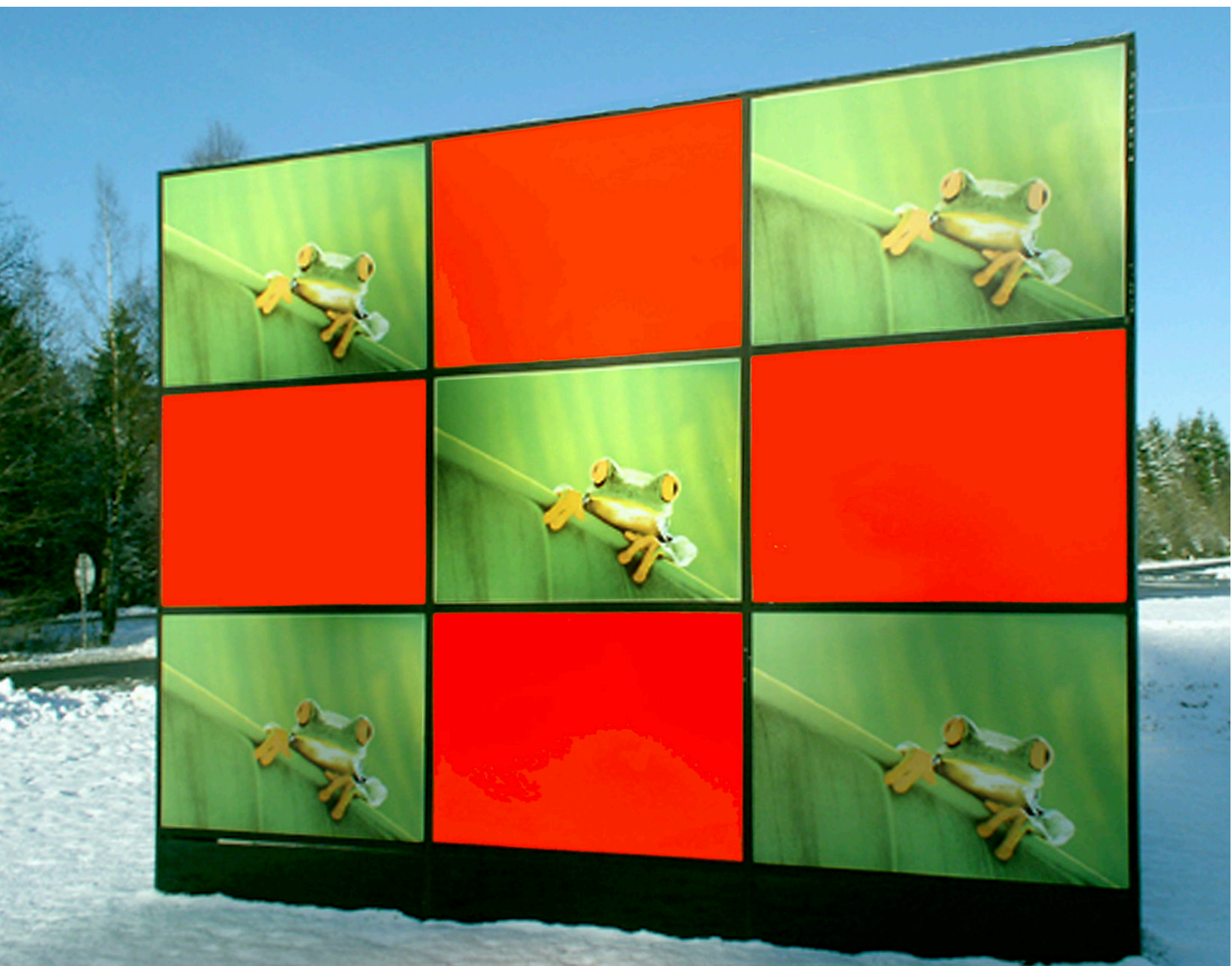
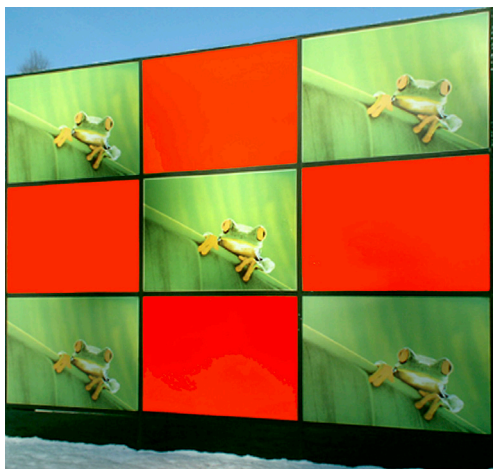


# STAD & LAND IN APeldoORN

Startnotitie Herijking Strategisch Kader





Vastgesteld door het College van B & W op 6 april 2009

Deze Startnotitie over de relatie tussen Stad & Land in Apeldoorn maakt onderdeel uit van de herijking Strategisch Kader, in opdracht van de gemeenteraad van Apeldoorn.

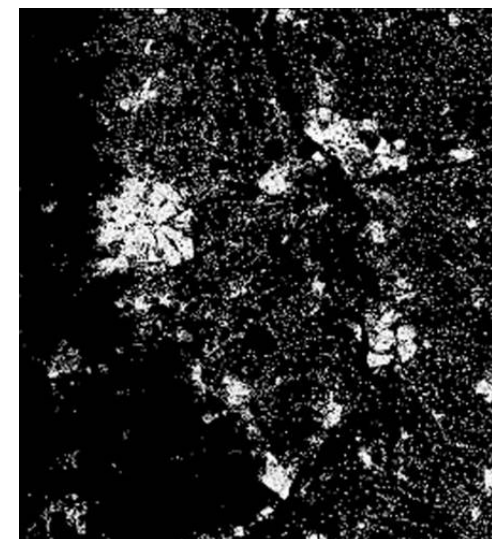
De notitie is tot stand gekomen onder verantwoordelijk van de Dienst Ruimtelijke Ontwikkeling, Huub Hooiveld, strategisch planoloog, en Arjan van de Vlekkert, planoloog landelijk gebied, en met medewerking van een projectgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de verschillende sectoren van de gemeentelijke organisatie.

ondersteuning, redactie en vormgeving Gerard Hendrix **HX**

Apeldoorn, april 2009

## Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b> .....	4
<b>De relatie tussen stad &amp; land in Apeldoorn, een samenvatting</b> .....	5
<b>1. Inleiding</b>	
1.1 Aanleiding: raadsopdracht herijking strategisch kader .....	7
1.2 Aanpak in de vorm van een startnotitie .....	7
1.3 Leeswijzer .....	8
<b>2 Algemene beschouwing over de relatie Stad &amp; Land</b>	
2.1 Denken over de stad & land relatie .....	10
2.2 Het beleid met betrekking de stad & land relatie .....	11
2.3 Overig relevant beleid .....	12
<b>3. Analyse en beschrijving van Stad &amp; Land in Apeldoorn</b>	
3.1 De stad Apeldoorn .....	13
3.2 Het buitengebied van Apeldoorn .....	14
3.3 Stad & land in Apeldoorn in cijfers .....	16
3.4 Groene kwaliteit en water .....	18
3.5 Bereikbaarheid en infrastructuur .....	19
3.6 Recreatie en toerisme .....	20
<b>4. Opgaven en koersbepaling</b>	
4.1 Koersbepaling: het leidmotief .....	21
4.2 Uitgangspunten voor een stad & land beleid.....	22
<b>5. Thematische uitwerkingen</b>	
5.1 Positioneren van Apeldoorn .....	25
5.2 Apeldoorn als onderdeel van een groter geheel .....	26
5.3 Een aantrekkelijke stadsrand .....	28
5.4 Routes en verbindingen tussen stad & land .....	31
5.5 Het combineren van rood en groen: woon - werklandschappen.....	34
5.6 De economie van stad & land .....	35
5.7 Energie en ecologie in stad & land .....	38
5.8 Stad & land sociaal .....	39
<b>6 Programma 'de relatie tussen Stad &amp; Land in Apeldoorn Groeit' (SLAG)</b>	
6.1 Inleiding .....	42
6.2 Prioritaire thema's als projecten uitgewerkt .....	42
Bijlage 1 Kaart met wijk- en buurtindeling .....	46
Bijlage 2 Stad - land verbindingen: wegen en paden .....	47



## Voorwoord

Stad en land liggen in Apeldoorn zo vanzelfsprekend dicht bij elkaar, dat je zou kunnen afvragen waarom dit een thema is geworden bij de herijking van het Strategisch Kader. Maar misschien is die vanzelfsprekendheid nu juist wel de reden van de gemeenteraad geweest dit thema te agenderen. Want als iets zo vanzelfsprekend is, vergeet je vaak erover na te denken. En daarin zit soms ook een gevaar.

Immers, een relatie moet je blijven onderhouden. Dat betekent dat je zo nu en dan in beeld brengt waar beide partijen staan, welke ontwikkelingen en welke wederzijdse verwachtingen er voor de toekomst zijn.

Voor de relatie tussen stad en land in Apeldoorn is dat niet anders. In deze startnotitie is geprobeerd in beeld te brengen waar stad en land nu ten opzichte van elkaar staan, welke ontwikkelingen spelen en wat beide voor elkaar kunnen betekenen.

Apeldoorn heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in haar stedelijkheid en heeft zich daarmee aardig op de kaart weten te zetten.

Zo zijn we in beeld bij het Rijk als het gaat om de transformatie van de Kanaalzone en wordt een ontwikkeling zoals het Stationsplein met veel lof ontvangen in de pers. Tegelijkertijd is veel in het landelijk gebied veranderd. Nog altijd speelt de agrarische sector hier een belangrijke rol, maar er zijn ook andere ontwikkelingen. De burgerbewoning neemt toe, er worden alternatieven gezocht voor vrijkomende agrarische gebouwen en er ontstaat een nieuwe economie in het landelijke gebied: kleinschalige recreatie, verkoop van streekproducten, foot-loose bedrijvigheid en dienstverlening waaronder zorg. Ook dorpen veranderen van karakter; dat is anders dichterbij de stad dan verder weg. Stedelingen waarderen het landschap steeds meer en hechten veel waarde aan de kwaliteit ervan. Ze zijn vaak oprecht trots op 'hun' streek.

In onze beleidswereld hebben we veelal nog een apart beeld van de stad en van het landelijk gebied. Beide kennen eigen beleidsnota's en eigen specialisten. We doen vaak net of het twee gescheiden werelden zijn, terwijl ze eigenlijk steeds meer bij elkaar horen. Stad en land hebben vaak dezelfde gebruikers, want een inwoner of bezoeker van Apeldoorn trekt zich weinig aan van de beleidsmatige grens tussen beide.

Wat deze startnotitie bijzonder maakt, is dat niet zozeer wordt ingezoomd op wat er mis gaat tussen stad en land, maar veel meer waar kansen liggen voor een meer gezamenlijke ontwikkeling. De urgentie van het thema stad & land is niet zozeer het oplossen van heel acute problemen, maar veel meer het bewust worden van de veranderingen die zich tussen beide voltrekken en vervolgens het aangrijpen en benutten van de vele potenties die we nu laten liggen.

Dat het soms om hele simpele dingen kan gaan, laat deze startnotitie goed zien. Zoals de meerwaarde van het goed van stad naar land kunnen fietsen en vice versa. Maar ook complexere zaken komen aan bod, zoals de vraag hoe je in de toekomst op een verstandige manier omgaat met de verstedelijking van stad en land. Of hoe je het landelijk gebied beter kunt inzetten voor een duurzaam en energieneutraal Apeldoorn.

Kortom, genoeg urgentie om met dit thema verder aan de slag te gaan. Deze startnotitie is hiervoor de eerste stap. Ik ben blij dat de gemeenteraad stad & land heeft willen agenderen.

Michael Boddeke, wethouder





## **De relatie tussen stad & land in Apeldoorn, een samenvatting**

*Met de herijking van het Strategisch Kader heeft de gemeenteraad van Apeldoorn de relatie tussen stad en land in de gemeente benoemd als een van de thema's waaraan strategische aandacht moet worden besteed in de toekomst. Het college van burgemeester en wethouders heeft de opdracht gekregen om daarvoor een startnotitie op te stellen. De startnotitie moet tot een afbakening komen van thema's die op dit vlak spelen en tot voorstellen voor vervolgcacties. Op basis van de startnotitie stellen we maatregelen voor die leiden tot winst voor zowel de stad als het land. Sommige daarvan hebben ook een grote urgentie*

### **De noodzaak voor een stad & land verkenning**

*We zijn ervan overtuigd dat allereerst winst is te halen op het gebied van ruimtelijke ordening door te denken in termen van stad & land. Door vanuit stad én land te redeneren kan kwaliteitswinst worden geboekt voor beide. Zo kunnen stadsranden beter worden ingericht en toegankelijker worden gemaakt voor bewoners en bezoekers. Door verstedelijking en landschapsontwikkeling meer samen op te laten gaan, kunnen rode en groene ontwikkelingen elkaar versterken.*

*Maar ook is winst te behalen op sociaal-maatschappelijk gebied. Apeldoorn hecht grote waarde aan een goede relatie tussen de burgers en haar bestuur. In het kader van stad en land is het dan ook noodzakelijk om de burgers van stad land elkaar te laten ontmoeten. Overleg en samen dingen doen leidt tot wederzijds begrip en nieuwe sociale cohesie.*

*Tenslotte geeft de aandacht voor stad & land ook een impuls aan veel van de beleidskaders en programma's die al in uitvoering zijn en her en der een zetje kunnen gebruiken: denk aan de Groene Mal, het duurzaamheidsprogramma van Apeldoorn, het recreatie en toerisme (R&T) beleid van de gemeente, het beleid op het gebied van cultuurhistorie, de verhouding van Apeldoorn tot het Nationaal Landschap en de ligging tov van de Veluwe en de IJsselvallei.*

### **Leitmotief: waardoor laten we ons leiden?**

*In deze startnotie hebben we één Leitmotief: de relatie tussen de stad en het landelijk gebied wordt gekenmerkt door twee tegengestelde bewegingen: Contrast en verbinding.*

*Wij denken dat Apeldoorn een gemeente is die vanwege haar profilering en ruimtelijke inrichting op een natuurlijke wijze stad & land verbindt. Want, afgezien van het centrum van Apeldoorn, bestaat de stad uit wijken die – daar waar niet de blokkade van de snelweg bestaat – op een natuurlijke manier overgaan in het landelijk gebied.*

*Apeldoorn is een gemeente met een groot groen buitengebied dat al direct buiten het centrum van de stad begint. Dat moeten we proberen te behouden en verder versterken. Concreet betekent dit dat we de voorgestane verdichting van Apeldoorn vooral in het stadscentrum realiseren en het centrum een meer stedelijke betekenis geven. Maar daarbuiten moeten we vooral op zoek gaan naar het groene en luchtige karakter van Apeldoorn.*

*Kortom: laten zien dat er verschil is tussen stad en land, maar tegelijkertijd ook voortdurend de verbinding zoeken met behulp van groen, water en openheid.*

### **Relevante thema's**

*Na een analyse van de feitelijke stad en land relatie in Apeldoorn komen we tot een inventarisatie van de belangrijkste thema's waarop de relatie stad & land in Apeldoorn zich op zou moeten richten. We noemen die hier kort:*

- a. *Positioneren van Apeldoorn: welk imago wil Apeldoorn uitstralen en wat zijn daarvan de belangrijkste kenmerken die met de stad en /of het landelijk gebied te maken hebben.*
- b. *Apeldoorn als onderdeel van een groter geheel; Apeldoorn maakt deel uit van de Stedendriehoek, van het Nationaal Landschap Veluwe, en de gemeente werkt in een groot aantal samenwerkingsprojecten. Hoe stelt*





*Apeldoorn zich daarin op?*

- c. *Een aantrekkelijke stadsrand: de stadsrand is het eerste contactgebied tussen stad en land en is tevens het gebied dat voor de stedelijke bevolking en voor flora en fauna essentieel is: uitloopgebied, groene mal, etc.*
- d. *Routes en verbindingen tussen stad & land: hoe makkelijk, veilig en aantrekkelijk is het om van de stad naar het buitengebied en omgekeerd te wandelen, te fietsen, te reizen; daarbij hoort ook een rondje om de stad.*
- e. *Het combineren van rood en groen, door meer te denken in termen van woon- en werklandschappen; om met versterking van landschap aan de woningbouw- en werkgelegenheidsbehoefte in stad en land te voorzien.*
- f. *De economie van stad & land: kunnen we de stad en het land in economisch opzicht van elkaar profiteren, bijvoorbeeld door de landbouw de stad in te brengen; het versterken van kleinschalige (vaak agrarische) R&T.*
- g. *Energie en ecologie in stad & land: in hoeverre is het landelijk gebied nodig en inzetbaar om te voldoen aan de duurzame energiedoelstelling van de gemeente.*
- h. *Stad & land sociaal: het landelijk gebied heeft een eigen sociale structuur, die verschilt met die van de stad. Veel zaken komen overeen, zoals de achteruitgang van de voorzieningen, het wegvallen van sociale cohesie, een goede plek voor jongeren én ouderen.*

#### **Aan de SLAG**

*Met het oog op wat al in gang is gezet en vanuit overwegingen van urgentie, zetten we in op een programma dat we noemen 'de Relatie tussen Stad en Land in Apeldoorn Groeit (SLAG). Het zet in op de volgende vier deelprojecten:*

1. *Een nieuwe agenda voor de stadsrand: ontwikkel een programma voor elk van de vier deelgebieden van de stadsrand: noord, west, zuid en oost. Sommige delen hebben geen duidelijk profiel, in andere delen staat de Groene Mal onder druk; soms zijn de snelwegen een belemmering voor het 'afmaken' van de stadsrand.*
2. *De economie van stad & land: organiseer de mogelijkheid dat mensen van stad en land elkaar ontmoeten tot wederzijds profijt. Door ontmoetingen ontstaat ook uitwisseling van kennis en ervaring en begrip van elkaars behoeften.*
3. *Verbinden van stad en land: maak een overzicht van de bestaande verbindingen tussen de stad en het land, inclusief en rondje om de stad en concentreer daarbij op de knelpunten in bereikbaarheid, veiligheid en aantrekkelijkheid in zowel recreatief opzicht als in het 'dagelijks' gebruik.*
4. *Een energiek landschap: zoek naar mogelijkheden om in het landelijk gebied en in de stad de opgave die de gemeente zich heeft gesteld om in 2020 energieneutraal te zijn te realiseren. Het is een belangrijke impuls aan bestaande initiatieven.*

*We zijn ervan overtuigd dat door op deze onderwerpen de nadruk te leggen, het mogelijk is om de relatie tussen stad en land in Apeldoorn te intensiveren. Dat leidt tot een ruimtelijk, sociaal en economische voordeel voor de stad Apeldoorn én de dorpen en het buitengebied van de gemeente.*

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding: raadsopdracht herijking strategisch kader

In het raadsadvies 'Herijking Strategisch Kader' van begin 2008 is het thema relatie stad & land neergezet als één van de zes onderwerpen die een verdiepingsslag nodig hebben. De kern van het raadsadvies luidt:

"De relatie stad & land, ofwel de betekenis van de stad voor het landelijk gebied en, andersom, de betekenis van het landelijk gebied voor de stad, is tot nu toe onderbelicht, terwijl dit een belangrijke kwaliteit van Apeldoorn is. Start strategische visievorming rond dit thema."

