

**Inventarisatie
Strategisch thema**

IJsselzone

februari 2011

STEDENDRIEHOEK



Deze inventarisatie is in opdracht van de
Regio Stedendriehoek
opgesteld door Gerard Hendrix, **HX**
begeleiding Hans Augustijn, regio Stedendriehoek

februari 2011



Inhoudsopgave

- hoofdstuk 1. Inleiding
- hoofdstuk 2. Projecten in de IJsselzone
 - A. Projecten die een directe relatie hebben met de IJssel en binnen de Stedendriehoek liggen
 - B. Projecten IJsselzone buiten (en soms ook binnen) de Stedendriehoek
 - C. Projecten buiten de IJsselzone, deel van de Stedendriehoek en mogelijk relevant voor het thema IJsselzone
- hoofdstuk 3. Een inventarisatie van (ruimtelijke) visies en beleid
- bijlage personen die informatie verschaften

Inventarisatie strategisch thema IJsselzone

hoofdstuk 1. Inleiding

In haar programmering heeft de regio Stedendriehoek een aantal thema's benoemd dat van belang is voor de Regio en waarin de komende periode geïnvesteerd zal worden. Een ervan is de IJsselzone. Voor een belangrijke ruggengraat van de regio wordt zo mogelijk een beleids- en uitvoeringsprogramma opgesteld.

Met een programma IJsselzone kan de Stedendriehoek de toekomst aan:

- De vele ontwikkelingen in de IJsselzone worden in beeld en met elkaar in verband gebracht en synergiekansen worden zichtbaar en benoemd. Ook wordt duidelijk wat er blijft liggen.
- Er ligt in de visie een basis om snel te kunnen reageren en inspelen op nieuwe ontwikkelingen; zo kan adequaat gereageerd worden op de beleidsagenda van bijvoorbeeld het Deltaprogramma Grote Rivieren of de klimaatbestendige IJssel.
- Er ligt een basis voor een adequate lobby bij andere overheden om mogelijkheden en ontwikkelingen in de IJsselzone goed op te pakken vanuit de visie van de Stedendriehoek; denk aan de infrastructuurontwikkeling (spoor, weg)
- Kansen in de IJsselzone kunnen benut worden door projecten te starten of te steunen met een (vaak kleine) cofinanciering.

Ondanks de wenselijkheid van een IJsselzonethema en -programma, is een weloverwogen beslissing noodzakelijk om ermee aan de slag te gaan. Want de IJsselzone zal tot een programma moeten leiden over een langere periode. Immers water, waterveiligheid en daaraan gerelateerde zaken, zullen naar verwachting de beleidsagenda voor een lange periode gaan bepalen.

Om een beslissing te kunnen nemen over de start van een programma gericht op het thema IJsselzone, is het belangrijk te inventariseren welke zaken relevant zijn en wat de ambities zijn van de verschillende gemeenten die de Stedendriehoek vormen en van andere organisaties.

De inventarisatie heeft plaatsgevonden door het bestuderen van relevante literatuur, het verwerken van informatie van relevante websites en door gesprekken met vertegenwoordigers van gemeenten, provincies en andere organisaties zoals bijvoorbeeld Rijkswaterstaat. De informatie geeft een beeld van de ontwikkelingen en projecten die hun beslag krijgen in de IJsselzone. Een overzicht van de informanten (*nog zonder functie, GH*) met wie contact is geweest, is opgenomen in de bijlage.

Deze inventarisatie bestaat uit twee hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk beschrijft de projecten die op dit moment actueel zijn. Soms gaat het om projecten die aanstaande zijn.

We onderscheiden daarbij 3 groepen projecten

- A. projecten die een directe relatie hebben met de IJssel en binnen het grondgebied van de Stedendriehoek liggen
- B. projecten die buiten het grondgebied van de Stedendriehoek liggen maar die in onze ogen wel een relatie met de IJssel hebben
- C. projecten buiten de directe invloedssfeer van de IJssel, maar met mogelijke relevantie voor het thema IJsselzone.

Het tweede hoofdstuk beschrijft de visie, het beleid en de programma's op langere termijn die van invloed zouden kunnen zijn bij een beslissing over het opstellen van een uitvoeringsprogramma voor het thema IJsselzone.

Na een beschrijving van de beide ontwikkelingsvisies (voor het bundelings- en niet-bundelingsgebied) komt een aantal sectoraal ingedeelde onderwerpen aan de orde.

Twee opmerkingen vooraf

Losse initiatieven

De bovengenoemde projecten hebben een zekere omvang. Daarnaast zijn er in het IJsselzone (binnen de Stedendriehoek) initiatieven van particuliere of belangenorganisaties die als 'losse' initiatieven kunnen worden 'samengevat': denk aan projecten en activiteiten van organisaties die zich richten op flora en fauna, zoals als agrarische natuurverenigingen, vogelwerkgroepen, natuur- en milieuorganisaties. Ook relevant is de inzet van dorpsverenigingen en verenigingen van plaatselijk belang; die hebben een grote invloed op het woon- en werkklimaat in de dorpen en wijken.

Tenslotte willen we nog wijzen op de inzet van particulieren, als bewoner of ondernemer, gericht op het versterken van de eigen woon- en werkomgeving. Ze hebben in ieder geval invloed op de omgeving, misschien nog wel meer dan alle gestuurde ontwikkeling die we hier beschrijven.

Begrenzing

Een tweede opmerking betreft de begrenzing van de IJsselzone.

Als we het hebben over de grenzen van het thema IJsselzone dan lijkt het logisch daarvoor als eerste grens, de IJssel zelf en haar directe invloedssfeer aan te houden.

Maar de betrokkenheid op de IJssel en dus de begrenzing van het thema IJsselzone is voor iedere sector anders. Als het over water gaat, dan is de grens misschien het stroomgebied van de IJssel of het gebied waarvoor een overstromingsgevaar geldt, veroorzaakt door de IJssel. Maar bijvoorbeeld de infrastructuur begint en eindigt buiten het gebied. Woningbouwlocaties zijn daarentegen alleen interessant dichterbij de rivier omdat ze daarvan - ook in exploitatie - kunnen profiteren. Natuur, landschap en landbouw zijn voor een groot deel gebaseerd op de bodem, gevormd onder invloed van de IJssel. De grondsoort bepaalt de grens van IJsselzone als een natuurlijk thema. In dat geval moeten we mis-

schien spreken van de IJsselvallei. Voor recreatie en toerisme en cultuurhistorie zijn de grenzen weer anders.

Kortom, de begrenzing verschilt afhankelijk van het onderwerp waar we het over hebben.

Om geen onderdelen over het hoofd te zien hebben we hier de IJsselzone ruim aangehouden. Dat biedt de mogelijkheid straks de grenzen nauwer te trekken, in lijn met de inhoudelijke onderwerpkeuze.

In bestuurlijke zin, tenslotte, is het duidelijk dat de werking van een IJsselzone programma in principe nooit verder kan gaan dan de grenzen van de Regio Stedendriehoek zelf. Daarbuiten heeft de Stedendriehoek geen zeggenschap.

hoofdstuk 2. Projecten in de IJsselzone

We hebben telkens, als dat mogelijk is, cursief, aangegeven welke bronnen zijn gebruikt en welke passages overgenomen zijn uit bestaande documenten. In veel gevallen is informatie vanuit verschillende bronnen verwerkt.

A. Projecten die een directe relatie hebben met de IJssel en binnen de Stedendriehoek liggen

A.1. De IJsselsprong als een integraal gebiedsontwikkelingsproject, algemene informatie

Mondelinge informatie:

- *Jan de Haan, ruimtelijke kwaliteit gebiedsontwikkeling, provincie Gelderland*
- *Jaap Ruiter, projectleider IJsselsprong, provincie Gelderland*
- *Arjan Groen, ruimtelijke ordening, IJsselsprong, gemeente Zutphen*
- *Astrid Stokman, Rijkswaterstaat, regiomanager IJssel, Ruimte voor de Rivier*
- *Marjon Jansen, Deltaprogramma Rivieren, riviertakmanager IJssel/Nederrijn*

Schriftelijke informatie:

- *'IJsselsprong, alles in 1 keer; voorstel voor integrale gebiedsontwikkeling'; juni 2009, projectbureau IJsselsprong*
- *www.ijsselsprong.info*

In het najaarsoverleg MIRT 2009 heeft het rijk ingestemd met het plan voor de IJsselsprong Zutphen dat door de gemeenten Zutphen, Brummen en Voorst, samen met de provincie Gelderland, het Waterschap Veluwe en de ministeries van V&W en VROM was opgesteld.

Het project wordt uitgevoerd in vier opgaven, de zogenaamde enveloppen.

Voor de blauwe envelop is Rijkswaterstaat (Projectdirectie Rivieren) samen met het Waterschap Veluwe verantwoordelijk. Financiering komt uit het geld voor de uitvoering van de Planologische Kernbeslissing (PKB) en voor een deel via de Nota Ruimte. Totale kosten bijna € 150 mln.

Het groene programma, kosten € 30 mln, komt beschikbaar uit het Provinciaal Meerjarenprogramma (PMJP) voor het landelijk gebied van de provincie.

De grijze (infrastructuur) envelop, wordt gevuld uit de infrastructuurfondsen van de provincie.

De rode envelop, woningbouw wordt gedragen door de opbrengsten van de grondexploitatie en is in beheer bij de gemeente Zutphen en Brummen.

Van een uitvoering-in-delen is nu sprake omdat de tempo's van de enveloppen verschillend zijn en omdat het rode en het groene programma onzekerheden kennen vanwege demografische en vooral ook economische ontwikkelingen. Voor de woningbouw wordt gezocht naar een ontwikkelstrategie die bij ieder tempo en eindaantal een goede ruimtelijke structuur oplevert. Ook is het geld om de EHS aan te leggen op dit moment niet voldoende beschikbaar; er moet naar andere methodes omgekeken worden om de EHS te realiseren.

De blauwe opgave komt het snelst tot uitvoering omdat het gehele riviersysteem in 2015 veilig moet zijn.



Stand van zaken eind 2010.

