1453_64

MILIEURAPPORT VOORONTWERP REGIONALE STRUCTUURVISIE STEDENDRIEHOEK -DE DRIEHOEK GETOETST-

REGIO STEDENDRIEHOEK

25 januari 2005

ARCADIS

Inhoud

Samenvatting 5

1 Inleiding: Milieurapport/Structuurvisie 30

1.1 Achtergrond 30

1.1.1 Ontwikkeling Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 30

1.1.2 Van Ruimtelijk Structuurbeeld naar Regionale Structuurvisie 33

1.2 Relatie met andere plannen 34

1.3 Aanleiding Strategische milieubeoordeling (SMB) 34

1.4 Doel SMB 35

1.5 Aanpak SMB Stedendriehoek 36

1.6 Inspraakmogelijkheden 37

1.7 Leeswijzer 37

2 Doelstelling en programma 40

2.1 Ruimtelijke analyse Stedendriehoek 40

2.1.1 Water, natuur en landschap 40

2.1.2 Bereikbaarheid en infrastructuur 42

2.1.3 Stedelijke structuur en economie 43

2.2 Doelstelling regio Stedendriehoek 45

2.3 Regionaal programma 47

2.3.1 Feiten en cijfers 47

2.3.2 Toelichting programma 47

3 De planvorming tot nu toe 52

3.1 Vorming bundelingsgebied 52

3.2 Blauwe Stedendriehoek versus Groene Valleistad 56

3.2.1 Welke twee ruimtelijke perspectieven zijn ontwikkeld? 56

3.2.2 Hoe zijn de ruimtelijke perspectieven tot stand gekomen? 59

3.2.3 Belangrijkste verschillen tussen de ruimtelijke perspectieven 62

3.3 Op weg naar een voorontwerp regionale structuurvisie 65

3.3.1 Vaststellen bestuurlijke koers lange termijn 65

3.3.2 Spannende kwesties 66

3.3.3 Maatschappelijk debat 67

3.3.4 Ruimtelijk structuurbeeld Stedendriehoek 68

4 Aanpak milieubeoordeling 69

4.1 Milieubeoordeling op drie niveaus 69

4.2 SMB-plichtige activiteiten 70

4.3 Alternatieve locaties 71

4.4 Beoordelingskader 73

4.5 Toelichting effectmethodiek 77

4.5.1 Scoretoekenning 77

4.5.2 Laag 1: ondergrond 78

4.5.3 Laag 2: netwerken 83
4.5.4 Laag 3: occupatiepatronen 85

5 Milieubeoordeling niveau 1: bundelen of spreiden? 88
5.1 Overwegingen van de regio om te bundelen 88
5.2 Milieubeoordeling 89
5.2.1 Toets aan ruimtelijk beleid en milieubeleid 89
5.2.2 Toets aan bestaande milieuwaarden in de regio 90
5.3 Conclusies 91

6 Milieubeoordeling niveau 2: twee ruimtelijke perspectieven 92
6.1 Overwegingen van de regio bij keuze ruimtelijk perspectief 92
6.2 Milieubeoordeling 93
6.2.1 Samenstelling en toepassing zeefkaart 93
6.2.2 Afweging ruimtelijke perspectieven 95
6.3 Conclusies 95

7 Milieubeoordeling niveau 3: locaties binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 96
7.1 Alternatieve verstedelijkingslocaties binnen het Structuurbeeld 96
7.2 Effecten woningbouwlocaties 97
7.2.1 Bodem en water 97
7.2.2 Natuur 98
7.2.3 Landschap 100
7.2.4 Infrastructuur 102
7.2.5 Woon- en leefmilieu 106
7.3 Effecten bedrijvenlocaties 107
7.3.1 Bodem en water 107
7.3.2 Natuur 108
7.3.3 Landschap 110
7.3.4 Infrastructuur 111
7.3.5 Woon- en leefmilieu 112
7.4 Effecten recreatiepark Bussloo 113
7.5 Conclusies 114
7.5.1 Woningbouwlocaties 114
7.5.2 Locaties regionaal bedrijventerrein 115
7.5.3 Recreatiepark Bussloo 116

8 Milieueffecten verstedelijkingslocaties 117
8.1 Onderzochte locaties 117
8.2 Effecten woningbouwlocaties 118
8.2.1 Bodem en water 118
8.2.2 Natuur 120
8.2.3 Landschap 124
8.2.4 Infrastructuur 126
8.2.5 Woon- en leefmilieu 131
8.2.6 Conclusies 133
8.3 Effecten bedrijvenlocaties 133
8.3.1 Bodem en water 133

8.3.2 Natuur 134
8.3.3 Landschap 136
8.3.4 Infrastructuur 137
8.3.5 Woon- en leefmilieu 139
8.3.6 Conclusies 140

9 Keuze en vervolgproces 141
9.1 Conclusies milieutoets 141
9.2 Voorontwerp Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 142
9.3 Vervolgproces 144
9.3.1 Vaststelling Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 144
9.3.2 Watertoets 144
9.3.3 Doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen 144
9.4 Kennisleemten en monitoring 145
9.5 Aandachtspunten vervolg 146

Bijlage 1 Literatuurlijst 148

Bijlage 2 Verklarende woordenlijst 150

Bijlage 3 Belangrijke beleidsuitspraken 152

Bijlage 4 Totaaloverzicht milieueffecten 167

Samenvatting

S1 Inleiding: Milieurapport/Structuurvisie

Het milieurapport

Het Milieurapport is het resultaat van een strategische milieubeoordeling (SMB), die de besluitvorming in het kader van het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek moet ondersteunen. Deze strategische milieubeoordeling komt voort uit de EU-richtlijn (2001/42/EG) betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's. Conform deze richtlijn richt deze SMB zich op m.e.r-(beoordelings-)plichtige activiteiten en activiteiten waarvoor in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn een passende beoordeling nodig is. Het gaat hierbij om de IJsselsprongen bij Deventer en Zutphen (elk 3000 woningen), het regionaal bedrijventerrein Beekbergen (circa 150 ha) en de uitbreiding van Bussloo (ten minste 50 ha).

De bedoeling van SMB is om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De SMB -procedure is gestart met een kennisgeving in de locale bladen en het vaststellen van de notitie reikwijdte en detailniveau door de gemeenteraden (oktober/november 2004). Deze notitie is voorgelegd aan de beide provincies, de waterschappen, de inspecties van VROM en LNV en ROB. Ook is de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.), vanuit het belang van onafhankelijke kwaliteitsborging, gevraagd een advies uit te brengen over de notitie reikwijdte en detailniveau.

Met de zienswijzen van de hiervoor genoemde instanties is bij het opstellen van het Milieurapport rekening gehouden. Het Milieurapport wordt tezamen met het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie ter inzage gelegd. De SMB-procedure eindigt met het besluit van de gemeenteraden over de structuurvisie, waarbij de inspraakreacties en adviezen en het Milieurapport worden meegewogen.

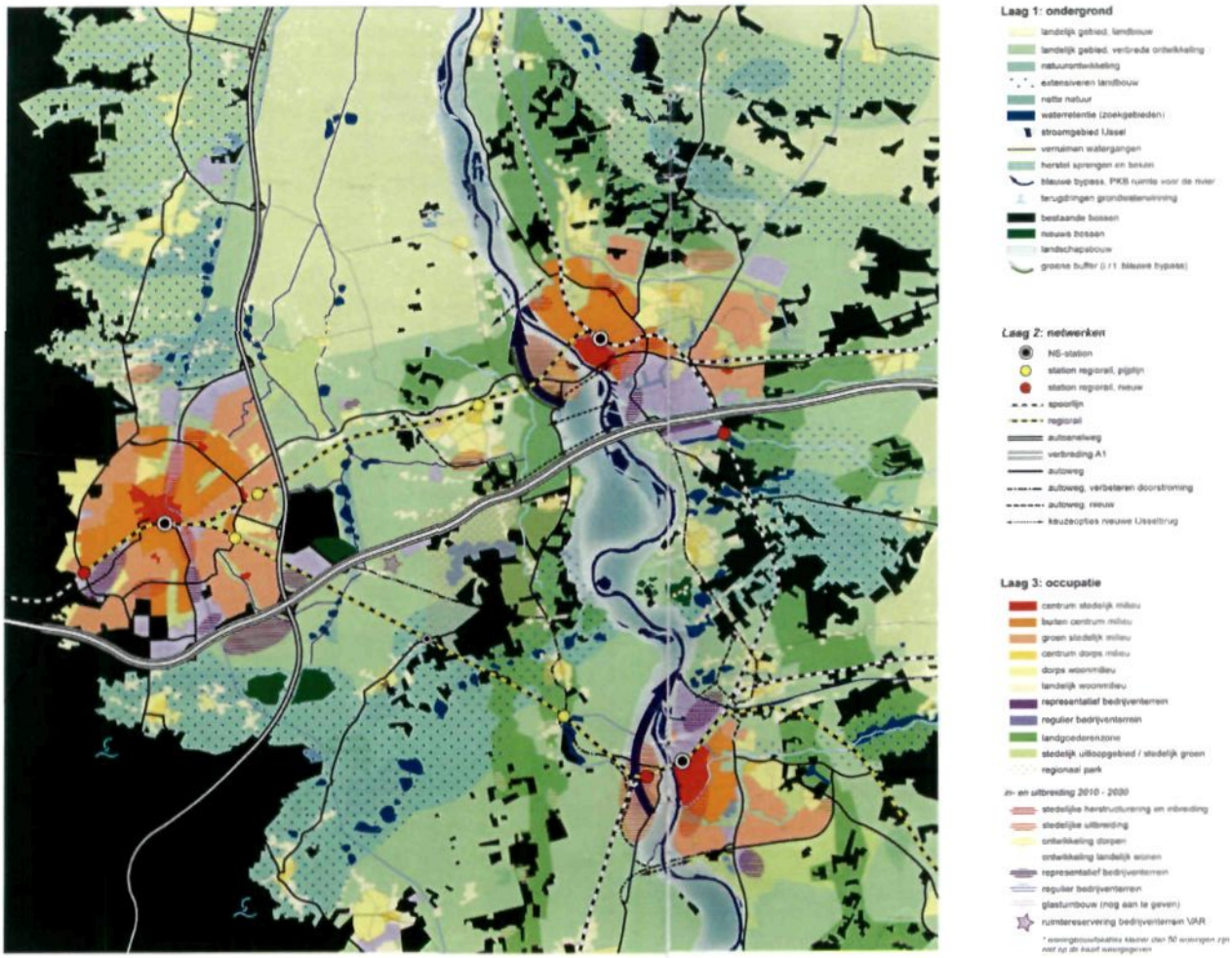
Voorontwerp Regionale Structuurvisie Stedendriehoek

Het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek is tot stand gekomen door een intensieve samenwerking tussen de netwerkgemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Gorssel[1], Voorst en Zutphen (hierna te noemen de regio Stedendriehoek). Ook de provincies Gelderland en Overijssel en belanghebbenden binnen de regio zijn bij deze samenwerking actief betrokken. De samenwerking heeft geleid tot een ruimtelijke structuurbeeld voor de Stedendriehoek (zie afbeelding S.1). Dit beeld is het vertrekpunt geweest voor het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie en de Strategische Milieubeoordeling (SMB).

[1] Door gemeentelijke herindeling is o.a. de gemeente Gorssel samengegaan met de gemeente Lochem. In deze Strategische Milieubeoordeling wordt echter nog gesproken van de gemeente Gorssel.

Afbeelding S.1

Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030



De gemaakte ruimtelijke keuzes in het Structuurbeeld en het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie zijn gelijk. Voor een beperkt aantal onderdelen heeft in de regionale Structuurvisie een nadere uitwerking plaats gevonden. De Regionale Structuurvisie zal door de gemeenteraden worden vastgesteld als intergemeentelijk structuurplan en de basis vormen voor nadere bestemmingsplannen. Ook zal de Regionale Structuurvisie uitgangspunt zijn voor het nieuwe Streekplan voor Gelderland (en op termijn) het Streekplan Overijssel.

Bij het opstellen van de Regionale Structuurvisie is rekening gehouden met andere plannen zoals de PKB Ruimte voor de Rivier, het onderzoek naar de benutting en verbreding van de A1 en de reconstructieplannen voor het landelijk gebied.

Inspraak

Gelijktijdig met het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie wordt dit Milieurapport ter inzage gelegd op de gemeentehuizen en provinciehuizen van de betrokken gemeenten en provincies en op internet gezet (www.netwerk-stedendriehoek.nl). Hier is ook nadere informatie te vinden over de inspraakprocedure en de wijze waarop schriftelijke zienswijzen kunnen worden ingediend.

De ter visielegging zal te zijner tijd op de gebruikelijke wijze bekend worden gemaakt.

Leeswijzer samenvatting

Na deze inleiding komen in S 2 de doelstelling en het programma van het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek aan bod. S 3 beschrijft het Ruimtelijk Structuurbeeld 2030, dat de grondslag vormt van de Regionale Structuurvisie. Daarbij wordt ingegaan op de visie voor het centrale gebied van de Stedendriehoek (het zogenaamde bundelingsgebied) en het gekozen ruimtelijke ontwikkelingsmodel. In S 4 wordt de aanpak van de milieubeoordeling uit de doeken gedaan. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar drie niveaus: het bundelingsgebied, het ruimtelijke ontwikkelingsmodel en de locaties voor verstedelijking. S 5 bevat de daadwerkelijke milieubeoordeling op deze drie niveaus. In S 6 is het vervolg op het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek beschreven. Hierbij wordt ingegaan op de besluitvorming en doorwerking naar bestemmingsplannen. Ook kennisleemten en monitoring komen hier aan de orde. Tenslotte is in S 7 het relevante beleid opgenomen, dat het kader heeft gevormd voor de milieubeoordeling.

S2 Doelstelling en programma

Ruimtelijke analyse Stedendriehoek

De Stedendriehoek is een belangrijke schakel in een reeks van hoge stuwwallen en dekzanden doorsneden door lager gelegen (rivier)valleien. Hoge, droge en gesloten landschappen worden afgewisseld door vochtige (half)open landschappen. De Veluwe is een Nationaal Landschap. De grotere natuurgebieden en de IJssel maken deel uit van de ecologisch hoofdstructuur. Andere kenmerkende groene kwaliteiten zijn de beken en sprengen, afwisseling tussen dekzand, komgronden en oeverwallen, landgoederen en het recreatiepark Bussloo. Bij Deventer en Zutphen bestaat het risico op overstroming bij hoogwater. De reconstructie van het landelijk gebied begeleidt de herstructurering van de landbouwsector, waarbij ruimte ontstaat voor verbreding van de agrarisch bedrijfsvoering, natuur- en landschapsontwikkeling en stedelijke functies in het landelijk gebied. Er bestaan initiatieven voor waterretentie en berging gekoppeld aan natuur- en landschapsontwikkeling.

De spoorlijn en A1 tussen Apeldoorn en Deventer maken deel uit van de hoofdtransportas tussen Amsterdam en Berlijn-Warschauw. De bereikbaarheid van de Stedendriehoek staat onder druk als gevolg van filevorming op de A1 en A50. Hierdoor maakt het regionale verkeer intensiever gebruik op het onderliggende weggennet, waardoor op de N348, N345 en N344 problemen ontstaan met de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Het aandeel van de verplaatsingen in de drie steden ligt met name in de steden, waar de wegcapaciteit geoptimaliseerd en openbaar vervoer gestimuleerd moeten worden.

Het beeld van drie steden met een eigen achterland is sterk aan het veranderen. De stedelijke invloedssferen gaan elkaar overlappen en de onderlinge verbanden nemen toe. De Stedendriehoek ontwikkelt zich steeds meer als stedelijk netwerk. De Stedendriehoek is gebaat bij het faciliteren van de ontwikkeling van onderlinge samenhang, bijvoorbeeld door

versterking van het regionale openbaar vervoer en de interne bereikbaarheid over de weg. De meeste bedrijven opereren op regionaal niveau, maar er is een trend naar landsdelig en internationaal niveau. Verbetering van de doorstroming van de A1 is daarmee van nationaal als regionaal belang.

De grote variatie aan bijzondere centrumstedelijke en cultuurhistorische kenmerken is een belangrijke factor in de kwaliteit van de steden in de Stedendriehoek. Via stedelijke herstructurering is het ontwikkelen van aantrekkelijke centrumstedelijke woonmilieus een belangrijke opgave. Ook moet het aanbod aan dorpse woonmilieus en voorzieningen en groene woonmilieus worden verrijkt.

Er is behoefte aan kantoren en bedrijfsterreinen. Bij Apeldoorn biedt verknoping tussen de A1 en de A50 potenties voor nationale op de weg aangewezen functies. In Deventer levert verknoping tussen (inter)nationale treinverbindingen potenties voor nationale dienstverlening. Bij Zutphen biedt verknoping tussen de IJssel en het Twentekanaal potenties voor nationale watergebonden economische functies.

Doelstelling Regio Stedendriehoek

De regio Stedendriehoek wil de bestaande ruimtelijke verschillen in de regio behouden en nieuwe variatie aanbrengen. Niet alleen meer variatie in het aanbod van woon- en werkmilieus, maar juist ook in natuur, landschap, recreatie en bereikbaarheid en in de onderlinge samenhang hiertussen. Daarnaast wil de regio nieuwe kwaliteiten ontwikkelen op het gebied van water, natuur, landschap en landbouw. De regio wil daarmee een optimale keuzevrijheid aanbieden voor de wensen en behoeften van bewoners, ondernemers en gebruikers van de regio en meent dat hiermee een duurzaam perspectief op de toekomstige ontwikkeling van de Stedendriehoek als geheel wordt geboden. In het kader van de SMB is bovengenoemde doelstelling uitgewerkt. Het resultaat daarvan is in tabel S1 weergegeven.

Regionaal programma

Als grondslag voor het regionale programma voor wonen en werken op de lange termijn is gekozen voor het scenario European Coördination (EC) van het Centraal Planbureau dat beleidsmatig aansluit bij de vigerende streekplannen. De periode tot 2030 omvat een lange tijd en prognoses voor deze periode zijn met grote onzekerheden omgeven. Vallen de werkelijke behoeften lager uit, dan kan het plan langer mee dan 2030; vallen ze hoger uit, dan staat de regio Stedendriehoek eerder dan gedacht voor een nieuwe ronde van strategische beslissingen.

De bevolkingsgroei en gezinsverdunning leiden ertoe dat in de periode van 2001 tot 2030 ongeveer 38.000 *woningen* aan de woningvoorraad van de gemeenten van de regio Stedendriehoek moeten worden toegevoegd. Deels is dit reeds vastgelegd in bestaande plannen tot 2015 (in totaal betreft het 23.000 woningen, voor een belangrijk deel in bestaand stedelijk gebied). Tot 2030 dient binnen de Stedendriehoek ruimte gevonden te worden voor circa 15.000 woningen. Het accent ligt daarbij op intensieve stedelijke en dorpse milieus.

Het aantal arbeidsplaatsen zal in de periode tot 2030 met ongeveer 46.000 stijgen. Geraamd is dat in totaal 750.000 m² bruto vloeroppervlak aan *kantorenvolume* moet worden gerealiseerd. Daarvan is al ongeveer 460.000 m² opgenomen in lopende plannen tot 2010,

waardoor een behoefte resteert van 290.000 m². Naar schatting kan circa 60% hiervan gemengd met wonen worden ondergebracht. De resterende 40% van de kantoorbehoefte wordt gerealiseerd op specifieke kantorenlocaties.

Er is een uitbreidingsbehoefte aan 475 ha *bedrijventerrein* tot 2030. Hierbij dient een extra behoefte van circa 100 ha worden opgeteld die ontstaat door uitplaatsing van bedrijvigheid als gevolg van stedelijke herstructurering. In totaal is de ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen daarom geraamd op 575 ha netto bedrijventerrein voor de periode 2001-2030. In totaal voorzien bestaande plannen in circa 365 ha verspreid door het gebied. Het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie dient dan ook te voorzien in circa 210 ha nieuw te ontwikkelen terrein. Van deze 210 ha is 175 ha regionaal bedrijventerrein. Landelijke ervaringscijfers leren echter dan voor circa 50% van zachte plannen realisatie niet (tijdig) plaatsvindt. Daarmee wordt in de planningsopgave van de Stedendriehoek rekening gehouden; uitgegaan wordt van circa 270 ha nieuw bedrijventerrein in de periode tot 2030.

Tabel S.1

Operationalisering doelstelling

		Strategische keuzen	Achterliggende doelen
Versterking van de samenhang en variatie van woon- en werkgebieden met gelijktijdig ontwikkelen van nieuwe kwaliteiten in water, natuur, landschap en landbouw.	1	Duurzaam waterbeheer als basis voor ruimtelijke ontwikkeling	▪ Herstel en ontwikkeling van een duurzame waterhuishouding. ▪ Meer ruimte voor water als grondslag voor ruimtelijke ontwikkeling. ▪ Versterking van sprengen, beken, weteringen en de IJssel als dragers van de regionale identiteit. ▪ Respecteren van de beperkingen die voortkomen uit de voorrang voor water in waterrijke en landschappelijk kwetsbare gebieden. ▪ Zorgvuldige inpassing van nieuwe verstedelijking in hoger gelegen en minder kwetsbare gebieden.
	2	Natuur, landschap en landbouw ontwikkelen in functiecombinaties	▪ Behoud en versterking van ecologisch waardevolle natuurgebieden, cultuurhistorische landschappen en artefacten. ▪ Versterken van gebiedspecifieke kwaliteiten door duurzame functiecombinaties met waterbeheer, verbrede landbouw, extensieve recreatie en kleinschalige vormen van landelijk wonen. ▪ Versterking van de kernkwaliteiten van de Stedendriehoek: de bijzondere groene kwaliteit van Veluwe en IJsselvallei in combinatie met de hoogwaardige kwaliteit van de steden en dorpen.
	3	Regionale bereikbaarheid verbeteren door hoogwaardig openbaar vervoer	▪ Verbeteren van de externe en interne bereikbaarheid van de Stedendriehoek. ▪ Benutting van het bestaande spoor voor een samenhangend systeem van regionale light trainverbindingen. ▪ Versterking van het bestaande (basis)netwerk van Intercitytreinen, (snel)bussen en vraagafhankelijk collectief vervoer. ▪ Stimulering van het fietsgebruik. ▪ Verbetering van de doorstroming op de A1.
	4	Stedelijke herstructurering gaat boven nieuwe uitbreidingen	▪ Kwaliteitsverbetering door verdichting en verdunning aan de randen van centra en in verouderde woon- en werkgebieden van steden en dorpen. ▪ Behoud van de vitaliteit en dynamiek van de steden. ▪ Voorkomen van onnodige aantasting van landschappelijk waardevolle gebieden.
	5	Toevoegen van centrumstedelijke en landelijke woonmilieus	▪ Vergroten van de keuzevrijheid in het netwerk door meer variatie te bieden in woon- en werkmilieus. ▪ Versterken van de (sub)centra in steden door de toevoeging van (gemengde) centrumstedelijke milieus. ▪ Ontwikkelen van landelijke milieus mede als drager voor wateringrepen en versterking van groen. ▪ Versterking van het vestigingsklimaat voor bewoners en ondernemers van binnen en buiten de regio, waardoor ook bijgedragen wordt aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling.

Voor de *agrarische sector* geldt dat, in aansluiting bij de reconstructieplannen, wordt uitgegaan van verbreding van de agrarische sector. Functiecombinaties met recreatie, natuurontwikkeling, zorg en educatie, stadslandbouw en woningbouw bieden hier nieuwe kansen. Een blijvend perspectief voor de landbouw, met name de melkveehouderij, bieden de open, grootschalige gebieden ten noorden van Twello en oostelijk van Gorssel.

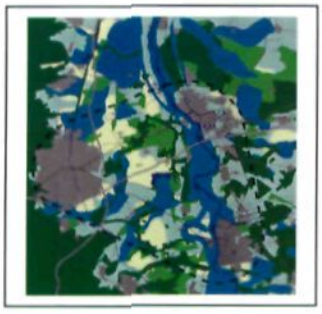
De *glastuinbouw* neemt een bijzondere positie in als een vitale economische sector binnen de Stedendriehoek. De regio streeft naar nieuwe locaties voor de glastuinbouw, bedoeld voor hervestiging binnen de regio zelf (als gevolg van nieuwe stadsuitbreidingen), maar ook voor regionale uitbreidingen. De realiseringsstrategie hiervan wordt gekoppeld aan de besluitvorming over de IJsselsprongen en mogelijke bypasses. Voorwaarde is een goed bereikbare plek. In totaal gaat het om een oppervlak van ten hoogste 25 ha.

