

De slimste weg in 15 minuten



BVR

Het onderzoek 'De slimste weg in 15 minuten' is uitgevoerd door BVR Adviseurs in samenwerking met Rebel en de Stichting Proeftuin Nettelhorst. Het onderzoek is mogelijk gemaakt door het Stimuleringsfonds Creatieve Industrie in het kader van het

subsidieprogramma Wegen naar Welzijn. Het onderzoek is mede tot stand gekomen dankzij de input van een breed expertteam van landelijke en regionale kennispartners en betrokkenen.

I. De slimste weg in 15 minuten

- | | |
|---|----|
| 1. Introductie | 10 |
| 2. Van 50 jaar mobiliteit naar 50 jaar brede welvaart | 12 |
| 3. De 15 minuten stad en de 15 minuten regio | 16 |
| 4. Brede welvaart van de N-weg | 24 |

Intermezzo

Biografie van de weg

II. Casus 15 minuten regio

5. Onderzoekslocatie Lochem – Borculo: N825	32
6. Perspectief van de gebruiker - aanpak	38
7. De gemeenschap van bewoners en hun leefomgeving	42
8. De gemeenschap van landgebruikers en hun gronden	58
9. De werkgemeenschap en hun netwerk	72
10. De gemeenschap van landschapsgebruikers en hun habitat	88



AEBEL

**stimulerings
fonds
creatieve
industrie**

**Proeftuin
Nettelhorst**

Intermezzo

Kennisbijeenkomsten

III. Bevindingen van de Slimste weg in 15 minuten

11. De 15 minuten regio achterhoek	120
12. Bevindingen brede welvaart en ontwerpend onderzoek	124
13. Brede welvaart en N-wegen	126

Colofon







De slimste
weg in 15
minuten



15 MINUTEN REGIO



Introductie

De slimste weg in 15 minuten is een ontwerpend onderzoek naar de impact van een brede welvaart benadering voor mobiliteit in minder verstedelijkte gebieden. Kan ook hier het “doorstromings-denken” verlegt worden naar een verleidelijk perspectief van brede welvaart en bereikbaarheid? Het onderzoek richt zich op de regio Achterhoek en in het bijzonder op de casus N825 tussen Lochem en Borculo.





De slimste weg in 15 minuten schetst een perspectief waar systemen van brede welvaart leidend zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling. Het is een kans om het wegennet te her- en opwaarderen tot aantrekkelijke infrastructuur als onderdeel van de leefomgeving.

Deze visie op mobiliteit gaat uit van een gebiedsgerichte aanpak, vanuit het perspectief van de gebruiker en met aandacht voor nabijheid en bereikbaarheid.

De infrastructuur past zich aan de leefomgeving aan en de bereikbaarheidsbehoefte van de mens staat centraler. Daarmee is niet het systeem van het wegennet vertrekpunt, maar moeten de wegen zich schikken naar de omgeving en andere systemen zoals bodem

en water, buurtschappen, landgebruik en ecologie. De focus ligt in deze studie op de minder stedelijke gebieden. Deze gebieden kunnen niet achterblijven in het brede welvaart denken en de mobiliteitstransitie.

Ook in de regio met zijn netwerk van N-wegen gaat het om veel meer dan de mobiliteitsmachine zelf. Wat is hier de 15 minuten regio en welk perspectief gloort er voor de Achterhoek en de N825?

Dit resultaat dient ook om andere minder verstedelijkte gebieden in Nederland te inspireren om vanuit brede welvaart te handelen. En daarnaast om vanuit een breed handelingskader te werken aan het onderhoud en herontwerp van N-wegen.

Van 50 jaar mobiliteit naar 50 jaar brede welvaart

We zitten in een transitie van grote investeringen in nieuwe (auto-)infrastructuur en daarbij reactief accommoderen van de mobiliteitsbehoefte naar het pro actief sturen op gewenste bereikbaarheid en op brede welvaart.

2

“Van reactief mobiliteitsbehoefte accommoderen naar proactief sturen op gewenste bereikbaarheid”



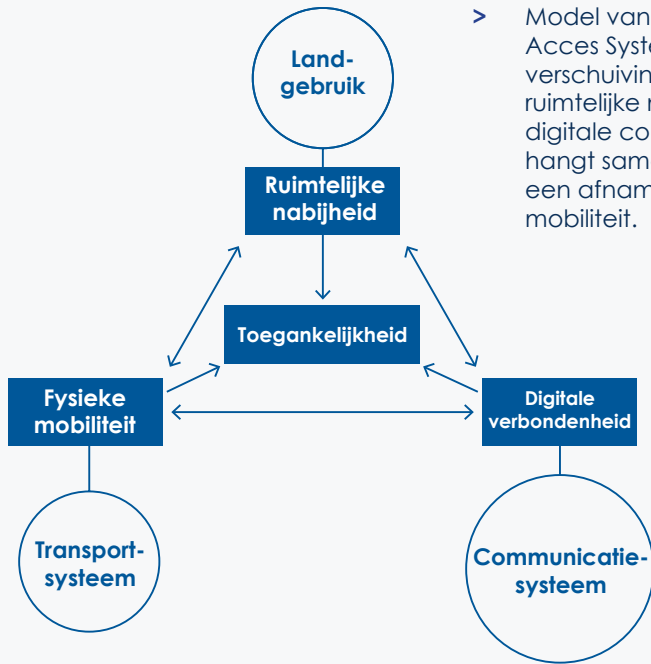
De investeringen in mobiliteit van de afgelopen decennia zijn een motor achter economische groei. Stad en land raakten sterker met elkaar verweven. Het werd mogelijk om in een steeds groter gebied handel te drijven, elkaar te ontmoeten en kennis uit te wisselen. Talent, werk en voorzieningen concentreren zich in grotere steden. Snelwegen, spoorwegen, N-wegen en multimodale hubs bedienen in tijd en capaciteit de grootste mobiliteitsbehoeftes.

Dit succes heeft ook een keerzijde. Het uitbreiden van wegen en vergroten van de capaciteit leidt tot meer automobiliteit. Dat heeft als gevolg; een groot ruimtebeslag (wegen, parkeerplekken), een grote ecologische footprint (energie, materiaal),

negatieve impact op milieu en gezondheid (co2, fijnstof, geluid, verkeersongevallen) en impact op de ruimtelijke kwaliteit (leefomgeving, natuur).

In de minder verstedelijkte gebieden zijn de effecten ook; een krimpende bevolking (trek naar de steden), tekorten in de regio van beroepsbevolking (minder jongeren en gezinnen) en een meer eenzijdige bevolkingssamenstelling (vergrijzing, mede door trek van ouderen naar de regio). Mede door deze bevolkingstrends staat het voorzieningenaanbod onder druk (minder scholen, verschraving OV) of is eenzijdiger (gericht op ouderen).

De minder verstedelijkte regio's worden minder aantrekkelijk als complete woon- en leefomgeving.



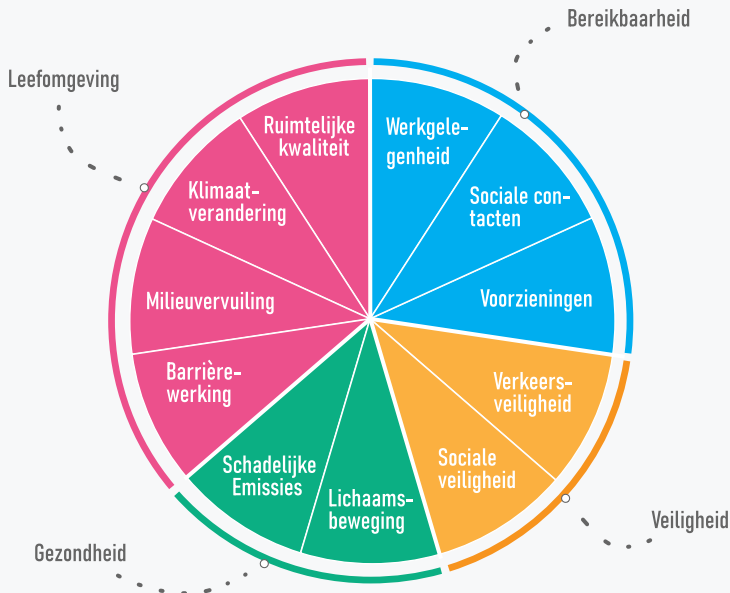
- > Model van het Triple Acces System - een verschuiving naar ruimtelijke nabijheid en digitale connectiviteit hangt samen met een afname in fysieke mobiliteit.

