

10INK07431



Griffie

Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
Fax 038 425 48 88
overijssel.nl
postbus@overijssel.nl

RABO Zwolle 39 73 41 121

Inlichtingen bij
dhr. J. Vogelaar
telefoon 038 499 87 55
A1-zone@overijssel.nl

Programma A1-zone

GEMEENTE HELLEDOORN	
Behand.: PVWA	
14 OKT 2010	
A/ <input checked="" type="checkbox"/> Stuk	Trefw.: ISRAAD 16-1-2010
Werkpr.:	
Kopie aan: BW, HHA, EWE, PKN	
Archief <input checked="" type="checkbox"/> / N. reeks <input checked="" type="checkbox"/> / Vertr.:	

Raad van de gemeente

Definitief verslag bijeenkomst A1-zone d.d. 21 september 2010

Datum
13.10.2010
Kenmerk
2010/0173956
Pagina
1
Uw brief
Uw kenmerk

Hierbij ontvangt u het definitieve verslag van de bijeenkomst A1-zone d.d. 21 september 2010. Daarnaast treft u de presentatie aan die door het programmateam A1-zone verzorgd is.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Namens de voorzitter van de Stuurgroep A1-zone,
Met vriendelijke groet,


J.J. Vogelaar
Programmamanager A1-zone

Bijlagen
2
Datum verzending
13.10.2010

Binnen het programma A1-zone werken de provincies Overijssel en Gelderland, het ministerie van VROM, de Regio Twente en Regio Stedendriehoek en ministerie van Verkeer en Waterstaat samen aan het optimaliseren van de bereikbaarheid van de A1 en de ruimtelijke kwaliteit van de snelwgomgeving.



Spiegelbijeenkomst A1-zone

Raden en Statenleden Stedendriehoek en Twente

21 september 2010 19.00 – 22.00, hotel de Rijsserberg te Rijssen

Aanwezigen:

Vertegenwoordiger van:	Naam	Vertegenwoordiger van:	Naam
Cappemini Nederland BV	I. Kahraman	Gemeente Rijssen-Holten	R. Jansen
Gemeente Apeldoorn	J. Kuipers	Gemeente Rijssen-Holten	R.M.C. de la Haye
Gemeente Apeldoorn	De heer Metz	Gemeente Voorst	R. Hazelaar
Gemeente Apeldoorn	W. Burghout	Gemeente Voorst	Drs. J.T.H.M. Penninx
Gemeente Apeldoorn	S. Wiering	Gemeente Wierden	J.H.J. ter Beke
Gemeente Apeldoorn	R. van Swam	Gemeente Zutphen	F. Spuijbroek
Gemeente Deventer	E. Stegink	Gemeentebelang	E. Edelenbos
Gemeente Deventer	H. Jellema	Gemeentebelang	A. Nijkamp
Gemeente Deventer	P. Kemperman	Gemeentebelang Rijssen-Holten	J. Beunk
Gemeente Hellendoorn	Mevrouw Roskam	Hof van Twente	R. Bergman
Gemeente Hellendoorn	H. Ligtenberg-Grondman	Provincie Gelderland	A. Schol
Gemeente Hof van Twente	B.M.J. Eshuis	Provincie Overijssel	J. Slagman
Gemeente Lochem	H. van Zeijts	Provincie Overijssel	H. Visser-Hendriks
Gemeente Lochem	Z. Dagdelen	Provincie Overijssel	W. Markvoort
Gemeente Lochem	W. ter Meulen	Provincie Overijssel	M. Reesink
Gemeente Oldenzaal	H.J.H. Pieper	Provincie Overijssel	L. Antuma-Duisterwinkel
Gemeente Oldenzaal	L. Schukking	Regio Stedendriehoek	G.W. Hulsbergen
Gemeente Rijssen-Holten	B. Tijhof	Regio Stedendriehoek	C. Dingemans
Gemeente Rijssen-Holten	B. Smelt	Regio Twente	A. Traag
Gemeente Rijssen-Holten	E. Bosma	VU	S. Merkus
Gemeente Rijssen-Holten	H. Schreuder	Werknemersgroepering Oldenzaal	J. Lempsink
Gemeente Rijssen-Holten	G. Kreijkes	Werknemersgroepering Oldenzaal	J. Bekke
Programmateam A1-zone	Johan Vogelaar, Kees Kranenburg, Ineke Bakker, Froukje Righart, Alice van der Werfhorst, Jeska Jansen		

Doel van deze bijeenkomst:

- Aanwezigen te informeren over de aan de Stuurgroep A1-zone en andere bestuurders voor te leggen beleidskeuzes in het Verkenningrapport A1-zone en de argumentatie voor deze keuzes;
- Aanwezigen te informeren over het proces van de Verkenning A1-zone sinds 2008 en het proces na het Bestuurlijk Overleg MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) van 9 november.

A1-zone: proces en participatie – Johan Vogelaar

- De heer de la Haye: Hebben jullie mogen nadenken over een nieuwe aansluiting binnen de A1 capaciteitsuitbreiding? Antwoord: Het Rijk wil over het algemeen geen nieuwe aansluitingen, maar wij hebben geen beperkingen meegekregen.
- De heer Spuijbroek: Heeft u de mogelijkheid voor tangenten langs autostrada's ook

meegenomen in de studie? Misschien kunnen tangentialen problemen bij calamiteiten oplossen? Antwoord: Eén van de varianten die onderzocht zijn betreft een zogenoemde Regioweg, deze is te vergelijken met de tangentialen in Italië. De onderzoeksresultaten geven aan dat juist bij de wat vaker optredende kleine calamiteiten de Regioweg minder oplossend vermogen heeft.

- De heer Schol: Wat is het type besluit dat er op 9 november wordt genomen? Wat is de invloed van de Staten van Gelderland en Overijssel, hoe worden zij daarin betrokken? Antwoord: Het is aan GS om te bepalen op welke manier zij de Staten betrekken bij de besluitvorming. De afspraken die in het BO MIRT gemaakt worden, worden na het BO MIRT in een bestuursovereenkomst vastgelegd, die door de betrokken partijen ondertekend wordt.

- De heer Spuijbroek: Wordt er gecontroleerd of de projecten uitgevoerd worden, zo ja, hoe en op welke termijn? Antwoord: Er worden in het BO MIRT afspraken gemaakt. Na de officiële startbeslissing is een termijn bepaald voor uitvoering. Ook de voortgang van de gemaakte afspraken wordt in dit overleg gevolgd.

A1-zone: resultaten nu – Johan Vogelaar

De heer de la Haye: Wat is de ontwikkeling van het middengebied? Antwoord: Het is niet de bedoeling dat er in het middengebied geen ontwikkelingen kunnen plaatsvinden, maar ontspannen en alleen voor de lokale behoefte (wonen en bedrijven).

- De heer Slagman: Is het doortrekken van het Twentekanaal naar Duitsland een optie (Mittelkanaal)? Antwoord: Dit is geen aandachtspunt in deze verkenning (dit is namelijk niet opgenomen in de Gebiedsagenda Oost-Nederland).

- Mevrouw Hulsbergen: Mist de blauwe lijn richting de IJssel bij plaatje op sheet 24. Antwoord: Nemen we mee.

- De heer Schol: Het beleid in Gelderland zegt revitalisering van bedrijventerreinen? Alleen nieuwe bedrijventerreinen worden getoond. Antwoord: Ook binnen de A1-zone wordt eerst gekeken naar mogelijkheden tot herstructurering.

- De heer Slagman: Op welke manier is rekening gehouden met de veranderingen rond de PHS, de Berlijnlijn? Is er rekening gehouden met de nieuwe aanleg van de Noordtak? Antwoord: Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) heeft een eigenstandig beslissingscircuit. Wel brengen we in de Verkenning A1-zone de relatie van de PHS met andere projecten in beeld.

- De heer Spuijbroek: Mist op sheet 26 de spoorlijn Zutphen – Hengelo. Antwoord: Nemen we mee.

- De heer Reesink: Wat betekent de ladderstructuur (sheet 30) voor het ontspannen gebied? Antwoord: De A1 en het spoor zijn de bepalende infrastructurele dragers voor het doorgaande en het regionale vervoer.

- De heer Jellema: De assen in de stad zijn bepalend. Als er iets gebeurt op de A1

lopen de assen snel vol. Je wilt dat de assen meegroeien met de ontwikkelingen op de A1. Wat zijn hiervoor de minimale eisen? Antwoord: Het verhogen van de A1 capaciteitsuitbreiding betekent meer doorstroming. Uiteraard wil je dat de stadsassen het aankunnen. Ontwikkeling van de stadsassen moeten afgestemd zijn op die van de A1. Niet het Rijk maar de gemeente en/of de regio is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de stadsas.

- De heer Kemperman: Voor de afwikkeling van het verkeer wil je eigenlijk twee stadsassen hebben. Antwoord: In het vliegwielproject stadsas Deventer wordt er zowel gekeken naar de CentrumAs als de HanzeAs.
- De heer Bergman: Wat is het uitgangspunt als het om het vliegveld Twente gaat. Is er een alternatief als het niet doorgaat? Antwoord: Professor Tordoir (onderzoeker naar de ruimtelijke-economische factoren) concludeert dat om innovatieve kracht te versterken eerst geïnvesteerd moet worden in het Kennispark, tweede in het Hart van Zuid. De derde prioriteit is de luchthaven voor zakenverkeer. Met het oog op de ontwikkeling van de Innovatiedriehoek is dat iets waar je op termijn naartoe moet. Het onderzoek komt als bijlage bij het rapport.
- De heer de la Haye: Verplichten de bestuurders zich in een bestuursovereenkomst tot een gebiedsontwikkeling Twente? Antwoord: Het is aan de bestuurders om te bepalen wat zij en in welke mate zij zich willen vastleggen in de bestuursovereenkomst.
- De heer Tijhof: Merkt op dat ontwikkeling an sich belangrijk is.
- Mevrouw Roskam: De spoorlijn tussen Zwolle en Enschede en de N35 kunnen elkaar versterken ter ontlasting van de A1. Wat wordt hiervan verwacht voor de ontwikkeling van Twente? Antwoord: De opwaardering van de N35 zal in zekere mate de A1 ontlasten. In de verkenning is rekening gehouden met aanpassingen van de infrastructuur waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden.
- De heer de la Haye: Pleit voor verdubbeling van het spoor tussen Almelo en Zwolle, als alternatief wanneer er calamiteiten zijn bij de Berlijnlijn. Antwoord: Wordt in deze verkenning geen rekening mee gehouden.
- De heer Slagman: Het is toch niet de bedoeling van RWS dat zowel het regionale als het lokale verkeer via de A1 rijdt? Antwoord: Opstelling van het Rijk: alvorens het hoofdwegennet aan te passen moet nagegaan worden of het onderliggende wegennet oplossingen kan bieden. Insteek in deze verkenning is dat de A1 een belangrijke functie heeft voor de afwikkeling van het doorgaande en regionale verkeer.
- De heer Reesink: (Mobiliteitsonderzoek Twente) Hoe zit het met calamiteitsroutes en een eventuele nieuwe ontsluiting bij Oldenzaal? Antwoord: Deze problematiek wordt meegenomen in de wegenvisie van Twente.
- Mevrouw Roskam: Wat gebeurt er met de ontsluiting van het landelijk gebied? Heeft het mobiliteitsonderzoek betrekking op geheel Twente? Antwoord: Ontsluiting van het landelijk gebied wordt in het verkenningenrapport ook meegenomen. Zie ook de groene assen in de systeemtekening van de ladderstructuur.