Ten aanzien van *recreatie* gaat de Stedendriehoek uit van het versterken van het centrale middengebied als recreatief uitloopgebied. Een bijzondere centrale positie heeft daarbij het recreatiegebied Bussloo. In het kader van het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie is de kansrijkheid van de verdere ontwikkeling van dit gebied tot een regionaal park van formaat onderzocht. In totaal gaat het om tenminste 50 hectare.

Het programma voor wonen en werken zal primair moeten worden benut om *kwaliteitsverbeteringen* tot stand te brengen:

- De kwaliteit van ruimtelijke structuurdragers van de steden te versterken (denk aan historische centra, waterfronten, kanaal).
- Bij te dragen aan de kwaliteitsverbetering van dorps- en stadsranden en de reconstructie van het agrarisch grondgebruik in het licht van waterbeheer en natuurontwikkeling.
- De uitvoering van de Ecologische hoofdstructuur (EHS) te verbeteren en versnellen, door het versterken van robuuste ecologische verbindingen en meer ruimte te geven aan water.
- Koppelingen te maken tussen integraal waterbeheer, natuurontwikkeling en nieuwe verstedelijking om de mogelijkheden voor waterberging/afvoer en nieuwe natuur ook financieel haalbaar te maken.

S3 De planvorming tot nu toe



Bundelingsgebied

In lijn met de Nota Ruimte en de streekplannen voor Gelderland en Overijssel heeft de Regio Stedendriehoek het bundelingsprincipe gehanteerd. Dit heeft geleid tot de keuze van het bundelingsgebied (zie afbeelding linkerzijde), waarbinnen nieuwe stedelijke ontwikkelingen worden gelokaliseerd. Hier wordt op regionaal niveau naar samenhangende oplossingen gezocht voor problemen die steeds vaker de gemeentegrenzen overschrijden. De regio Stedendriehoek ziet zichzelf primair als een stedelijk netwerk in ontwikkeling, gelegen in een aantrekkelijke en groene ontwikkeling. De regio ziet kansen (afstemming, ontwikkelen kwaliteit, versterking onderhandelingspositie) in het bundelen. Centraal staat de bestuurlijke schaalsprong om te zetten in een kwaliteitssprong van de Stedendriehoek als geheel, waarbij de groei in de verstedelijking en economische ontwikkeling worden benut om bestaande kwaliteiten verder te ontwikkelen en nieuwe kwaliteiten te realiseren.

De begrenzing van het bundelingsgebied is ingegeven door de kwetsbare milieuwaarden in de schil daarbuiten. Binnen het bundelingsgebied zijn kansen om de onderlinge relaties tussen steden en dorpen te versterken, zowel qua mobiliteitsgeleiding als voorzieningenniveau. De regio wil voorkomen dat ruimteclaims te zeer worden verspreid, wat een negatief effect heeft op de mobiliteit en kan leiden tot eenvormigheid en verrommeling van het landelijk gebied. Daarnaast moeten belangrijke natuurwaarden binnen het bundelingsgebied zoveel mogelijk gespaard blijven.

Blauwe Stedendriehoek versus Groene Valleistad

Voor de ontwikkeling van de Stedendriehoek zijn twee ruimtelijke perspectieven ontwikkeld op basis van de lagenbenadering. De ordeningsprincipes per laag zijn in onderstaand kader opgenomen.

Ordeningsprincipes laag 1: ondergrond

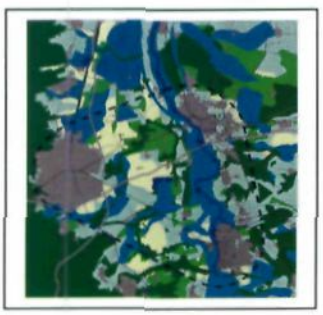
- Inzet op duurzaam integraal waterbeheer: vasthouden en bergen van water voor afvoeren;
- Waterafvoer bovenstrooms vertragen en meer ruimte voor berging oppervlaktewater en peilbeheer;
- Bovenregionale waterafvoer (IJssel) vergroten door rivierverruiming in stroomgebied en uiterwaarden;
- Herstel van waardevolle landschappen en beschermen door herstructurering van de waterwinning;
- Voorkomen van aantasting van bodemgesteldheid en geomorfologische bodemstructuren.

Ordeningsprincipes laag 2: netwerken

- Intensiever en efficiënter benutten van de bestaande infrastructuur;
- Complementeren van het infrastructuurnetwerk door aanleg van ontbrekende schakels;
- Verbeteren van de verkeersdoorstroming op het hoofdwegennet;
- Inzet op kwaliteitsverbetering van het regionaal openbaar vervoer en betere uitwisseling tussen modaliteiten;
- Behoud van verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kleine kernen.

Ordeningsprincipes laag 3: patronen

- Beter benutten van de opnamecapaciteit van bestaand stedelijk gebied;
- Bundeling stedelijk ruimtegebruik op goed bereikbare knooppunten en (sub)centra;
- Omvang en kwaliteit woon- en werkmilieus afstemmen op bereikbaarheidspotenties;
- Ruimtelijke differentiatie in woon- en werkmilieus naar groenblauwe kwaliteiten;
- Voorkomen van ongewenste verstedelijking op kwetsbare en/of slecht bereikbare plekken.

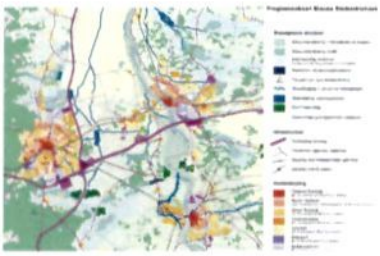


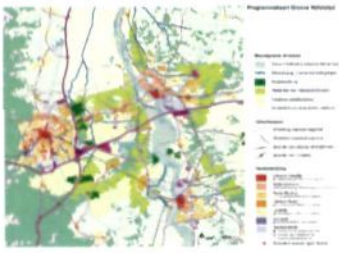
Voor laag 1 is een zeefkaart ontwikkeld waarop aangegeven is waar verdere verstedelijking (onder randvoorwaarden) mogelijk of uitgesloten is (zie afbeelding linkerzijde[2]). Op basis van de ordeningsprincipes en de zeefkaart zijn twee ruimtelijke perspectieven ontwikkeld die in tabel S.2 zijn samengevat.

[2] De zeefkaart wordt nog aangepast op basis van geactualiseerde informatie.

Tabel S.2

Belangrijkste verschillen Blauwe Stedendriehoek en Groene Valleistad (bron: Ruimtelijke perspectieven Stedendriehoek 2030, maart 2002)





	Blauwe Stedendriehoek	Groene Valleistad
Water	Blauwrode bypass Uitbouw sprengen en beken Retentie- en kwelgebieden	Blauwgroene bypass Vergroenen bestaande weteringen
Natuur	Natte natuur (kwelgebied) Ecologische waarden	Droge natuur (oever/stuwwallen) Landschappelijke waarden
Infrastructuur	Verbreding A1 NS-spoor benutten (lighttrain) Station Twello en voorstadhalten	Verbetering provinciale wegen Ontwikkeling lighttrain 5 nieuwe stations in landelijk gebied
Woningbouw	Verweving met water Gericht op de drie steden Twee riviersprongen	Verweving met landschap Gericht op lighttrainstations Drie nieuwe dorpen in middengebied
Bedrijventerrein	Compacte clusters langs A1 Brainparks op wegen gericht	Verspreid rond A1 en stations Brainparks ook op OV gericht
Voorzieningen	Gelijkwaardige verdeling Vooral in de drie steden Inpassing leisure in bestaande stad	Specialisatie tussen steden Ook op afstand van de steden Ruimte voor grootschalige leisure in buitengebied
Landbouw	Noord A1: traditionele landbouw Zuid A1: water/ecologisch boeren	Verbrede landbouw middengebied Stadslandbouw
Recreatie	Extensieve natuurrecreatie Bussloo schakel in eco-zone Eco-toerisme	Intensieve gebruiksnatuur Centrale ligging Bussloo (regiopark) (Buiten-)activiteitentoerisme

Het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek

Op basis van een bestuurlijke discussie over de twee ruimtelijke perspectieven is gekozen voor de visie van de Blauwe Stedendriehoek met elementen uit de Groene Valleistad. Daarbij is nader ingezoomd op een aantal spannende kwesties (stadsuitbreiding Veluwezoom, blauwrode bypass Deventer, Regionaal bedrijventerrein, leefbaarheid kleine kernen, landbouw in het middengebied, omvang programma Zutphen De Hoven) waarover meer inzicht nodig was om tot een zorgvuldige besluitvorming te komen. De volgende keuzen zijn in het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek (zie afbeelding S.1) verwerkt:

Keuzen laag 1 (water, natuur en landschap)

- Ontwikkelen van blauwe bypasses in de IJssel als oplossingsrichting voor waterafvoer, overlast en berging (wanneer nut en noodzaak worden aangetoond);
- Natte natuur in de vorm van een samenhangende ecologische zone ten zuiden van de A1;
- Een Groene Carré met een landgoedachtige invulling ten noorden van de A1.

Keuzen laag 2 (infrastructuur en bereikbaarheid)

- Verbreden van de snelweg A1 ten behoeve van een betere doorstroming en interne bereikbaarheid;
- Ontwikkelen en uitvoeren van regiorail tussen de steden met enkele voorstadhalten;
- Versterken positie van het regionale (snel)busnetwerk en het lokale fietsvervoer.

Keuzen laag 3 (verstedelijking)

- Maximale inzet op grondige herstructurering van bestaande steden en dorpen;
- "Samen springen": de ruimtelijke mogelijkheden voor sprongen over fysieke barrières (IJsselsprongen en sprong over de A50) worden in regionaal verband bepaald;
- Zoekgebieden voor nieuwe werklocaties bevinden zich in een brede zone langs de A1.

Het vastgestelde Structuurbeeld vormt de basis voor het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek.

S4 Aanpak milieubeoordeling

Aan de Regionale Structuurvisie ligt een aantal keuzen ten grondslag die in het milieurapport zijn getoetst:

- Niveau 1: bundelen of spreiden ?
- Niveau 2: ruimtelijk perspectief Blauwe Stedendriehoek of Groene Valleistad?
- Niveau 3: welke locaties worden gekozen voor verstedelijking en wat zijn de effecten van het recreatiepark Bussloo?

Milieubeoordeling op niveau 1 en niveau 2

Op niveau 1 is getoetst op de mate waarin bundeling of spreiding zich verhoudt tot het Rijks- en provinciaal beleid ten aanzien van verstedelijking en omgevingskwaliteit. Op niveau 2 is getoetst of de keuze voor het ontwikkelingsperspectief, dat ten grondslag ligt aan de structuurvisie, gemaakt is op basis van een integrale beschouwing van relevante aspecten waarbij de milieuaspecten volwaardig zijn meegenomen.

Milieubeoordeling op niveau 3

Op niveau 3 zijn de effecten van een aantal locatiealternatieven beoordeeld aan de hand van een groot aantal beoordelingscriteria (zie tabel S3), die zijn afgeleid uit het relevant beleid, de doelen van de structuurvisie en het advies van de Commissie m.e.r. over de Notitie reikwijdte en detailniveau (augustus 2004).

Tabel S.3

Beoordelingskader

Ordeningslaag	Aspect	Effect	Beoordelingscriteria
Laag 1: ondergrond	Bodem en water	Aantasting waardevolle bodem- en watergebieden	Ruimtebeslag waterbergingsgebieden (u) Ruimtebeslag grondwater- en drinkwaterbeschermingsgebieden (v) Ruimtebeslag aardkundig waardevolle gebieden (V)
	Natuur	Aantasting beleidsmatig beschermde natuurgebieden en soorten	Ruimtebeslag PEHS/Natuurbeschermingswetgebieden (U) Doorsnijding van ecologische verbindingszones (U) Ruimtebeslag op robuuste ecologische verbindingen (U) Ruimtebeslag speciale beschermingszones Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (U) Ruimtebeslag speciale beschermingszones Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (externe werking) (U) Ruimtebeslag op overige beleidsmatig beschermde gebieden (V) Aantasting bescherming soorten i.k.v. de Flora- en faunawet/Habitatrichtlijn (V/U)
	Landschap	Aantasting waardevolle landschapsgebieden	Ruimtebeslag landschappelijk waardevol gebied (V) Ruimtebeslag cultuurhistorisch waardevol gebied (V) Ruimtebeslag archeologisch waardevol gebied liggen (V) Aantasting historische geografie (V)
Laag 2: netwerken	Verkeer en vervoer	Bereikbaarheid autoverkeer	Snelweg binnen 15 of 30 minuten bereikbaar (R) Ontsluiting door de regionale hoofdinfrastructuur (R) Bereikbaarheid steden (R)
		Bereikbaarheid OV	Trein- of lighttrain halte binnen een afstand van 5 km (R) Mogelijkheden om locatie door trein- of lighttrain bereikbaar te maken (R)
		Ligging woonlocaties ten opzichte van werkgelegenheidsconcentraties	Afstand woningbouwlocaties tot werkgelegenheidsconcentraties (R)
		Ligging werkgebieden ten opzichte van woongebieden	Bereikbaarheid per fiets (R)
Laag 3: occupatiepatronen	Woon- en leefmilieu	Nabijheid stedelijke voorzieningen (in geval van woningbouw)	Afstand woningbouwlocaties tot stedelijke centra (Apeldoorn, Deventer, Zutphen) (R)
		Omgevingskwaliteit (in geval van woningbouw)	Nabijheid van hinderbronnen (geluid, trillingen, lucht, veiligheid) voor woningbouwlocaties (R)
		Versterking woonkwaliteit door combinaties met blauw/groen	Nabijheid maatregelen groen en blauw uit het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030 (R)
		Geschiktheid watersituatie voor woningbouw of bedrijventerreinen	Ligging locatie in kwelgebieden (R)
		Mate van bundeling met hinderbronnen (in geval van bedrijventerreinen)	Bundeling met overige hinderbronnen (infrastructuur, bedrijventerreinen) (R)
		Zichtlocatie/hoogwaardige uitstraling bedrijfsterrein	Ligging nabij een snelweg (R)
U = uitsluitend criterium V= randvoorwaardenstellend criterium R= rangschikkend criterium			

Het beoordelingskader en de wijze van effectbeoordeling is afgestemd op het abstractieniveau van de structuurvisie dat zich met name richt op de locatiekeuze voor verstedelijkingslocaties. De grenzen van de locaties zijn globaal en over de inrichting worden in de structuurvisie geen uitspraken gedaan. Er zijn vanwege hun verschillende aard op enkele punten verschillen tussen het beoordelingskader dat voor woningbouw- of bedrijfslocaties is gebruikt.

De effecten van de verstedelijkingslocaties zijn bepaald ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling. De wijze waarop de effecten zijn beoordeeld is gedetailleerd beschreven in het hoofdrapport (zie paragraaf 4.5). Aan de locaties is per beoordelingscriterium een relatieve score (- -, -, 0, +, ++) toegekend. Aan de hand hiervan ontstaat een overzicht van de voor- en nadelen van de locaties ten opzichte van elkaar. Voor de afweging en keuze van de locaties mogen de minnen en plussen (in één kolom) niet bij elkaar worden opgeteld. Dit omdat dan appels en peren met elkaar worden vergeleken. Wel kan gekeken worden welke locaties de minst negatieve of de meest positieve scores hebben op de verschillende beoordelingscriteria.

Opgemerkt wordt dat de beoordelingscriteria beleidsmatig gezien van elkaar verschillen. Zo geldt er bijvoorbeeld voor de ecologische infrastructuur (EHS) en de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden een strikte bescherming. Ingrepen met effecten op deze gebieden mogen alleen worden gepleegd als er geen alternatieven beschikbaar zijn, er sprake is van een groot of dwingend maatschappelijk belang en als er compensatie plaatsvindt. In de situatie van de Stedendriehoek komt deze beschermingsformule er op neer dat er in de EHS en Vogel- of Habitatrichtlijngebieden geen woningbouw- of bedrijvenlocaties aangelegd kunnen worden. Ruimtebeslag op deze gebieden heeft dus een uitsluitende werking en worden daarom *uitsluitende crit*eria genoemd.

Daarnaast zijn er beoordelingscriteria die betrekking hebben op een waardevol gebied, maar waar de beschermingsstatus niet zo stringent is als bij de EHS of de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Het gaat bijvoorbeeld om landschappelijk of cultuurhistorisch waardevolle gebieden. Beleidsmatig gezien is ruimtebeslag hier vaak mogelijk als er wordt voldaan aan randvoorwaarden ten aanzien van de inpassing van een woningbouw- of bedrijvenlocatie. Dit worden *randvoorwaardenstellende crit*eria genoemd.

Tenslotte zijn er beoordelingscriteria waar geen beschermingsstatus of eenduidige beleidsuitspraken aan gekoppeld zijn. Deze criteria zijn het minst "hard" en geven alleen een inzicht in de voor- of nadelen van een bepaalde locatie en worden *rangschikkende criteria* genoemd.

In tabel S.3 is per criterium aangegeven of het een uitsluitend, randvoorwaardenstellend of rangschikkend criterium betreft. Daaruit blijkt dat de uitsluitende en randvoorwaardenstellende criteria alleen in laag 1 aanwezig. De overige lagen zijn vooral rangschikkend van aard.

S5 Milieubeoordeling

MILIEUBEOORDELING NIVEAU 1 EN 2: BUNDELING EN ONTWIKKWLINGSPERSPECTIEF

Niveau 1: bundelen of spreiden?
Milieu heeft een duidelijke rol gespeeld bij de keuze voor bundeling binnen het bundelingsgebied. De keuze voor bundeling is in lijn met het Rijks- en provinciaal verstedelijkingsbeleid (optimale benutting van ruimte, infrastructuur, voorzieningen en maatschappelijke netwerken) en omgevingsbeleid (ontzien kwetsbare waarden). Binnen het bundelingsgebied bevinden zich voldoende mogelijkheden voor verstedelijking terwijl belangrijke omgevingswaarden kunnen worden ontzien.

Niveau 2: ruimtelijk perspectief Blauwe Stedendriehoek of Groene Valleistad?
De twee ruimtelijke perspectieven zijn ontwikkeld aan de hand van de zeefkaart die is opgebouwd uit gebieden met beleidsstatus en gebieden met een actuele milieuwaarde. De belangrijkste omgevingsaspecten[3] liggen daarmee aan de basis van de planvorming. De zeefkaart levert potenties en/of voorwaarden voor duurzame ontwikkeling. Daarnaast is de planvorming ingegeven door overwegingen ten aanzien van infrastructuur en het woon-/werk- en leefmilieu. Genoemd worden de beperkingen van de toename van de automobiliteit, hoogwaardig openbaar vervoer, verruiming van het scala aan bijzondere woon- werkmilieus, versterking van landschappelijke variatie en meervoudig grondgebruik.

De ruimtelijke perspectieven zijn door de regio met elkaar vergeleken op basis van milieu[4]- en economische aspecten. Op basis van deze vergelijking is een bestuurlijke keuze gemaakt voor de uitwerking van het Ruimtelijk Structuurbeeld 2030 met een accent op het perspectief Blauwe Stedendriehoek met elementen uit het perspectief Groene Valleistad.

De conclusie is dat bij de bestuurlijke keuze de belangrijkste milieuaspecten (natuur, bodem en water, landschap, infrastructuur, woon- en leefomgeving) van de ruimtelijke perspectieven zijn meegewogen. De kansen en beperkingen voor mens en milieu zijn daardoor op een volwaardige wijze in de besluitvorming betrokken.

Op slechts twee plaatsen is verstedelijking voorzien in gebied dat voor verstedelijking is uitgesloten onder randvoorwaarden van water. Dit hangt samen met de benodigde ruimte in het kader van Ruimte voor de Rivier die op de zeefkaart is aangegeven wanneer er sprake

---

[3] Waterberging, Ruimte voor de rivier, te beschermen basissysteem, oppervlaktewater, kwel en infiltratie, wateroverlast, PEHS/Natuurbeschermingswetgebieden, Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, Actuele natuur (nat en droog), cultuurhistorische landschappen en waarden, archeologische monumenten en verwachtingswaarde.

[4] Ecologische potenties/kwaliteit, samenhang/versnippering, natte/droge natuur, kwaliteit watersysteem, duurzaamheid water/natuur, landgoederenzone, dorpse identiteit, mobiliteitsgeleding, bundeling milieulast, benutting bestaand infra, belasting regionale wegen, openbaar vervoer, ontsluiting kernen en linten, omleidingen, bijzondere waterfronten/variatie woonmilieus, gebruikswaarde omgeving, recreatieve waarde.

zou zijn van mogelijk noodzakelijke bypasses. De verstedelijkingslocaties IJsselsprongen liggen echter allen binnendijks en worden in nauwe samenhang met mogelijke bypasses ontwikkeld. Indien de rivierkundige maatregelen buitendijks genomen moeten is er geen sprake van "uitsluiten van verstedelijking onder randvoorwaarden van water".

MILIEUBEOORDELING NIVEAU 3: LOCATIES

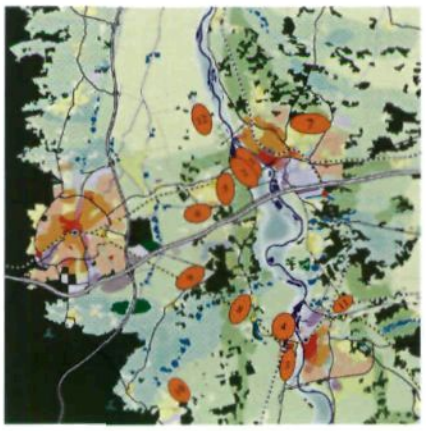
Locatiealternatieven: welke locaties voor verstedelijking zijn onderzocht?

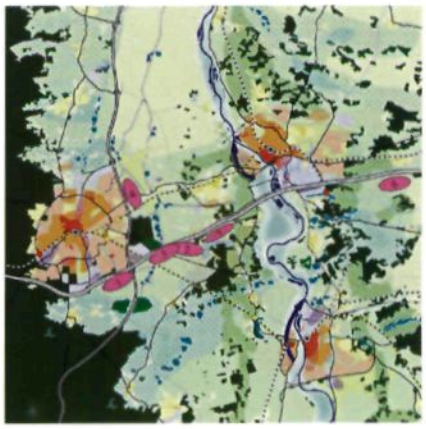
Tabel S.4 geeft een overzicht van de onderzochte locaties voor woningbouw en bedrijven. De woningbouwlocaties 1 tot en met 4 en de bedrijventerreinlocaties 1 en 2 passen in het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030. De overige locaties passen hier niet binnen, maar zijn onderzocht om de gemaakte keuzen in het structuurbeeld nader te toetsen. De locaties bieden voldoende ruimte voor 3000 woningen respectievelijk 150 ha bedrijventerrein en vallen deels binnen en deels buiten het bundelingsgebied. Het vigerend streekplanbeleid biedt hier ruimte voor verstedelijking of de locaties zijn in het gevoerde maatschappelijk debat naar voren gebracht. Door het gekozen abstractieniveau is niet uitgegaan van precieze locatiebegrenzingen en liggen deze locaties op de kaart deels buiten gebieden waar verstedelijking in principe mogelijk is.

