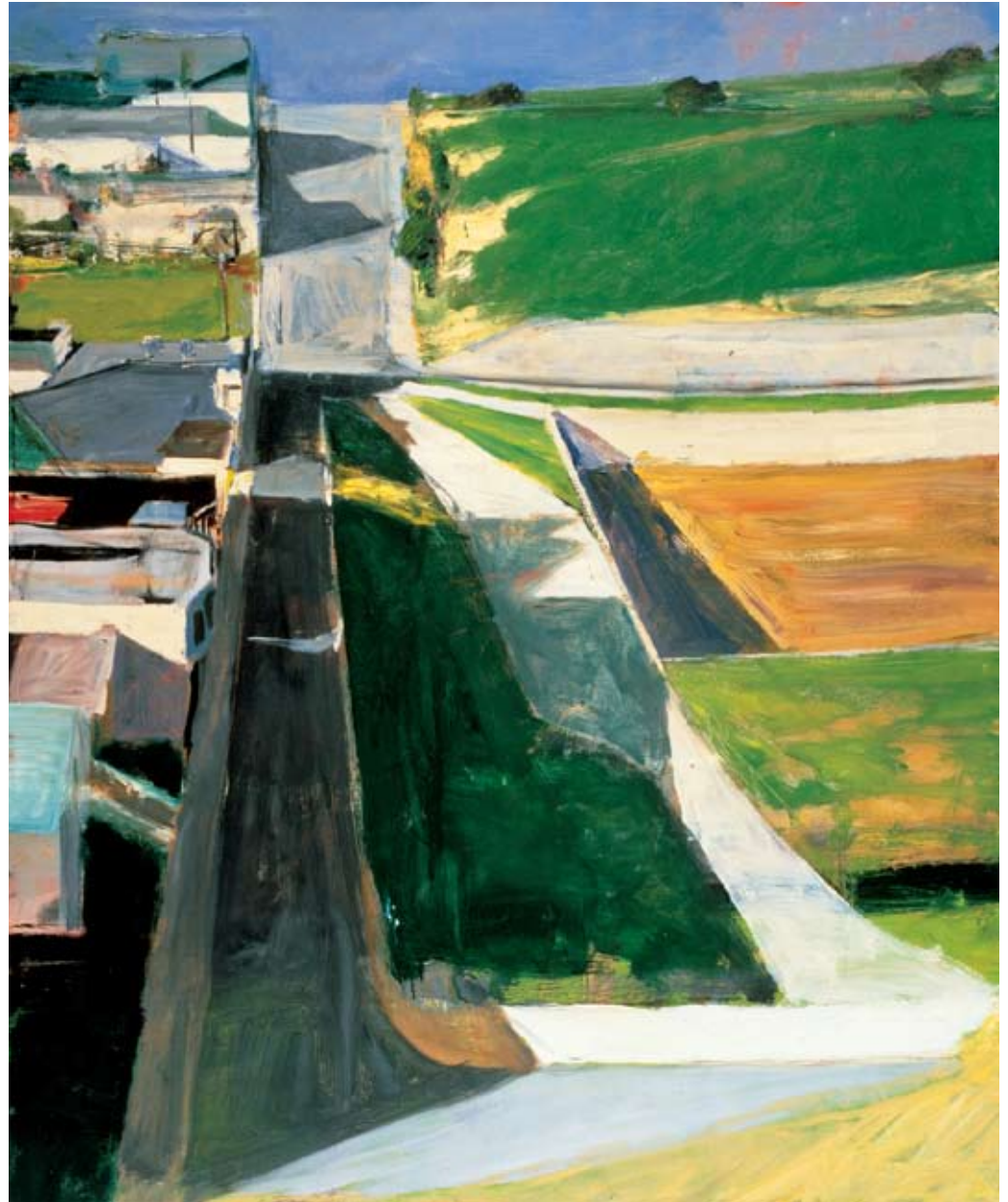


AI - A50

de relatie tussen de stad, de snelweg en het landschap
handreiking ruimtelijke kwaliteit
februari 2010





afbeelding rechts:
zicht op de A50 vanaf de Elsbosweg

afbeelding voorzijde:
Richard Diebenkorn. Cityscape I, 1963
De weg ligt tussen de bebouwing en het
landschap. De weg is in dit geval niet zo breed
als de snelweg, maar de grens is scherp. Toch
hoort de weg zowel bij de bebouwing als bij
het landschap.

AI - A50

de relatie tussen de stad, de snelweg en het landschap
handreiking ruimtelijke kwaliteit
februari 2010

in opdracht van de gemeente Apeldoorn

Els Bet	stedebouwkundige, Den Haag
Carin Jannink	landschap en stedenbouw, Rotterdam

Stadse kant van de geluidswal bij de Maten waar de Biezematen onder de A 50 doorgaat. Het geluid is geweerd en de snelweg is aan het zicht onttrokken, maar er is niet echt sprake van een toegevoegde landschappelijke kwaliteit.



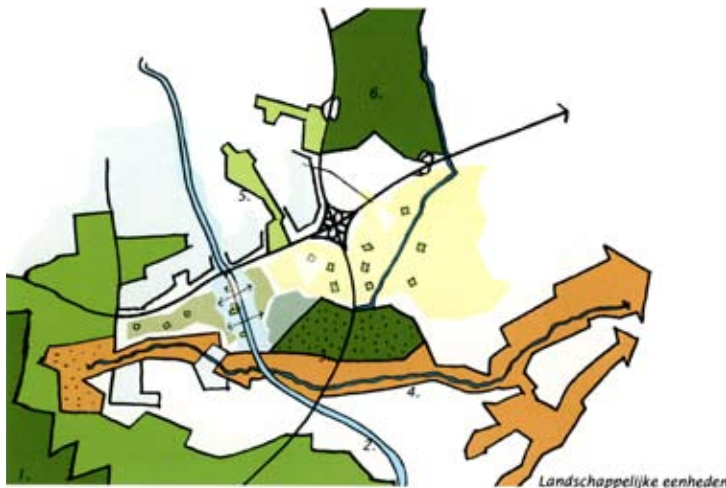
inhoud

INLEIDING EN LEESWIJZER	7
ANALYSE	12
CONCLUSIES	22
KOERS	24
KORTOM	34
PROJECTEN	38
BRONNEN	73
COLOFON	75



inleiding

1. De Veluwe
2. Het Apeldoorns kanaal
3. Het Beekbergerwoud
4. De Beekbergsche Beek
5. De Maten
6. Het Woudhuis



Akkoord van Apeldoorn 2008

ambities

Apeldoorn wil beter herkenbaar en zichtbaar zijn vanaf de snelweg. Die wens wordt vaak vrijwel direct vertaald naar hoge gebouwen. Dat ligt voor de hand, want het is een teken van een ontwikkelingsgerichte en groeiende stad en grote gebouwen zijn zichtbaar vanaf grote afstand. Toch is het niet altijd verstandig om hoge gebouwen aan de snelwegen te plaatsen. Zo zal dat in Apeldoorn afbreuk doen aan het karakter van Apeldoorn als stad in het groen. Daarom heeft Apeldoorn in de hoogbouwnota de keus gemaakt om géén hoge gebouwen direct aan de snelwegen te realiseren. Tegelijkertijd is daarmee de vraag gesteld hoe Apeldoorn zich *dán* langs de snelwegen wil laten zien. Als de stad een aantrekkelijk snelwegpanorama wil bieden en daarmee aansluit bij de ambitie van het rijksbeleid 'Mooi Nederland' en provinciaal beleid 'Mooi Gelderland', dan is de vraag waar dat panorama uit kan bestaan.

Wat wil Apeldoorn laten zien en wat *kán* Apeldoorn laten zien?

Wat is de ambitie?

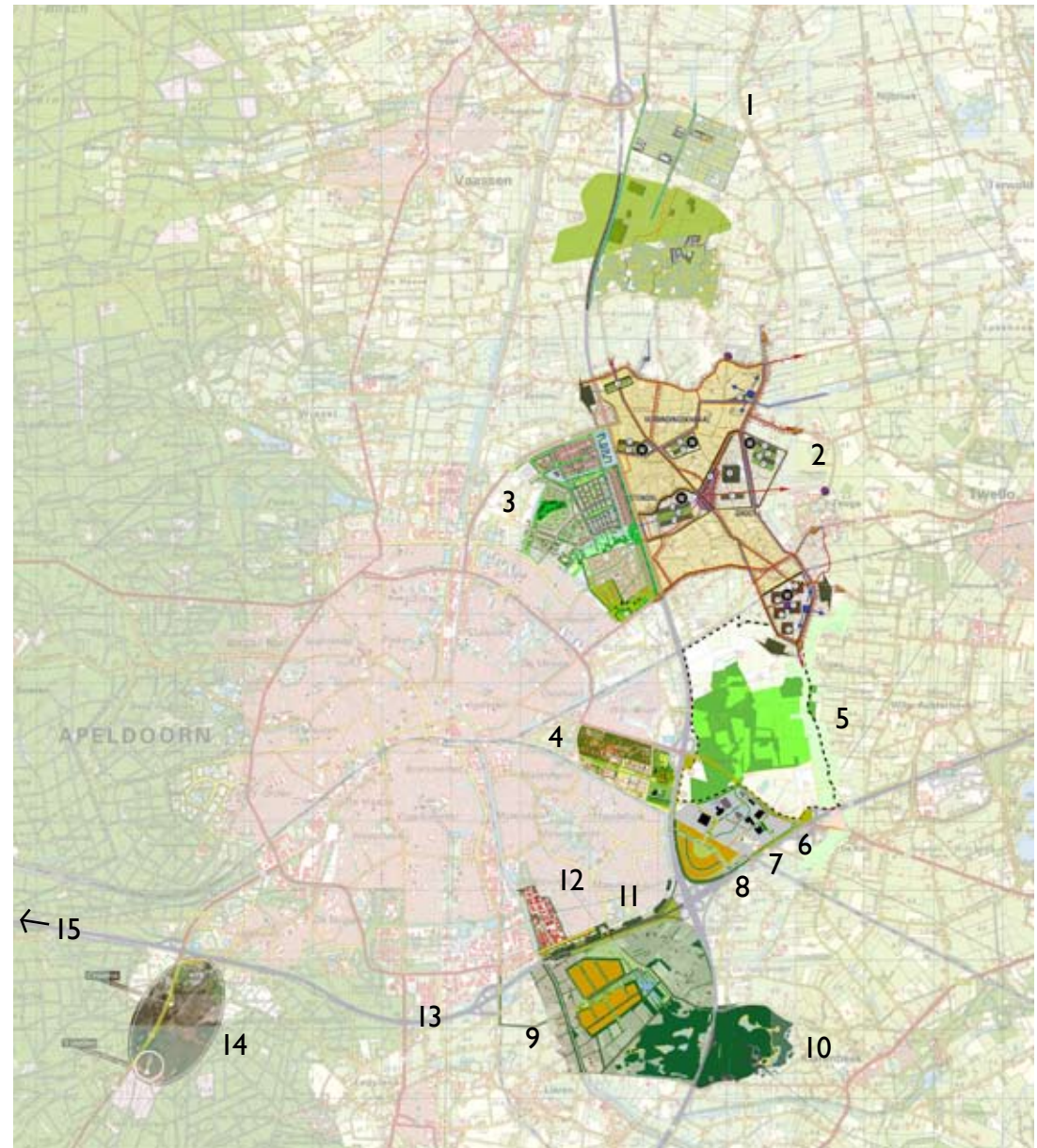
De Groene Mal (2002) borgt 4 groene verbindingen tussen stad en omme-land, over en onder de snelweg. Het Akkoord van Apeldoorn (2008) pleit voor het tegengaan van verdere verrommeling van het landschap. De hoogbouwnota (2008) spreekt van kwaliteitsaccenten bij 4 stadsentrees.

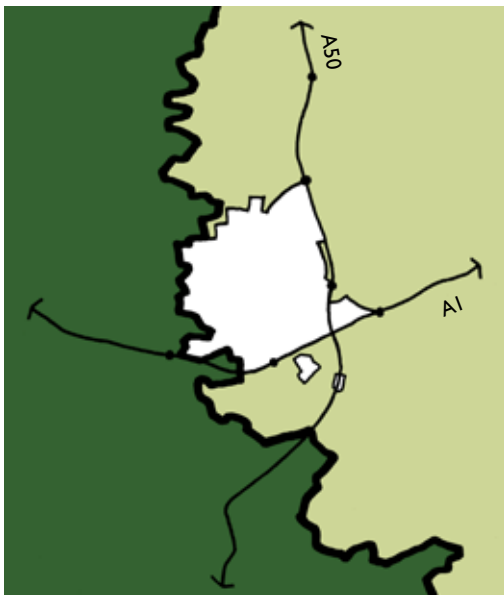
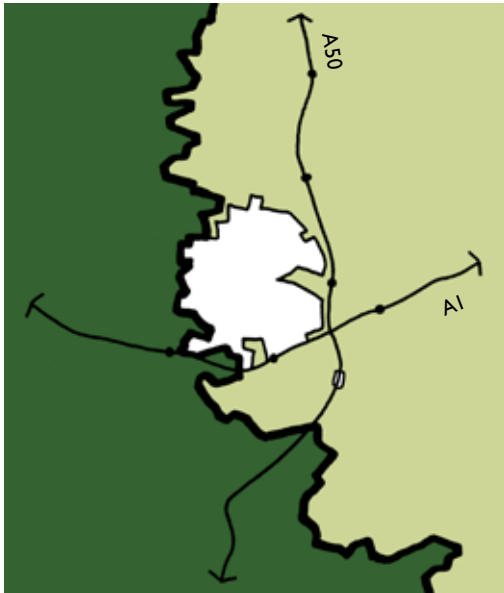
vragen

Maar *wát* kunnen die kwaliteitsaccenten zijn, en wat gebeurt er langs de snelweg *tússen* die accenten? Belangrijke vragen die alleen vanuit het zicht op de huidige stand van zaken beantwoord kunnen worden. Welke ontwikkelingen

Lopende zaken

1. LOG Beemte-Vaassen
2. ontwikkelingsplan groengebied Weteringse Broek
3. Zuidbroek
4. Barnewinkel-Zonnehoeve
5. landgoed Woudhuis
6. Ecofactorij
7. Windmolens Ecofactorij
8. Biezematen
9. RBAZ Beekbergse Broek
10. Beekbergerwoud
11. Geluidswal De Maten
12. vernieuwing bedrijventerrein Kayersmolen
13. verkenning verbreding A1
14. Veluwetransferium
15. Ecoduct Hoog Buurlo





Apeldoorn groeit over de snelweg heen.
boven: 2000
onder: 2012

zijn er langs de snelwegen en op welke manier die bij aan deze ambities? Levert dat bij elkaar een mooie etalage op van ‘het Apeldoornse’? Gezien vanaf de snelweg, maar ook vanuit de stad en het ommeland?

‘de praktijk van alledag’

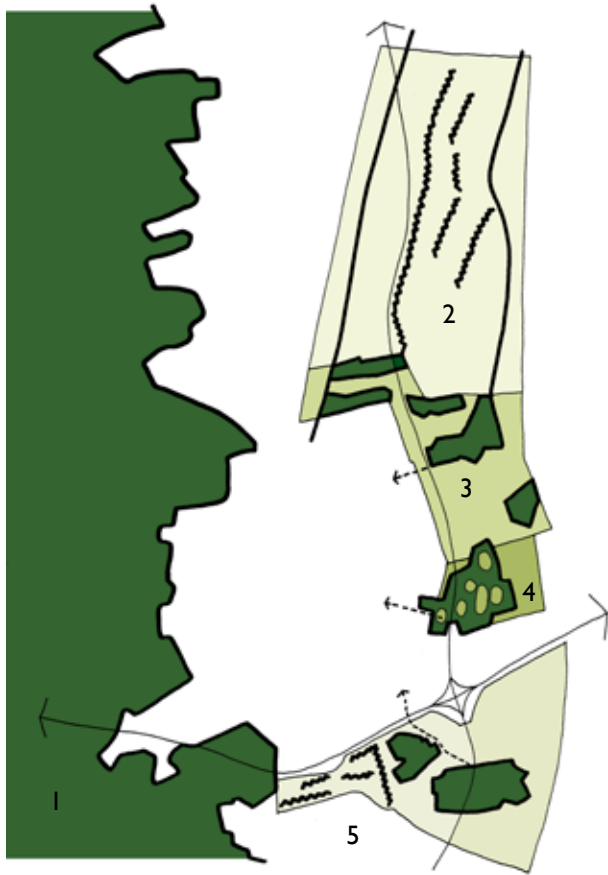
Het raakvlak tussen stad, snelweg en ommeland is 15 kilometer lang. Dat is net zo lang als de doorsteek van de A1 over de Veluwe. Van die 15 kilometer stadsrand bestaat straks 9 kilometer uit wallen en schermen. De stad wordt dus eigenlijk minder zichtbaar en minder herkenbaar.

Wallen en vooral schermen worden niet gezien als de stadsrand, maar als noodzakelijk kwaad. Daarbij is voor de stad elke m2 grond binnen de geluidswal belangrijk. De stad groeit tegen de snelwegen aan. Maar snelwegen zijn niet bepaald een hoog gewaardeerde omgeving; ze zijn van belang voor de bereikbaarheid, maar veroorzaken veel hinder en zijn een barrière voor eenieder die niet van een auto gebruik maakt. Snelwegen trekken daardoor ook gemakkelijk andere bestemmingen aan die hinder veroorzaken en men liever niet in landelijk of stedelijk gebied wil zien. Zo lijkt niemand er last van te hebben. Maar zo kan ook, stap voor stap, rond de snelweg een onherbergzaam gebied ontstaan dat de afstand tussen de stad en het ommeland voor de bewoners steeds groter en lastiger te overbruggen maakt. En daar heeft de stad en het ommeland op de langere termijn wél last van. Bovendien lijkt voor Rijkswaterstaat ‘sober en doelmatig’ de belangrijkste ambitie bij aanleg en beheer van de schermen en bermen.

De praktijk van alledag ligt dan ook niet vanzelf in het verlengde van de ambitie om de verrommeling van het landschap tegen te gaan.

status en doel van de handreiking

Het doel van de “Handreiking ruimtelijke kwaliteit A1- A50” is de ruimtelijke kwaliteit nadrukkelijk op de agenda te zetten voor alle projecten en initiatieven langs de A1 en A50. De Handreiking geeft aan hoe de relatie tussen stad, de snelweg en het landschap versterkt kan worden en geeft sturing aan het ruimtelijke ontwerpen. De Handreiking wil ook inspiratie bieden voor initiatiefnemers die met ruimtelijke ontwikkelingen langs snelwegen aan de slag gaan en doet suggesties voor de kwaliteitsaccenten uit de Hoogbouwnota. Daarmee is deze Handreiking géén beleidsdocument maar een echt werkboek



landschappen

- 1 Veluwe
- 2 Weteringenlanschap
- 3 Weteringse Broek
- 4 Landgoederen Woudhuis
- 5 Coulissenlandschap Beekbergen



15 kilometer stadsrand



5 entrees

- A1 afrit Ughelen
- A1 afrit Apeldoorn Zuid
- A1 Zutphense straat, Ecofactorij
- A50 afrit Woudhuis
- A50 afrit Apeldoorn Noord



het onderliggend netwerk

waarmee aan de slag gegaan kan worden.