- De heer Burghout: Benoemt dat het centraliseren van het verkeer op de A1 een risico met zich meebrengt in het geval van calamiteiten. Antwoord: Uit studie blijkt dat voor de A1 de oplossing 2x4 voor het merendeel van de calamiteiten de beste oplossing is. Alleen voor zeer grote calamiteiten (1 of 2 keer per jaar) scoren de andere varianten beter.
- De heer ter Beke: Wat komt er uiteindelijk op de tafel van het BO MIRT? Het mobiliteitsonderzoek dat betrekking heeft op Twente in het geheel? Antwoord: Uitgangspunt is de problematiek rond de Rijkswegen in Twente en de ontsluiting van de Innovatiedriehoek.
- De heer Reesink: Hoe zit het de MER-rapportage met betrekking tot de PHS, wanneer bouw je dat in. Antwoord: De PHS heeft een eigen besluitvormingstraject.
- De heer Reesink: Zijn er meerdere MER-rapportages voor meerdere projecten? Antwoord: Op dit moment is er alleen een milieueffect-onderzoek opgesteld voor de A1 capaciteitsuitbreiding. Nog niet duidelijk is welke status dit onderzoek heeft. Het is o.a. afhankelijk van het al dan niet opstellen van een structuurvisie. Nog onderzocht wordt of er een structuurvisie opgesteld moet worden of volstaan kan worden met het sluiten van een bestuursovereenkomst.
- Mevrouw Roskam: Geeft aan dat een structuurvisie veel helderder is voor alle gemeenten in de A1-zone.
- De heer ter Beke: De PHS heeft wellicht consequenties voor de ontwikkelingen rondom stations, zoals kantoorlocaties. Antwoord: Het standpunt van het programma A1-zone is dat de kantoorontwikkelingen die gepland zijn mogelijk moeten zijn en dat de PHS deze niet in de weg mag staan.
- De heer Bergman: Voor het Twentekanaal en het spoor Zutphen – Hengelo is de milieubelasting zodanig dat er geen sprake is van extra goederenvervoer. Is deze lijn weer in beeld voor toename van goederenvervoer? Antwoord: Er zijn alternatieven voorgesteld, maar die nemen wij niet mee omdat hierover nog geen formele besluiten genomen zijn. Wij pleiten wel voor een onderzoek naar alternatieven voor het geval dat het huidige spoor niet meer toereikend is om de groei op te vangen.
- De heer Kreijkes: De ladderstructuur is mooi, maar de ondernemer laat zich niet dwingen tot een bepaalde locatie. De plannen moeten wel gedragen worden vanuit de ondernemer, hoe gaat u daarmee om? Antwoord: We proberen te voorspellen wat de ondernemer wil, bijvoorbeeld vestigingslocaties bij multimodale knooppunten. Professor Tordoir (onderzoeker naar de ruimtelijke-economische factoren) heeft daar naar gekeken. We passen de Omgevingsvisie wel strikt toe. Ineke Bakker voegt toe dat de SER ladder hier van toepassing is. Regionale behoefte, regionale samenwerking en het afstemmen van nieuwe terreinen.

Omgevingskwaliteit – Johan Vogelaar

- De heer Reesink: Klopt het dat duurzaamheid nog niet is uitgekristalliseerd, moet het nog inhoud en vorm krijgen? Antwoord: Er zijn heel veel goede ideeën, theoretische kaders en projecten om duurzaamheid in te vullen. Wat we willen in de A1-zone: een overzichtelijk en inzichtelijk handzaam overzicht maken en een beeld schetsen van wat je

zou kunnen doen met duurzaamheid, in landelijk en stedelijk gebied, maar dan nadrukkelijk op het niveau van de A1-zone. Dit bleek te complex in het korte tijdsbestek. De ambitie wordt wel neergezet in de rapportage, concreet volgt later.

- De heer van Zeijts: Het brengt een risico met zich mee om duurzaamheid nog niet te hebben uitgewerkt. Als dat wel zo zou zijn, zouden er dan geen andere keuzemogelijkheden uit de bus zijn gekomen? Antwoord: Zowel in de OF-vraag als in de WAAR-vraag is duurzaamheid opgenomen. Het gaat om de vraag OF bepaalde ontwikkelingen in de ruimtelijke structuur wenselijk zijn. Zo ja, WAAR deze dan mogelijk wel en WAAR deze dan zeker niet zouden moeten plaatsvinden. Alleen de HOE-vraag moet nog beantwoord worden.
- De heer Spuijbroek: Wat wordt er verstaan onder cultuur? Antwoord: De cultuur historische waarden van het gebied, maar ook de identiteit van het gebied. Wat voelt iemand bij een stad, gebied etc.?
- Mevrouw Visser: Wat verstaat men onder een Groen transferium? Antwoord: Een overstapplaats van weg (A1) en spoor naar een "recreatiegebied".

A1 capaciteitsuitbreiding – Johan Vogelaar

- De heer Lempsink: Zijn er gesprekken gevoerd over ontwikkelingen aan de Duitse zijde zowel voor spoor als voor wegen? Antwoord: De studie gaat tot Azelo, maar uiteraard zijn er zowel aan westkant van Apeldoorn en Duitsland ontwikkelingen. Die relatie moet gelegd worden en wordt meegenomen in het Verkenningrapport.
- De heer Stegink: Is het alternatief om aan de noordkant van Deventer aan te sluiten weggevalen? Waarom? Antwoord: Deze variant was wel een verbetering voor de bereikbaarheid van Deventer, maar had geen oplossend vermogen voor het capaciteitsprobleem op de A1. Er zijn negen alternatieven op een rij gezet, deze drie waren na afweging over.
- De heer Kemperman: Met een vluchtstrook gaat een deel van de invoegstrook op de brug weg? Antwoord: We gaan 2x4 op de brug realiseren, daar geldt een maximale snelheid van 100 km per uur. Voor de invoeger op de noordbaan zal een andere oplossing worden gezocht, mogelijk wordt deze omgeklapt naar de oostkant.
- De heer Hazelaar: Benoemt dat met ernstige calamiteiten nog steeds sprake is van maar één brug, wat problemen oplevert. Antwoord: Uit studie blijkt dat de 2x4 oplossing bij de meeste calamiteiten als beste uit de bus komt.
- De heer Spuijbroek: Geeft toch de voorkeur aan een regioweg, aangezien veel filevorming te wijten is aan gedrag van mensen.
- De heer Slagman: Als we niet aan alle regels voldoen van het Rijk, gaan we dan überhaupt het besluitvormingsproces in? Antwoord: Het Rijk heeft aangegeven voor 2020 geen geld beschikbaar hebben. De vraag is of het Rijk de A1 capaciteitsuitbreiding op het verlengde MIRT 2020-2028 wil zetten. De regio moet zelf bijdragen. Eerder dan 2020 uitvoeren zou betekenen dat er voorgefinancierd moet worden.

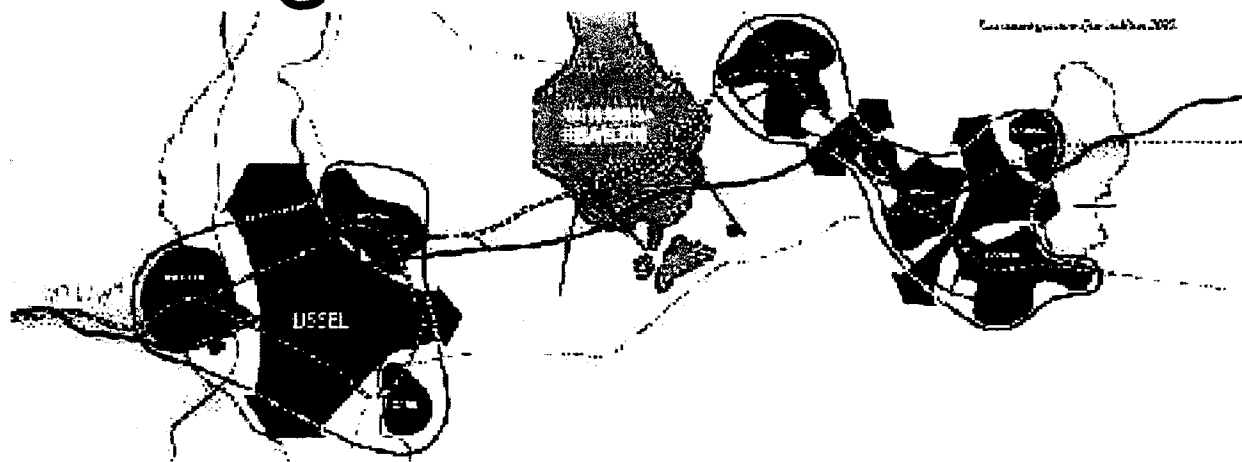
- De heer Stegink: Het meenemen van de consequenties voor omwonenden en maatregelen hiervoor draagt bij aan het bestuurlijk draagvlak. Zijn geluidswering, schermen en dergelijke meegenomen in de financiering? Antwoord: Ja, wettelijk noodzakelijke mitigerende maatregelen zijn meegenomen in de financiering (deze zit in de 196¹ miljoen in het schema). Schermen zijn bij overschrijding van geluidnormen een wettelijke verplichting. Tevens zijn bedragen meegenomen voor niet wettelijk verplichte mitigerende maatregelen.
- De heer Schol: De minister is van mening dat extra maatregelen door de regio zelf betaald moeten worden. Antwoord: Dat kan de inzet voor onderhandeling zijn, maar de taak van het programmateam is de feiten en het onderzoek in beeld te brengen.
- De heer Burghout: Is de 2x4 in het huidige profiel of moet er verwerving plaatsvinden? Antwoord: Alleen marginaal.
- De heer Hazelaar: Is de capaciteit van de brug voor de langere termijn voldoende? Antwoord: De capaciteit is zeker voor de komende jaren voldoende.
- De heer Burghout: Geeft de tip de sheets vooraf te sturen aan de bijeenkomst. Dat geeft iedereen de mogelijkheid zich voor te bereiden.