Tabel S.4

Onderzochte locaties voor grootschalige woningbouw en een regionaal bedrijventerrein

Woningbouwlocaties binnen het gekozen perspectief		Overige woningbouwlocaties	
1	IJsselsprong Deventer (binnen)	5	Twello - Oost
2	IJsselsprong Deventer (buiten)	6	Twello – Zuid
3	IJsselsprong Zutphen (zuidelijk)	7	Deventer NO-plus
4	IJsselsprong Zutphen (westelijk)	8	Voorst
		9	Klarenbeek
		10	Eeerbeek - Noord
		11	Zutphen-Oost
		12	Terwolde
Bedrijventerreinlocaties binnen het gekozen perspectief		**Overige bedrijvenlocaties**	
1	Beekbergen	3	Grote KAR
2	VAR	4	Apeldoorn NO-plus
		5	Posterenk
		6	Bathmen





De verstedelijkingslocaties en hun milieueffecten

Effecten van de woningbouwlocaties

Tabel S.5

Effecten op bodem en water van woningbouwlocaties

Criteria uit laag 1 (ondergrond)	IJsselsprong Deventer (binnen)	IJsselsprong Deventer (buiten)	IJsselsprong Zutphen (zuidelijk)	IJsselsprong Zutphen (westelijk)	Zutphen-Oost	Twello-Oost	Twello-Zuid	Voorst	Klarenbeek	Deventer NO-plus	Eerbeek-noord	Terwolde
Aantasting waardevolle bodem- en watergebieden												
Waterbergingsgebied (U)	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-	-
Grond/drinkwaterbeschermingsgebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–[5]	0	0
Aardkundig waardevol gebied (V)	0	0	-	--	0	0	0	0	--	-	--	-
Archeologisch waardevol gebied (V)	-	-	0	--	0	0	0	-	0	0	0	0

U = uitsluitend criterium V = randvoorwaardenstellend criterium R = rangschikkend criterium

Tabel S.6

Effecten op natuur van de woningbouwlocaties

Criteria uit laag 1 (ondergrond)	IJsselsprong Deventer (binnen)	IJsselsprong Deventer (buiten)	IJsselsprong Zutphen (zuidelijk)	IJsselsprong Zutphen (westelijk)	Zutphen-Oost	Twello-Oost	Twello-Zuid	Voorst	Klarenbeek	Deventer NO-plus	Eerbeek-noord	Terwolde
Aantasting beleidsmatig beschermde natuurgebieden en soorten												
Ruimtebeslag Provinciale Ecologische hoofdstructuur/ Natuurbeschermingswetgebied (U)	0	-	0	0	0	-	0	0	-	-	--	0
Mate van doorsnijding van ecologische verbindingszones (U)	0	-	0	0	0	-	0	0	-	0	--	0
Ruimtebeslag op robuuste ecologische verbindingszones (U)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ruimtebeslag beschermingszones Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (U)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beschermingszones Europese Vogel- en Habitatrichtlijn: externe werking	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ruimtebeslag op overige beleidsmatig beschermde gebieden (V)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beschermde soorten: Flora- en faunawet / Habitatrichtlijn (V/U)	-	-	-	-	--	-	--	--	-	-	--	--

U = uitsluitend criterium V = randvoorwaardenstellend criterium R = rangschikkend criterium

[5] Bij Deventer NO-plus ligt een waterwinningsgebied met een voorwaardelijke vergunning. In verband hiermee is de score -- toegekend. Wanneer de waterwinning wordt beëindigd, is woningbouw niet onmogelijk. De score wordt dan 0.

Tabel S.7

Effecten op landschap van de woningbouwlocaties

Criteria uit laag 1 (ondergrond)	IJsselsprong Deventer (binnen)	IJsselsprong Deventer (buiten)	IJsselsprong Zutphen (zuidelijk)	IJsselsprong Zutphen (westelijk)	Zutphen-Oost	Twello-Oost	Twello-Zuid	Voorst	Klarenbeek	Deventer NO-plus	Eerbeek-noord	Terwolde
Aantasting waardevolle landschapsgebieden												
Landschappelijk waardevol gebied (V)	0	0	--	--	0	-	-	0	-	-	0	0
Cultuurhistorisch waardevol gebied (V)	0	0	-	-	0	--	0	-	0	-	0	-
Archeologisch waardevol gebied (V)	0	-	0	0	-	-	0	-	0	0	0	0
Historische geografie (V)	0	-	-	-	0	--	0	-	0	-	-	--

U = uitsluitend criterium V = randvoorwaardenstellend criterium R = rangschikkend criterium

I: Conclusies ten aanzien van de locaties passend binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld

De beide locaties voor de IJsselsprong Deventer scoren gunstiger voor bodem en water, landschap en cultuurhistorie dan de beide locaties voor de IJsselsprong Zutphen. Tussen de varianten van beide IJsselsprongen is ook een aantal verschillen. De locatie IJsselsprong Deventer (variant buiten) en de locatie IJsselsprong Zutphen (zuidelijke variant) zijn beter in te passen waar het gaat om natuur dan de overige twee locaties. Voor alle alternatieven geldt dat aandacht moet zijn voor eventuele archeologische waarden. Onderstaand is een en ander toegelicht:

- De woningbouwlocaties hebben nauwelijks invloed op bodem en water. Alleen beide varianten voor de IJsselsprong Zutphen leiden tot ruimtebeslag op aardkundig waardevol gebied. De westelijke variant beslaat een groter waardevol gebied. Hier is bij eventuele uitwerking van de plannen een extra ontwerpopgave aan de orde, met name daar waar vergravingen aan de orde zijn.
- Alle woningbouwlocaties hebben een negatief effect op natuur. Ze liggen namelijk in een gebied met beschermde soorten. De IJsselsprong Deventer (binnen) ligt daarnaast deels in de EHS (de Dijkhof en de Fliert), evenals de westelijke variant van de IJsselsprong Zutphen (de Hoendernesterbeek). Door een zorgvuldige inpassing kunnen effecten op de EHS worden voorkomen of beperkt.
- IJsselsprong Deventer (variant buiten) ligt deels in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde (score -). Bij de verdere uitwerking van de nog te kiezen woningbouwlocatie(s), is nader archeologisch onderzoek nodig om de effecten beter in beeld te brengen en negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen (door beperking ruimtebeslag of opgravingen).
- Alleen beide varianten voor de IJsselsprong Zutphen liggen in een gebied waar landschapsbehoud wordt nagestreefd en dat (deels) is aangeduid als cultuurhistorisch waardevol (met de waarde "midden"). Bij de uitwerking van deze locaties zal in het kader van cultuurhistorie bijzondere aandacht nodig zijn voor het behoud en bescherming van het IJsselfront.

II: Conclusies ten aanzien van de locaties niet passend in Ruimtelijk Structuurbeeld

De effectsores van de locaties die niet passen in het Ruimtelijk Structuurbeeld (II) zijn op 12 van de 14 beoordelingscriteria vergelijkbaar of (iets) slechter dan de effectscores van de locaties die passen binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld (I). Alleen ten aanzien van archeologisch waardevolle gebieden scoren de locaties die niet passen in het Ruimtelijk Structuurbeeld (II) over het algemeen beter. Ten aanzien van landschappelijk waardevol gebied scoren de twee locaties voor de IJselsprong bij Zutphen (I) slechter dan de locaties die niet passen binnen het structuurbeeld (II).

Tabel S.8

Effecten op infrastructuur van woningbouwlocaties

Criteria uit laag 2 (netwerken)	IJsselsprong Deventer (binnen)	IJsselsprong Deventer (buiten)	IJsselsprong Zutphen (zuidelijk)	IJsselsprong Zutphen (westelijk)	Zutphen-Oost	Twello-Oost	Twello-Zuid	Voorst	Klarenbeek	Deventer NO-plus	Eerbeek-noord	Terwolde
Bereikbaarheid autoverkeer												
Snelweg binnen 15 (++) of 30 (+) minuten bereikbaar (R)	++	++	+	+	++	++	++	++	++	+	++	+
Locatie wordt goed ontsloten door de regionale hoofdinfrastructuur (R)	++	++	++	++	+	++	++	++	++	++	- -	- -
Bereikbaarheid van de steden vanaf de locatie (R)	++	++	++	++	+	++	++	++	++	+	+	+
Bereikbaarheid OV												
Trein/lighttrain-halte binnen 5 km (R) *	+	+	+/ ++	+/ ++	+	++	+	++	++	+	- -[6]	+
Ligging van de locaties t.o.v werkgelegenheidsconcentraties												
Ligging locaties ten opzichte van werkgelegenheidsconcentraties (R)	++	++	0	0	0	+	+	0	0	0	-	0

U = uitsluitend criterium V = randvoorwaardenstellend criterium R = rangschikkend criterium

* Bij de aanleg van een lighttrain station bij een van de IJsselsprongen bij Zutphen, zal station Voorst gesloten moeten worden, omdat anders de afstand tussen de stations te gering worden voor een efficiënt railverkeer

I: Conclusies ten aanzien van de locaties passend binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld

- De locaties zijn goed ontsloten door infrastructuur, waardoor de steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen goed bereikbaar zijn. Een verschil tussen de locaties is dat de beide varianten voor de IJsselsprong Deventer beter ontsloten zijn door de A1 dan de twee andere locaties.
- De locaties zijn goed ontsloten door OV. Wanneer in het kader van regiorail een station bij de IJsselsprong Zutphen gerealiseerd kan worden, scoren deze locaties beter.
- De beide varianten voor de IJsselsprong Deventer liggen centraler ten opzichte van werkgelegenheidsconcentraties dan de andere twee locaties, wat gunstig is.

[6] Bij de locatie Eerbeek-Noord bestaan ook geen mogelijkheden voor de aanleg een trein- of treinaansluiting, bij gebrek aan bestaand spoor in de buurt.

II: Conclusies ten aanzien van de locaties niet passend in Ruimtelijk Structuurbeeld

De effectsores van de locaties die niet passen in het Ruimtelijk Structuurbeeld (II) zijn op alle 5 beoordelingscriteria vergelijkbaar of (iets) slechter dan de effectscores van de locaties die passen binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld (I). De locaties voor de IJsselsprong bij Deventer (I) scoren duidelijk beter wat betreft de ligging ten opzichte van werkgelegenheidsconcentraties.

Tabel S.9

Effecten op woon- en leefmilieu van de diverse woningbouwlocaties

Criteria uit laag 3 (occupatiepatronen)	IJsselsprong Deventer (binnen)	IJsselsprong Deventer (buiten)	IJsselsprong Zutphen (zuidelijk)	IJsselsprong Zutphen (westelijk)	Zutphen-Oost	Twello-Oost	Twello-Zuid	Voorst	Klarenbeek	Deventer NO-plus	Eerbeek-noord	Terwolde
Nabijheid stedelijke voorzieningen (kwalitatief) (tussen haakjes de werkelijke afstand in km) (R)	++ (1)	++ (1,5)	++ (1)	++ (1)	+ (3,5)	+ (4)	- (7)	0 (5)	-- (9)	+ (4)	-- (9)	- (7)[7]
Omgevingskwaliteit (geluid, trillingen, lucht, externe veiligheid) (R)	--	--	--	--	--	-	0	--	--	0	0	0
Afwezigheid van barrièrewerking in woonwijk (R)	-	--	++	++	++	++	++	-	-	++	-	++
Geschiktheid watersituatie voor woningbouw	-	-	--	--	--	-	-	0	-	--	-	0
Versterking woonkwaliteit door combinaties met blauw/groen (R)	++	++	++	++	+	+	0	+	+	+	+	0

U = uitsluitend criterium V = randvoorwaardenstellend criterium R = rangschikkend criterium

Conclusies ten aanzien van de locaties passend binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld

- Alle locaties liggen zeer nabij stedelijke voorzieningen (ziekenhuizen, voortgezet onderwijs (MBO/HBO), culturele voorzieningen (theater, schouwburg), stedelijke winkelcentra en recreatievoorzieningen), wat gunstig is voor het woon- en leefmilieu.
- Alle locaties scoren ook gunstig, waar het gaat om combinatiemogelijkheden met een eventuele bypass in het kader van Ruimte voor de Rivier. Indien een bypass geen doorgang vindt, treedt dit positieve effect niet op.
- Omdat de locaties nabij diverse infrastructuurlijnen liggen, is er een relatief grote noodzaak aanwezig om maatregelen te treffen die eventuele hinder (geluid, lucht, veiligheid) te beperken.
- Alleen de beide varianten voor de IJsselsprong Deventer worden doorsneden door belangrijke infrastructuur, waarbij het effect in de variant buiten groter is.
- De beide varianten voor de IJsselsprong Zutphen liggen grotendeels in de uiterwaard dan wel in kwelgebied, terwijl de andere twee locaties slechts voor een deel in dergelijke gebieden ligt. De varianten voor de IJsselsprong Zutphen zijn daarmee minder geschikt voor woningbouw.

[7] Vanwege de bijzondere ligging van Terwolde (hemelsbreed een korte afstand tot Deventer, maar daarvan gescheiden door de IJssel) is de afstand met een ophoging van 20 % gecorrigeerd.

Conclusies ten aanzien van de locaties niet passend in Ruimtelijk Structuurbeeld

De effectsores van de locaties die niet passen in het Ruimtelijk Structuurbeeld (II) zijn op 3 van de 5 beoordelingscriteria vergelijkbaar of (iets) slechter dan de effectscores van de locaties die passen binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld (I). Op twee criteria (omgevingskwaliteit en geschiktheid watersituatie voor woningbouw) scoren de locaties buiten het Ruimtelijk Structuurbeeld (II) gelijkwaardig tot beter.

Effecten van de bedrijvenlocaties

Tabel S.10

Effecten op bodem en water van de diverse bedrijventerreinlocaties

Criteria uit laag 1 (ondergrond)	Beekbergen	VAR	Grote Kar	Apeldoorn NO	Posterenk	Bathmen
Aantasting waardevolle bodem- en watergebieden						
Waterbergingsgebied (U)	0	0	-	0	0	0
Grond/drinkwaterbeschermingsgebied (V)	0	0	0	0	0	0
Aardkundig waardevol gebied (V)	0	0	0	0	0	0

U = uitsluitend criterium V = randvoorwaardenstellend criterium R = rangschikkend criterium

Tabel S.11

Effecten op natuur van de diverse bedrijventerreinlocaties

Criteria uit laag 1 (ondergrond)	Beekbergen	VAR	Grote Kar	Apeldoorn NO	Posterenk	Bathmen
Aantasting beleidsmatig beschermde gebieden en soorten						
Ruimtebeslag Provinciale Ecologische hoofdstructuur/ Natuurbeschermingswetgebied (U)	0	0	-	0	0	0
Mate van doorsnijding van ecologische verbindingszones (U)	0	0	--	0	0	0
Ruimtebeslag op robuuste ecologische verbindingszones (U)	0	0	0	0	0	0
Ruimtebeslag beschermingszones Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (U)	0	0	0	0	0	0
Beschermingszones Europese Vogel- en Habitatrichtlijn: externe werking (U)	0	0	0	0	0	0
Ruimtebeslag op overige beleidsmatig beschermde gebieden (V)	0	0	0	0	0	0
Beschermde soorten: Flora- en faunawet / Habitatrichtlijn (V/U)	-	-	-	0	-	-

U = uitsluitend criterium V = randvoorwaardenstellend criterium R = rangschikkend criterium

Tabel S.12

Effecten op landschap van de diverse bedrijventerreinlocaties

Criteria uit laag 1 (ondergrond)	Beekbergen	VAR	Grote Kar	Apeldoorn NO	Posterenk	Bathmen

Aantasting waardevolle landschapsgebieden						
Landschappelijk waardevol gebied (V)	0	0	0	0	0	0
Cultuurhistorisch waardevol gebied (V)	0	0	0	0	0	-
Archeologisch waardevol gebied (V)	0	0	0	0	0	- -
Historische geografie (V)	0	0	-	0	0	0
U = uitsluitend criterium V = randvoorwaardenstellend criterium R = rangschikkend criterium						

I: Conclusies ten aanzien van de locaties passend binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld

Er is geen verschil in effecten tussen de locaties voor wat betreft bodem, water, natuur en landschap.

- De locaties Beekbergen en VAR hebben geen effect op bodem, water en landschap.
- *De locaties hebben een negatief effect op natuur. Ze liggen namelijk in een gebied met* beschermde soorten.

II: Conclusies ten aanzien van de locaties niet passend in Ruimtelijk Structuurbeeld

De effectsores van de locaties die niet passen in het Ruimtelijk Structuurbeeld (II) zijn op alle 13 beoordelingscriteria vergelijkbaar dan de effectscores van de locaties die passen binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld (I). De locaties Grote Kar en Bathmen (II) scoren op enkele criteria (iets) slechter).

Tabel S.13

Effecten op infrastructuur van de diverse bedrijventerreinlocaties

Criteria uit laag 2 (netwerken)	Beekbergen	VAR	Grote Kar	Apeldoorn NO	Posterenk	Bathmen
Bereikbaarheid autoverkeer						
Snelweg binnen 15 min bereikbaar (R)	++	++	++	++	++	++
Locatie wordt goed ontsloten door Regionale wegenstructuur (R)	+	++	++	++	++	0
Bereikbaarheid OV						
Mogelijkheden om locatie door trein of lighttrain bereikbaar te maken (R)	-					
Ligging t.o.v. woongebieden						
Bereikbaarheid per fiets (< 5 km) (R)	++	0	+	++	- -	- -
U = uitsluitend criterium V = randvoorwaardenstellend criterium R = rangschikkend criterium						

I: Conclusies ten aanzien van de locaties passend binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld

- De locatie Beekbergen scoort voor infrastructuur beter dan de locatie VAR:
- De locaties zijn goed ontsloten voor autoverkeer. Een verschil tussen de locaties is dat bij Beekbergen een nieuwe aansluiting op de A1 nodig zou zijn via de Landdrostlaan.
- De locatie Beekbergen is beter bereikbaar met de fiets dan de locatie VAR.

II: Conclusies ten aanzien van de locaties niet passend in Ruimtelijk Structuurbeeld

De effectsores van de locaties die niet passen in het Ruimtelijk Structuurbeeld (II) zijn op alle drie beoordelingscriteria vergelijkbaar met de effectscores van de locaties die passen binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld (I). Posterenk en Bathmen (II) scoren duidelijk negatief ten opzichte van de locaties binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld (I).

Tabel S.14

Effecten op woon- en leefmilieu van de diverse bedrijventerreinlocaties

Criteria uit laag 3 (occupatiepatronen)	Beekbergen	VAR	Grote Kar	Apeldoorn NO	Posterenk	Bathmen
Mate van bundeling met hinderbronnen (R)	++	++[8]	++	++	+	+
Geschiktheid watersituatie voor bedrijventerrein	0	- -	- -	0	0	0
Zichtlocatie/hoogwaardige uitstraling bedrijfsterrein (R)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

U = uitsluitend criterium V = randvoorwaardenstellend criterium R = rangschikkend criterium

Conclusies ten aanzien van de locaties passend binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld

- De beide locaties liggen nabij hinderbronnen. Omdat een regionaal bedrijventerrein ook hinder met zich meebrengt (geluid, lucht, veiligheid), is sprake van bundeling van hinderbronnen. Dit is positief gewaardeerd.
- De locatie VAR ligt in een gebied met een hoge grondwaterstand/kwelgebied. Deze locatie is daarom minder geschikt om te bouwen.
- Door de ligging nabij de A1 is bij beide locaties sprake van een zichtlocatie (locatie met een hoogwaardige uitstraling).

Conclusies ten aanzien van de locaties niet passend in Ruimtelijk Structuurbeeld

De effectsores van de locaties die niet passen in het Ruimtelijk Structuurbeeld (II) zijn op alle drie beoordelingscriteria vergelijkbaar met de effectscores van de locaties die passen binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld (I).

Milieubeoordeling niveau 3: effecten recreatiepark Bussloo

Voor het bestaande recreatiepark Bussloo heeft de regio Stedendriehoek het voornemen om er een regionaal park van formaat van te maken. Bussloo functioneert op dit moment namelijk als regionaal recreatiegebied, maar heeft een beperkte uitstraling. De precieze invulling van het recreatiepark Bussloo is echter nog onduidelijk. De m.e.r. plicht is van toepassing vanaf een oppervlak van 50 ha en een bezoekersaantal van totaal meer dan 500.000 personen per jaar. Aangezien het totaal aantal bezoekers momenteel al ca 1 miljoen per jaar is en de opgave 50 ha (zie hoofdstuk 2), is de verwachting dat het voornemen m.e.r.-plichtig zal zijn. Om die reden wordt onderstaand globaal ingegaan op de mogelijke milieueffecten. Indien na uitwerking van het voornemen blijkt dat de activiteit inderdaad m.e.r.-plichtig is, zal een inrichtings-MER nodig zijn, waarbij mogelijke inrichtingsalternatieven dienen te worden onderzocht en in meer detail naar de milieueffecten moet worden gekeken.

Bodem, water, natuur, landschap

Ten zuiden van de recreatieplas ligt een gebied dat bodemkundig waardevol is en bovendien onderdeel uitmaakt van de provinciale ecologische hoofdstructuur. Aan de oostzijde van het park loopt bovendien een natte ecologische verbindingszone (tevens

[8] Bundeling met hinderbronnen is een positief effect. Negatief is echter dat deze locatie in het uitloopgebied Weteringse Broek ligt, wat ongunstig is voor het woon- en leefmilieu.

waardevolle lijnvormige watergang). Deze waarden dienen zoveel mogelijk te worden behouden. Met name de natuurwaarden bieden aanknopingspunten voor verdere natuurontwikkeling. Afhankelijk van de inrichting is er netto natuurwinst te behalen. Dit geldt ook voor het (visuele) landschap.

Infrastructuur

Recreatiepark Bussloo is goed bereikbaar per auto (via de A1 en het regionale wegennet). Er is echter geen railstation nabij gelegen. Het gebied is per fiets goed bereikbaar vanuit de nabij gelegen kernen, maar (vanwege de afstand) minder goed bereikbaar vanuit de grote steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen. De bereikbaarheid binnen het recreatiepark (met name voor fietsers) moet een onderwerp van studie zijn bij de nadere uitwerking van het voornemen.

Afhankelijk van het aantal extra bezoekers dat na uitvoering van het voornemen wordt aangetrokken, zal de druk op het regionale wegennet toenemen. Mogelijk ontstaan daardoor knelpunten (zeker op piekmomenten) qua doorstroming, veiligheid en geluidhinder (voor de recreanten, maar ook voor de omliggende woongebieden). Bij de uitwerking van het voornemen dient hier aandacht voor te zijn.

Woon- en leefmilieu

De A1 en enkele regionale wegen doorsnijden het park en leiden daarmee tot barrièrewerking. Bij de inrichting van het park kan hiermee rekening gehouden worden door het ontwerp af te stemmen op de mate van oversteekbaarheid.

Aangenomen wordt dat de recreatiekwaliteit van Bussloo zal toenemen. Hier profiteren de nabij gelegen kernen van, maar ook de grote steden. Dit is gunstig voor de woonkwaliteit. Daar staat voor de nabij gelegen kernen tegenover dat de hinder door aantrekkend verkeer kan toenemen (zie hiervoor). Dit vereist een afgestemde inrichtingsopgave.

S6 Vervolgproces

Het milieurapport en het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie

In het milieurapport is het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030, dat wordt overgenomen in het Voorontwerp van de Regionale Visie Stedendriehoek, getoetst. De conclusies uit het milieurapport ten aanzien van de drie niveaus waarop getoetst is, zijn:

- Niveau 1: Milieu heeft een duidelijke rol gespeeld ten aanzien van de keuze voor bundeling, die in lijn is met het rijks- en provinciaal beleid.
- Niveau 2: Bij de bestuurlijke keuze ten aanzien van het ontwikkelingsperspectief meteen accent op de Blauwe Stedendriehoek is milieu informatie op een volwaardige manier betrokken.
- Niveau 3: De woningbouwlocaties die passen binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld (de locaties voor de IJsselsprongen bij Deventer en Zutphen) hebben over het algemeen weinig negatieve scores op bodem, water, natuur en landschap en positieve scores op infrastructuur. Ze scoren wat betreft woon- en leefmilieu gunstig op de nabijheid van stedelijke voorzieningen en versterking van woonkwaliteit door combinaties met blauw/groen. Omgevingskwaliteit en geschiktheid van de watersituatie voor woningbouw scoren negatief. De woningbouwlocaties die niet passen binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld scoren over het algemeen vergelijkbaar of (iets) negatiever.
- Niveau 3: De locaties voor bedrijven die passen binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld (Beekbergen en VAR) hebben vrijwel geen negatieve scores voor bodem, water, natuur en landschap en scoren over het algemeen positief op infrastructuur en woon- en leefmilieu. Alleen de geschiktheid van de watersituatie van de VAR scoort negatief. De woningbouwlocaties die niet passen binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld scoren over het algemeen vergelijkbaar.
- Niveau 3: Bij de verdere uitwerking van recreatiepark Bussloo dient aandacht te worden besteed aan de samenhang met aanwezige waarden ten aanzien van bodem, water, natuur en landschap. Daarnaast is een goede interne infrastructuur van belang.