De maatregelen voor de Voorsterklei en Cortenoever gaan door zoals in het plan voorgesteld. Voor het middengebied, tussen de Voorsterklei en de Cortenoever, en vanaf de IJssel in westelijk richting, zal een Masterplan worden uitgewerkt, waarbij de zogenaamde 'raakpunten' – dat zijn de punten waar bijvoorbeeld infrastructuur, ecologische verbindingen, wijkafronding, relatie met de IJssel en woningbouw elkaar raken - uit-

gewerkt worden ten behoeve van een integrale programmasturing bij uitvoering in verschillende enveloppen.

Voor de realisatie van de blauwe opgave is haast geboden omdat de eerste uitvoeringsactiviteiten in 2014 op de agenda staan. Aanvullend onderzoek wordt gedaan naar de Tichelbeeksewaard in relatie tot de robuustheid van de gehele IJssel. Dat onderzoek wordt gedaan door het Deltaprogramma, de lange-termijn-'opvolger' van het programma Ruimte voor de Rivier. De robuustheidstoets onderzoekt of te nemen maatregelen, waaronder de voorgestelde geul in de Tichelbeeksewaard, tot voldoende riviervlaging zullen leiden, zodat de reservering voor de bypass om de Hoven kan vervallen.

Projecten als onderdeel van de IJsselsprong

A.1.1. Cortenoever

Mondelinge informatie:

Arjan Schulp, ruimtelijke ordening, gemeente Brummen

De dijkverlegging bij Cortenoever is een fors programma. Vijf boerderijen/woningen zullen worden gesloopt. Reuvenswoord blijft. Daar zullen alleen de stallen worden geamoveerd. Om het monument te behouden moet gezocht worden naar een nieuwe (extensieve) functie. Gebiedsontwikkeling is de inzet van de gemeente Brummen.

A.1.2. N 348, Weg door Leuvenheim

Mondelinge informatie:

Arjan Schulp, ruimtelijke ordening, gemeente Brummen

In de grijze envelop zijn maatregelen voor de N 348 door Leuvenheim opgenomen. Het doel ervan is de verkeersveiligheid te vergroten en de leefbaarheid van de kern te verbeteren. Daarvoor zijn meerdere opties genoemd, waaronder een aanpassing van de weg ter plaatse.

Ten noorden van Brummen zal de Soerense poort worden gerealiseerd, een van de robuuste verbindingen / wiggen vanaf de Ve-

luwe naar de IJssel. Hoe die haar beslag zal krijgen is op dit moment nog onduidelijk, nu er geen geld beschikbaar is voor grondaankoop.

A.1.3. Masterplan IJsselsprong

Mondelinge informatie:

Jan de Haan ruimtelijke kwaliteit gebiedsontwikkeling, provincie Gelderland

Jaap Ruiter, projectleider IJsselsprong, provincie Gelderland

Arjan Groen, ruimtelijke ordening, IJsselsprong, gemeente Zutphen

Het masterplan voor het Middengebied IJsselsprong spreekt zich onder andere uit over:

- De ontwikkelstrategie voor de woningbouw;
- De rondweg aan de westkant van het te bebouwen gebied; als die kan worden gerealiseerd is het mogelijk de lus / 'spaghetti' onder aan de brug in Zutphen richting de Hoven, te verwijderen;
- de realisatie van de beide groene zones: de genoemde Soerense Poort aan de zuidkant en de Beekbergse Poort aan de noordkant van het gebied; verder de 'vertanding' tussen rood en groen aan de westkant van het plangebied;
- de inrichting van de zone de Hoven-dijk-Tichelbeeksewaard;

Over de mogelijke realisatie van de Emper boog – een stukje spoorlijn, waardoor een 'doorgaande' verbinding van Apeldoorn naar Arnhem ontstaat – is niet opgenomen in de plannen.

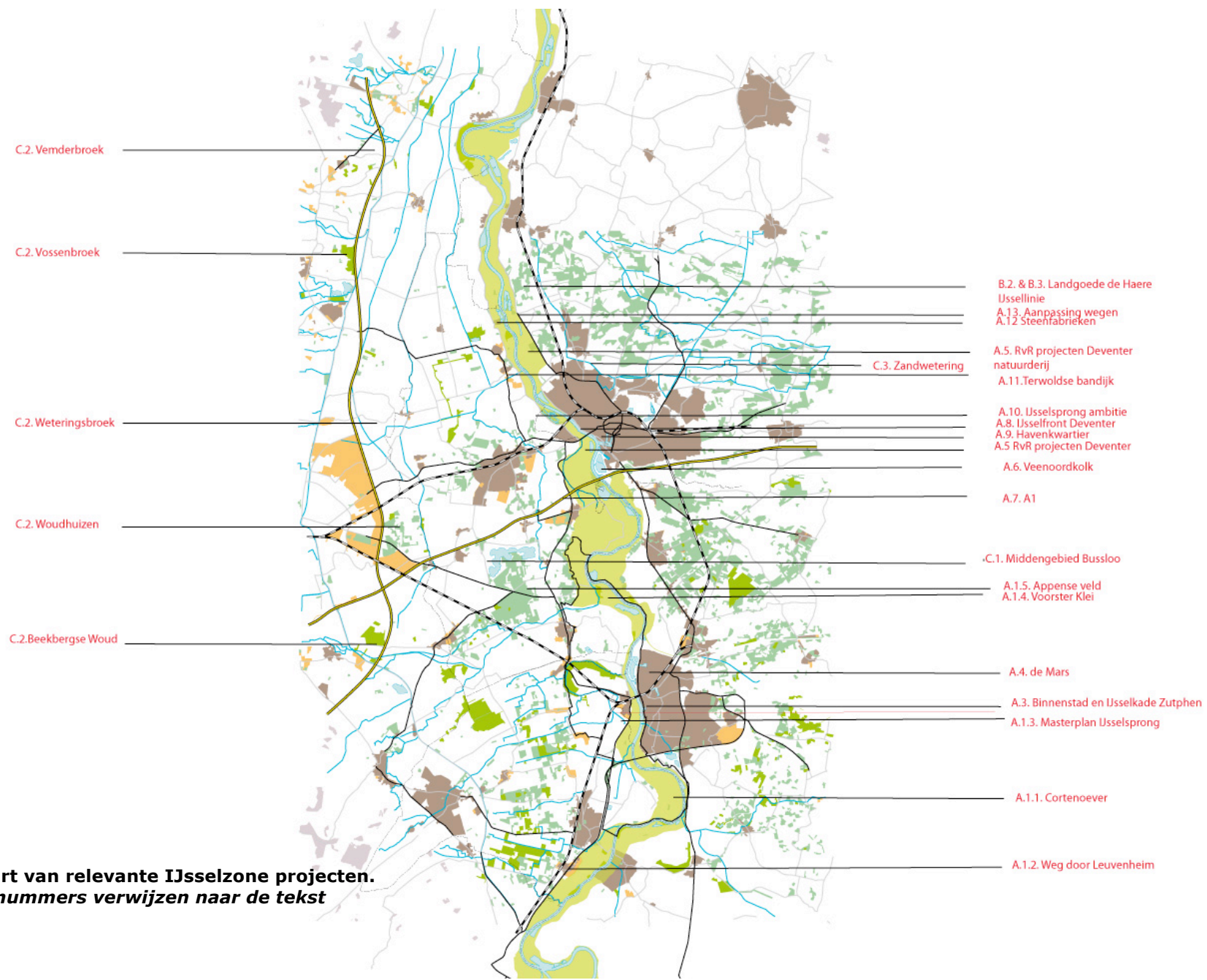
A.1.4. Voorsterklei

Mondelinge informatie:

Jan de Haan, ruimtelijke kwaliteit ruimtelijke kwaliteit gebiedsontwikkeling, provincie Gelderland

Jan Wesseldijk, ruimtelijke ordening, gemeente Voorst

Bij de Dijkverlegging op de Voorsterklei gaat de discussie op dit moment vooral over de inpassing van een boerderij die binnendijks ligt en de mogelijkheid om de natuurlijke waarden in het nieuwe uiterwaardenge



**Kaart van relevante IJsselzone projecten.
de nummers verwijzen naar de tekst**

bied te versterken, vergelijkbaar met de aanpak in de Keizers- en Stobenwaarden bij Deventer. De bereidheid van de agrariër ter plaatse en het landgoed in het gebied (Beekzicht) om daaraan mee te werken, is essentieel. De landgoedvisie die nu gemaakt wordt voor Beekzicht (en de Pol) kan daarbij een goede rol spelen. Daarbij speelt de relatie met de Natuurschoonwet een belangrijke rol.

A.2. Appense veld

Mondelinge informatie:

Jan Wesseldijk, ruimtelijke ordening, gemeente Voorst

Een project dat een rol kan gaan spelen bij de versterking van de groene en cultuurhistorische kwaliteit in het gebied en dat een directe relatie heeft, zeker in cultuurhistorische zin met de IJssel, is het voorstel voor een kwaliteitsimpuls van het Appense Veld. Het voorstel richt zich op de specifieke flora en fauna, de waterkwaliteit - ter plekke van het hoogste ecologische niveau -, de oude Bandijk die door het gebied loopt en de cultuurhistorische kwaliteiten (landgoederen, grafheuvels). Het project is voorgesteld in het landschapsontwikkelingsplan dat voor de gemeenten Voorst, Epe en Heerde is opgesteld. Landschapsbeheer Gelderland heeft de opdracht recent uitgewerkt.

A.3. Binnenstadsvisie Zutphen, waaronder het IJsselfront

Schriftelijke informatie:

'Binnenstadsvisie Zutphen, geïnspireerd door het verleden, beldacht voor de toekomst'; deel 1, 2, en 3; november 2010, gemeente Zutphen

In 2011 zal de Binnenstadsvisie voor Zutphen worden vastgesteld door B&W en raad.

"Doel [...] van [de Visie] is om bij toekomstig handelen te beschikken over inspiraties, over beelden van wat zou kunnen, passend bij het gebied en passend bij de doelen en ambities [...]. Nergens zijn concrete inrichtingsvoorstellen gedaan; dat past niet bij de visie plus het inspiratiekarakter van deze visie."

Zutphen gaat in de visie uit van drie kwaliteiten: het historische karakter van de stad, 'Water (en) Stad' en, als derde onderscheidende kenmerk, de stedelijke dynamiek.

