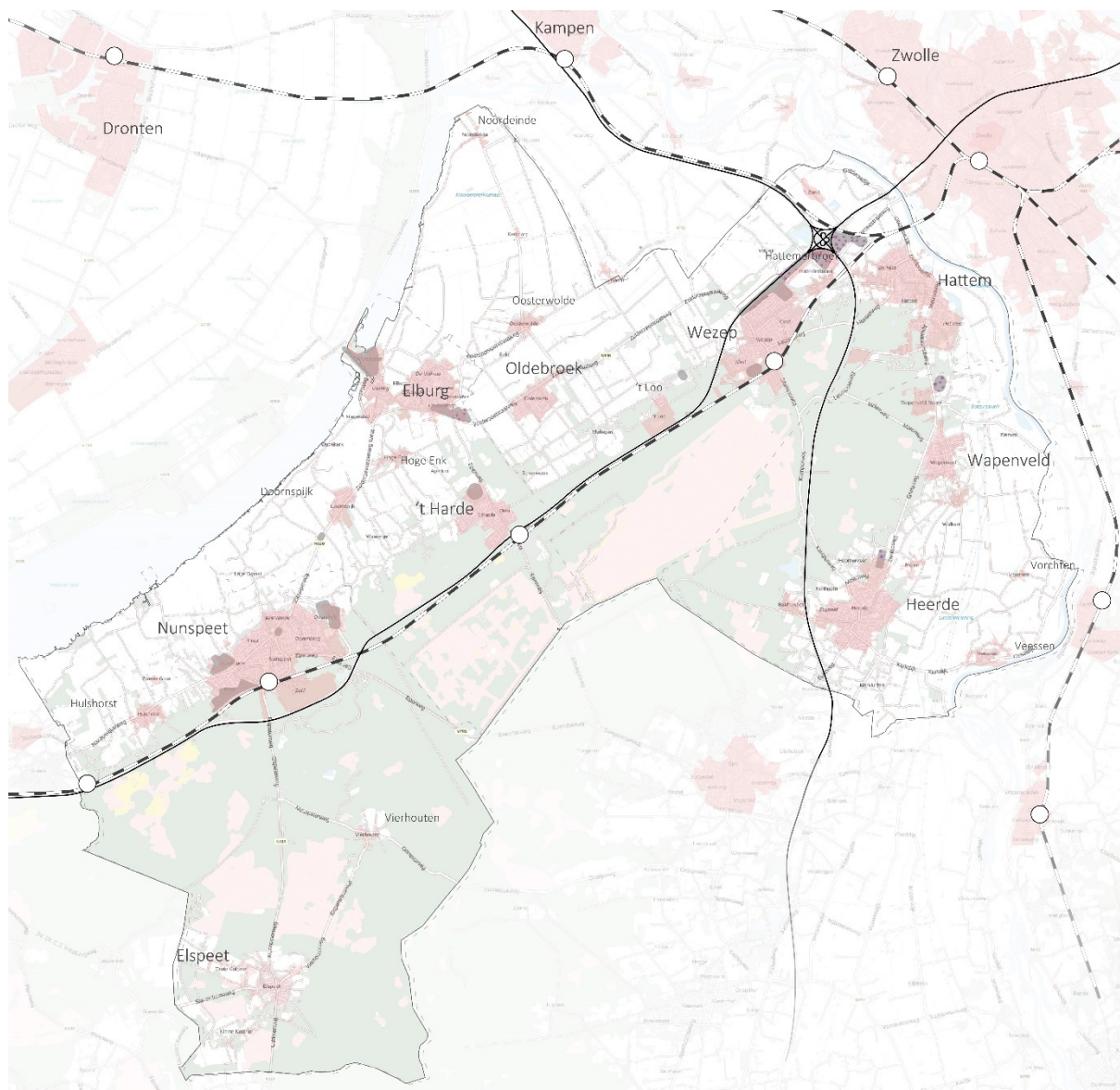


Regio Kop van de Veluwe

Gebiedsopgave Corridor Flevoland - Veluwe

Verslag van de oriëntatiefase | Vervolgopdracht

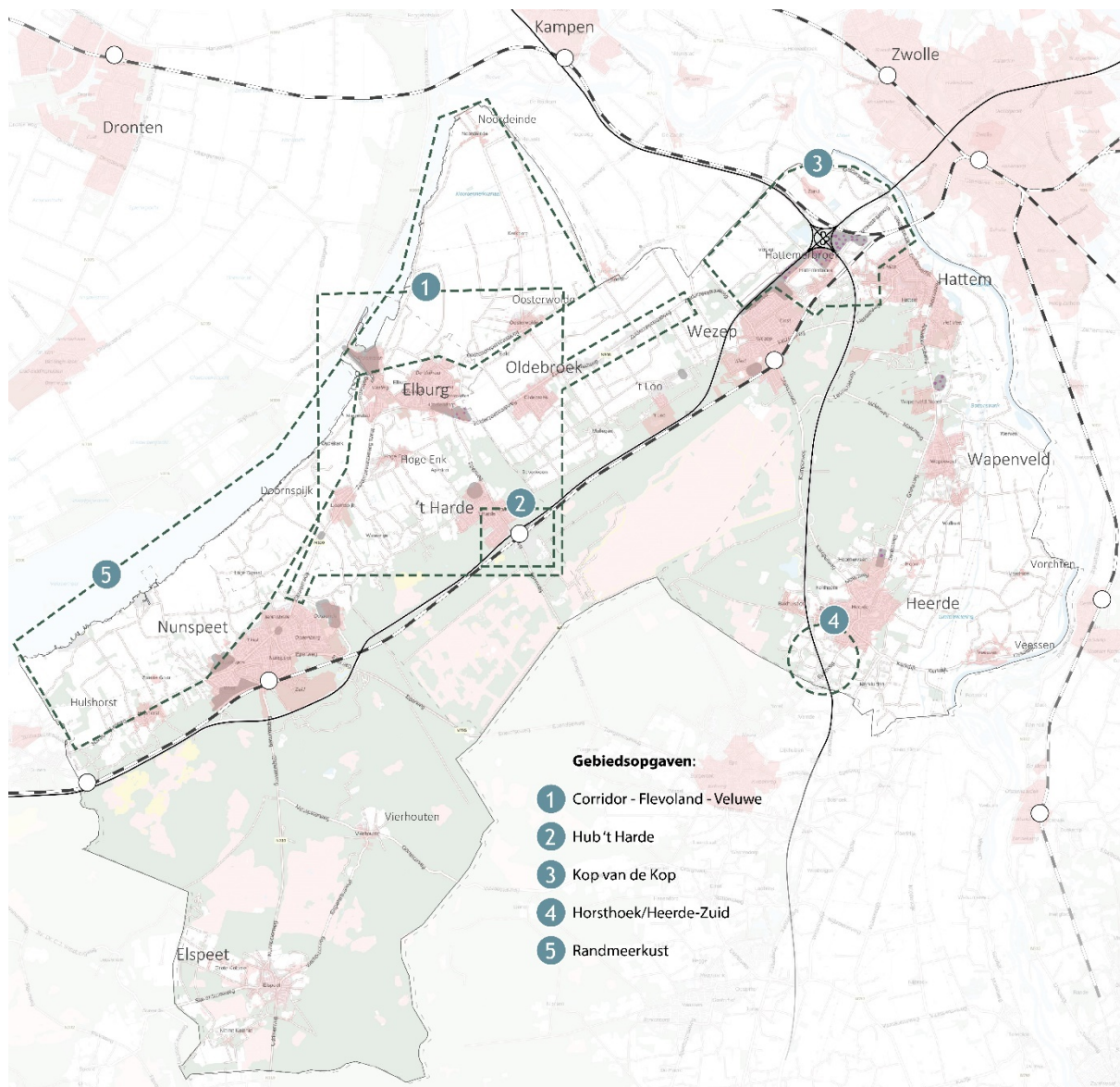


Versie 1.0a

1 mei 2025

Inhoud

1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding.....	4
1.2. Aanpak en doel	5
2. Verslag van de oriëntatiefase	7
2.1. Het gebied	7
2.2. Vraagstukken in dit gebied	8
2.3. Kern van de opgave	12
2.4. Onderzoeksvragen	13
2.5. Houtskoolschets businesscase	13
2.6. Stakeholders.....	14
3. Vervolgopdracht mobiliteit en ruimte Corridor Flevoland – Veluwe.....	16
3.1. Aanleiding en doelstelling.....	16
3.2. Organisatie	18
3.3. Externe expertise.....	19
3.4. Planning	19
3.5. Financiën.....	19
Bijlage: Stakeholders	20



Afbeelding 1. Gebiedsopgaven binnen de regio Kop van de Veluwe

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De regio Kop van de Veluwe is een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Heerde, Hattem, Oldebroek, Elburg en Nunspeet, Waterschap Vallei en Veluwe en de provincie Gelderland. Het gebied wordt gekenmerkt door een unieke combinatie van natuur, recreatie, agrarische bedrijvigheid en historische dorpskernen. De regio ligt strategisch tussen de Veluwe en het Randmeer/IJssel en heeft een sterke relatie met omliggende steden en economische centra.

