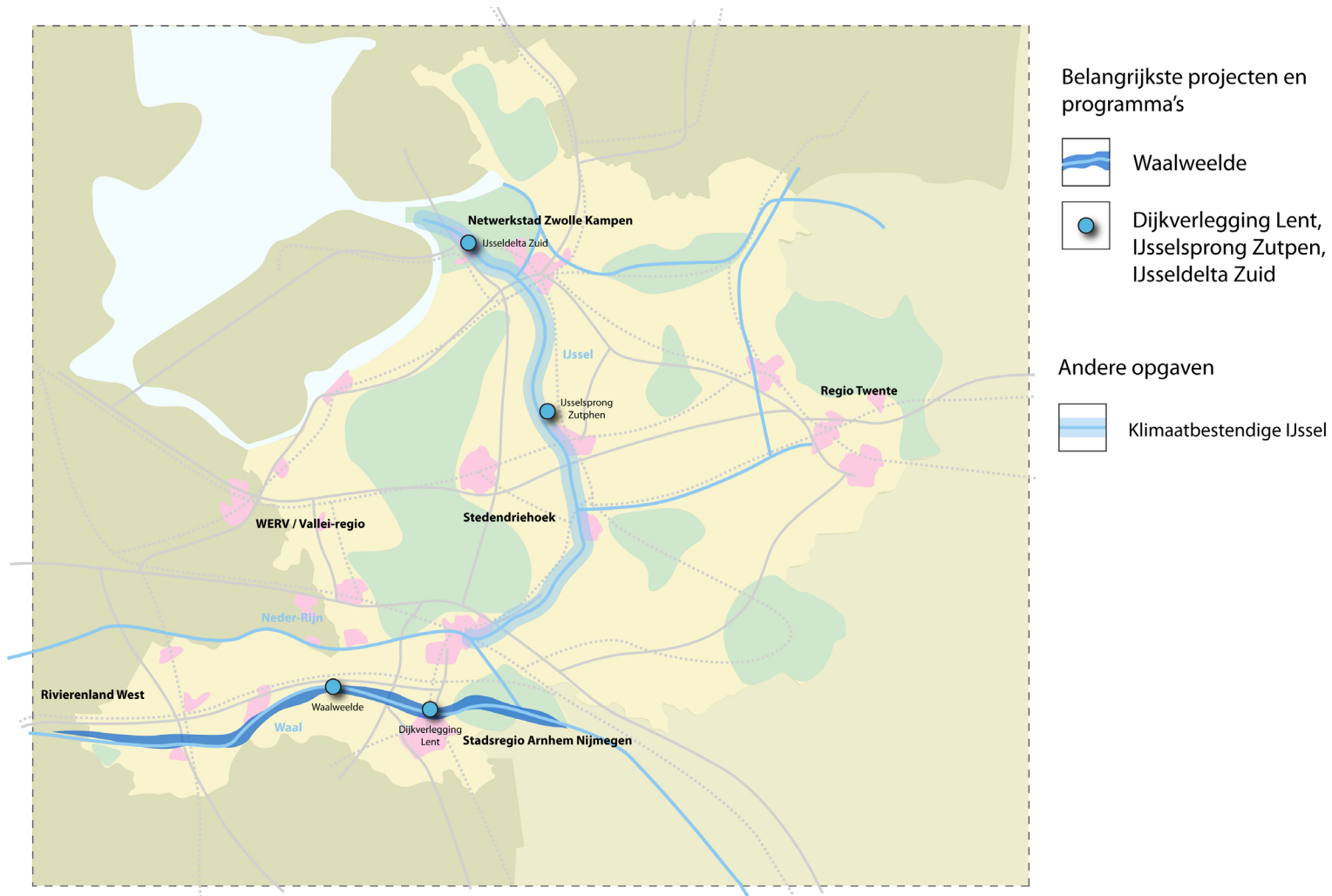
verkenningen voor de ontwikkeling van logistieke agroproductieparken worden uitgevoerd naar:

- Plumvee cluster (Barneveld);
- Varkenshouderij cluster (Lochem);
- Tuinbouwcluster Betuwse Bloem (Tiel);
- Greenport Koekoekspolder (Kampen / Luttelgeest);
- innovatief glastuinbouwgebied Bergerden (Bemmel).