De context van dit raadsadvies is ingegeven door het feit dat juist in Apeldoorn stad en land <sup>1</sup> dicht bij elkaar liggen, ze vormen samen het bijzondere karakter van de gemeente. Apeldoorn profileert zich vaak als stad, maar de aantrekkingskracht van Apeldoorn ligt voor velen juist in de combinatie met het omliggende groene gebied. Vanuit die samenhang tussen stad en land zouden we eens naar Apeldoorn moeten kijken. Dat levert naar verwachting nieuwe gezichtspunten op, bijvoorbeeld over de ontwikkeling van de stadsrand, over de verbindingen die er zijn op het gebied van ecologie, economie en zorg, over de relatie die beide kunnen hebben op het gebied van energievoorziening of over de toeristische relaties tussen beide. Stad en land zijn immers geen gescheiden werelden, maar twee kanten van dezelfde medaille.

Overigens geldt dit niet alleen voor Apeldoorn. We zien in het hele land dat de relatie stad & land aan het veranderen is. Dit als gevolg van diverse sociaal-maatschappelijke en economische ontwikkelingen, zoals de toenemende mobiliteit, de verschuivingen in de landbouw, de groeiende recreatiebehoefte, veranderende woonwensen, maar ook zoiets als het belang van de eigen streek. Globalisering gaat vaak gepaard met regionalisering.

Ook vanuit het thema duurzaamheid staat de gezamenlijke ontwikkeling van stad en ommeland (opnieuw) op de agenda, bijvoorbeeld vanuit het oogpunt van schone energie, gezond voedsel, klimaatbeleid en een goed waterbeheer.

Genoeg reden voor de gemeenteraad van Apeldoorn om de relatie stad & land verder te verkennen.

## 1.2 Aanpak in de vorm van een startnotitie

In het 'Plan van Aanpak Herijking Strategisch Kader', dat door het college als vervolg op het

<sup>1</sup> Als we het hebben over stad & land dan bedoelen we daarmee de stad Apeldoorn aan de ene kant en aan de andere kant de dorpen en het buitengebied buiten Apeldoorn, die beide tot het grondgebied van de gemeente behoren. In sommige gevallen gebruiken we het begrip ook voor de algemene relatie tussen een stad en haar ommeland. Het buitengebied van Apeldoorn bestaat op haar beurt weer uit de dorpen (grote en kleine kernen) en het landelijk gebied, met verspreide bebouwing en het agrarische landschap of bossen en natuur.





raadsadvies is vastgesteld, stelt het college voor te starten met het opstellen van een inhoudelijke startnotitie over het thema Stad & Land, met als doel de reikwijdte hiervan te verkennen en het thema verder in te kaderen. Het resultaat hiervan ligt nu voor.

Het opstarten van strategische visievorming over de relatie stad & land wil trouwens niet zeggen dat we compleet blanco hieraan beginnen. Voor zowel stad als landelijk gebied heeft Apeldoorn het nodige gedaan op het gebied van beleid- en visievorming, ook in regioverband. De opgave zal zijn hierin meer samenhang te brengen en meer gerichte vervolggaven en - acties te benoemen die de relatie stad & land kunnen versterken.

Verder benadrukken we dat, hoewel de Raad de opdracht heeft gegeven voor het opstellen van deze startnotitie, veel zaken die te maken hebben met de stad & land relatie, gewoon goed gaan. Denk aan de contacten van bestuur en bewoners, de aandacht voor de ontwikkeling van de dorpsvisies, het concept van de Groene Mal dat stevig staat, de verdere ontwikkeling van het fietsnetwerk en ga zo maar door.

De startnotitie is bedoeld om het aantal uit te werken thema's goed in te kaderen, zodat focus ontstaat. Op basis van deze startnotitie worden vervolggacties ingezet. Dit kan gaan om ontwikkelen van een (deel)visie of ontwikkelingsstrategie voor een bepaald onderwerp tot en met het concreet oppakken van een uitvoeringsactie, bijvoorbeeld het aanleggen van een fietsroute die stad & land beter met elkaar verbindt.

Voor het opstellen van de startnotitie is een aantal bijeenkomsten gehouden met een breed samengestelde ambtelijke werkgroep. Hierin waren alle disciplines vertegenwoordigd zoals die aan de orde komen in de verschillende onderwerpen in deze notitie. Verder is een bijeenkomst met vertegenwoordigers van relevante maatschappelijke partijen en belangengroeperingen georganiseerd (expertmeeting) om hun opvattingen te kennen over de stad & land relatie in Apeldoorn.

### 1.3. Leeswijzer

Deze startnotitie begint breed en eindigt smal. Dat wil zeggen, hoofdstuk 2 besteedt aandacht aan de achtergrond van het denken over stad & land in het algemeen: van tegenstelling naar wederkerigheid. Hoofdstuk 3 gaat in op de Apeldoornse situatie, zowel voor wat betreft stad Apeldoorn, het

buitengebied als de dorpen van Apeldoorn.

Hoofdstuk 4. beschrijft de manier waarop in deze nota met stad & land wordt omgegaan: het leidmotief en de uitgangspunten voor actie.

Hoofdstuk 5. maakt het voorgaande concreet en beschrijft de thema's die er toe doen in de Apeldoornse relatie tussen stad en land.

In hoofdstuk 6, tenslotte, wordt een voorstel gedaan voor de contouren van een concreet stad & land programma SLAG.

Aan het begin van ieder hoofdstuk geven we telkens cursief nogmaals de inhoud van het hoofdstuk aan.





Twee belangrijke opmerkingen vooraf.

Zij die deze notitie lezen moeten zich realiseren dat het in deze notitie altijd en in principe alleen gaat over thema's, ontwikkelingen waarbij de relatie tussen stad & land een rol speelt. Stedelijke, dan wel 'landelijke' zaken, als die geen relatie met elkaar hebben, komen in deze notitie niet aan de orde. Dus gaat het niet over het versterken van leefbaarheid in de dorpen of over de ontwikkeling van de landbouw. Ook niet over groenbeheer of voorzieningen in de wijken. Maar wel over fietspaden van de stad naar buiten, de stadsrand (het gebied waar stad & land elkaar tegenkomen) of over de profilering van Apeldoorn, waaraan de stad én het land samen een bijdrage leveren.

In een notitie over de stad & land relatie is het belangrijk om telkens vanuit beide gezichtspunten, dus zowel vanuit de stad als vanuit land, wensen en mogelijkheden te bekijken. In de praktijk blijkt dat men al heel snel geneigd is om vanuit de van oorsprong 'sterkste' partij te redeneren en dat is meestal de stad. In deze startnotitie zijn we er naar onze mening in geslaagd om de stad én het land voldoende aandacht te geven. We vinden ze beide ook even belangrijk. De belangen die spelen, zijn natuurlijk wel verschillend.

## 2. Algemene beschouwing over de relatie Stad & Land

*In dit hoofdstuk komt de algemene opvatting die in Nederland bestaat over de relatie tussen stad en land, aan de orde. Daarna volgt een samenvatting van hetgeen over de stad & land relatie gezegd wordt in de verschillende beleidsdocumenten van rijk, provincie, regio en Apeldoorn zelf.*

### 2.1 Denken over de stad & land relatie

In de ruimtelijke ordening zijn stad & land nog vaak gescheiden werelden. Dit terwijl de samenhang tussen beide in sociaal-maatschappelijk, economisch en zelfs in ruimtelijk opzicht steeds groter wordt. Dit gescheiden denken over stad & land heeft alles te maken met de oorsprong van ons ruimtelijk beleid uit de jaren zestig. Het platteland was bestemd voor de voedselproductie en de steden moesten zorg dragen voor de opvang van wonen en werken; dat als gevolg van de woningnood en de economische groei.

De scheiding van stad & land zie je ook terug in de manier waarop we de ruimtelijke ordening in Nederland geregeld hebben, bijvoorbeeld in de taakverdeling tussen de verschillende ministeries. Het Ministerie van VROM gaat van oudsher vooral over de stad en over de verstedelijking, LNV over het landelijk gebied.

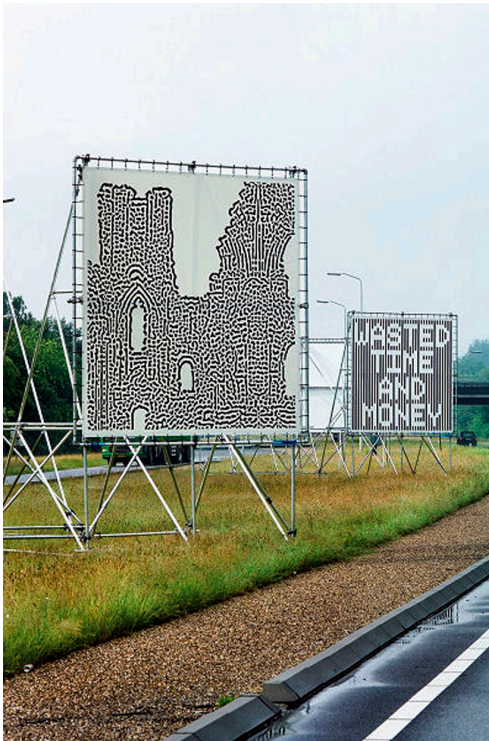
Beleidsmatig komen stad & land elkaar vaak pas tegen als het gaat om stedelijke uitbreiding. Op dat moment wordt er een claim gelegd vanuit de stad op meestal landbouwgrond en 'pikt' de stad weer een stukje landelijk gebied in. Dit doet de relatie tussen beide natuurlijk geen goed.

Ook op sociaal en economische gebied zijn stad & land verschillende werelden. De stedelijke bevolking, zo lijkt het, verschilt van bevolking in de dorpen en op het platteland. Het leven op het platteland is trager, rustiger, er is meer sociale controle en het vraagt om een andere benadering. Gebiedsontwikkeling met aandacht voor leefbaarheid en vitaliteit, tegenover wijkontwikkeling waarbij aspecten van veiligheid, integratie en buurtopbouw belangrijk zijn. Of is het alleen een verschil in begrippen?

Met dat alles lijken we te vergeten wat stad & land voor elkaar kunnen betekenen, juist ook los van de verstedelijkingsdiscussie. In ons feitelijk ruimtelijk gedrag weten we dit al lang. Er zijn maar weinig mensen die zich iets aantrekken van de beleidsmatige grens tussen stad & land. Om te wandelen en te fietsen maken stadsbewoners in grote getale gebruik van het omliggende buitengebied. En bewoners van het landelijk gebied gebruiken de stad dagelijks voor werk, winkels en schoolbezoek. En zelfs dit is zo langzamerhand een achterhaald beeld. Want stedelingen maken ook gebruik van voorzieningen in de dorpen en op het platteland en, mede dankzij internet ontstaan op het platteland ook tal van nieuwe economische en culturele initiatieven die hieraan appelleren.

Onze verplaatsingspatronen worden steeds diffuser en meer complex en strekken zich al lange tijd uit over stad én land; dit als gevolg van verdergaande individualisering en de nog altijd toenemende welvaart en mobiliteit. Stad en land maken beide deel uit van onze dagelijkse netwerken.

Functioneel lijkt het er dus op dat stad & land steeds meer met elkaar vervlochten raken, in ieder geval met elkaar te maken hebben. Maar qua ruimtelijke inrichting en economisch beleid moeten we nog



steeds redeneren vanuit de scheiding tussen de stad en het land.  
Moeten we daarom ook niet beleidsmatig anders naar stad & land gaan kijken?

## 2.2. Het beleid met betrekking de stad & land relatie

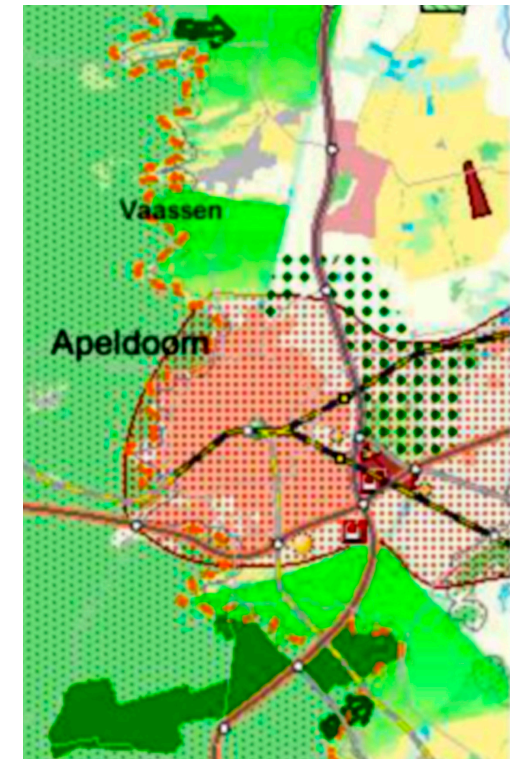
In de Nota Ruimte kiest het Rijk voor 'krachtige steden en een vitaal platteland'. Krachtige steden zijn volgens de Nota Ruimte steden die veilig zijn en die in alle opzichten voldoen aan de eisen die bewoners, bedrijven, instellingen, bezoekers en recreanten stellen. Ze bieden een breed scala aan voorzieningen, zijn economisch vitaal, bieden hoogwaardige vestigingslocaties en werk en hebben daarnaast een hechte sociale samenhang. Voor wat betreft het vitaal platteland wordt gesignaleerd dat er grote veranderingen gaande zijn op het gebied van landbouw, klimaat en ecologie. Het Rijk wil hierin voorwaardenscheppend zijn, door enerzijds zich te richten op een vernieuwd sociaal-economisch draagvlak en anderzijds op het behoud en de verdere versterking van de groene ruimte.

In de Agenda voor een Vitaal Platteland, die gelijk met Nota Ruimte is verschenen wordt het beleid voor het landelijk gebied verder uitgewerkt. Meer dan eerder schrijft de Agenda over het gebruik van het landelijk gebied als ruimte voor stedelijke functies, voor recreatie, natuur en voor economische ontwikkeling.

In de Nota Ruimte is het concept stedelijk netwerk uitgewerkt. Dit biedt aanknopingspunten voor het versterken van de relatie stad & land. In de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 (RSV) en de discussienota 'De Voorlanden van de Stedendriehoek' (het niet-bundelingsgebied) wordt dat beleid verder vormgegeven. Stad en land worden hier in essentie in samenhang bekeken. Het leidend beginsel voor het ruimtelijk beleid van de Stedendriehoek is: "Behoud en versterking van de samenhang en variatie in woon-, werk- en recreatiegebieden, met gelijktijdig ontwikkelen van nieuwe kwaliteiten in water, natuur, landschap en landbouw". Voor steden, dorpen en landschap worden vervolgens gezamenlijke opgaven geformuleerd. Eén van de geformuleerde ambities in de RSV behelst ook letterlijk het samenbrengen van stad & land: ten noorden van Apeldoorn en Deventer is ruimte voor extensieve, groene woonlandschappen.

In het streekplan van Gelderland is de relatie stad & land geen expliciet thema. Voor het stedelijk en landelijk gebied wordt apart beleid voorgestaan. Wel is 'Groen in en om de stad' een thema waarin beide werelden bij elkaar komen. Op de streekplankaart worden het Woudhuis en de Weteringse Broek als zodanig benoemd. Ze hebben vooral betekenis als stedelijk uitloopgebied. Daarnaast biedt het streekplan voor regio's de mogelijkheid om zoekzones voor landschappelijke versterking aan te wijzen, waar rood voor groen een rol kan spelen. Tot slot is de functieverandering op het platteland een belangrijk streekplanthema, waarin vaak landelijke en stedelijke belangen samenkomen.