Het sturen op bereikbaarheid is om die reden ook relevanter geworden. Het beperken van de milieu impact van mobiliteit en het verbeteren van de kwaliteit van leven zijn urgente opgaven in beleid en politiek.

Na de grote investeringen in fysieke mobiliteit verschuift nu de aandacht naar het bereikbaar maken door ruimtelijke nabijheid en digitale connectiviteit.

Dit staat in de wetenschap bekend als de verschuiving in het Triple Acces System. Bereikbaarheid is dan minder afhankelijk van de fysieke infrastructuur en het sturen op capaciteit, tijd en snelheid van wegen.

> Dimensies Brede welvaart in het mobiliteitsdomein (PBL)



De indicatoren om bereikbaarheid te meten zijn verbreed onder de noemer Brede Welvaart. Bij de benadering vanuit brede welvaart verschuift de aandacht naar voldoende bereikbaarheid voor iedereen, naar nabijheid van voorzieningen, werken en wonen, naar digitale connectiviteit en naar gezonde verplaatsingen. Brede welvaart binnen het mobiliteitsdomein (PBL, TNO) kent vier dimensies.

Handelen vanuit brede welvaart betekent dat gebruikers en hun leefomgeving een centrale positie krijgen. De aandacht verschuift naar het bereikbaar maken door ruimtelijke nabijheid en digitale connectiviteit. De vier dimensies van brede welvaart in het mobiliteitsdomein zijn het nieuwe vertrekpunt.

De 15 minuten stad en de 15 minuten regio

Brede welvaart krijgt navolging in ruimtelijk beleid en in concrete plannen. Bij de ruimtelijke ontwikkeling van steden is het concept van de 15 minuten stad (Carlos Moreno) een belangrijk handelingskader. Wat zijn de principes die achter de 15 minuten stad liggen en hoe is deze te vertalen naar de 15 minuten regio?



Parijs en Barcelona zijn steden waar de 15 minuten stad wordt omgezet in praktijk. Ze zoeken naar manieren om te leven in de nabijheid van voorzieningen en werk, in een gezonde woonomgeving met een duurzame manier van verplaatsen en waar van jong tot oud elkaar kan ontmoeten. Het is een sociaal maatschappelijk debat over welke stad je wil zijn.

Vanuit die doelstelling volgen de ingrepen in bereikbaarheid met de inrichting op de kleine schaal en het systeem op wijk en stadsniveau. In de stad wordt het fietsen en lopen gestimuleerd en krijgt de auto minder ruimte. Er komt meer ruimte voor groen in de stad. Multimodale knopen worden verdicht zodat er wonen, werken en voorzieningen nabij komen te liggen en OV verder wordt gestimuleerd. Met experimenten, nieuw beleid en projecten werkt men toe naar deze gewenste toekomst.

De regio verschilt van de stad. Het is juist een gebied met lage dichtheden en kleinere kernen waar voorzieningen en buslijnen onder druk staan en het netwerk voor een groot deel bestaat uit N-wegen. De brede welvaartsbenadering van de 15 minuten is daarentegen net zo relevant voor de minder stedelijke gebieden in Nederland. Ook in deze gebieden is ruimte nodig voor biodiversiteit en klimaatverandering. Ook hier wil je elkaar ontmoeten en als kind veilig buiten spelen en is de bereikbaarheid van voorzieningen in 15 minuten een belangrijk onderdeel van brede welvaart.

Nabijheid en digitalisering spelen een belangrijke rol in hoe we de komende decennia omgaan met de ruimtelijke ordening in de regio.

De 15 minuten stad. Barcelona die met zijn ontwikkeling van de Superblocks de brede welvaart in de stad wil verbeteren.



De 15 minuten regio? Waar liggen de mogelijkheden in de Achterhoek en aan de N825.

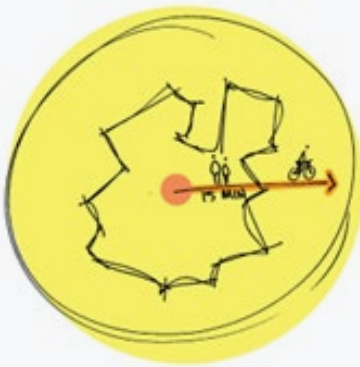


Het principe voor de 15 minuten stad en de 15 minuten regio



De gebruiker centraal

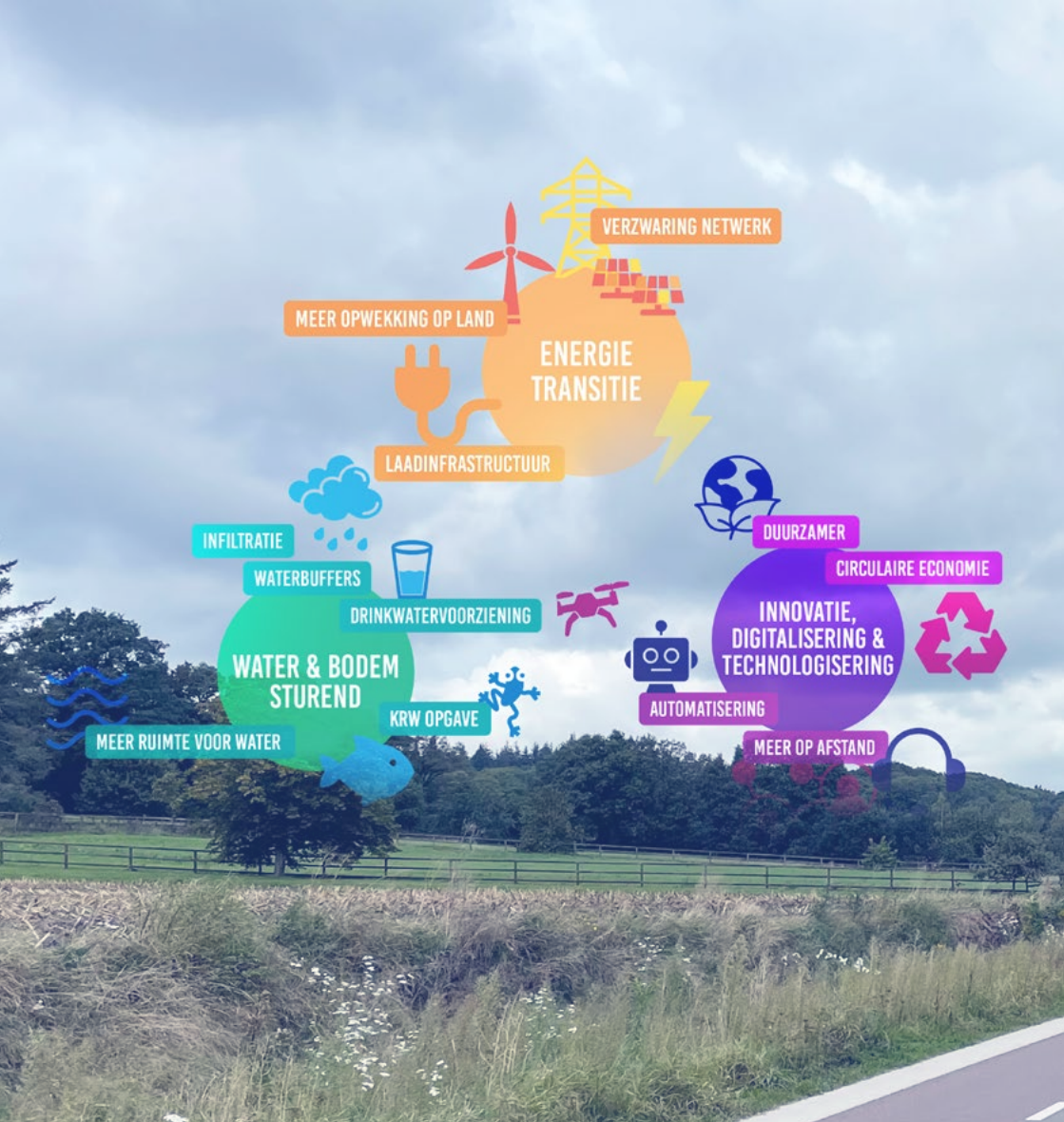
**De gebruiker staat centraal
en hoe zij binnen 15 minuten
voorzieningen in het dagelijkse
leven kunnen bereiken door een
duurzame verplaatsing.**