GRONDGEBONDEN LANDBOUW

In Oost Nederland is een groot gedeelte van de agrarische productie grondgebonden (ongeveer 80%). Ook de komende jaren zal schaalvergroting een belangrijke rol spelen in deze sector. De grondgebonden landbouw in Oost Nederland loopt hierbij aan tegen een fysieke beperking: grote delen van het landelijk gebied in Oost Nederland bestaan uit een kleinschalig landschap. De benodigde schaalvergroting voor de landbouw is in Oost Nederland lastiger te realiseren dan in gebieden met een grootschalig landschap. Bovendien zet deze benodigde schaalvergroting de landschappelijke kwaliteiten in Oost Nederland onder druk. De kostprijs van de agrarische productie ligt in een kleinschalig landschap hoger dan daarbuiten. Grootschalig boeren in een kleinschalig landschap is daarom een belangrijke uitdaging in het landelijk gebied van Oost Nederland, zeker in 2015 de melkquota verdwijnen. Anderzijds liggen er ook kansen op het gebied van verbreding en multifunctionele landbouw, met name nabij de steden. Stadsrandzones zijn bij uitstek gebieden waar de grondgebonden landbouw naast de agrarische productie een rol kan vervullen voor het behoud van de landschappelijke en natuurwaarden in het landelijk gebied. Daarvoor is het van belang het effect van de hervorming van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid te zien. Dit kan een enorme impact hebben op de huidige agrarische structuur en het landschap van

Ruimte voor de Rivierprojecten in Oost Nederland



Oost Nederland. Budgetten, nationaal en internationaal, worden omgevormd en zullen in de periode 2012-2020 onder invloed van de liberaliseringstendens en de ingezette vermaatschappelijking van de EU-landbouw gelden, omgezet worden van ondersteuning van primaire ondernemers naar betaling voor diensten en innovatie.. Het is belangrijk de verwachte effecten van het nieuwe Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB) in beeld te krijgen en de inzet te richten op:

- Vaststellen van de impact van de versnelde opschaling primaire agrarische productiebedrijven op het kleinschalig landschap in Oost Nederland;
- Het vergroten van de mogelijkheden van groenblauwe diensten onder meer door kleinschaligheid/kleinschalig landschap te erkennen als grondslag voor aanvullende vergoeding in het kader van het GLB;
- Het verkennen van de mogelijkheden in de stedelijke invloedssfeer: verbrede landbouw in de stadsrandzones.

7.4 In relatie tot klimaat & energie

7.4.1 Klimaatbestendige rivieren

Landsdeel Oost wil inspelen op de gevolgen van klimaatverandering voor de ruimtelijke inrichting. Onderdeel hiervan is toerusting van de watersystemen op de toekomst: klimaatbestendige rivieren. Maatregelen die getroffen worden zijn:

- Het toepassen watersysteembenadering (vasthouden, bergen, afvoeren);
- Het vergroten waterbergend vermogen van watersystemen;
- Het uitvoeren projecten in het kader van Ruimte voor de Rivier.

Ten behoeve van een grotere klimaatbestendigheid worden momenteel al diverse hoogwaterbeschermingsprojecten uitgevoerd. De projecten die in het kader van het deelprogramma rivieren van het Deltaprogramma worden uitgevoerd zijn hiervan een goed voorbeeld (zie ook gebiedsopgaven in Arnhem-Nijmegen, Zwolle-Kampen, Stedendriehoek, Vallei-regio en Rivierenland). Naast vergroting van de afvoercapaciteit van de grote rivieren en beperking van hoogwaterrisico's wordt gewerkt aan klimaatbestendige regionale watersystemen. Het belangrijkste programma in Oost-Nederland is op dit moment Waalweelde (zie paragraaf 5.4). Dat combineert rivierverruiming en natuurbouw met een pakket van ruimtelijke en economische ontwikkelingen.

KLIMAATBESTENDIGE IJSSELVALLEI

Een andere (toekomstige) opgave in Oost-Nederland is het streven naar een klimaatbestendige IJsselvallei. In het kader van klimaatadaptatie wil landsdeel oost de IJsselvallei ontwikkelen tot een klimaatbestendig watersysteem en een zo natuurlijk mogelijk en blijvend aantrekkelijk landschap. Een verkenning van overheden samen met belangengroepen en private partijen moet de basis leggen vormen voor een gezamenlijk te ontwikkelen programma "Klimaatbestendige IJsselvallei".