De samenwerking binnen de Kop van de Veluwe richt zich op gemeenschappelijke vraagstukken op het gebied van economie, arbeidsmarkt, mobiliteit, energie, wonen en landelijk gebied. De partijen werken vanuit de ‘Samenwerkingsagenda Kop van de Veluwe 2024 – 2028’ samen aan thematische en gebiedsgerichte opgaven. Het bestuur van de regio Kop van de Veluwe wordt gevormd door de zogenaamde Kopgroep, waarin de besturen van de aangesloten overheden zijn vertegenwoordigd.

De regio Kop van de Veluwe is een onderdeel van de NOVEX-Regio Zwolle, waarin 22 gemeenten en 4 provincies samenwerken aan integrale gebiedsopgaven. In de verstedelijkingsstrategie en het ontwikkelperspectief van de Regio Zwolle (2023) zijn verschillende ruimtelijke opgaven benoemd, waaronder het bouwen van 50.000 woningen tot 2040 en het maken van ruimte voor 20.000 arbeidsplaatsen. Een deel van deze opgaven landt in de Kop van de Veluwe. Deze ontwikkelingen vragen om een integrale benadering waarin economische groei, ecologische kwaliteit en leefbaarheid in balans worden gebracht.

Gebiedsopgaven

In 2022 is een gebiedsverkenning uitgevoerd binnen de regio Kop van de Veluwe. Hierin zijn de (sub)regionale vraagstukken in beeld gebracht in samenhang met de opgaven van de Regio Zwolle. In deze gebiedsverkenning zijn verschillende gebiedsopgaven benoemd die spelen op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, water en bodem, energie, natuur, landbouw en recreatie. Deze gebiedsverkenning is benut voor het opstellen van de Samenwerkingsagenda, welke tevens de invulling is van het Regioarrangement voor deze regio.

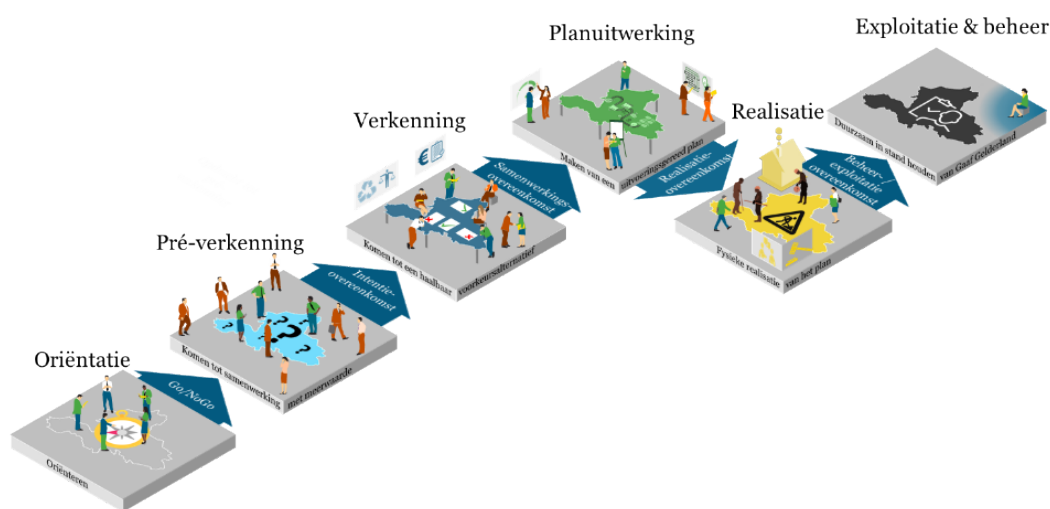
In 2024 is door de Kopgroep besloten een aantal gebiedsopgaven uit de Samenwerkingsagenda prioriteit te geven voor verdere uitwerking. Deze gebiedsopgaven zijn op onderstaande afbeelding aangeduid:

1. Corridor Flevoland - Veluwe
2. Hub 't Harde
3. A50 Zone
4. Kop van de Kop
5. Randmeerkust

Voor elk van deze gebiedsopgaven is een oriëntatiefase doorlopen. Hieronder is de daartoe gevolgde aanpak toegelicht.

1.2. Aanpak en doel

Voor de verdere uitwerking van de gebiedsopgaven wordt de Gelderse aanpak voor gebiedsontwikkeling gevolgd. Deze aanpak is bedoeld voor complexe, gebiedsgerichte vraagstukken met een integraal karakter waar verschillende partijen met elkaar moeten samenwerken om tot resultaten te komen. Om hier invulling aan te geven worden onderstaande stappen doorlopen waarin de vraagstukken verder worden geconcretiseerd. De oriëntatiefase voor de gebiedsopgaven is doorlopen in samenwerking met de werkgroep ruimte van de regio, waarin de gemeenten, het waterschap en de provincie betrokken zijn.



Afbeelding 2. Stappen in de Aanpak Gelderse Gebiedsontwikkeling

Op hoofdlijnen kennen deze stappen de volgende invulling:

- Oriëntatiefase: het in beeld brengen van de vraagstukken in een gebied
- Pré-verkenning: het vormgeven van de benodigde samenwerking
- Verkenning: komen tot een haalbaar voorkeursalternatief
- Planuitwerking: het maken van een uitvoeringsgereed plan
- Realisatie: het fysiek realiseren van het plan
- Exploitatie & beheer: het duurzaam in standhouden van het gebied

Het sluitstuk van iedere (project)fase is een overeenkomst tussen de betrokken partijen. Deze bevat de tastbare uitkomsten van de betreffende fase van het project. Zo leidt de pré-verkenning tot een intentieovereenkomst, de verkenning tot een samenwerkingsovereenkomst, etc.

Doel

Het doel van de oriëntatiefase voor de gebiedsopgaven in de Kop van de Veluwe is dus het in beeld brengen van de ruimtelijke vraagstukken die spelen in de gebieden uit de Samenwerkingsagenda, en na te gaan of er een integraal ruimtelijk vraagstuk te definiëren is om op te pakken in een volgende fase.

Inhoud

In dit document is de oriëntatie op de gebiedsopgave **Corridor Flevoland - Veluwe** uitgewerkt. Hierbij is een overzicht gegeven van:

- gebiedsbeschrijving;
- de vraagstukken in het gebied;
- de kern van de opgave;
- onderzoeksvragen;
- een houtskoolschets businesscase (kostenposten en baten);
- stakeholders.

Daarnaast is een opdracht uitgeschreven voor de volgende fase. Deze opdrachten is uitgewerkt in de volgende onderwerpen:

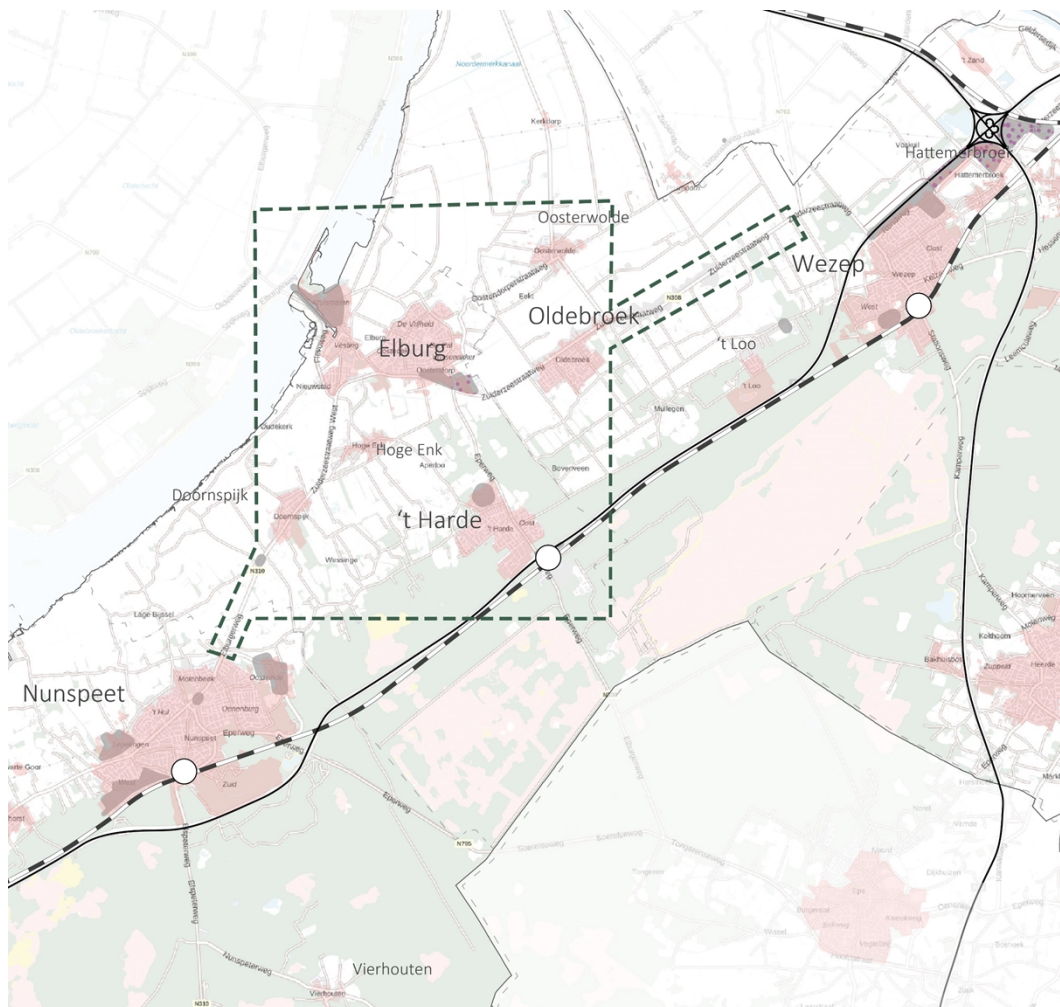
- aanleiding en doelstelling;
- reikwijdte;
- organisatie;
- externe expertise;
- planning;
- financiën.

2. Verslag van de oriëntatiefase

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de oriëntatie voor de Corridor Flevoland - Veluwe, één van de vijf gebiedsopgaven in de Regio Kop van de Veluwe. Allereerst volgt in dit hoofdstuk een verslaglegging van de oriëntatiefase, waarin de opgave, de vraagstukken, het plangebied, de onderzoeksvragen, een houtskool business case en de stakeholders nader worden toegelicht. Daarna volgt in hoofdstuk 3 de opdrachtbeschrijving voor de volgende fase.

2.1. Het gebied

Het gebied van de Corridor Flevoland - Veluwe kenmerkt zich door een aantal grotere kernen met een beperkte mate van stedelijkheid, te weten Elburg, 't Harde, Oldebroek, Doornspijk, Oostendorp en Hoge Enk. Aan de kant van Flevoland loopt de corridor door richting Dronten. In de omgeving van de kernen is een afwisseling tussen landelijk gebied en natuurgebied te vinden.



Figuur 1. Gebied Corridor Flevoland – Veluwe

Zowel geografisch als functioneel is Hub 't Harde onderdeel van het gebied Corridor Flevoland – Veluwe. Echter, de ontwikkelingen die plaatsvinden op de locatie van Hub 't Harde hoeven niet direct onderdeel te zijn van de gebiedsopgave Corridor Flevoland – Veluwe.

Het gebied heeft onder Elburg een halfopen landschap op de zandgronden en in de oude veenontginning en tussen de strandwallen. De flanken van de stuwwal zijn bebost. Richting Oldebroek is het landschap meer een open polder. De bossen op de stuwwal van de Veluwe vormen een dicht landschap met in de rand bouwlanden en houtwallen. Kleinschalig enken- en kampenlandschap langs de bosrand van de Veluwe. Er ligt een bebouwingslint in Oldebroek in de veenontginning. Stedelijke dynamiek is te vinden in kleine kernen langs de A28. De A28 zorgt voor bereikbaarheid van het gebied. De dorpen aan de rand van de Veluwe zijn sterk verweven met het bos.

2.2. Vraagstukken in dit gebied

In deze paragraaf is een overzicht gegeven van ontwikkelingen die spelen in het brede gebied rond de Corridor Flevoland – Veluwe.

Wonen

Het beleid van de provincie is erop gericht dat het woningtekort in tien jaar tijd daalt naar 2%. De provincie stuurt aan op de realisatie van voldoende passende woningen; in ieder geval voldoende betaalbare woningen en woningen voor ouderen en aandachtsgroepen. Woonwijken dienen toekomstbestendig en goed gepland te zijn en efficiënt gebruik te maken van de ruimte.

In de omgevingsvisie van de gemeente Elburg wordt nadruk gelegd op het realiseren van betaalbare en diverse woonmogelijkheden om te voorzien in de behoeften van verschillende doelgroepen, zoals starters, jonge gezinnen en ouderen. Er zijn afspraken gemaakt om tot en met 2030 een bepaald aantal woningen te bouwen, met specifieke aandacht voor sociale huur en betaalbare koopwoningen. Zo is het doel om 31% van de nieuwbouw te realiseren in de sociale huursector en 32% in het betaalbare koopsegment, waarvan 15% voor woningen tot €265.000. Deze plannen zijn flexibel opgezet om in te spelen op veranderingen in de woningmarkt en ervoor te zorgen dat kwetsbare doelgroepen niet tussen wal en schip vallen.

De omgevingsvisie van de gemeente Oldebroek zet in op het behoud van haar karakter als rustige, groene woongemeente. Tegelijkertijd wordt ingespeeld op de woningbehoefte. Er is aandacht voor het creëren van voldoende woonmogelijkheden voor jong en oud in alle dorpen, met nadruk op levensloopbestendigheid, duurzaamheid en klimaatneutraliteit. Er zijn woningbouwplannen om te voorzien in de groeiende vraag naar diverse woonvormen en om de leefbaarheid in de kernen te versterken.

Woondeal

Voor de gemeenten Elburg en Oldebroek staan er verschillende woningbouwontwikkelingen op de planning. Voor wat betreft afspraken met de provincie over wonen valt dit gebied onder de woondeal regio Noord-Veluwe (2022-2030). Hierin is onder meer opgenomen dat er tot 2030 in Elburg 764 woningen worden gebouwd; in Oldebroek gaat het om 994 woningen. Elburg heeft bij de kernen Doornspijk, Elburg en 't Harde voor in totaal ca. 1.000 woningen WVG opgelegd (Wet Voorkeursrecht Gemeenten). Daarnaast is er een geactualiseerde woondeal gemaakt, welke loopt van 2025 t/m 2034. Hierin zijn aantallen woningen opgenomen van 1576 in Elburg en 2330 in Oldebroek.

Ook voor na 2030 zijn er door Elburg uitbreidingslocaties aangewezen, bovenop de genoemde 764 woningen. De gemeente Elburg heeft op drie locaties in de gemeente WVG gevestigd, voor in totaal 1000 woningen. De energievoorziening voor die locaties is echter nog niet gegarandeerd en vormt ook in de periode tot 2030 al een punt van zorg.

Naast de ontwikkelingen in Elburg en Oldebroek is het ook van belang te benoemen dat Dronten fors gaat groeien in aantallen woningen. Dat geeft naar verwachting het nodige extra verkeer richting Elburg. Ook Nunspeet en Epe groeien, wat zal leiden tot meer verkeer via Elburg richting Dronten. Daarom wordt er nagedacht over het realiseren van een derde volwaardige oeververbinding tussen Dronten en Elburg voor doorgaand verkeer.

Werken

De regio Noordwest-Veluwe is als geheel een aantrekkelijke locatie voor economische vestiging vanwege de ruimte en de bereikbaarheid via de A28 en de A50. Het gebied biedt met name kans aan sectoren die baat hebben bij een bereikbare afstand tot steden, zoals de kenniseconomie, ICT, slimme maakindustrie, financiële dienstverlening en handel en transport.

In het gebied zijn verschillende vormen van bedrijvigheid aanwezig. Zo is Kruismaten een industriegebied van 50 hectare met meerdere bedrijven op het gebied van scheepsonderhoud en jachtmakelaardij. Het betreft een mix van grootschalige en MKB-bedrijven. Een aantal aanwezige grote internationale bedrijven, zoals A. Vogel, Elburg Foods en Machinefabriek Elburg, creëren belangrijke spin-off naar lokale bedrijvigheid. Verder zijn er onder meer bedrijven uit de autobranche, bouwsector en zakelijke dienstverlening aanwezig. Vanuit Oldebroek is meermaals de wens aangegeven om naast Broeklanden een extra bedrijventerrein te realiseren. Echter, hier zitten nog veel onderzoeksvragen aan vast.