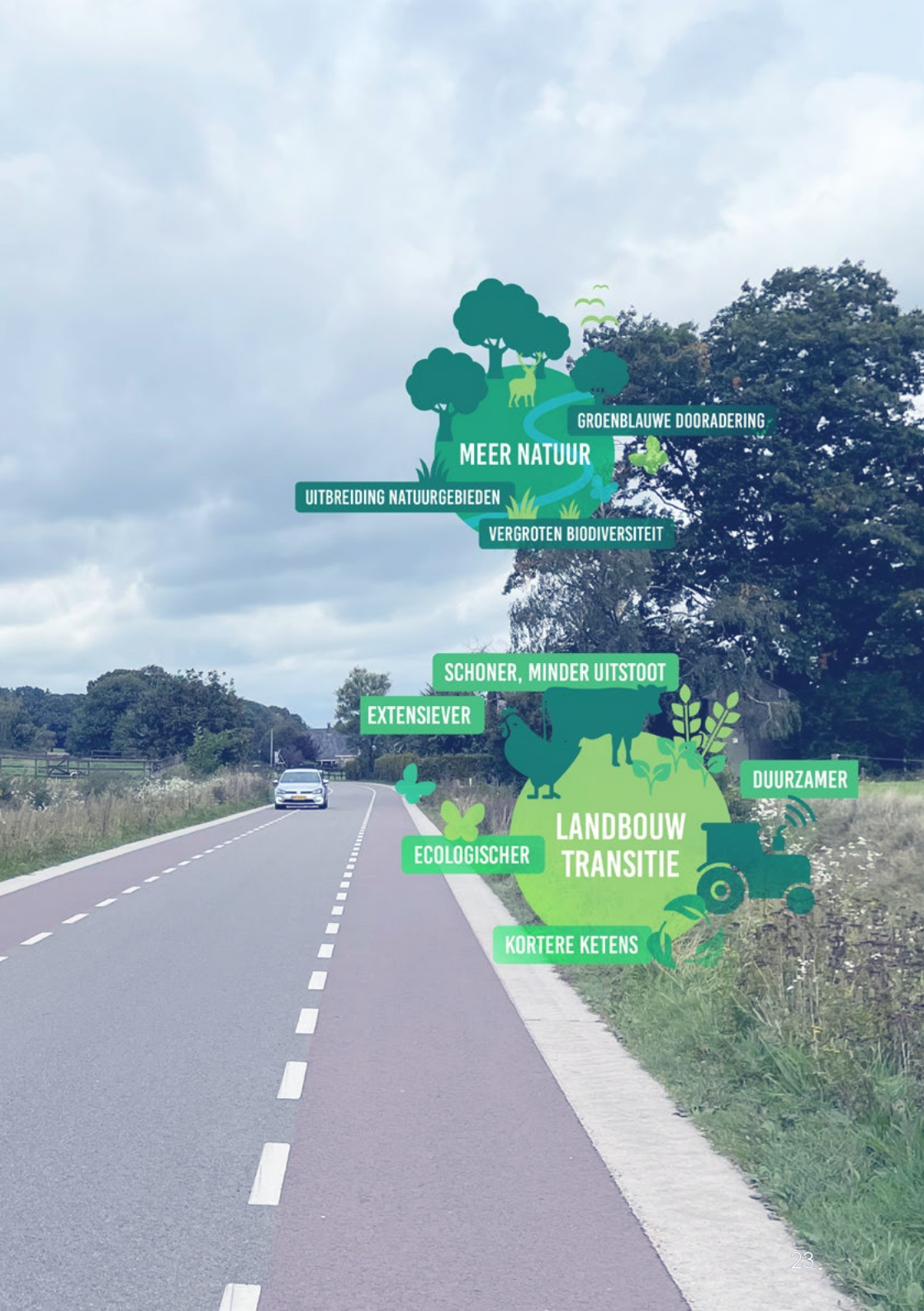
*Dagelijkse voorzieningen
op 15 minuten afstand*

Duurzame verplaatsingen





Brede welvaart agendeert een andere kijk op mobiliteit en vraagt om een integrale blik. Het legt meer de nadruk op andere toekomstige opgaven als klimaatadaptatie, bestaanszekerheid, inclusiviteit en gezondheid, transitie van economie en landbouw, digitalisering en de verduurzaming van energie. De 15 minuten regio is gescheitst tegen deze onzekere toekomst en geeft mede invulling aan de belangrijke vraagstukken van Nederland.



MEER NATUUR

GROENBLAUWE DOORADERING

UITBREIDING NATUURGEBIEDEN

VERGROTEN BIODIVERSITEIT

SCHONER, MINDER UITSTOOT

EXTENSIEVER

DUURZAMER

LANDBOUW TRANSITIE

ECOLOGISCHER

KORTERE KETENS

Brede welvaart van de N-weg

N-wegen liggen in het hart van de minder stedelijke gebieden in Nederland. Een visie op brede welvaart en mobiliteit en een zoektocht naar de 15 minuten regio kan niet zonder een nieuwe kijk op de N-wegen.

In heel Nederland ligt circa 6.400 km N-wegen buiten de bebouwde kom. Deze wegen worden ingericht op capaciteit, doorstroming, snelheid en veiligheid in een uniform en controleerbaar systeem. Het netwerktalent van de N-weg wordt maximaal gemaakt.

Bij toekomstige investeringen in de regio en aan het aanwezige netwerk van N-wegen is het relevant om deze ook vanuit brede welvaart te benaderen en op zoek te gaan naar de nabijheid van de N-weg.

Dit betekent een inrichting die uitgaat van de plek, de gebruiker, voor ontmoeting, als bestemming met voorzieningen, die een gezonde leefomgeving en fietsen en lopen stimuleert.

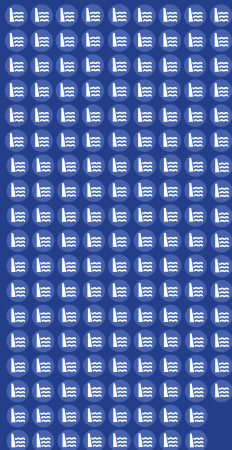


Aantal wegvakken **+ - 35.500**

Som weglengte **+ - 6400 km**

Lengte afsluitdijk **39 km**

N-wegen
uitgedrukt in
aantal afsluitdijken



Intermezzo - de biografie van de N-weg

Wat is het verhaal van de N-weg? Deze biografie is een vertelling van de geleidelijke transformatie van de oude weg tot waar we nu staan en waar we met brede welvaart naar toe bewegen.