Vanuit die kwaliteiten worden de ambities verder uitgewerkt.

Een van de deelgebieden dat wordt onderscheiden is 'het nieuwe gezicht aan de IJssel'. (zie kaart)

Doelstelling

- Versterken van IJsselkade als boulevard en entree naar binnenstad.
- Sterke relatie leggen met de Berkel en De Hoven.

INTERVENTIEGEBIED 2

Nieuw gezicht aan de IJssel

Historische schatkist

- Vesting- en kadehistorie als inspiratiebron voor gebruik en inrichting.
- Stadssilhouet van de binnenstad respecteren.
- Oorspronkelijke 19e eeuwse entree in de openbare ruimte van de Marschpoortstraat terugbrengen.
- Karakteristieke (witte) façade versterken.
- Bomenstructuur versterken en intact houden.

Rivierestad

- Monding van Berkel in IJssel beter beleefbaar maken.
- Levendigheid van de binnenstad betrekken bij de rivier en kade en vice versa.
- Nieuwe verbinding toevoegen; Brugstraat en omgeving.
- Brug en aanlanding over de IJssel: aantrekkelijk voor voetgangers (relatie IJsselsprong en middelwaard).
- Stadsoevers groen houden.

Stedelijke Dynamiek

- Kade als verblijfs- en ontmoetingsplek voor bewoners en toeristen.
- Kade opnemen in de economische- en historische routing.
- In de beleving van de ruimte zijn verkeer en parkeren ondergeschikt.
- Stadsoever ten zuiden van de Vispoorthaven toegankelijk maken en beter benutten.

Belangrijk doel is de beleefbaarheid van de IJsselkade voor de stedelijke recreant te verhogen, door de eenheid in de inrichting en de verbanden met de binnenstad en de toekomstige wijk Noorderhaven goed vorm te geven.

Verder is de uitdaging en ambitie om de IJsselkade meer bij de binnenstedelijke functies te betrekken door de routing te verbeteren, het parkeren aan de kade goed in te passen en, bij de inrichting, historische verwijzingen aan te brengen. Bij de analyse worden de opgaven voor de IJsselkade ook in verband gebracht met de ontwikkelingen op de andere oever in het kader van de IJsselsprong. Daardoor ligt er ook een belangrijke inrichtingsopgave voor het gebied bij de aanlanding van de IJsselbrug.

Samengevat: de opgave bestaat eruit de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid voor de stedelijke recreant te vergroten en de stad meer te verbinden met de IJssel.

A.4. Gebiedsontwikkeling industriegebied de Mars en aansluiting op de N348

Schriftelijke informatie:

www.mars-zutphen.nl

www.gelderland.nl/smartsite.dws?id=4464

Voor de Mars is een gebiedsplan gemaakt dat in de komende jaren zal worden gerealiseerd. Het plan bestaat onder andere uit de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk, de Noorderhaven. Vanaf 2011 zal voor het gebied de stedenbouwkundige invulling worden vastgelegd in een bestemmingsplan. Het is de verwachting dat in de loop van de tweede helft van 2011 de eerste bouwactiviteiten zullen plaatshebben.

Daarnaast worden bedrijventerreinen (in verschillende milieucategorieën) ontwikkeld en/of (her-)ingericht.

Veel aandacht is er voor de infrastructuur en de bereikbaarheid van het gebied vanuit de stad en omgekeerd. Daarvoor is ondertunneling van het spoorcomplex bij het station voorzien.

Aan de IJsselkant wordt een IJsselboulevard gerealiseerd die over de nieuw te ontwikkelen Noorderhaven, langs de jachthaven doorloopt. Die vormt de verbinding vanuit de stad met het gebied ten noorden van Fort de Pol. Onderdeel van dat plan is de ontsluiting van een deel van het zuidelijke deel van uiterwaarden ter hoogte van de Noorderhaven. Het noordelijk gedeelte blijft deel van de 'natuurlijke' uiterwaarden.

De geplande aanleg van een nieuwe brug over het Twentekanaal en van een deels nieuwe tracé (12 km) voor de N348 om Eefde, ontsluiten de Mars en zijn een oplossing voor de verkeersoverlast door het dorp. De werken zullen in 2011 beginnen en volgens planning eind 2012 / begin 2013 afgerond zijn.

A.5. Ruimte voor de Rivier projecten bij Deventer

Mondelinge informatie:

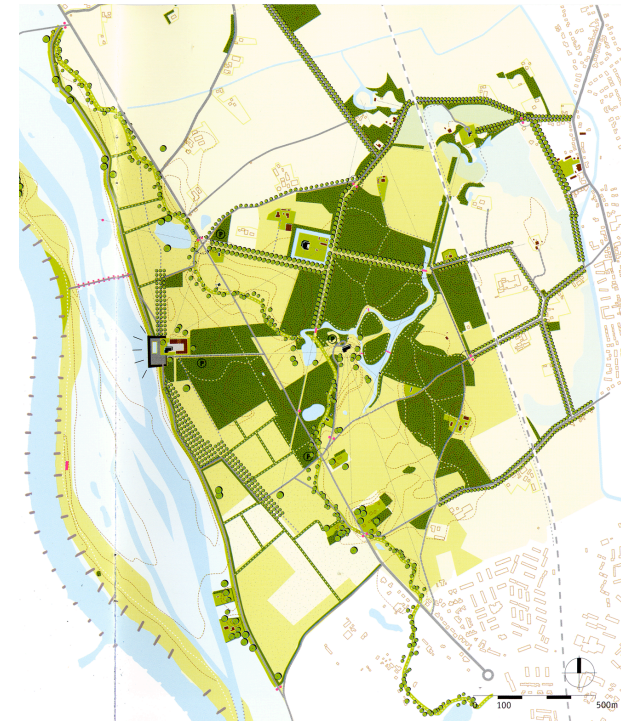
- Astrid Stokman, Rijkswaterstaat, regiomanager IJssel, Ruimte voor de Rivier

- Coen Dingemans, regiocoördinator A1, Regio Stedendriehoek / beleidsstrateg gemeente Deventer

Schriftelijke informatie:

- www.overijssel.nl/thema's/water/projecten/uiterwaarden/
- www.deventer.nl/bewoners/leefomgeving/water/nevengeulen-bij-deventer/nieuws-over-de-nevengeul/2009/4/17/inrichtingsplan-uiterwaarden-bij-deventer-klaar
- www.ruimtevoorderivier.nl

Voor de Ruimte voor de Rivier projecten die bij Deventer worden uitgevoerd is met alle betrokken partijen een plan ontwikkeld dat inmiddels is goedgekeurd. Op dit moment vindt de verdere voorbereiding plaats. De



verwachting is dat in 2011/12 (in de Ossenwaard) met de eerste werkzaamheden kan worden begonnen.

Het plan voorziet in een lang geulen-stelsel, te graven van de Bolwerkasplas tot aan de Ossenwaard aan de westzijde van de IJssel. Bij de Worp wordt gezocht naar een oplossing die past bij het karakter van het gebied en die de uitstraling zo mogelijk versterkt. De Ossenwaard blijft een gebied waar de natuur volop de ruimte krijgt.

Aan het einde van de Ossenwaard steekt de geul als het ware de IJssel over en gaat vanuit de Zandwinplas, waar de zeil- en jachthaven is/was gevestigd, de Stobben- en Keizerswaarden in. De geulen zullen uiteindelijk doorlopen tot in de uiterwaardengebieden ten zuiden van Olst.

Voor de Stobben- en Keizerswaarden is een inrichtingsplan gemaakt waarbij het de inzet is om zowel op ecologisch, landschappelijk, agrarisch, hydraulisch en recreatiegebied winst te behalen. Het gebied zal ingericht worden als een 'natuurderij'. De 'natuurderij' maakt deel uit van het landgoed Nieuw Rande, inmiddels KeizersRande genoemd. Een nieuw te bouwen boerderij in de (hoge) uiterwaarden, is de basis van biologisch landbouwsysteem dat qua nutriënten gesloten is. Het succes van het innovatieve inrichtingsplan is vooral te danken aan de duidelijke visie van de grondeigenaar, Stichting IJssellandschap.

A.6. Veenoordkolk

Schriftelijke informatie:

'Beheernotitie Veenoordkolk'; mei 2010, Arcadis bv

Voor de Veenoordkolk aan de zuidwestkant van Deventer (ten noorden van de A1) is een nieuw inrichtingsplan gemaakt dat moet leiden tot grotere ruimtelijke en vooral biotische kwaliteit. Het gebied wordt beheerd door Landschap Overijssel.

A.7. snelweg A1

Mondelinge informatie:

Coen Dingemans, regiocoördinator A1, Regio Stedendriehoek / beleidsstrateeg gemeente Deventer

Schriftelijke informatie:

- *'A1: brug tussen oost en west, samenvatting gebiedsgerichte verkenning A1'; nov. 2010*
- *www.a1-zone.nl*

De gebiedsgerichte verkenning A1-zone is een van de studies die in het kader van het A1 programma zijn uitgevoerd. Dit programma is een initiatief van het Rijk, de provincies Overijssel en Gelderland en de regio's Stedendriehoek en Twente. Samen met de 21 regiogemeenten en belanghebbenden in het gebied heeft het programma A1-zone een verkenning gedaan naar de ontwikkelingsmogelijkheden in een groot gebied rond de rijkswegen A1 en A35 en het spoor, van Apeldoorn tot aan de Duitse grens. Ook vertegenwoordigers van burgerbelangenverenigingen en landelijk opererende organisaties hebben bijgedragen.

Begin november 2010 is die verkenning afgerond en zijn keuzes gemaakt over de majeure projecten die aan de A1-zone verbonden zijn:

- Capaciteitsuitbreiding A1. Voor het traject Apeldoorn Deventer is gekozen voor capaciteitsuitbreiding tot 2 x 4 rijbanen; het overige traject tot Azelo zal worden verbreed tot 2 x 3 rijstroken.
- Verder zullen de zogenaamde stadsassen worden gerealiseerd, die bij verschillende plaatsen langs de A1 de verbinding vormen tussen stad en A1. Voor Deventer is een voorbeelduitwerking Handreiking Omgevingskwaliteit gemaakt.