¹ Uit nadere analyse omtrent kostentoedeling aan het gedeelte Apeldoorn-Deventer versus Deventer-Azelo blijkt dat de kosten voor het eerstgenoemde gedeelte € 176 mln bedragen ipv 196 mln.

A1-zone



Programma A1-zone



September 2010



provincie
Gelderland



A1-zone



Aan de orde komt

- Doel, opdracht en aanpak A1-zone
- Omgevingskwaliteit
- Resultaten programma A1-zone
- Resultaten A1 capaciteitsuitbreiding
- Vervolg proces

A1-zone



Opdrachtgevers

Bestuurlijk Duo:

- minister Eurlings (namens het Rijk)
- gedeputeerde Klaasen (namens de regio)

Stuurgroep:

- Gedeputeerde Klaasen (voorz.)
- Rijk: VenW en VROM
- Provincies: Gelderland en Overijssel
- Regio's: Stedendriehoek en Twente

A1-zone



Wie het betreft

Er zijn 21 gemeenten in het participatieproces betrokken:

- **In de Stadsregio Twente:** Almelo, Borne, Dinkelland, Enschede, Haaksbergen, Hellendoorn, Hengelo, Hof van Twente, Losser, Oldenzaal, Rijssen-Holten, Tubbergen, Twenterand en Wierden
- **In de Regio Stedendriehoek:** Apeldoorn, Brummen, Epe, Deventer, Lochem, Voorst en Zutphen

A1-zone



Ambitie



A1-zone



Bedoeling: Voorsorteren op kwaliteit

Voor de gehele A1-zone:

een samenhangend **investeringsprogramma** voor
Rijk en regio waarmee de **ambities** in het
Toekomstbeeld 2030 worden **gerealiseerd** met
behoud en versterking van de bestaande **kwaliteit**

Gedragen door alle partijen!!

A1-zone



Opdracht

BO MIRT → twee MIRT-verkenningen:

1. Gebiedsontwikkeling A1-zone

- Gedeelde ontwikkelingsvisie
- Investeringsprogramma 2010-2030

2. Capaciteitsuitbreiding A1 (project)

- Tracekeuze
- Scenario
- Zicht op financiering

Besluitvorming **BO MIRT 9 november 2010**

Randvoorwaarde: Elverding (**tijd en participatie**)

*Haalbaar
perspectief*

Draagvlak

A1-zone



Aan de slag



Haalbaar
perspectief

Draagvlak

A1-zone



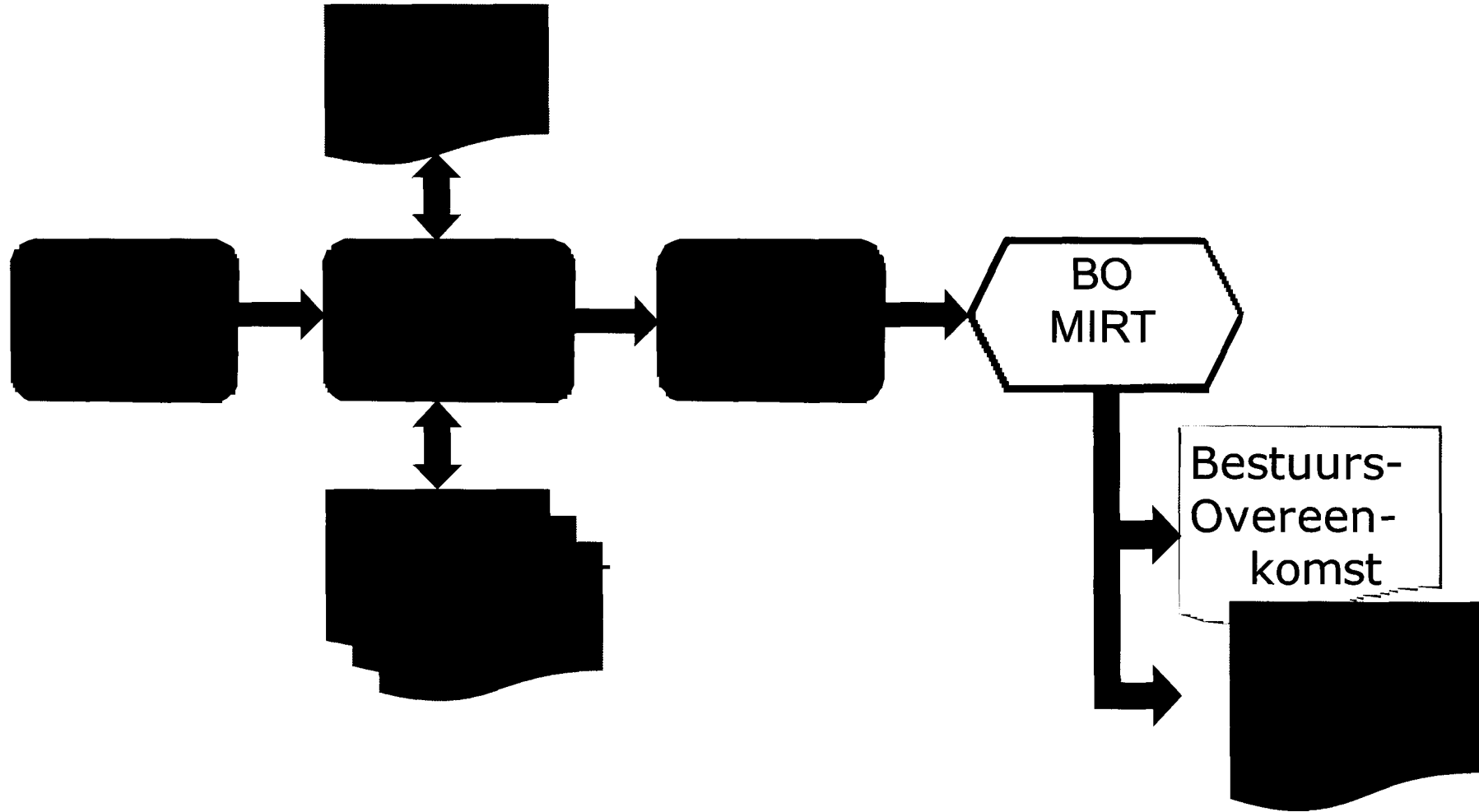
A1-zone: de geschiedenis

- Bestuurlijke startbijeenkomst februari 2007
 - Werkplaatsen (inventarisatie)
 - Agenda A1-zone (10 opgaven)
- MIRT Verkenning A1-zone
 - Startnota/plan van aanpak voorjaar 2009
 - Toekomstbeeld 2030 (ambities) oktober 2009
 - Besluitvorming in BO MIRT november 2010

A1-zone



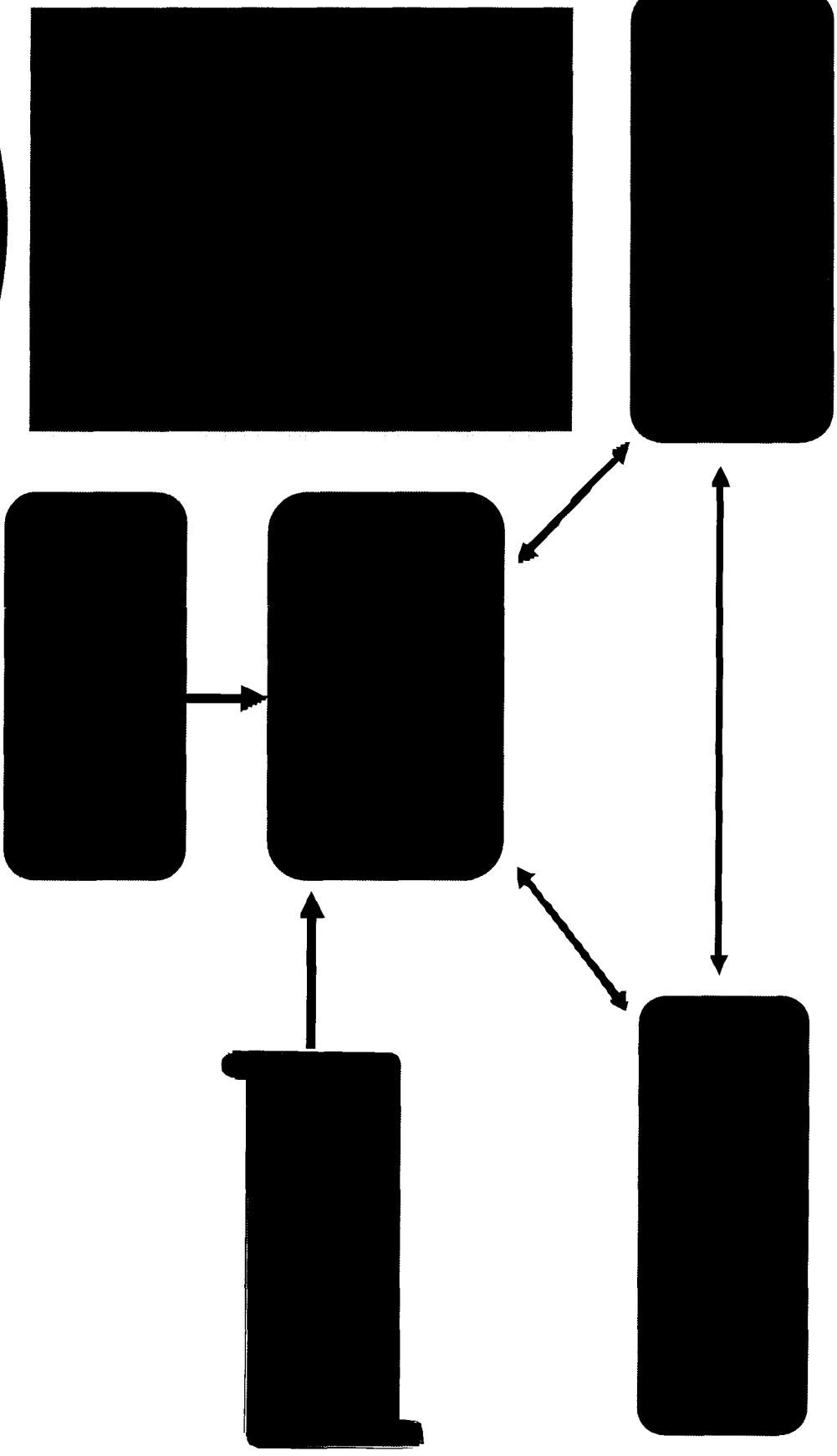
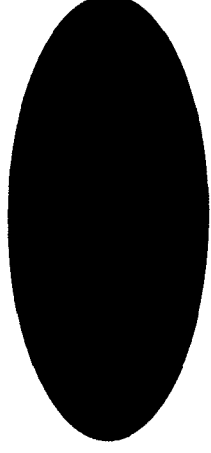
A1-zone: stappen proces