2019



1900



1862

1. **De weg ingepast is in de buurt (en het landschap).**

De weg is gemaakt om voorzieningen en plekken te bereiken en het buurtschap te verbinden.

Eigenschappen:

lokaal, adres aan de weg en gegrond in het landschap.

2. **De weg die economische voorspoed brengt door dorpen te verbinden en de gronden te ontginnen en bewerken.**

De regio en het grotere netwerk van gebruikers, bestemming en doorgaand verkeer lopen door elkaar.

Eigenschappen:

Handelswegen met veelheid van bedrijven, winkels en voorzieningen en de landerijen. snelheid en doorstroming voor de auto is net zo belangrijk als het gebruik van de plek.

3. **De weg in een mobiliteitssysteem.**

Van N-wegen en snelwegen.

Eigenschappen:

Lokaal en regionaal zijn gescheiden, veiligheid, capaciteit, snelheid, auto en logistiek en geen adressen.

4. **De weg van nabijheid en bereikbaarheid.**

De weg heeft een brede betekenis.

Eigenschappen:

Handelsweg met voorzieningen, venstertijden voor gebruikersgroepen, ontmoetingsplekken voor de buurt, overstappunten van vervoer, lokaal en regionaal mobiliteitssysteem.



Je bent er voor me als ik
je nodig heb. Brengt me
de liefde van vrienden en
familie. Van burens en
reeds onbekenden.

Je bent empathisch, klein,
lief en gevoelig.
Je verhoudt je tot ieder
zoals die zich tot jou
verhoudt.



Je bent gegroeid. Van lijntje
tot de levensader die ons
de mogelijkheid geeft om
te floreren.
Koopmannen en dijkwerkers
gebruiken je om het
landschap te lijf te gaan.
De ontginning is begonnen
en jij brengt ons daar.
Je voegt je naar een
systeem. Takt uit naar
alle windstreken. Je bent
de minnaar van snelheid en
doorstroom, terwijl je nut
en nood van onze gemeenschap
en doorreizigers bedient.



Ik herken je bijna niet meer.
Geïsoleerd en alleen, je zoekt
geen toenadering, gebruikt de
taal van ingenieurs.
Logica, doel, ontwerp,
opstopping. Wat ben je
geworden? Snel, de auto,
logistiek. Terwijl het gebrom
van motoren vogels het
zwijgen oplegt, toon jij je als
baken van vooruitgang en
de drift naar efficiëntie.

Ik herken je bijna niet meer.
Geïsoleerd en alleen, je zoekt
geen toenadering, gebruikt de
taal van ingenieurs.
Logica, doel, ontwerp,
opstopping. Wat ben je
geworden? Snel, de auto,
logistiek. Terwijl het gebrom
van motoren vogels het
zwijgen oplegt, toon jij je als
baken van vooruitgang en
de drift naar efficiëntie.

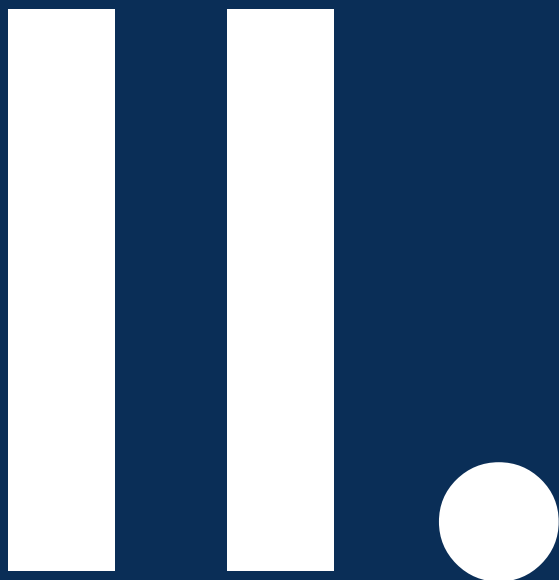


Ik wou dat het weer was zoals
voorheen. Je grootte, snelheid,
scheiding. Ik verafschuw je, duw je
weg, ik kom weer terug en geloof in je.
Stop met vliegen en laat je aarden.
Omhelst je gebruiker en sta haar toe.
Geef hen de ruimte om te interacteren.
Geef ons de tijd om je ruimte te delen.
Markeer de overgang tussen dichtbij en
ver weg.
Verwerp afstandigheid tot dat
wat je lief is. Wordt een borduurwerk,
met adressen en faciliteiten die tot
een gekleurd weefsel zijn gestikt.
Je bent net als ik een levend wezen,
adem en geef het lot nog een wettig vorm.
Verbind en bevorder ons in het
landschap van verlangen.