Verdere ambities die voortkomen uit de A1 studie betreffen het realiseren van de Berlijnlijn, de aanpassing van de stationslocaties en de inrichting van de grootschalige bedrijventerreinen (Epse en Apeldoorn Zuid), met het gelijktijdig 'open houden' van de tussenliggende gebieden.

A.8. Plannen IJselfront Deventer

Mondelinge informatie:

Coen Dingemans, regiocoördinator A1, Regio Stedendriehoek / beleidsstrateeg gemeente Deventer

Schriftelijke informatie:

- *'Heje de brugge doen? Masterplan IJselfront Deventer'; Gemeente Deventer, sector economie en vastgoed, juni 2004*

- 'Deventer: Bericht aan de stad, ambitiedocument en vervol-gagenda'; Fons Asselbergs en Jo Coenen, Deventer februari 2010
- 'opzet uitvoeringsplan' behorende bij 'Deventer: een bericht aan de stad' en de reacties van het College met voorstellen voor realisatie, augustus 2010.

Het Masterplan IJsselfront is ingezet om de stadseconomie een impuls te geven door meer gebruik te maken van de recreatieve potenties van de linker en de rechter IJsseloever én het IJsselfront, fysiek en functioneel, meer te betrekken bij de binnenstad. De plannen moeten in samenhang gezien worden met de uitwerkingsplannen Nadere Uitwerking Rivieren-gebied (NURG, voorloper Ruimte voor de Rivier) voor de uiterwaarden.



Het Masterplan richt zich ruimtelijk op twee thema's, het contact van de stad met het IJsselfront (de stad hechten aan de IJssel) en de relatie van de stad met de uiterwaarden. Met betrekking tot de eerste opgave zijn voorstellen gedaan voor de inrichting en het gebruik van de Welle, de inrichting van de Vispoort en de Zandpoort (met een studie naar het terugbrengen van de haven; conclusie: op korte termijn niet haalbaar). De suggesties voor de betere relatie stad en uiterwaarden zijn 'meegenomen' in de inrichtingsplannen die voor de Ruimte voor de Rivier projecten zijn gemaakt.

Van het Masterplan IJsselfront is de visie Binnenstad zuid afgeleid. De uitwerking daarvan is blijven liggen. Dat hield verband met de ambities om een nieuw stadskantoor te realiseren, wat veel gevolgen had voor de inrichting van grote delen van de binnenstad. De plannen voor het stadskantoor vereisten een nieuwe procesgang.

Via de recente, korte studie van Coenen en Asselberghs ('Bericht aan de stad') is weer zicht gekomen op een integraal plan waarin ook de relatie stad en IJssel opgepakt wordt. Het ambitiedocument dat de adviseurs hebben opgesteld richt zich op de binnenstad als één functioneel gebied met verschillende accenten.

Op basis van het 'Bericht aan de stad' heeft het college van B&W een aantal conclusies getrokken. Met betrekking tot de relatie de IJssel is het voorstel om de Welle als verbinding te handhaven maar wel de alternatieve routes door de stad aantrekkelijker te maken en voor de Welle systemen als *shared space* en *shared time* te overwegen. Hierdoor wordt de Welle minder een barrière. Het IJsselfront kan op die manier weer een aantrekkelijk verblijfsgebied vormen met de zogenaamde balkons aan de IJssel. Andere voorstellen hebben betrekking op de Wilhelminabrug en de inrichting van het nieuwe stadskantoor. Hiermee is de impasse die in Deventer was ontstaan ten aanzien van de ruimtelijke inrichting van de binnenstad vlot getrokken.

A.9. Havenkwartierontwikkeling

Schriftelijke informatie:

'Ontwikkelingsplan Havenkwartier Deventer, Ruimte voor ideeën', gemeente Deventer, mei 2010

Voor de inrichting van het Havenkwartier is in de loop van 2010 een plan gemaakt. Het is een inspiratiedocument op basis waarvan partijen concrete vervolgstappen kunnen zetten. In het plan is aandacht voor creativiteit (het is nu op sommige plaatsen al een 'vrije ontwikkelruimte', de creatieve economie van de stad is er gevestigd), wonen - onder andere via CPO-projecten -, en bedrijvigheid in verschillende soorten. De voormalige meelsilo's blijven als belangrijk industrieel erfgoed behouden en worden herbestemd.

A.10. IJsselsprong-ambitie Deventer

*Mondelinge informatie:
Coen Dingemans, regiocoördinator A1, Regio Stedendriehoek /
beleidsstrategie gemeente Deventer*

Ook voor Deventer biedt de regiovisie Stedendriehoek perspectief om een IJsselsprong te maken. Hieraan zou een eventuele 3^e brug gekoppeld kunnen worden. Een grootschalige IJsselsprong op afzienbare termijn is niet reëel. De derde brug blijft wel op kaarten staan maar de realisatie is niet op korte termijn te verwachten. De aanleg ervan is bij het bespreken van het ambitiedocument binnenstad, bij het zogenaamde bereikbaarheidsconclaaf, overigens door een groep van deskundige burgers toch weer genoemd.

In het advies van het College aan de raad naar aanleiding van de voorstellen van Coenen en Asselbergs (zie eerder) zegt het college "Op dit moment is het realiseren van een derde brug over de IJssel geen prioriteit".

Wel kan het Stadsland mogelijk nog worden ontwikkeld, als een soort Worp II, maar dan van deze tijd: ruim en luxueus wonen met/aan het water.

A.11. de Terwoldse Bandijk

*Mondelinge informatie:
Jan Wesseldijk, ruimtelijke ordening, gemeente Voorst*



In het kader van het Gelderse Belvoir programma heeft de gemeente Voorst een project geformuleerd en gerealiseerd (bijna afgerond) waarbij de bebouwing langs een stuk van de Bandijk in Terwolde een cul-

tuurhistorische impuls heeft gekregen. Bovendien is op enkele plekken nieuw toeristisch aanbod gekomen: streekwinkel, B&B en klompenpanden. Men onderzoekt thans de mogelijkheid om het projectgebied naar het noorden uit te breiden.

A.12. De Scherpenhof en andere buitendijkse voormalige (steen-)fabrieken

Op meer plekken langs de IJssel zijn de voormalige steenfabrieken aangepast voor nieuwe functies. Een ervan is de Scherpenhof in Terwolde, een groot recreatiebedrijf. De locaties zijn in verband van de ruimtelijke kwaliteit en de beleving vanaf de IJssel heel kwetsbaar. Het gaat dan om het aanzicht van het nieuwe complex zelf maar ook om de verdere mogelijkheden in het gebied.

A.13. Aanpassing infrastructuur

Er loopt een besluitvormingstraject om voor een aantal wegen in Overijssel de wegcategory aan te passen, onder andere langs de IJssel. Zo bestaat bij de provincie Overijssel het voornemen om de dijk Deventer-Olst-Wijhe-Zwolle af te waarden naar 60 km. Het verkeer zou de verbinding Deventer-Raalte-Zwolle moeten gaan gebruiken. Door de afwaardering zou de dijk langs de IJssel toeristisch aantrekkelijker worden.

Overigens bestaat er zoveel bezwaar tegen de afwaardering, ook vanuit de gemeente Olst-Wijhe dat de plannen worden heroverwogen.

B. Projecten IJsselzone buiten (en soms ook binnen) de Stedendriehoek

B.1 Rivier-projecten

Mondelinge informatie:

Astrid Stokman, Rijkswaterstaat, regiomanager IJssel, Ruimte voor de Rivier

De riviermaatregelen ten zuiden van het gebied van de Stedendriehoek, spelen zich vooral in Arnhem af waar de uiterwaardenverlaging aan de noordkant van de Waal gekoppeld wordt aan recreatieontwikkeling. Verdere plannen, zoals Riverstone bij Rheden, vinden voorlopig geen doorgang. De ingrepen bij Doesburg zijn op dit moment nog niet uitgewerkt.

Ten noorden van de Stedendriehoek is nog een aantal Ruimte voor de Rivier projecten in ontwikkeling of al in uitvoering.

- Fortmond, het uiterwaardengebied aan de westkant van Den Nul. Het gaat om gebiedsontwikkeling-met-rivierkundige maatregelen. Door de integrale aanpak verloopt de uitvoering traag. Een onderdeel van de nieuwe inrichting is de realisatie van het nieuwe (rivier-) informatiecentrum van Staatsbosbeheer en de kwalitatieve versterking van de verblijfsrecreatie.
- Aan de westkant van de IJssel is de uiterwaardenvergraving ten noorden van Welsum in uitvoering.
- Het project Veessen-Wapenveld. Daar wordt een 'groene geul' aangelegd. Dat is de opdracht van Rijkswaterstaat. De Provincie Gelderland zet in op begeleidende gebiedsontwikkeling, die wordt uitgevoerd door de gemeente Heerde. Een complexe opgave, vooral omdat het proces wordt gefrustreerd door de lokale weerstand – die inmiddels is overgegaan in berusting - vanwege de aanleg van de nieuwe dijken en de in- en uitlaten.
- Bij Zwolle staat de inrichting (vergraving en andere maatregelen) in de Scheller- en Oldeniërwaarden op het programma.
- Stroomafwaarts vindt de dijkeruglegging met begeleidende inrichtingsmaatregelen plaats bij Westerholte.
- Tenslotte is er de majeure opgave bij Kampen; gebiedsontwikkeling waarbij de volgende opgaven spelen:

- o infrastructuuraanpassing, onder andere als gevolg van de aanleg van de Hanzelijn
- o zomerbedverlaging
- o aanleg hoogwatergeul, by-pass
- o ontwikkeling woningbouwlocaties
- o natuurontwikkeling.

B.2. Landgoederen

Mondelinge informatie:

- *Derk van Dijken, gemeente Olst-Wijhe*
- *Rob te Wierik, Stichting IJssellandschap*

Voor de landgoederen van de gemeente Deventer (aan de noordkant), Olst-Wijhe en (recent) Raalte wordt een gezamenlijke visie ontwikkeld met als inzet een betere ontsluiting en toegang van de landgoederen voor toeristisch verkeer.