A1-zone



Samenhang



A1-zone

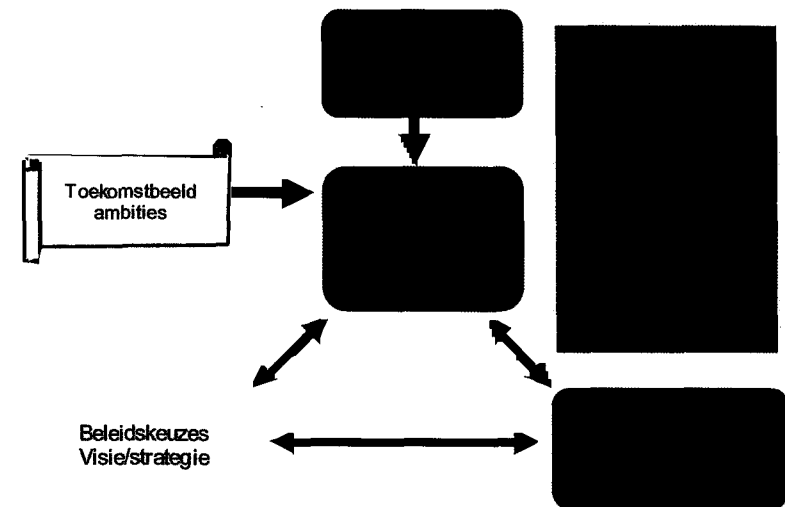


Toekomstbeeld: de ambities

- Internationale positionering
- Hoogwaardige bereikbaarheid
- Krachtige landschappen
- Sterke stedelijke regio's

Wat wel en wat niet?

Keuzes maken, niet alles kan.

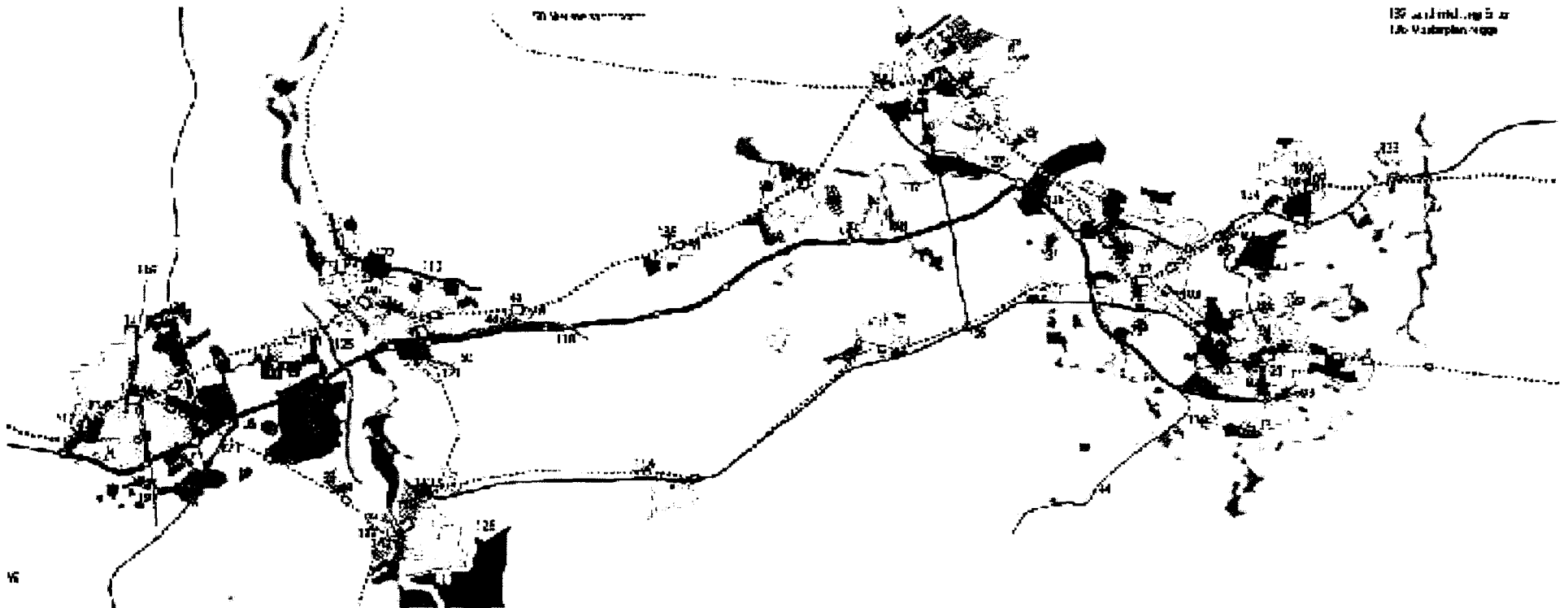


A1-zone



Heel veel initiatieven

- 200 à 300 projecten

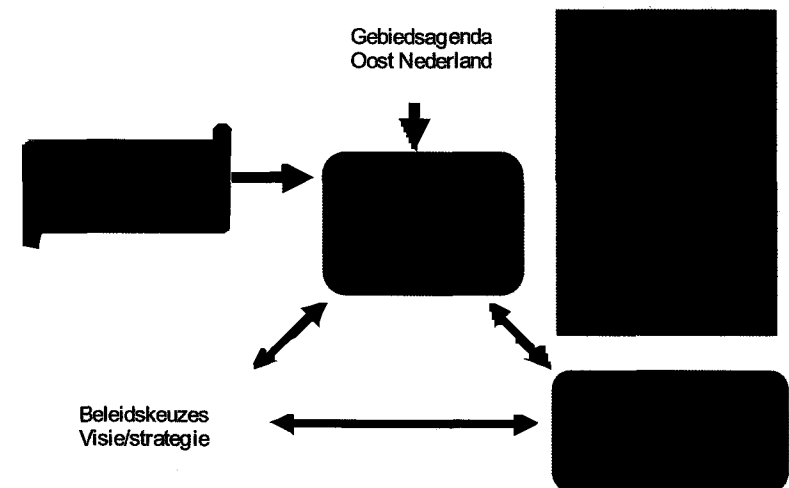


A1-zone



Belangrijkste Projecten

- A1/A35
- Berlijnlijn/PHS
- Twentekanalen
- Innovatiedriehoek
- Stationsomgevingen
- Stadsassen
- Regionale bedrijventerreinen
- “Groen/blauwe projecten”



A1-zone



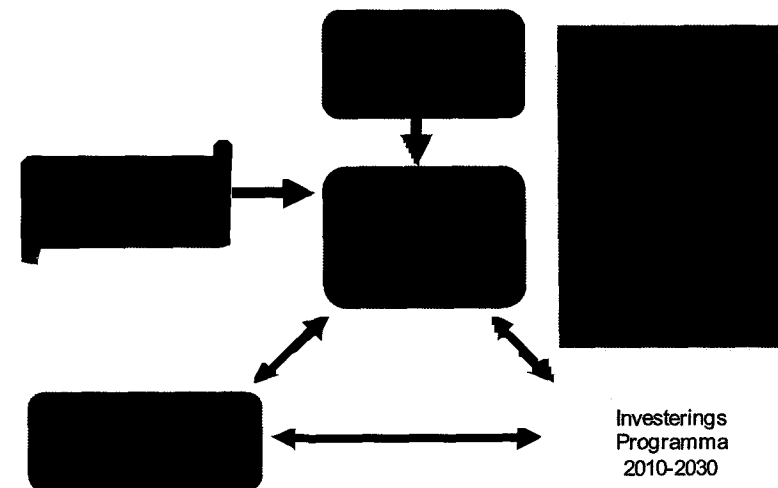
Investeringsagenda

Investeringsagenda:

- Periode 2010-2030
- Alleen belangrijkste investeringen/ontwikkelingen
- Indicatie investeringskosten en planning

BO MIRT:

- 2x jaar
- Besluiten inzake projecten



A1-zone



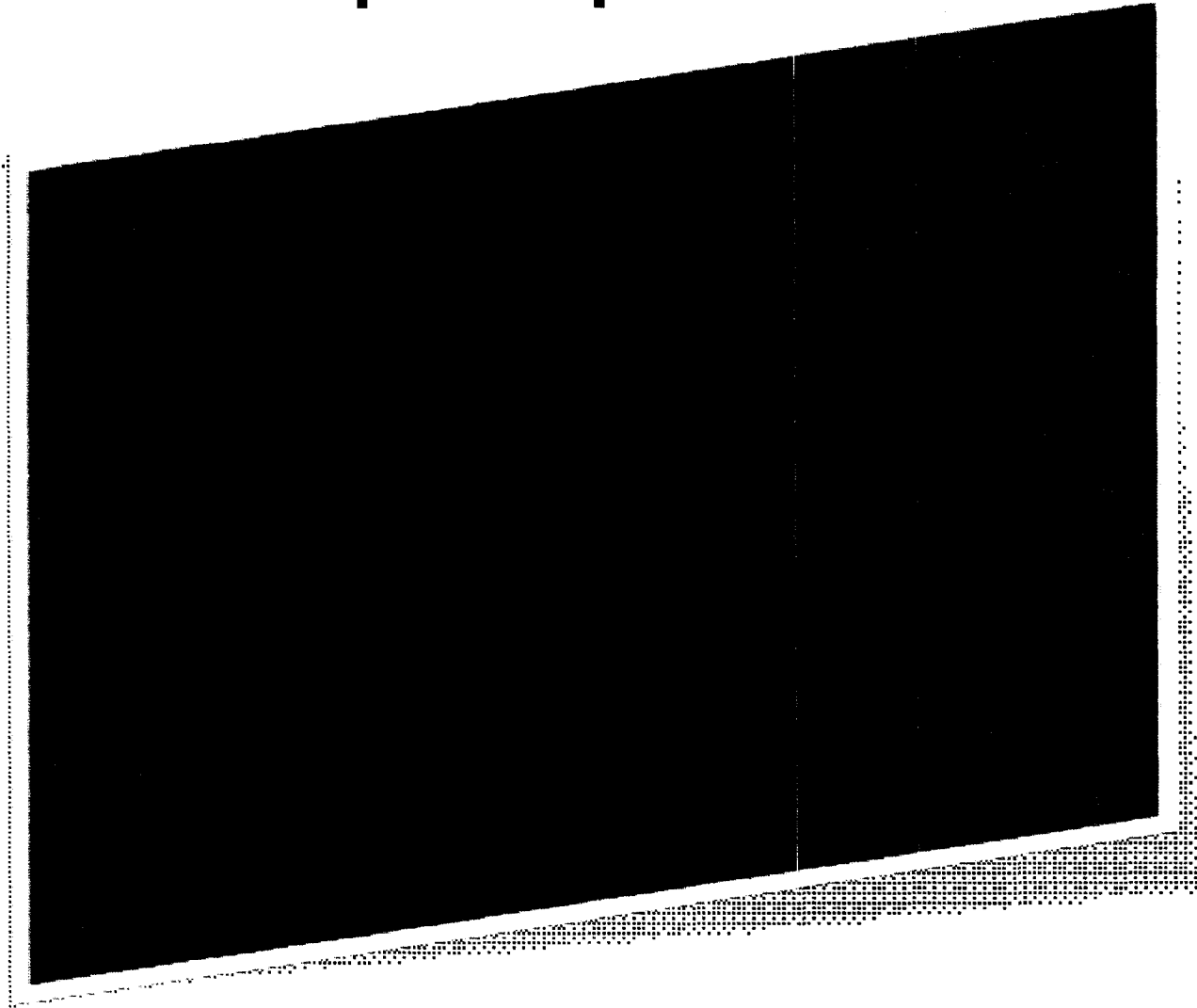
Participatieproces: vorm

- **Iedereen:** website en persmomenten en **5 november**
- **Betrokken partijen specifiek:**
 - Vertegenwoordigers van maatschappelijke groeperingen, burgerbelangenverenigingen, bedrijfsleven
 - Ambtenaren en bestuurders van gemeenten, regio's, provincies en Rijk

A1-zone



Participatieproces: inhoud



A1-zone



Besluitvorming

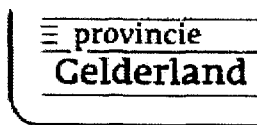
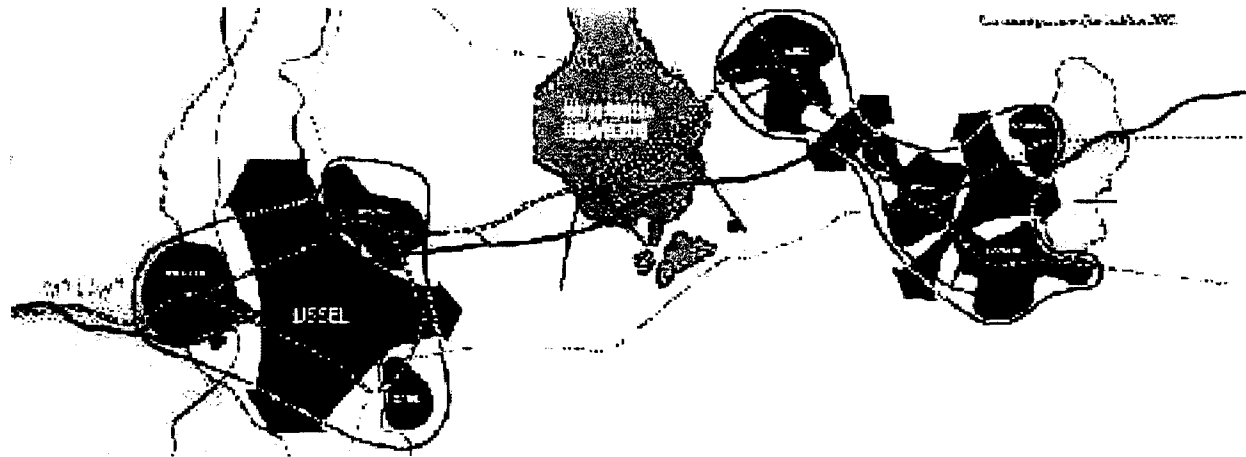
Raden en Staten:

- Nu informeren in eerste lijn taak van resp. regio's/ bestuurders en GS;
- Gebruik van bestaande afspraken over besluitvorming
- **Na BO MIRT** worden resultaten overleg **waar nodig** overlegd aan Tweede Kamer, PS en raden
 - Ter informatie en consultatie
 - Ter besluitvorming

A1-zone



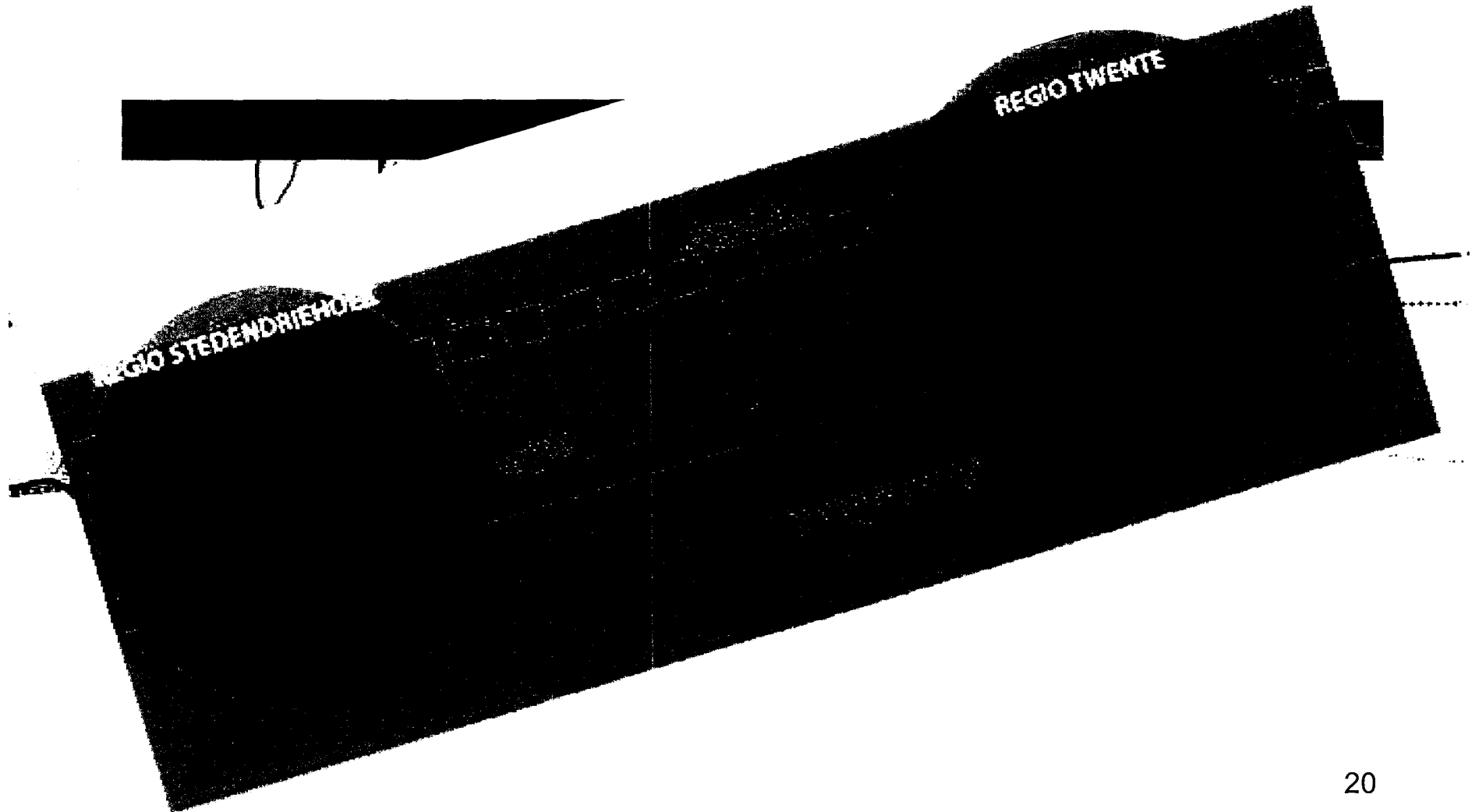
A1-zone: resultaten nu



A1-zone



A1-zone bekeken



A1-zone



Autonome Ontwikkelingen

- Demografisch
- Groei mobiliteit
- Ruimtelijk-economisch
- Groei woningbehoefte
- Groene ruimte verandert
- Economische crisis

A1-zone



Strategie (1)

- Ruimtelijke samenhang:
infrastructuur én groene ruimte beide onmisbare dragers A1-zone
- Economische samenhang:
2 gescheiden functionerende *daily urban systems*,
beiden steeds sterker afhankelijk van goede interne
ontsluiting & kwaliteit groene ruimte
- Vervoercorridors belangrijk voor (inter)nationale
doorvoer én functioneren regionale economie

A1-zone



Strategie (2)

- Dubbele bundeling: versterking stedelijke gebieden en versterking landelijk gebied/groene ruimte
- Voor optimaliseren van interne én externe ontsluiting stedelijke regio's biedt ladderstructuur goed integratiekader
- Ditzelfde geldt voor behoud/versterken groene ruimte: ladderstructuur óók in groene ruimte