Elburg

In de omgevingsvisie van Elburg zijn kleinschalige uitbreidingen bij de Glinde en de Weerd nabij Doornspijk benoemd. Voor de periode 2030–2040 wordt daarnaast gezocht naar circa 10 tot 15 hectare aan extra uitbreidingsruimte. Dit is bedoeld om in te spelen op de lokale vraag en bij te dragen aan de regionale behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen. Voorkeurslocaties voor nieuwe terreinen liggen in de nabijheid van woongebieden, met goede toegankelijkheid voor fietsers, wandelaars en openbaar vervoer, en/of nabij goed ontsloten wegen om goederenvervoer door dorpskernen te vermijden. Bij functiewijzigingen van bedrijventerreinen wordt compensatie geboden conform het Regionaal Programma Werklocaties RPW. Daarnaast is opgenomen dat Broeklanden III door Oldebroek wordt ontwikkeld in samenwerking met de gemeente Elburg.

De ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen voor grotere en zwaardere bedrijvigheid wordt ondersteund door betrokken overheden om deze bedrijven en de daarmee samenhangende werkgelegenheid binnen de regio te behouden. Een aandachtspunt is dat de ontsluiting van de bedrijventerreinen Kruismaten en Broeklanden kan worden verbeterd. De ontsluiting Kruismaten vindt nu aan de westzijde plaats over de drukke, toeristische Havenkade met veel wandelend verkeer.

Oldebroek

In de omgevingsvisie van Oldebroek staat eveneens beschreven dat het gebied veel potentieel heeft voor de (door)ontwikkeling van de agrarische sector, de voedselindustrie en voor recreatie, toerisme en leisure en trends als 'ecologisering van de economie' (biobased). Waar mogelijk en passend binnen de kaders wordt ingezet op het faciliteren van sectoren die belangrijk zijn voor de leefbaarheid zoals zorg, ontspanning, recreatie, detailhandel, onderwijs en energievoorziening. Ook kan worden gedacht aan het bereiken van cross-overs tussen recreatie, zorg en de agrarische sector en initiatieven de ruimte geven.

Mobiliteit

De toenemende verkeersdruk is, zoals aangegeven, het centrale thema dat ten grondslag ligt aan deze gebiedsopgave. Tot nu toe is de toenemende druk nog onvoldoende onderkend en als dilemma benoemd, terwijl het steeds meer zichtbare gevolgen heeft voor de kernen en verbindingen binnen de corridor. Het ontwikkelen van oplossingen voor deze problematiek, in samenhang met ontwikkelingen voor wonen en werken, dient in de volgende fase te worden uitgewerkt.

De ambitie van de provincie in deze regio is te komen tot een HOV-ruggengraat met regionale mobiliteitsknooppunten. Hierop sluiten regionaal ontsluitende busverbindingen aan en flexibel en vraagafhankelijk OV en deelvervoer. Dit alles zou moeten doorontwikkelen tot een concept van Publieke Mobiliteit Noord Veluwe.

In de regionale Woondeal Noord-Veluwe, waaraan Elburg en Oldebroek deelnemen, wordt benadrukt dat woningbouw gepaard moet gaan met verbeteringen in de bereikbaarheid. De deal stelt dat zonder extra investeringen in infrastructuur de bereikbaarheid zal verslechteren, wat de realisatie van de woningbouwopgave kan belemmeren. Er wordt gepleit voor investeringen in zowel het wegennet als openbaar vervoer.

Ontwikkelingen

Naast de bestaande situatie dienen hierbij ook de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in ogenschouw te worden genomen. Wegens ruimtegebrek in Elburg en Oldebroek wijken bedrijven uit naar Flevoland (Dronten). Het gevolg hiervan is dat verkeersstromen tussen Flevoland en de Veluwe (en dus druk op de Randmeerbrug en onderliggend wegennet) toenemen. De bestaande verbindingen zijn niet goed berekend op de ontstane en toekomstige druk, maar een goed kwantitatief beeld hiervan ontbreekt. Door de toenemende drukte groeit de onveiligheid, is er verminderde doorstroming en meer filevorming, ook rondom de N-wegen. Het gevolg hiervan is dat bewoners van de kernen overlast ervaren en de leefbaarheid onder druk komt te staan.

Oldebroek

Ook de Zuiderzeestraatweg en de N309 vragen aandacht in deze corridor. Voor de gemeente Oldebroek is de verkeersdruk op de Zuiderzeestraatweg in relatie tot woningbouwontwikkelingen een punt van zorg. Daarnaast is het van belang te kijken naar de functie van deze verbinding in de regionale context. Het risico is aanwezig dat de

Zuiderzeestraatweg (N308) gaat fungeren als route voor regionaal verkeer (tussen Flevoland en Zwolle) als de doorstroming van het verkeer op de A28 verslechterd.

Fiets

Daarnaast is er door Noord Veluwe Bereikbaar een verkennende studie gedaan naar de hoofdfietsroute-structuur in de regio, waar de Zuiderzeestraatweg een belangrijk onderdeel in is. De vraag is echter waar de prioriteiten liggen en hoe deze structuur een rol kan spelen in het Daily Urban System van de Regio Zwolle en de ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken. Ook is aandacht nodig voor de F28 doorfietsroute voor het gedeelte dat langs de Zuiderzeestraatweg loopt. De provincie heeft aangegeven met gemeenten in gesprek te willen over hoe de kwaliteit van de fietsroutes verder kan worden verhoogd.

Hub 't Harde

Tenslotte is het op het gebied van mobiliteit ook van belang de functie van Hub 't Harde te beschouwen in het grotere systeem. Hoeveel (extra) woningen kan deze hub ontsluiten, voor welke locaties heeft zij een goede functie en hoe is de hub multimodaal aangetakt op het OV-, fiets- en autonetwerk? Dit zijn allemaal vragen die in deze gebiedsopgave uitgewerkt zouden moeten worden en ook een beeld en verantwoording moeten geven voor de toekomstige verdere ontwikkeling van de hub.

Energie

Naast wonen, werken en mobiliteit speelt ook de energievoorziening een belangrijke rol in de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Er wordt onder meer ingezet op zonne-energie in bedrijventerreinen, dorpen/steden, agrarische daken, defensie terreinen, langs wegen en op water (drijvend). Op bepaalde plekken is het aanleggen van zonneparken in de corridor ingewikkeld i.v.m. de aanwezigheid van Natura 2000. De gemeente Elburg is vooralsnog geen voorstander van zon in open weidegebied en het agrarisch landschap.

Het gebied is onderdeel van de RES-regio Noord Veluwe. De energievoorziening voor ontwikkellocaties is nog niet op orde, ook niet na 2030. Dit kan eisen stellen aan de wijze waarop ontwikkelingen (zelfvoorzienend) worden vormgegeven, en afhankelijk zijn van bijvoorbeeld het opwaarderen van onderstation Harderwijk. Naast bereikbaarheid zou ook het energiesysteem moeten worden meegewogen in vraagstukken omtrent locatiekeuze.

Er loopt een OER-project bij Hub 't Harde in samenwerking met Defensie, dit zou mogelijk een kans kunnen zijn voor duurzame opwek van energie. Of wellicht is dit juist een ontwikkeling om binnen Hub 't Harde te beschouwen.

Water en bodem

Vanuit de Regio Zwolle wordt gewerkt aan een sponsstrategie, waarbij voor verschillende gebieden onder meer de randvoorwaarden en kansen op het gebied van infiltratie, water vasthouden en water bergen in beeld worden gebracht. Ook de gemeenten Elburg en Oldebroek hebben een traject gestart met betrekking tot sponswerking op landgoederen. Een belangrijk aandachtspunt is dat delen van de corridor, waaronder Broeklanden, erg nat zijn. Het is van belang om de lessen vanuit de sponsstrategie te relateren aan mogelijke locatiekeuzes voor

wonen en werken: zijn er vanuit water en bodem gezien voorkeuren of randvoorwaarden aan te geven? En aan welke eisen dienen locaties of gebouwen te voldoen om klimaatneutraal te zijn?

Natuur en landschap

Naast aspecten op het gebied van mobiliteit, energie en water en bodem spelen ook natuur en landschap een rol in de ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken. Echter, hoe en in welke mate natuur en landschap een rol spelen, dient beter in beeld te worden gebracht. Zo grenst de corridor aan het Natura 2000-gebied van de Veluwe en is het de vraag welke ruimte er is om te kunnen bouwen. In bestaande streekguides worden de waarden van landschap reeds aangegeven.