Dat gebeurt via een gestandaardiseerde beschrijving van de afzonderlijke landgoederen, het beschrijven van fiets- en wandelroutes, de promotie van de landgoederen via een 'kaart' en door het ondersteunen van landgoedeigenaren bij projecten op meerdere terreinen, onder andere energie en ruimtelijke kwaliteit.

Verder moet er een aantal mountainbike routes in het gebied komen.

B.3. IJssellinie

Mondelinge informatie:

Rob te Wierik, Stichting IJssellandschap

Ieder landgoed is uniek. Dat geldt zeker voor De Haere. Op het landgoed de Haere, in beheer van Stichting IJssellandschap, ligt een bijzonder complex dat in het diepste geheim ten tijde van de koude oorlog is gebouwd en (gelukkig) nooit is gebruikt. Het zijn de bunkers en verdedigingswerken van de IJssellinie. Het idee was dat, ter bescherming van de Randstad, de Russische invasie een paar dagen opgehouden zou kunnen worden om in die tijd adequate maatregelen te kunnen nemen in het Westen.

Het complex is nu, soms, toegankelijk voor het publiek. Maar er bestaan plannen om voor het hele verdedigingswerk langs de IJssel, dus van

Arnhem tot Kampen een meer ambitieus toeristisch recreatief programma te ontwikkelen.

De gemeente Olst-Wijhe en de landgoedeigenaar Stichting IJssellandschap werken samen om voor de Haere een evenwicht te vinden in de musealisering van een militair object en de positionering van de Haere als een kunst- en cultuurlandgoed.

B.4. Projecten op het gebied van Recreatie & Toerisme (R&T) en Cultuurhistorie

B.4.1 R&T

Mondelinge informatie:

- *Peter Kruk, GOBT*
- *Jan Henk van de Kolk, Bureau Hanzesteden*

Schriftelijke informatie:

*'Een beeldverhaal voor de IJssel, een Groene Rivier'; GOBT en bureau Hanzesteden, 2009-2010
www.ijssel.info*

Vanuit de sector recreatie en toerisme noemen we een aantal ontwikkelingen dat relevant is voor het strategische thema IJsselzone.

Allereerst is in de organisatie rondom R&T veel verandering gekomen: lokale VVV's zijn opgenomen in de grotere verbanden van Regionale Bureaus voor Toerisme. Voor de Stedendriehoek gaat het om het Veluws Bureau voor Toerisme en het Sallands Bureau voor Toerisme. Daarnaast bestaat er het Bureau Hanzesteden, dat initiatieven organiseert en verbindt die direct met de Hanzesteden aan de IJssel te maken hebben. Verder wijzen we op het bestaan van het Gelders Overijssel Bureau voor Toerisme, het GOBT. In de grotere centra zijn er overlegorganen voor recreatie en toerisme, waarin het lokale bedrijfsleven is georganiseerd. Van belang is bijvoorbeeld de Stichting Recreatie Deventer Buiten die lokale initiatieven in en om Deventer begeleidt en promoot. Op recreatief/toeristisch gebied vinden in de plaatsen langs de IJssel verschillende evenementen plaats. De belangrijkste 'IJssel evenementen' zijn, de boekenmarkten in Deventer en Zutphen en de kunst (Zutphen) en brocante (Deventer) evenementen. De andere stedelijke evenemen-

ten, zoals Deventer op Stelten etc., niet direct aan de IJssel, zijn te talrijk om op te noemen.

In de afgelopen jaren zijn er door het GOBT samen met andere organisatie, waaronder Staatsbosbeheer, Bureau Hanzesteden een paar projecten uitgevoerd, direct gerelateerd aan de IJssel. De belangrijkste ervan maken onderdeel uit van een groter programma 'De IJssel, waar Natuur en Cultuur samenstromen'.

De laatste activiteit waar we op willen wijzen en waar we later verder op ingaan, is het maken van het Beeldverhaal voor de IJssel door het GOBT samen met het bureau Hanzesteden.

B.4.2. Cultuurhistorie

Informatie: Gerard Hendrix, HX

Op het gebied van cultuurhistorie zijn talrijke organisaties en verenigingen actief. Voor een groot deel zijn die activiteiten nauwelijks zichtbaar omdat het gaat om archiefwerk of het documenteren van historische gegevens.

Maar de verenigingen doen vaak ook mee aan gezamenlijke evenementen (Monumentendag) of organiseren fietstochten, bijeenkomsten etc.. Er zijn ook verenigingen en stichtingen die zich inzetten voor het behoud van orgels, van Kasteel de Nijenbeek of van bijvoorbeeld de Bolwerkersmolen.

Zo is er ook een bewonersstichting actief die zich inzet voor het behoud van de grote beeldbepalende boerderijen op de oeverwallen en de andere riviergronden langs de IJssel, de IJsselhoeven. De bemoeienis van de stichting gaat veel verder dan die voor de boerderij zelf, want behoud van boerderijen en ander erfgoed is, in de visie van de stichting, alleen maar mogelijk en haalbaar als dat onderdeel vormt van de ontwikkeling van de streek. De stichting heeft in de loop van haar bestaan een aantal projecten uitgevoerd. Een ervan was het project KIJK, waarbij de identiteit en gebiedsontwikkeling centraal stonden.

C. Projecten buiten de IJsselzone, deel van de Stedendriehoek en mogelijk relevant voor het thema IJsselzone

C.1. Het Middengebied, park Bussloo

Mondelinge informatie:

Jan Wesseldijk, ruimtelijke ordening, gemeente Voorst

Een van de initiatieven in het gebied, maar buiten de directe IJsselzone, is het ruimtelijke kwaliteitskader dat voor het middengebied Bussloo is gemaakt. Het betreft het recreatiegebied Bussloo en omgeving. Het bleek niet haalbaar voor dat gebied tot een integraal gebiedsplan, in de vorm van een Regionaal Park 'van formaat' te komen, vergelijkbaar met een park Lingezegen. Maar vanwege de veelheid aan initiatieven had de gemeente Voorst toch behoefte aan spelregels voor het gebruik van het middengebied. Deze spelregels zijn in een toetsingskader gevat dat onderdeel is van de structuurvisie Middengebied Voorst, waarbij een geleide toeristisch recreatieve ontwikkeling van het gebied wordt beoogd. Bussloo kan in de toekomst een belangrijke motor worden voor verdere recreatieve ontwikkeling.

C.2. A 50 ter hoogte van Apeldoorn en Epe

Mondelinge informatie:

Arjan van de Vlekkert, ruimtelijke ontwikkeling, gemeente Apeldoorn

Henk Postuma, landelijk gebied, gemeente Epe

De A50, als noord-zuid verbinding in de IJsselvallei, is mogelijk relevant voor het thema IJsselzone. We komen daar nog op terug. Als dat zo is dan is het goed de projecten te noemen die gelegen zijn langs de A50 en, evenals de weteringen, de noord-zuid oriëntatie accentueren.

Als gezamenlijk kenmerk hebben de projecten:

- de versterking van de ruimtelijk kwaliteit langs de A50
- de waarde die die projecten hebben voor de versterking van de ecologische kwaliteit en de biodiversiteit in de IJsselvallei

- de waarde van het gehele watersysteem van de IJsselvallei die van grote cultuurhistorische waarde is; denk aan de bandijken, de weteringen, sprengen, watermolens en het Apeldoorns Kanaal

Het gaat, vanaf het zuiden naar het noorden, om de volgende projecten:

- De aanleg van het Beekbergse Woud;
- De versterking van landgoed Woudhuizen en de verbinding daarvan met het recreatiegebied Bussloo;
- Weteringsbroek: een stedelijk uitloopgebied, waarvan de inrichting vanwege de provinciale subsidiestop, tijdelijk is vertraagd; maar de eerste bedrijfsverplaatsing maakt straks meer doorschuiven mogelijk.



- Het Vossenbroek en andere onderdelen van de Wisselse Poort: een robuuste verbinding tussen de A50 en het Apeldoorns Kanaal. Het vormt tevens een van de wiggen van de Veluwe naar de IJssel.
- Tenslotte de inrichting van het Vemderbroek.

Het (ecologisch) herstel van het watersysteem van de Grift en de toeristische ontwikkeling van het Apeldoorn Kanaal vormen ook onderdeel van deze gebiedsversterking.

De realisatie van de Ecofactorij, als een groen bedrijventerrein in de oksel van de A50/A1, de planvorming rond het Regionale bedrijventerrein Apeldoorn-zuid en het landbouwontwikkelingsgebied Beemte-Vaassen zijn ontwikkelingen van een andere orde. Maar ze maken gebruik van de goede infrastructurele ontsluiting aan de A50; ze richten zich op het versterken van de groene economie.

C.3. Stadsrand Deventer, de weteringen en nieuwe gebiedsrichting

Schriftelijke informatie:

- *website Waterschap Groot Salland, www.wgs.nl*
- *'Masterplan Zandwetering', gemeente Deventer, waterschap Groot Salland, 2005*

Aan de Sallandse kant wijzen we nog op enkele projecten die gericht zijn op het versterken van de kwaliteit van het buitengebied, in dit geval beperkt tot Deventer. Enkele ervan hangen samen met de aanpassing van de weteringen. Die buigen vanuit het Sallandse achterland, ter hoogte van Deventer in noordelijke richting af. Het probleem van de weteringen is dat ze aangelegd zijn om zo snel mogelijk, zo veel mogelijk water af te voeren. Dat regiem heeft in de jaren negentig van de vorige eeuw tot hoogwaterproblemen geleid, onder andere bij Zwolle, waar alle weteringen bij elkaar komen en in de IJssel stromen.

Daarna is nieuw beleid ontwikkeld waaruit onder andere 'Ruimte om te leven met Water' van het Waterschap Groot Salland, is voortgekomen. Dat beleidsprogramma bestaat uit initiatieven die het water op meer plekken opvangen en langzamer laten afstromen. Dat gaat samen met het vergroten van de waterkwaliteit en de biodiversiteit.