NATURA 2000 IN UITERWAARDEN

In het kader van de klimaatmaatregelen ruimte voor de rivier, is een impuls nodig voor de herinrichtingopgave rivieruiterwaarden, met name met het oog op Natura 2000 doelstellingen. Realisatie van deze doelstellingen in uiterwaarden van de grote rivieren is complex vanwege de dubbele doelstellingen (ruimte voor water en tegelijkertijd ontwikkeling natuurwaarden). Het opnieuw aanleggen en ontwikkelen natuurwaarden is ingewik-

kelder dan behoud van bestaande natuur. Er zijn op dit moment onvoldoende financiële middelen voor realisatie van Natura 2000 doelstellingen in de uiterwaarden grote rivieren.

7.4.2 Duurzame energieopwekking

In het licht van het streven naar een onafhankelijkheid van fossiele energiebronnen wil Oost-Nederland inzetten op de ontwikkeling van duurzame energieopwekking. Het gaat dan om de ontwikkeling van energieparken zoals bio-energiecentrales, zonnecentrales en nieuwe windparken. De ambitie van landsdeel Oost is om koploper worden in bio-energie en dat bio-massa in zestig procent van de productie van duurzame energie gaat voorzien. In lijn met deze ambitie is het streven 50 bio-energiecentrales mogelijk te maken en optimaal gebruik te maken van zonne-energie. Om ervaring op te doen met grootschalige zonne-energie en marktontwikkeling te stimuleren willen de provincies op vijf (zicht)locaties zonnecentrales aanleggen. Twee locaties zijn reeds gepland: Montferland en Azewijn.

Naast de ambities van bio-energiecentrales en zonne-energie zijn er in oost Nederland diverse doelstellingen ten aanzien van windenergie. Voor Gelderland gaat het om de volgende opgaven: tot 2010/ 2011 realisatie van windenergieparken die voorzien in 100 MW. Tot nu toe is in totaal 36 MW gerealiseerd¹⁵. Tot 2015 realisatie van windenergieparken die voorzien in totaal 140 MW. Voor Overijssel gaat het om een opgave van 80 MW die in de periode tot 2020 wordt gerealiseerd. Tot nu toe is er 6 MW gerealiseerd.

Noten

¹² In de recent verschenen Natuurbalans is een belangrijke constatering dat de realisatie van de EHS op dit moment achter blijft bij de doelstelling en dat - om doelstellingen te kunnen halen - ingezet zal moeten worden op een verhoogd tempo van realisatie en verhoogde inzet van middelen. De Midterm review ILG die medio 2010 plaatsvindt, zal mogelijk nieuwe inzichten opleveren die kunnen bijdragen aan de realisatie van doelen. De verwachting is dat met deze stappen de aansluiting met de gebiedsagenda vanuit groene waarden volgend jaar meer betekenis zal hebben.

¹³ Dit programma is in 2005 gestart en loopt door t/m 2018. Het gaat om barrières die zijn ontstaan door bestaande infrastructuur (wegen, water en spoor). Het programma vraagt voor de komende uitvoeringsperiode om een herijking van de knelpunten en om een nadrukkelijke regionale prioritering en de daarbij behorende financiering.

¹⁴ De Europese Commissie heeft de 'ecosystem services' op haar agenda staan in het kader van de European Green Infrastructure;

¹⁵ Gemiddeld produceert een molen 2 MW. Voor 100 MW gaat het in totaal om ongeveer 50 molens.



8. Realisatie

Voor de uitvoering van de belangrijkste opgaven is het van belang duidelijke afspraken te maken over de financiering. Integrale gebiedsopgaven bestaan doorgaans uit meerdere, met elkaar samenhangende projecten of programma's. De onderdelen kennen eigen bevoegdhedenverdeling, eigen projectorganisaties en eigen begrotingen. Afspraken over de financiering zullen gemaakt moeten worden op basis van het complete plaatje per opgave. Sommige projecten zijn primair een rijksverantwoordelijkheid. Provincie en regio zijn in dat geval volgend, maar kunnen de opgave helpen versnellen met planologisch instrumentarium, flankerende investeringen of voorfinanciering. Andere onderdelen van gebiedsopgaven zijn juist in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de provincie of regio. Hier is de Rijksoverheid volgend en kan bijdragen in de vorm van expertise, het stroomlijnen van procedures of cofinanciering. In veel gevallen zijn ook marktpartijen betrokken. De verhouding tussen de betrokkenheid van rijk enerzijds en provincie / regio anderzijds is onder meer afhankelijk van de schaal, aard en functie van de opgave, de mate van directe rijksbetrokkenheid, de betaalbaarheid en de inhoudelijke of organisatorische complexiteit.