Casus 15

minuten

regio



Onderzoekslocatie Lochem - Borculo: N825

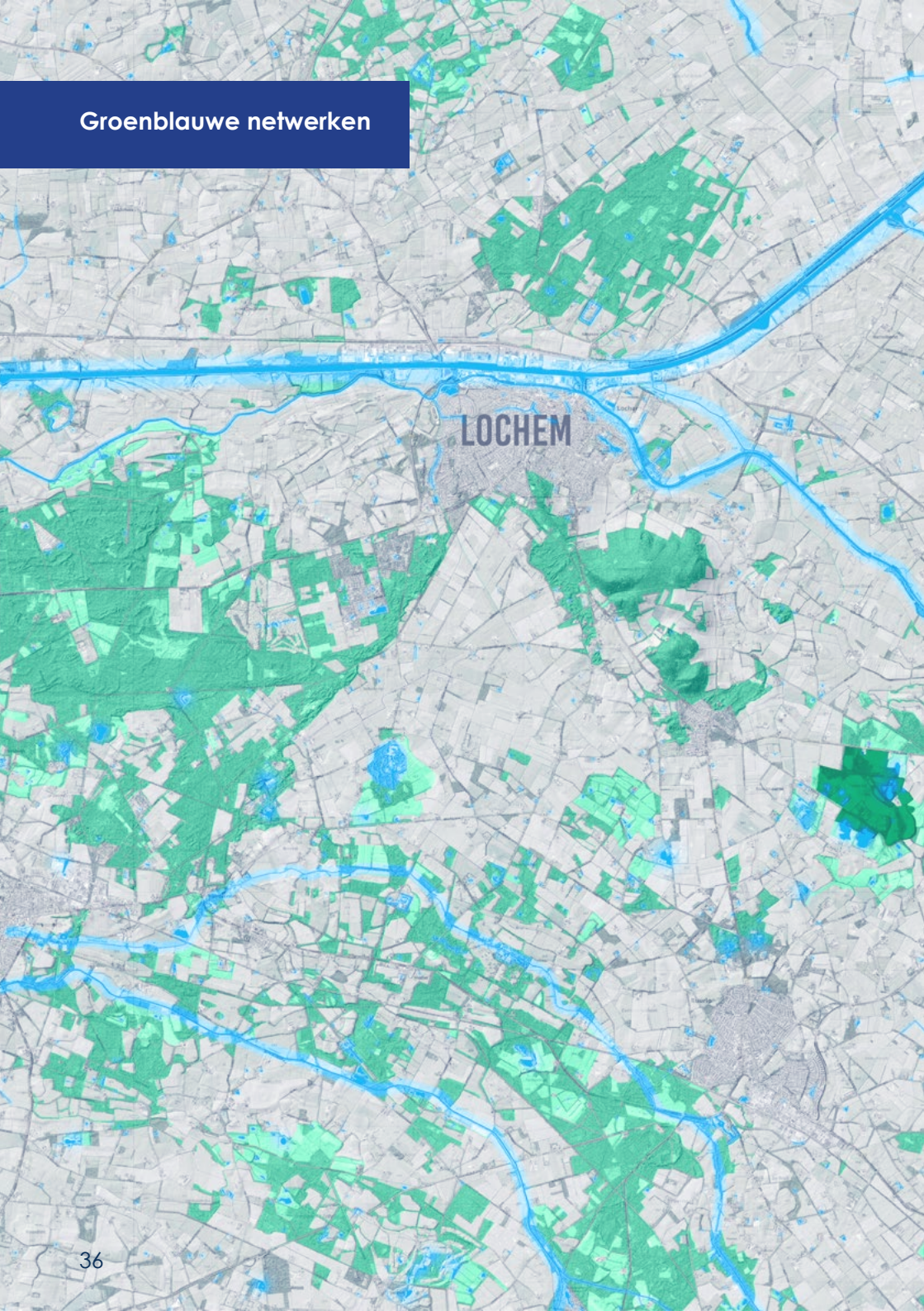
5







Groenblauwe netwerken



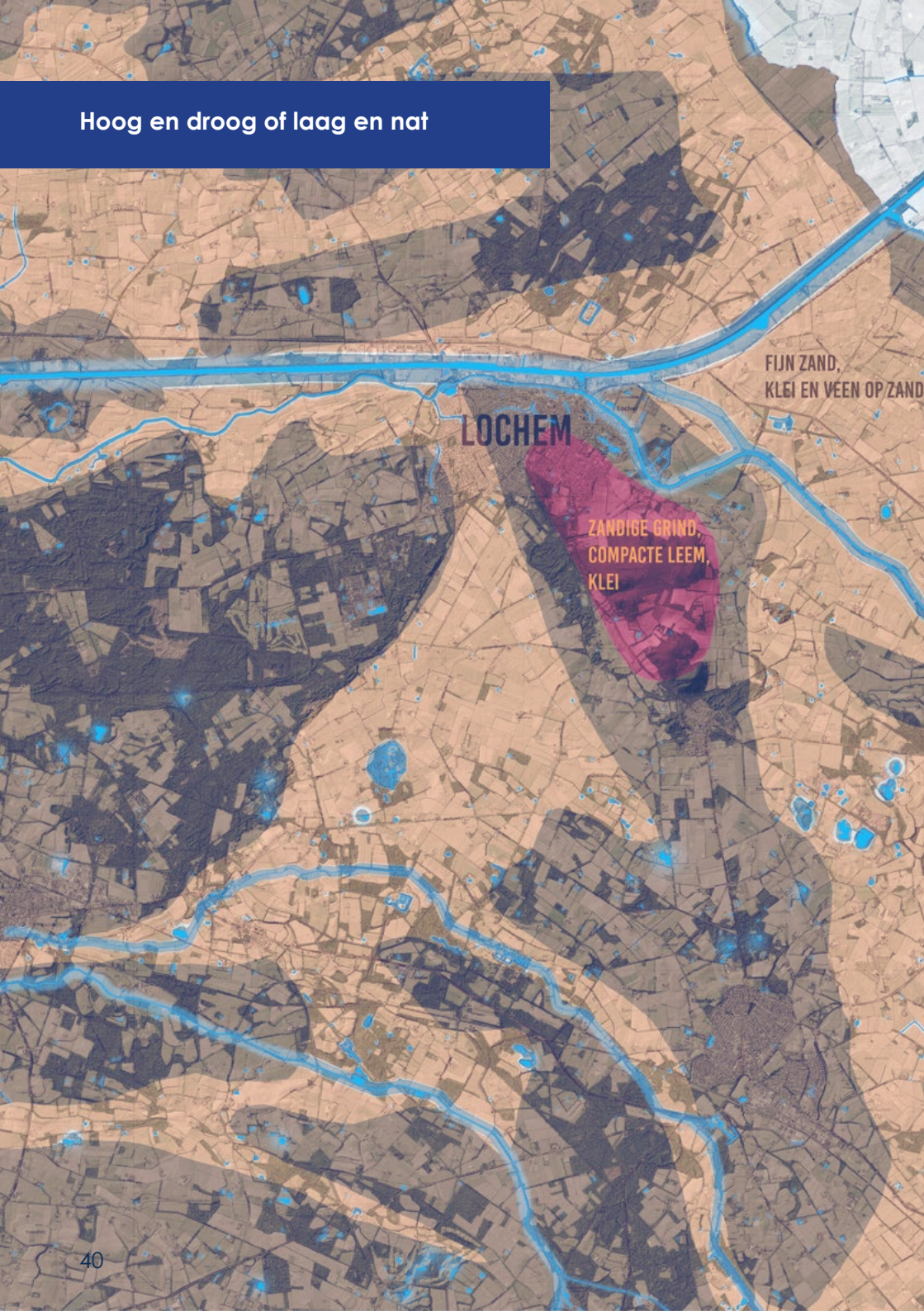


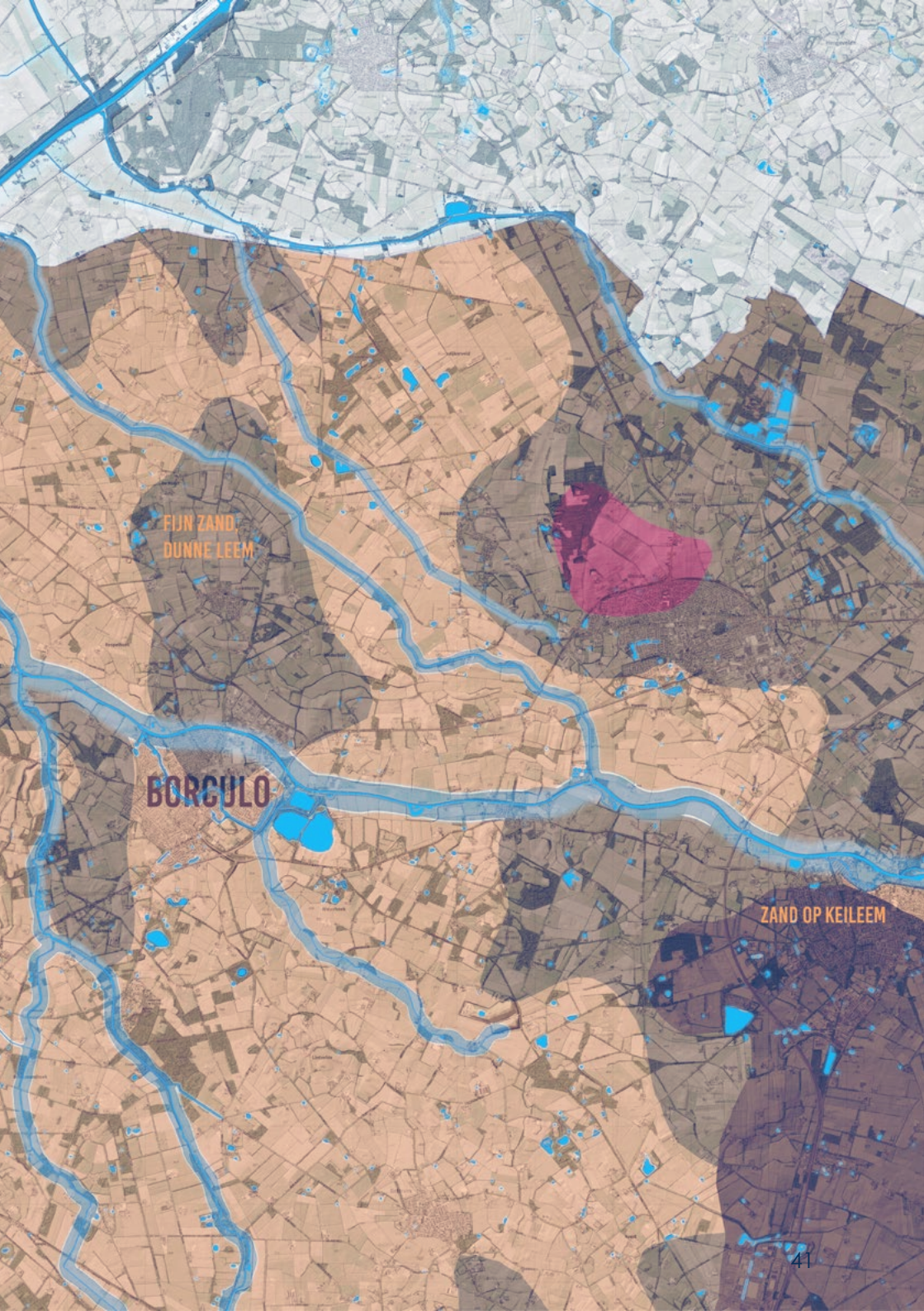
Fragmentatie landschap door verstedelijking