De Handreiking is een op de ontwerp praktijk gerichte deeluitwerking van de nota Stad en Land waarbij de huidige stand van de plannen en het beleid als vertrekpunt. Alle plannen zijn met elkaar in een kaart bijeengebracht zodat de onderlinge samenhang, maar ook de ontbrekende schakels zichtbaar zijn geworden.

leeswijzer

In het eerste hoofdstuk wordt het beeld geschetst dat op basis van de huidige plannen te zien zal zijn, vanaf de snelweg, maar ook vanuit stad en landschap (waar gaat het naar toe).

Op basis daarvan worden de conclusies op een rij gezet en een koers voor de stadsrand uitgezet. Daarin worden 4 kernopgaves benoemd:

- de interne ruimtelijke samenhang van de onderliggende landschappen en hun verbinding met de stad;
- de stadsrand zelf als nieuwe grote landschappelijke eenheid;
- de afritten en omgeving als entrees van de stad met elk een onderscheidend landschappelijk karakter;
- het verfijnen en aanhelen van het onderliggend netwerk als verbinding tussen stad en ommeland (conclusies, koers).

In het laatste hoofdstuk 'projecten' worden koers en kernopgaves vertaald naar hanteerbare uitgangspunten en ontwerpogaven per project (waar moet het aan voldoen) en soms aangevuld met ideeën en suggesties (wat is hier denkbaar en voorstelbaar).

analyse

Met de op stapel staande plannen in het achterhoofd kunnen we bekijken wat er nu werkelijk van stad en landschap te zien is en te zien zal zijn vanaf de snelweg en hoe andersom de snelweg wordt ervaren tussen de stad en het landschap. Een analyse van de huidige situatie en bestaande plannen.

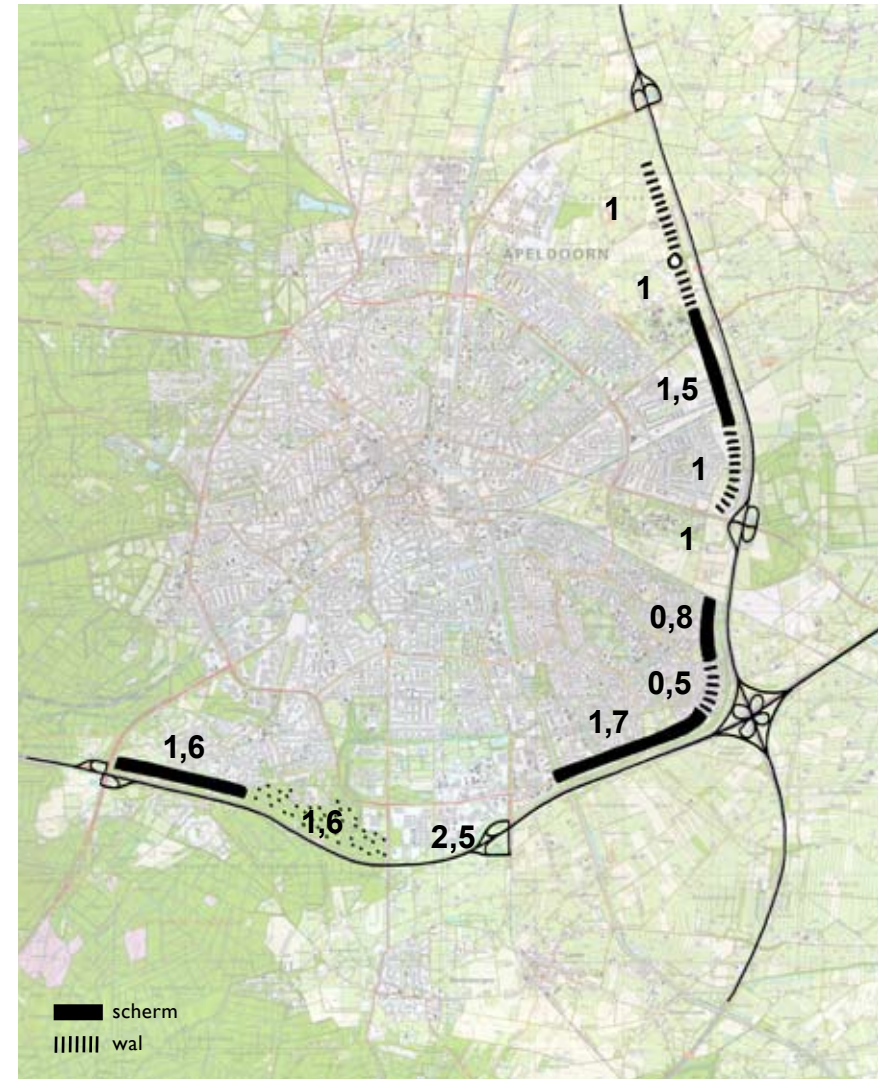
zicht vanaf de snelweg

15 kilometer van het bebouwd gebied van de stad grenst aan de snelweg. Na voltooiing van de wallen bij Zuidbroek zal in totaal 9 kilometer daarvan aan het zicht zijn onttrokken door wallen en schermen. Ook gaat veel van de stad langs de snelweg 'verscholen' achter het groen. De stad Apeldoorn is dan ook beperkt zichtbaar langs de snelwegen. Eén van de positieve uitzonderingen daarop is het gebied Barnewinkel waar nog wel de stad ingekeken kan worden.

Zicht op schermen en wallen

Als woongebied dicht in de buurt van de snelweg komt, wordt de rand met de snelweg gevormd door schermen en wallen. Er is geen zicht op de bebouwing, Je kunt het gebied niet inkijken, en de wallen en schermen staan zo dicht mogelijk op de weg om het geluidswerend effect zo optimaal mogelijk te laten zijn. In Apeldoorn heeft elke wijk zijn eigen soort scherm of wal. Een wal als de snelweg op maaiveld ligt, een scherm als de snelweg op een dijklichaam ligt.

Concluderend: alle wallen en schermen bij elkaar levert om de 1,5 kilometer, ofwel om de minuut, een kleine variatie in het beeld. Net even anders, maar over het algemeen hoog, dicht op de snelweg en weinig uitgesproken. Te veel verschillen voor een samenhangend beeld, te veel overeenkomst om echt voor afwisseling te zorgen.



kilometerkaart. lengte per scherm, per wal en lengte van de niet afgeschermden tracés



geluidsscherm A1 bij Ugchelen
Een betonnen geluidsscherm, ca 1,6 km lang markeert de overgang van de Veluwe naar het stedelijk gebied. De snelweg loopt niet langer door het grote landschap met ruime bermen waar vangrails ontbreken maar de weg ligt hoog, de bomen staan dicht naast het talud, de stammen zijn niet zichtbaar, de weg maakt geen onderdeel meer uit van een groter landschap, de ruimte-ervaring is zo breed en zo lang als de weg zelf.



geluidsscherm A1 en A50 bij de Maten
De A1 ligt op een dijklichaam van 6 meter hoogte, een geluidswal zou hier een totale hoogte van zo'n 12-15 meter moeten hebben, en een voet van minimaal 70 meter. Dat zou ten koste gaan van de volkstuinen en sportvelden tussen de Maten en de A1. Dat is te ingrijpend en er is nu een betonnen scherm geplaatst, 1,7 km. lang, dicht op de snelweg, met een haagbegroeiing. Langs de A50 staat eenzelfde betonnen scherm van 800 meter lang beplant met klimop.



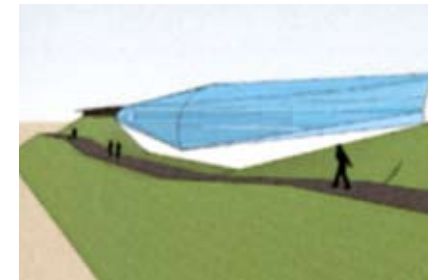
geluidsscherm A50 Osseveld
Vanwege de spoorlijn naar Deventer en de Deventerstraat ligt de snelweg op een dijklichaam en is er geen ruimte voor een wal. Naast de snelweg, vlak achter de vangrail staat een 1,5 kilometer lang betonnen scherm begroeid met klimop.



wal bij knooppunt Beekbergen - de Maten
In de bocht met het knooppunt Beekbergen, tussen de twee betonnen schermen, is ruimte voor een wal. Direct achter de wal staan bomen, de wal zelf is rommelig begroeid. De wal hoort ruimtelijk niet bij het landschap.



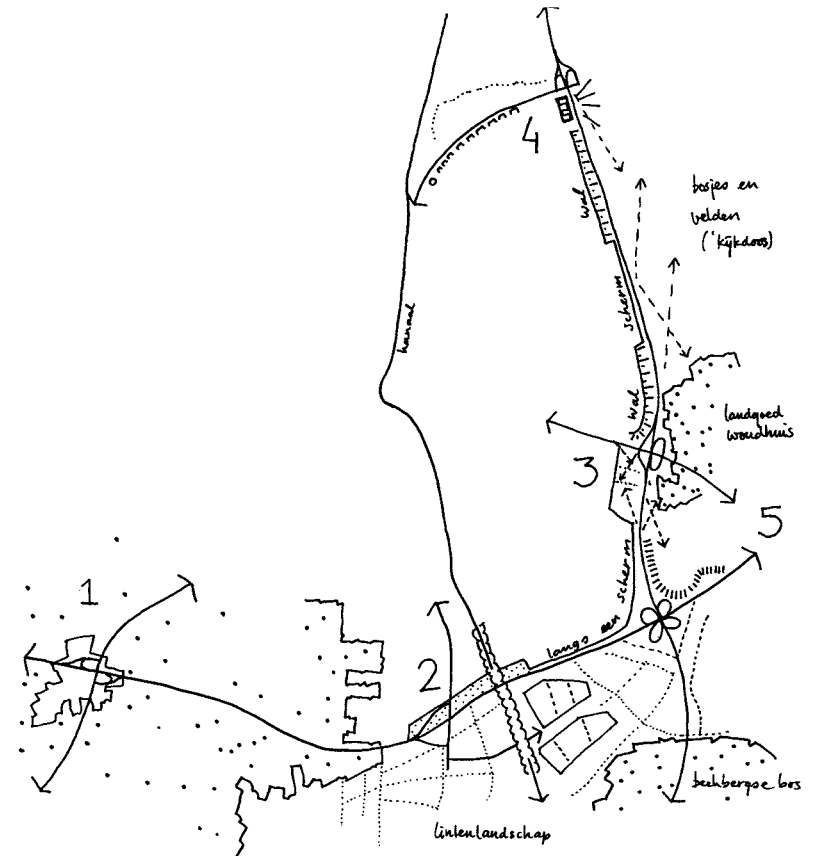
wal Woudhuis
De wal bij de wijk Woudhuis is 12 meter hoog en 1 kilometer lang. In het talud staan bomen en grote stalen vogelkooien los verspreid, wat een nogal rommelige aanblik oplevert samen met de ruis van borden, lichtmasten en vangrails.



wallen Zuidbroek
De wallen bij Zuidbroek gaat uit twee delen bestaan, elk van ongeveer 1 kilometer lang. Deze wallen worden steiler en hoger dan die bij Woudhuis. De maten zijn minimaal, waardoor het een technisch en lineair profiel blijft. Wal, snelweg en landschap blijven aparte werelden.

Zicht op de stad: bij de afritten

Het zicht op de stad is afgeschermd door wallen, schermen en bomen en struiken. Als straks de wallen bij Zuidbroek aangelegd zijn kan de stad zich alleen laten zien bij de 5 op- en afritten. Wallen, schermen en bomen werken als een oogklep. Bij de afrit ontstaat er weer diepte in de ruimte. Dit zijn de plekken voor de kwaliteitsaccenten als bedoeld in de Hoogbouwnota. Hier kan Apeldoorn vijf keer een ander, karakteristiek gezicht laten zien.



zicht op de stad bij de afritten



3: A50 afrit Woudhuis.
Bij Woudhuis/Barnewinkel rijdt het verkeer tussen bossen en akkers door. Stad, landschap en snelweg delen eenzelfde ruimte in plaats van hun territorium af te schermen. Je komt aan op een landgoed.

A50 afrit Woudhuis



1: A1 afrit Ugchelen-Hoenderloo.
Bij Ugchelen is die blikvanger de enk, omgeven door stevige bosranden. De bebouwing blijft op de achtergrond. Je komt aan op een grote bolle akker in het bos.



2: A1 afrit Apeldoorn Zuid, Kayersmolen.
Bij Apeldoorn Zuid is tussen de beplanting een glimp van de bedrijven te vangen. De vernieuwing van Kayersmolen zou aanleiding kunnen zijn om aan betere blikvangers te werken. Dan kom je aan bij de stadsrand. Maar met welk programma?



4: A50 afrit Apeldoorn Noord.
In de plannen voor Zuidbroek bij Apeldoorn Noord is de bebouwing manifest aanwezig met het grote kantoorcomplex dat bij de oprit is gepland (de Noordkaap). Je komt aan bij een groot architectonisch ensemble.

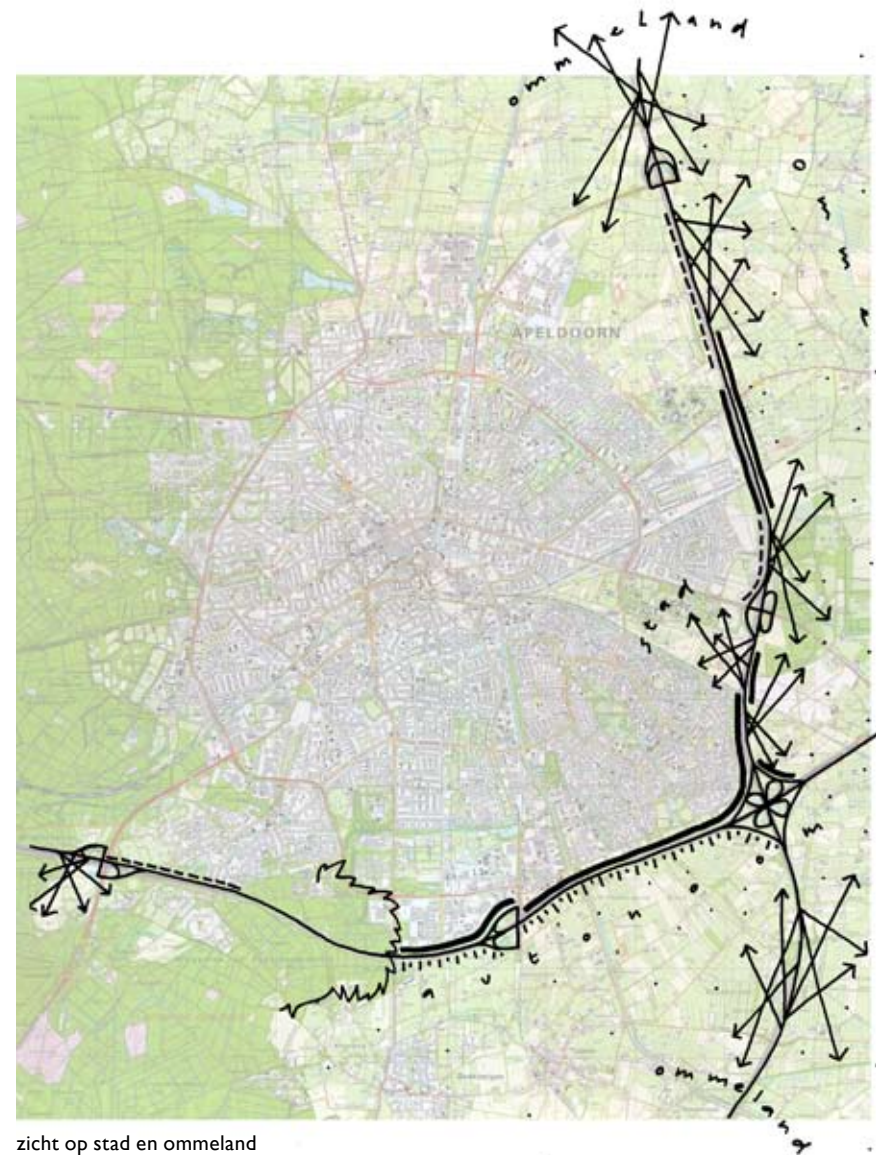


5: afrit A1 Zutphense straat, Ecofactorij.
Deze afrit is vanuit het oosten de entree van Apeldoorn. Hier gaat het beeld bepaald worden door de windmolens en de grote bedrijven van de Ecofactorij. Je komt aan op een grootschalig bedrijventerrein.

Zicht op het landschap

De wallen en schermen staan aan de stadse kant van de snelweg. Het zicht op het landschap aan de andere kant van de snelweg is dus bepalend voor de indruk van de omgeving.

De landschappen die geborgd zijn in de groene mal blijven als sterke ruimtes zichtbaar. De andere landschappen staan meer onder druk of ze maken plaats voor bedrijfslandschappen zoals het RBAZ en Ecofactorij. Hier ligt stedelijk gebied ook aan de landschappelijke kant van de snelweg. Een vanzelfsprekende grens blijkt te zijn verschoven. Met name aan de zuidrand ontstaat een soort 'tussenlandschap' waar de landbouw niet meer de vanzelfsprekende economische drager van het landschap is.



zicht op stad en ommeland



A50 wettingenlandschap
Het vlakke en open wettingenlandschap ten noorden van Apeldoorn.



A50 wettingenlandschap
De snelweg ligt in het agrarisch landschap. Geen vangrail.



A50 scherm en houtwal bij Osseveld
Langs de A50, tussen de bossen van Woudhuis en het open zicht op het wettingenlandschap staat een lange houtwal aan de oostzijde van de snelweg. In combinatie met de wal en het geluidsscherm aan de andere kant van de weg ontstaat hier een saaie tunnel. Oogkleppen op, blik naar voren.



A50 blik op de bosrand van Woudhuis, akkers op de voorgrond.



A1 Apeldoorns Kanaal
Gelaagd coulissenlandschap op de flank van de Veluwe rond Beekbergen. Met name het coulissenlandschap rond Beekbergen staat onder druk van de stadsrand: het agrarisch bedrijf transformeert of maakt plaats voor maneges, zorgboerderijen, caravanopslag, loodsen en tuincentra. Meer en grotere bebouwing, meer verharding, minder bomen; het landschap verdicht en verrommelt.



knooppunt Beekbergen
Rustige ruimte, geen vangrail, stevige boomgroepen.



A1 het Woud
De boerenbedrijven aan de oostkant van het knooppunt Beekbergen wachten op andere tijden, er wordt weinig geïnvesteerd, hetgeen aan landschap en bebouwing afleesbaar is.



A1 blik op de bosrand van Woudhuis, akkers op de voorgrond.



hoge ligging snelweg



wallen en schermen

de snelweg als stadsrand, tussen stad en ommeland

Ter hoogte van de stad ligt de A1 hoog, en het talud is dichtgeplant met bomen en struiken. De lokale wegen gaan er onderdoor. De A50 ligt aan de stadskant straks achter wallen en schermen. Alleen bij landgoed Woudhuis / Barnewinkel ligt de snelweg nog aan beide zijden 'in' het landschap.

Wie vanuit de directe omgeving naar Apeldoorn gaat, of omgekeerd, kruist altijd het domein van snelweg. De snelweg markeert in feite de overgang tussen stad en ommeland. Die overgang is geen scherpe grens, maar een gebied dat bestaat uit de snelweg zelf, onderdoorgangen en viaducten, de combinatie van schermen, wallen en grondlichamen en het aanliggende terrein. Vanuit de stad en het landschap zijn de hoge randen het meest in het oog springende onderdeel en daarmee de zoom van de stad en de zoom van het landschap.