Voor de Zandwetering, de wetering het dichtste bij de IJssel, is een apart uitvoeringsplan. Het bestaat uit een aantal deelprogramma's, waaronder de inrichting van de Gooiermars en van de Zandwetering ter hoogte van Steenbrugge, het Zandweteringpark. Een derde onderdeel is het traject Deventer-Olst waar nu al, bij Hengforden, de wetering een natuurvriendelijke inrichting heeft.

hoofdstuk 3. Een inventarisatie van (ruimtelijke) visies en beleid

3.1. Ruimtelijk en economisch beleid

Schriftelijke informatie:

- *'Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030; visies op het bundelingsgebied'; Regio Stedendriehoek 2008*
- *'Regionale Structuurvisie, de Voorlanden, Stedendriehoek 2030'; Stedendriehoek 2009*

3.1.1. Regionale structuurvisies

In mei 2007 en november 2009 zijn de 'Structuurvisie voor de Stedendriehoek; Stedendriehoek 2030' vastgesteld voor het bundelingsgebied, resp. het niet-bundelingsgebied (de Voorlanden).

Hier volgt een overzicht van de belangrijkste zaken die van invloed op de ruimtelijke inrichting van de Stedendriehoek en die ook belangrijk zijn voor de IJsselzone, hoe we die ook zullen definiëren.

Bundelingsgebied

De structuurvisie stelt vast dat er over de jaren meer ruimtelijke samenhang is ontstaan binnen de regio; die vergt meer afstemming. Dat geldt bijvoorbeeld voor de 'eigen identiteit', de waterproblematiek, de landbouw, bereikbaarheid, transformatie en uitbreiding van steden en dorpen en tenslotte een gedifferentieerd aanbod aan kantoor- en bedrijfslocaties. De opgaven zijn fors: een woningbouwopgave van 30.000 woningen tot 2030. (NB Dit aantal zal naar verwachting worden bijgesteld als gevolg van de demografische ontwikkelingen; uitkomst herberekening gepland begin-midden 2011, GH). Aan bedrijfsterrein is 250 hectares gepland tot 2030 (waarschijnlijk ook naar beneden bij te stellen).

De ambities vanuit de Stedendriehoek zijn:

- tav water en natuur: het vergroten van de ruimte voor water en gelijktijdig het verhogen van de natuurwaarden. Bij de IJssel gaat het om duurzame veiligheid en meer ruimtelijke kwaliteit.
- tav natuurontwikkeling: inzetten op de wiggen in de IJsselvallei; verder het behoud van openheid in de IJsselvallei (buiten de wiggen) en ten oosten van Gorssel; de oeverwallen behouden hun robuuste landschapsstructuur.
- tav infrastructuur en vervoer: verbreding A1 en verbeteren stadsassen; daarnaast het voorkomen van overlast langs de belangrijke provinciale wegen; tenslotte de inzet op lightrail.
- tav wonen: afronden lopende stadsuitbreidingen, herstructureren (ook in de dorpen); alleen in Zutphen gaat het om nieuwe locatieontwikkeling (IJsselsprong)
- tav werken: meer benutting van bestaande locaties; nieuwe kantoren in stedelijke gebieden (stationslocaties); twee regionale bedrijventerreinen: Apeldoorn-Zuid en Deventer (Epse); in Voorst, een nieuwe glastuinbouwlocatie.
- tav Recreatie en Toerisme: betere toegankelijkheid, dus meer fiets- en andere paden; middengebied Bussloo wordt 'een park van formaat'.

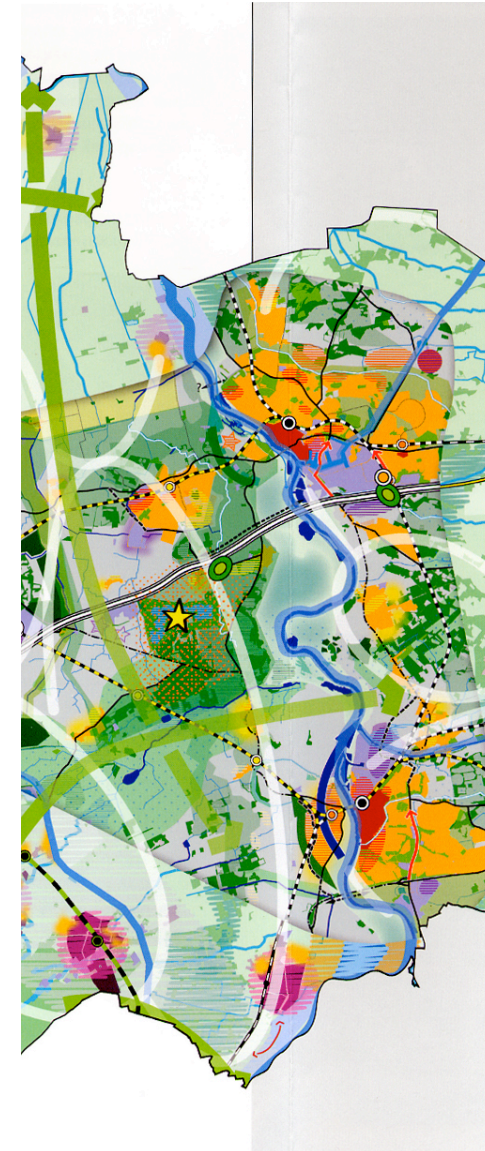
Overigens zijn een paar ambities en voornemens inmiddels aangepast, zoals het aantal woningen en de uitbouw van Bussloo. Ook zal de ontwikkeling van de (robuuste) groene verbindingen minder snel verlopen door het wegvallen van financiering.

De voorlanden (niet-bundelingsgebied)

Het gaat hier om het landelijk gebied, gekenmerkt door kleinschaligheid, fraaie natuur en een rijke cultuurhistorie. De opgaven hebben te maken met inpassen van een verder ontwikkelende landbouw, investeringen in kleinschalige recreatie, opvangen van de gevolgen van vergrijzing en ontgroenen van de dorpen, en - op sommige plaatsen - leefbaarheidsproblemen als gevolg van verkeersoverlast door een toename van de mobiliteit.

Ook in de Voorlanden is de inzet vanuit de Stedendriehoek, aansluitend op wat lokaal wordt gedaan, in lijn met wat hiervoor is gezegd over het

bundelingsgebied. Alleen gaat het bij leefbaarheid vooral om het behoud van voorzieningen; daarbij passen levensloop-bestendige woningen in de kleine kernen en kleinschalige bedrijvigheid. Landbouw en R&T zijn



de belangrijke economische sectoren in de Voorlanden. Toerisme kan de vorm hebben van cultuurtoerisme dat meer gebruik maakt van het cultureel-historisch erfgoed zoals de sprengen en beken, de landgoederen en de cultuurlandschappen. Economische bedrijvigheid moet in ieder geval gevarieerd zijn en leiden tot vitale gemeenschappen.

3.1.2. Toekomstverkenningen Stedendriehoek

schriftelijke informatie:

'Kansen voor Gelderse regio's; Gelderland 2040: Waar begint uw toekomst'; Provincie Gelderland, oktober 2010

Een andere kijk op ontwikkeling levert de Toekomstverkenning die in opdracht van de provincie Gelderland, samen met de bewoners, bedrijven en bestuurders in de regio, ook in de Stedendriehoek, is opgesteld. Met de ogen van nu, zegt men van de Stedendriehoek dat er in de periode tot 2040, kansen en opgaven liggen op de volgende terreinen:

- Groen-stedelijk wonen, in aansluiting op de 'stedelijkheid in een prachtig landschap' zoals dat nu wordt beleefd.
- Het nieuwe flexibele wonen: om goed te kunnen anticiperen en reageren op de bevolkingsontwikkeling is een levensloopbestendige woningvoorraad nodig. Het blijkt trouwens dat de Stedendriehoek – Deventer vormt daarbinnen een uitzondering -, tot een van de sterkst vergrijzende gebieden van Gelderland behoort.
- Onderwijsontwikkeling moet aangepast zijn aan het type bedrijven (meer zzp-ers) en aan het feit dat er in de regio geen universiteit is. Dat betekent inzet op virtueel hoger onderwijs en aandacht voor de MBO markt.
- Duurzaamheid, met name vertaald in energieneutraliteit, moet in de Stedendriehoek nagestreefd worden.
- Bij dat alles past een bepaald type ondernemerschap: inzet op diensten en technologie, met veel nadruk op goed ondernemerschap.
- Goede bereikbaarheid is essentieel en daarin dient geïnvesteerd worden: denk aan virtuele systemen maar ook aan de fysieke bereikbaarheid van de Stedendriehoek met name via de A1 als een van de west-oost verbindingen. Lightrail en een goed fietsnetwerk zijn belangrijke assets.

3.1.3. Ruimtelijke economische ontwikkelingen:

Schriftelijke informatie:

Tim Zwanikken & Jaap Modder, 'De Nieuwe Bananen'; in S+RO, 2010/4

'Nota Ruimte', Ministeries van VROM, NV, VenW en EZ, 2004

Presentatie Midsize Utopia, juni 2010

'Schaalsprong in de IJsseldelta', Provincie Overijssel, Netwerkstad Zwolle kampen, augustus 2010)



De kracht van de Stedendriehoek en ook de IJsselzone wordt bepaald door interne dynamiek en ontwikkeling, maar wordt ook, positief of negatief, beïnvloed door de ontwikkelingen op een hoger niveau. Denk dan aan het macro-economisch en ruimtelijk beleid zoals dat op nationaal of Europees niveau wordt vastgesteld en uitgevoerd.

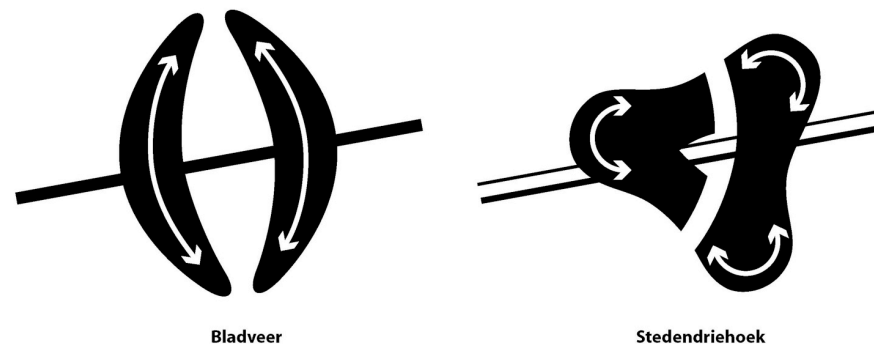
Wat is relevant in dit verband?