Streken

Het brede gebied rond de Corridor Veluwe - Flevoland heeft de kernkwaliteiten en ontwikkeldoelen van de Gelderse streek Randmeerkust, deelgebied Slagen van Noordeinde en Noordelijke Veluweflank. Bij ontwikkelingen in het gebied is landschappelijke inpassing met in acht neming van deze voor dit gebied aangewezen kwaliteiten en doelen van belang om de streekeigen unieke combinatie van natuurlijke eigenschappen te behouden.

De streek Randmeerkust – Slagen van Noordeinde is belangrijk om mee te nemen omdat het veel zegt over de stad Elburg in het onderdeel stad en land relaties. Elburg is een baken in het uiterwaarden landschap. Stedelijke dynamiek ligt rondom Elburg. Enkele woonwijken zijn gesitueerd op de zandrug. Elburg is een historische Zuiderzee stad die nog aan twee zijden verbonden is met het landschap en dat is een grote kwaliteit. Elburg is een hub voor watergebonden recreatie met jachthavens en bedrijvigheid op pleziervaart. Bewegingen vinden vooral plaats op bestaande wegen en op of langs de dijk.

2.3. Kern van de opgave

De aanleiding voor deze gebiedsopgave is gelegen in vraagstukken op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen. In deze corridor staat met de leefbaarheid onder druk door de toenemende druk op de autobereikbaarheid. Daar komt bij dat er diverse ruimtelijke ontwikkelingen geprojecteerd staan voor de komende jaren (tot 2030) en in onderzoek zijn voor de periode daarna (tot 2040). Er is behoefte aan (aanvullende) woningbouw en ontwikkeling van bedrijvenlocaties, maar de gevolgen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid zijn tot op heden niet goed in beeld gebracht.

Eventuele oplossingen of alternatieven ten aanzien van locatiekeuzes dienen integraal te worden afgewogen. Immers, de verstedelijkingsstrategie van de Regio Zwolle gaat niet uit van het ongelimiteerd faciliteren van het autoverkeer. Er wordt ingezet op slimme locatiekeuzes met wonen rondom OV-knooppunten en het versterken van de aantrekkelijkheid van fietsroutes en deelmobiliteit. Zowel personenauto's als goederenvervoer spelen echter een belangrijke rol in deze corridor en zullen in een multimodale beschouwing van het gehele mobiliteitssysteem moeten worden bekeken.

Daarnaast spelen in dit gebied vraagstukken op het gebied van netcongestie, energievoorziening, stikstof en Natura 2000.

Voor de Corridor Flevoland – Veluwe is het daarom van belang een integraal ontwikkelbeeld voor wonen, werken en mobiliteit uit te werken. Hierin dienen op basis van ruimtelijke en verkeerskundige analyses afwegingen in beeld te worden gebracht op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. Ook de functie en verdere ontwikkeling van Hub 't Harde binnen dit systeem dient hierbij in beeld te worden gebracht. Integraal dienen thema's als energie, water en bodem, landschap, recreatie en natuur te worden meegewogen in mogelijke oplossingsrichtingen.

2.4. Onderzoeksvragen

De volgende onderzoeksvragen dienen integraal in een analyse en ruimtelijke strategie te worden uitgewerkt in de vervolgfase van deze gebiedsopgave:

- Wat zijn geschikte woningbouw en bedrijfslocaties voor na 2030?
- Welke multimodale mobiliteitsstructuur hoort daarbij (OV, fiets, lopen, deelmobiliteit, goederenvervoer, personenauto)?
 - Hoe past een eventuele nieuwe oeververbinding in de verkeerstructuur van deze corridor en hoe draagt dit bij aan het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid?
 - Wat zijn relevante oplossingsrichtingen voor de ontsluiting Kruismaten?
 - Wat zijn relevante oplossingsrichtingen voor de Zuiderzeestraatweg?
 - Wat is hierbij de functie van Hub 't Harde?
- Hoe sluit de regio aan bij de aanpak van de mobiliteitstransitie van de regio Zwolle, gericht op het STOMP-principe, en de provinciale ambitie om te komen tot een voor de reiziger begrijpelijk, eenduidig en benaderbaar vervoersconcept als publieke mobiliteit?
- Wat zijn de consequenties van de versterking van Defensie (mobiliteit, kazernes) op het wegennet en welke vereisten worden daaraan gesteld?
- Welke randvoorwaarden en uitgangspunten op het gebied van energievoorziening (RES Regio Noord-Veluwe), stikstof / Natura 2000, water/bodem en landschap/cultuurerfgoed spelen hierin mee en op welke wijze?

2.5. Houtskoolschets businesscase

Hieronder zijn voor zowel de (pré)verkenningfase als een eindsituatie mogelijke kosten en baten benoemd. Het beoogde resultaat is het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en mogelijkheden voor duurzame ruimtelijke ontwikkeling in de Corridor Flevoland - Veluwe.

Overzicht van de mogelijke kosten:

- Onderzoekskosten ruimte en mobiliteit (proceskosten)
- Inzet projectmanagement en ambtelijke begeleiding (proceskosten)
- Investeringsinfrastructuur
 - Openbaar Vervoer
 - Fiets
 - Goederenvervoer

- Lopen
 - Auto
 - Knooppunten (multimodaal)
- Ontwikkelen locaties wonen en werken

Overzicht van de mogelijke baten:

- Inzicht in de samenhang van investeringen in infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen (procesresultaat).
- Input voor de omgevingsvisies van de betrokken gemeenten, provincie(s) en het waterschap (procesresultaat).
- Betere bereikbaarheid en daarmee betere toegankelijkheid van voorzieningen (werken, onderwijs, zorg e.d.) voor verschillende maatschappelijke doelgroepen.
- Nieuwe woningen en vestiging van bedrijven.
- Verbeteren van de leefbaarheid en omgevingskwaliteit van de kernen Elburg, Oostendorp, Oldebroek, 't Harde, Nunspeet door minder verkeershinder, betere bereikbaarheid, en meer en/of betere recreatie.
- Verbeterde bereikbaarheid voor Defensie (militaire mobiliteit).
- Behoud en versterking landschap.

2.6. Stakeholders

De belangrijkste stakeholders voor deze gebiedsopgave zijn hieronder benoemd. Een uitgebreidere beschrijven van de stakeholders is opgenomen in de bijlage Stakeholders.

Initiatiefnemers (meebeslissen)

- Gemeente Elburg
- Gemeente Oldebroek
- Provincie Gelderland

Belanghebbenden (meedenken)

- Regio Zwolle
- Rijkswaterstaat
- ProRail, NS
- Provincie Flevoland
- Gemeente Dronten
- Waterschap Vallei en Veluwe
- Regio EHPZ
- Gemeente Nunspeet
- Gemeente Epe
- Gemeente Zwolle
- RES Regio Noord-Veluwe
- Defensie
- Landbouw(organisaties)
- Natuur- en landschapsorganisaties

- Bedrijvenorganisaties

Overige betrokkenen (meeweten)

- Energy Board
- Provincie Overijssel
- OV reizigers
- Fietzers
- Automobilisten
- Bewoners

3. Vervolgopdracht mobiliteit en ruimte Corridor Flevoland – Veluwe

In deze paragraaf is voor de Corridor Flevoland – Veluwe een opdracht uitgewerkt voor de vervolgfase.

3.1. Aanleiding en doelstelling

Voor de Corridor Flevoland – Veluwe is behoefte aan een integrale afweging voor de ontwikkelrichting van het gebied. Daarbij spelen onder meer infrastructuur, mobiliteit, wonen en werken een rol. Concreet is er behoefte aan antwoorden op de volgende vragen:

- Wat is het effect van de ruimtelijke ontwikkelingen op het multimodale mobiliteitssysteem?
- Hoe houden we de corridor bereikbaar in het licht van deze ruimtelijke ontwikkelingen, en welke ruimtelijke strategieën zijn denkbaar op basis van een integrale ruimtelijke analyse?
- Wat is een passende multimodale agenda voor de Corridor Flevoland – Veluwe en de regio Kop van de Veluwe?

Hieronder zijn een aantal onderdelen benoemd om de integratie van ruimtelijke vraagstukken mee te voeden. Deze kunnen deels parallel worden opgepakt. Dit zal uiteindelijk moeten resulteren in een multimodale mobiliteitsagenda, mogelijk als onderdeel van een regionale ruimtelijke agenda.