De ruimtelijke kwaliteit en de gebruikskwaliteit van dit gebied horen dus niet alleen tot het domein van de snelweg, maar zijn ook bepalend voor de overgang tussen stad en ommeland. De inrichting van de hoge randen zou op het aan- of overliggende landschap afgestemd moeten worden. Dat geldt voor de nieuwe wallen bij Zuidbroek, maar ook voor de achterkanten van bestaande geluidschermen en taluds.



zicht op de snelweg en het landschap vanuit de stad

op



A50 vanaf wal Woudhuis

Bovenop de wal van Woudhuis kun je vanaf een prettige afstand over de snelweg en het daarachter liggende landschap uitkijken. De wal schermt niet alleen af, maar verbindt ook de verschillende landschappen en voegt een nieuwe betekenis en een nieuw gebruik toe.



A50 vanaf viaduct Terwoldseweg

Links komt een uitzichtpunt waar de twee Zuidbroekse wallen in elkaar draaien. De groene wig in Zuidbroek wordt door het koppel uitzichtspunt-viaduct ruimtelijk verbonden met de landschapsontwikkelingen in de Weteringse Broek.



A50 vanaf viaduct Elsbosweg

Ten zuiden daarvan is het landschap vlakker en opener, en is de beplanting kruimelig. Hier zijn het knooppunt Beekbergen en de A1 dominant als verkeersmachine aanwezig.

achter



A50 achterkant geluidsscherm de Maten



A50 achterkant geluidsscherm Osseveld



A1 talud snelweg knooppunt Beekbergen

naar



A50 vanaf Terwoldseweg / Deventerstraat

Aan weerszijden van de Deventerstraat ligt de A50 op een dijklichaam, en liggen boerderijen en woningen vlak bij de snelweg. De bomen en struiken mogen saai ogen vanaf de snelweg, maar zijn absoluut noodzakelijk vanaf deze kant van de weg gezien.



A50 vanaf Drostendijk

Ten noorden van de Terwoldseweg ligt de A50 op maaiveld. Vanuit de routes door het landschap is de snelweg bijna altijd op afstand en ingekaderd door boomgroepen op de voorgrond. De wallen bij Zuidbroek zijn straks de zoom van dit landschap.



A1 vanaf Polderweg

Vanuit de Beekbergse kant is de snelweg wel te zien en te horen. Het talud van de snelweg vormt de opgetilde zoom van het landschap. Daarboven vangrail, lichtmasten en vrachtwagens. Als de eiken die langs de Kuipersdijk zijn geplant groot worden, verdwijnt dat beeld achter de kruinen, maar ook het zicht vanaf de snelweg.

De verbinding tussen stad en ommeland.

Stad en ommeland worden verbonden door het onderliggend netwerk. Voor fietsers en voetgangers is dit relatief fijnmazig. De onderlinge afstand tussen de doorgangen over en onder de snelweg is ongeveer een kilometer. Stad en landschap zijn dus redelijk goed verknoopt. De kwaliteit en fijnmazigheid van de dwarsverbindingen en het onderliggend netwerk is van belang voor het gevoel van nabijheid van het landschap en de 'lucht' van de stadsrand. Stad en landschap zijn beter verbonden als er goede woon-werk fietsroutes zijn, en meer keuzemogelijkheden zijn voor het rondje met de hond, de hardlooproute, de zondagse wandeling of fietstocht. Er zijn al sterke trekkers op niet te grote afstanden: Veluwe, de omgeving van Beekbergen, het Apeldoorns kanaal, het Beekbergse Bos, landgoed Woudhuis, het Weteringenlandschap. Waar de weg op een dijklichaam ligt zijn de dwarsverbindingen probleemloos. De weg loopt door, de onderdoorgangen zijn hoog, niet diep, met aan beide zijden een ruime en groene voorgrond.

De snelweg is, op het geluid na, nauwelijks aanwezig.

Waar de snelweg op maaiveld ligt gaat de dwarsverbinding over de snelweg heen. De snelweg is hier zeker aanwezig. Maar het viaduct levert een hoog standpunt op en uitzicht op de omgeving: stad, snelweg en ommeland.

Bij nieuwe ontwikkelingen zoals de Ecofactorij, Biezematen en het RBAZ, maar ook de mogelijke verbreding van de A1 en de herinrichting van bestaande straten is het dus belangrijk om aandacht aan het comfort en de omgevingskwaliteit van de dwarsverbinding te besteden, maar ook aan de aantakking aan een fijnmazig en alzijdig langzaam verkeersnetwerk.

Het is met name de ruimtelijke kwaliteit van het onderliggend netwerk en het 'tussenlandschap' dat gaat bepalen of 'buiten' meteen voorbij de A1 begint of bijvoorbeeld pas voorbij Beekbergen, op de enk of in het bos.

onderdoorgang
A50 bij Bieze-
maten



onderdoorgang
A50 bij Woud-
huizermark



onderdoorgang
A1 bij Polder-
weg



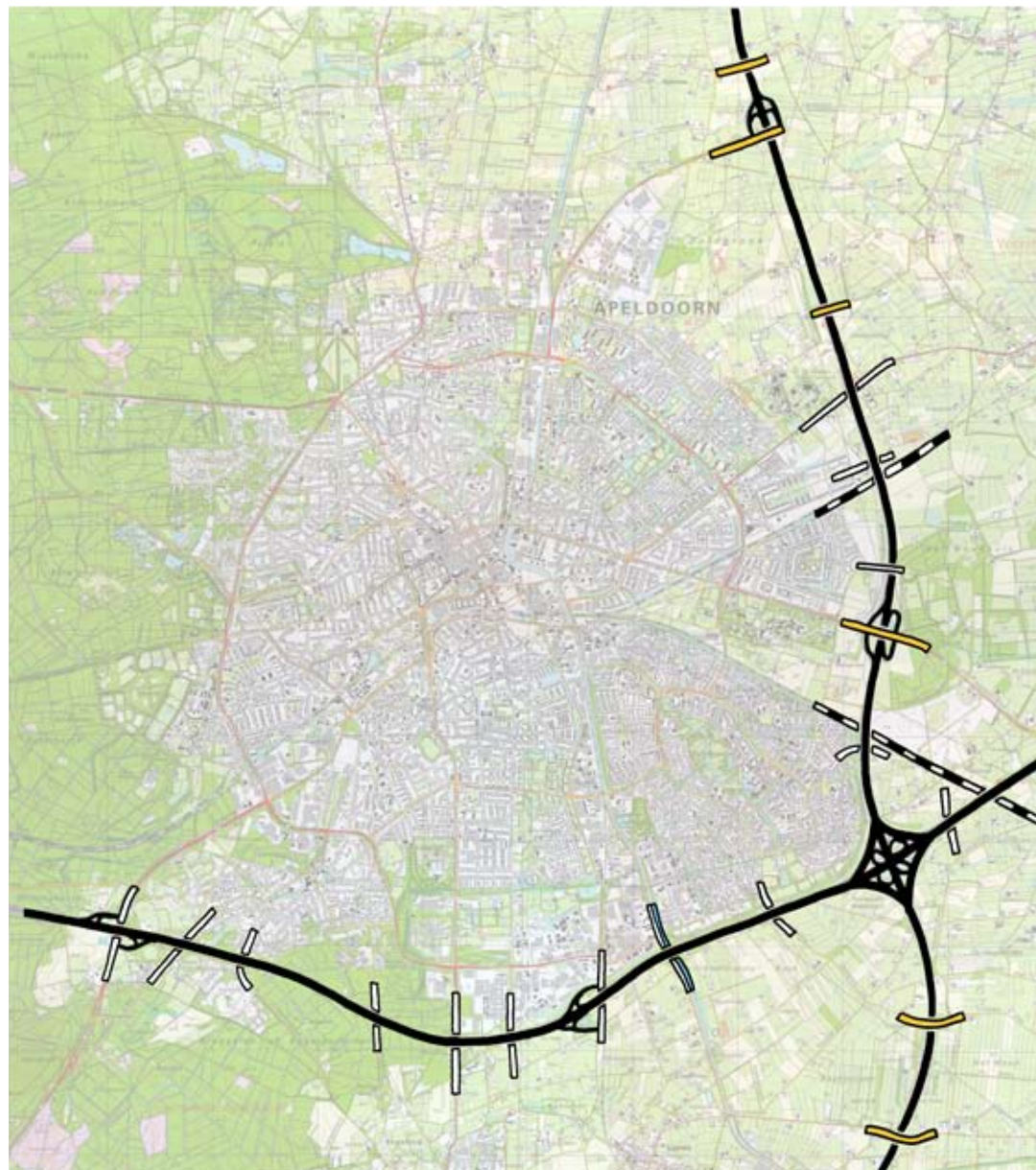
onderdoorgang
A50 Veenhui-
zerweg





het onderliggend netwerk

dwarsverbindingen over en onder de snelweg
 Aan de zuidkant zijn er 10 onderdoorgangen (inclusief die voor de afritten) voor auto's en langzaam verkeer.
 Aan de oostkant zijn er 6 dwarsverbindingen voor alle verkeer. Het viaduct van de Zuthpense straat is alleen voor auto's toegankelijk.



conclusies

1

In Apeldoorn is geen groot programmatisch spektakel beschikbaar zoals bij de Zuidas van Amsterdam of de Utrechtse baan in Den Haag. Het gaat om bedrijfsterreinen, windmolens, geluidswallen en -schermen. De stad “verstopt” zich in toenemende mate achter schermen en wallen en wel over een lengte van zo’n 15 kilometer. (ter vergelijking: de doorsteek over de Veluwe is 20 kilometer, dus bijna net zo lang).

2

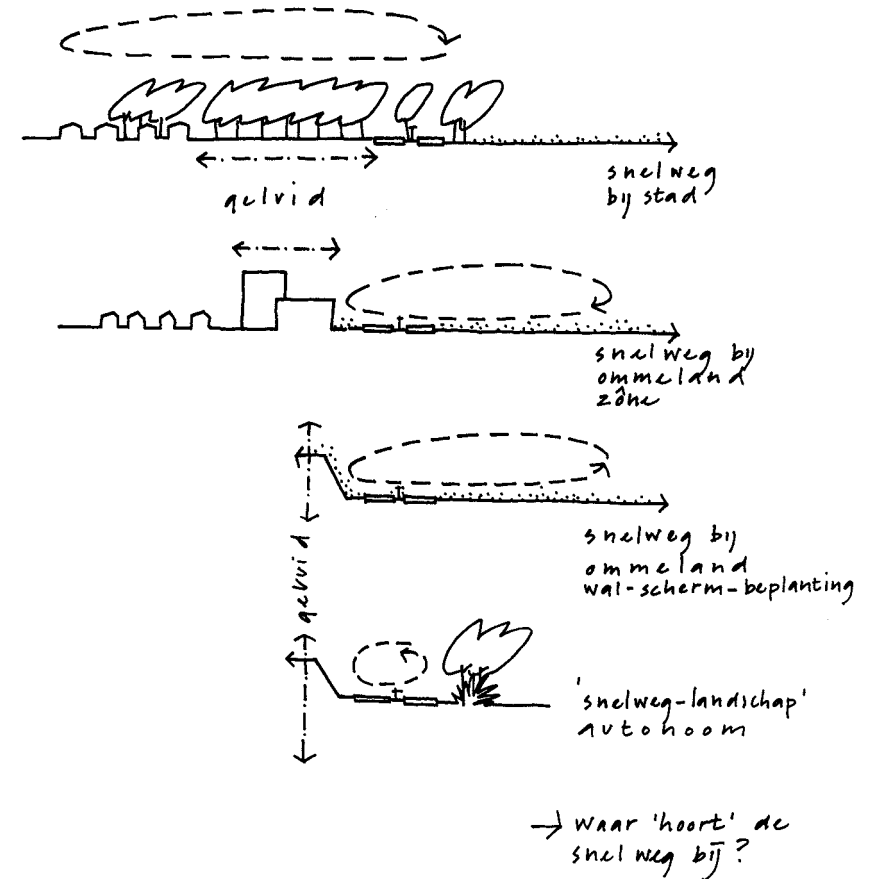
In de grote woningbouw- en landschapsplannen zijn de ambities van de stad goed verwerkt. De landschappelijke kwaliteit rondom de stad wordt versterkt (groene mal) en verknoopt met de groene wiggen. Daarmee worden de belangrijkste kwaliteiten geborgd. Wel blijkt dat er minder aandacht is voor de snelweg als stadsrand. Deze rand is geen samenhangend geheel maar een weinig uitgesproken optelling van verschillende wallen en schermen.

3

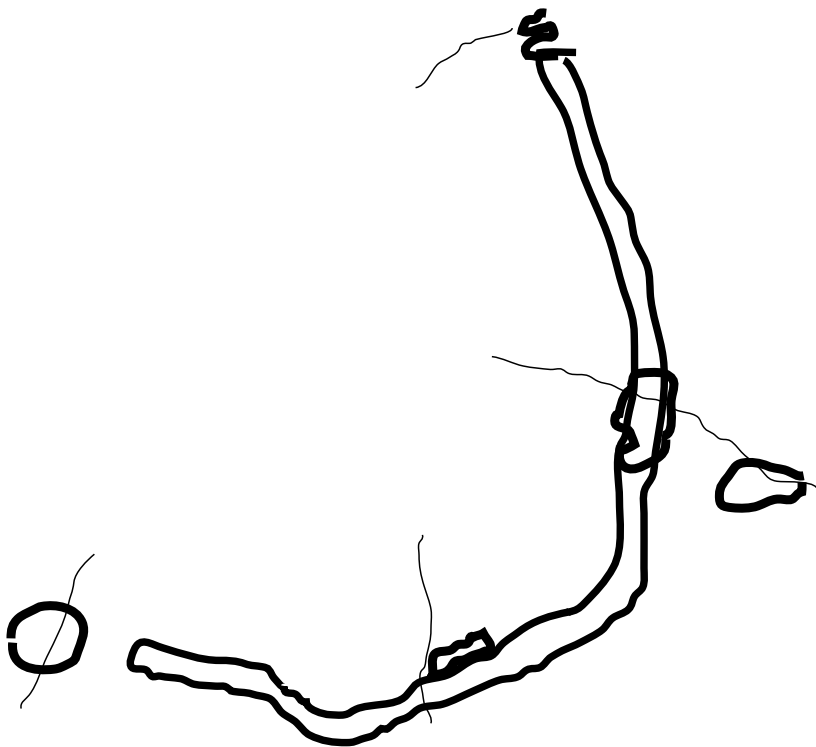
Ook blijkt dat in de uitwerking de ambities voor de snelweg-stadsrand moeilijk overeind blijven. Het is moeilijker om de handen hiervoor op elkaar te krijgen en te houden dan voor een stadspark. En dan wordt de rand smaller, het talud steiler en het profiel kariger.

4

Bij de plannen voor de bedrijventerreinen is een boeiende ontwikkeling te zien. De Ecofactorij is een functioneel plan met een minimale infrastructuur. Verankering in de omgeving was hier geen opgave. Het is niet toevallig dat hier een paar verbindingstukken in het onderliggend netwerk voor langzaam verkeer ontbreken. Bij de herprofilering van de Zuthpensestraat is het bestaansrecht van de fietser maar net aan erkend.



In het geval van Apeldoorn, ligt de snelweg altijd tussen de stad en het landschap. Ligt de snelweg in het landschap, is het de zoom van het landschap, heeft de snelweg een eigen landschap, of verbindt de snelweg zich met de stad?



15 kilometer stadsrand , 5 entrees

Dat is anders bij de plannen voor het RBAZ. Hier wordt veel energie gestopt in een precieze positionering en uitwerking zodat dit bedrijventerrein een vanzelfsprekend onderdeel uitmaakt van het landschap en geen obstakel vormt tussen stad en ommeland. Het is belangrijk deze ambitie voor het RBAZ vast te houden.

5

De verzameling van ontwikkelings- en beheeropgaves langs de A1-A50 zijn verschillend in schaal, beleidsterrein, complexiteit, tijdshorizon en aanpak. Maar ze doen er allemaal toe, en vragen om een overkoepelende koers. Daarbij gaat het ondermeer om de volgende vragen:

- Hoe worden de 5 entrees van de stad werkelijk van de beoogde onderscheidende kwaliteit zodat het echte kwaliteitsaccenten worden?
- Hoe voorkomen we dat stad en ommeland uit elkaar getrokken worden door de ruimtelijke som van de nieuwe bedrijventerreinen, de verbreding van de A1 en de verrommeling en verpaarding ten noorden van Beekbergen? Lukt het om ruimte te maken voor niet alleen de functionele, maar ook de landschappelijke inpassing van de intensieve veehouderij bij Beemte-Vaassen? Hoe kunnen we de wallen bij Zuidbroek ook een zoom van het landschap van Weteringse Broek laten zijn?
- Hoe kunnen we op de lange termijn en met de gewone onderhoudsbudgetten werken aan een sprekende stadsrand, aan meer onderlinge samenhang tussen de wallen, schermen en beplantingen? En aan de ontbrekende schakels in het netwerk?
- Hoe kan op de langere termijn het open landschap rondom het RBAZ geborgd worden? Kunnen we de windmolens bij de Ecofactorij landschappelijk goed inkaderen?
- En tot slot: Is het mogelijk dat al deze afzonderlijke ontwikkelingen met elkaar toch één Apeldoorns verhaal laten zien?

Op deze vragen wordt in de volgende hoofdstukken van deze Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit A1 – A50 nader ingegaan. Eerst wordt de koers aangegeven voor het realiseren van de ambities. Vervolgens wordt voor alle lopende projecten aandachtspunten, suggesties en ideeën aangereikt over de wijze waarop deze ambities gerealiseerd kunnen worden.

koers

In dit hoofdstuk wordt de koers beschreven die deze Handreiking wil meegeven aan alle projecten en plannen langs de A1-A50.