Verder is in dit kader nog van belang het structuurplan van Apeldoorn (Ontwikkelingsvisie Apeldoorn 2020) en de provinciale ontwikkelingsvisie die is opgesteld als onderdeel van het Nationaal Landschap Veluwe. Hierin staan de kernkwaliteiten benoemd die essentieel zijn in de discussie over de stad-land relatie. Deze kernkwaliteiten komen ook terug in het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) dat de gemeente Apeldoorn samen met Voorst, Epe en Heerde opstelt.



Wat opvalt in bijna al deze plannen, wellicht met uitzondering van de RSV, is dat ook hier het beleid wordt opgedeeld in beleid voor de stad en een apart beleid voor het landelijk gebied.

### 2.3. Overig relevant beleid

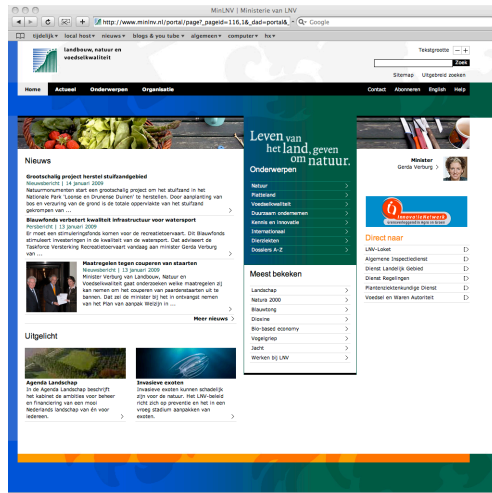
We moeten ons realiseren dat als we willen komen tot projecten die gericht zijn op het versterken van stad & land relaties, we niet alleen te maken hebben met beleid dat direct gericht is op die stad & land relaties zelf (zoals beschreven in 2.2.), maar dat er talloze beleidstrajecten zijn die direct of indirect invloed hebben op wat we in Apeldoorn willen realiseren. Afspraken op Europees niveau, nationale wetgeving en provinciale regelingen hebben invloed op het stad & land denken en doen.

We noemen enkele:

- Natura 2000, Habitat en Vogelrichtlijn bepalen voor een belangrijk deel het regiem in de daartoe aangewezen landelijke gebieden.
- De waterrichtlijnen (WB 21 en de kaderrichtlijn water) zijn voor veel activiteiten in het landelijk en stedelijk gebied meebepalend.
- Op economisch gebied vormt regelgeving ten aanzien van milieu en vestiging een belangrijk kader.
- Voor functieverandering in het landelijk gebied gelden streekplanbepalingen, die in regionaal verband verder zijn uitgewerkt.

De conclusie van dit alles is dat het zoeken naar mogelijkheden die de stad & land relatie biedt, altijd ingekaderd is in bestaande en toekomstige regelingen van een hoger beleidsniveau.

Inkaderen gebeurt ook door lopende projecten op de schaal van de gemeente zelf. Een stad & land beleid is niet het enige en eerste beleidstraject dat de gemeente uitvoert. Er is al van alles in beweging gezet.





### 3. Analyse en beschrijving van Stad & Land in Apeldoorn

*In dit hoofdstuk wordt een aantal kenmerken van stad en land in Apeldoorn beschreven, zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve termen. Dat alles omdat het relevant is voor de latere analyse van de relatie tussen beide. Daarna besteden we aandacht aan het water en de groene kwaliteit van de stad en haar directe omgeving, met de Groene Mal als het onderliggend beleidsprogramma. Dan volgt een beschrijving van de bestaande infrastructurele lijnen van de stad, voor zover die met de stad-land relaties te maken hebben. Daarna worden in dit hoofdstuk een paar opmerkingen gemaakt over de belangrijkste economische sector met betrekking tot stad & land, namelijk recreatie en toerisme. Dat alles geeft een beeld van de Apeldoornse stad & land relatie.*

#### 3.1 De stad Apeldoorn

##### Ontstaansgeschiedenis

De stad Apeldoorn is gegroeid vanuit een verzameling dorpen. Voor de Tweede Wereldoorlog concentreerde de verstedelijkingsopgave zich aan de zuid- en westkant van de stad door het bebouwen van de gronden tussen de oorspronkelijke dorpen met veelal groene, dorpse woonmilieus bestaande uit overwegend eengezinswoningen. Met name na de Tweede Wereldoorlog heeft de stad een explosieve groei doorgemaakt, doordat Apeldoorn samen met Ede als Veluwe groeikern werd aangewezen. Op grond van dit spreidingsbeleid van het Rijk trok ook een aantal overheidsinstellingen en zakelijke dienstverleners naar de stad. De stad kreeg te maken met een grote bevolkingsaanwas, met name vanuit de Randstad. De wijken aan de oostkant werden gebouwd om deze aanwas op te vangen. Oorspronkelijk had Apeldoorn als dorp een nauwe ruimtelijke relatie met het landelijk gebied. Dorp en ommeland vormden een onlosmakelijke eenheid. De verwevenheid tussen dorp en ommeland is successievelijk minder geworden, doordat de gronden tussen de oorspronkelijke dorpen en uiteindelijk grote delen van het landelijk gebied werden bebouwd met suburbane nieuwbouwwijken. Hoewel Apeldoorn zich na de oorlog tot een stad heeft ontwikkeld, zijn dorpse structuren en bebouwing op een aantal plekken nog goed herkenbaar.

##### Continuïteit en karakter van de oude lijnen

Het oorspronkelijke Apeldoorn is in de stedelijke hoofdstructuur nog steeds herkenbaar aan de lange lanen en waterlopen die ontspringen in het landelijk gebied en doorlopen tot in het stadscentrum. Hoewel door naoorlogse stadsvernieuwingsoperaties op sommige plekken deze oude dorpsstructuur is verdwenen of verbrokeeld, zijn toch veel oude lijnen in tact gebleven. Kenmerkend aan de Apeldoornse dragerstructuur is dat het dorpse karakter van de dragers 'ontspringt' in het landelijk gebied en aanwezig blijft tot in het stadscentrum. De Asselsestraat vormt hiervan een goed voorbeeld. Het ruimtelijke beleid van de gemeente is er thans op gericht de karakteristiek en continuïteit van de belangrijkste oude lijnen te versterken. Elke drager heeft z'n eigen sfeer. Dit beleid heeft onder meer geleid tot het herstel van de sprengenstructuur - zo is de Grift is weer naar boven gehaald - en het op hoogwaardige wijze herprofilen van enkele belangrijke stedelijke dragers (Deventerstraat, Loolaan) met respect voor de historische sfeer.



### 3.2 Het buitengebied van Apeldoorn

Apeldoorn als gemeente bestaat uit de stad en een groot buitengebied. Daaronder verstaan we enerzijds de dorpen, anderzijds het landelijk gebied. Niet alleen de stad is uitgestrekt, het buitengebied is dat nog veel meer. In oppervlakte is de gemeente de 3<sup>e</sup> van Nederland.

Het buitengebied van Apeldoorn bestaat voor het grootste deel uit de uitgestrekte bossen en zandverstuivingen van de Veluwe en is veelal in beheer bij Kroondomeinen of bij andere natuurbeherende organisaties. Voor die gebieden geldt het beleid zoals dat is afgesproken in het kader van Veluwe 2010. Aan de zuid-, oost- en noordkant van de stad ligt het meer open gebied, op de overgang van de Veluwe naar de IJsselvallei.

De gemeente Apeldoorn is een gemeente met 155.000 inwoners. Het merendeel van de inwoners woont in het stedelijke gebied (135.000). Ruim 20.000 inwoners woont in het buitengebied van de gemeente, dat wil zeggen in de 10 dorpen (ruim de helft van de bevolking van het buitengebied) of in de verspreide bebouwing, soms gegroepeerd in een van de 20 buurtschappen van Apeldoorn.

Belangrijke eenheden in het buitengebied zijn ongetwijfeld de dorpen. In de stad & land relatie zijn ze uitermate belangrijk. Zeker als het gaat om economie (winkels, werkgelegenheid) en in sociaal opzicht (scholen, voorzieningen).

De dorpen verschillen van elkaar in meerdere opzichten. Denk aan de ligging, dichtbij de stad of verder weg, aan hun grootte. Dat heeft voor een deel ook invloed heeft op de beschikbare voorzieningen en het verzorgingsgebied van het dorp. Maar dorpen verschillen ook in aard en karakter: een sterk toeristisch dorp verschilt aanzienlijk van een dorp in een agrarisch gebied. Eigen initiatief is in het ene dorp tot meer in staat dan in het andere.

**Tabel 1. Aantal inwoners van de verschillende kernen van Apeldoorn (per 1 jan 2008) en het beschikken over dorpsvisie, dorpshuis** (nb sommige kernen, die in deze lijst niet voorkomen, worden wel tot het landelijk gebied gerekend zoals Broekland, Wiesel, Oosterhuizen en Radio Kootwijk)

	Dorpshuis	Dorpsvisie <i>/ = bijna klaar of in ontwikkeling</i>	Aantal inwoners
Apeldoorn stad			136.233
Beemte	x	x	128
Wenum			302
Hoog Soeren		/	189
Uddel	x	x	1.892
Beekbergen	x	x	2.578
Lieren	x	x	594
Klarenbeek		x	510
Loenen	x	/	2.149
Hoenderloo	x	/	1.390
totaal dorpen			9.732
buitengebied			9.122
Totaal			155.087

Hieronder beschrijven we de dorpen van de gemeente kort.

Beemte-Broekland. Het dorp zal, omdat het op enige afstand van de stad ligt, niet direct de gevolgen van de stedelijke en regionale ontwikkelingen voelen. Beemte is, zoals Wenum, een dorp op de overgang van Veluwe naar IJsselvallei, maar met een nog sterker agrarisch karakter.

Wenum-Wiesel: aan de noordkant van de stad ligt het dorp, dat altijd in een adem genoemd wordt, Wenum en Wiesel, beide toch zeer verschillend. Wenum ligt in de wat rommelige zone tussen de Veluwerand en de IJsselvallei en Wiesel ligt in het gebied van sprengen, enken en bewoningspatronen. In de omgeving van deze dorpen zal volgens de regionale structuurvisie ook een deel van de woningbouwopgave van de regio worden gerealiseerd.

Hoog Soeren, een kleine kern op de Veluwe, ontstaan als nederzetting voor de bosarbeiders van de Kroondomeinen. Nu is het een 'duur' woongebied dat in de zomer vooral een R&T centrum is.

Uddel, gelegen in de westrand van de uitgestrekte gemeente op de overgang van de Veluwestuwwal en het lager gelegen dal van de Hierdense beek. Uddel is een onderdeel van de agrarische enclave en wordt onder meer gekenmerkt door grootschalige kalverbedrijven en aanverwante bedrijvigheid.

Radio Kootwijk, een kleine buurtschap, destijds opgezet voor de werknemers werkzaam bij Radio Kootwijk. Afhankelijk van de plannen van Staatsbosbeheer met het gebied, zal de buurtschap zich verder ontwikkelen.

Beekbergen en in mindere mate Lieren, kunnen we rekenen tot de stadsrand van Apeldoorn. Beekbergen is het grootste dorp van de gemeente en haar ontwikkeling heeft direct te maken met de dynamiek van de stad. Denk aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein Beekbergsebroek aan de zuidkant van de A1 en aan de verkeersdruk op de belangrijke verbinding van uit de stad naar het zuiden. In Beekbergen zal de behoefte aan het bewaken van een eigenheid en het dorps karakter een belangrijk issue zijn. Voor Lieren, altijd al meer een gesloten dorp, speelt dit minder.

Klarenbeek is een lintdorp dat deels bij Apeldoorn, deels bij de gemeente Voorst hoort. De twee delen zijn steeds minder van elkaar gescheiden: niet in ruimtelijk opzicht en niet in sociaal opzicht. De verkeerssituatie, inclusief de veilige verbinding met de stad is een belangrijk thema in het dorpsvisie.

Oosterhuizen is een kern met een grote mate van zelfwerkzaamheid. Het dorp heeft een eigen ontwikkelingsvisie gemaakt, organiseert een eigen openbaar vervoer lijn (naar de stad) en zet zich in voor het behoud van een eigen karakter.

Loenen, het dorp is meer op Eerbeek dan op Apeldoorn gericht. De nabijheid van Eerbeek(gemeente Brummen) heeft deels het karakter van het dorp gevormd: woningen voor arbeiders die werken in de papier- en andere industrie aan de Veluwerand. Anderzijds zijn er de nieuwe, veelal welgesteldere bewoners die willen wonen in een groene omgeving.

Hoenderloo, is pas als dorp bekend vanaf 1840, heel recent dus. Het is een pioniersdorp. Een dorpsplan



en een Hoederlose Ontwikkelingsmaatschappij getuigen van een eigen aanpak. Belangrijke motoren voor het dorp zijn het Park Hoge Veluwe en de Hoenderloo groep. Het dorp is georiënteerd op Apeldoorn maar evengoed op andere plaatsen aan de zuidrand van de Veluwe.

### 3.3 Stad en land in Apeldoorn in cijfers

Enkele observaties op basis van statistische gegevens.

**Tabel 2. Enkele kengetallen stad & land Apeldoorn**

	inwoners (% van totaal)	werkgelegenheid (% van totaal)	woonbezetting (bewoners per wooneenheid)	leeftijd				huishoudinkomen (in €)	dichtheid (per km <sup>2</sup> )	eigendomsituatie	
				0-14	15-64	>65	totaal			% koopwoning	% vrijstaand
landelijk	5,9%	7,2%	3,10	18,1	64,4	17,5	100	21.900	10	87	66
dorpen	6,3%	4,1%	2,54					20.800	413	66	35
stad	87,8%	88,8%	2,28	17,7	66,4	15,9	100	20.500	1094	60	14
totaal	100	100									

Ruim 12 % van de bevolking van de gemeente woont buiten de stad, dus in dorpen of in het buitengebied van de gemeente. Bijna dezelfde procentuele verdeling geldt voor de werkgelegenheid (aantal arbeidskrachten). Die wordt voor een vergelijkbaar deel gegenereerd in het landelijk gebied, gelijkelijk verdeeld over de dorpen en het (echte) buitengebied.

Het buitengebied is gemiddeld iets 'rijker', kent meer eigen woningbezit, terwijl de woonbezetting er beduidend hoger is. De individualisering is iets minder ver doorgedrongen, zou je kunnen zeggen.

De leeftijdsverdeling tussen stad & land verschilt: het werkzame deel van de bevolking in het landelijk gebied is ondervertegenwoordigd t.o.v. de stad. Bij de jongere bevolking en vooral de oudere bevolking is het omgekeerd.

Vergrijzing is dus een fenomeen dat in het landelijk gebied sterker optreedt dan in de stad. Overigens lijkt het erop dat die vergrijzing ook wel te maken heeft met het relatief meer voorkomen van verzorgingshuizen en andere instellingen voor senioren in het landelijk gebied, met name in de dorpen.

Dus vergrijzing als fenomeen in het dagelijkse leven van de dorpen kunnen we uit deze cijfers niet direct afleiden.



**Tabel 3. Verdeling van de werkgelegenheid over de sectoren**

	Landbouw, jacht en bosbouw	Industrie	Prod. en distrib. van elektriciteit, aardgas en water	Bouwnijverheid	Reparatie van consumptieartikelen en handel	Horeca	Vervoer, opslag en communicatie	Financiële instellingen	Zakelijke dienstverlening en onroerend goed	Openbaar bestuur, overheid	Onderwijs	Gezondheids-, verzorgingszorg	Milieudienstverlening, cultuur, recreatie, ov. dienstverlening	Totaal
landelijk	10,1	10,7	0,0	4,3	7,3	15,4	3,3	0,4	10,6	11,1	0,9	18,6	7,3	100%
dorp	5,3	13,0	0,0	14,2	16,6	7,8	2,5	1,1	6,1	0,0	7,6	21,4	4,4	100%
stad	0,3	11,0	0,4	4,8	16,5	2,5	3,6	7,9	12,9	13,9	5,4	16,6	4,2	99,7%
landelijk	61,2	7,0	0,0	6,0	3,3	30,4	6,6	0,5	6,1	6,1	1,2	7,9	11,9	7,2
dorp	18,1	4,8	0,0	11,2	4,3	8,6	2,8	0,6	2,0	0,0	6,0	5,1	4,1	4,1
stad	20,8	88,3	100	82,8	92,4	61,0	90,5	98,9	91,9	93,9	92,8	86,9	84,1	88,7
totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

De vergrijzing buiten de stad (gekoppeld aan instellingen) blijkt ook uit de werkgelegenheidscijfers voor de verschillende sectoren. Daaruit blijkt de relatieve oververtegenwoordiging van gezondheidsgerelateerde instellingen in het buitengebied.

Uit de werkgelegenheidscijfers blijkt verder dat landbouw, logischerwijze, in het landelijk gebied geconcentreerd is. Daar maakt het 10 % van de werkgelegenheid uit. Een cijfer dat overigens overeenkomt met het landelijke gemiddelde.

Opvallend is het belang van horeca en recreatie & toeristische dienstverlening in de economie van Apeldoorn en met name ook in de gebieden buiten de stad.

Het buitengebied draagt in haar totaal dus in verhouding tot haar omvang bij aan de economie van Apeldoorn.