Bij de vaststelling van de Nota Ruimte in 2004 zijn de economische kerngebieden vastgesteld. Bij de kerngebieden die toen zijn onderscheiden werd de Stedendriehoek niet genoemd. Wel heeft bij de vaststelling, het rijk erkend dat ook andere regio's, waaronder de Stedendriehoek, voor de opgave staan zich te ontwikkelen tot stedelijke netwerken. Ook in de latere Nota 'Pieken in de Delta, - het 'uitvoeringsprogramma' van de Nota Ruimte op economisch gebied - wordt erkend dat de Stedendriehoek een economisch kerngebied is op nationaal niveau. De Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 is het kader waarbinnen de samenwerking en de economische versterking gestalte krijgen.

In recente studies van het CPB en VROM is naar voren gekomen dat het zwaartepunt van de investeringen en de economische kracht in de Randstad ligt, maar dat de potenties van de ring die om de Randstad ligt - inmiddels een van 'de bananen' genoemd of 'de corona' om de Randstad - op langere termijn groter zijn dan die van de Randstad zelf, vanwege de lagere ruimtedruk, concurrerende grondprijzen en een aantrekkelijk work-life balans. Het gebied vormt een zogenaamde Midsize Utopia. De Stedendriehoek maakt er deel van uit, hoewel de corona aangeduid wordt met de zwaartepunten, te weten de regio Eindhoven, het KAN gebied en Netwerkstad Zwolle - Kampen.

Vanuit de midsize utopia gedachte is daarna verder ingezoomd op de Stedendriehoek. Bij die analyse komen twee ruimtelijke ontwikkelingsmodellen naar voren: de regio als een 'bladveer' met Deventer en Zutphen als de IJsselstad en Apeldoorn als de Veluwestad. Ertussenin het 'tussenland'. De oriëntatie is in de lengterichting van de IJsselvallei. De andere visie sluit meer aan bij de huidige opvatting, de Regio als een driehoek waarin het regiopark centraal ligt: een stedelijk netwerk door-

Sleutelen aan de regio



sneden door de A1 als oost-west verbinding, ondersteund door een regionale ladderstructuur.

Het lijkt erop dat er goede mogelijkheden zijn om de Stedendriehoek weer nationaal te profileren als onderdeel van een midsize utopia, tussen het KAN gebied en Zwolle - Kampen. Ook is het belangrijk duidelijkheid te creëren over de inrichting van de regio, zeker in het verband van de IJsselzone: in het geval van de 'bladveer' hoort de IJssel bij het IJsselnetwerk (Deventer/Zutphen), in de 'Stedendriehoek-opvatting' maakt de IJssel deel uit van de hele regio.

3.2. Klimaatontwikkelingen IJsselzone: nat en droog

Mondelinge informatie:

- Astrid Stokman, *Rijkswaterstaat, regiomanager IJssel, Ruimte voor de Rivier*
- Marjon Jansen, *Deltaprogramma Rivieren, riviertakmanager IJssel/Nederrijn*
- Francien Grobbée-Westendorp, *water en bodem, Provincie Overijssel*

- *Dick Corpel, Milieu, water en landelijk gebied, provincie Gelderland*

Schriftelijke informatie:

- *'Deltaprogramma 2011, Werk aan de delta, investeren in een veilig en aantrekkelijk Nederland, nu en morgen'; Deltacommissaris, september 2010*
- *map met diverse informatie*
- *www.deltacommissaris.nl*
- *www.maakruimtevoorklimaat.nl*

De ontwikkeling van het klimaat is een issue waarvan de mogelijke reikwijdte nog maar voor een klein deel in concreet beleid en projecten is vertaald. Ruimte voor de Rivier is een eerste antwoord op de hoogwaterproblematiek. Maar we worden in de toekomst tot verdergaande maatregelen gedwongen.

Ook is inmiddels duidelijk dat naast hoge waterstanden, droogte en (te) lage waterstanden even grote problemen zouden kunnen vormen voor bijvoorbeeld de scheepvaart maar ook voor economische functies waaronder de landbouw.

Relevant voor de IJsselzone zijn drie beleidstrajecten respectievelijk uitvoeringsprogramma's.

3.2.1 Ruimte voor de Rivier

Het programma Ruimte voor de Rivier is inmiddels volop in ontwikkeling. Dat wil zeggen, voor de deelgebieden zijn plannen gemaakt, die soms in de inspraak zijn en soms (deels) in uitvoering. In het projectoverzicht in hoofdstuk 2 worden de verschillende projecten bij Zutphen en Deventer genoemd. Het programma leidt op plaatsen tot ervaringen – bijvoorbeeld de 'natuurderij' in Deventer - die interessant kunnen zijn voor toepassingen elders of in verband met komend beleid, bijvoorbeeld bij het Deltaprogramma.

3.2.2. Deltaprogramma Grote Rivieren en IJsselmeer

Het Deltaprogramma is gericht op het nemen van een aantal beslissingen dat verband houdt met de veiligheidsnormen van de

waterkeringen, de zoetwaterstrategie, het peilbeheer op het IJsselmeer (ook in verband met (zoet)watervoorziening), de bescherming van de Rijn-Maasdelta en met een beleidskader voor de (her)ontwikkeling van het nu bebouwde gebied.

Dat betekent veel studie.

Voor de korte termijn gaat het om het nemen van een aantal maatregelen die passen bij de lange termijn ('no regret' maatregelen), namelijk het vergroten van de flexibiliteit van het systeem door ervoor te zorgen dat het geheel bestand is tegen extreme klimatologische gebeurtenissen; met andere woorden, is het systeem voldoende robuust.

Het Deltaprogramma is opgedeeld in drie generieke (thematische) en zes gebiedsgerichte deelprogramma's. De IJssel valt onder het programma Rivieren en heeft te maken met het programma IJsselmeergebied.

De opdracht voor het Rivierenprogramma is om maatregelen te ontwerpen en daarvoor een integrale gebiedsopgave op te stellen zodat een waterafvoer van maximaal 18.000 mtr³/s afgevoerd kan worden. Bovendien moet rekening worden gehouden met een stijgende zeespiegel, een hoger IJsselmeerpeil, een verhoging van de veiligheidseisen en het al dan niet afsluiten van de Rijnmond.

Deze opgaven gaan samen met verdere gebiedsontwikkeling en maatregelen met betrekking tot de scheepvaart, grondstofwinning en andere opgaven.

De maatregelen op korte termijn behelzen de robuustheidstoets onder andere van de inrichtingsmaatregelen die in het kader van de IJsselsprong bij Zutphen zijn voorgesteld.

In 2010 is het Deltaprogramma Rivieren ontwikkeld en opgezet. In 2011 wordt het programma verder geconcretiseerd. Dat gebeurt in contact met het gebied. Het is zaak voor de regio om haar standpunt te bepalen voor de ambities en opgaven rond de IJssel.

3.2.3. Klimaatbestendige IJsselvallei

Vanuit de Provincies Overijssel en Gelderland maakt een projectgroep studie van de zogenaamde 'Klimaatbestendige IJsselvallei', gefinancierd vanuit het Programma Waterveiligheid van provincie Overijssel. Het doel van de inzet is om voor de IJsselvallei de consequenties van klimaatverandering in beeld te brengen en een koers uit te zetten hoe de provincies de IJsselvallei klimaatbestendiger kunnen maken. De studie heeft evenzeer betrekking op hoogwater als op laagwater.

De klimaatbestendige IJsselvallei is sectoraal ingestoken. Het gaat om de consequenties van de klimaatverandering voor bijvoorbeeld natuur, landbouw, recreatie & toerisme en andere economische functies. Transport en infrastructuur komen minder aan de orde.

Het ligt in de bedoeling om begin 2011 de analyse af te sluiten. Op basis daarvan wordt een gebiedsagenda opgesteld. Daarbij zullen meerdere organisaties worden betrokken. Het is belangrijk voor de Stedendriehoek om in dat verband, de thema's die relevant zijn voor IJsselzone, in te brengen. Denk aan infrastructuur en R&T.



provincies Gelderland Overijssel

3.3. Wonen en werken, de invloed van demografische ontwikkeling

Schriftelijke informatie:

Materiaal dat is gepresenteerd bij de bestuurlijke carrousel Stedendriehoek over demografische ontwikkeling (juni 2010)

De demografische veranderingen hebben meerdere dimensies: vergrijzing, afname beroepsbevolking, een absolute afname van de bevolking op termijn en de verhouding stad en landelijk gebied, als het gaat om het opvangen van groei en krimp.

Bij de bestuurlijke carrousel in juni 2010 zijn de gevolgen van de demografische krimp – inmiddels demografische dynamiek genoemd –, besproken met bestuurders in de Stedendriehoek. Een paar constatering:

- Er is een afnemende woningbehoefte en, als gevolg daarvan, dienen de woningbouwplannen te worden bijgesteld. In de eerste helft van 2011 zullen de nieuwe gegevens bekend zijn.
- De noodzaak om regionaal af te stemmen is essentieel, niet alleen bij het toekennen van woningen en de bouw van het type woningen, maar meer nog ten aanzien van de kansen en opgaven die de demografische dynamiek bieden op het gebied van zorg, kwaliteit woonomgeving, economie, voorzieningen zoals middelbaar onderwijs, etc.

De belangrijkste conclusies zijn de volgende: Ontkennen is zinloos, maar cijferfatalisme evengoed. Wat nodig is flexibel en slim handelen. De Stedendriehoek moet in alle gevallen een aantrekkelijk woongebied blijven. Dat draagt zeker bij aan een positief demografisch regime. Een bijzondere IJsselzone kan in dat verband een rol spelen.

3.4. Infrastructuur

Mondelinge informatie:

Coen Dingemans, regiocoördinator A1, Regio Stedendriehoek / beleidsstrateeg gemeente Deventer

Infrastructuur is een thema dat hoogst relevant is voor een gebiedsprogramma dat te maken heeft met de IJssel. Niet alleen vanwege het

transport over de rivier, maar ook omdat de rivier – negatief geformuleerd – een barrière vormt.