Hoog en droog of laag en nat





FIJN ZAND,
DUNNE LEEM

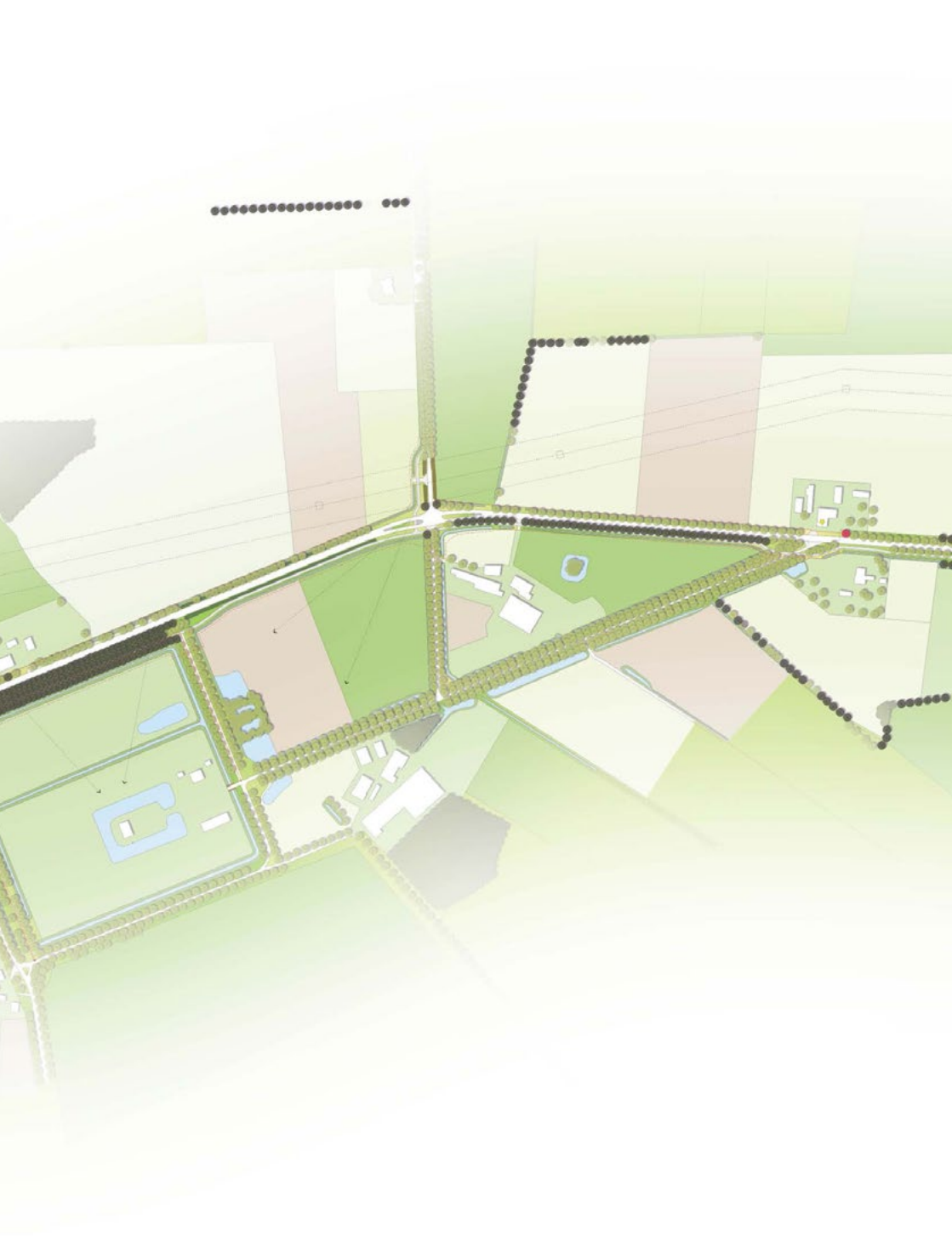
BORCULO

ZAND OP KEILEEM

De N825 wordt door de provincie Gelderland gereconstrueerd. De werkzaamheden van de eerste fase zijn afgerond en de tweede fase is in procedure. Het doel van reconstructie is om de doorstroming en verkeersveiligheid op de N825 te verbeteren en de herkenbaarheid van de weg en het landschap te versterken. De provincie Gelderland heeft de plannen ontwikkeld in samenwerking met het burgerinitiatief de Slimste weg. Voor meer informatie zie www.gelderland.nl/wegwerkzaamheden/n825-lochem-borculo en www.slimsteweg.nl en www.proeftuinnettelhorst.nl/home/default.aspx

Bron afbeelding: Landschapsplan N825, afbeelding Studio D
https://media.gelderland.nl/N825_Landschapsplan_18bc559b41.pdf





Perspectief van de gebruiker - aanpak

De gebruiker staat centraal in de 15 minuten regio. Hoe kan deze binnen 15 minuten voorzieningen in het dagelijkse leven bereiken door een duurzame verplaatsing. Er zijn vier uiteenlopende gemeenschappen genomen die belangrijk zijn in de Achterhoek, om zo een ander aspect van brede welvaart en mobiliteit te kunnen belichten.



De vier gemeenschappen in de Achterhoek zijn:

1. De gemeenschap van bewoners en hun leefomgeving,
2. De gemeenschap van landgebruikers en hun gronden,
3. De werkgemeenschap en hun netwerk,
4. De gemeenschap van landschapsgebruikers en hun habitat.

De volgende ontwerpende aanpak is voor de vier gemeenschappen gehanteerd:

Een quickscan van kansen en opgaven voor de Achterhoek gebaseerd op deskresearch, veldwerk en gesprekken.

Wat zijn de kwaliteiten van het gebied? Wat zijn huidige en toekomstige opgaven die spelen in de Achterhoek en welke ruimtelijke kansen liggen er om bij te dragen aan de brede welvaart van de Achterhoek?

Een ontwerpende verkenning van wat de 15 minuten regio voor de specifieke gemeenschap zou kunnen betekenen. Wat is er mogelijk binnen 15 minuten middels een duurzame verplaatsing? Maar ook: wat is de 15+ minuten regio waar meer tijd en automobilititeit voor nodig is?

Een beeldende verkenning van het talent van de N-weg. In een drieluik is verbeeld:

A. wat is de betekenis van de huidige N-weg voor de gemeenschap; B. wat is de gewenste ontwikkeling in het gebied vanuit een breed welvaartsperspectief en hoe conflicteert dit met de huidige N-weg; C. Wat zou een mogelijk nieuw talent met bijpassende inrichting of functioneren van de N-weg.

Een overzicht van bouwstenen brede welvaart voor de 15 minuten regio, gegroepeerd naar de indicatoren van brede welvaart en voorzien van een kwalitatieve beoordeling.