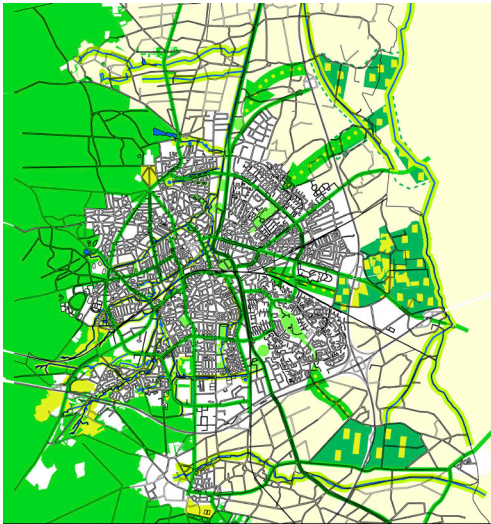
### 3.4 Groene kwaliteit en water

#### Groene Mal

Om aan de groei en de behoefte van (toekomstige) bewoners van Apeldoorn te kunnen voldoen wil de gemeente haar groene omgeving behouden en waar mogelijk versterken. Deze wens heeft de gemeente in 1999 vertaald in de Groene Mal. De kaart van de Groene Mal laat zien hoe het groene gebied rond en in Apeldoorn er in circa 2020 uit gaat zien en waar de waardevolle elementen zich bevinden. De Groene Mal is verankerd in het structuurplan en als zodanig mee-sturend voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad.

De Groene Mal vindt op vele vlakken aansluiting bij diverse landelijke ontwikkelingen op het gebied van cultuurhistorie, recreatie, bos, natuur en landschap. Zowel op niveau van Rijksoverheid als op provinciaal niveau. Uit onderzoeken blijkt dat in steden een grote behoefte is aan meer groen en natuur in de directe woon- en leefomgeving. Parken maar ook 'struinnatuur'; dat zijn plekken waar men zich in een natuurlijke omgeving vrij – maar wel veilig – kan bewegen.

Met de Groene Mal wil Apeldoorn inspelen op deze verschillende behoeften. Door vooraf ruimte voor nieuw groen en natuurgebieden in stedenbouwkundige projecten veilig te stellen. Zowel in als rondom de stad.



Concreet betekent de Groene Mal het behouden en versterken van robuuste stedelijke groenstructuren en het verbinden met groengebieden rondom de stad. Soms heeft zo'n groengebied een meer recreatieve betekenis voor de stedeling (Weteringsebroek) en soms ligt het accent op herstel van de natuurlijke waarden (Beekberger Woud).

#### Water

In de ontstaansgeschiedenis van de stad spelen de beken en sprengen een belangrijke rol. De ruimtelijke hoofdstructuur van Apeldoorn en haar cultuurhistorische kwaliteit is op veel plekken hiervan nog steeds een afgeleid. De afgelopen jaren heeft de gemeente een beleid gevoerd om de beken en sprengen weer herkenbaar te maken in het stedelijk weefsel. Het meest bekende voorbeeld is het herstel van de Grift.

Het stelsel van beken en sprengen aan de oostkant van de Veluwe met z'n watermolens en buitenplaatsen is internationaal zeldzaam te noemen. Aandachtspunt van beleid is:

- het herkenbaar houden en maken van de continuïteit van beken en sprengen van boven- tot benedenstrooms;
- het opnieuw benutten van beken en sprengen voor stedelijke afwatering;
- het bijdragen aan een actief stimuleringsbeleid in regionaal verband tot behoud van de unieke Oost-Veluwse waterstructuur.

Daarnaast zijn, zeker in relatie tot de stad & land samenhang, ook het Apeldoorns Kanaal en de weteringen, die van zuid naar noord door de IJsselvallei lopen, van betekenis.

### 3.5 Bereikbaarheid en infrastructuur

De snelwegen (A50 en A1) vormden vanaf de jaren zestig nieuwe fysieke barrières tussen dorp en ommeland. Ze markeerden tot de eeuwwisseling de fysieke grens tussen stad en ommeland. Na die tijd ontstond bedrijventerrein de Ecofactorij aan de oostkant van de A50 en thans zijn de voorbereidingen gaande voor het bedrijventerrein Beekbergsebroek ten zuiden van de A1. Wegens ruimtegebrek binnen de snelwegen zag de stad zich gedwongen de snelwegen over te steken. Hiermee ontstaat een nieuwe ruimtelijke constellatie, namelijk één waarin Apeldoornse woonwijken aan de zuidkant niet langer direct grenzen aan het landelijk gebied.

De ligging van de stad aan de Veluwe is een zeer belangrijke kwaliteit van de stad en wellicht zelfs de meest onderscheidende kwaliteit ten opzichte van andere middelgrote steden. Op diverse plekken kunnen inwoners van de stad op verschillende manieren het natuurgebied in, alwaar kan worden aangetakt op een uitgebreid netwerk van fiets- en voetpaden. Een hoogwaardige koppeling van Apeldoornse fietsverbindingen aan het Veluwse fietspadennetwerk verdient voortdurend de aandacht. De afgelopen jaren is al veel geïnvesteerd in de kwaliteit van de fietspaden, onder meer naar aanleiding van het Fietstotaalplan. Op grond van dit plan is het fietsknooppuntensysteem geïntroduceerd dat de toegankelijkheid van het landschap en de toegang tot bijzondere plekken enorm heeft gestimuleerd.

Ten aanzien van autoverkeer wil de provincie het aantal kleinere, minder goed bereikbare parkeervoorzieningen op de Veluwe terugdringen en concentreren op een beperkt aantal aantrekkelijk ingerichte parkeerplaatsen (zogenaamde P-Veluwe). Daarnaast gaat het provinciaal beleid uit van de realisatie van 6 grote Veluwetransferia langs de randen van de Veluwe die vanaf de snelwegen snel en goed bereikbaar zijn. De bedoeling is dat de Veluwebezoeker hier z'n auto parkeert en vanaf deze plek de Veluwe verder verkent met andere vervoermiddelen. Aan de zuidwestkant van Apeldoorn heeft de provincie een Veluwetransferium geprojecteerd bereikbaar vanaf de A1-afslag Hoenderloo. Belangrijk is het lokale fietspadennetwerk goed te laten aantakken op het transferium om het goed als startpunt te laten fungeren.

Aandachtspunt is het feit dat de provincie kleinere, minder goed bereikbare parkeerplaatsen op de Veluwe wil schrappen.

Tenslotte nog een opmerking over een eventuele infrastructurele aanpassing aan de zuidkant van de gemeente, namelijk het nieuwe tracé van de N786 (Beekbergen, Loenen, Eerbeek). Dat heeft niet alleen invloed op de relatie van de stad Apeldoorn met haar ommeland, maar ook voor de stad & land relatie vanuit de dorpen. De voorkeur van Apeldoorn bij die aanpassing gaat uit naar het verleggen van de afslag Loenen/Beekbergen richting het geplande bedrijventerrein Beekbergsebroek, zodat dit bedrijventerrein een meer directe verbinding krijgt met de A50. Een grote ruimtelijke ingreep in het landelijk gebied wordt zo mede afgestemd op een ruimtelijke ontwikkeling vanuit de stad.



### 3.6 Recreatie en toerisme

In de Strategisch Economische Beleidsvisie Apeldoorn is uiteengezet hoe het beleid op het gebied van R&T eruit zal zien. In relatie tot de stad & land discussie in Apeldoorn levert dat een aantal belangrijke constatering op.

De Veluwe is van grote betekenis voor de toeristische ontwikkeling van Apeldoorn. Over de Veluwe als toeristische trekpleister heeft men zorg. De Veluwe moet weer de nummer één toeristische regio van Nederland worden. Knelpunten zijn het achterblijven van de kwaliteit van de voorzieningen, te weinig accommodaties die beschikbaar zijn voor toeristen vanwege teveel permanente bewoning, te weinig rendement voor de ondernemers en, tenslotte, onvoldoende gezamenlijke promotie van de Veluwe. Met name op dat laatste wordt door de verschillende partijen sterk ingezet.

Apeldoorn zelf kiest daarnaast voor een benadering waarbij de attracties van de stad de belangrijkste motor vormen voor de R&T ontwikkeling. Het scenario 'Ontmoeten in Apeldoorn' heeft als speerpunt nieuwe markten aan te trekken met name ook de zakelijke (- recreatieve) markt. Daarbij is het Veluwse achterland een belangrijke kwaliteit. De natuurlijke, groene ruimte moet daarom goed toegankelijk zijn. Voor de toeristische promotie is samenwerking met de Veluwse partners en met de partners in de Stedendriehoek nodig.

In verband met de omgeving wordt geconstateerd dat de toegang tot de recreatiemogelijkheden en uitloopvoorzieningen aan de oostkant van de stad beperkt zijn. Dat is ook de observatie van de studie die H+N+S deed naar het landschappelijk casco van Apeldoorn.

Een belangrijke kwaliteit van Apeldoorn en haar omgeving, ook voor recreatie en toerisme, is zonder meer de rijke cultuurhistorie van de stad en het ommeland. Denk daarbij aan de vele parken en lanen, de sprengen en beken, de oude bedrijvigheid, de monumenten in de stad en het landelijk gebied zoals radio Kootwijk, Hoog Buurlo, de Indische en Koninklijke wijken van de stad. Met het Plan Cultuurtoerisme wordt die belangrijke identiteitsdrager voor een deel zichtbaar gemaakt, bijvoorbeeld langs de Beekbergse Beek.





## 4. Opgaven en koersbepaling

*Een nieuw beleid moet altijd gebaseerd zijn op de feitelijke situatie. Nieuw beleid moet ook afgeleid zijn van en geïnspireerd zijn op de opvatting over de ontwikkeling van de stad en haar ommeland. Hoe moet de relatie stad-land in Apeldoorn zich verder ontwikkelen? Wat is hiervoor het leidmotief? En aan welke voorwaarden moet deze ontwikkeling voldoen? Dat is de inhoud van dit hoofdstuk.*

### 4.1 Koersbepaling: het leidmotief

De belangrijkste richting voor de te volgen koers ligt vast in twee begrippen: **Contrast en verbinding**

De relatie tussen de stad en het landelijk gebied wordt meestal gekenmerkt door twee tegengestelde bewegingen:

1. Er is (behoefte aan) verbinding. Er moet een relatie zijn tussen de stad en het land. Voorbeelden daarvan zijn de verkeersverbindingen, het wederzijds gebruik van voorzieningen en instituties. De verbinding is wederzijds voordelig.
2. Er is (behoefte aan) contrast: tussen wat we stedelijk noemen en dat wat landelijk gebied is. Denk aan hoogbouw in de stad ten opzichte van laagbouw in de dorpen en het buitengebied, aan 'echte' natuur buiten de stad en de meer gecultiveerde natuur (parken) in de stad. Denk aan de anonimiteit van de stad tegenover de sociale controle in het landelijk gebied.

Contrast en verbinding is niet alleen een issue voor stad en land in Apeldoorn maar komt op veel plekken voor. In Apeldoorn is er wel een speciale reden om op beide de nadruk te leggen en om vanuit 'verbinding en contrast' tot beleid te komen.

De redenen:

1. De stedelijke ambities van Apeldoorn zijn duidelijk en spelen al jarenlang een rol bij de ontwikkeling en inrichting van de stad. De stedelijke uitstraling van de stad is door al deze inzet ook sterk toegenomen. Maar de inzet op meer stedelijkheid kent ook zijn grenzen. Immers Apeldoorn is in overwegende mate een groene, niet compacte stad. Buiten het centrum beginnen de wijken met een relatief lage dichtheid en stedelijkheid. De stad kent geen compacte 19<sup>e</sup> eeuwse ring of een duidelijk begrensde ring 20-40 (grote wijken die in het interbellum zijn gebouwd). Dit is een belangrijke Apeldoornse kwaliteit. We moeten dan ook niet voor de hele stad eenzelfde mate van stedelijkheid willen nastreven. Dat betekent overigens niet dat nergens hoogbouw - die het verschil tussen stad en land juist accentueert - wenselijk is. Ook laat het onverlet dat het centrum van Apeldoorn nog altijd vraagt om meer stedelijkheid, niet perse door verdere versterking. Maar dit kan ook door het gebruik van andere 'stedelijke' middelen, zoals meer stedelijke functies en voorzieningen, andere, groene aankleding.

2. Apeldoorn heeft weinig ommeland dat een sterke stedelijkheid noodzaakt en/of mogelijk maakt. Deze situatie in Apeldoorn is geheel anders dan bijvoorbeeld in Groningen. Groningen is de enige echte stad voor een grote regio. Apeldoorn grenst aan de dunbevolkte Veluwe waar de dichtheid van bewoning laag is. Aan de oostkant grenst Apeldoorn aan de IJsselvallei, die ook geen hoge



bevolkingsdichtheid kent en waar Deventer en Zutphen ook aantrekkingskracht hebben. Overigens lijkt de goede verkeersontsluiting reden voor bedrijven uit een veel grotere regio (geheel Nederland) om Apeldoorn als centrum te kiezen.

3. Apeldoorn grenst aan groene gebieden: de Veluwe en de IJsselvallei, beide onderdeel van een Nationaal Landschap. Er is alles voor te zeggen om de verbindingen met dat achterland zo sterk mogelijk te maken. Dat is ook de inzet van de Groene Mal: het koppelen van stedelijk groen aan groengebieden buiten de stad. Ook geven de historische dragers, zoals de sprengen en beken, de lanen en parken, die van oudsher stad en land verbinden, aanleiding om meer in termen van 'verbinden' te denken.

4. In recreatief opzicht is Apeldoorn eveneens speciaal: de attracties hebben over het algemeen een groen en 'extensief' karakter. Ze sluiten aan bij Apeldoorn als parkstad, met waardevolle cultuurhistorische plekken aan de rand van stad. Ook hier weer: het verleidt tot een rustige overgang naar het landelijk gebied. Dus niet het zoeken van contrast vanwege 'hoogstedelijke' attracties.



### **Positionering van Apeldoorn**

De manier waarop de stad-land relatie vorm moet krijgen, sluit aan bij de uitwerking van de positionering/promotie van Apeldoorn die thans plaatsvindt. Dat is eveneens een onderdeel van de herijking van het strategische kader.

Volgens die positionering zou Apeldoorn moeten kiezen voor '**kwaliteit van leven**' als centrale waarde.

Daarvoor moet Apeldoorn uitstralen – in de opzet heet het 'ademen' – dat het

- Groen is: de groene omgeving van Veluwe en IJsselvallei, de Groene Mal, parken en lanen
- Duurzaam is en zo handelt
- Gezond is en werkt aan gezondheid (sport, zorg)
- Ruimte heeft
- Horizontaal is: niet de hoogte in; ook verbinding met de grond, tussen de mensen
- Centraal is: centraal gelegen, een centrum heeft

Dat alles bij elkaar is Apeldoorn.

## **4.2 Uitgangspunten voor een stad & land beleid**

Naast dat we geïnspireerd zijn door het Leidmotief, willen we bij de verdere uitwerking van het stad & land beleid een aantal uitgangspunten betrekken. Ze zijn voor ons essentieel bij de verdere realisering.

### **a. Ontwikkelen op eigen wijze**

In de loop van het proces om te komen tot de startnotitie Stad & Land, heeft Abe Veenstra (landschapsarchitect) bij gelegenheid van de expertmeeting een overzicht gegeven van een aantal

ontwikkelingsprincipes (6) dat Apeldoorn zou kunnen hanteren bij de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in relatie tot het buitengebied.

Alle 6 ontwikkelingsprincipes zijn geldig maar in de ene situatie zal het ene, dan het andere relevanter zijn.

We onderscheiden:

1. op Apeldoornse wijze:

De kracht van Apeldoorn zit in groen, ontspannen, hoogwaardig, dorps en stads.

2. Ligging tussen Veluwe en IJssel: verbind Apeldoorn met zowel de Veluwe als ook de (IJssel-) vallei.

3. Landschap als onderlegger: sluit bij nieuwe ontwikkelingen in de stadsrand aan bij de landschappelijke karakteristieken, versterk de variatie en de onderscheidende identiteiten.

4. Haal het landschap de stad in : versterk het groene karakter binnen de stad, creëer landschappelijke sferen.

5. Maak nieuw landschap, creëer in de stadsrand nieuwe, aantrekkelijke, multifunctionele landschappen: woon- en werklandschappen, snelweglandschap, recreatielandschap , etc

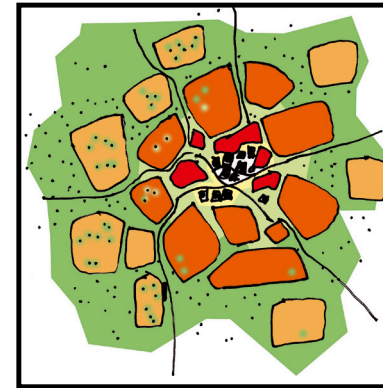
6. De paden op, de lanen in: maak stad en land toegankelijk, hef barrières op en benut daarbij historische structuren.

#### **b. Een proces samen met burgers en bewoners**

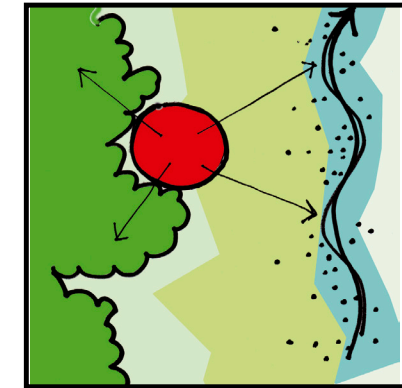
De gemeenteraad heeft het thema stad & land op de agenda gezet. Bij het verder uitwerken ervan zouden de bewoners van de stad en het land hierbij betrokken moeten worden en zelfs verantwoordelijk voor een deel van de uitvoering.