Als we het hebben over de infrastructuur dan gaat het in het verband van de IJsselzone over

- a. de IJssel zelf
- b. de weg- en spoorverbindingen; de belangrijkste daarvan zijn:
 - De A1 als de west-oost snelweg door het gebied. De A1 is voor de Stedendriehoek ondergebracht in een apart strategische programma.
 - Als noord-zuid verbinding is de A50 het belangrijkste.
 - Aan de zuidkant komt daar de N348 bij die vanaf Zutphen via de N345 aansluit op de A50 of via een 'verbrokkeld' traject doorloopt via Deventer naar Raalte en daar aansluit op de N35 naar Zwolle.
 - De wegen – soms over de bandijken – dichterbij de IJssel aan weerskanten van de rivier zijn van regionaal belang.
- c. De spoorverbinding
De doorgaande spoorverbindingen west-oost en noord-zuid zijn van bovenregionaal belang; verder is er een lightrail netwerk binnen de Stedendriehoek.
Een belangrijke opgave die met de intensiteit van het spoor vanwege het programma 'hoogfrequent spoor' samenhangt, is het inpassen en aanpassen van de bestaande sporen' dat heeft te maken met de Betuwelijn Noord. Er is een aantal varianten in studie om het toegenomen goederenvervoer af te wikkelen. Alle varianten hebben direct relevantie voor de IJsselzone.
Over de varianten is inmiddels een beslissing genomen: de variant om met een krappe boog via Deventer naar het oosten te rijden, is van de baan. Betreffende alle overige mogelijkheden voor goederenvervoer door Oost Nederland wordt in de periode tot het voorjaar van 2012 een variantenstudie uitgevoerd.
- d. De punten waar de infrastructuur elkaar kruist of bijeenkomt zoals het spoorknooppunt bij de IJssel in Zutphen en Deventer, spoor, resp. A1.
- e. de overgangen over de IJssel, afgezien van de 'kruispunten'. In dat verband spelen de pontjes een belangrijke rol, zeker voor plaatselijk welbevinden en voor R&T.

Wat zijn bij dit alles de aandachtspunten? Berijdbaarheid/bereikbaarheid met name vanwege de klimaatveranderingen. De veiligheid is een onderwerp vanwege de toename van het spoorverkeer.

3.5. De groene ruimte: landbouw, natuur en landschap

De IJsselvallei is ook een agrarisch gebied. Marktontwikkelingen en klimatologische veranderingen zullen een grote invloed hebben op de agrarische situatie. Op dit moment vindt uitbreiding van productie plaats door areaalvergroting. De vraag is of het wenselijk is om daarmee door te gaan: vanwege de kwaliteit van de ruimte en vanwege de behoefte om anders en meer flexibel op klimaatverandering in te kunnen gaan.

Het ziet er naar uit dat het beleid ten aanzien van natuur (Natura 2000, EHS) aan herijking toe is. Dat heeft te maken met de geringere bereidheid van overheden om voor alle gebieden altijd en overal te streven naar maximale biodiversiteit. Ook is er meer behoefte aan een grotere differentiatie als het gaat om uitvoeringsmogelijkheden en financiering.

Het onderwerp is hoogst relevant omdat de overheden bezuinigen op grondverwerving voor de EHS en in het algemeen minder financiën beschikbaar hebben voor natuur en landschap. Particulieren, ondernemers en private partijen moeten een grotere bijdrage gaan leveren aan de kwaliteit van de omgeving. Hoe zal dat gebeuren? Groen-blauwe diensten worden meer en meer genoemd bij de financiering van landschapsonderhoud.

3.6. Recreatie en Toerisme (R&T) en Cultuurhistorie

Mondelinge informatie:

- Peter Kruk, GOBT
- Jan Henk van de Kolk, Bureau Hanzesteden
- Gerard Hendrix, HX

Schriftelijke informatie:

- Een beeldverhaal voor de IJssel, een Groene Rivier; GOBT en bureau Hanzesteden, 2009-2010
- Identiteitsfabriek IJsselvallei; Stichting IJsselhoeven, (concept)

In de loop van 2009 heeft het GOBT en het Bureau Hanzesteden, mede als gevolg van eerdere ervaringen, de vraag gekregen om een zogenaamde Beeldverhaal voor de IJssel te maken. Een beeldverhaal is een programma dat is afgeleid van een analyse van het gebied. Dat is samen met belangrijke spelers in het gebied gemaakt en het geeft aanleiding tot het uitvoeren van strategische projecten.

Om het verhaal te maken hebben het GOBT/Bureau Hanzesteden contact gehad met een groot aantal organisaties die voor R&T belangrijk zijn. Het heeft geresulteerd in het Beeldverhaal, 'De IJssel groene rivier; een inspirerend perspectief'.



In hun analyse komen de opstellers tot de conclusie dat de IJssel weliswaar door velen, zeker hier, wordt gezien als de mooiste (grote) rivier van Nederland, maar dat er veel te weinig mee wordt gedaan. Uitgaande van de karakteristieke kwaliteiten, de identiteit van de rivier en het aangrenzende gebied zijn er veel mogelijkheden om tot verbetering te komen.

Het beeldverhaal stelt voor om in te zetten op de volgende drie hoofdthema's:

- een betere bereikbaarheid van de IJssel; door een verbetering van de recreatieve hoofdstructuur;
- het groene karakter versterken en profileren; door het beleefbaar maken van riviernatuur en het buitengebied, meer aandacht voor groene energie;
- versterken relatie stad-land; door de bewoners, toeristen en recreanten te betrekken bij de rivier.

Een ander plan dat ingaat op de kwaliteiten van de IJsselvallei en dat moet leiden tot een grotere betrokkenheid van mensen en organisaties bij de ontwikkeling van het gebied, is de Identiteitsfabriek IJsselvallei dat Stichting IJsselhoeven ontwikkelt.

De stichting heeft van de Provincie Overijssel het verzoek gekregen om een plan van aanpak te maken voor een programma dat zich richt op het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied langs de IJssel. Het verzoek sluit aan bij een vraag eerder vanuit de Provincie Gelderland om een boekje te maken waarin een Identiteitsfabriek voor de IJsselvallei wordt beschreven.

In beide gevallen is er nog geen financiering zeker, maar het boekje én het plan van aanpak moeten zo inspirerend zijn dat er, in een later stadium, geld voor beschikbaar komt.

Tenslotte wijzen we nog eens op de ambities van Stichting IJssellinie om een IJsselbreed (-lang) project te maken, waarbij de plekken van de IJssellinie beter toeristisch toegankelijk worden. Landgoed de Haere, aan de rand van de Stedendriehoek, vormt daarvan het centrum.

3.7. Maatschappelijke ontwikkeling en politiek-bestuurlijke overwegingen

Regionale ontwikkeling zal in de komende jaren meer en meer te maken krijgen met de behoefte van bewoners om de 'eigen omgeving' mee in te richten. Die grotere betrokkenheid bij het eigen gebied staat tegenover een verdergaande globalisering. De opdracht zal zijn om gelijk met die globalisering en alles wat ermee samenhangt, zoals onbegrensde communicatie en economie (marketing, afzet en productie), in te zetten op het behoud en versterken van de eigenheid van het gebied.

Het koesteren van erfgoed en cultuurhistorie maakt daar deel vanuit. De IJsselzone heeft daarvoor sterke uitgangspunten, zoals de Hanzesteden, Moderne Devotie, een eigen industriële en landbouwontwikkeling.

De behoefte om de eigen leefomgeving meer en meer naar haar hand te zetten, in plaats van die te laten bepalen door overheden of nog abstractere machten, zal een grotere rol gaan en ook moeten gaan spelen bij beleids- en uitvoeringsprocessen. We hebben het over een IJsselzone als proefgebied voor initiatieven van bewoners; bewoners die geen actiegroep zijn maar die fungeren als initiatiefnemers waar de overheid wat aan heeft. Het sluit goed aan bij de ambities van bijvoorbeeld een Deltaprogramma om bewoners en ondernemers te betrekken bij rivierontwikkeling. Waalweelde laat zien wat vanuit een gebied, bottom-up, bereikt kan worden

De regio Stedendriehoek ligt in twee provincies. De IJsselzone ook. Eigenlijk vormt de IJsselzone een interessant en uitdagend gebied om alvast landsdelig mee aan de slag te gaan. Als landsdelige samenwerking aanstaande is, dan zal dat van de betrokkenen veel meer dan nu het geval is, vragen om werkprocessen en projecten gezamenlijk op te pakken. De ervaring leert dat dat niet makkelijk is, maar dat 'er een wereld open gaat'.

Bijlage

gesproken, contact gehad met:
in alfabetische volgorde

Dick Coppel, Milieu, water en landelijk gebied, provincie Gelderland
Coen Dingemanse, regiocoördinator A1, Regio Stedendriehoek; beleidsstrateeg gemeente Deventer
Derk van Dijken, gemeente Olst-Wijhe
Ben van Ginkel, provincie Gelderland (tel)
Francien Grobbée, water en bodem, Provincie Overijssel
Arjan Groen, ruimtelijke ordening, IJsselsprong, gemeente Zutphen
Jan de Haan, ruimtelijke kwaliteit gebiedsontwikkeling, provincie Gelderland
Huub Hooiveld, stedelijke ontwikkeling gemeente Apeldoorn; regiocoördinator wonen
Marjon Jansen, Deltaprogramma Rivieren, riviertakmanager IJssel/Nederrijn
Jan Hein van der Kolk, Bureau Hanzesteden aan de IJssel
Peter Kruk, GOBT
Henk Posthuma, landelijk gebied, gemeente Epe
Jaap Ruiter, projectleider IJsselsprong, provincie Gelderland
Kitty Schoorlemmer-Horevoorts, stedelijke ontwikkeling gemeente Deventer
Arjan Schulp, ruimtelijke ordening, gemeente Brummen (tel)
Astrid Stokman, (vrm) Rijkswaterstaat, regiomanager IJssel, Ruimte voor de Rivier
Arjan van de Vlekkert, ruimtelijke ontwikkeling, gemeente Apeldoorn
Jop van der Wee, gemeente Lochem (mail)
Annemieke Wensink, stedelijke ontwikkeling gemeente Zutphen (tel)
Jan Wesseldijk, ruimtelijke ordening, gemeente Voorst
Rob te Wierik, Stichting IJssellandschap