A1-zone



Structuur A1-zone

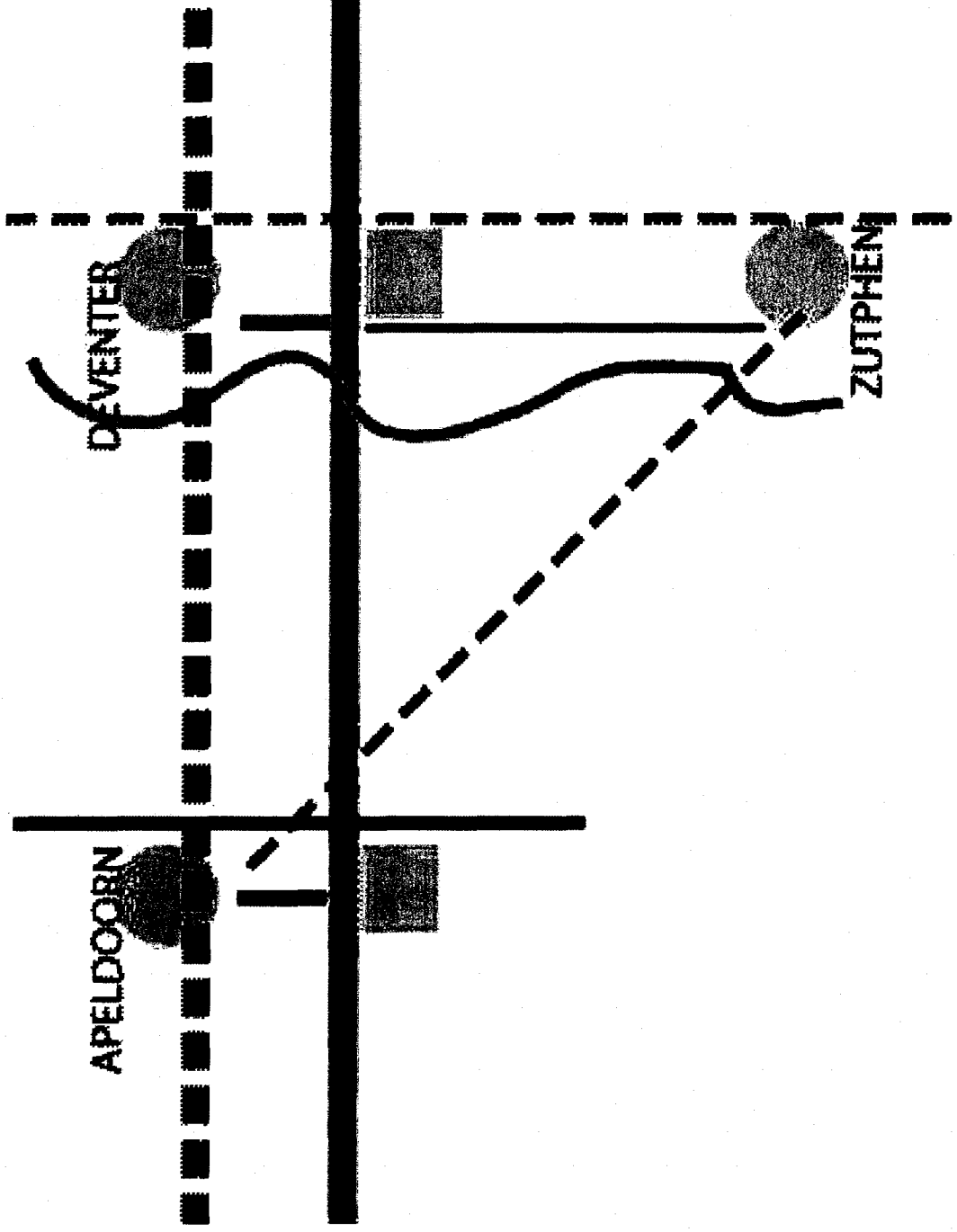
REGIO STEDENDRIEHOEK

REGIO TWENTE

A1-zone



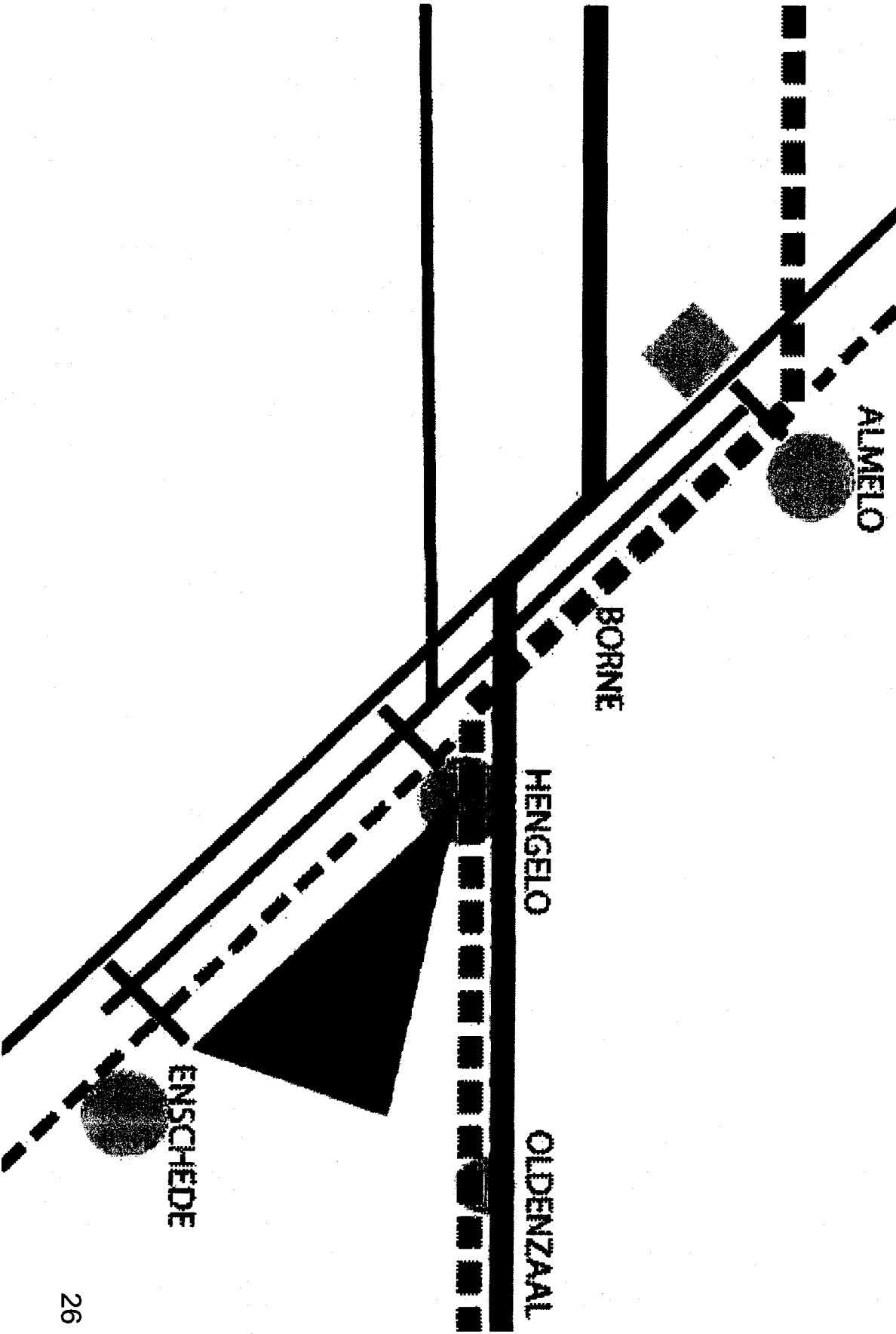
Structuur A1-zone



A1-zone



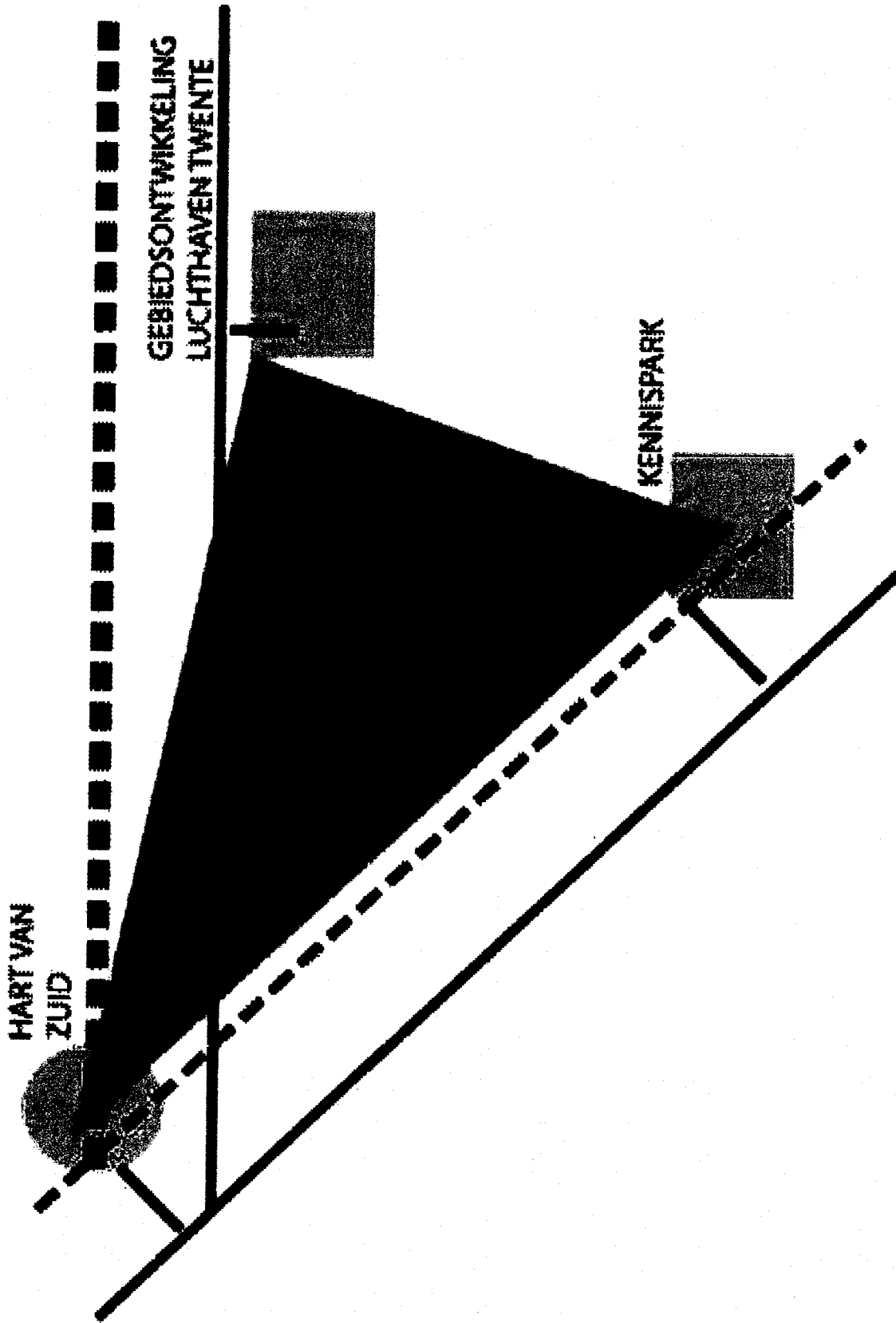
Structuur A1-zone



A1-zone



Structuur A1-zone



A1-zone



Besluiten / keuzes

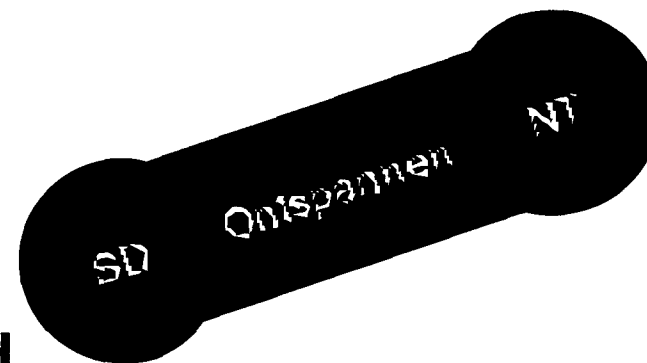
- Dubbele bundeling
- Ladderstructuur
- Omgevingskwaliteit
- Landelijk gebied
- A1 capaciteitsuitbreiding Apeldoorn – Azelo
- Mobiliteitsonderzoek Twente
- Innovatiedriehoek
- Spoor
- Borging

A1-zone



Dubbele bundeling

Verstedelijking in de regio
vindt plaats
binnen het bundelingsgebied
en daar binnen weer
in en aan de steden



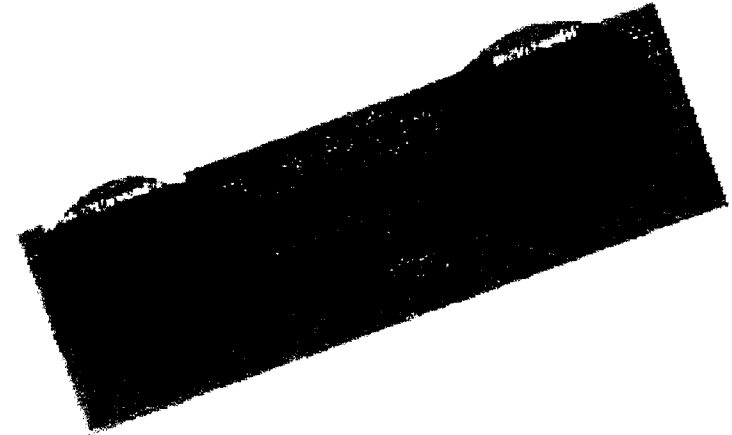
bekrachtiging bestaand beleid

A1-zone



Ladderstructuur

Is ordeningsprincipe voor ruimtelijke ontwikkelingen.



Nieuwe ruimtelijke economische ontwikkelingen in wonen en werken worden **geconcentreerd bij multimodale knooppunten**