Het milieurapport wordt tezamen met het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek ter visie gelegd, waarna de gezamenlijke gemeenteraden de regionale visie zullen vaststellen. Daarbij wordt gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met de ingebrachte zienswijzen, adviezen (bijvoorbeeld in het kader van de uitgevoerde watertoets) en het milieurapport.

Uitwerking Regionale Structuurvisie

De vastgestelde Regionale Visie Stedendriehoek zal door de gemeenten worden uitgewerkt in bestemmingsplannen. Daarbij zal voor m.e.r-plichtige activiteiten (IJsselsprongen, regionaal bedrijventerrein en eventueel recreatiepark Bussloo) de m.e.r.-procedure worden doorlopen.

Kennisleemten

Er zijn geen kennisleemten geconstateerd die de besluitvorming ten aanzien van de Regionale Structuurvisie zouden kunnen beïnvloeden. Voor de verdere planvorming (op inrichtingsniveau) zijn wel een aantal aandachtspunten te benoemen. Het gaat hierbij om de uitvoering van een passende beoordeling in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn, nader onderzoek naar beschermde flora en fauna, archeologische verwachtingswaarde,

afstemming op de waterbergingsgebieden, binnen de zoekgebieden, die nader zullen worden begrensd, filevorming tijdens piekmomenten op het wegennet.

Monitoring

Monitoring zal zich richten op de doorwerking van kaderstellende en richtinggevende uitspraken uit de Regionale Structuurvisie in de gemeentelijke bestemmingsplannen. De Stedendriehoek wil gaan opereren als één woning- en arbeidsmark en zet daartoe jaarlijks een pakket van woningen en werkmilieus in de markt dat aansluit bij de regionale vraag op basis van een regionale programmering. Organisatorisch zal dit aansluiten op het systeem van monitoring en herijking.

Daarnaast zullen de in dit milieurapport gedane voorspellingen ten aanzien van milieueffecten van locaties vergeleken worden met de voorspellingen die gedaan worden in het kader van de op te stellen inrichtings MER-en in het kader van de bestemmingsplanprocedures voor de woningbouw- en bedrijventerreinlocaties en (indien aan de orde) het recreatiepark Bussloo. Op basis hiervan kunnen de effecten na de uitvoering worden getoetst, waarbij zovel mogelijk zal worden aangesloten op bestaande monitoringprogramma's van onder andere de provincies Gelderland en Overijssel.

Aandachtspunten voor het vervolg

Op basis van het milieurapport zijn voor de locaties uit de regionale visie per locatie een aantal specifieke aandachtspunten bij de nadere planvorming geformuleerd.

Aandachtspunten woningbouwlocatie IJsselsprong Deventer

- De woningbouwlocatie ligt (deels) in waardevol archeologisch gebied. Door een zorgvuldige inrichting/inpassing kunnen negatieve effecten worden beperkt. Daarnaast wordt geadviseerd onderzoek te doen naar het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna (passende beoordeling).
- Om wateroverlast (bij overstroming van de IJssel en eventuele kwel) zoveel mogelijk te voorkomen, dient de inrichting van de locatie op de watersituatie te worden aangepast. Het gaat dan zowel om de precieze locatie van woningen, als om technieken die bij de bouw worden toegepast. Voor afstemming van een goede locatie wordt overleg met de waterbeheerders aanbevolen.
- De locatie wordt door relatief veel infrastructuur doorsneden. Dit leidt zowel tot aantasting van de woonkwaliteit, als barrièrewerking. Afscherming van hinderbronnen en extra aandacht voor verbindingswegen/kruisende wegen is dan ook van belang bij de verdere uitwerking van de plannen.
- Bij de IJsselsprong Deventer spelen eventuele risico's ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de IJssel (naast vervoer van dergelijke stoffen per rail en weg). Aanbevolen wordt om in overleg met de beheerder van de IJssel (Rijkswaterstaat) voorzorgsmaatregelen te treffen om schade zoveel mogelijk te voorkomen bij eventuele rampen (opstellen rampenplan).

Aandachtspunten woningbouwlocatie IJsselsprong Zutphen

- De locatie ligt in een landschappelijk en aardkundig waardevol gebied. Bovendien is ter hoogte van de locatie een waterbergingsgebied begrensd. Door een zorgvuldige inrichting/inpassing kunnen negatieve effecten worden beperkt. Zorgvuldig overleg met de waterbeheerders wordt daarbij aanbevolen. Daarnaast wordt geadviseerd onderzoek

te doen naar het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna (passende beoordeling).

- Om wateroverlast (bij overstroming van de IJssel en eventuele kwel) zoveel mogelijk te voorkomen, dient de inrichting van de locatie op de watersituatie te worden aangepast. Het gaat dan zowel om de precieze locatie van woningen, als om technieken die bij de bouw worden toegepast. Voor afstemming van een goede locatie wordt overleg met de waterbeheerders aanbevolen.
- Bij de IJsselsprong Zutphen spelen eventuele risico's ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de IJssel (naast vervoer van dergelijke stoffen per rail en weg). Aanbevolen wordt om in overleg met de beheerder van de IJssel (Rijkswaterstaat) voorzorgsmaatregelen te treffen om schade zoveel mogelijk te voorkomen bij eventuele rampen (opstellen rampenplan).

Aandachtspunten regionaal bedrijventerrein Beekbergen

- De locatie ligt nabij de provinciale ecologische hoofdstructuur. Hier moet in het ontwerp rekening mee worden gehouden. Aanbevolen wordt om daarnaast onderzoek te doen naar het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna. De uitkomsten kunnen betrokken worden bij de verdere uitwerking van de plannen.
- De locatie ligt deels in een gebied waar de watersituatie niet optimaal is om te bouwen. Door de inrichting en de bouwmethode daarop af te stemmen, kan hinder zoveel mogelijk worden voorkomen.

Aandachtspunten recreatiepark Bussloo

- Aantasting van de EHS moet worden voorkomen. Indien toch aantasting plaatsvindt, dient natuur gecompenseerd te worden. Overigens bieden de bestaande natuurwaarden aanknopingspunten voor verdere natuurontwikkeling. Afhankelijk van de inrichting is er netto natuurwinst te behalen. Dit geldt ook voor het (visuele) landschap.
- De bereikbaarheid naar en binnen het recreatiepark (met name voor fietsers) zou een onderwerp van studie moeten zijn bij de nadere uitwerking van het voornemen.
- De extra bezoekers die het park aantrekt, kan leiden tot extra hinder (geluid, veiligheid, bereikbaarheid). Om extra hinder te beperken moet onderzoek worden uitgevoerd naar mitigerende maatregelen.
- Indien bij de verdere uitwerking het park door de A1 wordt doorsneden, dient aandacht te zijn voor geluidhinder, de veiligheid en de bereikbaarheid voor de bezoekers van het park.

S7 Genomen besluiten

In een bijlage van het milieurapport is het relevante beleid ten aanzien van het EU, het Rijk, de provincies (inclusief reconstructieplannen) en waterschapen geïnventariseerd. Mede op basis hiervan zijn de beoordelingscriteria voor de beoordelingscriteria geformuleerd.

HOOFDSTUK

1 Inleiding: Milieurapport/Structuurvisie

Dit milieurapport is het resultaat van een strategische milieubeoordeling (SMB), die de besluitvorming rond het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek moet ondersteunen. Dit hoofdstuk beschrijft in het kort de fasen die doorlopen zijn om tot een Voorontwerp Regionale Structuurvisie voor de Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen te komen. Daarnaast gaat dit hoofdstuk in op de aanleiding, het doel en de aanpak van de SMB. Ook wordt aangegeven wat de mogelijkheden zijn voor inspraak op het Milieurapport. Het hoofdstuk sluit af met een leeswijzer.

1.1 ACHTERGROND

1.1.1 ONTWIKKELING RUIMTELIJK STRUCTUURBEELD STEDENDRIEHOEK 2030

De netwerkgemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Gorssel[9], Voorst en Zutphen (hierna te noemen de regio Stedendriehoek) hebben vanaf 2002 intensief gewerkt aan de vorming van het Stedelijk Netwerk Stedendriehoek. Ook de provincies Gelderland en Overijssel zijn bij deze samenwerking actief betrokken. De samenwerking heeft geleid tot een ruimtelijke structuurbeeld voor de Stedendriehoek (zie afbeelding 1.1). Dit beeld is het vertrekpunt geweest voor het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie en de Strategische Milieubeoordeling (SMB).

Om tot het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030 te komen, zijn de volgende fasen doorlopen:

1 Ontwikkeling van twee ruimtelijke perspectieven (2002)
2a. Uitwerking spannende kwesties (2002)
2b. Maatschappelijk debat (2003)
3. Bestuurlijke tussenbalans (2003)
4. Vaststelling Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030 (2004)

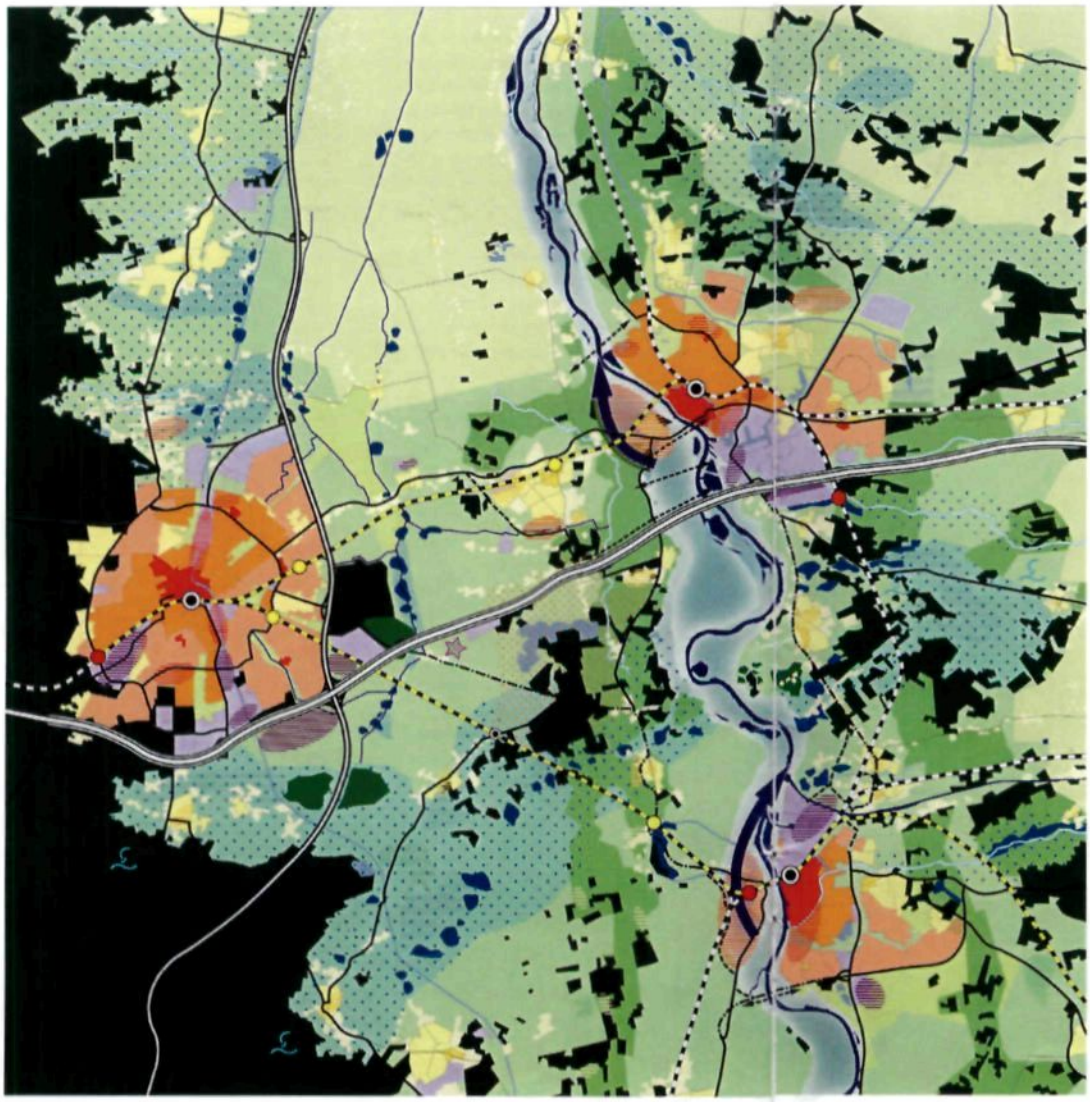
In hoofdstuk 3 wordt een uitgebreide toelichting op de fasen gegeven. Onderstaand wordt kort ingegaan op de fasen.

[9] Door gemeentelijke herindeling is o.a. de gemeente Gorssel samengegaan met de gemeente Lochem. In deze Strategische Milieubeoordeling wordt echter nog gesproken van de gemeente Gorssel.

Afbeelding 1.2

Ruimtelijk Structuurbeeld

Stedendriehoek 2030



Laag 1: ondergrond

- landelijk gebied, landbouw
- landelijk gebied, verbrede ontwikkeling
- natuurontwikkeling
- extensiveren landbouw
- natte natuur
- waterretentie (zoekgebieden)
- stroomgebied IJssel
- vernatten watergangen
- herstel sprengen en beken
- blauwe bypass, PKB ruimte voor de rivier
- terugdringen grondwaterwinning
- bestaande bossen
- nieuwe bossen
- landschapsbouw
- groene buffer (i.r.t. blauwe bypass)

Laag 2: netwerken

- NS-station
- station regiorail, pijplijn
- station regiorail, nieuw
- spoorlijn
- regiorail
- autosnelweg
- verbreding A1
- autoweg
- autoweg, verbeteren doorstroming
- autoweg, nieuw
- keuzeopties nieuwe IJsselbrug

Laag 3: occupatie

- centrum stedelijk milieu
- buiten centrum milieu
- groen stedelijk milieu
- centrum dorps milieu
- dorps woonmilieu
- landelijk woonmilieu
- representatief bedrijventerrein
- regulier bedrijventerrein
- landgoederenzone
- stedelijk uitloopgebied / stedelijk groen
- regionaal park

in- en uitbreiding 2010 - 2030

- stedelijke herstructurering en inbreiding
- stedelijke uitbreiding
- ontwikkeling dorpen
- ontwikkeling landelijk wonen
- representatief bedrijventerrein
- regulier bedrijventerrein
- glastuinbouw (nog aan te geven)
- ruimtereservering bedrijventerrein VAR

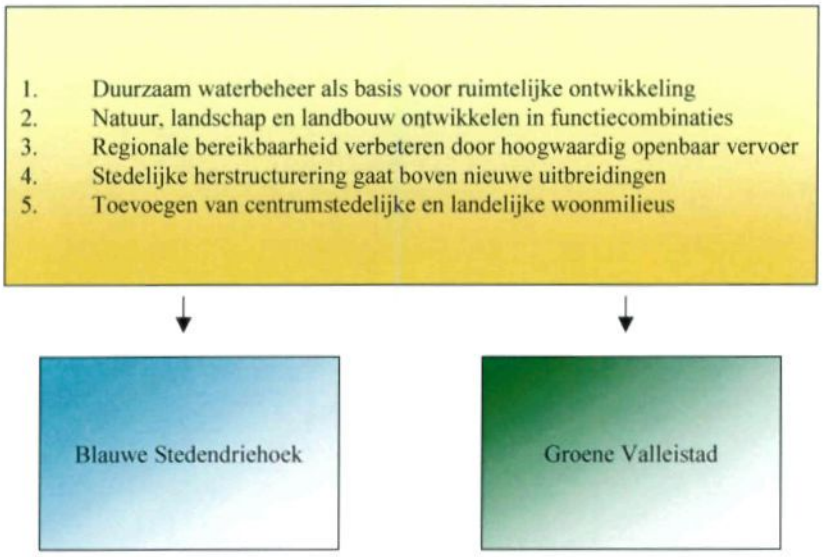
* woningbouwlokaties kleiner dan 50 woningen zijn niet op de kaart weergegeven

Fase 1: Ontwikkeling van twee ruimtelijke perspectieven

Op basis van vijf strategische keuzen zijn twee ruimtelijke perspectieven voor de Stedendriehoek ontworpen (zie afbeelding 1.2).

Afbeelding 1.3

Fase 1: ontwikkelen van twee ruimtelijke perspectieven



De resultaten van deze fase zijn opgenomen in de discussienota "Ruimtelijke perspectieven Stedendriehoek 2030" van maart 2002.

In fase 2 zijn twee parallelle sporen 2a en 2b:

Fase 2a: Uitwerking spannende kwesties

Tijdens de totstandkoming van de ruimtelijke perspectieven zijn enkele spannende kwesties naar voren gekomen. Deze zijn in de tweede fase nader uitgewerkt. Het gaat om de volgende kwesties; woningbouw, regionaal bedrijventerrein, leefbaarheid kleine kernen en landbouw in het middengebied.

De uitwerking van de kwesties is opgenomen in de rapportage "Stedendriehoek 2030: De Kwesties" van maart 2003.

Fase 2b: Maatschappelijk debat

In deze fase heeft een maatschappelijk debat plaats gevonden in de vorm van inloopavonden voor burgers, rondetafelgesprekken en conferenties. De resultaten zijn opgenomen in de "Stedendriehoek 2030: uitkomsten maatschappelijk debat", van februari 2003.

Fase 3: Bestuurlijke tussenbalans

In de derde fase heeft een integratie van fase 2a en 2b plaatsgevonden. Op basis van 10 ambities voor de regio (zie onderstaand kader) zijn er voorstellen gedaan voor een standpunt over de hiervoor genoemde kwesties. Daarnaast heeft er een herijking plaatsgevonden van uitgangspunten en van het regionaal programma. Met de resultaten uit deze fase is een basis gelegd voor de bestuurlijke discussie in de regio. Een en ander is vastgelegd in de rapportage "Stedendriehoek 2030: Tussenbalans".

10 regionale ambities

1. Inzet op duurzaam waterbeheer
2. Ontwikkelen groenblauw raamwerk
3. Impuls voor stedelijke herstructurering
4. IJsselsprongen: verstedelijking met/zonder bypass
5. Hoogwaardige werklocaties A1 met uitstraling
6. Uitbreiding van dorpen binnen het stedelijk netwerk
7. Combinaties van landelijk wonen, recreatie en natuur
8. Bussloo als recreatief uitloopgebied van formaat
9. Verbeteren (boven)regionale wegen en IJsselbruggen
10. Regionaal OV en nieuwe locaties

Fase 4: Vaststelling Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030

In de vierde fase is het Ruimtelijk Structuurbeeld voor de Stedendriehoek 2030 opgesteld (zie afbeelding 1.1). De resultaten zijn opgenomen in het boekje "Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030" van 2 februari 2004. Daarin staan de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de Stedendriehoek. Het gaat onder andere om ontwikkeling van landschap, waterberging, wegenstructuur, openbaar vervoer, recreatie, wonen en ruimte voor bedrijven.

Over het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030 is door de Colleges van B&W op hoofdlijnen overeenstemming bereikt. Het is oriënterend besproken in de Raden/Raadscommissies. Hieruit kwam onder andere de wens naar voren om de locatiekeuzes goed te onderbouwen door ook andere locaties in beschouwing te nemen.

1.1.2 VAN RUIMTELIJK STRUCTUURBEELD NAAR REGIONALE STRUCTUURVISIE

Het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030 is uitgewerkt tot een Voorontwerp Regionale Structuurvisie. Inhoudelijk zijn er geen verschillen tussen het structuurbeeld en het voorontwerp.
Het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie zal samen met onderliggend Milieurapport de inspraak ingaan (zie paragraaf 1.6). Op basis van de inspraakreacties wordt een Ontwerp Regionale Structuurvisie opgesteld. Deze wordt ter visie gelegd. De uiteindelijke Regionale Structuurvisie zal door de gemeenteraden vastgesteld worden als intergemeentelijk structuurplan en de basis vormen voor nadere bestemmingsplannen. Ook zal de Regionale Structuurvisie uitgangspunt zijn voor het nieuwe Streekplan voor Gelderland en (op termijn) het Streekplan Overijssel.

1.2 RELATIE MET ANDERE PLANNEN

Belangrijke planvormingsprocessen in de regio Stedendriehoek, die momenteel parallel lopen aan de procedure rond de Ontwerp Regionale Structuurvisie, zijn:

- PKB Ruimte voor de Rivier; in het kader van de Beleidslijn Ruimte voor de Rivier wordt een MER opgesteld. Daarin wordt onder andere de mogelijkheid onderzocht van bypasses ter hoogte van Deventer en Zutphen.
- Tracé/m.e.r. procedure A1 Barneveld – Deventer en Deventer-Hengelo: in het kader van een nog uit te brengen MER is onderzocht welke milieueffecten benutting van de A1 en verbreding van de A1 heeft. De resultaten worden meegenomen bij de uiteindelijke keuze rond eventuele aanpassingen aan de A1.
- Reconstructieplannen: de provincie Gelderland heeft een ontwerp Reconstructieplan opgesteld voor de Veluwe, de Achterhoek/Liemers en de Gelderse Vallei. Landbouw, natuur, water, milieu, recreatie, infrastructuur en leefbaarheid zijn in relatie met elkaar bekeken en op elkaar afgestemd. De provincie Overijssel heeft het reconstructieplan Salland-Twente opgesteld om structurele problemen in het landelijk gebied duurzaam en integraal op te lossen.

Een goede afstemming op bovengenoemde planprocedures (en overige plannen binnen de regio) is belangrijk. Zo heeft afstemming plaats gevonden met de SMB die in het kader van het nieuwe streekplan voor de provincie Gelderland is uitgevoerd. De SMB voor het streekplan is afgestemd met de SMB van de Stedendriehoek. Er is voor gekozen om in het streekplan uitspraken te doen op regionaal niveau en de verdere uitwerking over te laten aan de regiogemeenten.

1.3 AANLEIDING STRATEGISCHE MILIEUBEOORDELING (SMB)

Nieuwe milieuwetgeving

Per 21 juli 2004 moeten alle EU-lidstaten de Europese richtlijn nummer 2001/42/EG *'Betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's'* toepassen. Deze richtlijn wordt in de praktijk ook wel de richtlijn voor strategische milieubeoordeling (SMB) genoemd. De richtlijn is op 27 juni 2001 vastgesteld, met inbegrip van de bepaling dat de lidstaten ruim drie jaar mochten uittrekken voor de implementatie ervan in eigen regelgeving. De nieuwe verplichtingen zullen worden ingebed in de Wet milieubeheer, gekoppeld aan de bestaande spelregels voor milieueffectrapportage. Een wetsvoorstel ter zake is al wel door de Raad van State goedgekeurd, maar moet nog door de Tweede en Eerste Kamer worden vastgesteld. De wet is dus op dit moment nog niet geïmplementeerd. Dit betekent dat vooralsnog de Europese Richtlijn wordt gevolgd.

Wanneer is een SMB verplicht?

De term 'SMB' geeft goed weer wat de bedoeling is: milieubeoordeling op strategisch niveau, dus niet pas wanneer sprake is van concrete projecten, maar tijdens de planvorming die hieraan voorafgaat. SMB is verplicht bij wettelijke of bestuursrechtelijke plannen die (1) een kader scheppen voor concrete m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten of (2) waarvoor een passende beoordeling nodig is in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Diverse activiteiten, die onderdeel uitmaken van het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie

Stedendriehoek vallen onder de SMB-plicht, omdat ze aan één of beide voorwaarden voldoen (zie onderstaand kader).