Waarom? Het thema is niet alleen een bestuurlijk thema. Het zou meer moeten gaan om de leefomgeving van mensen in de stad en het land. Ze komen elkaar tegen en zijn samen burger van Apeldoorn. Het gaat toch om verbinden!

Daar komt nog bij dat er voor burgers geen grens is tussen stad & land. Ze bewegen vrij en ongehinderd en maken gebruik van voorzieningen en kwaliteiten van zowel stad als land. Ze zijn daarom beter dan overheden in staat om aan te geven welke relaties belangrijk zijn.



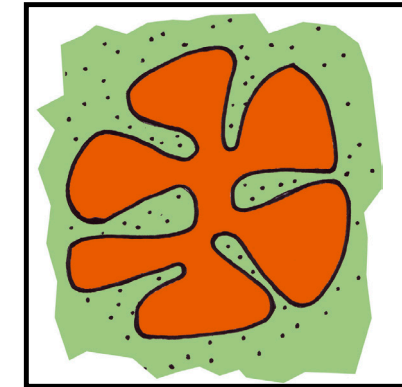
*Ontwikkel op Apeldoornse wijze*



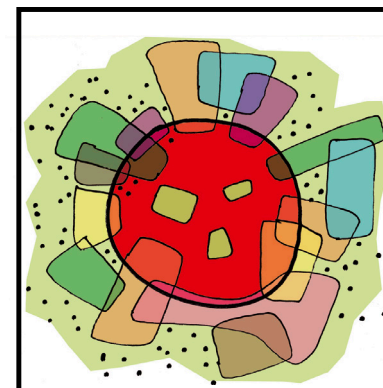
*Benut ligging tussen Veluwe en IJssel*



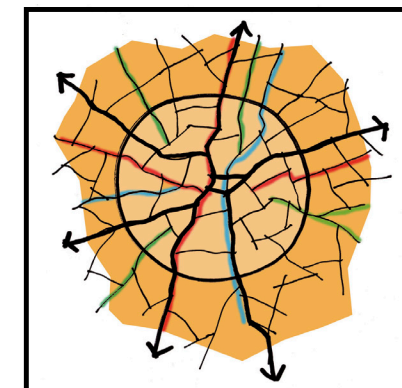
*Landschap als onderlegger*



*Haal het landschap de stad in*



*Maak nieuw landschap, meng rood en groen*



*De paden op, de lanen in*

Het feit dat het thema op de agenda is gezet betekent ook dat er zorg is over de 'onvolledige' relatie tussen Apeldoorn en haar buitengebied. Bewoners van Loenen, Beemte, Klarenbeek moeten er van overtuigd zijn dat ze behoren tot een gemeente die het buitengebied even belangrijk vindt als de stad. De stad heeft er baat bij als er meer gewinkeld wordt in de stad; het buitengebied heeft voordeel als bewoners en bezoekers van de stad er gebruik van maken en zorgen voor levendigheid en economische vitaliteit op het platteland. Daardoor ontstaat waardering voor de boeren in het landelijk gebied. Die kunnen laten zien dat ze met respect voor dier en milieu produceren en de streekwinkel trekt extra klanten.

### c. Duurzaamheid en integraliteit als eisen

Apeldoorn heeft een ambitieus beleid op het gebied van duurzaamheid. Dat betekent dat alles wat in de stad gebeurt 'toekomstbestendig' moet zijn. Het houdt onder andere in dat de stad energieneutraal zal zijn in 2020. Dit zal dus ook een belangrijk thema moeten zijn bij de stad & land discussie. De relatie stad & land moet bijdragen aan die duurzaamheidsambitie.

Projecten die voortkomen uit de stad & land discussie moeten leiden tot duurzame activiteiten, waarbij de volgende uitgangspunten gelden:

- Het moet sociaal verankerd zijn; het moet bijdragen aan het verbeteren van het woonklimaat voor mens en dier, moet sociaal acceptabel zijn.
- Het moet rendabel zijn want anders zijn investeringen niet verstandig.
- Het moet een bijdrage leveren aan het verbeteren van de milieukwaliteit van Apeldoorn. Zo mogelijk bijdragen aan de energieneutraliteit en in ieder geval aan de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving.

Bovendien willen we dat er integraal wordt gewerkt: dat willen zeggen dat verschillende beleidssectoren en programma's als het gaat om de stad & land benadering, meer dan nu het geval is, moeten samenwerken.

Een goede manier van werken daarbij is om niet van één sector uit te gaan, dus bijvoorbeeld van recreatie of van de sociaal-maatschappelijke sector, maar van een gebied uit te gaan en daarbij die sectoren in te schakelen die voor de oplossing ter plekke nodig zijn. Gebiedsontwikkeling dus in plaats van sectorale programma's. Gebiedsontwikkeling maakt ook dat projecten met elkaar verbonden zijn, in ieder geval op de hoogte zijn van elkaars bedoelingen.

Gebiedsontwikkeling maakt het tenslotte ook eenvoudiger om de maatschappelijke doelen in het oog te houden, want we zijn vaak geneigd meer en eerder te concentreren op de fysieke omgeving, dan op de leef - en werkomgeving.





## 5. Thematische uitwerking

*In dit hoofdstuk wordt beschreven waarop de nadruk moet liggen bij het verder versterken van de relatie tussen stad & land in Apeldoorn. Daarbij komt aan de orde wat de achtergrond is voor de keuze van het thema, wat daarbij de opgave is en wat oplossingen zijn. Tenslotte wordt vooruitgezien naar de concrete actie via het programma SLAG, verder beschreven in het laatste hoofdstuk.*

*De volgende thema's zijn in de hoofdstuk uitgewerkt:*

1. *Positioneren van Apeldoorn*
2. *Apeldoorn als onderdeel van een groter geheel*
3. *Een aantrekkelijke stadsrand*
4. *Routes en verbindingen tussen stad & land;*
5. *Het combineren van rood en groen: woon- en werklandschappen in Apeldoorn*
6. *De economie van stad & land*
7. *Energie en ecologie in stad & land*
8. *Stad & land sociaal*

### 5.1 Positioneren van Apeldoorn

#### Opgave

Apeldoorn profileert zich de laatste jaren vaak als de stad Apeldoorn. De inbedding van de stad in het grote en bijzondere buitengebied is daarbij vaak geen onderwerp. Dit blijkt bijvoorbeeld ook uit het gebruikte kaartmateriaal voor de promotie van de stad. Het buitengebied maakt deel uit van de Veluwe of van de IJsselvallei, maar wordt niet echt gepresenteerd als samenhangend onderdeel van Apeldoorn waar de stad kwaliteiten aan ontleent.

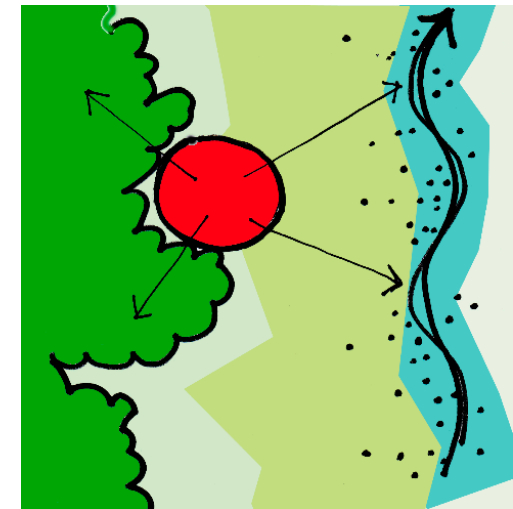
Vergelijken we dat met enkele andere steden, zoals bijvoorbeeld Deventer na de herindeling met Diepenveen, dan lijkt het erop dat Deventer automatisch wordt gepromoot als een stad met haar buitengebied, met de dorpen, zoals Diepenveen en Schalkhaar. Het buitengebied is in Deventer een logisch en vanzelfsprekend onderdeel van de gemeente geworden.

---

Op een expositie over sprengen en beken die in het najaar van 2008 te zien was in de hal van het stadhuis, hielden de waterstelsels op bij de grens van de stad. Het systeem werd niet in haar geheel getoond maar slechts de stedelijke delen. In het kader van stad & land is dat een gemiste kans.

---

Uiteraard dient rekening gehouden te worden met de huidige communicatie 'waarbij Apeldoorn gedurende langere tijd rustig, consistent en waarheidsgetrouw wordt neergezet'. Met andere woorden, niet weer een nieuwe positionering en branding. Toch willen we vanuit de stad & land relatie een aantal thema's aangeven dat meegenomen zou moeten worden bij een herijking van het imago.





## Oplossingen

- Maak van de beken en sprengen een regionaal ontwikkelingsthema, gelet op het unieke, internationaal zeldzame karakter. Apeldoorn sprengenstad. Beken en sprengen inzetten als fijnmazig systeem van natuur, cultuurhistorie en recreatie.
- Apeldoorn is een groene stad met haar parken en lanen. Gebruik dit gegeven als een belangrijke kwaliteit voor de verdere ontwikkeling van de stad.
- Apeldoorn als groene vergader- en congresstad promoten.
- Het landelijk gebied begint al in de stad: het stationsplein is daarvan een symbolisch voorbeeld.
- Richt 'een etalage' van het buitengebied in in de stad; bijvoorbeeld streekproducten en fysieke/concrete verwijzingen naar wat er in het buitengebied te doen is (bv. vitrinekasten met informatie).
- Benoem de waarden van Apeldoorn. Deze zijn breder dan groen. Kwaliteit van het leven: ruimte, rust, schoon, veilig, ontspannen, traditie, etc.
- De woonomgeving en attractiviteit van Apeldoorn. Het is noodzakelijk om aandacht te hebben voor een betere bevolkingssamenstelling. Dat betekent dat extra ingezet moet worden op de huisvesting van jongeren en de middengroepen. Van de andere kant valt moeten we constateren dat Apeldoorn extra aantrekkelijk is voor gezinnen met kinderen en senioren vanwege het groene en 'rustige' karakter van de stad en haar omgeving.



Tenslotte verwijzen we naar de formulering van 'de kwaliteit van leven', de nieuwe positionering van de stad en alles wat daar uiteindelijk bij wordt afgesproken en gedetailleerd.

## Actie

In het project SLAG zullen we niet afzonderlijk ingaan op de positionering van de stad omdat dat al in een ander herijkingsthema gebeurt. Wel zal het project 'Het land zichtbaar in de stad', de bijdrage van de landelijk gebied aan de 'kwaliteit van leven' ondersteunen: streekproducten, wellness, rust en ruimte, landschappelijke beleving.

## 5.2 Apeldoorn als onderdeel van een groter geheel

### Opgave

Als we het hebben over de relatie van stad & land in Apeldoorn dan dienen we ook naar een breder verband te kijken. De manier waarop met de stad & land relatie wordt omgegaan wordt mede bepaald door de bredere inbedding in de regio.

Daarbij onderscheiden we drie relevante niveaus:

1. Apeldoorn maakt onderdeel uit van het Nationaal Landschap Veluwe en van de Stedendriehoek.
2. Apeldoorn ligt op de rand van de Veluwe en maakt onderdeel uit van de lijn van grotere en kleinere dorpen. Apeldoorn zelf is ontstaan uit een aantal dorpen.
3. Apeldoorn heeft een aantal 'dragers' zoals de sprengen, het kanaal, de spoorlijn, oude wegenstructuren; meestal zijn het dragers die doorlopen in het landelijk gebied.

Daar waar het gaat om bestuurlijke samenwerking op een regionaal niveau, kan voor verschillende posities worden gekozen:

Apeldoorn neemt daaraan deel, bijvoorbeeld bij de totstandkoming van het landschapsontwikkelingsplan of de uitvoering van de reconstructie. Het kan echter ook zijn dat Apeldoorn de leiding neemt vanwege haar grootte en/of vanwege de mogelijkheden die de samenwerkingsverbanden bieden voor de positionering van de gemeente.

We moeten ons voortdurend afvragen hoe we ons in die grotere verbanden opstellen en waar we welke energie en geld in willen steken. Onderwerpen die relevant zijn voor stad & land zouden extra aandacht kunnen krijgen.

### **Oplossingen**

Ad 1. De grotere verbanden scheppen verplichtingen en leiden tot specifieke ontwerpogaven. Omdat Apeldoorn onderdeel is van het Nationaal Landschap en van de Stedendriehoek moet de gemeente aandacht besteden aan een aantal zaken, relevant voor de stad & land relatie. Het Nationaal Landschap verplicht de gemeente om haar landelijk gebied te beheren volgens de eisen die vanuit het Nationaal Landschap zijn gesteld. Die zijn gericht op het behouden en zo mogelijk versterken van de kernkwaliteiten van het gebied. Weliswaar maakt een groot gebied ten oosten van de stad geen deel uit van het Nationaal Landschap Veluwe, maar in die gebieden geldt de Structuurvisie Stedendriehoek, waarin de zorg voor het landschap ook een belangrijke rol speelt. Concreet: wij zijn van mening dat Apeldoorn aan alle verbanden die de relatie stad & land tot onderwerp hebben en/of daar relevant voor zijn, niet alleen deelneemt maar er ook zorg voor draagt dat ze tot succes leiden.

Ad 2. De Veluwerand met de vele kleinere en grotere dorpen moet herkenbaar blijven. Stad en dorp en de dorpen onderling mogen niet aan elkaar vastgroeien. Dat is ook de inzet van het streekplan van de Provincie: de ketting van dorpen langs de Veluwe, die gescheiden worden door de groene wiggen.

Ad 3. In de stedelijke opbouw van Apeldoorn zijn de oude verbindingen tussen stad en land op veel plekken nog zichtbaar. Deze lijnen vormen de natuurlijke verbindingen tussen stad en land. We vinden we het van belang de herkenbaarheid en continuïteit van deze lijnen zoveel als mogelijk te behouden en waar mogelijk te versterken. Met name de koppeling van de oude lijnen aan structuren in het landelijk gebied is een belangrijk uitgangspunt bij stedelijke ontwikkelingen die zich voordoen in de stadsranden.

### **Actie**

Daar waar het gaat om het positioneren van de stad in regionale verbanden en de relatie stad & land nadrukkelijk aan de orde is, zullen we goed moeten bezien waar een extra inspanning zinvol zou kunnen zijn. Denk aan onderwerpen als het regionale Landschapsontwikkelingsplan of de verdere uitwerking en uitvoering van de structuurvisie voor het niet-bundelingsgebied.



## 5.3 Een aantrekkelijke stadsrand

### Opgave

De stadsrand is het overgangsgebied van de stad naar het land, het gebied waar stad & land elkaar raken, een gebied met een bijzonder karakter. Het zijn gebieden waar ruimte wordt gezocht voor stedelijke uitbreidingen. Onvoldoende regie op de ontwikkeling van de groene ruimte bij de stad kan leiden tot verrommeling en een niet toegankelijk landelijk gebied.

In bestuurlijke en organisatorische zin lijken de groene gebieden bij steden de probleemgevallen van de planologie. Stad en land worden vaak met de rug naar elkaar toe ontwikkeld en het ontbreekt aan regionale afweging van initiatieven. Aan de andere kant is er steeds meer het besef dat stadsranden ook kansen bieden om aan 'nieuwe' behoeften van stedelingen te voldoen. Op deze overgang van stad en platteland ligt een belangrijke gezamenlijke ontwerpogave voor overheden en maatschappelijke organisaties. Wat gebeurt er in stadsranden en hoe kunnen we de functies zo inrichten dat die ruimte mooi, groen en open blijft? Hoe kunnen we de kansen benutten om aan 'nieuwe' behoeften van stedelingen te voldoen?

Omdat de stadsranden van Apeldoorn erg van elkaar verschillen, is de opgave telkens anders. We beschrijven die hieronder kort.

De gebieden zijn:

Het zuiden van de stad

De A1 vormt de grens met het landelijk gebied aan de zuidkant van Apeldoorn. De snelweg vormt een barrière voor de toegang tot het open gebied aan de zuidkant. De kans bestaat dat die barrière nog scherper wordt als het nieuwe bedrijventerrein ten zuiden van de A1 wordt gerealiseerd. Het vergt in ieder geval een extra opgave om de inrichting ervan zo te maken dat de doorgang naar het landelijk gebied behouden en zo mogelijk verbeterd wordt. Verder moet aandacht zijn voor het gebied tussen de A1 en Beekbergen, waarvan de toekomstige invulling niet helder is. Dat leidt al snel tot verrommeling.

Het westen van de stad:

Het is het overgangsgebied van de stad naar de Veluwe. De woonwijken gaan over in een zone die in een eerdere studie (de casco studie van H+N+S) het Veluws kantwerk is genoemd: het vlechtwerk van bos, heidevelden, beken en sprenge, instellingen en complexen, de parken. De opgave in dit gebied is om zo te plannen dat de recreatie zich kan verhouden tot de natuur, door bijvoorbeeld een oplossing te vinden voor het parkeerprobleem bij grote manifestaties en attracties.

Het noorden van de stad

Het beschermde dorpsgezicht van Wiesel in een 'weef'-landschap, de oude linten met gevarieerde bebouwing bij Wenum en, in oostelijke richting, de overgang naar de IJsselvallei. De opgave in dit gebied bestaat eruit om goede dragers te vinden waaraan nieuwe functies kunnen worden opgehangen om te voorkomen dat het gebied 'dichtslibt'. De dragers maken gebruik van de kwaliteit van het landschap, bestaande uit grotere escomplexen, beekdalen en 'het veld' (de oude heideontginningen).