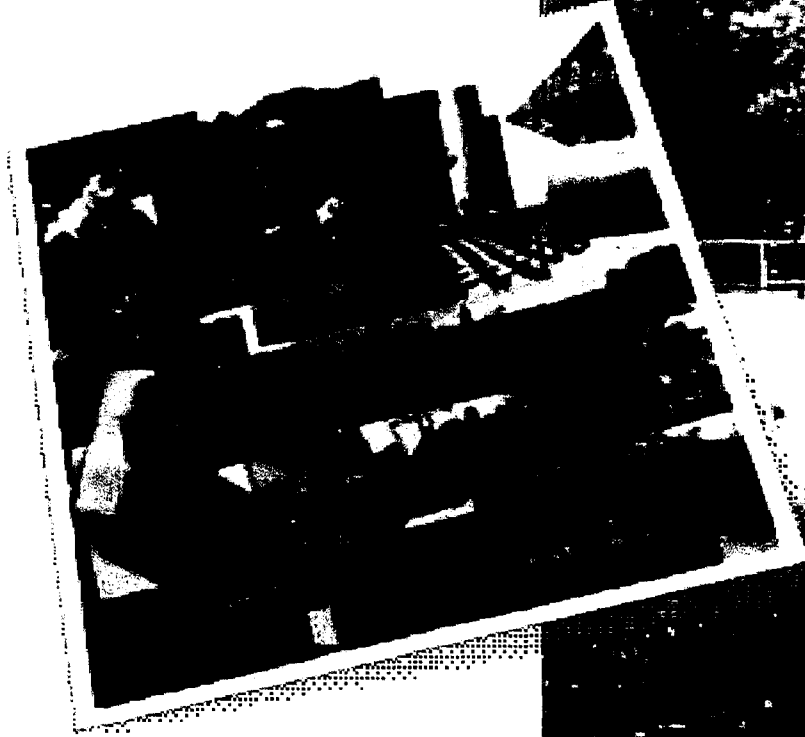
waarmee de druk op de groene ruimte vermindert en draagvlak voor aanwezige infrastructuur toeneemt.

A1-zone



Landelijk gebied

Onderzoek naar veranderingen in bestaande economische dragers en onderzoek naar nieuwe dragers.

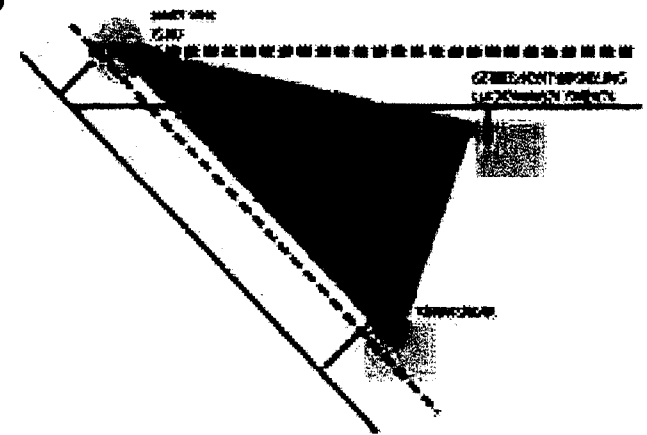


A1-zone



“Innovatiedriehoek”

- Van (inter)nationaal belang
- Motor voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling in Twente
- Wat zijn de onderscheidende onderdelen waar inbreng van het Rijk verwacht wordt?



A1-zone



Mobiliteitsonderzoek Twente

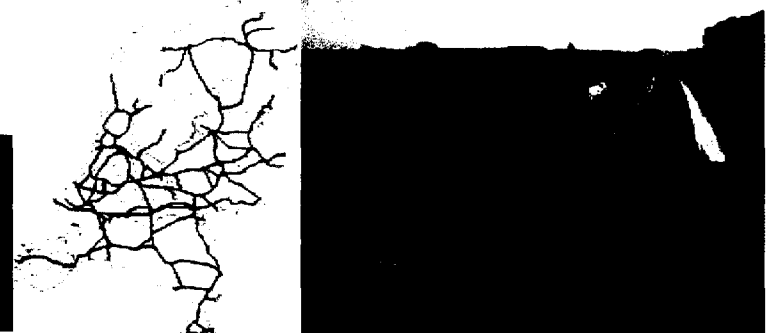
- Knelpuntenanalyse uitgevoerd
- Diffuus verkeersbeeld
- Vraag: waar knelpunten oplossen? OV, OVN of HWN en wat is de relatie met de ruimtelijke en economische ontwikkelingen.



A1-zone



Spoor



Toename goederen -en personenvervoer via huidige spoor.

Voorwaarden:

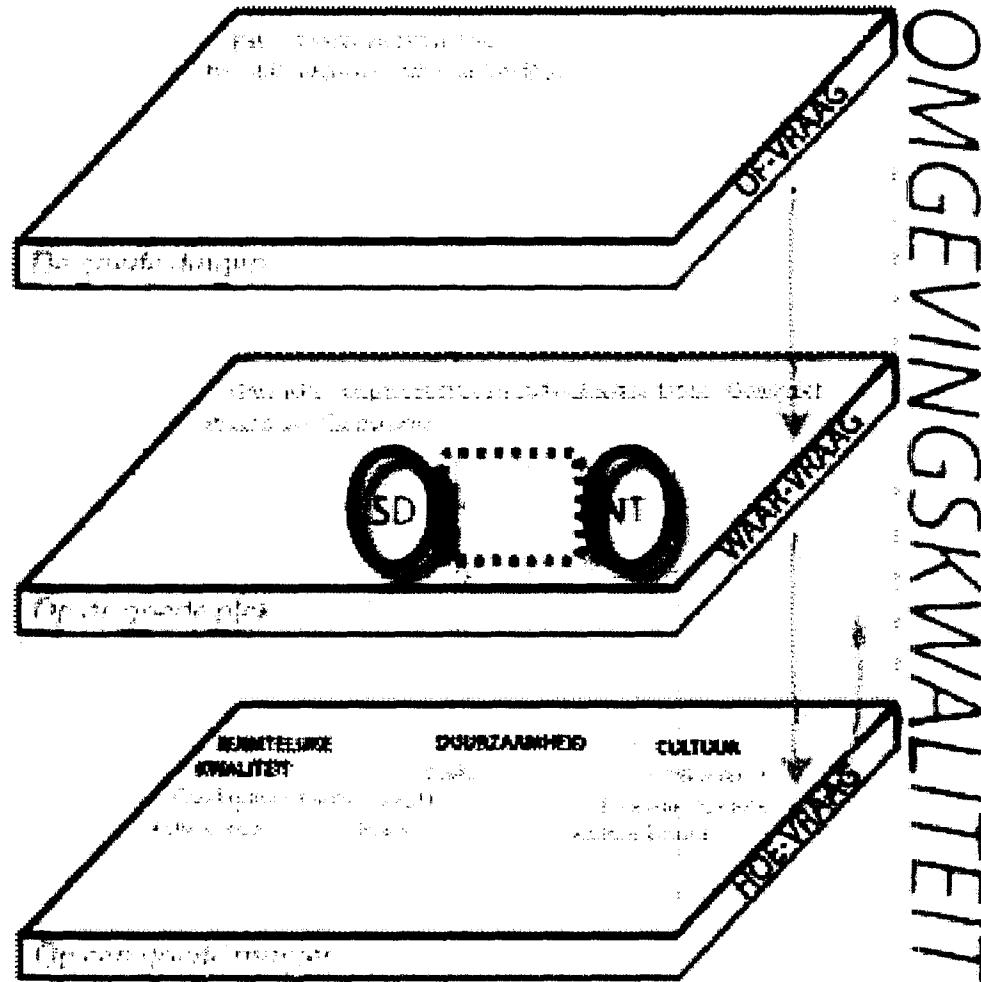
- Overlast beperken
- Voorinvesteren in ontwikkelingen langs het spoor