SMB-plichtige activiteiten Voorontwerp Regionale Structuurvisie Stedendriehoek
- IJsselsprong Deventer (m.e.r.-plichtig en passende beoordeling nodig)
- IJsselsprong Zutphen (m.e.r.-plichtig en passende beoordeling nodig)
- Regionaal bedrijventerrein (m.e.r.-plichtig)
- Uitbreiding recreatiepark Bussloo (mogelijk m.e.r.-plichtig)

Te doorlopen stappen bij SMB

Bij een SMB dienen de volgende vier stappen te worden doorlopen:
1. Raadplegen instanties met specifieke milieuverantwoordelijkheid over reikwijdte en detailniveau van het Milieurapport.
2. Opstellen van een Milieurapport, waarin reële alternatieven in beeld worden gebracht.
3. Ter inzage leggen van het Milieurapport en het voorontwerpplan (Voorontwerp Regionale Structuurvisie) waarbij inspraak mogelijk is.
4. Motivering van de rol van het Milieurapport en de inspraakreacties bij het besluit.

In het kader van de SMB voor het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek is in juli 2004 een notitie reikwijdte en detailniveau opgesteld en voorgelegd aan de volgende instanties:
- Provincie Gelderland en Overijssel;
- Waterschappen (Groot Salland, Rijn en IJssel, Veluwe);
- Inspectie VROM en LNV;
- ROB.

Naast bovenstaande instanties is advies gevraagd aan de Commissie m.e.r.. In tegenstelling tot m.e.r. is bij SMB toetsing door de Commissie m.e.r. geen standaard verplichting. De regio Stedendriehoek heeft er toch voor gekozen, omdat onafhankelijke kwaliteitsborging van groot belang wordt geacht. Op 18 augustus 2004 heeft de Commissie m.e.r. een advies over de notitie reikwijdte en detailniveau voor het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek uitgebracht (rapportnummer 1453-49).

De zienswijzen van de hiervoor genoemde instanties zijn meegenomen bij het opstellen van het Milieurapport voor de Stedendriehoek (voorliggend rapport).

1.4 DOEL SMB

Milieu krijgt een volwaardige plaats in de besluitvorming

Juist in plannen op een hoger abstractieniveau worden vaak beslissingen genomen met verstrekkende milieugevolgen, bijvoorbeeld omdat er keuzes worden gemaakt over de locaties voor woningbouw en bedrijventerreinen. De SMB heeft tot doel om bij dergelijke keuzes op planniveau het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven.

Onderbouwing locatiekeuzes
Een belangrijk doel van de SMB is het geven van een goede onderbouwing van locatiekeuzes op basis van milieueffecten. De regio Stedendriehoek wil de kwaliteit van de besluitvorming waarborgen en de verdere uitwerking naar het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek ook vanuit milieuoogpunt faciliteren.

Inrichtingskeuze voor latere planvorming
Omdat middels de SMB voor het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek locatiekeuzes onderbouwd worden, kan de focus in vervolgplannen worden gericht op de inrichting van de locaties. Eventueel moet daartoe op een later moment een zogenaamd inrichtings-MER worden opgesteld. Een locatie-MER is dan niet meer aan de orde.

1.5 AANPAK SMB STEDENDRIEHOEK

De milieubeoordeling is gekoppeld aan de drie schaalniveaus, waarop de regio keuzes heeft gemaakt. Het gaat om de volgende schaalniveaus:
- *Niveau 1: ligging plangebied (bundelingsgebied) in de regio;*
- Niveau 2: globale ruimtelijke inrichting bundelingsgebied;
- Niveau 3: ligging locaties voor verstedelijking.

Niveau 1
De regio heeft voor de keuze gestaan om verstedelijking te bundelen of te spreiden. Gekozen is voor bundeling van verstedelijking binnen de Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen. In onderliggend Milieurapport worden de overwegingen van de regio beschreven die daarbij een rol hebben gespeeld. Vervolgens is in het kader van de SMB beoordeeld of de keuze past binnen het ruimtelijk beleid en milieubeleid van rijk en provincies. Ook is aan de hand van informatie over bestaande milieuwaarden de keuze om te bundelen tegen het licht gehouden.

Niveau 2
Voor het bundelingsgebied van de Stedendriehoek zijn twee ruimtelijke inrichtingsmodellen (perspectieven) ontworpen. Deze zijn door de regio onderling afgewogen. Naar aanleiding daarvan is gekozen voor een combinatie van beide modellen, maar wel met het accent op een van de modellen. Het gekozen model is de basis geweest voor het Regionaal Structuurbeeld Stedendriehoek 2030 (zie ook afbeelding 1.1).
In onderliggend Milieurapport worden de overwegingen van de regio om te komen tot het structuurbeeld beschreven. Deze overwegingen zijn in het kader van de SMB tegen het licht gehouden. Nagegaan is in hoeverre bij de ontwikkeling van de ruimtelijke perspectieven rekening is gehouden met milieuwaarden. Vervolgens is beoordeeld in hoeverre milieu bij de afweging van de modellen een rol heeft gespeeld.

Niveau 3
In het Ruimtelijke Structuurbeeld Stedendriehoek 2030 zijn planelementen opgenomen, die mogelijk negatieve milieugevolgen hebben. Een aantal planelementen is SMB-plichtig. Het gaat om de woningbouwlocaties IJsselsprongen, het regionaal bedrijventerrein en het recreatiepark Bussloo. Voor deze locaties is een aantal alternatieven mogelijk. In het kader

van de SMB zijn alle mogelijke locaties met elkaar vergeleken op basis van hun milieueffecten. De informatie vormt input voor de besluitvorming rond het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek.

Voor een uitgebreide toelichting op de aanpak van de milieubeoordeling wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

1.6 INSPRAAKMOGELIJKHEDEN

In november/oktober 2004 is, na advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, door de gezamenlijke gemeenteraden van de regio Stedendriehoek een besluit genomen over de reikwijdte en het detailniveau van dit Milieurapport. Op basis hiervan is dit Milieurapport opgesteld. Gelijktijdig met het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie wordt dit Milieurapport ter inzage gelegd op de gemeentehuizen en provinciehuizen van de betrokken gemeenten en provincies en op internet gezet (www.netwerk-stedendriehoek.nl). Hier is ook nadere informatie te vinden over de inspraakprocedure en de wijze waarop schriftelijke zienswijzen kunnen worden ingediend.

De ter visielegging zal te zijner tijd op de gebruikelijke wijze bekend worden gemaakt.

Bij de vaststelling van de Regionale Structuurvisie door de gemeenteraden van de regio Stedendriehoek wordt rekening gehouden met de resultaten uit het Milieurapport, de raadpleging en de (schriftelijk) ingebrachte zienswijzen.

1.7 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 (doelstelling en programma) gaat in op de doelstelling voor de regio Stedendriehoek en het daaraan gekoppelde programma voor wonen, werken en groen. De doelstelling volgt uit een analyse van de belangrijkste waarden en potenties in de regio, die is opgenomen in paragraaf 2.1.

Het programma voor de regio Stedendriehoek is ruimtelijk vertaald in een structuurbeeld voor de Stedendriehoek. De planvorming die heeft geleid tot dat structuurbeeld, is al kort beschreven in hoofdstuk 1, maar wordt nader toegelicht in hoofdstuk 3 (De planvorming tot nu toe). Aangegeven worden de overwegingen van de regio om te kiezen voor het bundelingsgebied van de Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen. Vervolgens wordt ingegaan op de twee ruimtelijke perspectieven voor de Stedendriehoek: de Blauwe Stedendriehoek en de Groene Valleistad. De ontwikkeling van de twee perspectieven en de onderlinge vergelijking worden belicht. Tenslotte wordt de stap beschreven die heeft geleid tot het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030.

De feitelijke milieubeoordeling vindt plaats in de hoofdstukken 5, 6, 7 en 8, op drie niveau's (zie afbeelding 1.3). Voorafgaand aan die hoofdstukken, wordt in hoofdstuk 4 een toelichting gegeven op de aanpak van de milieubeoordeling.
In hoofdstuk 5 (Milieubeoordeling niveau 1: bundelen of spreiden?) wordt beoordeeld of de keuze om te bundelen vanuit milieu verantwoord is. In hoofdstuk 6 (Milieubeoordeling niveau 2: twee ruimtelijke perspectieven) wordt beoordeeld of bij de afweging van de twee ruimtelijke perspectieven en de keuze voor het Structuurbeeld Stedendriehoek 2030 op een goede wijze rekening is gehouden met het milieu. In hoofdstuk 7 (Milieubeoordeling niveau

3: alternatieve locaties binnen Structuurbeeld) worden de locaties voor verstedelijking, die passen binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030, met elkaar vergeleken op basis van hun milieueffecten. In hoofdstuk 8 (Milieueffecten verstedelijkingslocaties) worden de milieueffecten van alternatieve verstedelijkingslocaties gegeven. Het gaat zowel om locaties die binnen het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030 vallen, als om locaties die daarbuiten (en zelfs buiten het bundelingsgebied) vallen. Het doel van hoofdstuk 8 is om na te gaan of er vanuit milieu redenen zijn te bedenken om van de gekozen locaties af te wijken, bijvoorbeeld omdat deze veel negatievere milieueffecten hebben dan reële alternatieven.

In hoofdstuk 9 worden de belangrijkste conclusies uit het Milieurapport gegeven. Ook wordt in dit hoofdstuk ingegaan op het vervolgproces. Tenslotte worden aan de hand van geconstateerde leemten in kennis aandachtspunten voor vervolgplannen gegeven.

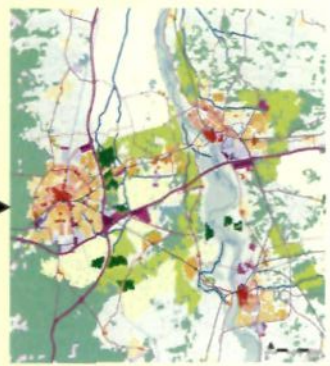
Afbeelding 1.4

Milieubeoordeling op 3 niveaus

Niveau 1

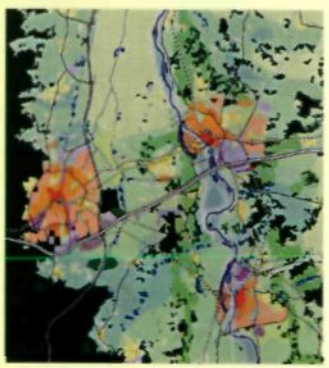
Hoofdstuk 5
Bundelen of spreiden?

Niveau 2



Hoofdstuk 6
Blauwe Stedendriehoek
of
Groene Valleistad?

Niveau 3



Hoofdstuk 7 en 8
Alternatieve locaties voor verstedelijking

HOOFDSTUK

2 Doelstelling en programma

Dit hoofdstuk geeft eerst een beschrijving van de meest opvallende kenmerken van de Regio Stedendriehoek. Daarbij wordt ingegaan op bijzondere natuur- en landschapswaarden en kenmerken van het watersysteem. Daarnaast wordt de bereikbaarheid binnen de regio belicht en wordt ingegaan op mogelijkheden voor het openbaar vervoer. Ook wordt de stedelijke structuur besproken en wordt een globaal beeld van het economisch dienstenprofiel geschetst.
Na een beschrijving van de gebiedskenmerken, wordt ingegaan op de centrale doelstelling van de regio Stedendriehoek. Om te kunnen beoordelen of het voorontwerpplan voldoet aan de doelstelling, heeft een nadere concretisering van de doelstelling plaats gevonden, leidend tot een vijftal strategische keuzen.
Tenslotte wordt in dit hoofdstuk het programma gepresenteerd, waar de regio Stedendriehoek voor staat. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar wonen, werken en het groene milieu (natuur, landschap, water en recreatie).

2.1 RUIMTELIJKE ANALYSE STEDENDRIEHOEK

2.1.1 WATER, NATUUR EN LANDSCHAP

Het landschap op nationale schaal
Op nationale schaal is de Stedendriehoek een belangrijke schakel in een reeks van hoge stuwwallen en dekzanden, doorsneden door lager gelegen (rivier)valleien. De zandige Utrechtse Heuvelrug, Veluwe en Sallandse Heuvelrug worden daarbij afgewisseld door respectievelijk de kleiige Gelderse Vallei en IJsselvallei. Hoge, gesloten landschappen met droge ecologische waarden worden ritmisch afgewisseld door (half)open landschappen met vochtige tot natte ecologische waarden. Meer naar het oosten toe gaan de stuwwallen over in de gestuwde keileemcomplexen van de Drentse Formatie, doorsneden door Regge en Dinkel. De Veluwe is nationaal landschap en vormt de belangrijkste bestemming van binnenlandse vakanties. De IJssel is onderdeel van de nationale (natte) ecologische hoofdstructuur.

Groene kwaliteiten

Aan de oostelijke Veluwerand bevinden zich de stelsels van (vaak gegraven) sprengen en beken die in west-oostelijke richting afwateren. De overgang van Veluwe naar IJsselvallei is naar het oosten toe afgevlakt. Ten noorden van Twello gaan de dekzanden over in komgronden en oeverwallen. De weteringen geven er het (vlakke) landschap weer een zekere noord-zuidoriëntatie. Aan de ander kant van de IJssel doorsnijdt het oost-west verlopende beekdal van de Dortse Beek de Sallandse dekzanden. Deze worden van die van de Graafschap gescheiden door de eveneens oost-west verlopende Berkel. De overgang naar de IJsselvallei is er op sommige plaatsen scherp. Belangrijke watergangen in het landschap zijn verder de Sallandse weteringen en de Schipbeek.
Daarnaast vormen de half beboste landgoederen op oeverwallen overgangen, het recreatiepark Bussloo en de brede uiterwaarden van de meanderende IJssel belangrijke dragers voor de woon-, werk- en recreatiekwaliteiten.

Integraal waterbeheer

De Stedendriehoek zal zich op termijn steeds meer rekenschap moeten geven van grote veranderingen in de regionale waterhuishouding en het waterbeheer als gevolg van klimaatverandering. Zo zullen bij Deventer en Zutphen op termijn belangrijke knelpunten in de afvoercapaciteit van de IJssel optreden, die ook in de (binnen)steden tot overlast zouden kunnen leiden. In de bovenloop van de diverse sprengen en beken in de regio zullen gebieden moeten worden aangewezen, waar door stuwing of extra meanderen water beter en langer kan worden vastgehouden. Benedenloops zullen gebieden moeten worden aangewezen, waar door vernatting het aanbod aan af te voeren water kan worden verminderd. Waterberging en retentie kan tevens een belangrijke rol spelen voor veranderingen in de winning van (drink)water; van grondwaterwinning naar oppervlaktewaterwinning. Een koppeling van oppervlaktewaterwinning en kwelnatuur zal leiden tot nieuwe ecologische kwaliteiten. Ook de inzet op vasthouden van gebiedseigen water biedt nieuwe kansen voor natuur en landschap, doch kan plaatselijk ook gevolgen hebben voor de huidige landbouw.

De toestand van de landbouw

Het huidige landschap van de IJsselvallei is een landbouwlandschap. Het is gevormd door eeuwenlang menselijk gebruik, aanvankelijk slechts de vruchtbare gronden, maar later ook de nattere en minder vruchtbare gebieden. Dit heeft een kleinschalig en cultuurhistorisch rijk landschap opgeleverd. Vervolgens heeft de schaalvergroting in de tweede helft van de 20e eeuw ingrijpende gevolgen voor het landschap gehad. Percelen zijn vergroot, reliëf is afgevlakt en heggen en houtwallen zijn verwijderd. Hierdoor is het besloten landschap opener geworden. In de Stedendriehoek zijn de gebieden met hoofdfunctie landbouw het komgebied ten noorden van Twello en het gebied ten oosten van de landgoederenzone bij Gorssel. Naast de schaalvergroting is een teruggang van de landbouw zichtbaar. Vooral kleine en middelgrote bedrijven verdwijnen uit het gebied. De Reconstructiewet faciliteert deze transitie. Hierdoor ontstaat ruimte, niet alleen voor natuurontwikkeling, maar ook voor stedelijke functies in het landelijk gebied. Vanuit landschappelijk oogpunt is het nodig in cultuurhistorisch waardevolle gebieden de landbouw als functie te ondersteunen. Verbreding van agrarische bedrijfsvoering met aanvullende 'groene diensten' is in de nabijheid van stedelijke gebied een mogelijkheid. Recreërende stedelingen in het buitengebied vormen een serieuze markt. Tenslotte zijn verbreding en extensivering, in

combinatie met vergoedingen voor landschapsbeheer, een perspectief dat kan bijdragen aan de versterking van de basis voor natuurwaarden, de bescherming van kwel- en grondwater.

2.1.2 BEREIKBAARHEID EN INFRASTRUCTUUR

Afbeelding 2.1

Topografische kaart Stedendriehoek met de belangrijkste infrastructuur

Belangrijke hoofdinfrastructuur

De ruggengraat van de (inter)nationale bereikbaarheid van de Stedendriehoek bestaat uit de rijksweg A1 en spoorlijn Amsterdam-Deventer-Enschede. De snelweg A1 behoort tot de belangrijkste hoofdtransportassen voor goederenvervoer over de weg. Via de spoorlijn verloopt (met een halte in Deventer) de treinverbinding Amsterdam-Hannover-Berlijn(-Warschau). Daarnaast is de spoorlijn Groningen-Zwolle-Deventer-KAN een belangrijke infrastructuurverbinding.

Binnen de Stedendriehoek moet de doorstroming op de A1 worden verbeterd. Op de A50 doen zich met name buiten de regio files voor. De provincies verwachten dat door toename van de automobiliteit de verkeersafwikkeling met name rond de steden sterk zal verslechteren, waardoor de bereikbaarheid van de Stedendriehoek over de weg nog meer onder druk zal komen te staan.
Door toename van de files op de A1 (en de A50 buiten de regio) maakt het regionale verkeer intensiever gebruik van het onderliggend wegennet. Op de N348, N345 en N344 ontstaan daardoor in kleine kernen (en Zutphen) tijdens de spitsuren problemen met doorstroming en verkeersveiligheid.

Verkeersbewegingen tussen stedelijke centra

Voor het faciliteren van de onderlinge relaties is verbetering van de interne bereikbaarheid binnen de Stedendriehoek van groot belang. Van de verplaatsingen binnen de

Stedendriehoek betreft 90% verplaatsingen binnen de gemeenten zelf en 10% verplaatsingen tussen Apeldoorn, Deventer, Gorssel, Voorst en Zutphen onderling (ongeveer 20% daarvan is woon-werkverkeer). Het aandeel van de verplaatsingen ligt met name in de drie steden erg hoog. Gorssel en Voorst kennen een meer externe gerichtheid. De ruimtelijk-functionele samenhang ligt dus vooral op de niveaus van de steden. Versterken van deze samenhang begint met het optimaliseren van binnenstedelijke capaciteiten en met het zoveel mogelijk mengen van wonen en werken. Nieuwe locaties zullen vervolgens goed moeten aansluiten op de bestaande steden. Naarmate de afstand tot het centrum en de subcentra van werkgelegenheid toeneemt, wordt het steeds belangrijker om nieuwe locaties te ontsluiten met hoogwaardig openbaar (rail)vervoer. Dit kan voorkomen dat de stedelijke toegangswegen onnodig door autoverkeer worden belast.

Mogelijkheden openbaar vervoer

Naast het verbeteren van de doorstroming op de A1 kan de kwaliteitsverbetering van het (regionale) openbaar vervoer een belangrijke bijdrage leveren aan de mobiliteitsgeleiding binnen de Stedendriehoek. Deze kwaliteitsverbetering begint met het versterken van de (inter)nationale verbinding Amsterdam-Enschede. Wanneer in Arnhem een HSL-station is geopend, zal wellicht niet meer volstaan kunnen worden met de huidige Interliner tussen Apeldoorn en Arnhem. Met het oog daarop moet rekening gehouden worden met verknoping tussen de spoorlijn Apeldoorn - Zutphen en de lijn Zwolle-Arnhem (de Empense Bocht). Door het benutten van reeds aanwezige spoorlijnen biedt het introduceren van lighttrain nieuwe perspectieven. Het draagvlak voor het functioneren van lighttrain in de Stedendriehoek kan voorts aanzienlijk worden versterkt door nieuwe verstedelijking te enten op het spoor. Deze winst geldt bij uitstek voor het openbaar vervoer: met minder dan 5% is het huidige aandeel in de verplaatsingen zeer laag. Verbetering van de kwaliteit van het regionaal openbaar vervoer kan dat aandeel laten stijgen en daarmee bijdragen aan een betere interne bereikbaarheid via de weg.

2.1.3 STEDELIJKE STRUCTUUR EN ECONOMIE

Ontstaansgeschiedenis steden

De drie steden binnen de Stedendriehoek kennen ieder een eigen ontstaansgeschiedenis hetgeen van oudsher al heeft geleid tot onderlinge verschillen in stedelijke structuren. De verschillen in opbouw en stedelijke structuren laten zien dat de steden zich van oudsher steeds richting hun eigen achterland hebben ontwikkeld. In dit opzicht zijn de drie steden door de jaren heen steeds meer 'met de rug' naar elkaar toe komen te liggen. De vraag is in hoeverre hierop voortgebouwd zou moeten worden of dat juist gezocht moet worden naar alternatieve verstedelijkingsrichtingen.

Samenhangend netwerk

Binnen de Stedendriehoek ligt het accent van de ruimtelijk-functionele relaties op het niveau van de steden (85% woont er, 90% werkt er en 85% van de bedrijven is er gevestigd). Ook het aanbod aan winkels en culturele voorzieningen is nagenoeg geconcentreerd in de steden. Het beeld van drie steden met een eigen achterland is echter sterk aan het veranderen. De stedelijke invloedssferen gaan elkaar overlappen en ook de verbanden tussen de steden onderling nemen toe. De verbanden op regionaal niveau worden hechter, hetgeen erop duidt dat de Stedendriehoek zich ook als stedelijk netwerk begint te

ontwikkelen. Deze ontwikkeling hangt sterk samen met vrij autonome trends als individualisering, grotere keuzevrijheden, meer tweeverdienende huishoudens, stijging van de arbeidsmobiliteit en toenemende beschikbaarheid over mobiliteit. Versterking van het functioneren van de Stedendriehoek is daarom eveneens gebaat bij het faciliteren van de groeiende onderlinge verbanden: door versterking van het regionale openbare vervoer en door verbetering van de interne bereikbaarheid over de weg.

Economische positionering

Uit gegevens van het Economische Platform blijkt dat ruim 80% van de bedrijven in de Stedendriehoek vooral functioneert op regionaal niveau. Verdere economische ontwikkeling van de Stedendriehoek is daarom met name gebaat bij het bieden van voldoende ruimte van de juiste kwaliteit aan vooral regionaal opererende bedrijven en met een goede regionale bereikbaarheid.

Industrie en groothandel functioneren echter veelal eveneens op landsdelig of zelfs nationaal niveau (Buck Concultants International: Regio Stedendriehoek (ruimtelijke strategie werklocaties, oktober 2002). Dat geldt ook voor een toenemend aantal dienstverlenende bedrijven. Voor deze bedrijven geldt dat ze eveneens gebaat zijn bij een goede externe bereikbaarheid over de weg (A1 en A50), het spoor en in sommige gevallen via de binnenwateren.

Met ruim 75.000 motorvoertuigen per etmaal behoort de A1 tot de drukst bereden wegen buiten de Randstad. Met een aandeel van ongeveer 35% ligt het regionale gebruik van snelweg op een relatief laag niveau (in de Randstad is dat bijvoorbeeld 75%), waardoor de weg een bij uitstek (inter)nationaal ontsluitende functie heeft. Verbetering van de doorstroming op de A1 is daarmee zowel van nationaal als van regionaal belang.