Perspectief van de gebruiker

Vanuit 4 gemeenschappen van gebruikers is een perspectief geschetst op brede welvaart in de Achterhoek en aan de N825.

De gemeenschap van bewoners en hun leefomgeving



De gemeenschap van landgebruikers en hun gronden



De werkgemeenschap en hun netwerk



De gemeenschap van landschapsgebruikers en hun habitat



De gemeenschap van bewoners en hun leefomgeving

7

Kansen en opgaven

Een quickscan van opgaven en ruimtelijke kansen die kunnen bijdragen aan de brede welvaart van de Achterhoek.

Traditie van Buurtschappen voortzetten in een eigentijdse versie.

Buurtschappen zijn een vroege voorloper van de 15 minuten regio. De oude samenwerkingsverbanden zijn vervaagd door afname van lokale afhankelijkheid, mede door automobilititeit. Opgave is het herpakken en vernieuwen van het buurtschap op een eigentijdse wijze met bijvoorbeeld coöperatieve (ov)mobiliteit, zeggenschap over de ruimte, gezamenlijke voorzieningen en ontmoetingsplekken.

Zorg voor een brede

geluksregio. Cijfers laten zien dat de Achterhoek zeer goed scoort als geluksregio. Cijfers

laten ook zien dat er relatief veel ouderen wonen en minder gezinnen. Enerzijds is men heel tevreden maar anderzijds geldt dit niet voor iedereen en vertrekken er met name veel jongeren en gezinnen. Opgave is om ook aantrekkelijk te zijn voor de bredere doelgroep van jongeren en gezinnen. Nabijheid en beschikbaarheid van woningen, voorzieningen en werk zijn belangrijk. Openbaar vervoer is een belangrijke voorwaarde, zeker voor jongeren.

De Achterhoek is fijnmazig en daarmee kansrijk als 15 minuten regio.

Er is een uitgebreid netwerk met een spreiding van kernen waardoor wonen, werken en voorzieningen op fietsafstand van elkaar liggen. Dat is een goede basis voor brede welvaart en het stimuleren van nabijheid en duurzame mobiliteit.

Krapte woningmarkt en draagvlak voorzieningen is een ontwikkelopgave. Om mensen vast te houden zijn meer woningen nodig. Die extra woningen dragen bij aan de versterking van de leefomgeving en vergroten het draagvlak bij voorzieningen. Ook creëert het ruimte voor een gezonde bevolkingssamenstelling van jonge en oud.

Vergroot de lokale betekenis van (N-)wegen. De historische (N-)wegen met adressen en voorzieningen zijn veranderd in een mobiliteitssysteem voor regio. De wegen vervullen niet meer de functie die het zou kunnen hebben als adres met een programma en als ontmoetingsplek. Zorg voor meervoudig gebruik en betekenis van wegen.



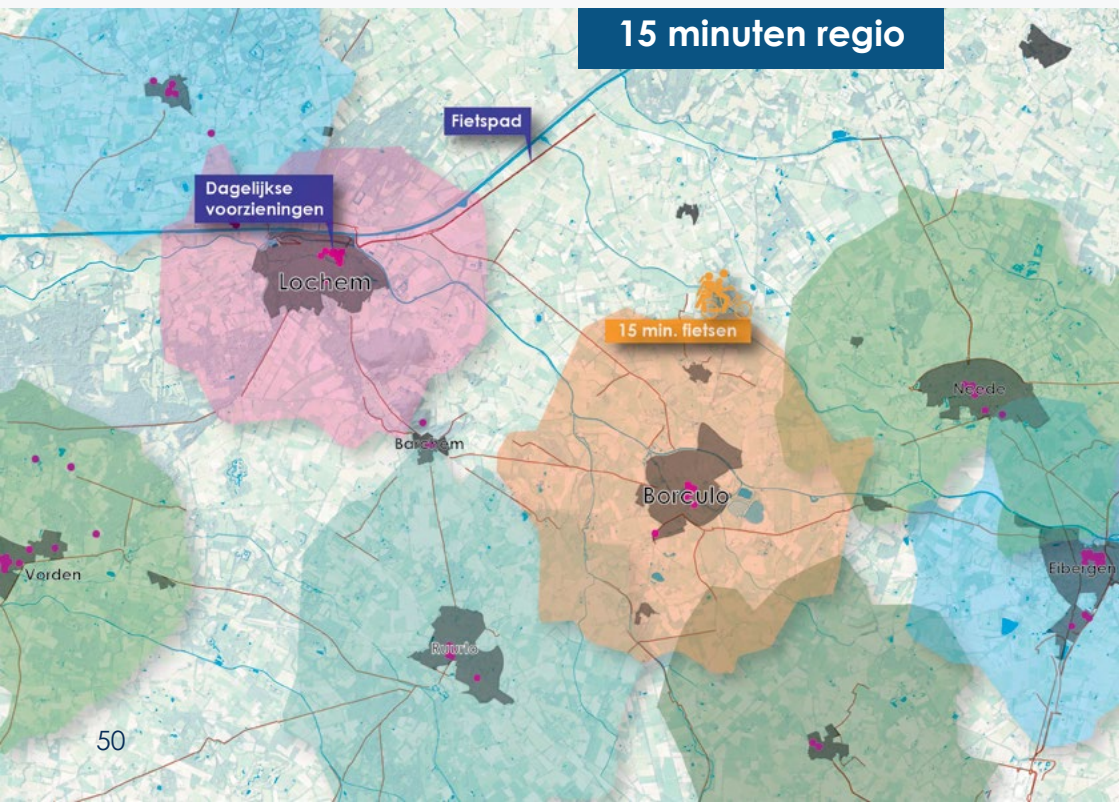
De 15 minuten regio

Een ontwerpende verkenning van wat de 15 minuten regio voor de gemeenschap kan betekenen.

15 minuten als kwaliteit nabijheid leefomgeving

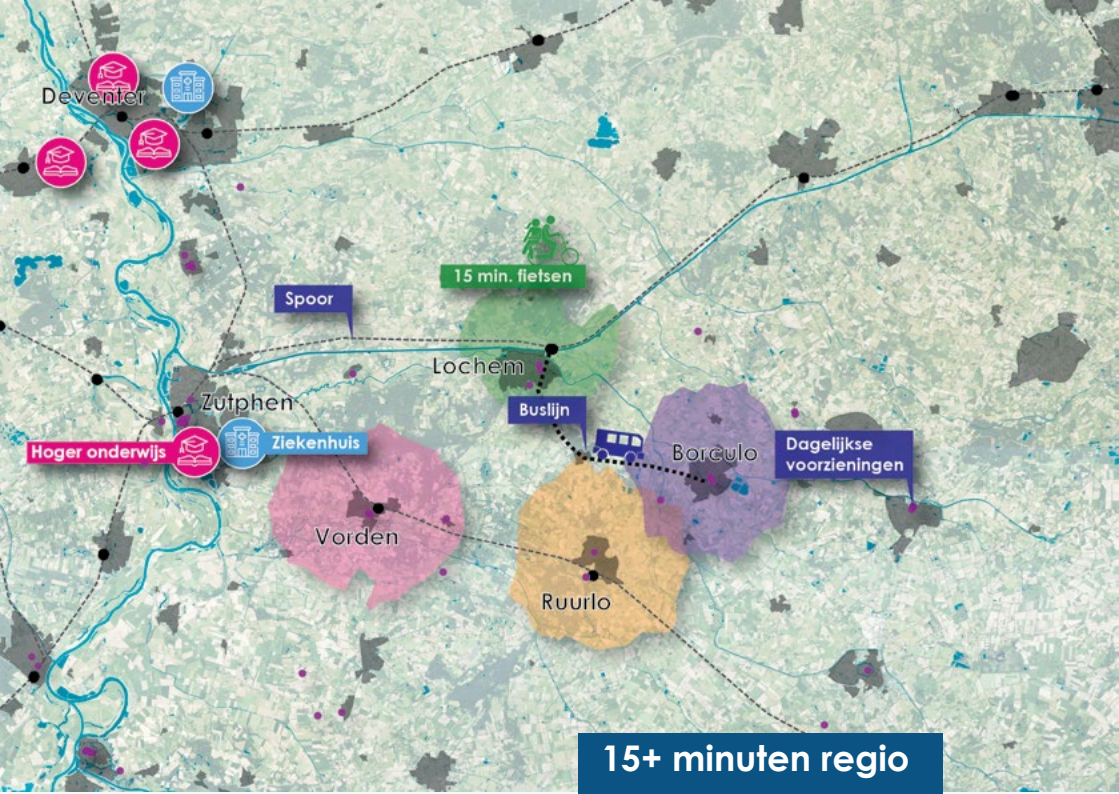
De Achterhoek is fijnmazig. In 15 minuten fietsen en lopen kunnen bewoners in de kernen en buurtschappen alle dagelijkse voorzieningen bereiken. De bestaande fijnmazige structuur van wegen en fietspaden is geschikt om op voort te bouwen (kwalitatief). Aanvullende kans is het bevorderen van