Onderzoek naar alternatieven als spoor niet meer toereikend is

A1-zone



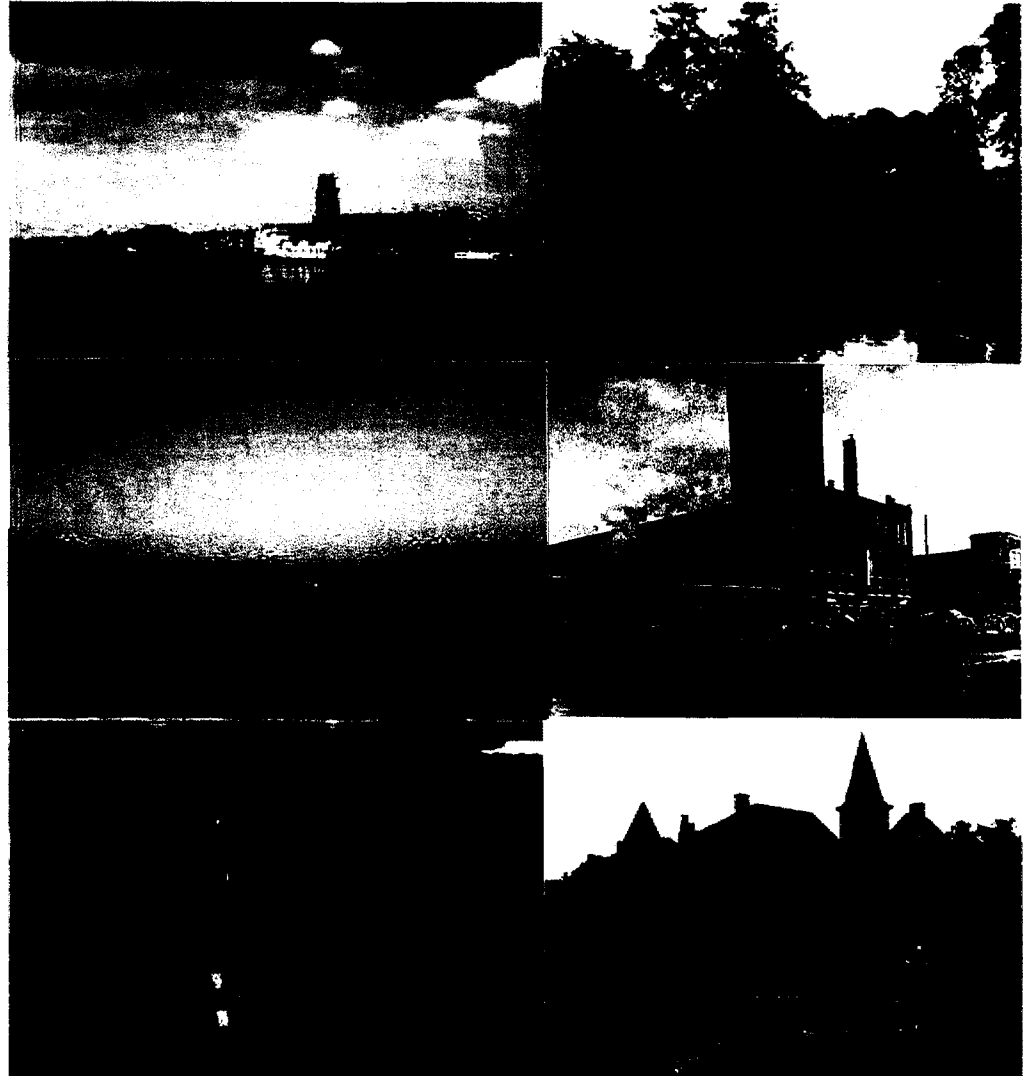
Of – Waar - Hoe



A1-zone

Omgevingskwaliteit: Leidmotief

- Kaders
- Nu concreet worden en inspireren
- Vliegwielpjecten



A1-zone



Omgevingskwaliteit: te doen

- Systematiek omgevingsvisie strikt toepassen (geen extra regels)
- Onderzoek naar integrale aanpak duurzaamheid op niveau van A1-zone (of en waar) ?
- Opheffen barrière werking infra



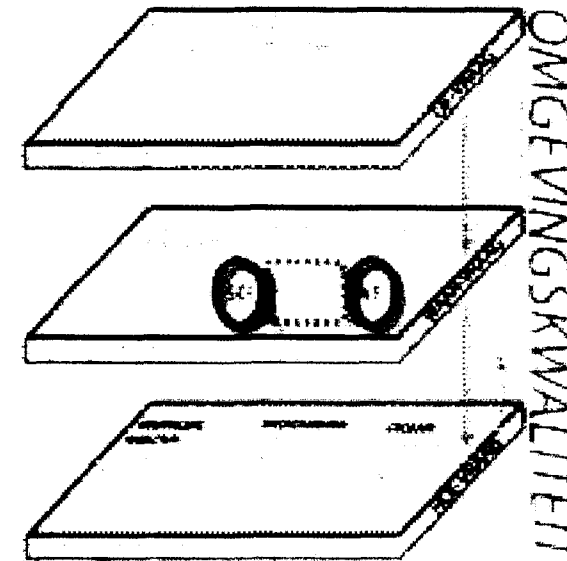
A1-zone



Hulp: Boekjesreeks (hoe?)

- Gids Omgevingskwaliteit
- Duurzaamheid
- Cultuur

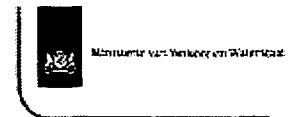
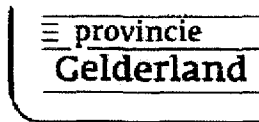
- Stadsas Deventer
- Verzorgingsplaatsen
- Groen Transferium Rijssen – Holten
- Bedrijventerreinen A1 Apeldoorn en Deventer



A1-zone



A1 Capaciteitsuitbreiding



A1-zone



A1 Capaciteitsuitbreiding

- Apeldoorn-Azelo
 - Apeldoorn – Deventer Oost
 - 3 alternatieven nader onderzocht



2x4



regioweg



4x2

- Deventer Oost – Azelo
 - Verbreding 2x3 in middenberm



A1-zone

Effecten

Item	Code	Description	Material	Quantity	Unit	Notes
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						
32						
33						
34						
35						
36						
37						
38						
39						
40						
41						
42						
43						
44						
45						
46						
47						
48						
49						
50						
51						
52						
53						
54						
55						
56						
57						
58						
59						
60						
61						
62						
63						
64						
65						
66						
67						
68						
69						
70						
71						
72						
73						
74						
75						
76						
77						
78						
79						
80						
81						
82						
83						
84						
85						
86						
87						
88						
89						
90						
91						
92						
93						
94						
95						
96						
97						
98						
99						
100						

A1-zone



Kosten

<i>miljoen €</i>	Apeldoorn-Deventer Oost			Deventer Oost -Azelo
Investe- ringen	161	602	509	183
DUU/BLD	35	123	104	37
Totaal	196	725	613	220

Inclusief 44 miljoen mitigerende maatregelen



Conclusies A1-cap.

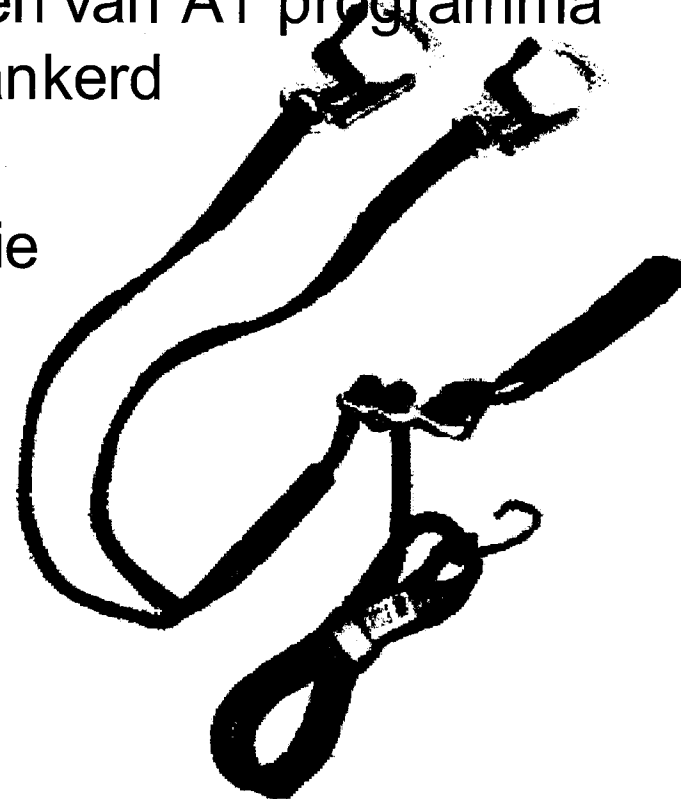
- Variant Integrale verbreding (2x4) is passende oplossing:
 - voldoet aan de doelstelling
 - wezenlijk lagere kosten
 - geringere negatieve effecten
 - voorwaarde: opheffen inhaalverbod vrachtwagens
- Tot ca. 2020: Benuttingsmaatregelen (2014 gereed)
- Tot ca. 2020: geen overschrijding NOMO
- Deventer Oost-Azelo in 1 traject aanpakken
- Start discussie over fasering en financiering

A1-zone



Borging

- Langdurig sterk commitment van Rijk, provincies, regio's en gemeenten
- Afspraak waarmee resultaten van A1 programma voor de langere termijn verankerd worden.
- Betrokkenheid en participatie moeten voortgezet worden.



A1-zone



Manifestatie

Vrijdag 5 november van 9.00 – 17.00 uur

- Resultaten worden manifest
- Omgevingskwaliteit beleefd

Een programma vol informatie, discussie en beleving!

A1-zone



NU aan bestuurders om te beslissen!