Ontwikkelen multimodale mobiliteitsagenda voor de corridor én de gehele regio

Naast een analyse van de corridor is ook een beeld gewenst van het benodigde mobiliteitssysteem voor de gehele regio. Hierbij dienen ook de relaties met Hub 't Harde, de Kop van de Kop, station Wezep, Hub Horsthoek, de A50 en de bijbehorende multimodale structuren kwalitatief in beeld te worden gebracht. Het is van belang voor de verschillende kernen en ontwikkellocaties in de regio uit te werken welke mobiliteitsvoorzieningen, van welke kwaliteit en met welke werkingen beschikbaar dienen te zijn voor een goede aanhechting aan het daily urban system van de regio Zwolle.

Ook de samenhang met de planning van ontwikkellocaties, de beschikbaarheid van energie (netcongestie) en de vereisten vanuit water en bodem- sturend dienen hierin te worden betrokken. Dit dient te resulteren in een wensbeeld voor de verkeersstructuur voor de gehele regio en een ontwikkelrichting. Daarin dient dus integraal te worden gekeken naar ten minste de thema's wonen, werken, energie en recreatie.

Binnen deze gebiedsopgave wordt er vanuit gegaan dat dit de volgende stap zal zijn in de integrale benadering van de ruimtelijke ontwikkeling van de Kop van de Veluwe, en dat het mobiliteitsonderzoek naar de corridor daaraan vooraf gaat. Op deze manier ontstaat een integrale werkwijze waarin de verschillende inzichten als bouwstenen kunnen worden toegevoegd aan de Integrerende regionale kaart en kunnen worden gebruikt voor een (jaarlijkse) herijking van uitgangspunten, ontwikkelrichtingen en nieuwe onderzoeksvragen.

Onderzoek mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling in de Corridor

Om een beter beeld te krijgen van de werking van het mobiliteitssysteem en de samenhang met ruimtelijke ontwikkeling is een mobiliteitsonderzoek nodig. Hierbij spelen ook data-analyse en verkeersmodellering een belangrijke rol. Betrokkenheid en input van onder meer gemeenten en provincie noodzakelijk. In eerste instantie zal data worden verzameld en geanalyseerd. Dit betreft de inventarisatie van verkeersstromen en ruimtelijke ontwikkelingen, evenals het verzamelen van gegevens over autonetwerk, OV-gebruik en fietsverkeer. Daarnaast zal een analyse plaatsvinden van sociaaleconomische data en toekomstige trends die van invloed kunnen zijn op de corridor.

Vervolgens dient een verkeersmodelstudie te worden uitgevoerd. Hiervoor zal zeer waarschijnlijk een verkeersmodel moeten worden doorontwikkeld op basis van een bestaand model. Hierbij moeten verschillende scenario's voor de toekomst (2040/2050) kunnen worden geanalyseerd. Dit model helpt om knelpunten in kaart te brengen en de effectiviteit van mogelijke maatregelen te evalueren.

De volgende producten worden hierin voorzien:

- Een (modelmatige) analyse van het gebruik van het autonetwerk nu en in de toekomst, inclusief geplande en nog te plannen ontwikkellocaties.
- Een analyse van het gebruik van OV en fiets op basis van beschikbare data.
- Een beeld van het sociaaleconomisch profiel van deze regio met het bijbehorende gebruik van vervoerswijzen en kansen om in te spelen op de principes van de verstedelijkingsstrategie (verdichten rond knopen, STOMP).

Parallel hieraan dient afstemming en informatie-uitwisseling met een begeleidingsteam en stakeholders plaats te vinden. Dit houdt in dat bijeenkomsten worden opgezet met gemeenten, de provincie, het waterschap en andere stakeholders zoals Noord-Veluwe Bereikbaar, de RES regio, en kennisdragers binnen de provincie. In deze bijeenkomsten worden informatie, ontwikkelingsrichtingen en mogelijke oplossingen besproken.

Op basis van de analyses en de inzichten uit deze bijeenkomsten worden ruimtelijke scenario's en oplossingsrichtingen ontwikkeld. Dit kan plaatsvinden in het brede proces van de integrerende regionale kaart. Hierbij wordt onder meer gekeken naar oplossingen voor netwerkaanpassingen in het autoverkeer, mogelijkheden tot versterking van OV- en fietsnetwerken, onderzoek naar de ontsluiting van bedrijventerrein Kruismaten, een zuidelijke ontsluitingsweg bij Elburg/Oostendorp en eventuele aanpassingen aan de Zuiderzeeroute.

De ruimtelijke scenario's dienen mogelijkheden van verschillende toekomstige ontwikkellocaties in beeld te brengen. De resultaten worden geïntegreerd in een samenhangend advies over maatregelen en ontwikkelrichtingen en verwerkt in een eindrapport.

Hierin dienen onder meer adviezen te worden opgenomen over nut- en noodzaak van:

- mogelijkheden tot netwerkaanpassingen autoverkeer (nieuwe/andere verbindingen);
- mogelijkheden tot het faciliteren en versterken van OV- en fietsgebruik;
- alternatieven voor de wijze van ontsluiting van bedrijventerrein Kruismaten;
- de effecten van een zuidelijke ontsluitingsweg Elburg / Oostendorp;

- maatregelen Zuiderzeeroute in Oldebroek;
- het leveren van input (netwerkbelasting) voor het doen van uitspraken voor kruispuntoplossingen bij het ontwikkelen van woningbouwlocaties.

Voor het uitwerken van deze stappen is de inzet van een gespecialiseerd advies/ingenieursbureau noodzakelijk.

Confrontatie onderzoeksresultaten en bepalen ontwikkelrichting voor de Corridor

De resultaten van het mobiliteitsonderzoek dienen te worden opgenomen in de Integrerende regionale kaart en geconfronteerd met andere ruimtelijke informatie over kansen en knelpunten. Denk hierbij aan mogelijkheden voor ontwikkellocaties en belemmeringen en kansen op het gebied van stikstof, natuur, energie en water/bodem.

Concreet zou dit uitgewerkt moeten worden in een (of meerdere) integraal ruimtelijk ontwerp(en) voor het gehele aangeduide gebied, waarin de verschillende vraagstukken ruimtelijk worden uitgewerkt in samenhang met de bestaande functies. Dit ruimtelijk ontwerp moet zodanig worden opgesteld dat het een uitwerking en invulling is van de omgevingsvisie en kaders geeft voor de ontwikkeling van het gebied en de aansluiting op het regionale netwerk.

Op basis van deze uitwerkingen zal daarna nieuwe versie van de Integrerende regionale kaart kunnen worden opgesteld waarin een integrale ontwikkelrichting voor de Corridor Flevoland – Veluwe wordt bepaald. Hierin worden ook de onderzoeksvragen voor de eventuele vervolgfase bepaald.

3.2. Organisatie

Opdrachtgeverschap / Kernteam

De voorgestelde opdrachtgevers voor deze opdracht zijn de Gemeenten Elburg en Oldebroek. Daarnaast draait de provincie ambtelijk mee in het onderzoek. Dat betekent dat er een kernteam gevormd dient te worden met:

- Projectleider
- Gemeenten Elburg *
- Gemeente Oldebroek *
- Provincie Gelderland

* *Stuurgroep*

Werkgroep

De opdracht wordt begeleid door een werkgroep die informatie levert, meedenkt met oplossingen en resultaten toetst. In de werkgroep nemen vertegenwoordigers deel vanuit:

- Gemeenten (Elburg, Oldebroek, Nunspeet): mobiliteit en economie
- Noord-Veluwe Bereikbaar
- Provincie: mobiliteit, wonen, economie, energie, natuur, stikstof
- Waterschap
- Energieregio Noord-Veluwe

- Noord-Veluwe Bereikbaar

Bestuurlijk opdrachtgever

De ontwikkeling van een ruimtelijk ontwikkelbeeld voor de regio Kop van de Veluwe vindt plaats onder bestuurlijke begeleiding van de gemeenten Elburg en Oldebroek. Zij vormen de stuurgroep. De provincie is ambtelijk betrokken.

3.3. Externe expertise

Voor het uitvoeren van het onderzoek en het ontwikkelen van ruimtelijke scenario's is de inzet van een gespecialiseerd advies-/ingenieursbureau noodzakelijk. Het ligt voor de hand hierbij de kennis en capaciteit van bureau Goudappel te betrekken. Zij beschikken reeds over (enigszins verouderde) modellen van Oldebroek en Nunspeet en kunnen deze doorontwikkelen naar een model voor de corridor waarin ook Elburg goed is uitgewerkt. Ook beschikken zij voor de gehele regio over data om een multimodaal beeld van verplaatsingen te maken, en zijn zij op basis hiervan in staat om de adviseren over onder meer OV- en fietsmaatregelen. Door middel van het doorrekenen van enkele (uiterste) ruimtelijke scenario's kunnen zij helpen met het benoemen van ruimtelijke dilemma's en ontwikkelrichtingen.