Het oosten van de stad.

Ook daar is de grens tussen de stad en het landelijk gebied duidelijk. Die wordt gevormd door de A 50. De uitbreiding van Zuidbroek vraagt om toegankelijke uitloopgebieden die aan de overzijde van de A50 liggen en opgenomen zijn in het recreatieve groene netwerk rondom de stad zoals het Woudhuis, het Weteringse Broek. Bereikbaarheid van deze gebieden is een belangrijke opgave.

## **Oplossingen**

### ***Groene mal***

De Groene Mal is een belangrijke beleidsprogramma waarmee de stad en haar onmiddellijke omgeving wordt aangeduid en het behelst concrete acties die zorgen voor ingrepen voor landschappelijke versterking. Een van de concepten die daarbij zijn ontwikkeld is de Groene Wig. Dat zijn de open (dat wil zeggen, niet-bebouwde) structuren die de groene ruimte van de stad verbinden met groene structuren daarbuiten. Een voorbeeld is de verbinding vanuit het Matenpark in zuidelijke richting.

Het programma is essentieel voor het groene karakter van de stad en een belangrijke vraag is of dit beleid versterking behoeft. Daarvoor kan eerst nagegaan worden of het nog actueel is. Zijn de Groene Wigen nog groen, of is het open gebied nu al dichtgeslibd of ontoegankelijk geworden? Moeten nieuwe structuren worden aangewezen of moeten we reeds aangewezen structuren anders gaan bekijken? Liggen we op koers met de realisatie van de groengebieden? Zijn er veranderende opvattingen ten aanzien van de inrichting?

### ***Beeldkwaliteit en identiteit***

In veel steden gaat de discussie met betrekking tot de inrichting en kwaliteit van de stadsrand over hoe de overgang van stad naar land gemarkeerd moet worden. Gaat het om een geleidelijke overgang of een meer uitgesproken overgang, bijvoorbeeld door hoogbouw aan de rand van de stad om daarmee de overgang met het landelijk gebied scherp neer te zetten of door een meer gesloten front van zichtlocaties van bedrijven.

In Apeldoorn is alleen in het noorden van de stad (Wenum, Apeldoorn-noord) de situatie niet helder. Overal elders is de grens duidelijk: een geleidelijke overgang naar de groene ruimte (westkant) of een die bepaald is door een snelweg (zuid- en oostkant).

Een ander aspect dat met beeldkwaliteit te maken heeft zijn de groene entrees van de stad en de beeldkwaliteit langs de belangrijke infrastructuur die stad en land verbindt. Hoe wordt Apeldoorn hier ervaren? Is het 'functioneel' aantrekkelijk, dat wil zeggen een afwisseling van kantoren, wonen, voorzieningen. Is de architectuur en het openbaar gebied op orde? Het opgeknapte aanzien van de Deventerstraat is hiervan een voorbeeld.

### ***Inrichting***

Ten aanzien van de onderscheiden deelgebieden in de stadsrand:

- aan de zuidkant van de stad:  
Bij het nieuwe bedrijventerrein aan de zuidkant van de A1 is de opdracht extra te letten op de





toegang tot het landelijk gebied. Dat vraagt om een inrichting van het bedrijventerrein met een goede verbinding naar het groene achterland waarin, onder meer in het kader van de ecologische verbidingszone Beekbergse Poort, een aantrekkelijk natuur- en cultuurgebied wordt gerealiseerd. Natuurmonumenten realiseert er de tweede fase van de aanleg van het Beekbergse Woud dat straks aan weerskanten van A 50 komt te liggen. De bedoeling is om daar een ecoduct te realiseren. In het kader van multifunctionaliteit zou het ecoduct ook toeristisch ingericht kunnen worden. Want verbindingen moeten betekenis hebben voor ecologie, landschap én R&T.

Een andere opgave is om voor het open gebied tussen de A1 en Beekbergen een eigen gebiedsprogramma te ontwikkelen omdat dat gebied nu een onduidelijk ruimtelijk profiel heeft; het oorspronkelijke karakter is agrarisch, echter er zijn geen levensvatbare agrarische bedrijven meer.

- Aan de oostelijke stadsrand is de opdracht duidelijk: toegankelijkheid, gekoppeld aan het verder uitbouwen van de groenstructuren die er nu zijn of verder worden ontwikkeld. Vliegveld Teuge is een extra attractie.
- In de noordelijke stadsrand wordt de inrichtingsopgave bepaald door de mogelijkheid om daar, rekening houdend met de landschappelijke kwaliteit, woningen te plannen aansluitend bij de bestaande bebouwingsconcentraties. In wezen zou die woningbouwopgave niet hoeven te leiden tot het opschuiven van de rode rand van de stad maar die zou gerealiseerd moeten worden in de vorm van woon- en werklandschappen. We komen daar later op terug.
- Aan de westkant van de stad is de uitdaging om tot een kwaliteitsverbetering van het gebied te komen door de overgang van stad naar land te behouden. Maak gebruik van het Veluws kantwerk. Sprengen en beken zijn belangrijke dragers van het landschap en het verdient aanbeveling die 'beleefbaarder' te maken. Bovendien lossen we – waar we nu al mee bezig zijn - de parkeerproblematiek bij de grote attracties op, op een zodanige manier dat de groene kwaliteit blijft behouden.



### Actie

SLAG biedt de mogelijkheid om een aantal van de ambities die we ten aanzien het thema stadsrand hebben, te realiseren. De ambities worden samengebracht in een project, 'een nieuwe agenda voor de stadsrand', waarbij aandacht is voor het versterken van de Groene Mal, het versterken van de ruimtelijke kwaliteit, inclusief de beeldkwaliteit en de formulering van de inrichtingsopgave voor het gebied tussen stad en land, zo vaak ten prooi aan verrommeling. Daar waar het gaat om verbindingen werken we dat uit in het project 'verbindingen'.

## 5.4 Routes en verbindingen tussen stad & land

### Opgave

We hebben eerder gezegd dat verbinden het centrale thema is in het versterken van de relatie tussen stad en ommeland. Dat gebeurt voor een belangrijk deel door te zorgen voor fysieke verbindingen vanuit de stad naar het buitengebied en van het landelijk gebied naar de stad. Verbindingen naar buiten laten de bewoners genieten van het groene ommeland en brengen de inwoners van de dorpen en het buitengebied naar de stad om gebruik te maken van de stedelijke voorzieningen.

Die verbindingen zijn wegen en paden, maar het zijn ook de kanalen, sprengen en beken die de stad



met het buitengebied verbinden.

Tenslotte moeten we ook aandacht hebben voor openbaar vervoervoorzieningen, voor veel groepen in het landelijk gebied de belangrijkste mogelijkheid om naar de stad te komen.

NB Omdat het hier gaat om de situatie in Apeldoorn, beperken we ons, als we het hebben over wegen, alleen tot die wegen die een rol spelen in het verkeer tussen stad en ommeland. Dus niet de grote uitvalswegen vanuit de stad, maar de wegen en paden voor het langzame en lokale verkeer.

### *Wegen en paden*

Uiteraard bestaan er veel verbindingen naar en in het landelijk gebied, maar hun aantal is afgenomen. Dat heeft met het volgende te maken.

- Met name in het landelijk gebied is, vanwege de schaalvergroting van de landbouw en de zorg over het verspreiden van dierziektes, het aantal vrij toegankelijke wegen en paden sterk afgenomen. Het rondje om de kerk, het pad over boerenland komt minder voor dan eerder.
- Privatisering van bezit gekoppeld aan grotere eenheden, heeft ervoor gezorgd dat veel plekken minder toegankelijk zijn. Eigen weg, verboden toegang bordjes komen meer voor dan eerder.
- De grote infrastructuur (snelwegen, water en spoor) belemmert in veel gevallen de toegang tot het landelijk gebied. Dat zien we in ieder geval aan de oost- en zuidkant van Apeldoorn.

Om een goede relatie tussen de stad en het land mogelijk te maken is behoefte aan aantrekkelijke, veilige verbindingen die onderdeel uitmaken van een netwerk van wegen en paden. Daar is de laatste jaren veel in geïnvesteerd. Met name het fietsknooppuntensysteem heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de toegankelijkheid van het landelijk gebied in het algemeen. Maar we moeten ons wel beseffen dat het fietsknooppuntensysteem allereerst is ingericht voor de toerist en recreatieve gebruiker die door mooie gebieden wil fietsen. Een fietspad voor gewone gebruikers ziet er op punten anders uit: veiligheid, zichtbaarheid en doeltreffendheid zijn daar de belangrijke eigenschappen.

De huidige opgave bestaat er dus uit om

- Ontbrekende schakels in het weg en fietspadensysteem, waar dat relevant is voor de stad land relatie, aan te vullen
- Te zorgen voor veilige verbindingen tussen stad & land, met name voor schoolgaande jeugd
- Te zorgen voor kwalitatief hoogwaardige fietspaden; daarbij is de kwaliteit afhankelijk van de omgeving en het gebruik.

### *Water*

Apeldoorn heeft een bijzondere kwaliteit namelijk de sprengen en beken die vanaf de Veluwe komen en zichtbaar en onzichtbaar door de stad worden geleid. Als verbindingen hebben ze vooral een natuur- en landschappelijke waarde. Verder zijn ze cultuurhistorisch van onschatbare waarde. Voor transport (en daar hebben we het hier over) zijn ze niet geschikt. Voor de recreatievaart is het Apeldoorns Kanaal belangrijk.

Aan de kant van de IJsselvallei liggen bovendien talloze weteningen die een zuid-noord verbinding mogelijk maken.

De opdracht is om de cultuurhistorische waarde enerzijds en de recreatief toeristische waarde anderzijds verder te ontwikkelen, voor die systemen die van betekenis zijn voor de stad & land relatie.



## Oplossingen

### *Algemeen*

Overal waar rondom de stad nieuwe infrastructuur of industrieterreinen worden aangelegd, zorgt dat voor een extra barrière in de verbinding vanuit de stad naar buiten, zeker voor het langzame verkeer. We zullen daarom ten alle tijden ervoor zorgen dat aantrekkelijke en logische, langzaam-verkeersverbindingen blijven bestaan tussen de woonwijken en het landelijk gebied en met gebieden met een hoge recreatieve waarde.

### *Wegen en paden*

Bij fietspaden is het aan te bevelen niet alleen het fietspad zelf aan te leggen. Men moet gelijk zorgen voor aantrekkelijke, natuurlijke berm en de mogelijkheid een bomerij of singel aan te leggen.

Voor een aantrekkelijk fietsnetwerk van de stad naar landelijk gebied kunnen groene poorten naar het buitengebied belangrijk zijn. Met name dichtbij de uitvalswegen en bij recreatieve knooppunten kan dat zijn bij of in de vorm van een theehuis, speelplaats, pannenkoekboerderij etc. Soms moet nog gezocht worden naar een recreatieve trekker, bv voor de wig Wolvenbos.

We hebben er al op gewezen dat het fietsnetwerk ook veilig moet zijn en voor bewoners gaat het meestal om de kortste weg, i.p.v. de weg door het mooiste gebied.

Naast de radiale verbindingen, betrekken we ook de wegen en paden die dwars door de stad gaan en/of om het 'rondje stad'. We maken daar een Apeldoornse variant van, met 'lussen' die een uitstapje naar het landelijk gebied aantrekkelijk maken.

In bijlage 2 is een aantal specifieke knelpunten genoemd in het fietspadensysteem en zijn plekken benoemd in verband met de onveilige verkeerssituatie.

### *Water*

Sprengen en beken zijn zeer geschikt om verbindingen voor het langzame verkeer aan te koppelen. Fiets- en wandelpaden langs de beken maakt het cultuurhistorisch belangrijke systeem ook beleefbaar. Het project om het Apeldoorns Kanaal weer bevaarbaar te maken voor pleziervaart is van groot belang voor de stad & land relatie. Goede voorzieningen in de stad voor de vaartoerist zijn nodig voor de exploitatie van het Kanaal. Op korte termijn zou het mogelijk gemaakt moeten worden langs het hele Kanaal te fietsen en te wandelen. Het Kanaal wordt zo een belangrijke langzame verkeersas door de stad.

Hoewel het niet mogelijk is de weteringen in het noorden met het Kanaal te verbinden, moet het bijvoorbeeld voor kanoërs, mogelijk zijn die meer dan nu te gebruiken. Onderzoek en promoot een rondje IJssel – Apeldoorns Kanaal – IJssel.



### *Openbaar vervoer*

In bijna alle dorpsvisies komen passages voor over het behoud van de openbaar vervoersvoorziening als de verbinding van het dorp met Apeldoorn. Die voorzieningen staan onder druk vanwege de tekorten op de exploitatie. Er zijn voorbeelden van dorpen die eigen oplossingen zoeken (Oosterhuizen). Verder leert de praktijk dat bij het wegvallen van de openbaar vervoer voorziening, men zich snel aanpast aan de nieuwe omstandigheden. Maar in een stad & land beleid mag aandacht voor openbaar vervoer niet ontbreken.

### *Veluwe Spoorlijn*

De VSM spoorlijn van Apeldoorn naar Dieren is niet alleen als een toeristische verbinding interessant, het is ook een van die cultuurhistorische monumenten die de stad en haar ommeland bijzonder maakt. De VSM zou in de verbinding tussen land en stad een belangrijkere rol kunnen spelen dan nu het geval is. Dan zouden meer haltes aangelegd moeten worden, de dienstregeling aangepast en zou de lijn een grotere bekendheid moeten krijgen; denk aan een VSM museum. Het grotere gebruik levert ook weer meer mogelijkheden voor nieuwe initiatieven. Er zou in ieder geval gekeken moeten worden of het mogelijk is een extra Transferium bij een nieuwe VSM halte ter hoogte van de A1 aan te leggen.

### **Actie**

In het kader van SLAG is het thema verbindingen projectmatig kort uitgewerkt. De inventarisatie moet leiden tot een prioritering. We zullen een paar van de genoemde verbindingen ook daadwerkelijk realiseren.

## **5.5 Het combineren van rood en groen: woon - werklandschappen in Apeldoorn**

### **Opgave**

Het thema dat vaak leidt tot de meeste spanning tussen de stad en land is de expansie van de stad. In de loop van de tijd zijn voortdurend stukken van het landelijk gebied ingenomen voor noodzakelijke woningbouw of uitbreiding van bedrijventerreinen. In Apeldoorn is de laatste jaren ook veel aan inbreiding gedaan, vooral om het centrum te verdichten en een meer stedelijke allure te geven. Dat neemt niet weg dat ook aan de randen van de stad grotere woningbouw- en bedrijventerreinlocaties worden ontwikkeld, zoals Zuidbroek en het Regionaal Bedrijventerrein Apeldoorn Zuid. Deze locaties komen voort uit het structuurplan van Apeldoorn en de Regionale Structuurvisie voor de Stedendriehoek. Vanuit de stad & land filosofie zouden we moeten proberen om deze rode toevoegingen ook te combineren met investeringen in groen en blauw. In Zuidbroek doen we dit bijvoorbeeld door centraal in de wijk een park aan te leggen als onderdeel van de Groene Mal. Dat moet ook een verbinding vormen met het omringende landelijk gebied. De eerste modellen van het Regionaal Bedrijventerrein Apeldoorn Zuid laten een soortgelijke ambitie



zien: een bedrijventerrein in de vorm van een werklandschap, waarin groen en rood beide worden ontwikkeld. Op kleinere schaal zijn dergelijke ontwikkelingen op meer plekken denkbaar, bijvoorbeeld in de vorm van een nieuw landgoed. Daarbij wordt meer gebruik gemaakt van de transformatie van het landelijk gebied, de huidige en te ontwikkelen kwaliteiten van het landschap en de toekomstige woon- en werkwensen van mensen. We vatten dit samen in het begrip woon- en werklandschap.

### O oplossingen

Apeldoorn is een stad met ruim opgezette en groene wijken. Door de bevolkingstoename en de daling van de gemiddelde woningbezetting heeft dat de afgelopen jaren geleid tot een stad die voortdurend is toegenomen in omvang ten koste van het landelijk gebied. Met Zuidbroek en het RBAZ kunnen we voorlopig vooruit en ook de Kanaalzone biedt de nodige ruimte voor woningbouw.

Vanuit het stad & land perspectief is het echter interessant te verkennen of meer kwalitatieve toevoegingen, waarbij rood tevens wordt ingezet voor het toevoegen van groen, meerwaarde voor Apeldoorn hebben. Dergelijke meer kleinschalige woon - en/of werkmilieus passen bij het karakter van Apeldoorn en sluiten aan bij de behoefte van specifieke doelgroepen. Het binden van die doelgroepen aan Apeldoorn kan interessant zijn, evenals het genereren van middelen voor groene ontwikkelingen.

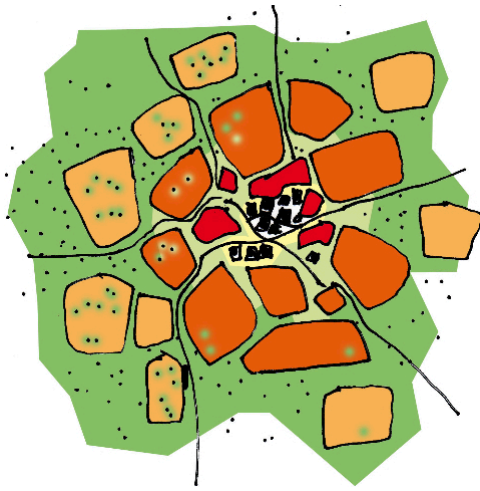
We geven een aantal suggesties die verder onderzoek noodzakelijk maken en die ook tot nieuwe planvormen en financieringsinstrumenten moeten leiden.

Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit zouden we moeten verkennen of het op sommige plekken mogelijk is nieuwe landschappen te 'maken' met woningbouw. Dat kan gebeuren op kleine schaal door bij vrijkomende agrarische gebouwen in het landelijk gebied nieuwe erven te maken, door het toevoegen van nieuw rood door de afbraak van stallen en ontsierende gebouwen. Maar ook door het maken van nieuwe landgoederen of buitens, of door het ontwikkelen van kleinschalige nieuwe dorpen.

Er komen langzamerhand goede (maar ook minder geslaagde) voorbeelden hoe dat alles gerealiseerd kan worden. Een probleem bij Rood voor Rood of Rood voor Groen is dat het vaak lastig is hiermee ook goedkopere woningbouw te realiseren. Om een goede bevolkingsamenstelling te houden zijn echter ook woningen voor starters nodig, zowel in de stad als het land. Het zal een uitdaging zijn om in dit soort woonconcepten ook betaalbare woningen te realiseren.

Combinaties van rood en groen zijn kansrijk in zones die al een 'dynamisch' karakter hebben: wonen, werken, stukjes natuur en landschap, komen er in kleinschalige verbanden en gemengd voor. Het 'Veluws kantwerk' is daarvan een voorbeeld. De door sommigen benoemde verrommeling kan ook de basis zijn voor het inrichten van deze nieuwe landschappen. Wel is in sommige situaties integrale gebiedsontwikkeling nodig om een nieuw woonlandschap te maken: niet overal kan de bestaande structuur stukje bij beetje worden verdicht.

Bij dergelijke integrale gebiedsontwikkeling moeten ook nieuwe instrumenten worden ingezet. De WRO maakt gebiedsfondsen, verevening op de schaal van een gebied mogelijk. Dat moet naar onze smaak ook consequenties hebben voor een andere actieve grondpolitiek, die aan dergelijke ontwikkelingen is gekoppeld.





Door op deze manier naar het grondgebied van de gehele gemeente te kijken, komen stad & land daadwerkelijk dichterbij elkaar. Daarvan zullen beide de voor- en nadelen ondervinden.

### **Actie**

Het combineren van rood en groen is een complexe materie waarbij veel aspecten aan de orde komen, zoals inrichting, financiering en integrale gebiedsontwikkeling. Maar het is een ontwikkeling die in het kader van de relatie stad en land de moeite waard is om nader te verkennen.

De benadering zien we ook terug in paragraaf 4.2, met de suggesties voor het ontwikkelen 'op Apeldoornse wijze'.

## **5.6 De economie van stad & land**

### **Opgave**

In economische opzicht is het landelijk gebied belangrijk. De verdeling van de werkgelegenheid tussen stad & land verhoudt zich globaal als de verdeling van de bevolking tussen beide.

De vraag die we ons stellen is op welke manier de economie versterkt kan worden? Niet in de stad of in het landelijk gebied afzonderlijk, maar in samenhang en in relatie tot elkaar. Ontmoetingen tussen stad en land komen tot stand als er sprake is van een economische relatie en wederzijds profijt.

Vanuit economisch oogpunt kijken we naar een tweetal aspecten:

1. De sectoren: De belangrijkste sectoren in het landelijk gebied die baat kunnen hebben bij een stad & land benadering zijn de landbouw, recreatie en toerisme en zorg en welzijn.
2. De voorwaarden voor een sterke economie: We kunnen de economie stimuleren door toepassing van de regels voor vrijkomende agrarische bebouwing en functieverandering, gekoppeld aan een goede promotie van deze regels en een actieve en heldere begeleiding van initiatiefnemers.

### **Oplossingen**

#### ***De sectoren***

Aandacht voor economische versterking vanuit een stad & land opstelling, betekent dat we met betrekking tot de belangrijke sectoren tot een aantal acties moeten besluiten:

#### ***De landbouw***

Een deel van de landbouw is gericht op grootschalige, wereldmarktgerichte productie op intensieve veehouderijbedrijven (Landbouwwontwikkelingsgebied Beemte-Vaassen, agrarische enclave). Een ander deel betreft de grondgebonden landbouw, waarbij overigens schaalvergroting ook aan de orde is. Tussen de A50 en de Veluwe zijn de afgelopen de meest agrarische bedrijven verdwenen. Ten oosten





van de A50 bevinden zich nog een flink aantal agrarische bedrijven.

In de eigenlijke stadsrand is de ruimte voor landbouw zeer beperkt. Het is ook niet reëel te denken dat daar nog landbouw, op de schaal die straks vereist zal zijn, mogelijk is.

In die gebieden is ruimte voor landbouwbedrijven die meer regionaal gericht zijn en diensten aanbieden die ook voor de stedelijke bevolking interessant zijn. Streekproductie, agrarisch natuurbeheer, vormen van verbrede landbouw (recreatie, zorg, etc). We denken dat op dat gebied nog veel winst is te behalen. Andere steden laten dat zien.

Maar ook die vorm van landbouw heeft fysieke en juridische ruimte nodig. Als we, zeker in de nabijheid van de stad, de-koe-in-de-wei belangrijk vinden en aan de bedrijfsvoering extra eisen stellen, dan moeten we wel een goede prijs voor de aangeboden producten en diensten betalen; dat is de terecht redenering van de boeren in het gebied.



Verder willen we nagaan hoe we het land de stad in kunnen brengen. De landbouw speelt daarin een belangrijke rol. Zoals we eerder al aangaven: is het mogelijk een etalage (letterlijk of figuurlijk) in te richten met producten van het land, het land meer te promoten en daar naar te verwijzen?

#### *Recreatie en Toerisme*

De sector Recreatie en Toerisme moet de recreatiemogelijkheden van Apeldoorn en haar omgeving in samenhang zien. Dus niet alleen 'Ontmoeten in Apeldoorn' zien als een vooral stadse aangelegenheid, maar maak gebruik van de bijzondere ligging van Apeldoorn in het Nationale Landschap Veluwe. Kortom, de toerist bezoekt de attracties in Apeldoorn maar gaat daarna ook naar de watervallen in Loenen, de zandverstuivingen en naar de IJssel(vallei).

Voor een aantal gebieden rondom Apeldoorn (en de dorpen) dient de toegankelijk te worden verbeterd. Dat is des te knellender als dat in de stadsrand het geval is. Dat is zo bij het Woudhuis; het is nu recreatief nauwelijks aantrekkelijk. Een kop koffie is er niet te krijgen.

Ondernemers moeten dergelijke kansen oppakken. Wij willen een rol spelen door faciliteiten te bieden en mee te werken aan de toeristische ontsluiting: voetpaden, wegen, bekendheid, parkeren etc. Overigens moeten we ons bij dit alles wel realiseren dat er twee kanten zitten aan de verdere R&T-uitbouw. Voor velen is het een zegen. De economie vaart er wel bij. Zo bestaan de voorzieningen in Hoenderloo voor een deel bij de gratie van de toeristen. Echter voor anderen is het versterken van recreatie en toerisme een overlast. Denk bijvoorbeeld aan parkeeroverlast in de dorpen op zondagmiddag.

#### *Groene educatie*

Een ander onderwerp waarin de relatie stad & land vanzelfsprekend is, is groene educatie en recreatie. Een natuurhuis richt zich op de stadse schooljeugd. Een natuurtransferium, cq. bezoekerscentrum is gericht op de recreant van de Veluwe. Stichting Veldwerk op het Woudhuis vergroot op een heel directe manier de natuurbeleving van een landgoed.

## Zorg

Tenslotte de zorg. Vele zorginstellingen bevinden zich in het landelijk gebied en er bestaat vaak een relatie met de grote instellingen in de stad. Kleinschalige zorgverlening (kinderopvang, extramuralisering van instellingen) kan ook gebeuren in het landelijk gebied, met name in de stadsrand, omdat het kan beantwoorden aan een stedelijke en een landelijke vraag.

### **Voorwaarden voor economische groei als onderdeel van stad & land**

In de voorwaardensfeer bestaan onder meer de volgende mogelijkheden:

- 'Ondernemen in het groen' als een vestigingsplaatsvoordeel. Het is bekend dat een groene omgeving extra aantrekkelijk is voor bedrijven die het groene karakter van het bedrijf willen benadrukken of daarmee te maken hebben.
- Beschikbaar maken van ruimte voor kleinere bedrijfsmatige activiteiten.
- De koppeling van bedrijvigheid in de stad en het landelijk gebied vanuit de trend van 'streekeigenheid'. Voorbeelden van dergelijke netwerken zijn Lekker Lokaal, Toer de Boer op.
- De omzetting van agrarisch gebruik naar verbreding of andere functies is vastgelegd in regels. Tot op zekere hoogte heeft Apeldoorn de mogelijkheid om als verbijzondering van het provinciale en regionale functieveranderingsbeleid eigen accenten aan te brengen. Wij kiezen ervoor om een beoordeling bij functieverandering makkelijker te maken door een beeldkwaliteitplan voor het buitengebied op te stellen, waar aanvragen aan getoetst kunnen worden.



## Actie

In het programma SLAG is onder de noemer 'Economie van stad & land' een aantal vervolgstappen geformuleerd die als doel hebben het stimuleren van initiatieven van ondernemers of organisaties die op het snijvlak van stad & land activiteiten willen ontplooiën. We denken dat een streekwinkler in de stadsrand, een theehuis op het Woudhuis, rustpunten langs fietsroutes, een kunstproject of een bijzondere vergaderplek in het buitengebied geboren kunnen worden als uitwerking van SLAG.

## 5.7 Energie en ecologie in stad & land

### Opgave

Apeldoorn wil een groen en duurzaam imago promoten. Bovendien wil de gemeente in 2020 een CO<sup>2</sup> neutrale stad zijn. Daarvoor worden eisen gesteld aan bedrijventerreinen, wordt groene industrie aangetrokken. Ook is er, in het verband van de Stedendriehoek, aandacht voor het stimuleren van openbaar vervoer.

Maar het is ook nodig om zelf duurzame vormen van energieopwekking te ontwikkelen. Daarvoor is het buitengebied hard nodig.

## Oplossingen

In de discussies over duurzaamheid blijkt dat er van een veelheid aan mogelijkheden en voornemens sprake is maar dat de realisatie ervan nog niet is uitgekristalliseerd. Daarom is het raadzaam om te concentreren op enkele aspecten; de volgende:

- In het kader van het Nationaal Programma 'Adaptatie Ruimte en Klimaat' is afgesproken om één plek te kiezen waar duurzaamheid gestalte krijgt en zichtbaar is. Apeldoorn kiest er twee: het centrum van de stad en een plek in het buitengebied van gemeente.
- Aandacht voor ecologie zal hier ook een plek moeten krijgen. Bovendien kan ecologie gekoppeld worden aan het versterken van 'verbindingen' - want flora en fauna hebben die verbindingen nodig om te overleven. Denk dan aan de kanaaloevers, de spoorlijn VSM, de verbinding vanuit heemtuin de Maten, het bekensysteem.
- Is het mogelijk om meer dan nu het geval is gebruik te maken van lokale grondstoffen? Denk aan het hout van de Veluwe.
- Op het gebied van energieopwekking - Apeldoorn als klimaatneutrale stad - zijn de volgende voorstellen relevant:
  - o Wind:  
Is het mogelijk en haalbaar om windenergie op te wekken op daarvoor geschikte plekken? Een mogelijke locatie is langs de A 1 ter hoogte van de ecofactorij. We besteden extra zorg aan de invloed van de turbines op de omgeving. Dus clustering? We maken het dan ook toeristisch en educatief aantrekkelijk: wie wil er niet eens boven in een turbine kijken?
  - o Vergisting en agrificatie:  
De meest voor de hand liggende mogelijkheid is om gebruik te maken van de nieuw in te richten bedrijven in het landbouwontwikkelingsgebied. Daar worden grote bedrijven bijeen geplaatst zodat onder andere gezamenlijke mestverwerking – en dus energieopwekking – mogelijk is. De vraag is of daarvoor een acceptabele plek gevonden kan worden en het aanbod aan te vergisten materiaal voldoende is. Ook zou mestvergisting een interessante optie kunnen zijn bij een clustering van agrarische bedrijven elders. Denk tenslotte aan tijdelijk agrarisch gebruik van braakliggend terrein (koolzaadackers, ecofactory etc).
  - o Zonne-energie:  
De ontwikkeling van zonne-energie vindt nu vooral plaats in een aantal wijken in Apeldoorn. Het zou passen om ook te kijken naar mogelijkheden in de dorpen en kernen van de gemeente; niet alleen bij nieuwe maar ook in bestaande wijken. Hoenderloo is een voorbeeld.
  - o Water:  
Op de overgang van Veluwe en de IJsselvallei levert water al eeuwenlang energie. De wasserijen, papierfabrieken gebruikten voor een deel waterkracht. In hoeverre is het mogelijk dergelijke energieopwekking weer te activeren? Ook is nader onderzoek nodig naar de mogelijkheden die de grondwaterfluctuatie aan de rand van de Veluwe oplevert. Stijgend grondwater kan pleksgewijs voor overlast zorgen maar kan ook op verschillende manieren worden benut, bv voor koeling etc.



## Actie

In het zoeken naar oplossingen voor een duurzame energie worden veel suggesties gedaan. Daarvan hebben er veel een grote, niet alleen visuele, impact op het landelijk gebied. Denk aan windmolens, agrificatie, etc. In het kader van het stad & land beleid moeten we er extra op letten dat we de ruimtelijke kwaliteit geen geweld aandoen als we het landschap 'energiek' willen inzetten. We moeten die aanpak verder onderzoeken en onderbouwen.

Ecologische doelen kunnen bereikt worden door die te koppelen aan het versterken van verbindingen, met name de combinatie van recreatie, landschap en ecologie.

## 5.8 Stad & land sociaal

### Opgave

Over het verschil tussen stad en land heersen op sociaal-maatschappelijk gebied veel (voor)oordelen. Voorbeelden zijn, de stad als het dynamische centrum tegenover het traditionele landelijk gebied; de leegloop van het landelijk gebied tegenover de groei in de stad; het wegvallen van voorzieningen in de dorpen tegenover de concentratie ervan in de stad; het vergrijzende platteland tegenover de jonge stad.

Veel ervan is waar, veel ervan mag genuanceerd worden. Ook de stad vergrijst. Er is niet voor niets een nader onderzoek nodig naar mogelijkheden om meer jongeren naar Apeldoorn te krijgen. Drank- en drugsproblemen onder jongeren - en de invloed op de leefbaarheid - komen in het landelijk gebied evengoed voor als in de stad. Voorzieningen verdwijnen ook in wijken in de stad.

Ook in het landelijk gebied verandert de samenstelling van de bevolking. Het gaat meestal niet om allochtonen maar om mensen die niet in het landelijk gebied getogen zijn. Steeds meer stedelingen zoeken een woonplek in de dorpen of het landelijke gebied. Het gaat vaak om oudere mensen die de rust en ruimte van het landelijke opzoeken.

Werkgelegenheid verdwijnt en verandert, de nieuwe dorpsbewoners zijn nog betrokken (vaak noodgedwongen) op het stedelijk gebied en door de toename van mobiliteit kiezen ook de dorpeligen er voor om hun boodschappen te gaan doen in de supermarkten in de stad.

Kortom beide, stad & land, hebben 'problemen' en kwaliteiten. We moeten nagaan wat stad & land in dit opzicht aan elkaar hebben. Dat kan overigens verschillen voor dorpen dichtbij de stad en verder weg gelegen dorpen en kernen.

### Oplossingen

#### *Sociale kwaliteit en samenhang*

'Ontmoeting' of breder, het versterken van de sociale cohesie is een van de opgaven. Een kloppend en vitaal dorpshart levert een belangrijke bijdrage aan het versterken van de sociale cohesie en leefbaarheid. Zonder centraal ontmoetingspunt loopt de sociale cohesie alleen maar verder terug, terwijl die juist versterkt zou moeten worden om een civil society te kweken.





Een van de belangrijkste onderwerpen in de dorpen is dus de ontwikkeling van de dorpshuizen en ontmoetingsplekken in het algemeen.

Dorpsbewoners zijn meer dan gemiddeld lid van clubs en verenigingen en er heerst een mentaliteit van gezamenlijkheid. Kerkelijke binding is vaak ook belangrijk in een gemeenschap. De gezamenlijkheid kan vaak ook ingezet worden om voor het dorp zaken klaar te krijgen. Zo zijn De Kar en Hooilanden zelf bezig met een gebiedsplan.

#### *Jongeren*

Verveling en isolement komt veel voor bij jongeren in de dorpen. Jongeren hebben weinig aansluiting bij de reguliere voorzieningen in de dorpen. Het aanbod van clubs en verenigingen is te weinig gericht op de jongeren in de dorpen. Veel jongeren richten zich op de voorzieningen in het stedelijk gebied. Ook is er de drankproblematiek van de jongeren, hun alcoholgebruik is hoog. Er is veel voor te zeggen om bij het oplossen van die problematiek gezamenlijk, stad & land, op trekken.