Groene woonmilieus

De grote variatie aan bijzondere centrumstedelijke en cultuurhistorische kenmerken is een belangrijke factor in de kwaliteit van de steden in de Stedendriehoek. Versterking van de stedelijke kwaliteiten van bestaande centrumgebieden behoort tot de eerste opgave voor de uitwerking van de ruimtelijke perspectieven. Via stedelijke herstructurering is het ontwikkelen van aantrekkelijke centrumstedelijke woonmilieus in en rond bestaande binnensteden en subcentra van de drie steden een belangrijke opgave. Verhoging van de kwaliteit van de openbare ruimte, het beleefbaar maken van stedelijke karakteristieken en versterking van het aanbod aan stedelijke voorzieningen en openbaar vervoer zijn belangrijke elementen. De vernieuwing van grote dorpen als Twello en Gorssel heeft hetzelfde ambitieniveau. Bij Twello gaat het om gerichte vormen van verdichting die het bestaande centrumgebied ruimtelijke en functioneel moet versterken. Bij Gorssel gaat het meer om kleinschalige interventies, die het aanbod aan dorpsvoorzieningen en dorpse woonmilieus moeten verrijken. Er moet ook gezocht worden naar nieuwe mogelijkheden voor complementaire groene woonmilieus, waarin rust en ruimte in een aantrekkelijke landschappelijk setting de kwaliteit bepalen.Voor Apeldoorn en Deventer geldt dat uitbreiding in de richting van het achterland grote beperkingen kent in de aanwezige landschappelijke en natuurwaarden. Er moet dan ook gezocht worden naar andere opties.

Economisch dienstenprofiel

Het profiel van de Stedendriehoek is de laatste jaren sterk verbreed naar dienstverlening en handel. De industrie levert 17% van de totale werkgelegenheid. Zakelijke en publieke

dienstverlening zijn thans de grootste werkverschaffers (32% van de werkgelegenheid). De derde positie wordt gedeeld door reparatie en handel en gezondheidszorg en welzijn. De werkloosheid schommelt tussen de 4 en 6%. Er moet rekening gehouden worden met een grotere vraag naar kantoren, maar ook de behoefte aan terreinen voor productie en logistiek zal behoorlijk op peil blijven. Er kan verdere verbreding van het economisch profiel plaatsvinden door aan te haken op verschillen in verknopingen tussen (inter)nationale infrastructuur. Bij Apeldoorn biedt de verknoping tussen A1 en A50 potenties voor nationale, op de weg aangewezen economische functies. In Deventer levert de verknoping tussen (inter)nationale treinverbindingen potenties voor nationale dienstverlening, terwijl in Zutphen de verknoping tussen IJssel en Twentekanaal potenties biedt voor nationale watergebonden economische functies.

2.2 DOELSTELLING REGIO STEDENDRIEHOEK

Rekening houdend met de bestaande waarden en potenties in de regio, is een centrale doelstelling voor de regio Stedendriehoek geformuleerd. De doelstelling is zodanig geconcretiseerd, dat achteraf kan worden beoordeeld of het voorontwerpplan (het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie) aan de doelen voldoet.

Centrale doelstelling

De regio Stedendriehoek wil de bestaande ruimtelijke verschillen in de regio behouden en nieuwe variatie aanbrengen. Niet alleen meer variatie in het aanbod van woon- en werkmilieus, maar juist ook in natuur, landschap, recreatie en bereikbaarheid en in de onderlinge samenhang hiertussen. Daarnaast wil de regio nieuwe kwaliteiten ontwikkelen op het gebied van water, natuur, landschap en landbouw. De regio wil daarmee een optimale keuzevrijheid aanbieden voor de wensen en behoeften van bewoners, ondernemers en gebruikers van de regio en meent dat hiermee een duurzaam perspectief op de toekomstige ontwikkeling van de Stedendriehoek als geheel wordt geboden.

Concretisering doelstelling

In het kader van de SMB is bovengenoemde doelstelling uitgewerkt. Het resultaat daarvan wordt in onderstaande tabel weergegeven.

Doelstelling		Strategische keuzen	Achterliggende doelen
Versterking van de samenhang en variatie van woon- en werkgebieden met gelijktijdig ontwikkelen van nieuwe kwaliteiten in water, natuur, landschap en landbouw.	1	Duurzaam waterbeheer als basis voor ruimtelijke ontwikkeling	▪ Herstel en ontwikkeling van een duurzame waterhuishouding. ▪ Meer ruimte voor water als grondslag voor ruimtelijke ontwikkeling. ▪ Versterking van sprengen, beken, weteringen en de IJssel als dragers van de regionale identiteit. ▪ Respecteren van de beperkingen die voortkomen uit de voorrang voor water in waterrijke en landschappelijk kwetsbare gebieden. ▪ Zorgvuldige inpassing van nieuwe verstedelijking in hoger gelegen en minder kwetsbare gebieden.
	2	Natuur, landschap en landbouw ontwikkelen in functiecombinaties	▪ Behoud en versterking van ecologisch waardevolle natuurgebieden, cultuurhistorische landschappen en artefacten. ▪ Versterken van gebiedspecifieke kwaliteiten door duurzame functiecombinaties met waterbeheer, verbrede landbouw, extensieve recreatie en kleinschalige vormen van landelijk wonen. ▪ Versterking van de kernkwaliteiten van de Stedendriehoek: de bijzondere groene kwaliteit van Veluwe en IJsselvallei in combinatie met de hoogwaardige kwaliteit van de steden en dorpen.
	3	Regionale bereikbaarheid verbeteren door hoogwaardig openbaar vervoer	▪ Verbeteren van de externe en interne bereikbaarheid van de Stedendriehoek. ▪ Benutting van het bestaande spoor voor een samenhangend systeem van regionale light trainverbindingen. ▪ Versterking van het bestaande (basis)netwerk van Intercitytreinen, (snel)bussen en vraagafhankelijk collectief vervoer. ▪ Stimulering van het fietsgebruik. ▪ Verbetering van de doorstroming op de A1.
	4	Stedelijke herstructurering gaat boven nieuwe uitbreidingen	▪ Kwaliteitsverbetering door verdichting en verdunning aan de randen van centra en in verouderde woon- en werkgebieden van steden en dorpen. ▪ Behoud van de vitaliteit en dynamiek van de steden. ▪ Voorkomen van onnodige aantasting van landschappelijk waardevolle gebieden.
	5	Toevoegen van centrumstedelijke en landelijke woonmilieus	▪ Vergroten van de keuzevrijheid in het netwerk door meer variatie te bieden in woon- en *werkmilieus*. ▪ Versterken van de (sub)centra in steden door de toevoeging van (gemengde) centrumstedelijke milieus. ▪ Ontwikkelen van landelijke milieus mede als drager voor wateringrepen en versterking van groen. ▪ Versterking van het vestigingsklimaat voor bewoners en ondernemers van binnen en buiten de regio, waardoor ook bijgedragen wordt aan de ruimtelijk economische ontwikkeling.

De strategische keuzen uit bovenstaande tabel zijn sturend voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Stedendriehoek en vormen het vertrekpunt voor het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie.

2.3 REGIONAAL PROGRAMMA

2.3.1 FEITEN EN CIJFERS

In onderstaande tabellen is het programma voor wonen, werken en groen opgenomen. Steeds is onderscheid gemaakt naar totale behoeften in de regio, hoeveelheden die in bestaande plannen zijn opgenomen en de opgave tot 2030 voor het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek. In navolgende paragraaf worden de cijfers toegelicht.

Tabel 2.2
Programma wonen

	Totale behoefte in 2030	Beschikbaar in 2001	In bestaande plannen tot 2015	Opgave i.k.v. de Structuurvisie
Centrumstedelijk	22.000	11.000	8.000	3.000
Buitencentrum	60.000	62.000	-2.500	500
Groenstedelijk	58.500	35.000	14.000	9.500
Centrumdorps	18.000	15.000	1.500	1.500
Landelijk	7.500	5.000	2.000	500
Totaal*	**166.000**	**128.000**	**23.000**	**15.000**

* Vanwege de latere toetreding tot de regio Stedendriehoek is de eigen behoefte van de gemeente Brummen nog niet opgenomen in de tabel. Het betreft behoeftecijfers van de overige vijf netwerkgemeenten.

Tabel 2.3
Programma werken

	Extra behoefte tot 2030	In bestaande plannen tot 2010	Opgave i.k.v. de Structuurvisie
Bedrijventerreinen	575 hectare	365 hectare	210 hectare
Kantoorlocaties	750.000 m² bruto vloeroppervlak	460.000 m² bruto vloeroppervlak	290.000 m² bruto vloeroppervlak
Landbouw	-	-	Verbreding landbouw
Glastuinbouw	-	-	25 ha hervestiging
Regionaal recreatiepark	-	-	50 ha in middengebied

Tabel 2.4
Programma groen

	Extra behoefte tot 2030	In bestaande plannen tot 2010	Opgave i.k.v. de Structuurvisie
Waterretentie	150 ha (water)	50 ha	100 ha
Vernatten/flexibel peilbeheer	300 ha (natte natuur)	100 ha	200 ha
Ruimte voor de Rivier	150 ha (water)	-	150 ha
Inzet extensief wonen	350 ha (bos)	120 ha	230 ha
Versterking recreatief areaal	150 ha (bos)	-	150 ha
Groen in en rond de stad	100 ha (bos)	30 ha	70 ha

2.3.2 TOELICHTING PROGRAMMA

Algemeen

Als grondslag voor het regionale programma voor wonen en werken op de lange termijn is gekozen voor het scenario European Coördination (EC) van het Centraal Planbureau. Dit scenario is door ABF-research verbijzonderd voor de Stedendriehoek.

Beleidsmatig sluit het EC-scenario aan bij de uitgangspunten van de vigerende streekplannen. In dit scenario wordt uitgegaan van een groeiscenario, waarbij de Nederlandse economie tot 2030 groeit met gemiddeld 2,75% per jaar.
De periode tot 2030 omvat een lange tijd en prognoses voor deze periode zijn met grote onzekerheden omgeven. De keuze voor zo'n lange planperiode hangt mede samen met gemiddelde doorlooptijd van strategische beslissingen (10 tot 15 jaar volgens de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid). Vallen de werkelijke behoeften lager uit, dan kan het plan langer mee dan 2030; vallen ze hoger uit, dan staat de regio Stedendriehoek eerder dan gedacht voor een nieuwe ronde van strategische beslissingen.

Het programma van de Stedendriehoek richt zich met name op de behoeften vanuit de eigen regio. Voor meer informatie over het programma wordt verwezen naar de rapportage "Ruimtelijke perspectieven Stedendriehoek 2030" van maart 2002.

Wonen

Absolute woningbehoefte

Uitgaande van het EC scenario is een bevolkingsgroei van 311.500 in 2001 naar 348.000 in 2030 voorzien. De gemiddelde huishoudengrootte daalt daarbij van 2,43 in 2001 naar 2,1 in 2030. Deze bevolkingsgroei en gezinsverdunning leiden ertoe dat in de periode van 2001 tot 2030 ongeveer 38.000 woningen aan de woningvoorraad van de gemeenten van de regio Stedendriehoek moeten worden toegevoegd. Deels is dit reeds vastgelegd in bestaande plannen tot 2015 (in totaal betreft het 23.000 woningen, voor een belangrijk deel in bestaand stedelijk gebied). Tot 2030 dient binnen de Stedendriehoek ruimte gevonden te worden voor circa 15.000 woningen.

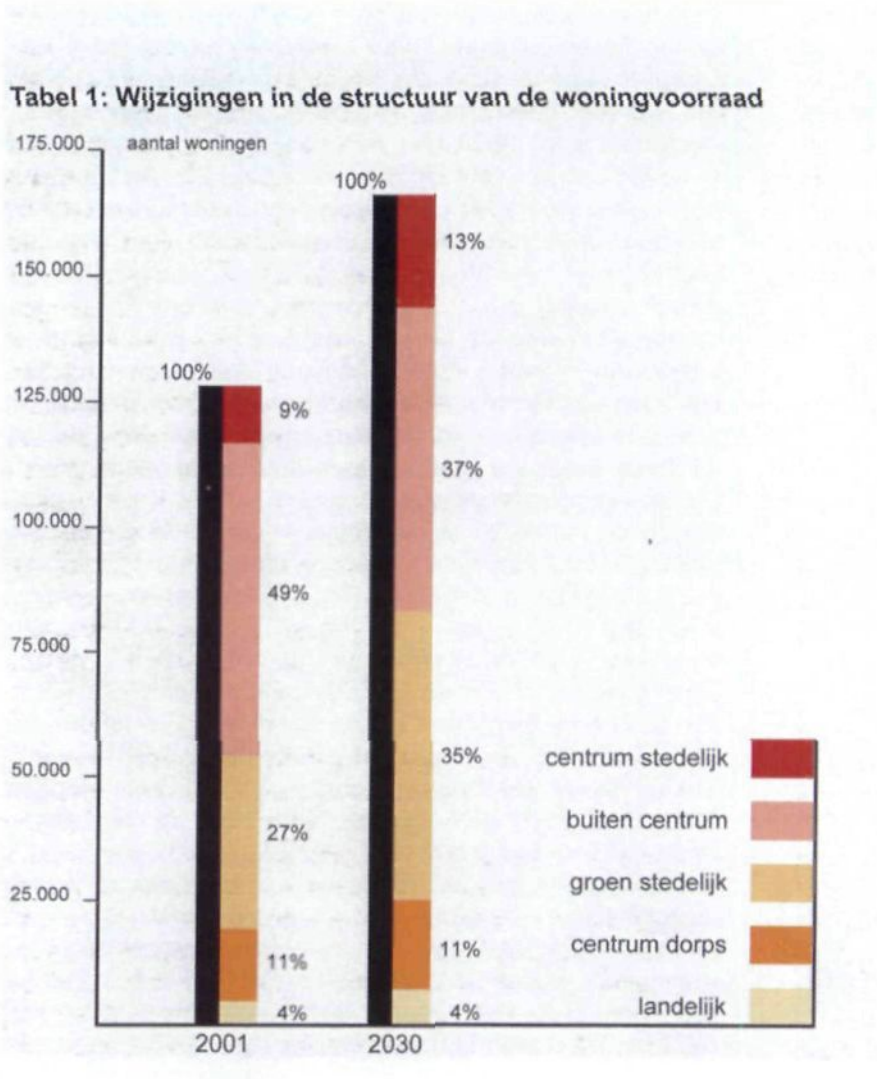
Verdeling woonmilieus

Afbeelding 2.2 geeft de verdeling van de toe te voegen woningen over de verschillende woonmilieus. Deze verdeling is gebaseerd op het door ABF-research berekende programma op grondslag van het scenario European Coordination. Daarbinnen hebben verschuivingen in de richting van intensieve stedelijke en dorpse milieus plaatsgevonden om het regionale woonprogramma zoveel mogelijk binnen de bestaande steden en dorpen te kunnen realiseren en tegemoet te komen aan de gewenste vraag naar variatie aan woonmilieus.

De toename van het aantal 1 persoonshuishoudens (ouderen én jongeren) komt tot uitdrukking in de daling van de gemiddelde huishoudengrootte van 2,43 (in 2001) naar 2,1 (in 2030). In zijn algemeenheid leidt dat tot een stijgende behoefte aan appartementen in de Centrum Stedelijke (ouderen en jongeren) en Centrum Dorpse milieus (vooral ouderen).

Afbeelding 2.2

Verdelingen woningen over woonmilieus



Werken

Kantoorlocaties

Uitgaande van het EC scenario is berekend dat het aantal arbeidsplaatsen in de periode tot 2030 met ongeveer 46.000 zal stijgen. Voor een deel wordt deze stijging veroorzaakt door de toename van het deelnamepercentage (meer vrouwen aan het werk, meer inactieven in het arbeidsproces) Een groot accent moet gelegd worden op dienstverlening. Het aandeel van de (in de kantoren gesitueerde) dienstverlening zal toenemen van 32% in 2001 naar 42% in 2030. Op grond hiervan is geraamd dat in totaal 750.000 m² bruto vloeroppervlak aan kantorenvolume moet worden gerealiseerd. Daarvan is al ongeveer 460.000 m² opgenomen in lopende plannen tot 2010, waardoor een behoefte resteert van 290.000 m². Naar schatting kan circa 60% hiervan gemengd met wonen worden ondergebracht. De resterende 40% van de kantoorbehoefte wordt gerealiseerd op specifieke kantorenlocaties.

Bedrijventerreinen

Terugrekenend naar de periode 2001 tot 2030 en opgeschoond voor de ruimtebehoefte aan kantoren, resulteert een uitbreidingsbehoefte aan 475 ha bedrijventerrein. Hierbij dient een extra behoefte van circa 100 ha worden opgeteld die ontstaat door uitplaatsing van

bedrijvigheid als gevolg van stedelijke herstructurering. In totaal is de ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen daarom geraamd op 575 ha netto bedrijventerrein voor de periode 2001-2030.

Het huidige aanbod aan bedrijventerreinen in de Stedendriehoek is divers en bestaat uit grote en kleine terreinen. De ontwikkelingsfase is verschillend: uiteenlopend van direct uitgeefbare locaties tot harde en zachte plannen. In totaal voorzien bestaande plannen in circa 365 ha verspreid door het gebied.
Aangezien de bestaande plannen voorzien in circa 365 ha, dient het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie te voorzien in circa 210 ha nieuw te ontwikkelen terrein. Van deze 210 ha is 175 ha regionaal bedrijventerrein. Landelijke ervaringscijfers leren echter dan voor circa 50% van zachte plannen realisatie niet (tijdig) plaatsvindt. Daarmee wordt in de planningsopgave van de Stedendriehoek rekening gehouden; uitgegaan wordt van circa 270 ha nieuw bedrijventerrein in de periode tot 2030.

Landbouw

Voor de agrarische sector geldt dat, in aansluiting bij de reconstructieplannen, wordt uitgegaan van verbreding van de agrarische sector. Functiecombinaties met recreatie, natuurontwikkeling, zorg en educatie, stadslandbouw en woningbouw bieden hier nieuwe kansen. Een blijvend perspectief voor de landbouw, met name de melkveehouderij, bieden de open, grootschalige gebieden ten noorden van Twello en oostelijk van Gorssel.

Glastuinbouw

De glastuinbouw neemt een bijzondere positie in als een vitale economische sector binnen de Stedendriehoek. De regio streeft naar nieuwe locaties voor de glastuinbouw, bedoeld voor hervestiging binnen de regio zelf (als gevolg van nieuwe stadsuitbreidingen), maar ook voor regionale uitbreidingen. De realiseringsstrategie hiervan wordt gekoppeld aan de besluitvorming over de IJsselsprongen en mogelijke bypasses. Voorwaarde is een goed bereikbare plek. In totaal gaat het om een oppervlak van ten hoogste 25 ha.

Recreatie

Ten aanzien van recreatie gaat de Stedendriehoek uit van het versterken van het centrale middengebied als recreatief uitloopgebied. Een bijzondere centrale positie heeft daarbij het recreatiegebied Bussloo. In het kader van het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie is de kansrijkheid van de verdere ontwikkeling van dit gebied tot een regionaal park van formaat onderzocht. In totaal gaat het om ten minste 50 hectare.

Water, natuur en landschap

Autonome ruimtebehoeften van de blauwe en groene kwaliteiten in de Stedendriehoek zijn moeilijk te kwantificeren, maar zijn zeker niet ondergeschikt aan het regionale programma van wonen en werken. Dit blijkt ook uit de integrale doelstelling van het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie. De wens om zowel de groene als stedelijke kwaliteiten te versterken brengt met zich mee dat het programma voor wonen en werken primair zal moeten worden benut om:

- De kwaliteit van ruimtelijke structuurdragers van de steden te versterken (denk aan historische centra, waterfronten, kanaal).
- Bij te dragen aan de kwaliteitsverbetering van dorps- en stadsranden en de reconstructie van het agrarisch grondgebruik in het licht van waterbeheer en natuurontwikkeling.
- De uitvoering van de Ecologische hoofdstructuur (EHS) te verbeteren en versnellen, door het versterken van robuuste ecologische verbindingen en meer ruimte te geven aan water.
- Koppelingen te maken tussen integraal waterbeheer, natuurontwikkeling en nieuwe verstedelijking om de mogelijkheden voor waterberging/afvoer en nieuwe natuur ook financieel haalbaar te maken.

In het navolgende hoofdstuk wordt een uitgebreide toelichting op de planvorming tot nu toe gegeven. Daarbij wordt aangegeven hoe invulling is gegeven aan het in dit hoofdstuk beschreven programma.

HOOFDSTUK

3 De planvorming tot nu toe

In hoofdstuk 1 is al aangegeven dat er de afgelopen jaren intensief is samengewerkt tussen de zes gemeenten van de regio Stedendriehoek. Dit hoofdstuk beschrijft de belangrijkste keuzes van de regio Stedendriehoek in de planvorming om te komen tot een Voorontwerp Regionale Structuurvisie Stedendriehoek. Een eerste belangrijke keuze is die van het bundelingsgebied. Er wordt ingegaan op de aanleiding om een bundelingsgebied vast te stellen. Ook wordt de ligging van het bundelingsgebied gemotiveerd. De tweede belangrijke stap betreft het ontwikkelen van twee ruimtelijke perspectieven voor het bundelingsgebied. De kenmerken en voor- en nadelen van deze modellen worden gepresenteerd. Tot slot wordt ingegaan op de stap die heeft geleid tot het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030. Dit hoofdstuk vat genoemde stappen samen. Pas vanaf hoofdstuk 4 vindt de milieubeoordeling over deze stappen plaats.

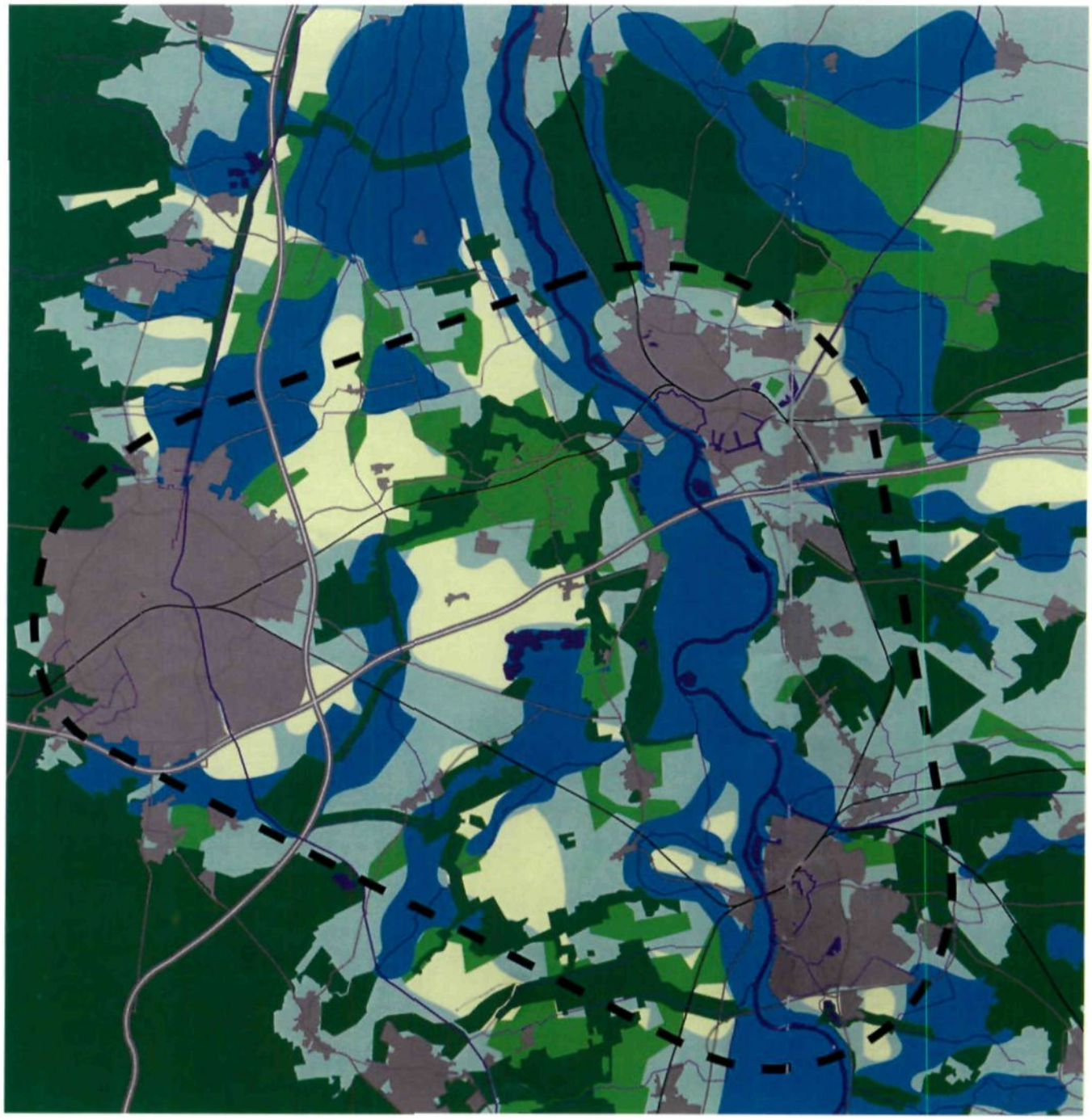
3.1 VORMING BUNDELINGSGEBIED

Het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek beperkt zich tot het bundelingsgebied uit afbeelding 3.1. De aangegeven stippellijn uit de afbeelding moet niet worden gezien als exacte begrenzing van het plangebied. De lijn visualiseert eerder het voornemen van de Regio Stedendriehoek om de ontwikkelingen in de drie steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen en het middengebied naar elkaar toe te richten (zie ook hierna).
De motivering om voor dit bundelingsgebied als regio gezamenlijk één plan op te stellen, vindt zijn oorsprong in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening.