3.4. Planning

Wij houden rekening met een doorlooptijd van ongeveer een half jaar tot het opleveren van de eerste resultaten. Gestart kan worden wanneer budgetten en organisatie zijn ingevuld. De planning dient in overleg met het bureau op basis van beschikbare capaciteit te worden uitgewerkt.

3.5. Financiën

De kosten van de uitvoering van het mobiliteitsonderzoek worden ingeschat op maximaal 50K euro, afhankelijk van de benodigde hoeveelheid analyses en ruimtelijke scenario's. Uiteraard kan hierbij ook met een taakstellend budget worden gewerkt.

Daarnaast is er een projectleider nodig. In onderstaande kostenopstelling is uitgegaan van de inzet van een projectleider voor 2 dagen per week gedurende een periode van 9 maanden. De totale kosten voor producten en uren bedragen naar verwachting circa 120.000 euro (indicatie).

Corridor Flevoland – Veluwe

Doorlooptijd: ca. 6 – 9 maanden

Activiteiten	Kosten indicatie
Onderzoek mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling	50.000
Projectleider	70.000
Totaal onderzoek	120.000
Vervolgstappen	
• Toekomstbeeld verkeerstructuur gehele regio • Integraal ontwikkelbeeld ruimte en mobiliteit	p.m.

Bijlage: Stakeholders

In deze bijlage is een overzicht gegeven van de stakeholders die betrokken zijn bij de **verschillende gebiedsopgaven in de regio** en (mogelijk) een rol kunnen spelen in de verdere uitwerking. Hierbij wordt steeds ingegaan op de rol/verantwoordelijkheid, belang in deze gebiedsopgave, en mogelijke rol in vervolg. Hierbij is een indeling gemaakt in de volgende categorieën:

- Rijk, provincie en regio's
- Gemeenten in de Kop van de Veluwe
- Particulier, privaat en overig

Rijk, provincie en regio's

Provincie Gelderland

De provincie is verantwoordelijk voor provinciale infrastructuur, verzorgt het regionale openbaar vervoer, stelt onder meer kaders aan ruimtelijke ontwikkelingen via ruimtelijke verordening en is aanjager van de aanpak gebiedsontwikkeling. De provincie trekt projecten op het gebied van mobiliteit, bijvoorbeeld door fietsroutes en busverbindingen. Ook is de provincie gesprekspartner met het rijk in de BO's en de eigen gebiedsagenda's.

De provincie heeft belang aan een goede en evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling waarin de provinciale doelen worden gerealiseerd. De provincie Gelderland wil onder meer inzetten op een corridor gerichte aanpak zoals een A28 aanpak en een A50 aanpak.

De provincie zou een trekkende rol kunnen hebben bij het onderzoek naar en uitwerking van het ruimtelijk beeld op het gebied van mobiliteit en wonen/ werken. Dit mede vanuit haar verantwoordelijkheid op het gebied van Infrastructuur en ruimtelijke ordening. Daarnaast is het voor de provincie van belang haar kennis en belangen vanuit de verschillende thema's in te brengen in de gebiedsprocessen denk hierbij aan wonen werken infrastructuur natuur milieu energie, etc. Tenslotte kan de provincie mede financieel aan de lat staan voor initiatieven die voortkomen uit de gebiedsaanpak en financier zijn van de onderzoeken die in de gebiedsaanpak worden uitgewerkt.

De provincie Gelderland speelt verder een centrale rol in de uitvoering van natuuropgaven, zoals het versterken van natuurgebieden en het realiseren van de doelen uit het Natuurnetwerk Nederland (NNN). In dat kader is de provincie verantwoordelijk voor de ontwikkeling, inrichting en instandhouding van ecologische verbindingen en het verbeteren van de biodiversiteit.

Ook in de stikstofaanpak heeft de provincie een sleutelpositie. Als uitvoeringsorganisatie van het landelijke stikstofbeleid coördineert Gelderland gebiedsgerichte aanpakken waarin reductie van stikstofuitstoot wordt gecombineerd met ruimte voor economische ontwikkeling. De provincie verbindt agrarische belangen, natuurdoelen en ruimtelijke opgaven, en fungeert als regisseur van transitieprocessen in het landelijk gebied. Zij stelt programma's op waarin

maatregelen worden uitgewerkt, stimuleert innovatie en extensivering in de landbouw, en is verantwoordelijk voor de uitvoering van vergunningverlening, monitoring en handhaving binnen de stikstofsysteem (zoals AERIUS).

Ministerie van I&W

Het ministerie van I&W ontwikkelt beleid op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid en initieert en bekostigt projecten en ontwikkelingen om de doelen op het gebied van bereikbaarheid te versterken. Hierbij wordt steeds meer gekeken naar het principe van brede welvaart waarin bereikbaarheid voor allerlei doelgroepen van belang is. Het ministerie is tevens gesprekspartner richting andere departementen en uitvoeringsorganisaties zoals Rijkswaterstaat en ProRail.

Het Ministerie heeft in de eerste plaats een rol als gesprekspartner in de bestuurlijke overleggen en de voorbereiding daarvan. Zij kan tevens aangehaakt zijn in de gebiedsopgaven wanneer dat haar belang raakt. Bijvoorbeeld door het inbrengen van relevante actuele beleidsuitgangspunten op het gebied van bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling.

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor beheer van het rijkswegennet en de rijksvaarwegen. Zij heeft belang bij een goed functionerend wegennet. Dat wil zeggen een goede doorstroming en ook een goede benutting. Afweging van kosten en baten is hierbij altijd van belang. Ook voert zij projecten uit om het functioneren van het wegennet te verbeteren.

Door Rijkswaterstaat wordt tevens onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor energie opwek via het project/programma OER (Opwerk Energie op Rijksvastgoed). Als trekker van dergelijke initiatieven en belanghebbende bij het rijkswegennet dient zij zeker betrokken te worden in de uitwerking van de gebiedsopgave maar waarschijnlijk niet in een trekkende rol.

Verder werkt Rijkswaterstaat aan het programma 'Ruimte voor de Rivier' waarin steeds vaker voorkomende hoogwaterstanden worden opgevangen door meer ruimte in te richten voor tijdelijke wateropslag. Dit programma heeft een mogelijk effect op de ruimteclaim rondom de grote rivieren, waaronder de IJssel. Eén van de 39 maatregelen in het programma was de uiterwaardvergraving Scheller en Oldeneler Buitenwaarden in de Kop van de Veluwe. Omdat bescherming tegen het hoogwater nooit klaar is, kan het zijn dat er in de toekomst op meer plekken wordt gezocht naar meer ruimte voor de rivieren.

ProRail

ProRail is een Nederlandse organisatie die verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud van het spoorwegennet in Nederland. Ze zorgen voor de aanleg, veiligheid, en betrouwbaarheid van spoorinfrastructuur, inclusief sporen, stations en seinen. ProRail werkt samen met vervoerders zoals NS en Arriva om een efficiënt treinverkeer te garanderen. Belangen zijn onder meer het bevorderen van duurzame mobiliteit, verminderen van hinder voor omwonenden en investeren in innovatie voor capaciteitsuitbreiding. Hun verantwoordelijkheid omvat ook het coördineren van bouwprojecten, verkeersleiding, en onderhoudsplanning. ProRail speelt een cruciale rol in het stimuleren van openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief voor wegvervoer

in Nederland. De betrokkenheid van ProRail en eventueel NS komt direct naar voren bij de gebiedsopgave Hub 't Harde en mogelijk bij de corridor Flevoland Veluwe.

Ministerie van Defensie

Het ministerie van Defensie is medeverantwoordelijk voor de veiligheid van ons land en is, onder meer vanwege de toenemende spanningen in de wereld, op zoek naar extra ruimte om haar activiteiten te kunnen ontplooiën. Zij heeft in haar Nota Ruimte voor Defensie een aantal mogelijke ruimteclaims aangegeven die voor het deel plaatsvinden in de regio Kop van de Veluwe.

Defensie heeft er belang bij zo weinig mogelijk hinder te ondervinden in het verwezenlijken van haar ambities. Mogelijk kan zij een belangrijke rol spelen in het verzilveren van koppelkansen bijvoorbeeld rond station 't Harde. Hoewel defensie waarschijnlijk niet in een trekkende rol zal zitten is zij een belangrijke gesprekspartner in de uitwerking van de gebiedsopgaven, zeker bij Hub 't Harde en in de A50 zone.