#### *Voorzieningen*

Voorzieningen in de dorpen komen onder druk. De kleine dorpswinkeltjes zijn de afgelopen 20 jaar langzaam uit het dorpshart verdwenen. Daarom wordt ook steeds meer ingezet op het bundelen van diensten en voorzieningen in één gebouw. De bundeling van diensten op één plek biedt de mogelijkheid om daaraan de dienstverlening vanuit de stad te koppelen. Voorbeelden zijn een prikpost vanuit het ziekenhuis, een boodschappendienst, de extra service vanuit de bibliotheek, de aandacht die CODA zou kunnen geven aan activiteiten buiten het eigen museum, etc.

De woonomgeving buiten de stad is over het algemeen aantrekkelijker. Meer groen, grotere kavels en huizen, meer eigen woningbezit. Ouderen en zorgafhankelijken zoeken de Veluwerand op om na de pensionering te genieten van de bosrijke omgeving. Dit bindt de dorpen en de stad. De vergrijzing van stad & land leidt ook gelijk tot nieuwe problemen die om aandacht vragen. Want over enekel jaren begint de eerste echte toename van 65-plussers. De toenemende vraag naar aangepaste woonruimte en zorg van de naoorlogse babyboomers neemt dan nog verder toe. Mensen boven de 75 hebben een meer dan gemiddelde behoefte aan ondersteuning en zorg.

#### *Algemeen*

In de dorpen bestaat al snel het gevoel dat alle aandacht uitgaat naar de 'grote projecten' in de stad. En dat ten koste van de dorpen en het buitengebied. Zorgen voor een goede balans is nodig. Bestuurlijke en ambtelijk zichtbaarheid in de dorpen, een gemeente die haar afspraken nakomt, een dorpsraad die weet waar ze moet zijn, evenwicht in investeringen, etc., het gaat vaak om een goede communicatie in het contact tussen stad & land.



## Actie

Wij willen inzetten op de bereidheid en de wens van bewoners van stad en land om samen tot nieuwe initiatieven te komen. We kiezen daarvoor de economische insteek. De beste grondslag voor ontmoetingen vormt nou eenmaal wederzijds profijt. Onder de vlag van het SLAG-project 'Economie van stad & land' willen we activiteiten stimuleren die erop zijn gericht mensen en producten uit stad en land samen te brengen, waardoor uitwisseling ontstaat van kennis, ervaringen, behoeften en producten.



## 6. Programma 'de relatie tussen Stad en Land in Apeldoorn Groeit' (SLAG)

### 6.1 Inleiding

Nu we besloten hebben wat de belangrijkste thema's zijn die er toe doen bij het versterken van de stad-land relaties in de gemeente, is het belangrijk tot een concrete uitwerking daarvan te komen. Een startnotitie zonder een vervolg is niet wenselijk.

Die uitwerking gebeurt in het programma SLAG, waarin de verschillende thema's terugkomen in één programma, geconcretiseerd in een aantal projecten.

We gaan aan de slag met SLAG op de volgende manier:

- Doel van het programma SLAG is om de belangrijkste aanbevelingen die voortkomen uit startnotitie Stad – Land uit te voeren. De prioritaire thema's – ze zijn hier iets anders gebundeld dan in hoofdstuk 5 - die we voorstellen zijn:
  - Een nieuwe agenda voor de stadsrand
  - Ontmoetingen tussen mensen van stad & land
  - Verbinden van stad en land
  - Een energiek landschap
- De thema's uit hoofdstuk 5 die niet genoemd worden, kunnen op enig moment opgenomen worden in SLAG. Vanwege de uitvoerbaarheid van het programma beperken we ons nu tot de prioritaire thema's.
- Verantwoordelijk voor het programma is B&W van Apeldoorn. De gemeenteraad, die opdracht gaf voor de strategische herijking, ziet toe op de uitvoering van SLAG. De uitvoeringsverantwoordelijkheid voor SLAG komt te liggen bij de afdeling.....
- Planning: In de eerste helft van 2009 worden de vastgestelde thema's projectmatig uitgewerkt en aangemeld voor de Voorjaarsnota, zodat financiering voor de uitvoering beschikbaar is in 2010. We gaan ook na of delen van SLAG, ook al niet gefinancierd kunnen worden in de loop van 2009, omdat ze goed passen in al bestaande (of aan te passen) afspraken.

### 6.2 Prioritaire Thema's als Projecten uitgewerkt

#### 1. Een nieuwe agenda voor de stadsrand

Achtergrond:

De stadsrand is het gebied tussen stad & land. Het is ook het gebied met de hoogste dynamiek, meestal bepaald door stedelijke behoeftes. Apeldoorn heeft een diverse stadsrand. Het ruimtelijk profiel van delen ervan is niet altijd helder, er is te weinig aandacht voor beeldkwaliteit. De overgang van stad naar land verdient meer aandacht.

Wat we willen:

Ontwikkel een visie, met uitvoeringsstrategie, voor de stadsrand en differentieer tussen verschillende nader te benoemen deelgebieden. Er moet aandacht zijn voor de gewenste hoofdfunctie en ruimtelijke structuur van de



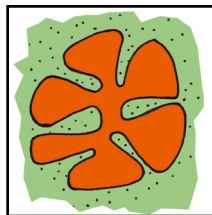
Ontwikkel op Apeldoornse wijze



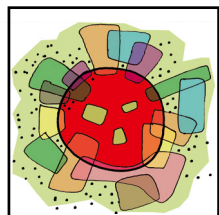
Benut liging tussen Veluwe en IJssel



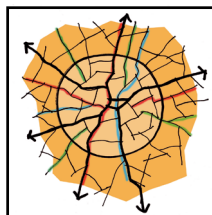
Landschap als onderlegger



Haal het landschap de stad in



Maak nieuw landschap, meng rood en groen



De paden op, de lanen in

gebieden (waarbij gedacht moet worden in termen van nieuwe woon- en werklandschappen), randvoorwaarden voor particuliere erftransformaties (beeldkwaliteit) en waar nodig toegankelijkheid vanuit de stad naar het land en omgekeerd. Betrek hierbij de uitkomsten van het thema 'verbindingen'.

Stappen: Stel een plan van aanpak op met een heldere gebiedsafbakening, een weergave van de ruimtelijke opgave en doelbereik.  
Pak onderdelen per direct op, zoals de stadsrandzone tussen de A1 en Beekbergen en de noordelijke stadsrand rond Wenum.  
Zorg voor een goede afstemming met lopende beleidsprocessen in het landelijk gebied en ontwikkelingslocaties in deze gebieden.

## 2. Economie van stad & land

Achtergrond: Stad & land dichterbij elkaar brengen is veelal een zaak van economische verbanden. Ontmoetingen ontstaan vaak door handel en wederzijds profijt. Door ontmoetingen ontstaat uitwisseling van kennis en ervaring en begrip van elkaars behoeften. Nu bezoekt de stad het land om te recreëren en het land maakt gebruik van voorzieningen van de stad. Deze stromen bewegen grotendeels langs elkaar heen. De vraag is waar snijpunten liggen. Bv. de (biologische) landbouw of de verkoop van streekproducten is gebaat bij een intensief contact met de (stedelijke) consument. Dienstverlenende functies uit de stad vestigen zich in oude boerderijen, of er is sprake van verbreding van de landbouw gericht op de recreërende stedeling.

Wat we willen: Stimuleren van initiatieven die erop zijn gericht mensen en producten uit stad en land elkaar te laten ontmoeten, waardoor uitwisseling ontstaat van kennis, ervaringen, behoeften en producten. Voorbeelden zijn een verkooppunt van streekproducten of een stadsboerderij, rustpunten bij boerderijen langs een fietsroutenetwerk, een bijzondere vergaderfaciliteit in het buitengebied of een educatieproject voor scholieren gericht op de landbouw.

Stappen: Om te inventariseren welke mogelijkheden er zijn en welke organisaties hier mede invulling aan kunnen geven wordt een compacte werkgroep gevormd die een concreet programma opstelt. Hierbij wordt intensief gebruik gemaakt van kennis van maatschappelijke organisaties, die soms al bezig zijn invulling te geven aan dit thema. Onderdeel zou een subsidiemogelijkheid kunnen zijn om organisaties en ondernemers van stad en land te stimuleren. Verder gaat de werkgroep na wat de mogelijkheden zijn om lopende initiatieven 'stad & land-proof' te maken.



## 3. Verbinden van stad & land

Achtergrond: We hebben geconstateerd dat langzame verbindingen (wegen, paden, waterwegen, spoor) nog niet volledig zijn en/of niet voldoen aan de eisen





- die gebruikers eraan stellen, bijvoorbeeld recreatie ten opzichte van dagelijks gebruik door bewoners.  
Via SLAG wordt het netwerk verbeterd en aangevuld, voor zover dat niet gebeurt vanuit al bestaande initiatieven.
- Wat we willen:** In kaart brengen van de bestaande en geplande verbindingen en het gebruik door de verschillende doelgroepen. Daardoor wordt duidelijk waar zich ontbrekende schakels bevinden en waar kwaliteitsverbetering gewenst is. De kaart zal een prioritering opleveren voor een aangepast netwerk stad & land Apeldoorn. Het netwerk bestaat uit (water-) wegen en paden de stad uit en in, en uit wegen die door of rond de stad voeren.  
Verkennen van de haalbaarheid van een Rondje Apeldoorn;  
Realiseren van andere prioriteiten.
- Stappen:** Inventariseren en prioriteren van paden en verbindingen, met name met betrekking tot veiligheid en toegankelijkheid. Keuzes maken welke verbindingen prioriteit behoeven.  
Betrekken ambitie Groene Mal, actieplan VSM en de initiatieven voor een transferium;

#### **4. Een Energiek Landschap**

- Achtergrond:** In Apeldoorn staat duurzaamheid hoog genoteerd. Onderdeel daarvan is het streven om als gemeente energieneutraal te worden. Dat betekent dat geïnvesteerd moet worden in passende energieopwekking. Daarvoor is het landelijk gebied als eerste aan zet. Daar moet de schone energie worden geleverd, via wind, water, landbouw, bosbouw, zon.
- Wat willen we:** Er is veel in ontwikkeling op het gebied van energieopwekking. Een voorbeeld: zonnecollectoren worden nu op daken geïnstalleerd; er zijn al toepassingen waarbij collectoren in de vorm van 'matten' op een akker worden uitgerold. Dat leidt tot twee vragen die we – niet alleen voor dit voorbeeld - nader willen onderzoeken. Welke voorbeelden van innovatieve vormen van schone energieopwekking zijn er die hout snijden? De tweede vraag is al even belangrijk. Wat betekent die duurzame energieopgave, zeker als we dat grootschalig willen oppakken, voor het landelijk gebied van de gemeente. Hoe kunnen we zorgen voor een hoge ruimtelijke kwaliteit.
- Stappen:** Verkennen van innovatieve, duurzame vormen van energieopwekking die passen bij Apeldoorn stad & land; uitwerken van opties en ruimtelijke randvoorwaarden voor een toepassing daarvan op grote schaal.

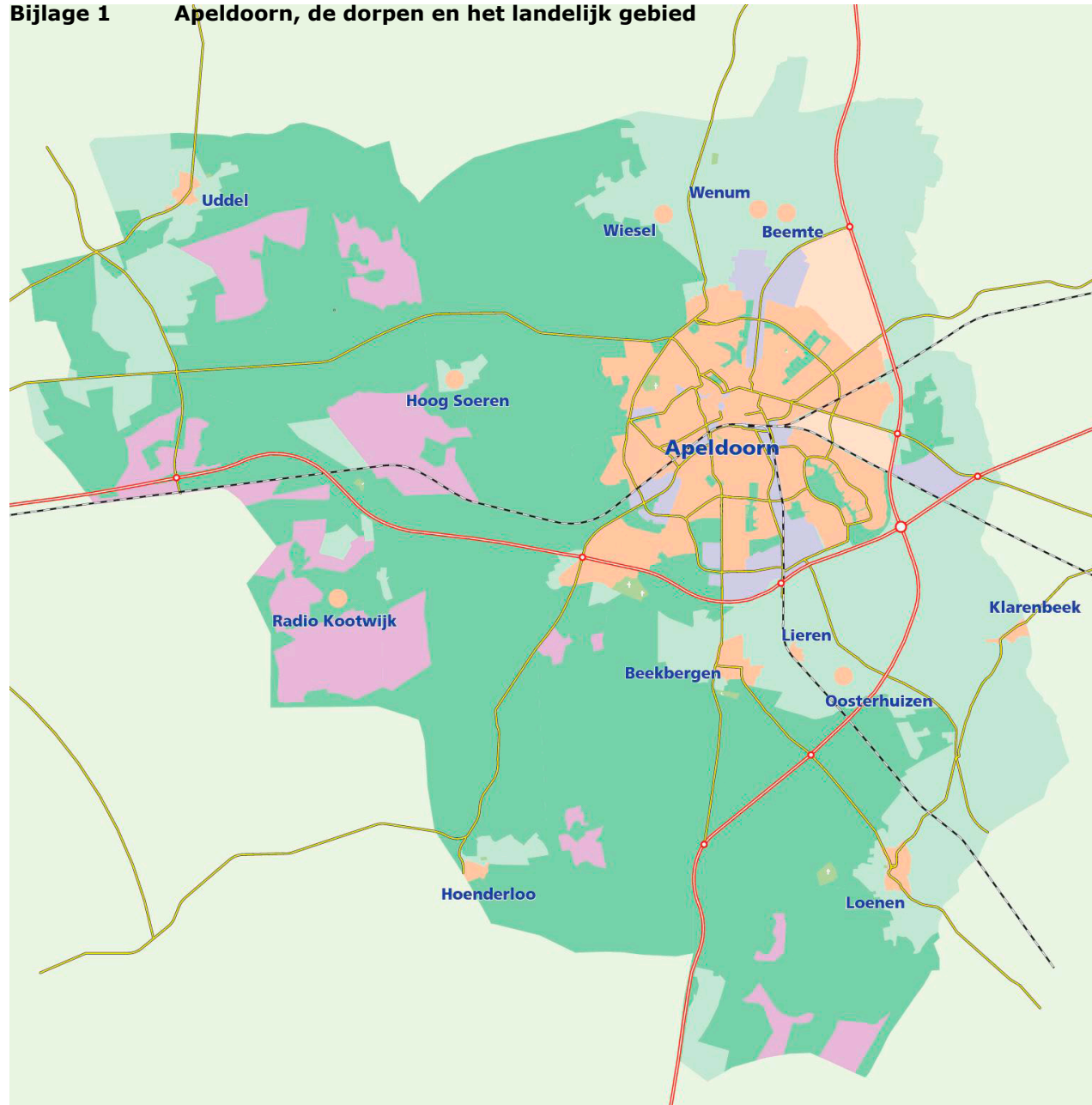
Tenslotte is er een thema dat aandacht behoeft maar niet direct tot projectmatige uitwerking zal leiden, namelijk Apeldoorn als deel van een groter geheel. Uiteraard heeft het alles te maken met de uitkomsten van de discussie over het imago van Apeldoorn. Maar los daarvan is ook het belangrijk aandacht te hebben voor de positie van Apeldoorn in een groter verband.

Apeldoorn maakt deel uit van verschillende samenwerkingsverbanden, zoals de Stedendriehoek, Nationaal Landschap Veluwe, uitvoering reconstructie, Veluws Bureau voor Toerisme, opstellen Landschapsontwikkelingsplan. We constateerden eerder dat de deelname en betrokkenheid van de stad aan dergelijke verbanden strategisch belangrijk is. We hebben er behoefte aan op de verschillende beleidsterreinen nog eens na te gaan wat de opstelling zou moeten zijn, met name wat die kan opleveren in het kader van stad & land.



## Aan de Slag

**Bijlage 1 Apeldoorn, de dorpen en het landelijk gebied**



## **Bijlage 2. Stad- land verbindingen: wegen en paden**

### Specifiek:

- Bij een eventuele omlegging van de N 786 is het belangrijk te zorgen voor goede verbindingen, ook voor het langzaam verkeer
- De bereikbaarheid van de A50 vanuit het noordoostelijke buitengebied verbeteren
- De fietsroute De Maten - Bussloo directer maken
- De fietsroute Maten - Ecofactory - Woudhuis directer maken
- Verbeter het fietspad Engelandersholt
- Recreatieve) ontsluiting oostkant stad. N.B. fietsverbinding met Bussloo
- Weteringen benutten als routes
- Verbeteren fiets-relatie Klarenbeek – Apeldoorn: fietspad Elsbosweg.

### Veiligheid:

- De verkeersveiligheid voor fietsende scholieren vanuit de Veluwe naar scholen in Apeldoorn verbeteren, met name de route Elburgerweg - Zwolseweg - Fruytierschool
- Verbeter de veiligheid op/rond fietsroutes richting Hoenderloo, dat wil zeggen Woeste Hoefweg - Berg en Dalweg - Delenseweg)
- 60-km zones in het buitengebied instellen.

### Toegankelijkheid, toegang en voorzieningen

- Bevorder de toegankelijkheid van delen van de Veluwe met name rond Hoenderloo: Deelerwoud, Hoge Veluwe (oostelijke toegangspoort?), militaire terreinen
- Aantakken Veluwetransferium op toeristisch netwerk
- In relatie tot Radio Kootwijk en de toegankelijkheid van de Veluwe vanuit de stad: heropenen van treinstation Assel, eventueel alleen bij bijzondere manifestaties in Radio Kootwijk en in het weekend. Daar een witte fietsenplan instellen.