De Stedendriehoek in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening
In het beleidsvoornemen over de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening is de Stedendriehoek Apeldoorn - Deventer – Zutphen aangewezen als regionaal stedelijk netwerk: een verstedelijkte zone, die in toenemende mate de vorm aanneemt van een netwerk van grotere en kleinere compacte steden. Met de aanwijzing als regionaal stedelijk netwerk heeft het rijk de verwachting uitgesproken dat de gemeenten in de Stedendriehoek (gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Gorssel, Voorst en Zutphen) voor de komende 20 á 30 jaar samen afspraken maken over nieuwe infrastructuur en openbaar vervoer, over stedelijke herstructurering en nieuwe woon - werklocaties, alsmede over de inrichting van het landelijk gebied.

Afbeelding 3.1

Ligging bundelingsgebied (stippellijn)



Nota Ruimte vervangt Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening

In april 2004 heeft het kabinet de Nota Ruimte uitgebracht, waarmee de Vijfde Nota voor de Ruimtelijke Ordening is komen te vervallen. In de Nota Ruimte is de sturingsfilosofie "decentraal wat kan, centraal wat moet" opgenomen. Als gevolg hiervan is de Stedendriehoek Apeldoorn – Deventer – Zutphen als regionaal stedelijk netwerk niet concreet op een beleidskaart opgenomen. Wel is het bundelingsprincipe uit de Vijfde Nota Ruimtelijke ordening overeind gebleven. De provincies hebben met de samenwerkende gemeenten een belangrijke taak om het verstedelijkingsbeleid in de bundelingsgemeenten verder in te vullen.
Aansluitend op het nationale ruimtelijke beleid uit de Vijfde Nota en de Nota Ruimte, heeft de regio Stedendriehoek het bundelingsprincipe gehanteerd.

De keuze om te bundelen sluit zowel aan op het nationale ruimtelijke beleid, als ook op het provinciale ruimtelijke beleid van Gelderland en Overijssel, dat is vastgelegd in de streekplannen.

De ambitie van de regio om te bundelen

De regio Stedendriehoek omarmt de uitdaging uit de Vijfde Nota en de Nota Ruimte en heeft de gemeenschappelijke ambitie opgepakt om op regionaal niveau naar samenhangende oplossingen te zoeken voor problemen en kansen die steeds vaker de gemeentegrenzen overschrijden. De regio Stedendriehoek ziet zichzelf primair als een regionaal stedelijk netwerk in ontwikkeling, gelegen in een aantrekkelijke en gevarieerde groene omgeving. Het accent van de ruimtelijk-functionele relaties ligt daarbij op het niveau van de steden. Versterking van het functioneren van de regio Stedendriehoek begint daarom op het niveau van de steden. Tegelijkertijd overlappen de stedelijke invloedssferen elkaar steeds meer en beginnen ook de verbanden tussen de steden onderling toe te nemen. De verbanden op regionaal niveau worden hechter. Deze ontwikkeling hangt sterk samen met vrij autonome trends als individualisering, grotere keuzevrijheden, meer tweeverdienende huishoudens, stijging van de arbeidsmobiliteit en toenemende beschikbaarheid over mobiliteit. Daarnaast functioneert ongeveer 80% van de bedrijven in de Stedendriehoek vooral op regionaal niveau. Versterking van het functioneren van de Stedendriehoek is daarom om diverse redenen gebaat bij het faciliteren van de groeiende onderlinge verbanden.
Industrie en groothandel functioneren veelal op landsdelig of zelfs nationaal niveau. Dat geldt ook voor een toenemend aantal dienstverlenende bedrijven. Voor deze bedrijven geldt dat ze gebaat zijn bij een goede externe bereikbaarheid over de weg (A1 en A50), het spoor en in sommige gevallen via de binnenwateren.

In het kader van bovenstaande ziet de regio Stedendriehoek kansen in het bundelen van de krachten binnen het bundelingsgebied. Voordelen hiervan zijn (beleids-)afstemming gericht op het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteiten en versterking van de regionale onderhandelingspositie (binnen het nationale beleid) door bundeling van bestuurskrachten.

Het denken in stedelijke netwerken betekent een schaalsprong in de bestuurlijke afwegingen over de ruimtelijke ontwikkeling van de Stedendriehoek: wat regionaal moet, wordt binnen het stedelijk netwerk opgelost. Wat lokaal geregeld kan worden, kunnen de gemeenten zelf doen. De uitdaging voor de regio Stedendriehoek is om te komen tot

onderlinge afstemming en concrete afspraken over programma, fasering en investeringen. Het gaat om een geïntegreerde besluitvorming voor onderwerpen waarvoor oplossingen in regionaal verband nodig zijn zoals stedelijke ontwikkeling, verkeer en vervoer, economie, (boven)regionale stedelijke voorzieningen en natuur en landschap. Centraal staat de bestuurlijke schaalsprong om te zetten in een kwaliteitssprong voor de Stedendriehoek als geheel, waarbij de groei in de verstedelijking en economische ontwikkeling worden benut om bestaande kwaliteiten verder te ontwikkelen en nieuwe kwaliteiten te realiseren.

Motivering begrenzing bundelingsgebied

De begrenzing van het bundelingsgebied wordt ingegeven door de milieuwaarden in de regio en daarmee samenhangend de mogelijkheden en onmogelijkheden voor verstedelijking (zie onderstaand kader). De regio heeft te maken met een uiterst gevoelige buitenschil van de Stedendriehoek en wil deze zoveel mogelijk handhaven. Een andere reden om meer naar "binnen" gericht te opereren en de krachten in die richting te bundelen, is de behoefte om onderlinge relaties tussen de steden en dorpen binnen de regio te versterken, zowel qua mobiliteitsgeleiding als voorzieningenniveau. De regio wil voorkomen dat ruimteclaims te zeer worden verspreid, wat een negatief effect heeft op de mobiliteit en kan leiden tot eenvormigheid en verrommeling van het landelijk gebied. Hierdoor zou niet optimaal gebruik kunnen worden gemaakt van bestaande (stedelijke) voorzieningen.

De regio Stedendriehoek is zich er van bewust dat niet alleen buiten de Stedendriehoek, maar ook daarbinnen belangrijke milieuwaarden voorkomen. Denk aan waardevolle (half)open landschappen en de IJssel en haar uiterwaarden. De regio hecht er belang aan dat deze waarden zoveel mogelijk worden gespaard.

Beperkingen voor verstedelijking in de regio

De ontwikkelingsmogelijkheden van Apeldoorn worden sterk begrensd door de Veluwe aan de westzijde, de A1 aan de zuidzijde, de A50 aan de oostzijde en het waardevolle sprengengebied aan de noordzijde. Met het maximaal benutten van haar binnenstedelijke capaciteit en de realisering van de woningbouwlocatie Zuidbroek en bedrijventerrein Apeldoorn-Noord is de stad door haar ontwikkelingsmogelijkheden heen. Een min of meer autonome ontwikkeling zou vervolgens in kunnen houden dat voor nieuwe verstedelijking aangesloten wordt bij de reeks van contactdorpen op de Veluwerand, waar Apeldoorn zelf van oorsprong ook deel van uitmaakt. De sprong zou dan (over het sprengengebied heen) gemaakt moeten worden naar Vaassen en (over de A1 heen) naar Beekbergen.
Deventer en Zutphen zijn belangrijke Hanzesteden die zich historisch hebben ontwikkeld (met de IJssel als ruimtelijke grens) in oostelijke richting. Net als voor Apeldoorn, geldt ook voor Deventer dat de uitbreidingsmogelijkheden eindig zijn. Na de afronding van de woningbouwlocatie De Vijfhoek en de aanleg van het bedrijventerrein Lindeveld komen er nog twee locaties daarvoor in aanmerking: Steenbrugge en het zoekgebied Noordoost. Verdere uitbreiding in noordoostelijke richting tast de kwaliteit van het landschap behoorlijk aan en leidt bovendien tot te grote afstanden tot de bestaande stad. Voortgaan op het ingezette verstedelijkingspatroon langs oude radialen naar het achterland zou Deventer, vanwege de direct omliggende natuurwaarden en vochtige gebieden, dan bijvoorbeeld kunnen brengen richting Olst, Boskamp, Wesepe, Lettele en/of Bathmen. Voor Zutphen zouden dat om vergelijkbare redenen bijvoorbeeld Eefde, Almen, Vorden, Baak en/of Steenderen kunnen zijn.
Bij elkaar zou voortzetting van de traditionele verstedelijkingspatronen er toe leiden dat de drie steden zich van elkaar af zouden ontwikkelen met mogelijk grote negatieve effecten op bijvoorbeeld waardevolle natuurgebieden en landschappen, die van nationaal belang zijn. Het zou bovendien leiden tot verdunning van de stedelijke stelsels, versnippering van verstedelijking, spreiding van verstedelijkingseffecten over een groot gebied en aanzienlijke toename van noodzakelijke verplaatsingsafstanden.

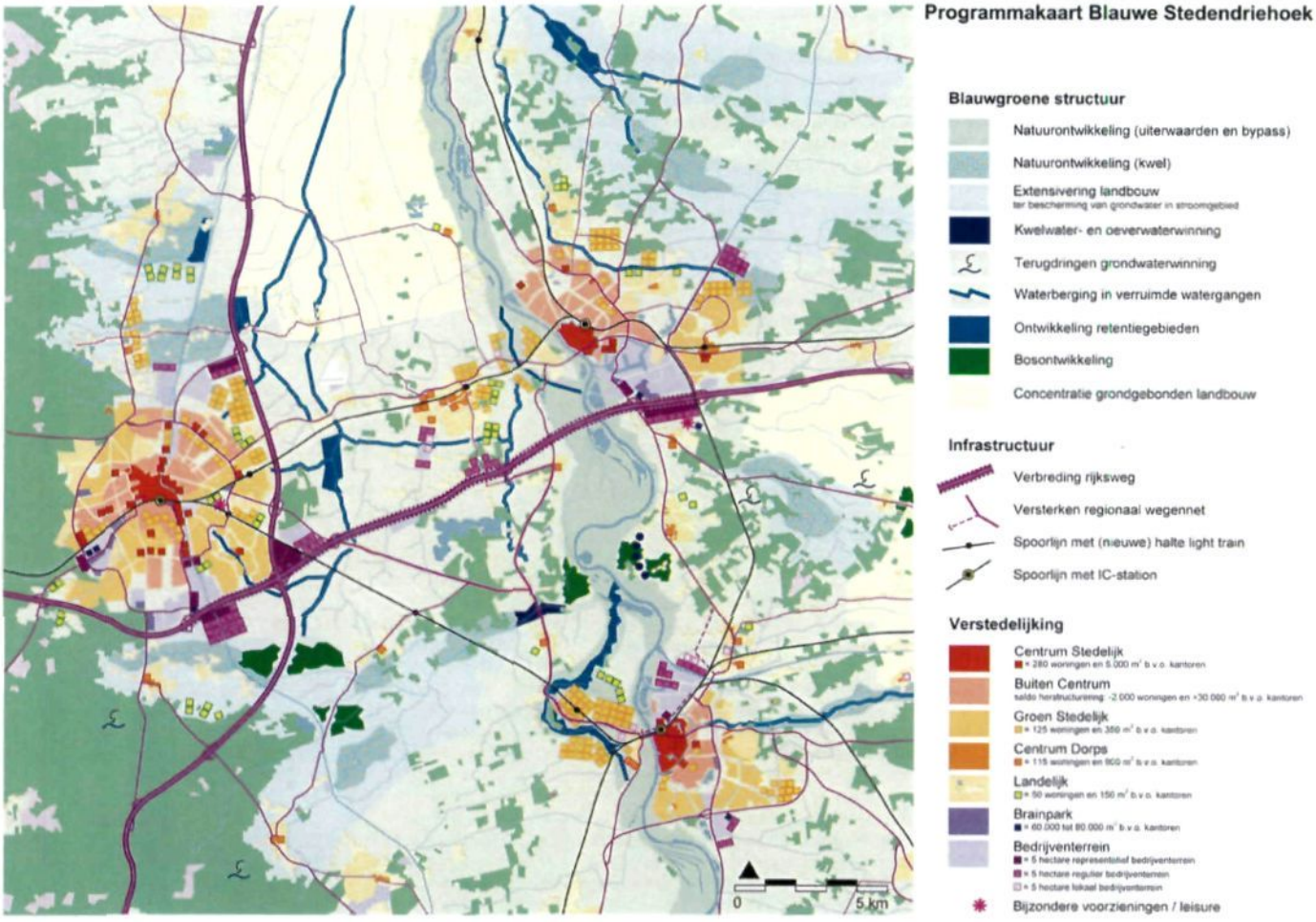
3.2 BLAUWE STEDENDRIEHOEK VERSUS GROENE VALLEISTAD

3.2.1 WELKE TWEE RUIMTELIJKE PERSPECTIEVEN ZIJN ONTWIKKELD?

Er zijn twee ruimtelijke perspectieven geformuleerd voor de ontwikkeling van de Stedendriehoek met als planhorizon 2030. Het gaat om het perspectief Blauwe Stedendriehoek en het perspectief Groene Valleistad (zie afbeelding 3.2 en 3.3).
De perspectieven kunnen worden beschouwd als ruimtelijke ontwikkelingsmodellen voor de netwerkvorming van de Stedendriehoek op regionaal schaalniveau. De perspectieven brengen allerlei aspecten van regionale ontwikkeling op een samenhangende manier in beeld: waterberging, natuurontwikkeling, landschapsvorming, landbouw, infrastructuur, woningbouw en bedrijventerreinen.

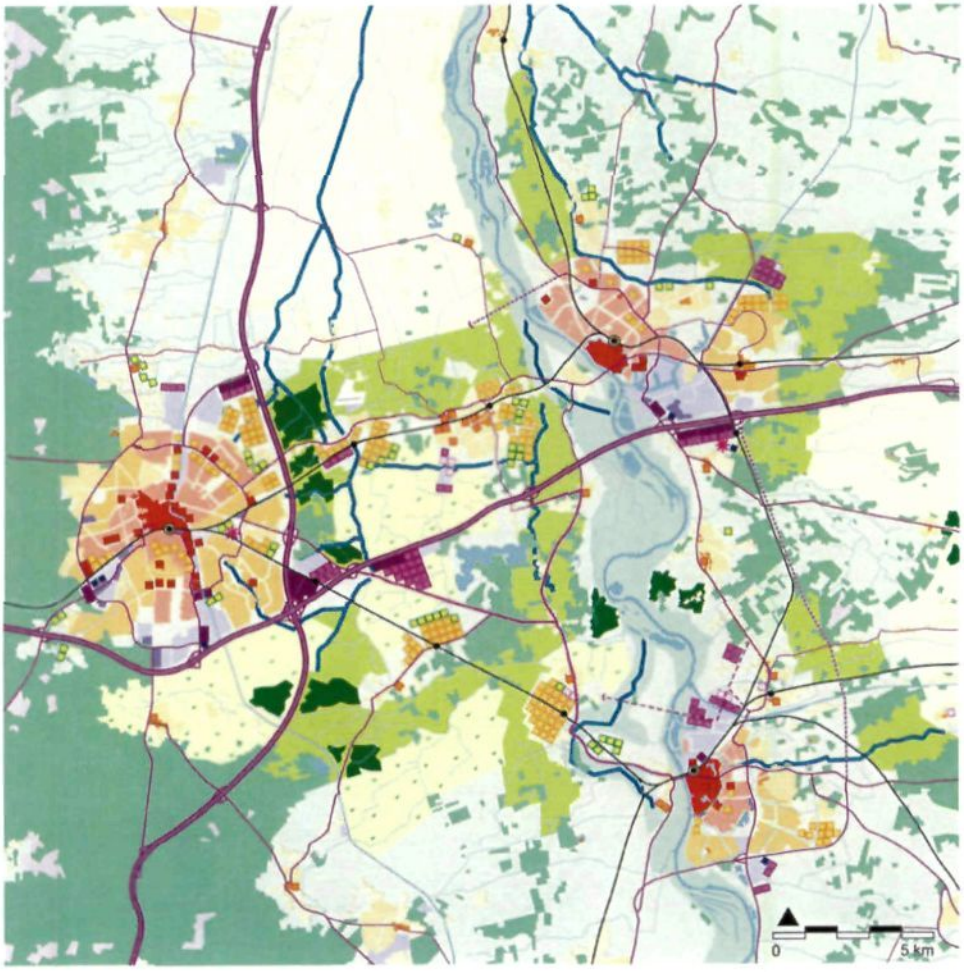
Afbeelding 3.2

Perspectief Blauwe Stedendriehoek



Afbeelding 3.3

Perspectief Groene Valleistad



Programmakaart Groene Valleistad

Blauwgroene structuur

- Natuurontwikkeling (uiterwaarden en bypass)
- Waterberging in verruimde watergangen
- Bosontwikkeling
- Versterken bos / landgoederenzone
- Faciliteren stadslandbouw
- Concentratie grondgebonden landbouw

Infrastructuur

- Uitbreiding regionaal wegennet
- Versterken regionaal wegennet
- Spoorlijn met (nieuwe) halte light train
- Spoorlijn met IC-station

Verstedelijking

- Centrum Stedelijk
  - ≈ 280 woningen en 5.000 m² b.v.o. kantoren
- Buiten Centrum
  - saldo herstructurering: -2.000 woningen en +30.000 m² b.v.o. kantoren
- Groen Stedelijk
  - ≈ 125 woningen en 350 m² b.v.o. kantoren
- Centrum Dorps
  - ≈ 115 woningen en 900 m² b.v.o. kantoren
- Landelijk
  - ≈ 50 woningen en 150 m² b.v.o. kantoren
- Brainpark
  - ≈ 60.000 tot 80.000 m² b.v.o. kantoren
- Bedrijventerrein
  - ≈ 5 hectare representatief bedrijventerrein
  - ≈ 5 hectare regulier bedrijventerrein
  - ≈ 5 hectare lokaal bedrijventerrein
- Bijzondere voorzieningen / leisure

3.2.2 HOE ZIJN DE RUIMTELIJKE PERSPECTIEVEN TOT STAND GEKOMEN?

Als basis voor de uitwerking van de perspectieven is de zogenaamde 'lagenbenadering' gehanteerd. Deze planningbenadering wordt inmiddels in veel regio's gebruikt en is ook voor het nationale ruimtelijke beleid van de Vijfde nota Ruimtelijke Ordening en de Nota Ruimte het leidende beginsel. De volgende lagen zijn onderscheiden:

- Laag 1: ondergrond (met planningsobjecten water, bodem, reliëf, morfologie, natuur, landschap en cultuurhistorie).
- Laag 2: netwerken (met planningsobjecten wegen, spoorlijnen, rivieren, kanalen en leidingen).
- Laag 3: occupatiepatronen (met planningsobjecten woongebieden, bedrijventerreinen en recreatiegebieden).

Laag 1

Laag 1 (de ondergrond) functioneert als zeefkaart voor verstedelijking (zie afbeelding 3.4)[10]. De zeefkaart laat concreet plekken zien waar nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, al dan niet onder bepaalde condities. De zeefkaart is geactualiseerd, nadat het Ruimtelijke Structuurbeeld Stedendriehoek is opgesteld. De actualisatie heeft niet geleid tot een significant ander beeld en wijzigingen in de mogelijkheden voor woon- en werklocaties. In onderstaande tabel is aangegeven, waaruit de (geactualiseerde) zeefkaart is opgebouwd.

Tabel 3.1

Legenda-eenheden zeefkaart

	water	natuur	cultuurhistorie
fysiek	Oppervlaktewater Kwelwater/infiltratie Grondwaterfluctuatie Wateroverlast in de vorm van grondwaterstand en neerslag	Actuele natuur: nat en droog Veen/bodem	Archeologische momenten Archeologische Verwachtingskaart Cultuurhistorische landschappen
beleid	Basissysteem beschermen Waterberging Ruimte voor de rivier	(P)EHS (incl. beïnvloedingsgebieden) VHR-gebieden NB-gebieden	Cultuurhistorische waardekaart

Laag 2

Ook spelen overwegingen op het gebied van mobiliteitsgeleiding en bereikbaarheid een belangrijke rol in de ruimtelijke ontwikkeling van de Stedendriehoek (laag 2). Daarbij is de aanleg van nieuwe, kostbare infrastructuur niet altijd mogelijk of wenselijk. Steeds meer zal gebruik moeten worden gemaakt van bestaande netwerken door betere benutting. Afgezien van enkele nieuwe infrastructurele ingrepen, is vooral de relatie met de bestaande infrastructuur sturend voor de locatiekeuzen van wonen en werken.

Laag 3

In navolging van provinciaal en rijksbeleid kiest de Stedendriehoek voor het concentreren van nieuwe ruimtebehoeften voor wonen en werken binnen het bundelingsgebied. De regionale ruimtebehoefte voor wonen en werken (laag 3) wordt daarbij gezocht binnen het

[10] De zeefkaart wordt nog aangepast op basis van geactualiseerde informatie.

bundelingsgebied om te voorkomen dat ruimteclaims al te zeer worden verspreid (zie ook paragraaf 3.1).

Per laag is een aantal ordeningsprincipes geformuleerd (zie onderstaand kader).

Ordeningsprincipes laag 1: ondergrond

- Inzet op duurzaam integraal waterbeheer: vasthouden en bergen van water voor afvoeren;
- Waterafvoer bovenstrooms vertragen en meer ruimte voor berging oppervlaktewater en peilbeheer;
- Bovenregionale waterafvoer (IJssel) vergroten door rivierverruiming in stroomgebied en uiterwaarden;
- Herstel van waardevolle landschappen en beschermen door herstructurering van de waterwinning;
- Voorkomen van aantasting van bodemgesteldheid en geomorfologische bodemstructuren.