Voor de uitvoering van de belangrijkste gezamenlijke opgaven in Oost Nederland zijn heldere afspraken nodig. De beschreven gebiedsopgaven zijn opgedeeld in een groot aantal concrete projecten, waarvan de fasering en ruimtelijke scope sterk uiteenloopt. De overzichtstabel die bij deze Gebiedsagenda Oost hoort, zet alle projecten op een rij. Aangegeven is welke afspraken op korte, middellange en lange termijn gemaakt moeten worden en welke projecten al zijn opgenomen in investeringsprogramma's. Per opgave / project is verder aangegeven welke actie hiertoe nodig is, wie het initiatief neemt en welke kosten hiermee gemoeid zijn. De overzichtstabel wordt van jaar tot jaar geactualiseerd en gecompliceerd.

Bijlage 1: Facts & figures Oost-Nederland

	Nederland	Oost-Nederland	%
Oppervlakte in km ² (per 1-1-2007)	41.543	8.558	21%
Inwoners (per 1-1-2008)	16.405.399	3.103.863	19%
Waarvan in de steden	(onbekend)	1.275.942	
Bruto regionaal product 2006 (in miljoen euro)	539.929	85.379	16%
Beroepsbevolking (2008)	7.714.000	1.444.000	19%
Werkgelegenheid (aantal banen 2007)	7.259.000	1.458.000	20%
Handel	17,9 %	18,3 %	
Zorg	14,9 %	16 %	
Zakelijke diensten	14,8 %	12,2 %	
Industrie	14 %	14,4 %	
Onderwijs	6,4 %	6,6 %	
Bouw	6,3 %	7,2 %	

BRON: OOST NEDERLAND MAAKT HET (PROVINCIES GELDERLAND EN OVERIJSSSEL, 2008)

Regio Twente

Inwonertal: 616.886 (per 1 januari 2006)

Oppervlakte: 1.550 km²

Bijdrage BBP: €14.666 miljoen, ofwel 3,1% van het nationale BBP

Economisch profiel: industrie, bouwnijverheid, diensten en toerisme/recreatie

Woningvoorraad: 247.294 (2005)

Aantal werkzame personen: 224.033

Stadsregio Arnhem Nijmegen

Inwonertal: 719.558 (per 1 januari 2006)

Oppervlakte: 1.000 km²

Bijdrage BBP: €18.022 miljoen, ofwel 3,8% van het nationale BBP

Economisch profiel: sterk aandeel dienstverlenende bestuurlijke, educatieve en medische sectoren

Woningvoorraad: 297.358 (2005)

Aantal werkzame personen: 311.877

BRON: ATLAS STEDELIJKE NETWERKEN (VROM, 2006)

Bijlage 2: Beleidskaders en achtergronddocumenten

Titel	Omschrijving	Datum	Auteur
Nota Mobiliteitsaanpak: vlot en veilig van deur tot deur	In de MobiliteitsAanpak wordt een pakket van bereikbaarheidsverbeterende maatregelen voor de korte termijn (tot en met 2012) en middellange termijn (2020) getoond.	2008	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Nota Mobiliteit	In de Nota Mobiliteit worden de kaders voor het verkeer en vervoerbeleid voor de middellange termijn (2010) en de langere termijn (2020) beschreven.	2005	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Nota Ruimte	De nota ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland	2005	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
MIRT en MIRT spelregelkader	Met MIRT wordt uitvoering gegeven aan het integrale ruimtelijke beleid zoals vastgelegd in de Nota Ruimte en dedaarmee verbonden grote sectorale rijksnota's	2008	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Pieken in de Delta Oost Nederland: werk maken van kennis	Het programma Pieken in Oost Nederland geeft economische pieken van nationaal belang in de regio een extra impuls.	2009	Ministerie van Economische Zaken
Randstad 2040	In deze structuurvisie heeft het kabinet keuzes gemaakt om van de Randstad in 2040 een duurzame topregio te maken.	2008	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
Agenda Landschap	Gemeenschappelijk beleidsdocument voor een mooier landschap	2008	Ministerie van LNV en ministerie van VROM
Agenda Vitaal Platteland	Beleidsnota over het platteland	2004	Ministerie van LNV
Ontwerp Nationaal Waterplan	Hoofdlijnen nationaal waterbeleid	2009	Ministier van V&W
Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan: Op weg naar duurzame mobiliteit	Een provinciale uitwerking van de nota Mobiliteit: het verkeer en vervoerplan voor de provincie Gelderland.	2005	Provincie Gelderland
Streekplan Gelderland	In het Streekplan legt de provincie de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en de verdeling en het gebruik van de ruimte in het provinciale grondgebied op hoofdlijnen vast.	2005	Provincie Gelderland