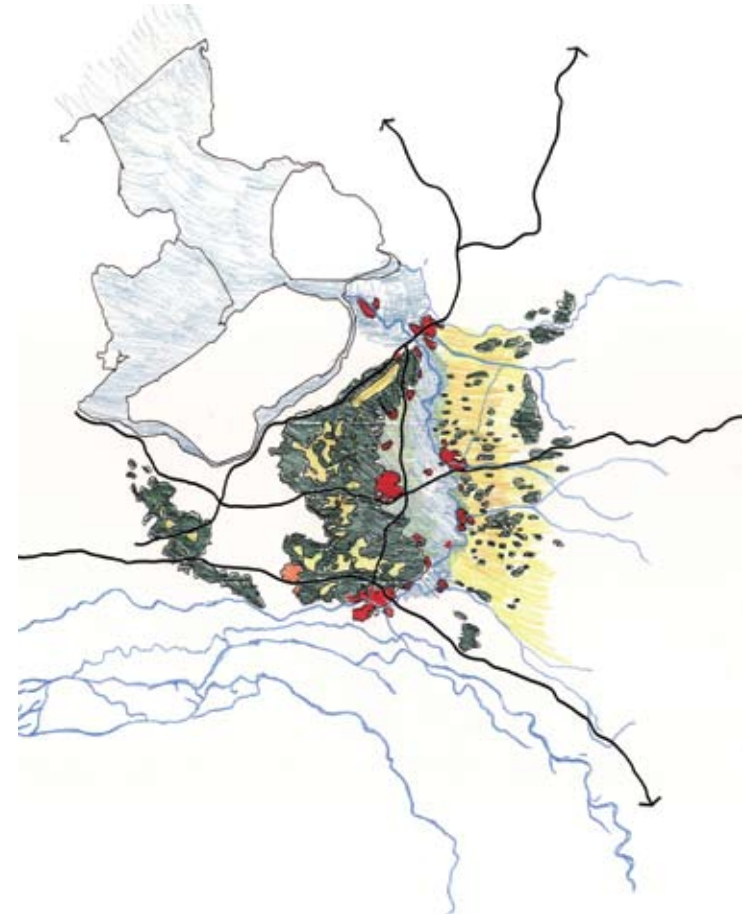
We doen eerst een stap terug om vanuit een grotere afstand het geheel te overzien en bekijken op welke manier en met welke middelen de optelling van afzonderlijke plannen met elkaar een groter geheel kan gaan vormen en daarmee een mooie etalage kan zijn van de stad en omgeving. Vervolgens zoomen we meer in op het lagere schaalniveau. Om te eindigen met de koers voor het landschap langs zowel de A1 als de A50.

enscenering op lange afstand

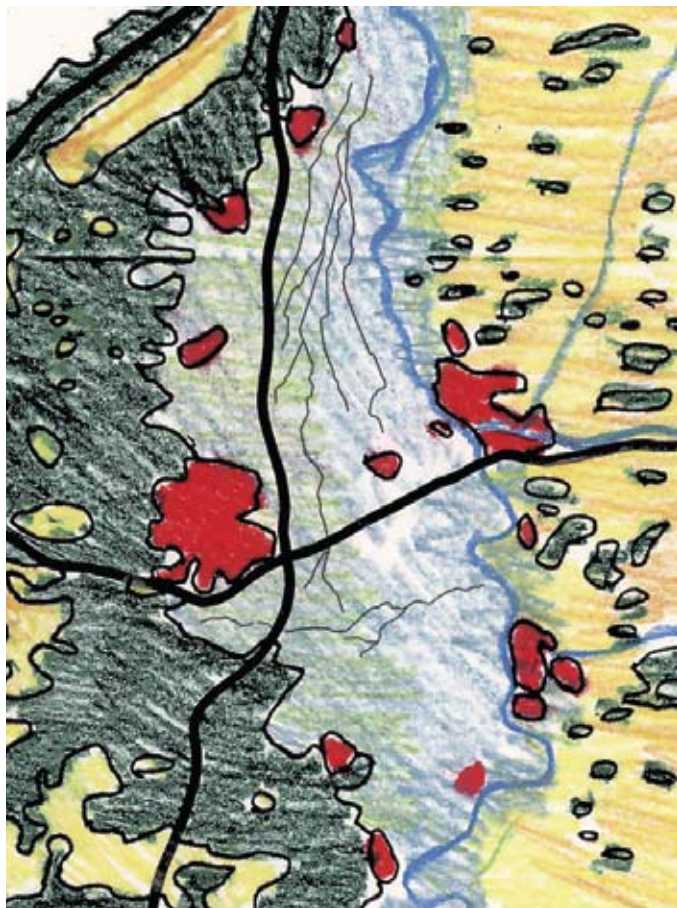
In de Randstad zijn de stedelijke gebieden aan elkaar vastgegroeid, grote landschappelijke eenheden zijn niet meer ervaarbaar. Buiten de Randstad zijn de steden en stadsrandgebieden nog ingebed in een groter landschap, zoals bijvoorbeeld het rivierenlandschap, de IJsselmeerpolders, de Veluwe, het IJsseldal en Salland. Je weet waar je bent door de borden langs de weg, maar ook door de verschillen in de omgeving.

Grote landschappen zijn kleiner dan je denkt. De doorsteek van de A1 en A50 van de Veluwe is 20 kilometer (zo'n 10 minuten). De snelwegen rond de stad Apeldoorn zijn met elkaar 15 kilometer lang. Dat scheelt niet zo heel veel. Deze stadsrand is eigenlijk een nieuwe type landschap dat zich als een samenhangend geheel aan de voorbijganger toont. Aan de binnenflank is het hoog en gesloten (wallen en schermen) met 3 keer een blikvanger: Noordkaap, Barnewinkel en Kayersmolen. De buitenflank bestaat uit een opeenvolging van landschappelijke eenheden; bosrand, open en gesloten. De nieuwe bedrijventerreinen zijn te gast in dit landschap.

Dit nieuwe type landschap bouwt voort op de Groene Mal en het akkoord van Apeldoorn, maar benoemt de snelweg samen met de geluidswering en aanliggend terrein als nieuw en toegevoegd landschapselement.



Grote Landschappen in Oost Nederland:
Rivierenlandschap, IJsselmeerpolders, Veluwe, IJsseldal

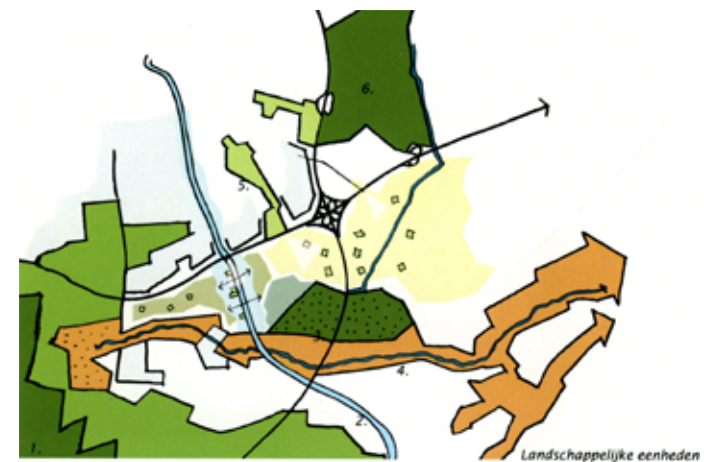


Grote Landschappen bij Apeldoorn:
Veluwe, Weteringenlandschap, IJsseldal



Groene Mal 2002:
borgen 4 verbindingen stad-landschap

1. De Veluwe
2. Het Apeldoorns kanaal
3. Het Beekbergerwoud
4. De Beekbergsche Beek
5. De Maten
6. Het Woudhuis



Akkoord van Apeldoorn 2008:
geen verdere verrommeling landschap

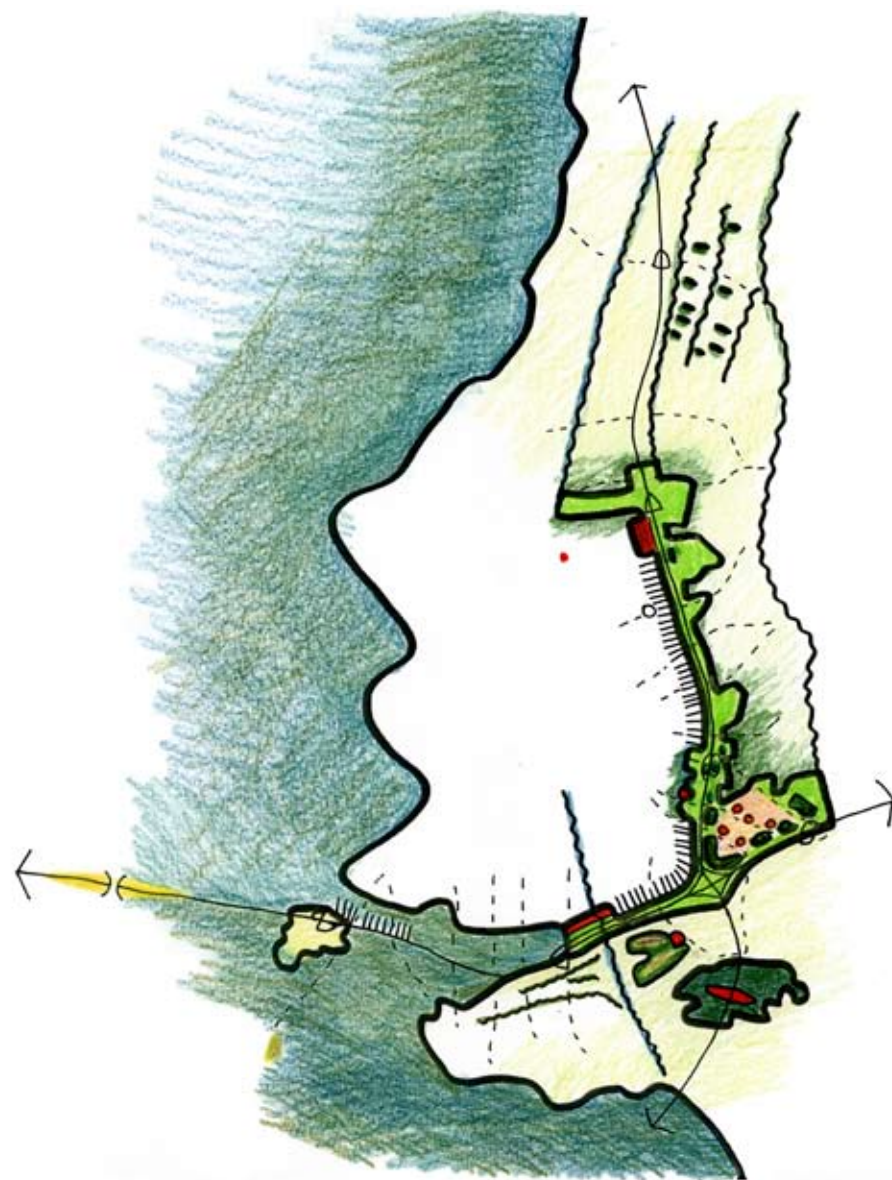
etalage van de stad, overgang tussen stad en ommeland

De stadsrand, als nieuw type landschap vormt de etalage van de stad.

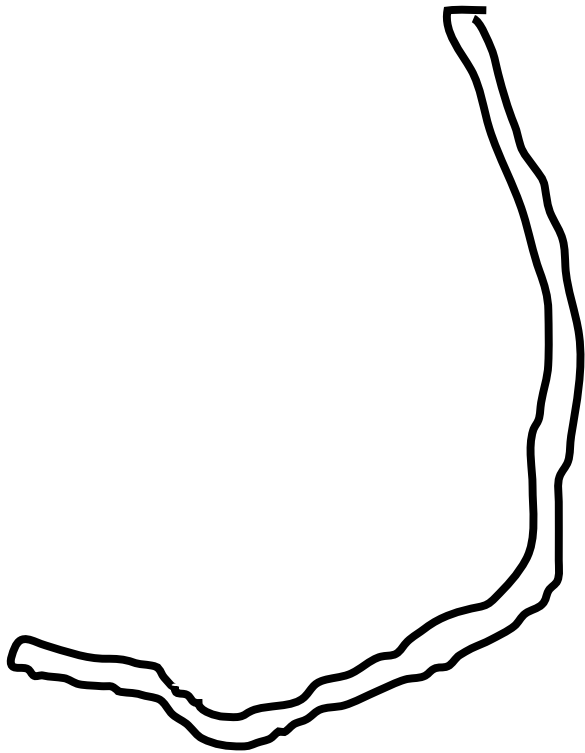
Wonderlijk genoeg is juist hetgeen de stad onzichtbaar maakt ook dat wat de stad laat zien. De geluidswering toont de omtrek van de stad, en geeft aan waar je naar binnen kunt. En richt, door haar geslotenheid, de blik op het landschap aan de andere kant van de snelweg. Door de geluidswering in verloop van tijd tot een samenhangend geheel te transformeren (door bijvoorbeeld eenzelfde soort begroeiing van wallen en schermen, eenzelfde voorgrond) ontstaat een sterk ruimtelijk element dat tegelijkertijd rust brengt en de omgeving beter laat zien, als een nieuwe 'stadsmuur'.

Aan de noord- en zuidkant van de stad is het landschap open. Aan de zuidkant liggen RBAZ en Beekbergerwoud als grote plukken in het landschap. Aan de stadse kant van de AI, tussen de Veluwebosrand en het Apeldoorns Kanaal toont Kayersmolen haar gezicht. Aan de oostkant van de stad is het landschap meer bebost en parkachtig door het bos van Woudhuis en de boomcoulissen van Weteringse Broek; het landschap vouwt zich om de snelweg heen.

In deze etalage wordt de bebouwing tentoongesteld. De architectuur wordt zichtbaar in de plooiën van het landschap en is ontworpen op de 'flits' van het voorbijgaan, waarin in één keer en sterk beeld wordt neergezet. Het gaat om een markant volume, helder afgetekend in de omgeving (voorgrond en achtergrond en inkadering). Bij meerdere volumes is sprake van een krachtig ensemble. Positie, materialisering en detaillering zijn zodanig dat het gebouw/ensemble inspeelt op de benadering en het voorbijgaan van de automobilisten, maar ook van dichtbij een boeiend geheel is.



de stadsrand is niet de grens van de stad en snelweg, maar de overgang naar het ommeland.



de stadsrand

De wallen en schermen rond de stad vormen met elkaar en hun onmiddellijke omgeving een grote landschappelijke eenheid. Net als bij een laan of een park zou aan deze stadsrand als een samenhangend geheel moeten worden gewerkt.

De stadsrand is geen scheiding maar een tussengebied dat zich toont naar zowel de stad als van de snelweg en het landschap.

Het gebied dat bestaat uit de snelweg zelf, de onderdoorgangen en viaducten, de combinatie van schermen, wallen en grondlichamen en het aanliggende terrein. Vanuit de stad en het landschap zijn de hoge randen het meest in het oog springende onderdeel en daarmee de zoom van de stad en de zoom van het landschap.

Het is de opgave om in deze stadsrand de wallen en schermen in één handschrift brengen en in samenhang te bezien met de beplanting op de voor- en achtergrond en afgestemd zijn op het aan- of overliggende landschap.

Dat vraagt om een inrichtings- en beheersplan voor gehele stadsrand.

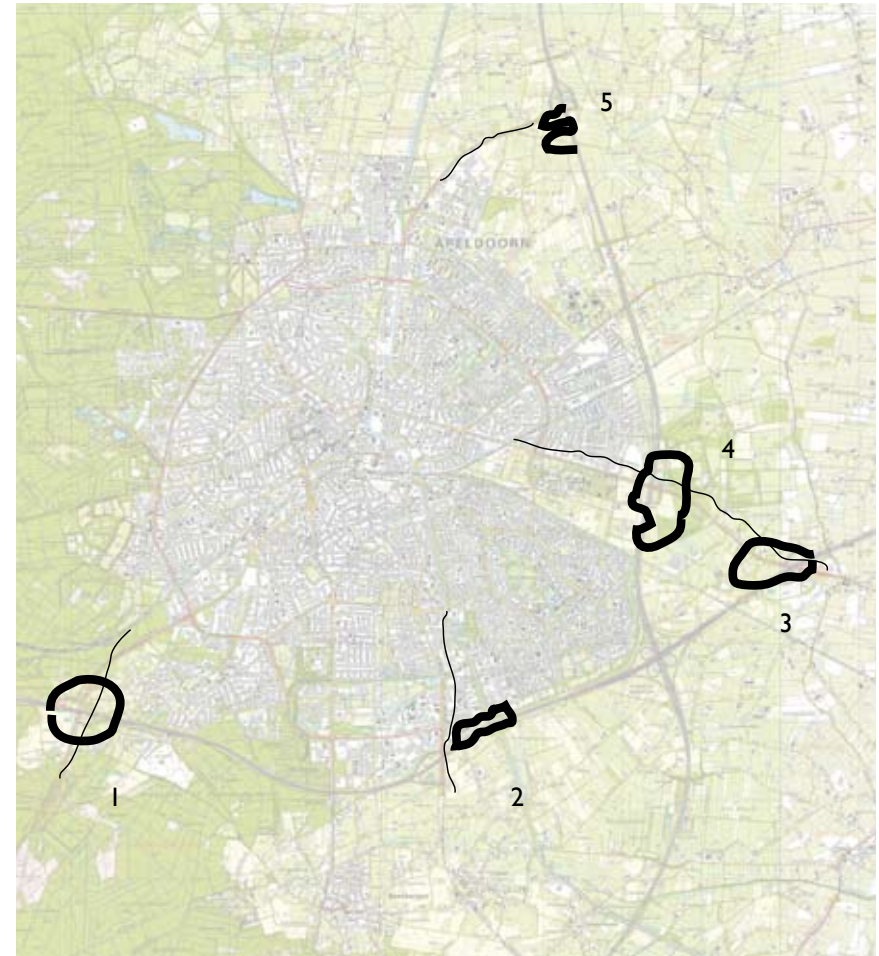
Met de nog aan te leggen wallen kan meteen resultaat geboekt worden, met de bestaande schermen en wallen kan met beheer en onderhoud aan transformatie op lange termijn gewerkt worden.

de kwaliteitsaccenten

Apeldoorn realiseert bij de 5 stadsentrees kwaliteitsaccenten met elk een eigen thema. De thema's accentueren de diverse kwaliteiten die Apeldoorn heeft te bieden. Daarmee ondersteunen de kwaliteitsaccenten het profiel van Apeldoorn als onderdeel van de 'Citymarketing'.

Het gaat om de volgende thema's

1. groene enk
2. bedrijvig/recreatief
3. bedrijvig
4. landgoederen
5. architectuur



1: groene enk

Apeldoorn is een stad in het groen. De rijke natuur en prachtige landschappen zijn een bijzondere kwaliteit van Apeldoorn. Waar kan deze 'groene' kwaliteit beter geaccentueerd worden dan bij de Veluwe entree van Apeldoorn? De weg naar Hoenderloo, Ugchelen, Radio Kootwijk, het toekomstig Veluwetransferium en de kiosk bij het Leesten. Een groene entree, open enk in het bos, stil en dromerig.

Opgave: Verbeter het zicht op de enk zowel vanaf de A1 als de provinciale weg. Geen bebouwing toevoegen op de enk, parkeren uit het zicht en verwijderen groen dat de enk aan het zicht onttrekt.



2: bedrijvig/recreatief

Apeldoorn is naast recreatiegemeente ook kermisstad. Het is een uitdaging om Apeldoorn als recreatiestad met vertier te kunnen presenteren. De reconstructie van bedrijventerrein Kayersmolen kan worden aangegrepen om Apeldoorn, inclusief het Apeldoorns Kanaal vanaf de A1 meer zichtbaar/beleefbaar te maken. Het is een extra uitdaging om daar het thema 'recreatief' aan te koppelen waarvoor de VSM al een goede basis biedt. Indien het thema 'recreatief' niet haalbaar is zal ook dit kwaliteitsaccent "bedrijvig" als thema hebben.

Opgave: Maak een nieuwe stadsrand door de strook tussen snelweg en de Lange Amerikaweg vrij te maken van bebouwing en begroeiing zodat zicht ontstaat op zowel de bomen van het Apeldoorns kanaal als de nieuwe stadsrand met op de 2e lijn mogelijkheid tot beperkte hoogbouw. Doe een poging het thema 'recreatief' aan deze entree te verbinden.



3: bedrijvig

Apeldoorn is een gemeente met een sterke economie. Bedrijven worden op een goede wijze gefaciliteerd. Iets om trots op te zijn. Vandaar het thema “bedrijven” voor één van de kwaliteitsaccenten.

Opgave: Maak een inrichtingsplan voor Ecofactorij in samenhang met Bieze-maten en het onderliggend netwerk (routing, profielen, structuur). Doseren en inkaderen van het zicht op de bedrijventerreinen en windmolens door stevige bomenranden en -plukken.



4: landgoederen

Ook prachtige cultuurlandschappen zijn een Apeldoornse kwaliteit. Het landgoed Woudhuis is daar een mooi voorbeeld van. Bovendien wordt de Barnewinkel ook als een soort nieuw landgoed ontwikkeld. Kortom: deze entree verdient het thema “landgoed”.

Opgave: Afrit en omgeving Woudhuis-Barnewinkel als landgoed uitwerken op basis van de al ingezette ontwikkelingen, waarbij de snelweg te gast is in het landgoederenlandschap dat hier vanuit het landelijk gebied de stad inkomt.