Waterschap Vallei en Veluwe

Het waterschap is verantwoordelijk voor het beheer van het watersysteem. Gelet op de ontwikkelingen op het gebied van klimaatverandering is het voor haar van belang te kijken naar de ruimtelijke inrichting van de regio. Het waterschap doet onderzoek hiernaar middels de sponsstrategie. Ook voor de regio Kop van de Veluwe werkt zij dit uit. Hierin komen lessen naar voren op het gebied van infiltratie, waterbergen en waterafvoeren die zeker van belang zullen zijn in de programmering van woningbouw en werklocaties. Daarnaast is ook de samenhang met natuur en natuurontwikkeling van groot belang. Het waterschap zal in een aantal gebiedsopgaven zeker gesprekspartner zijn als het gaat over het toepassen van het principe water en bodem sturend en bijvoorbeeld het ontwikkelen van wonen en werken in fluctuatiezones.

Regio Zwolle

De regio Zwolle heeft een verstedelijkingsstrategie opgesteld en ook ontwikkelperspectief waarin zij richting geeft aan de ruimtelijke ontwikkeling van Zwolle en haar omgeving. De regio Zwolle is gesprekspartner richting het rijk in het traject van NOVEX. In die rol is zij voor de regio Kop van de Veluwe een belangrijke partner als het gaat om het uitwerken en uitdenken van bijvoorbeeld grote (regio-overstijgende) investeringen waarin ook het rijk een rol speelt. De regio Zwolle heeft belang bij een goede aantakking van omliggende kernen op het eigen Daily urban system. De regio Zwolle heeft niet zozeer een trekkende rol maar is wel een belangrijke gesprekspartner in de verdere uitwerking van de gebiedsopgaven. Bijvoorbeeld vanuit het programma mobiliteit, vitale kernen en stationsomgevingen.

Regio Stedendriehoek

De Regio Stedendriehoek is een samenwerkingsverband tussen de gemeenten waarin de steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen zijn gelegen een aantal omliggende kernen. Deze regio doet onder meer onderzoek naar bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeente Heerde is ook onderdeel van de regio Stedendriehoek zodat afstemming met deze regio van belang is. Dit geldt vooral voor vraagstukken op het gebied van mobiliteit en ook energie, doordat Heerde

onderdeel is van de RES-regio Stedendriehoek. De regio Stedendriehoek zal zeker voor de A50-zone een belangrijke partner zijn om mee af te stemmen over knelpunten kansen en mogelijke investeringen.

Gemeenten in de regio Kop van de Veluwe

De gemeenten Hattem, Heerde, Oldebroek, Elburg en Nunspeet hebben een belangrijke kaderstellende rol op het gebied van ruimtelijke ordening. Zij stellen omgevingsvisies op en toetsen initiatieven. Daarnaast kunnen zij een trekkende rol hebben als het gaat om de ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld wonen, werken en energietransitie.

De gemeenten in de regio kop van de Veluwe hebben vergelijkbare belangen als het gaat om aantakking op de regio Zwolle. Ook staan zij allen aan de lat voor een deel van de ruimtelijke opgaven op het gebied van wonen en werken, maar willen ze ook hun eigen karakter behouden en de relatie met natuur en recreatiegebieden behouden en versterken. Leefbaarheid en leefomgeving zijn belangrijke thema's. Ook de energievoorziening voor ruimtelijke ontwikkelingen na 2030 is een punt van zorg.

In de samenwerking tussen de gemeenten is het van belang dat zij over de eigen grenzen heen kijken en afwegingen maken binnen het perspectief van de regio, bijvoorbeeld op het gebied van woon- en werklocaties. Dit om te komen tot een optimale ruimtelijke structuur. Daarnaast hebben de gemeenten In de gebiedsopgaven hun eigen aandachtspunten.

Gemeente Hattem

Deze gemeente is het dichtst gelegen bij Zwolle en functioneert deels als buitenwijk ervan. Zij heeft er belang bij op een goede manier aangetakt te zijn op de regio Zwolle, maar ook haar eigenheid te bewaren. Dit komt met name tot uitdrukking in het gebied Kop van de Kop.

Gemeente Heerde

De gemeente Heerde is zowel onderdeel van de kop van de Veluwe als de regio Stedendriehoek. Naast opgaven op het gebied van wonen en werken heeft zij er belang bij beter te worden aangehaakt op het Daily urban system van de regio Zwolle. Met name de ontwikkeling van hub horsthoek is een belangrijk aandachtspunt waar mogelijke kansen te verzilveren zijn. Maar ook de layout van het ov- en fietsnetwerk vraagt de nodige aandacht.

Gemeente Oldebroek

Ook de gemeente Oldebroek staat voor een aantal opgaven op het gebied van woningbouw en werklocaties. De kern van Oldebroek is niet gelegen in de nabijheid van een eigen station, wat het voldoen aan het principe van verdichten rond ov-knopen lastig maakt. Bij Wezep is dat wel het geval. De veiligheid en bereikbaarheid van de Zuiderzeestraatweg in Oldebroek is een punt van zorg. Zowel in de huidige situatie als in het licht van toekomstige ontwikkelingen. Dit is een onderwerp wat in de Corridor Flevoland - Veluwe verder uitgewerkt moet worden en een relatie heeft met Hub 't Harde. De kern Wezep is verder nauw verbonden met de Kop van de Kop, waarbij ook station Wezep een belangrijke rol speelt.

Gemeente Elburg

De gemeente Elburg heeft een aantal WVG-locaties waarmee zij invulling wil geven aan de toekomstige opgaven op het gebied van wonen en werken. De ligging van verschillende bedrijven ten opzichte van de infrastructuur is niet per se de meest logische en zorgt voor knelpunten op het gebied van doorstroming en leefbaarheid. Ook het verkeer richting de Flevopolder speelt daarbij een rol. De gemeente Elburg zoekt naar een goede, robuuste ruimtelijke structuur voor de verdere toekomstige ontwikkeling, specifiek bij de corridor Flevoland – Veluwe en rondom 't Harde.

Gemeente Nunspeet

De gemeente Nunspeet timmert flink aan de weg onder meer in de ontwikkellocatie rond het station. Vanwege haar ligging is zijn meer dan de andere gemeenten ook georiënteerd op onder meer Harderwijk, Nijkerk en de regio Amersfoort. Naast de opgaven op het gebied van wonen en werken heeft zij ook belang bij een goede doorontwikkeling van de recreatieve functie van de Randmeerkust.

Gemeenten Dronten en Epe

Deze gemeenten zijn niet gelegen binnen de regio Kop van de Veluwe hebben wel een directe invloed op het gebruik van de verschillende mobiliteitsnetwerken in de regio. Ook vragen de groeiambities van deze gemeenten om afstemming met de onderzoeken op het gebied van ruimte en mobiliteit in de Corridor Flevoland – Veluwe en de A50 Zone.

Particulier, privaat en overig

Inwoners

De inwoners van de regio Kop van de Veluwe hebben onder meer belang bij goede leefbaarheid en bereikbaarheid. Wanneer het aankomt op ruimtelijk regionale keuzes zullen zij betrokken moeten worden door middel van participatie. Dit zou bijvoorbeeld een rol kunnen spelen in een ruimtelijk ontwerp voor Kop van de kop, Hub 't Harde en de Hub Horsthoek

Bedrijven / ondernemers

Bedrijven en ondernemers hebben we een goed vestigingsklimaat, wat onder meer tot uitdrukking komt in de bereikbaarheid. In het nadenken over mogelijke toekomstige locaties voor bedrijven zouden bijvoorbeeld ondernemersverenigingen, branche- of werkgeversorganisaties betrokken kunnen worden.

Lagemaat / Circulair Centrum

De onderneming Lagemaat is bezig met het ontwikkelen van een centrum voor circulair bouwen bij Horsthoek, en heeft belang bij een goede bereikbaarheid en wellicht aanvullende ruimtelijke mogelijkheden in dit gebied.

Staatsbosbeheer / Natuurmonumenten

Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten hebben een verantwoordelijkheid in het beheer en ontwikkeling van natuur op de Veluwe. Zij beschikken over de nodige kennis van het gebied en de invloed van klimaatverandering op natuur. Hoewel zij niet direct een trekkende rol zullen hebben kunnen ze een belangrijke gesprekspartner gaan binnen een aantal gebiedsopgaven.