Omgevingsvisie Overijssel, 2009	Visie en uitvoeringsprogramma voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel (hiervan maakt PVVP onderdeel uit).	2009	Provincie Overijssel
Regionaal Plan Stadsregio Arnhem Nijmegen 2005-2020	Het Regionaal Plan vormt het richtinggevend kader voor de stadsregio op het gebied van ruimte, economie, natuur, mobiliteit en culturele- en sociale ontwikkelingen ten behoeve van een aantrekkelijke, bereikbare en internationaal concurrerende regio.	2005	Stadsregio Arnhem Nijmegen
Regionaal Mobiliteitsplan Twente Twente 2007-2011	Het mobiliteitsplan beschrijft op hoofdlijnen wat in deze periode gaat gebeuren op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Twente.	2007	Regio Twente
Regionaal Economisch Ontwikkelingsplan Twente	Het Regionaal Economisch Ontwikkelingsplan Twente (REOP) is een investeringsplan om de Twentse economie te stimuleren voor de periode 2005-2010.	2004	Regio Twente
Regionale Nota Mobiliteit "Bundelen en verknopen"	Nota waarin de stadsregio kiest voor een focus op de regionale bereikbaarheid en inzet op de gebundelde regionale vervoersstromen en verknoping van regionale netwerken.	2007	Stadsregio Arnhem Nijmegen
Masterplan Openbaar Vervoer "Openbaar vervoer in een nieuw perspectief"	Het Masterplan is een uitvoeringsplan, het beschrijft de ambities van de stadsregio voor het openbaar vervoer in 2020 en bevat een verzameling aan uitgangspunten en prioriteiten.	2008	Stadsregio Arnhem Nijmegen

Achtergronddocumenten:

- Gebiedsagenda Stadsregio Arnhem Nijmegen, Stadsregio Arnhem Nijmegen, 2009
- Gebiedsdocument Twente 2010-2020, Regio Twente, 2009
- Gelderse bouwsteen voor de Gebiedsagenda Oost Nederland, provincie Gelderland, 2009
- Gebiedsagenda Zwolle Kampen Netwerkstad, Zwolle Kampen Overijssel, 2009
- Regionale agenda WERV-Vallei, 2009
- Gebiedsagenda Zwolle Kampen Netwerkstad, gemeenten Zwolle en Kampen, provincie Overijssel, 2009
- Gebiedsdocument verstedelijkingsafspraken, Regio Stedendriehoek, 2008
- Oost Nederland maakt het – visie op Oost Nederland, Provincies Gelderland en Overijssel, 2008
- Regionale structuurvisie Stedendriehoek 2030, Regio Stedendriehoek, 2007
- Diverse regionale en provinciale netwerkanalyses (2005)
- Atlas Stedelijke Netwerken (VROM, 2006)
- Brief van de Minister van V&W aan de Colleges van GS en de dagelijkse besturen van stedelijke netwerken over Gebiedsagenda's (26 februari 2009)
- Verkenning Nationale Stedelijke Netwerken 2020 – 2040 (Royal Haskoning, 2009)
- Kennis op de kaart, ruimtelijke patronen in de kenniseconomie (RPB, 2004)
- De Grenzeloze Regio (Nirov / Habiforum, 2007).
- Overheidsbeleid en ruimtelijke investeringen, onderzoek naar aanleiding van de Motie Van Heugten / Vermeij (Abf / Rigo, 2008)
- Inzicht in samenhang, handreiking voor het inzichtelijk maken van de samenhang tussen ruimte en mobiliteit (Twijnstra-Gudde, 2008)

Barbarossastraat 35

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

+31 (0)24 328 42 84 TELEFOON

+31 (0)24 323 93 46 FAX

info@nijmegen.royalhaskoning.com E-MAIL

www.royalhaskoning.com INTERNET

9T9909 NUMMER

definitief STATUS

november 2009 DATUM

Pieter van Ree / Heleen Tiessen TEAM

in opdracht van de provincies Gelderland en Overijssel,

Regio Twente, Stadsregio Arnhem Nijmegen en de

ministeries van VROM / V&W / LNV



Rijksoverheid