5: architectuur

Apeldoorn is een prettige stad om te wonen en te werken. Hoogwaardige architectuur speelt daarbij een belangrijke rol. Daarin wordt veel geïnvesteerd en Apeldoorn staat daarom bekend. De Noordkaap is de kans om Apeldoorn als prettige en mooie stad door middel van hoogwaardige architectuur te presenteren.

Opgave: Architectonische kwaliteit van de bebouwing van de Noordkaap borgen: liever geen gebouw dan een gebouw dat niet goed genoeg is, deze lokatie kan maar een keer bebouwd worden en dat gebouw staat er voor 50 jaar.



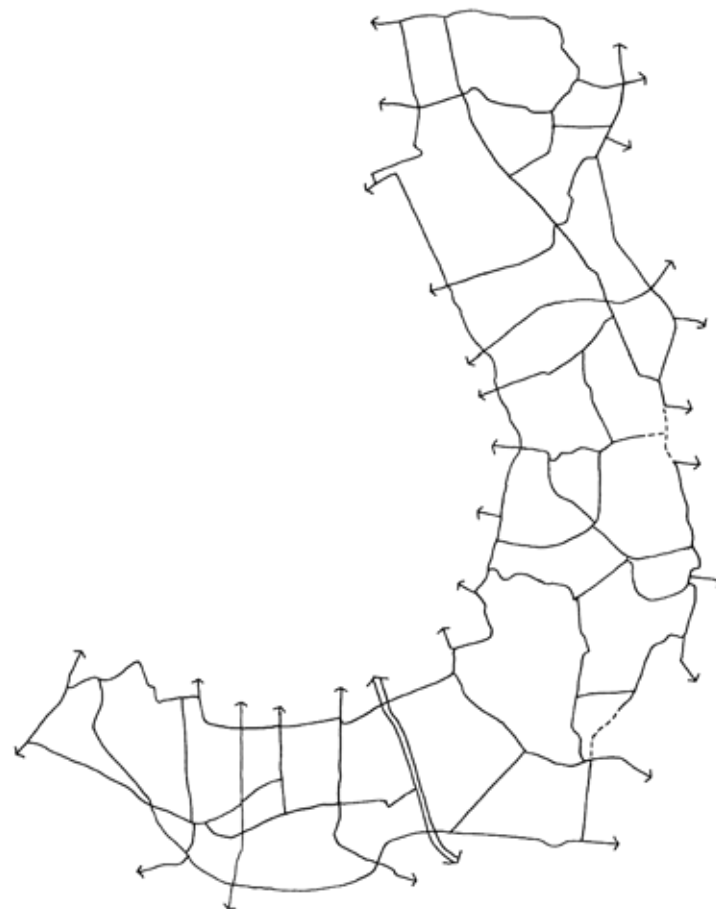
het onderliggend netwerk

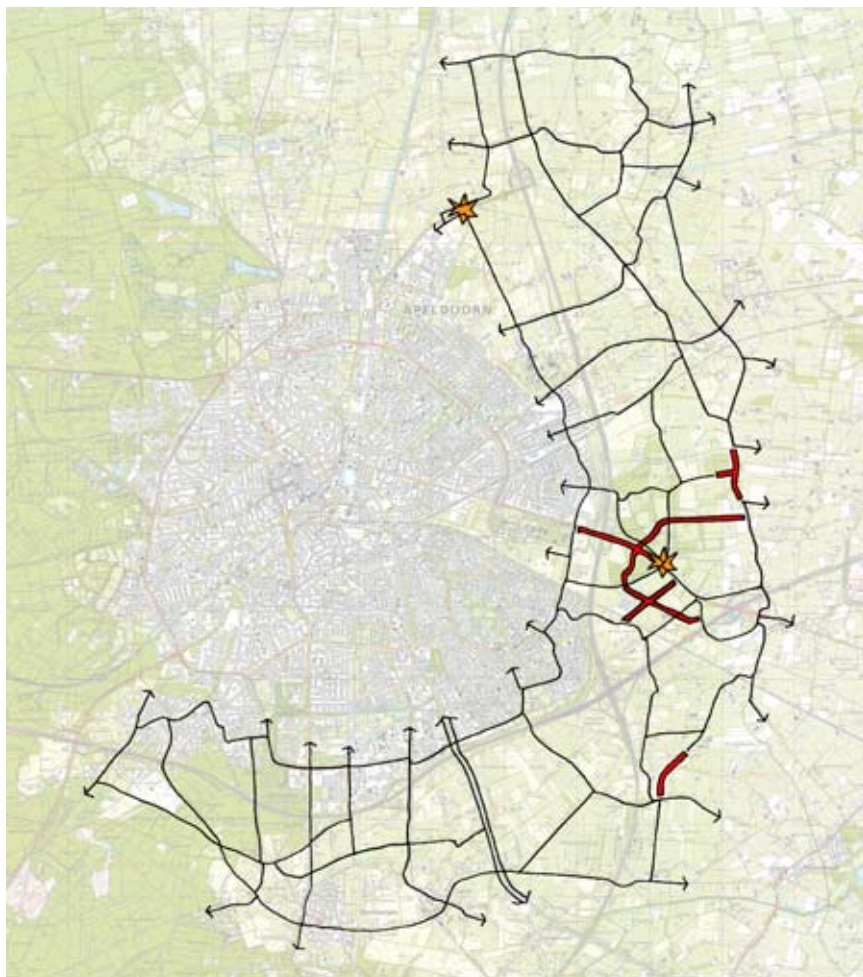
Uitgangspunt is het handhaven en verbeteren van de kwaliteit van de onderdoorgangen en de fijnmazigheid van het onderliggend langzaam verkeersnetwerk.

De verschillende landschappen zijn ook onderling verbonden zodat het Beekbergerwoud niet alleen vanuit de Maten, maar ook vanuit de Weteringsebroek en landgoed Woudhuis bereikbaar is.

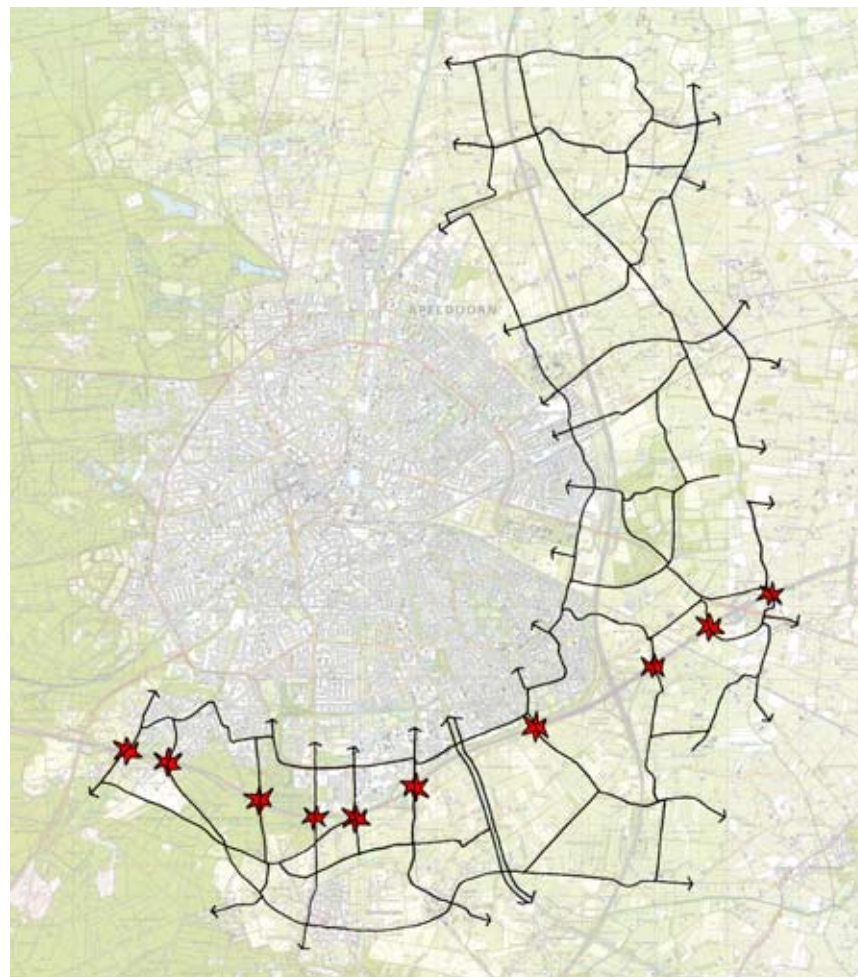
De opgave bestaat uit het aanhelen van de ontbrekende schakels in het onderliggend netwerk bij de uitwerking van de inrichtingsplannen voor Barnewinkel, landgoed Woudhuis, Ecofactorij en Biezenmaten en het aanhelen van de ontbrekende schakel bij de Hooianden.

Bij de verkenning van de mogelijkheden voor de verbreding van de AI moeten de gevolgen voor de onderdoorgangen in de afweging meegenomen worden. Comfort en kwaliteit van de onderdoorgangen moeten in de verdere planvorming gewaarborgd worden zodat de passage prettig blijft.





ontbrekende schakels in het onderliggend netwerk
(sterretje = moeizame oversteek)

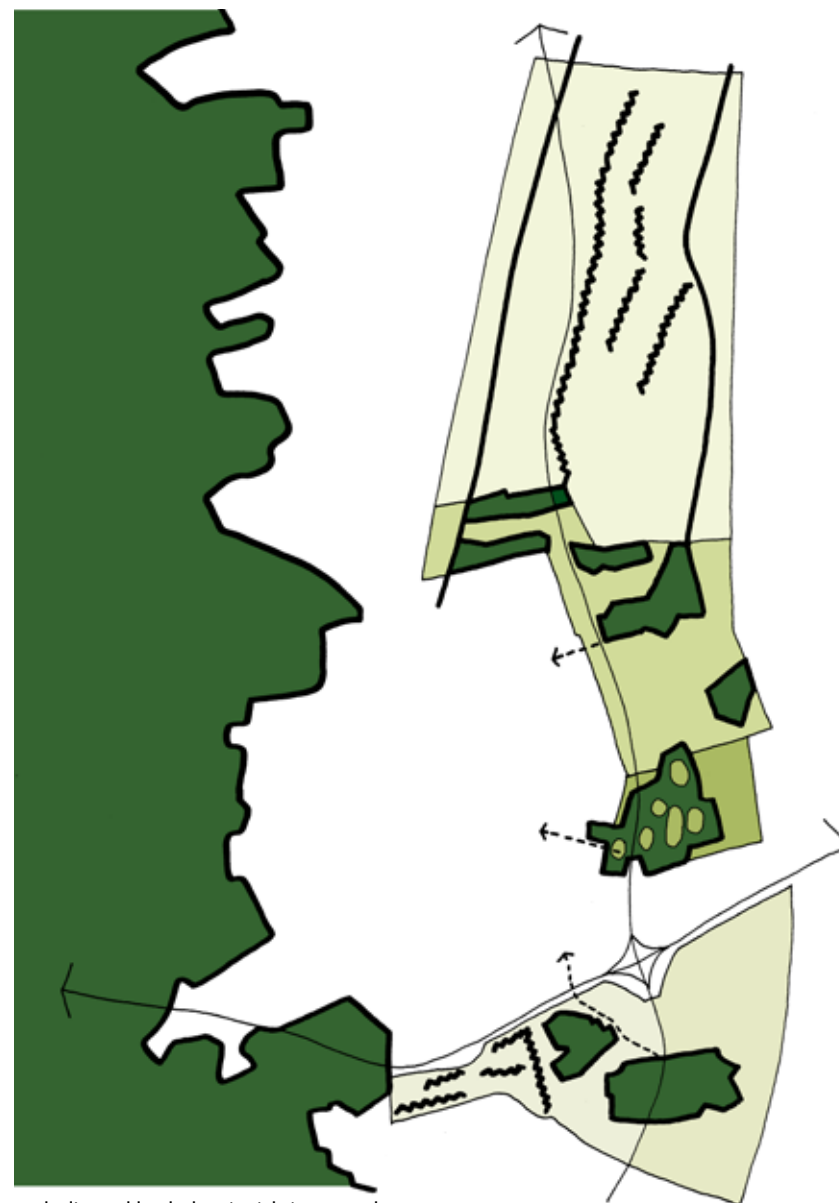


bij verbreding van de AI komen kwaliteit en comfort van 10 onderdoorgangen in gevaar en daarmee ook de relatie tussen stad en ommeland.

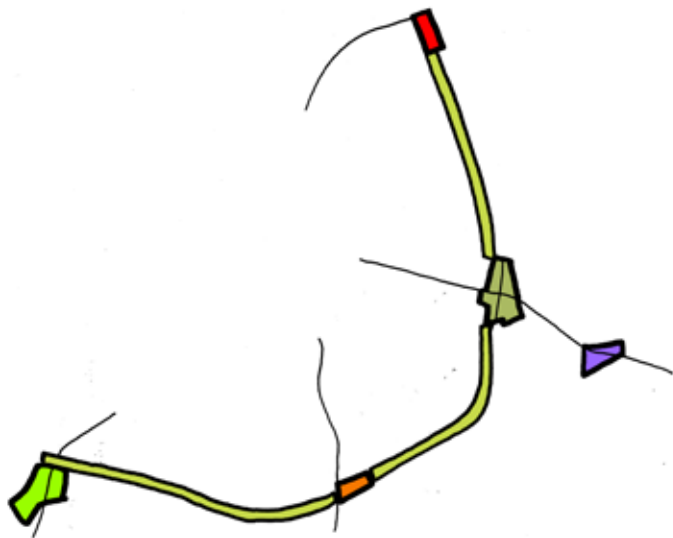
het landschap langs de A50

Het onderliggend landschap is richtinggevend.

1. inkadering van het landschap en de snelweg door 'bosplukken' van Epe tot het Beekbergse Bos. Grote intervallen in het gestrekte weteringenlandschap, kleine intervallen langs de stadsrand, grote plukken in het zuiden;
2. Het LOG Beemte-Vaassen is te gast in het open landschap en wordt zorgvuldig ingepast;
3. Bestaande en nieuwe wallen en schermen in één handschrift brengen en in samenhang met beplanting op de voor- en achtergrond. de wallen en schermen zijn de zoom van het landschap en de zoom van de stad;
4. na Zuidbroek geen nieuwe wallen en schermen toevoegen; nieuwe ontwikkelingen op afstand van de snelweg houden, landschappelijk inkaderen;
5. afrit en omgeving Woudhuis-Barnewinkel als landgoed uitwerken op basis van de al ingezette ontwikkelingen, waarbij de snelweg te gast is in het landgoederenlandschap dat hier vanuit het landelijk gebied de stad inkomt;
6. inrichtingsplan maken voor Ecofactorij in samenhang met Biezematen en het onderliggend netwerk (routing, profielen, structuur). Dosereren van het zicht op de bedrijventerreinen en windmolens door stevige bomenranden en -plukken;
7. windmolens: landschappelijk inkaderen, opnemen in landschapsinrichting;
8. de tankstations in het Beekbergerwoud zouden de inrichting van de parkeerterreinen aan kunnen passen op het toekomstige oerbos, zodat bezoekers minder uitzicht op de snelweg maar meer op het bos hebben tijdens hun pauze.



onderliggend landschap is richtinggevend



de stadsrand als nieuwe landschappelijke eenheid.
wallen en schermen in één handschrift brengen

het landschap langs de AI

Ook hier is het onderliggend landschap richtinggevend.

1. opeenvolging ervaarbaar maken van Veluwe (tot voorbij institutenland-
schap) - schermenlandschap van Beekbergen - het Apeldoorns kanaal
(bomenrug in het landschap) - Beekberger Woud en RBAZ (bosplukken in
het open landschap);
2. de rand van Biezematen is ook de rand van knooppunt Beekbergen. In
eenzelfde handschrift houden als de andere randen, rand afstemmen op
inrichting rand Ecofactorij en inkadering windmolens;
3. de heldere groeninrichting van knooppunt Beekbergen en haar randen
handhaven;
4. het bedrijventerrein Beekbergsebroek (RBAZ) is te gast in het open land-
schap en wordt zorgvuldig ingepast;
5. 'Veluwecontour' handhaven: bebouwing blijft lager, vanaf de snelweg
gezien, dan de contour van de Veluwe aan de horizon. Een enkel hoogte-
accent is mogelijk. Bomen kaderen de contour in, en schermen de contour
niet af;
6. geen nieuwe wallen en schermen toevoegen; nieuwe ontwikkelingen op
afstand houden en landschappelijk inkaderen;
7. Bestaande wallen en schermen in één handschrift brengen en in samen-
hang met beplanting op de voor- en achtergrond. de wallen en schermen
zijn de zoom van het landschap en de zoom van de stad.

kortom:



15 kilometer stadsrand

+

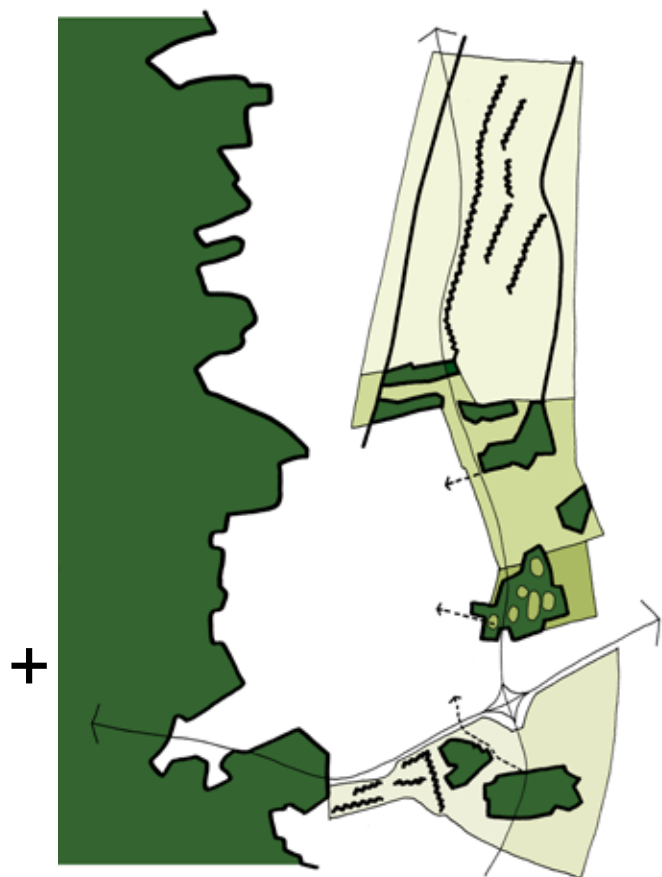


5 entrees

+

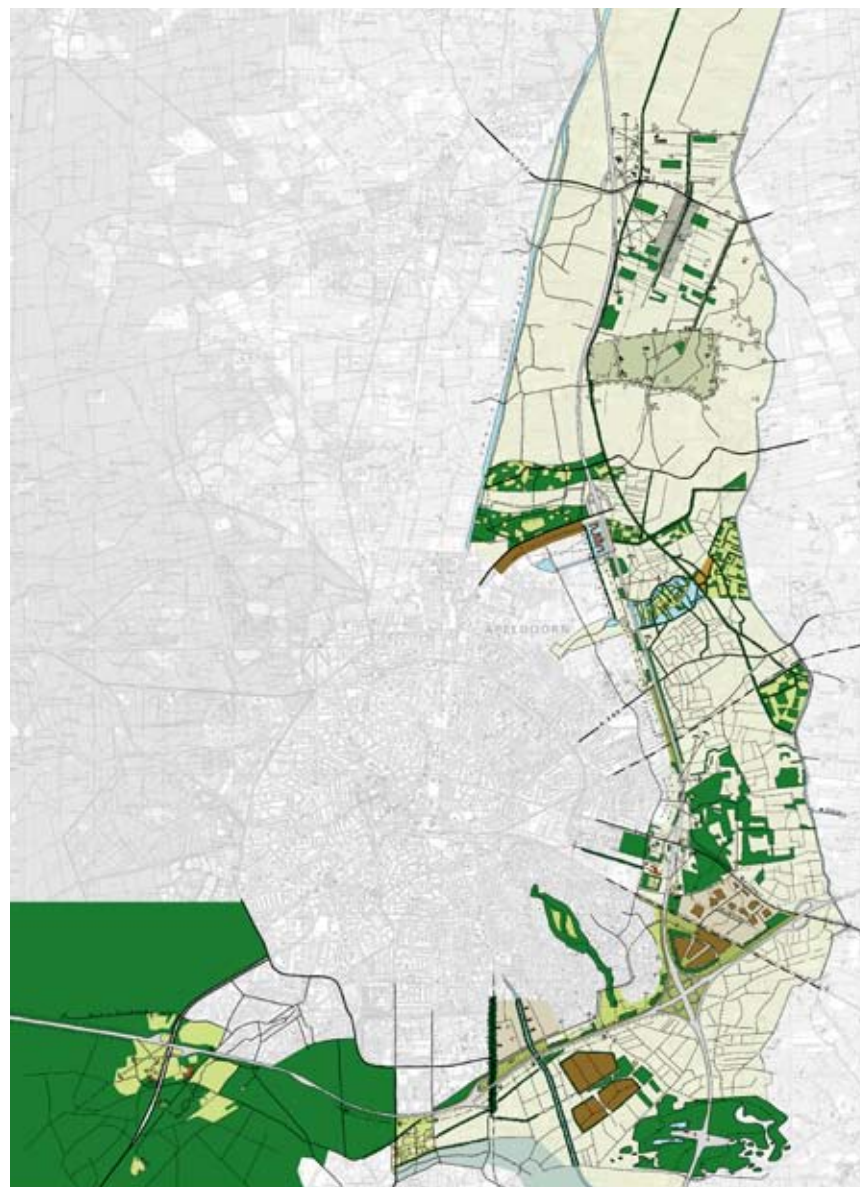


het onderliggend netwerk



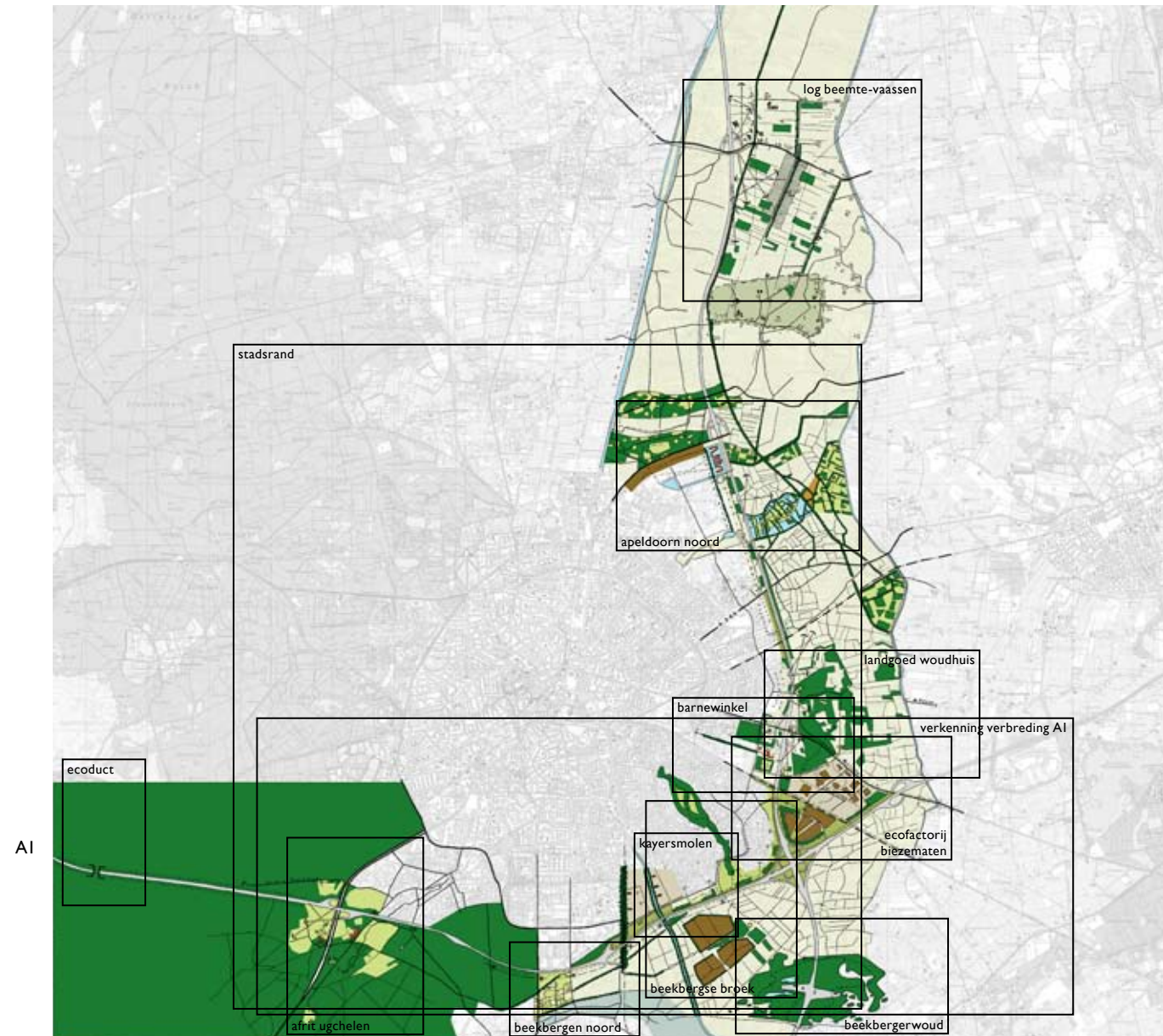
landschappen

=



de etalage van Apeldoorn, de verbinding tussen stad en ommeland

A50



de projecten

	landschap	entree	stadsrand	dwarsroutes	
LOG Beemte-Vaassen	x				40
Apeldoorn Noord	x	x	x	x	42
Barnewinkel	x	x		x	46
landgoed Woudhuis	x	x		x	48
Ecofactorij-Biezematen	x	x	x	x	50
knooppunt Beekbergen	x		x	x	54
Beekbergerwoud	x		x		56
RBAZ Beekbergse Broek	x			x	58
Beekbergen Noord	x		x	x	60
Kayersmolen		x	x	x	62
verkenning verbreding AI	x		x	x	64
afrit Ugchelen	x	x		x	66
stadsrand, wallen en schermen	x		x		68
Ecoduct Hoog Buurlo	x				70

In het voorgaande is een koers uiteengezet voor de lange termijn.

De kwaliteitsaccenten bij de stadsentrees zijn benoemd.

Aan de Groene Mal is de stadsrand als grote landschappelijke eenheid toegevoegd. Dit gebied is niet de alleen het domein van de snelweg maar ook de zoom van de stad en het landschap en de verbinding tussen stad en ommeland.

De ontbrekende schakels in het onderliggend netwerk zijn benoemd.

De beheers- en ontwikkelingsopgaves voor het landschap zijn aangevuld.

De verschillende opgaven zijn getypeerd en van een adres voorzien.

De koers kan nu praktisch teruggekoppeld worden naar de nu lopende projecten en opgaven en kan in de komende jaren verder uitgewerkt worden.

In dit hoofdstuk worden per project aanbevelingen, suggesties en ideeën aangereikt met als ambitie deze ook te realiseren. Deze Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit AI- A50 prikkelt, stimuleert en enthousiasmeert met het doel een hoogwaardige presentatie van Apeldoorn langs de snelwegen te bereiken. Deze Handreiking is ook de leidraad voor de CRK om de ontwikkelingen langs de AI - A50 te kunnen toetsen.

Natuurlijk is er geen zekerheid dat de ambitie uit deze Handreiking altijd gerealiseerd kan worden. Zo kunnen er andere belangen zijn die zwaarder moeten wegen dan de ruimtelijke kwaliteit. Ook de financiële haalbaarheid van projecten is een belangrijke randvoorwaarde. Maar vanuit de Handreiking is nu wel de ambitie voor de ruimtelijke kwaliteit helder neergezet zodat deze voluit kan worden meegewogen.



boven: plankader LOG Beemte-Vaassen
 onder: uitsnede topkaart

links: uitgangspunten inrichting landschap

-  zichtlijn
-  zone voor nieuwvestiging



LOG

Beemte-Vaassen

Typering ontwikkeling:

Het gebied ten zuiden van de afrit Vaassen is het zoekgebied voor nieuwvestiging van grootschalige intensieve veehouderij. Opgave is het inpassen van de grootschalige bedrijven in het open weteringenlandschap en het zuidelijk gelegen kleinschalige kampenlandschap.

Uitgangspunten AI-A50:

- tegengaan van verrommeling van agrarisch landschap;
- inpassen van de schaalvergroting in het weteringenlandschap;
- zichtbaar en ervaarbaar houden van het weteringenlandschap vanaf de snelweg.

Opgave voor het landschap:

Inbedding van de grote schaal van de bedrijfsgebouwen in het weteringenlandschap door landschappelijke elementen van een nog grotere schaal toe te voegen:

- handhaven voorgrond;
- afstand van de snelweg houden; versterken dieptewerking: boomblokken op de voorgrond;
- een sterk wegprofiel als rug en achtergrond; ruimte reserveren voor beplanten van de wetering/weg met bomen.

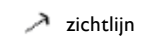
Opgave voor het kavel:

beeldkwaliteitsplan voor de bebouwing, erfinrichting, beplanting en erfafscheiding gebaseerd op de organisatie van de bedrijven, de verhouding bebouwd/onbebouwd en het zicht vanaf de weg en vanuit het landschap.



onder: uitsnede topkaart

links: uitgangspunten inrichting landschap en
stadsrand



42



Apeldoorn Noord

Typering ontwikkeling:

De Weteringse Broek wordt ontwikkeld als recreatief aantrekkelijk uitloophet gebied voor Apeldoorn en Voorst en is onderdeel van de Groene Mal van de stad. Met name de verbindingsroutes (dwars op de A50) worden landschap-pelijker ingericht. Het gebied kenmerkt zich door een aaneenschakeling van relatief kleine, door bomen ingekaderde landbouwgronden. Een viaduct over de A50 verbindt het gebied met de groene wig van Zuidbroek. (fase: uitvoe-ring)

Zuidbroek is na Woudhuis de nieuwe grote uitbreidingslokatie van Apel-doorn. 3.200 woningen en 48 ha. bedrijventerrein, 100.000 m² kantoren. Het bedrijvenpark schermt het noordelijk deel van de woonwijk af van de snelweg en zal bestaan uit een geluidswal waar bedrijven ingeschoven zijn. Op de kop van de bedrijfswal komt de Noordkaap, een groot kantorencomplex, dat als een grote gevouwen sculptuur van ca. 20 meter hoog het noordelijk baken van de stad gaat vormen. De bedrijfswal loopt tot aan de groene wig midden door Zuidbroek, waar het bestaande viaduct de wijk verbindt met de We-teringse Broek. Bij de onderdoorgang van de nieuwe waterverbinding naar de Nieuwe Wetering draaien de twee wallen van het noordelijke en zuidelijk deel in elkaar. Het hoogste punt zal een weids uitzicht bieden op de omgeving. De groene wig in Zuidbroek wordt zo ruimtelijk verbonden met de land-schapsontwikkelingen in de Weteringse Broek. De wal van het zuidelijk deel, de Wellen, heeft geen bedrijven. De wallen zijn ca. 12 meter hoog. Op beide wallen loopt een voetpad buitenlangs, bij de groene wig komt een uitzichtspunt over de omgeving.

Uitgangspunten AI-A50:

- de stadsrand 'groot houden', niet versnipperen: één handschrift voor de wallen langs heel Zuidbroek;
- de Noordkaap is de beëindiging van de wal en staat als een sculptuur in het landschap;
- de stadsrand wordt, vanuit het landschap gezien, ingekaderd door bosplukken en houtwallen, maar niet weggeplant.

Opgave Noordkaap:

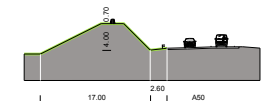
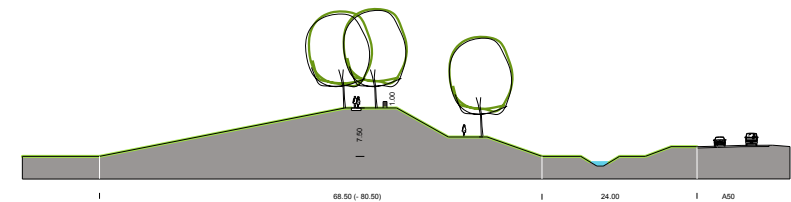
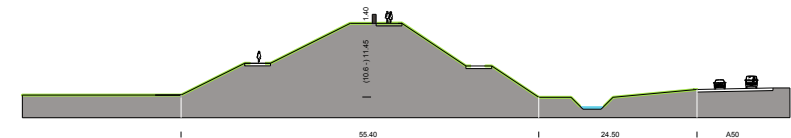
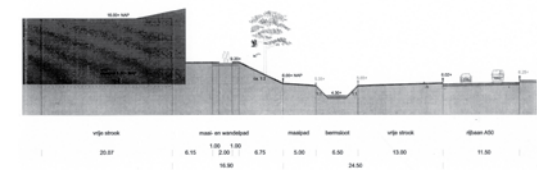
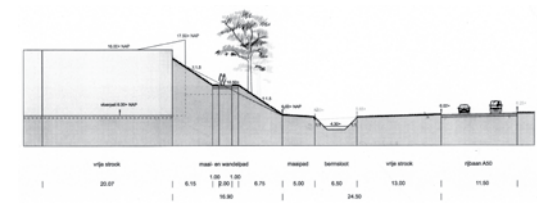
Een uit 'lamellen opgebouwd groot gebouw van ca 20 meter hoog. De markante, gelaagde vorm en skyline staat als een sculptuur in het landschap. Dat vraagt om rust in de omgeving. Dus niet op maaiveld parkeren, geen concurrentie van andere expressieve architectuur.

Opgave landschap:

In het landschapsontwikkelingsproject Weteringse Broek zijn de hooflijnen voor de landschapsontwikkeling vastgelegd. Het met boomgroepen inkaderen van de stadsrand (Noordkaap en wallen) als expliciete opgave meenemen bij de uitwerking van de beplantingsplannen.

Opgave wallen:

De wallen en schermen rond de stad vormen met elkaar en hun onmiddellijke omgeving een grote landschappelijke eenheid. Net als bij een laan of een park zou aan deze stadsrand als een samenhangend geheel moeten worden gewerkt. Dat vraagt om een inrichtings- en beheersplan voor het gehele gebied. Met de nog aan te leggen wallen kan meteen resultaat geboekt worden, met de bestaande schermen en wallen kan met beheer en onderhoud aan transformatie op lange termijn gewerkt worden.



van boven naar beneden op dezelfde schaal en de snelweg aan de rechterzijde, bedrijfswal Zuidbroek Noord, bedrijfswal Zuidbroek Noord ter hoogte van 'de lens', wal De Wellen, wal Woudhuis, wal De Maten bij knooppunt Beekbergen.



schetsen uit de werkbijeenkomstenonderzoeken, de uitgangspunten:
 links: Landschappelijke inrichting van de wallen van Zuidbroek met boomplukken die verwijzen naar het landschap van Weteringse Broek. De wal is de zoom van het landschap. In het huidige ontwerp zijn de wallen te steil voor deze beplanting.
 rechts: Architectonische inrichting van de wallen van Zuidbroek.

Het meest belangrijk is dat de beide wallen op eenzelfde manier gemaakt worden, dus of landschappelijk of architectonisch en passend in het handschrift van de gehele stadsrand.

Opgave bedrijfswal:

De thans geplande bedrijfswal bergt veel architectonische ambities in een krappe grondwal en is gepland naast een gebouw dat geen concurrentie vraagt, maar een rustige achtergrond. Daarnaast biedt het steile talud tegen de bedrijfsbebouwing weinig landschappelijke ruimte om nog aansluiting te kunnen maken met de andere wallen en schermen rond de stad. Vanuit het perspectief van de stadsrand en actuele ontwikkelingen lijkt het de moeite waarde om de rand van heel Zuidbroek nog eens tegen het licht te houden

Opgave geluidswal de Wellen:

Inrichting wal, voorgrond en achtergrond onder een handschrift brengen met overige wallen en schermen. In de doorsnede zoeken naar beter gebruik van de schaarse ruimte: beter een breder pad op de beste plek met ruimte voor een bomerij en een flauwer talud dan drie paden en een steil talud.

Opgave Kunstproject beek/wetering:

De walkoppen en het kunstproject vormen een ruimtelijk geheel.



boven: afrit Barnewinkel gezien vanaf viaduct Woudhuizermark.
 midden: uitsnede topkaart
 links: plannen Zonnehoeve, Barnewinkel, Woudhuis, windmolens en Ecofactorij in één tekening. Barnewinkel is de schakel tussen woongebied en ommeland.

rechterpagina: de snelwegafrit ligt in het landgoed

Barnewinkel

Typering ontwikkeling:

Op het terrein van de instelling Zonnehoeve/Schuylenburg worden ca. 680 woningen gebouwd. Tussen dit woongebied en de A50 ligt het gebied Barnewinkel, tegen de afrit bij de Zutphense straat en tegenover de bossen van Woudhuis. De afrit ligt in feite in een grote 'boskamer'. Er zijn plannen in ontwikkeling voor een hotel/multifunctioneel complex, kantoorvilla's, een carpoolplaats en een transferium ten behoeve van Omnisport. Met het hotel kan Apeldoorn een gezicht laten zien dat zowel een betekenis heeft voor de wijk als voor de snelweg en de stad.

Uitgangspunten:

De ontwikkelingen in Barnewinkel ruimtelijk samenbrengen tot een stadslandgoed dat de schakel vormt van de stad naar het ommeland.

Opgave landschap:

markante entree, stadslandgoed, schakel van de stad naar buiten.

Eén landschapsontwerp dat van het gehele gebied een groot landschappelijk ensemble maakt dat in staat is de bebouwing en de verkeers- en parkeeropgave ontspannen in te passen. Het transferium, de carpoolplaats, de aansluiting op de Zutphense straat en de fiets/wandelroute naar landgoed Woudhuis maken onderdeel uit van het landschapsplan.