Ordeningsprincipes laag 2: netwerken

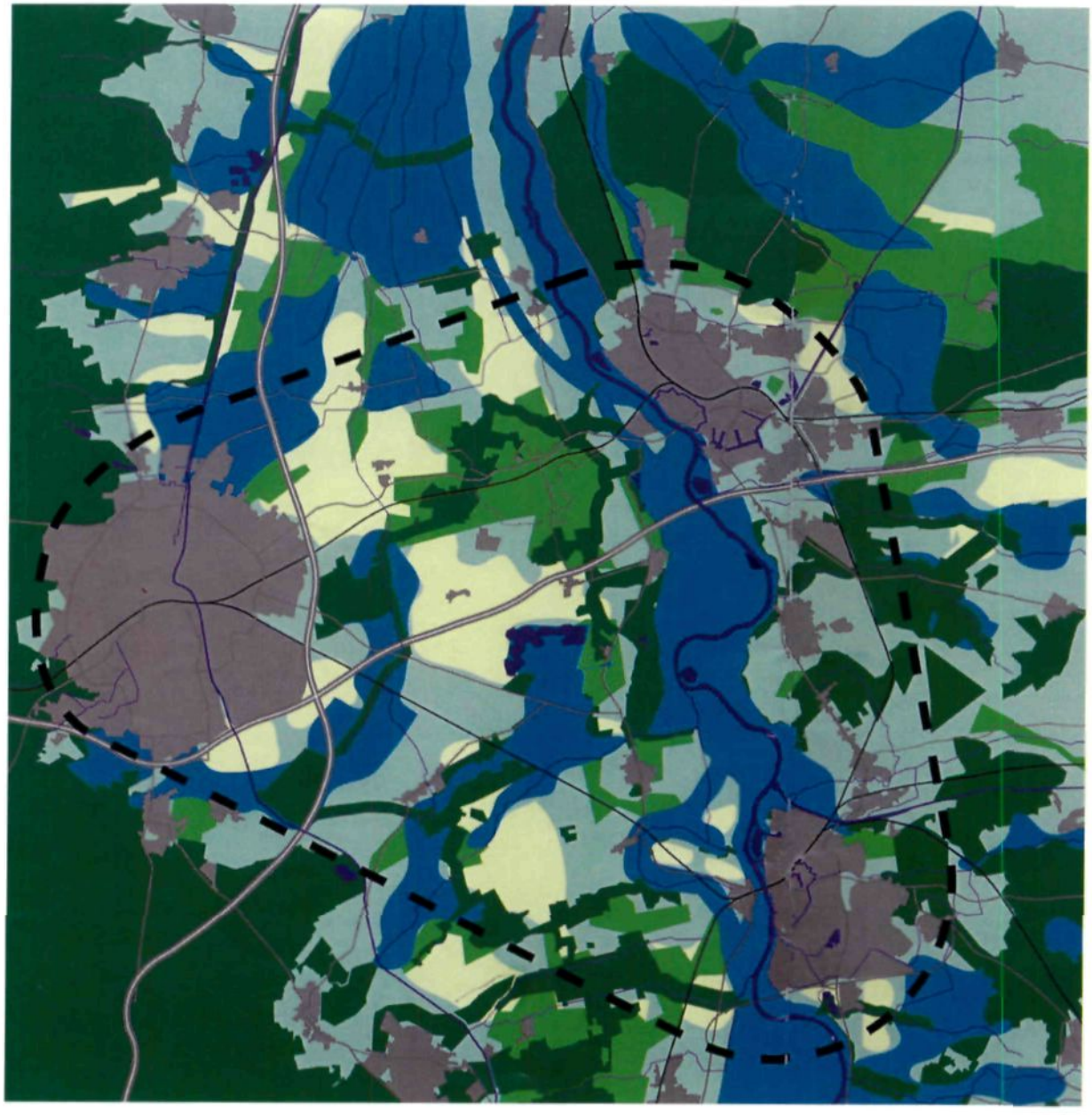
- Intensiever en efficiënter benutten van de bestaande infrastructuur;
- Complementeren van het infrastructuurnetwerk door aanleg van ontbrekende schakels;
- Verbeteren van de verkeersdoorstroming op het hoofdwegennet;
- Inzet op kwaliteitsverbetering van het regionaal openbaar vervoer en betere uitwisseling tussen modaliteiten;
- Behoud van verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kleine kernen.

Ordeningsprincipes laag 3: patronen

- Beter benutten van de opnamecapaciteit van bestaand stedelijk gebied;
- Bundeling stedelijk ruimtegebruik op goed bereikbare knooppunten en (sub)centra;
- Omvang en kwaliteit woon- en werkmilieus afstemmen op bereikbaarheidspotenties;
- Ruimtelijke differentiatie in woon- en werkmilieus naar groenblauwe kwaliteiten;
- Voorkomen van ongewenste verstedelijking op kwetsbare en/of slecht bereikbare plekken.

Afbeelding 3.4

Zeefkaart voor verstedelijking[11]



[11] De zeefkaart wordt nog aangepast op basis van geactualiseerde informatie.

3.2.3 BELANGRIJKSTE VERSCHILLEN TUSSEN DE RUIMTELIJKE PERSPECTIEVEN

Inhoudelijke verschillen

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste verschillen tussen de Blauwe Stedendriehoek en de Groene Valleistad opgenomen (zie ook afbeelding 3.2 en 3.3). Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de rapportage "Ruimtelijke perspectieven Stedendriehoek 2030" van maart 2002.

Tabel 3.2

Belangrijkste verschillen Blauwe Stedendriehoek en Groene Valleistad (bron: Ruimtelijke perspectieven Stedendriehoek 2030, maart 2002)

	Blauwe Stedendriehoek	Groene Valleistad
Water	Blauwrode bypass Uitbouw sprengen en beken Retentie- en kwelgebieden	Blauwgroene bypass Vergroenen bestaande weteringen
Natuur	Natte natuur (kwelgebied) Ecologische waarden	Droge natuur (oever/stuwwallen) Landschappelijke waarden
Infrastructuur	Verbreding A1 NS-spoor benutten (lighttrain) Station Twello en voorstadshalten	Verbetering provinciale wegen Ontwikkeling lighttrain 5 nieuwe stations in landelijk gebied
Woningbouw	Verweving met water Gericht op de drie steden Twee riviersprongen	Verweving met landschap Gericht op lighttrainstations Drie nieuwe dorpen in middengebied
Bedrijventerrein	Compacte clusters langs A1 Brainparks op wegen gericht	Verspreid rond A1 en stations Brainparks ook op OV gericht
Voorzieningen	Gelijkwaardige verdeling Vooral in de drie steden Inpassing leisure in bestaande stad	Specialisatie tussen steden Ook op afstand van de steden Ruimte voor grootschalige leisure in buitengebied
Landbouw	Noord A1: traditionele landbouw Zuid A1: water/ecologisch boeren	Verbrede landbouw middengebied Stadslandbouw
Recreatie	Extensieve natuurrecreatie Bussloo schakel in eco-zone Eco-toerisme	Intensieve gebruiksnatuur Centrale ligging Bussloo (regiopark) (Buiten-)activiteitentoerisme

Voor- en nadelen ruimtelijke perspectieven

De twee ruimtelijke perspectieven zijn onderling vergeleken in de rapportage "Ruimtelijke perspectieven Stedendriehoek 2030" van maart 2002. Eerst is op regionaal niveau een oordeel gegeven van de kansen en bedreigingen. Vervolgens is daar waar concrete ingrepen zijn voorzien nader 'ingezoomd' en zijn op lokaal niveau de mogelijke consequenties van de perspectieven voor de lokale inrichting beoordeeld.

Tabel 3.3

Resultaten regionale toets (bron: Ruimtelijke perspectieven Stedendriehoek 2030, maart 2002)

		Blauwe stedendriehoek		Groene Valleistad
Ecologische potenties	+	sterk samenhangend netwerk	+	stapsgewijze realisatie groen
	+	nieuwe robuuste natte natuur	-	versnipperde natuureenheden
	-	moeilijke realisering: hoge kosten	-	eenzijdige nadruk op droge natuur
Mobiliteits-geleiding	+	beter benutten bestaande infra	+	optimaal draagvlak lighttrain
	+	bundeling van milieulast	-	meer mobiliteit door spreiding
	-	blijvende belasting regionale wegen	-	extra druk op regionale wegen
Ruimtelijke kwaliteit	+	Duurzaamheid optimaal: water/natuur	+	grote gebruikswaarde omgeving
	+	Nieuwe bijzondere waterfronten	+	mogelijkheden rood voor groen
	-	Aantasting landgoederenzone	-	aantasting ecologische kwaliteit
Economische profilering	+	Kansen werkclusters op knooppunten	+	kansen gemengde werklocaties
	+	Nieuwe extensieve recreatie	+	opvang intensieve recreatie
	-	Weinig kwaliteit op snelweglocaties	-	weinig vernieuwende werkmilieus
Agrarische vernieuwing	+	impuls transformatie landbouw	+	grotere variatie in vernieuwing
	-	beperkte keuzes verbrede landbouw	+	op stad gerichte landbouw

Op basis van de regionale toets wordt in de rapportage "Ruimtelijke perspectieven Stedendriehoek 2030" van maart 2002 geconcludeerd dat het perspectief Blauwe Stedendriehoek het meest aanleiding geeft tot ruimtelijke variëteit en bijzondere kwaliteiten. Dit geldt zowel voor de unieke combinatiemogelijkheden van water en natte natuur als voor de vitaliteit en dynamiek van de drie steden. Het perspectief biedt zicht op een duurzaam ruimtelijk raamwerk in de regio, maar trekt tevens een zware wissel op samenwerking en uitvoering, gezien de hoge ambities van de Blauwe Stedendriehoek. De Groene Valleistad volgt meer de autonome ontwikkeling, waarbij het landelijk gebied door nieuwe verstedelijking wordt ingenomen. Hierdoor zullen de gebruiksmogelijkheden van het middengebied van de Stedendriehoek sterk toenemen. Dit kan echter leiden tot aantasting en versnippering (als geen restricties worden gesteld), maar biedt tevens meer mogelijkheden om tegemoet te komen aan ruimteclaims voor verschillende functies op de lange termijn. Hier bestaan goede mogelijkheden voor functiecombinaties, terwijl in de Blauwe Stedendriehoek juist hoge eisen worden gesteld aan compactheid en intensivering van het ruimtegebruik, met name op bestaande bedrijventerreinen.

Lokale toets

Tabel 3.4

Resultaten lokale toets (bron: Ruimtelijke perspectieven Stedendriehoek 2030, maart 2002)

Lokale toets		Blauwe Stedendriehoek		Groene Valleistad
Groen	+	Verbeteren kwaliteit watersysteem	+	Grote recreatieve waarde van groen
	+	Verrijking natte natuur	-	Eenzijdige nadruk op droge milieus
	-	Extensieve gebruikswaarde natuur	-	Sterke privatisering groen
Bereikbaar-heid	+	Verbreding A1 met afslagen	+	Lighttrainontsluiting (nieuwe) dorpen
	+	Benutting OV en fiets in de steden	-	Extra druk op regionale wegennet
	-	Beperkte ontsluiting kernen en linten	-	Veel lokale omleidingen nodig
Woonmilieus	+	Optimale variatie aan woonmilieus	+	Gewilde woonmilieus vanuit de markt
	+	Versterking van de ongedeelde stad		Mogelijkheden rood/groen constructies
	-	Transformatie dorps imago Twello	+	Verlies dorpse identiteiten
			-	
Economie	+	Benutten A1 als ruggengraat	+	Draagvlak en OV voor lokale economie
	-	Niet alle werkmilieus met OV ontsloten		Gevarieerd perspectief voor landbouw
		Beperkte variatie in groene	+	Versnippering werklocaties
	-	werkmilieus	-	
Voorziening-en	+	Versterking draagvlak steden	+	Draagvlak basisvoorziening en dorpen
	+	Gelijkwaardige verdeling tussen steden		Druk op concurrentie tussen steden
		Moeilijk ruimte voor	-	Versnippering draagvlak in steden
	-	grootschaligheid	-	

De lokale toets op beide perspectieven laat een verschillend beeld zien. Wat betreft water, natuur en landschap biedt de Blauwe Stedendriehoek ook lokaal interessante ecologische kwaliteiten en ruimtelijke aanleidingen om meer variatie in het aanbod van woonmilieus aan te brengen. De Groene Valleistad biedt daarentegen meer mogelijkheden voor wonen en werken in het groen, voor de buitenrecreatie en voor de landbouw. De bereikbaarheid is in de Blauwe Stedendriehoek beter gegarandeerd, al biedt de Groene Valleistad betere kansen voor lighttrain. Ten aanzien van economie en voorzieningen leggen beide perspectieven verschillende accenten; steden (blauw) versus dorpen (groen), met ieder hun eigen voor- en nadelen.

3.3 OP WEG NAAR EEN REGIONAAL STRUCTUURBEELD STEDENRIEHOEK

3.3.1 VASTSTELLEN BESTUURLIJKE KOERS LANGE TERMIJN

Op basis van de uitkomsten van de vergelijking van de ruimtelijke perspectieven is een discussie gevoerd door de bestuurders van de regio Stedendriehoek over de koers van de Stedendriehoek voor de lange termijn. Daaruit bleek consensus over de te hanteren basis, die in grote lijnen samenvalt met de visie van de Blauwe Stedendriehoek, maar die ook een aantal elementen van de Groene Valleistad in zich heeft. Voor de verschillende lagen komt de keuze globaal neer op:

Keuzen laag 1 (water, natuur en landschap)

- Ontwikkelen van blauwe bypasses in de IJssel als oplossingsrichting voor waterafvoer, overlast en berging (wanneer nut en noodzaak worden aangetoond);
- Natte natuur in de vorm van een samenhangende ecologische zone ten zuiden van de A1;
- Een Groene Carré met een landgoedachtige invulling ten noorden van de A1.

Keuzen laag 2 (infrastructuur en bereikbaarheid)

- Verbreden van de snelweg A1 ten behoeve van een betere doorstroming en interne bereikbaarheid;
- Ontwikkelen en uitvoeren van lighttrain tussen de steden met enkele voorstadhalten;
- Versterken positie van het regionale (snel)busnetwerk en het lokale fietsvervoer.

Keuzen laag 3 (verstedelijking)

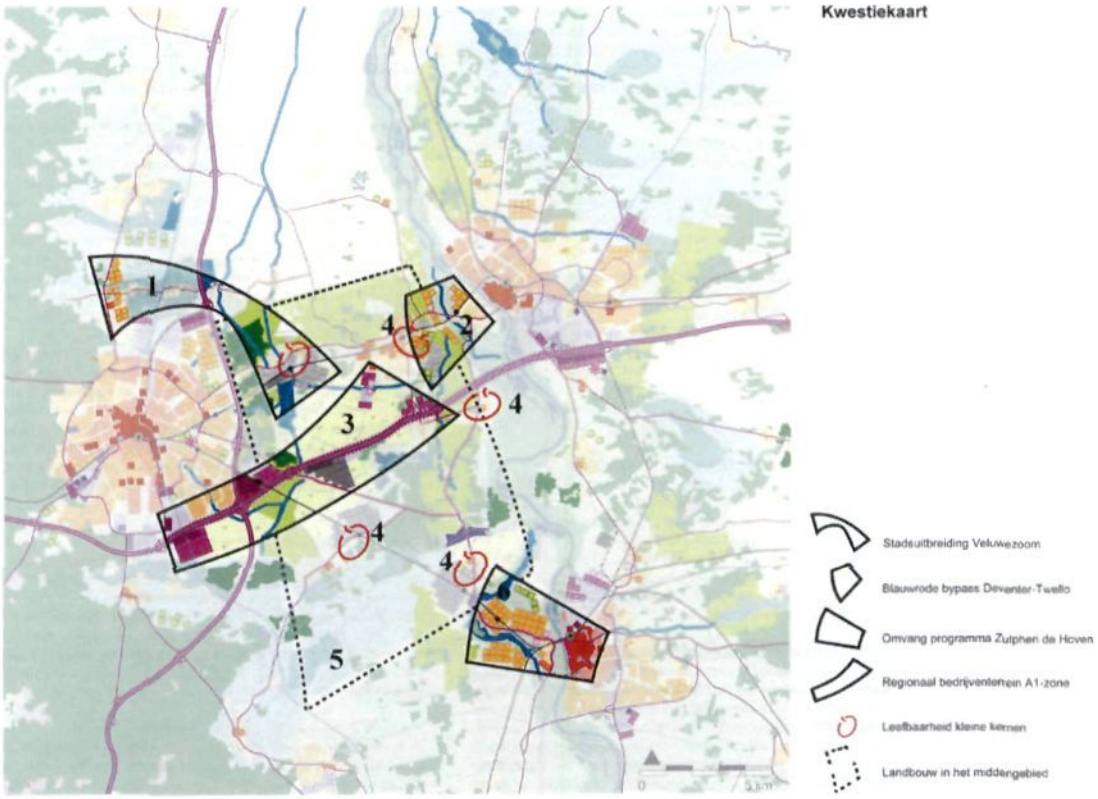
- Maximale inzet op grondige herstructurering van bestaande steden en dorpen;
- "Samen springen": de ruimtelijke mogelijkheden voor sprongen over fysieke barrières (IJsselsprongen en sprong over de A50) worden in regionaal verband bepaald;
- Zoekgebieden voor nieuwe werklocaties bevinden zich in een brede zone langs de A1.

Op basis van bovenstaande keuzes is een basis voor het Structuurbeeld ontstaan, waarin de IJsselsprongen en de bedrijvenlocaties langs de A1 belangrijke elementen vormen. Er bleven echter nog enkele vragen over die nadere uitwerking behoefden (zie paragraaf 3.3.2).

3.3.2 SPANNENDE KWESTIES

Uit de bestuurlijke discussies is een aantal lastige maatschappelijke en bestuurlijke vraagstukken naar voren gekomen waarover meer gedetailleerd inzicht nodig bleek om tot zorgvuldige besluitvorming te kunnen komen. In totaal zijn zes van dergelijke kwesties benoemd (zie afbeelding 3.5).

Afbeelding 3.5



Kwestie 1: stadsuitbreiding Veluwezoom

In hoeverre leidt de omvang van het verstedelijkingsprogramma rond Wenum (circa 2500 woningen in de Blauwe Stedendriehoek) tot aantasting van dit waterrijke gebied (sprengen en bekensysteem, beschermd stads- en dorpsgezicht)? In hoeverre kunnen nieuwe verstedelijkingsopties nabij Teuge hiervoor een alternatieve verstedelijkingsrichting betekenen (in relatie met waterretentie en lighttrainhalte)?

Kwestie 2: blauwrode bypass Deventer

In hoeverre is nieuwe verstedelijking mogelijk en gewenst in combinatie met de blauwe bypass aan de westkant van Deventer of biedt verdere dorpsuitbreiding aan de oostkant

van Twello een beter alternatief zonder dat dit ten koste gaat van de groenstructuur als buffer tussen Deventer en Twello?

Kwestie 3: regionaal bedrijventerrein

Welke gebieden binnen een brede zone langs de snelweg A1 bieden goede mogelijkheden voor het realiseren van een regionaal bedrijventerrein? Posterenk of de Grote Kar/VAR of nabij Beekbergen? Gaat het om concentratie op één grote locatie of om meerdere, kleinere clusters langs de snelweg?

Kwestie 4: leefbaarheid kleine kernen

In hoeverre staat nieuwe verstedelijking in en aan de bestaande dorpen, met extra impulsen voor de basisvoorzieningen en collectief vervoer, op gespannen voet met het behoud van de dorpse identiteiten en kwaliteiten? Met welk programma kan de leefbaarheid en het dorpse karakter worden behouden?

Kwestie 5: landbouw in het middengebied

In welke richting moet de agrarische vernieuwing in het middengebied worden gezocht? Biedt het integraal waterbeheer kansen voor combinaties met extensieve vormen van ecologische landbouw of is de verbreding richting stadslandbouw juist perspectiefrijk in combinatie met stedelijke recreatie en nieuwe verstedelijking?

Kwestie 6: omvang programma Zutphen de Hoven

In hoeverre staat het programma van de IJsselsprong Zutphen de Hoven in de Blauwe Stedendriehoek op gespannen voet met het draagvermogen van de bestaande stad, wat betreft verkeersafwikkeling, niveau van voorzieningen en leefbaarheid? Kan Zutphen een dergelijke regionale opvangtaak vervullen?

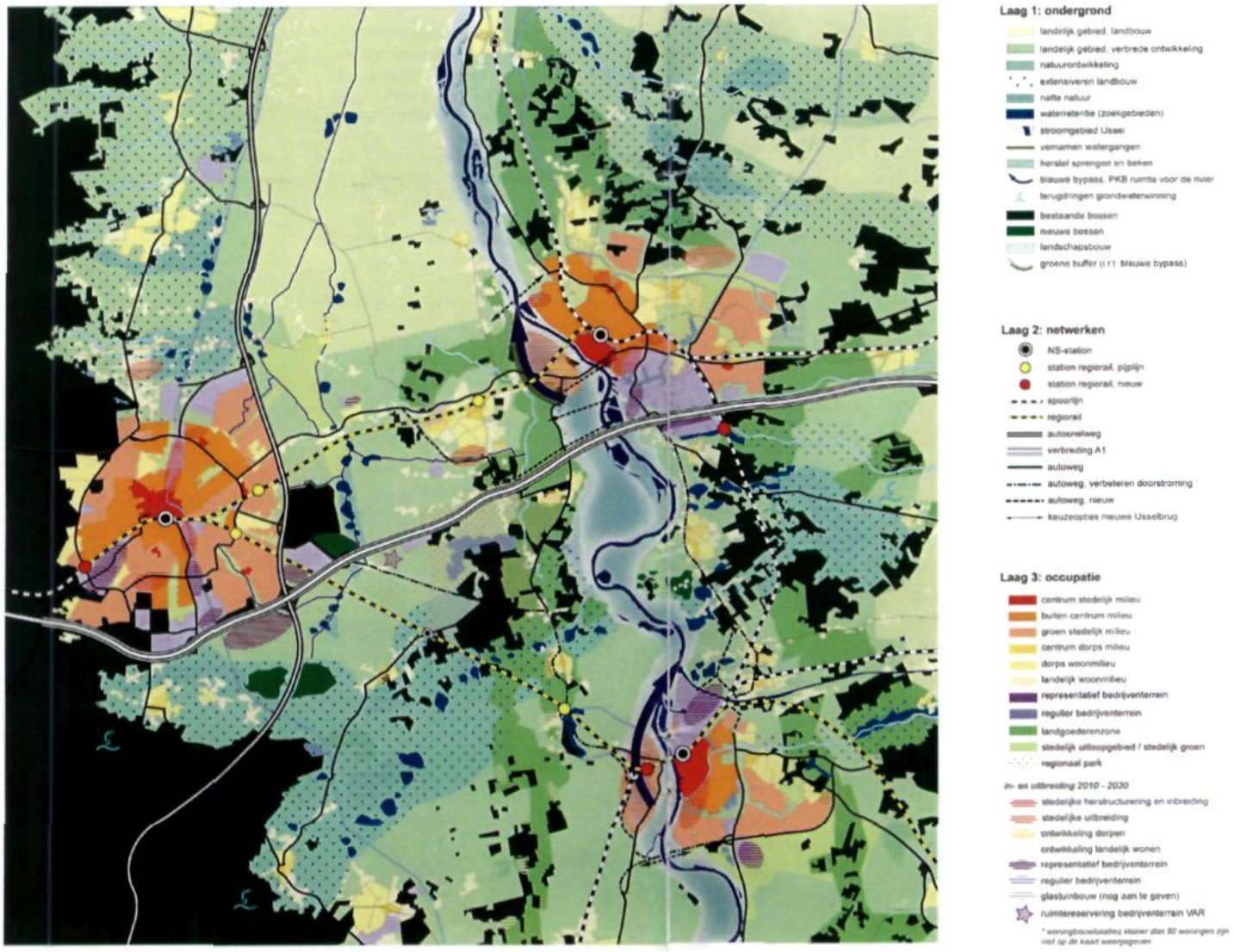
De kwesties zijn nader uitgewerkt in de rapportage "Stedendriehoek 2030 De Kwesties" van maart 2003. Hierdoor is meer inzicht ontstaan in de voor- en nadelen van de verschillende opties per kwestie. Op basis van deze resultaten heeft er nadere aanscherping plaats gevonden. De resultaten hebben een rol gespeeld bij het samenstellen van het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek.

3.3.3 MAATSCHAPPELIJK DEBAT

Naast een uitwerking van de spannende kwesties, heeft een maatschappelijk debat plaats gevonden. In het debat bleek onder meer grote waardering voor het gebruik van de zeefkaart als regionale onderlegger en als basis voor detaillering op lokaal niveau. Ook was er waardering voor de integrale aanpak en steun voor verdere samenwerking. Het bundelingsprincipe werd bevestigd zonder vastlegging van begrenzing van het bundelingsgebied. Het bundelingsprincipe werd bevestigd zonder vastlegging van begrenzing van het bundelingsgebied.

3.3.4 RUIMTELIJK STRUCTUURBEELD STEDENDRIEHOEK 2030

Naar aanleiding van de diverse discussies die in de regio zijn gevoerd, is het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030 opgesteld (zie afbeelding 3.6). Dit beeld is uitgewerkt tot het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek. Er zijn geen inhoudelijke verschillen tussen het Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030 en het Voorontwerp van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek.

Afbeelding 3.6

Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030