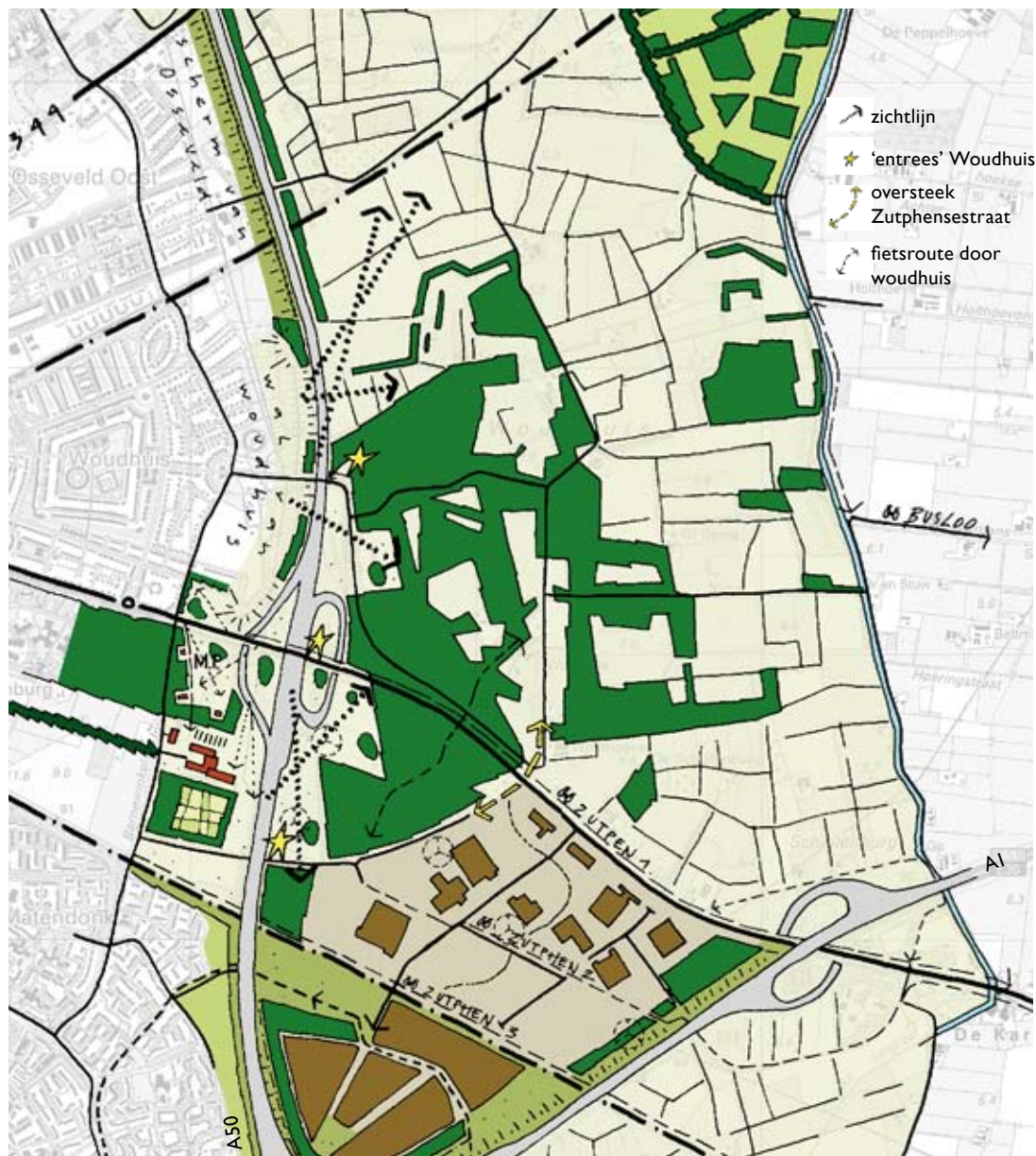
Opgave bebouwing:

Hotel: Vanaf de snelweg voornaam en geraffineerd, parkachtige voorgrond, bosrand als achtergrond. Markante bebouwing die afsteekt tegen de achtergrond. Het gebouw staat in het park. Parkeerplaatsen zijn niet zichtbaar.

Vanaf Zonnehoeve: Het hotel richt zich met de ontspannen zijde naar de wijk; een prettige en gezellige uitspanning aan het einde van de groenstrook en het laantje van de Voorwaarts, en als begin van het landgoederengebied Woudhuis. Entree restaurant/hotel in aan het eind van de Voorwaarts.

Kantoren: in een kamer in de bosrand. Wel zichtbaar, maar 'verschijnend en verdwijnend' in het voorbijgaan. Parkeren tussen de bomen, niet een apart parkeerveld maar als onderdeel van het bos.





boven: het onderliggend netwerk en de ontbrekende schakels aan de oostzijde van Apeldoorn.

midden: uitsnede topografische kaart

onder: afrit A50 Woudhuis, zicht op bosrand.

links: voorstel voor nieuwe fietsroutes; vanaf de Woudhuizermark door Woudhuis en over de Zutphense straat.
langs de Wetering aan de oostzijde Woudhuis alternatieve route richting Zutphen door de Ecofactorij



Woudhuis

Typering ontwikkeling:

Landgoed Woudhuis bestaat uit een aantal landgoederen en vormt onderdeel van de Groene mal van de stad. Een integraal plan voor dit gebied moet de duurzame instandhouding van het gebied borgen en de externe relaties versterken. De bossen van landgoed Woudhuis zijn beeldbepalend voor een groot deel van het gebied tussen de twee spoorlijnen en de afslag Zuthpense straat. Het kan de drager zijn van dit 'gezicht op de stad'. In de richting van Barnewinkel, maar ook als inkadering van de Ecofactorij, het bedrijventerrein dat aan de zuidkant van Woudhuis grenst. Daarnaast is hier een goede aantakking op het onderliggende recreatieve netwerk rondom de stad van belang.

Uitgangspunten:

De ontbrekende schakels in het langzaam verkeernetwerk rondom Woudhuis aanleggen zodat het gebied beter ontsloten en doorkruisbaar wordt. Bij reconstructie en herontwikkeling landgoederen de mogelijkheid onderzoeken om meer bos in de zuidhoek (Schuylenburg) te ontwikkelen als landschappelijke inkadering van de Ecofactorij en de windmolens.

Opgave langzaam verkeersnetwerk:

- Woudhuizermark als entree Woudhuis vanuit De Maten en Barnewinkel;
- betere oversteekbaarheid Zuthpensestraat;
- alternatieve fietsroutes richting Zutphen;
- fietsverbinding langs de Wetering aan de oostzijde van Woudhuis.

Opgave landschap:

- open landschap tussen de zuidelijk bosrand en de snelweg met daarin indien mogelijk meer bosontwikkeling bij de afrit A1-Zuthpensestraat als inkadering van de windmolens vanuit de richting Deventer;
- beplantingsplan Zutphensestraat (Apeldoornse laan nieuwe stijl);
- opschonen westrand en inkaderen windmolens.



boven: bedrijventerrein Ecofactorij en het plan voor bedrijventerrein Biezematen.
 midden: het onderliggend netwerk en ontbrekende schakels aan oostzijde van Apeldoorn.
 onder: uitsnede topografische kaart
 links: voorstel voor nieuwe fietsroute vanaf de Maten naar het Woud en drie alternatieven voor fietsroutes naar Zutphen:
 1. door de Ecofactorij
 2. langs de Zutphensestraat
 3. langs de spoorlijn

Ecofactorij/ Biezematen



Typering ontwikkeling:

De Ecofactorij is een duurzaam bedrijventerrein van ca 70 ha. met kavels tussen de 1,5 en 10 ha. Het ligt tussen de twee opritten aan de Zutphense straat, en dus zowel aan de A1 als aan de A50. Dit is het eerste gerealiseerde bedrijventerrein aan 'de andere kant' van de snelweg. Vanuit de richting van Deventer, langs de A1, is dit het eerste 'gezicht' van de stad. Tussen de bedrijfskavels en de snelweg is er geen sprake van een overgang. De bedrijfskavels grenzen direct aan de snelweg.

5 windmolens met totale hoogte van 150 meter gaan het duurzame karakter van de Ecofactorij etaleren en kunnen 10% van de Apeldoornse bevolking van stroom voorzien. Zij zullen het meest in het oog springende baken van Apeldoorn zijn. De molens staan niet in een landschappelijke setting maar tussen de bedrijven en langs de snelweg.

Bedrijventerrein Biezematen maakt onderdeel uit van de het regionaal bedrijventerrein Apeldoorn Zuid (RBAZ), het grenst aan de Ecofactorij en ligt tussen de spoorlijn naar Zutphen en het knooppunt Beekbergen. Het wordt ontsloten via de Zutphensestraat en de Ecofactorij. De fietsroute die de woonwijk de Maten met de Hooilanden verbindt wordt in de nieuwe structuur van het gebied opgenomen. De rand naar de snelweg (knooppunt Beekbergen) wordt gevormd door een stevige bomenrand.

fotomontage windmolens bij de Ecofactorij



inkadering door stevige bomenranden en -plukken



Uitgangspunten:

De aansluiting AI-Zutphensestraat is een entree van de stad.

De Zuthpensestraat is een Apeldoornse laan.

Het zicht op de bedrijventerreinen en windmolens vanaf de snelweg wordt ingekaderd door stevige bomenranden en -plukken.

Een aantal windmolens staat erg dicht op de snelweg. Landschappelijk inkaderen vanuit het oogpunt van landschappelijke inpassing en veiligheidsgevoel.

Opgave landschap:

- inrichtingsplan openbare ruimte maken voor Ecofactorij in samenhang met Biezematen en het onderliggend netwerk (routing, profielen, structuur);
- beplantingsplan voor de Zuthpensestraat;
- inpassen van fietsroutes, aansluiting op onderliggend netwerk;
- randvoorwaarden opstellen voor de inrichting van de hoekkavels van het terrein;
- bospluk toevoegen in de meest westelijke en oostelijke punt van de Eco-factorij;
- de rand van Biezematen is ook de rand van knooppunt Beekbergen Het handschrift van het knooppunt voortzetten: stevige bomenrand zonder onderbegroeiing tot voorbij de spoorlijn, taluds vrijhouden van beplanting.





knooppunt Beekbergen

Uitgangspunten:

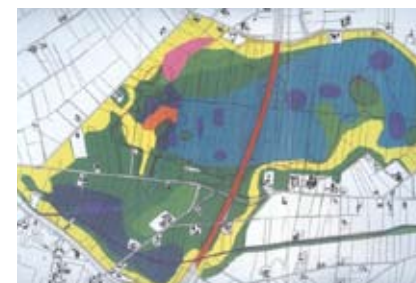
Handhaven van de 'stille' inrichting rondom dit drukke knooppunt.



Opgave landschap:

Deze landschappelijke inrichting rondom het knooppunt is als het oog van de orkaan. Ruim, rustig, geen verstoring door bebouwing of reclame, grote boomgroepen, brede grasbermen als voorgrond. Dit kunstwerk in ere houden. (Dat geldt vooral voor de buitenranden van het knooppunt, zoals de toekomstige rand van Biezenmaten).





boven: inrichtingsplan Beekbergerwoud.
 onder: uitsnede topkaart.

links: Beekbergerwoud met de in het bos
 gesitueerde tankstations, parkeerplaatsen en
 wegrestaurants. Wandelroutes sluiten aan op
 wegrestaurants.

-  fietsroutes de Maten - Beekberger-
woud - de Biezematen
-  blikvanger RBAZ
-  wegrestaurant
-  onderdoorgang A1



Beekbergerwoud

Typering ontwikkeling:

Met de aanleg van het Beekbergerwoud krijgt het oorspronkelijke oerbos weer een kans. Het gebied is toegankelijk via een ingang aan de Elsbosweg. Een entree voor fietsers en voetgangers aan de westzijde van de A50 zou het bos beter bereikbaar kunnen maken voor een tochtje vanuit de Maten en het Beekbergerwoud verankeren in het onderliggend netwerk. En hoewel het toekomstige woud wordt doorsneden door de A50 is het vanaf de snelweg nauwelijks zichtbaar door de benzinestations aan weerszijden. Het zou denkbaar zijn dat ook hier een ingang van het Woud zou komen, en de benzinestations met parkeerplaatsen en wegrestaurant als 'bostransferium' gaan werken.

Uitgangspunten:

Meer 'bosgevoel' vanaf de snelweg en de tankstations langs de A50.

Beekbergerwoud opnemen in fiets/wandelroute De Maten zuid-Beekbergerwoud-Biezematen-De Maten-oost.

Opgave landschap:

Herinrichting tankstations, parkeerplaatsen in het bos, uitzicht wegrestaurants op het bos. Wandelroute toegankelijk vanaf parkeerplaats, startpunt wandeltochten en excursies?



boven: collage uit plan RBAZ van HKB.
 midden: plan RBAZ van HKB.
 onder: uitsnede topkaart.

links: Bedrijventerrein te gast in het landschap, maar wat gaat er met het landschap gebeuren?

-  mogelijke verbreding A1
-  onderdoorgang A1
-  fietsroutes de Maten - Beekbergerwoud - de Biezematen
-  blikvanger RBAZ



RBAZ

Beekbergse Broek

Typering ontwikkeling:

Bedrijventerrein Beekbergse Broek vormt het tweede deel van het RBAZ. Het bedrijventerrein is 'te gast' in het landschap tussen de A1, Beekbergen en het Beekberger Woud, houdt afstand van de snelweg en het Apeldoorns kanaal en wordt ontsloten via een nieuwe weg vanaf de Kayersdijk over het kanaal. Het ontwikkelen van een bedrijfsterrein gaat in dit plan samen met landschapsontwikkeling, met de ambitie dit gebied niet te versnipperen maar beter te verankeren in zowel de landelijke als de stedelijke omgeving.

Uitgangspunten:

Het bedrijventerrein is te gast in het landschap en ligt op afstand van de A1. Het is omringd door een stevige bomenrij en bij de positionering van de bedrijven wordt rekening gehouden met het zicht op de Veluwecontour. Het fiets- en voetpadennetwerk wordt aangetakt op het onderliggend netwerk. De blikvanger aan de oostkant is toegankelijk vanaf de Polderweg. Deze uitgangspunten die worden geborgd in het plan voor het RBAZ moeten ook bij de verdere planontwikkeling vastgehouden worden. De verschuiving in het gebruik van het gebied zet het agrarisch gebruik onder druk en zal, als sturing ontbreekt, verdere bedrijfsontwikkelingen aantrekken. Het vraagt om een duurzaam landschapsontwikkelingsplan voor het gebied tussen de Kayersdijk, Beekbergerwoud en knooppunt Beekbergen.

Opgave voor het landschap:

Landschapsontwikkelingsstrategie die uitgaat van een duurzame economische dragers voor het landschap.



Zicht op het coulissenlandschap ten noorden van Beekbergen.



Verdichting en schaalvergroting ten noorden van Beekbergen.

rechts:

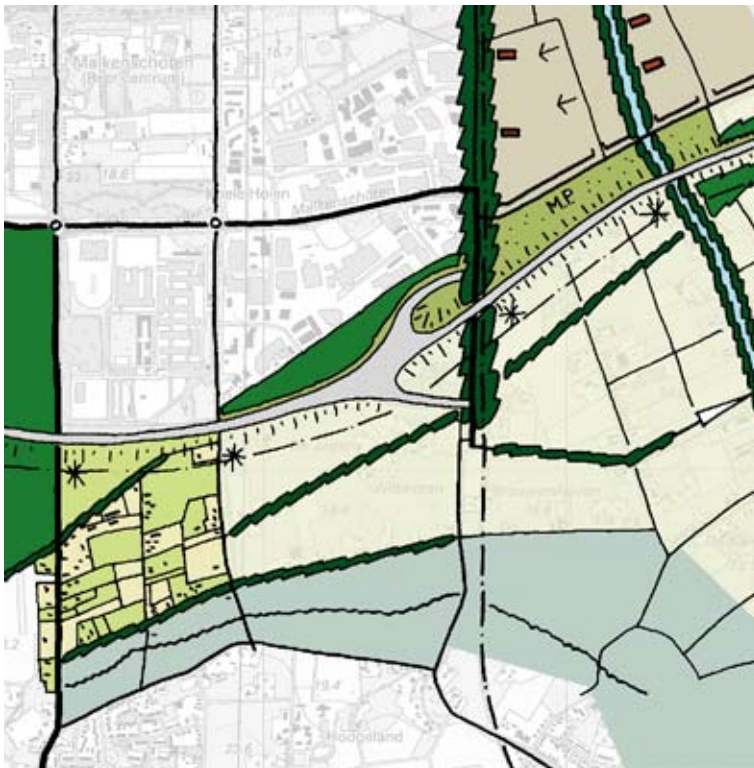
denkbare strategie:

- bundelen stadsrandprogramma's tussen Arnhemseweg en oude Apeldoornseweg
- handhaven coulissenlandschap ten oosten van de Apeldoornseweg
- bebossen noordzijde AI tot aan de afrit

 mogelijke verbreding AI

 onderdoorgang AI

Beekbergen Noord



Typering ontwikkeling:

Kavelgewijze schaalvergroting en verdichting tussen de AI en Beekbergen met stadsrandprogramma's. Het bestaande landschappelijk casco verkruimelt.

Uitgangspunt:

De verrommeling bij Beekbergen Noord vraagt om een strategie. Een strategie die ingaat op de veranderingen in het agrarisch bedrijf en de druk in de stadsrand. Het vraagt om meer dan een verdediging van een coulissenlandschap en eerder om de herinrichtingsvraag van een stadsrandlandschap.

Opgave voor het landschap:

Visie op stradsrandprogramma's en de landschappelijke inkadering.

Plaatsbepaling van de overgang Veluwe-Stadsrand. Bij de Arnhemse weg, Oude Apeldoornseweg of de Kayersdijk?

Het talud van de snelweg is de zoom van het landschap.

Borgen van de kwaliteit van de onderdoorgangen van de AI (open, licht, zicht op het landschap).

Opgave voor het kavel:

Beeldkwaliteitsplan voor de bebouwing, erfinrichting, beplanting en erfafscheiding, de verhouding bebouwd/onbebouwd en het zicht vanaf de weg en vanuit het landschap.



Een denkbaar profiel? Tijdens de werkbijeenkomsten ontstond een vrolijke denksprong. Apeldoorn Zuid zou de plek kunnen zijn waar Apeldoorn haar voorliefde voor auto's, motoren, zwaailichten (politie, brandweer, ambulances, vuilniswagens, strooiwagens, kermisopslag), de stoomtrein, de kermis, hamburgers en suikerspinnen kan laten zien. De nieuwe stadsrand zou kunnen bestaan uit een benzinestation, zwaailichtmuseum, fastfood, stoomtreinstation en permanente kermis.



boven en midden: vogelvlucht van Kayersmolen gezien vanuit de stad.
 onder: uitsnede topkaart

- rechts: uitgangspunten Apeldoorn Zuid
-  mogelijke verbreding A1
 -  onderdoorgang A1
 -  hoge gebouwen op de 2e rang
 -  opschonen voorgrond (tussen A1 en lange Amerikaweg)
 -  verbeteren relatie wijk - stadsrand

Kayersmolen

Typering ontwikkeling:

Bedrijventerrein Kayersmolen is toe aan vernieuwing. Er is nog geen plan, maar er is wel beweging. Er zijn bedrijven die willen uitbreiden en bedrijven die leegstaan. Er wordt nagedacht over welke mogelijkheden zich aandienen.

Uitgangspunten:

- Venster vanaf de AI op de stadsrand door de beplanting uit de strook tussen snelweg en de Lange Amerikaweg te verwijderen;
- De stadsrand onderscheidt zich in programmering en bebouwing van de Ecofactorij en RBAZ;
- Hoogbouw niet aan de rand maar in de 2e lijn (hoogbouwnota);
- Gebruik maken van de ontstane luwte achter de schermen: verbeteren van de ruimtelijke en gebruikskwaliteit en van de groenstrook tussen AI en de Maten.

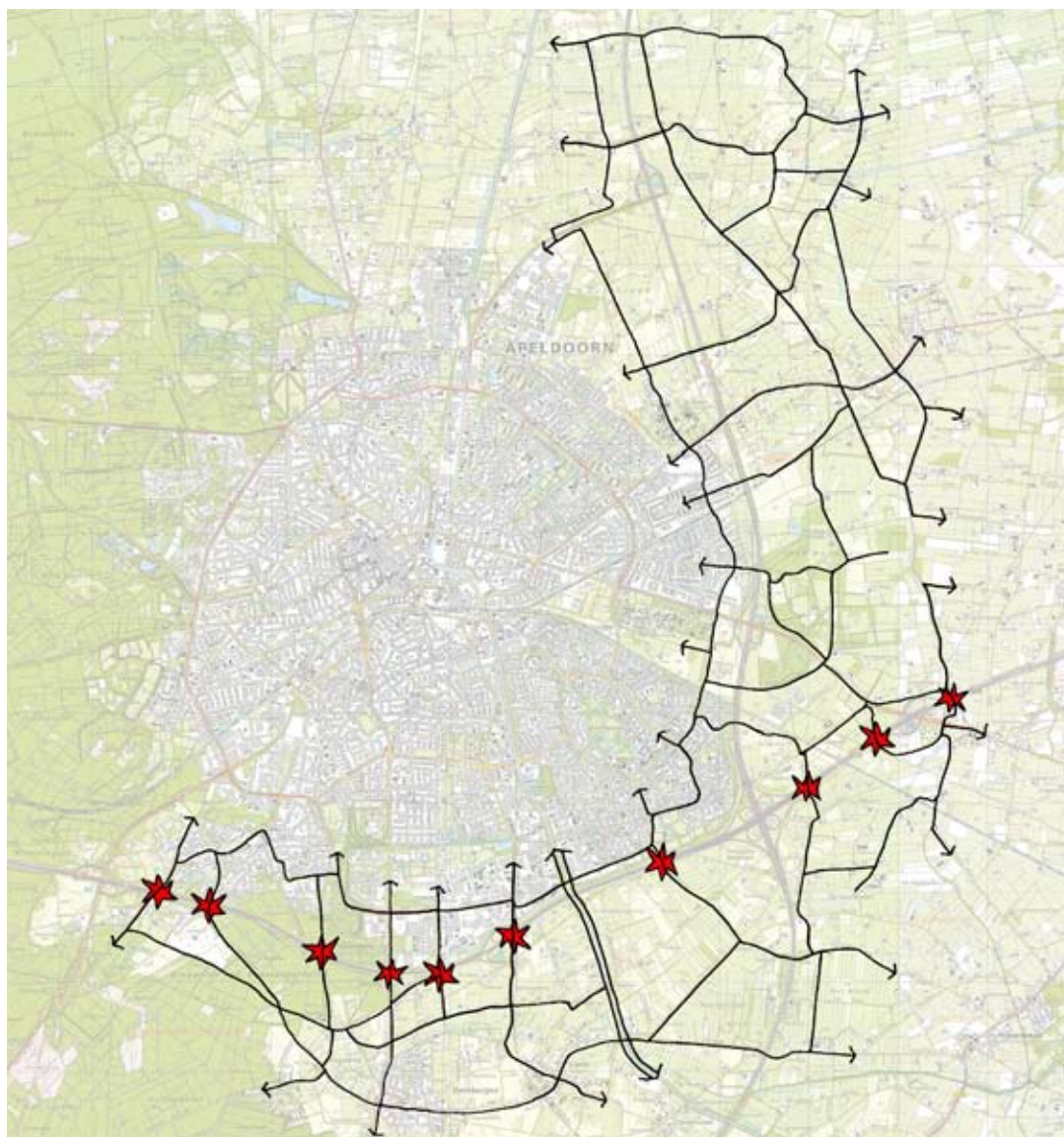


Opgave RO/stedebouw:

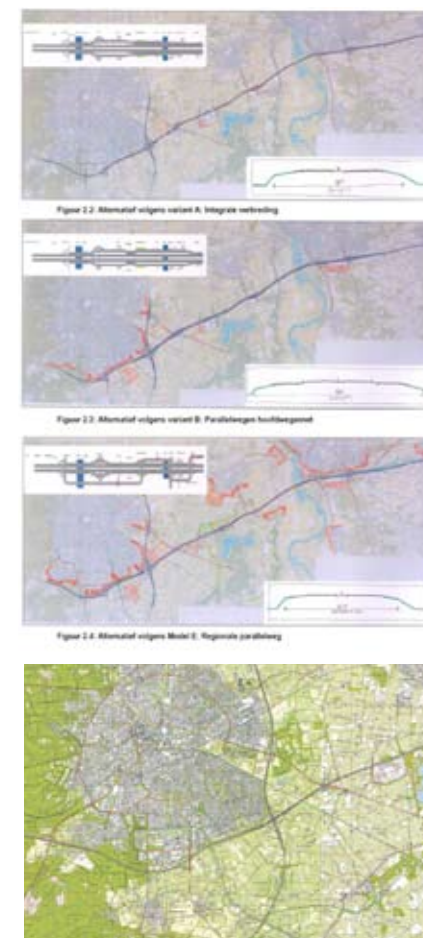
Onderzoek naar de levensvatbaarheid van een bijgesteld bedrijfsprofiel voor Kayersmolen. In kaart brengen van de bewegingsruimte in het gebied. Noordrand Lange Amerikaweg zoveel mogelijk vrijspelen voor nieuwe profilering. Faciliteren bedrijfsverplaatsingen /uitbreiding. Het juiste bedrijf op de juiste plek. Halte stoomtrein VSM bij Lange Amerikaweg.

Opgave landschap:

Venster maken door contrast tussen open en dicht te versterken: dichter bos tot de afrit (overgang Veluwe stadsrand bij de Kayersdijk), stap voor stap de beplanting weghalen uit de strook tussen Kayersdijk en Kanaal Zuid, alleen een venster maken als er iets te zien is).



bij verbreding van de A1 komen kwaliteit en comfort van 10 onderdoorgangen in gevaar en daarmee ook de relatie tussen stad en ommeland.



boven:
de drie varianten in het plan MER voor de capaciteitsuitbreiding van de A1.

onder:
uitsnede topografische kaart

rechterpagina:
onderdoorgang A1 bij de Polderweg



verbreding AI

Typering ontwikkeling:

Verkenning verbreding van de AI tussen Apeldoorn-Zuid en Azelo. De capaciteit wordt te beperkt. Ruimtebeslag, gevolgen voor de omgeving en financiering worden regionaal afgewogen. Alle varianten hebben grote gevolgen voor de kwaliteit van de verbindingen tussen de zuidzijde van Apeldoorn en het ommeland.

Opgave:

In Apeldoorn markeert de snelweg de overgang tussen de stad en het buitengebied. Het is voor de stad van cruciaal belang dat deze overgang moeiteloos en ontspannen is. Dat vraagt om veel en goede onderdoorgangen en bruggen en een uitstekend onderliggend netwerk dat stad en ommeland met elkaar verbindt. Het landelijk gebied ten zuiden en oosten van de stad is kleinschalig, met veel bebouwing en een fijnmazig wegennet. Waar een brede landschappelijke inbedding van de snelweg op de Veluwe tot ontspanning en ruimtelijke kwaliteit leidt, is dit juist een onmogelijke en niet wenselijke oplossing voor dit gebied. Er is eenvoudigweg te weinig ruimte beschikbaar voor het uittrekken van de verkeersmachine. De gevolgen voor het comfort en de kwaliteit van de verbindingen tussen stad en buitengebied zijn enorm.

Dit vraagt om een zo compact en clean mogelijk profiel voor de AI. Als een rivier: breed waar ruimte is, smal en snel waar dat niet zo is.

En elke meter verbreding van de weg moet gecompenseerd worden met een meter verbreden van alle onderdoorgangen.



boven: zoekgebied bij afrit Hoenderloo.
 onder: plaats veluwetransferium aan de A1.

links: de enk van Ugchelen als open plek in
 het bos

↗ zichtlijn



afrit Ugchelen

Typering ontwikkeling:

Ontwikkeling en uitbreiding van een Veluwetransferium rondom de huidige voorziening het Leesten. Uitgangspunt is behoedzame inpassing in het bestaand gebied. Dit speelt op afstand van de snelweg, maar de afrit bij Ugchelen kan als de ontvangstruimte van de Veluwe worden gezien.

Uitgangspunt:

Deze afrit is een groene entree, de open enk in het bos, stil en dromerig. geen bebouwing toevoegen

Parkeren uit het zicht.

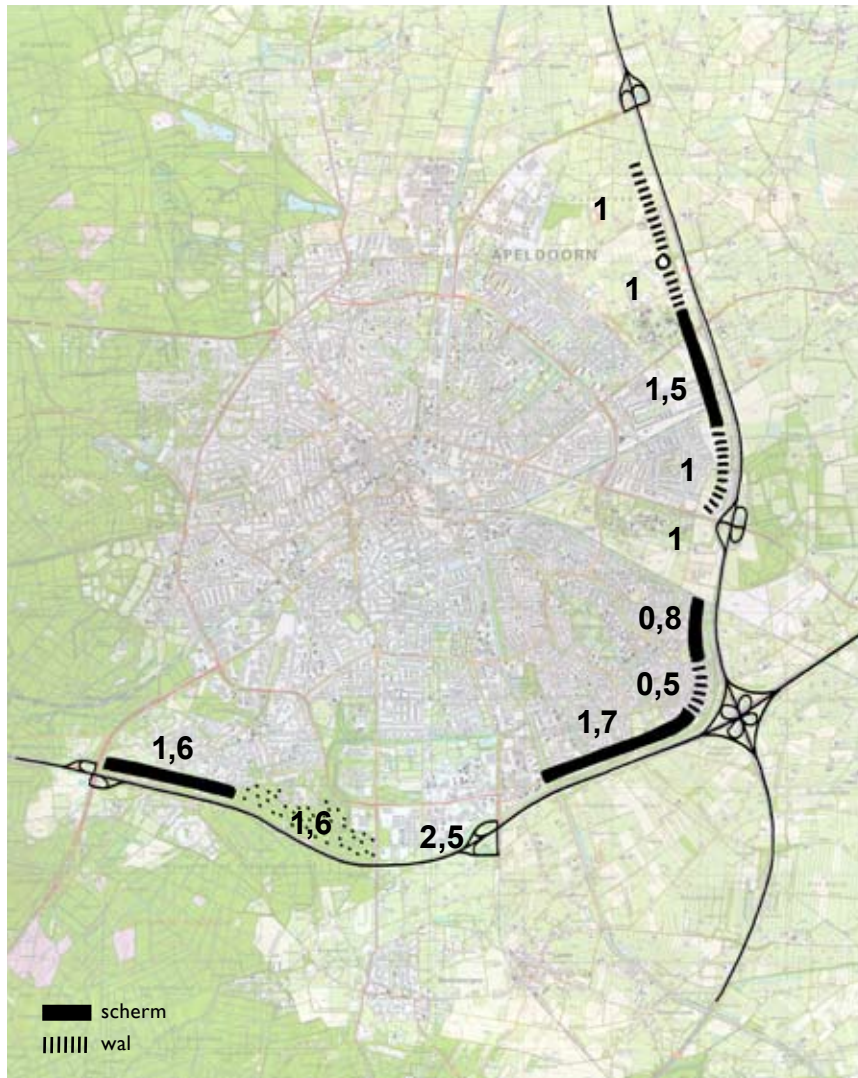
Het is de Veluwse entree van Apeldoorn, maar ook de weg naar Hoenderloo, Ugchelen, Radio Kootwijk, het toekomstig Veluwetransferium en de kiosk bij het Leesten.

Opgave landschap:

in stand houden van de open en onbebouwde enk;

in stand houden en versterken van de zichtbaarheid van de enk;

in stand houden van de onderdoorgangen voor fietsers en voetgangers.



wal en scherm

Typering ontwikkeling

Door de combinatie van schermen, wallen en grondlichamen is de snelweg rondom de stad zowel vanuit de stad als vanuit het landschap een hoge rand. Die rand is geen lijn maar een gebied. De ruimtelijke kwaliteit en de gebruikskwaliteit van dit gebied horen dus niet zozeer tot het domein van de snelweg, maar zijn ook bepalend voor de overgang tussen stad en ommeland.

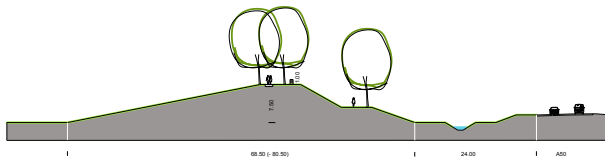
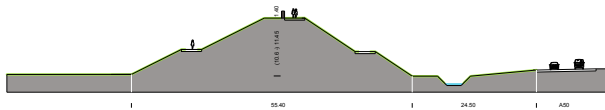
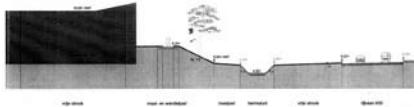
De geluidswering toont de omtrek van de stad, en geeft aan waar je naar binnen kunt. En richt, door haar geslotenheid, de blik op het landschap aan de andere kant van de snelweg. Door de geluidswering in verloop van tijd tot een samenhangend geheel te transformeren (door bijvoorbeeld eenzelfde soort begroeiing van wallen en schermen, eenzelfde voorgrond) ontstaat een sterk ruimtelijk element dat tegelijkertijd rust brengt en de omgeving beter laat zien. Als een nieuwe stadsmuur.

Dat geldt voor de nieuwe wallen bij Zuidbroek, maar ook voor de bestaande geluidschermen en taluds.

Opgave wallen en schermen:

De wallen en schermen rond de stad vormen met elkaar en hun onmiddellijke omgeving een grote landschappelijke eenheid. Net als bij een laan of een park zou aan deze stadsrand als een samenhangend geheel moeten worden gewerkt dat in de lengte als geheel ervaarbaar is en in de dwarsrichting als zoom van het landschap werkt. Dat vraagt om een inrichtings- en beheersplan voor het gehele gebied.

Met de nog aan te leggen wallen kan meteen resultaat geboekt worden, met de bestaande schermen en wallen kan met beheer en onderhoud aan transformatie op lange termijn gewerkt worden.



van boven naar beneden:
Zuidbroek bedrijfswal
Zuidbroek bedrijfswal
wal de wellen
wal woudhuis
scherm de maten
scherm/wal de maten



situering ecodeuct. uit: Schetsboek ecodeucten



boven: huidige situatie
midden: uitsnede topografische kaart

schets toekomstige situatie. uit: Schetsboek ecodeucten



ecoduct Hoog Buurlo

Typering ontwikkeling:

Ecoduct bij Hoog Buurlo. Ter plekke van Hoog Buurlo ligt de A1 in een brede en diepe uitsnijding van de Veluwe. Het is een van de indrukwekkendste passages in Nederland. Het ecoduct zal deze passage in tweeën delen.

Opgave:

Het is niet eenvoudig om het ecoduct ondergeschikt te houden aan de grootsheid van deze ruimte.





bronnen

- Bet, E., *AI-A50, Zicht op Apeldoorn, Ruimtelijke verkenning*, Den Haag Mei 2004
- Bet, E., *Geluidsscherm AI-De Maten, Stedenbouwkundig advies*, Den Haag augustus 2008
- Bureau Waardenburg bv, *Veluwetransferium, Apeldoorn, passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998*, Culemborg december 2007
- Dienst Landelijk Gebied e.a., *Notitie ruimtelijke kwaliteit 9 ecopassages*, april 2008
- Grontmij, *Definitief ontwerp geluidsscherm AI De Maten*, september 2008
- Gemeente Apeldoorn e.a., *Gebiedsvisie Weteringse Broek*, Apeldoorn maart 2007
- Gemeente Apeldoorn, *Ontdek de Noordkaap in Apeldoorn*, Apeldoorn
- Gemeente Apeldoorn, *Herijking Strategisch Kader 2020*, Apeldoorn januari 2008
- Gemeente Apeldoorn, *Strategisch Kader Apeldoorn 2020*, Apeldoorn
- Gemeente Apeldoorn e.a., *Veluwse Avonturen*, Apeldoorn maart 2008
- Gemeente Apeldoorn, *Structuurplan Beekbergsebroek/Biezematen*, maart 2007
- Gemeente Apeldoorn, *Stedenbouwkundig plan Groot Zonnehoeve*, Apeldoorn
- Gemeente Apeldoorn, *Beleidsnota hoogbouw 'Ruimte door Hoogte'*, Apeldoorn mei 2008
- Gemeente Apeldoorn, *Concept Landschapsanalyse Apeldoorn*, Apeldoorn oktober 2008
- Gemeente Apeldoorn, *Werkdocument Landgoed Woudhuis*, Apeldoorn
- Gemeente Apeldoorn, *Plan van Aanpak, Visie & Ontwikkeling Landgoed Woudhuis*, Apeldoorn januari 2009
- Gemeente Apeldoorn, *Stedenbouwkundig Plan Zuidbroek*, Apeldoorn oktober 2008
- Gemeente Apeldoorn, *Het beeldkwaliteitsplan 'Zone Oost-Veluweg'*, Apeldoorn november 2007
- Gemeente Apeldoorn, *De Groene Mal van Apeldoorn*, Apeldoorn
- Gemeente Apeldoorn e.a., *LOG Beemte-Vaassen, Gebiedsplan*, juni 2009
- HKB Stedenbouwkundigen, *De Ambitie, tussenstand voorkeursmodel Regionaal Bedrijventerrein Apeldoorn-Zuid*, november 2008
- Provincie Overijssel, *Agenda AI-zone*, juli 2008
- Provincie Gelderland, *Schetsboek ecoducten*, juni 2006
- Stedendriehoek, *Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030, Visie op het bundelingsgebied*, Deventer juni 2007
- Steunpunt Routeontwerp e.a., *Quickscan AI*, Amsterdam februari 2008
- Veenenbos en Bosch Landschapsarchitecten e.a., *Stadslandgoed De Barnevinkel, Uitwerking groene wig Zonnehoeve, structuurschets*, Apeldoorn april 2006

colofon

AI - A50

de relatie tussen de stad, de snelweg en het landschap

Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit

februari 2010

in opdracht van de gemeente Apeldoorn

Els Bet	stedebouwkundige, Den Haag
---------	----------------------------

Carin Jannink	landschap en stedebouw, Rotterdam
---------------	-----------------------------------

Maarten Wamsteeker	tekenaar, Els Bet Stedebouwkundige, Den Haag
--------------------	--

Marije Stelloo	assistent ontwerper, Els Bet Stedebouwkundige, Den Haag
----------------	--

deelnemers consultgesprekken en werkbijeenkomsten

Evert Leusink (projectleiding), Albert Fien, Albert Kok, Christine Bensink, Doesjka Majdandzic, Gerrit Vosselman, Hans IJssel de Schepper, Hendrieke Rossingh, Henry Huiskamp, Huub Hooiveld, Jolanda Sikkelerus, Jos van Nuenen, Laura Meuleman, Linda Hooijer, Maarten Wispelwey, Marcel Tulk, Marloes Holleman, Patricia de Broekert, Paul Ganzevles, Petra Kuijlaars, Sietske Heddema, Theo Straatsma, Trudy van den Berg.

Els Bet Stedebouwkundige
Noordeinde 144
2514 GP DEN HAAG
bureau@elsbet.nl
www.elsbet.nl

Carin Jannink Landschap en Stedenbouw
Zwethkade 8
3046 NV ROTTERDAM
info@carinjannink.nl
www.carinjannink.nl