de elektrische fiets en het toevoegen van enkele fietspaden. Bestaande kernen kunnen verder ontwikkelen door het toevoegen van woningen in de nabijheid van voorzieningen. De kernen zijn allen te belopen in 15 minuten. Meer woningen versterkt het draagvlak voor voorzieningen en draagt bij om gezinnen en jongeren in de Achterhoek te houden.



Buurtschappen liggen op 15 minuten fietsen van de kernen maar hebben zelf vaak geen voorzieningen meer. Versterken van brede welvaart kan door het creëren van een buurtschapshuiskamer in het buurtschap en nabij hoofdroutes. Dit kan een combinatie zijn van een ontmoetingsplek, een werkplek, extra woningen en vervoer.





15 + minuten voorzieningenregio Achterhoek

De Achterhoek heeft een aantal grotere steden waar een breed aanbod van winkels, cultuur en zorg aanwezig is. Aandachtspunt is de relatief grotere afstand tot de zorg. De grotere steden liggen niet binnen 15 minuten fietsen.

Knooppunten van HOV en treinstations zijn een belangrijk alternatief om de steden

te bereiken. Deze knopen van OV zijn interessant als multimodale knoop en liggen binnen 15 minuten lopen of fietsen.

Het autogebruik is zeer aantrekkelijk door het fijnmazige bovenregionale netwerk van N-wegen en snelwegen. Om te sturen op het duurzame alternatief zou prioriteit moeten liggen bij de investering in OV, gedeeld vervoer, (snel)fietsroutes en digitale connectiviteit.



Het talent van de N-weg

Een beeldende verkenning van het talent van de N-weg





Huidige mobiliteitstalent van de N-weg

Het grote bereik en gemak
voor de automobilist. Een
veilig systeem gemaakt voor
doorstroming van doorgaand
verkeer en een zo groot
mogelijk bereik

Gewenste toekomst

Een regio met bereikbare en aangename ontmoetingsplekken en voorzieningen nabij. Wegen zijn van lokale waarde als plek en als netwerk voor duurzame verplaatsingen. Voorop staat lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Met knooppunten van mobiliteit in kernen en gehuchten wordt vervoersarmoede voorkomen



Conflict

Door de huidige mobiliteitsinrichting van de N-weg is deze een barrière, zeker voor kwetsbare groepen.. Een veilige verblijfsplek en adres voor het buurtschap is niet mogelijk



Nieuwe N-weg talent

Een inrichting dat is aangepast aan de lokale gebruiker door deze in te richten als een buurtschapserf. De focus ligt op het contact, de verblijfsfunctie, voorzieningen en veilig wandelen en fietsen. De snelheid van het buurtschapserf is zoals in de dorpen, 30 km/uur





Bouwstenen brede welvaart

Een kwalitatieve beoordeling hoe de interventies in de 15 minuten regio bijdraagt aan brede welvaart

VERBETERDE LEEFOMGEVING

Grotere en kleinere ontwikkelingen. Versterking van de fijnmazige kracht Achterhoek en nabijheid (kernen en buurtschappen). Geluksregio voor alle doelgroepen en lokale binding.

Elke kern en buurtschap een ontmoetingsplek met voorzieningen, woningen en duurzame deelmobiliteit.

VERBETERDE GEZONDHEID

Nabuurschap stimuleren: bevorderen sociaal leven, samen keuzes maken, zeggenschap inrichting.

Betaalbare en toegankelijke transportopties. Tegengaan vervoersarmoede. Meer fietsgebruik.

VERBETERDE BEREIKBAARHEID

Stimulans fietsen door nabijheid wonen-voorzieningen.

Kleinschalig gedeeld vervoer van het buurtschap, eigen coöperatieve vervoer.

Grotere mobiliteitsknopen met HOV bij de kernen.

VERBETERDE VEILIGHEID

Op selectieve plekken overduidelijke prioriteit voor de plek met een N-erf inrichting met bijbehorende programmering. Langzame snelheid.



kwalitatieve beoordeling indicatoren
 brede welvaart
 stip buiten = grote verbetering
 stip midden = verbetering
 stip binnen = kleine verbetering



BEN ALTIJD
IN 15 MINUTEN
BIJ DE ARTS

DRAADLOZE VERBINDING IS OOK VERBINDING

GEMEENTE
BEV



ENSCHAP VAN
WONERS

De gemeenschap van landgebruikers en hun gronden

8

Kansen en opgaven

Een quickscan van opgaven en ruimtelijke kansen die kunnen bijdragen aan de brede welvaart van de Achterhoek.

Opeenstapeling van transities aangrijpen voor het nieuwe buitengebied.

Het ruimtegebruik zal komende jaren flink gaan veranderen. Er komt een grotere diversiteit van teelten, minder vee, meer ruimte voor ecologie en meer ruimte voor water. Er is sprake van verbreding in het buitengebied met naast productie ook ruimte voor andere verdienmodellen. Hoe en in welk tempo dit zal plaatsvinden is nog onzeker, maar het zal een grote transformatie betekenen en daarmee bepalend hoe het landschap van morgen er uit ziet.

Verkorten van de ketens, voedsel en grondstoffen.

Voorkómen van verdere schaalvergroting, langere ketens en steeds grootschaliger landbouwvoertuigen. Meer aandacht voor het lokale, het versterken van nabijheid, korte ketens, kleinschalige landschap. Internationaal beleid in landbouw en logistiek bepaalt in belangrijke mate of lokale ketens kunnen concurreren. De vraag is wat kan je lokaal organiseren? Denk aan circulaire coöperaties van grondstoffen, energie en producten, kleinschalige wagenparken of multifunctionele landwinkels. Wat zijn kansrijke coöperaties (locatie, programma, mobiliteit).

Veilig combineren agrarisch verkeer met andere gebruikers. Veilige wegen voor bewoners, fietsers en doorgaand verkeer is een opgave. Op lokale wegen is er een conflict met de bewoners en fietsers door de grootschaligheid van voertuigen en verschil in snelheid. Op de N-wegen zijn er conflicten in snelheid en doorstroming. Extra opgave is seizoensgebonden drukte agrarisch verkeer. Opgave is hoe je N825 ook voor agrarisch verkeer kan benutten of hoe je landbouwvoertuigen zich aanpassen (lage snelheid, kleinere voertuigen) aan kwetsbare gebruikers van lokale wegen.



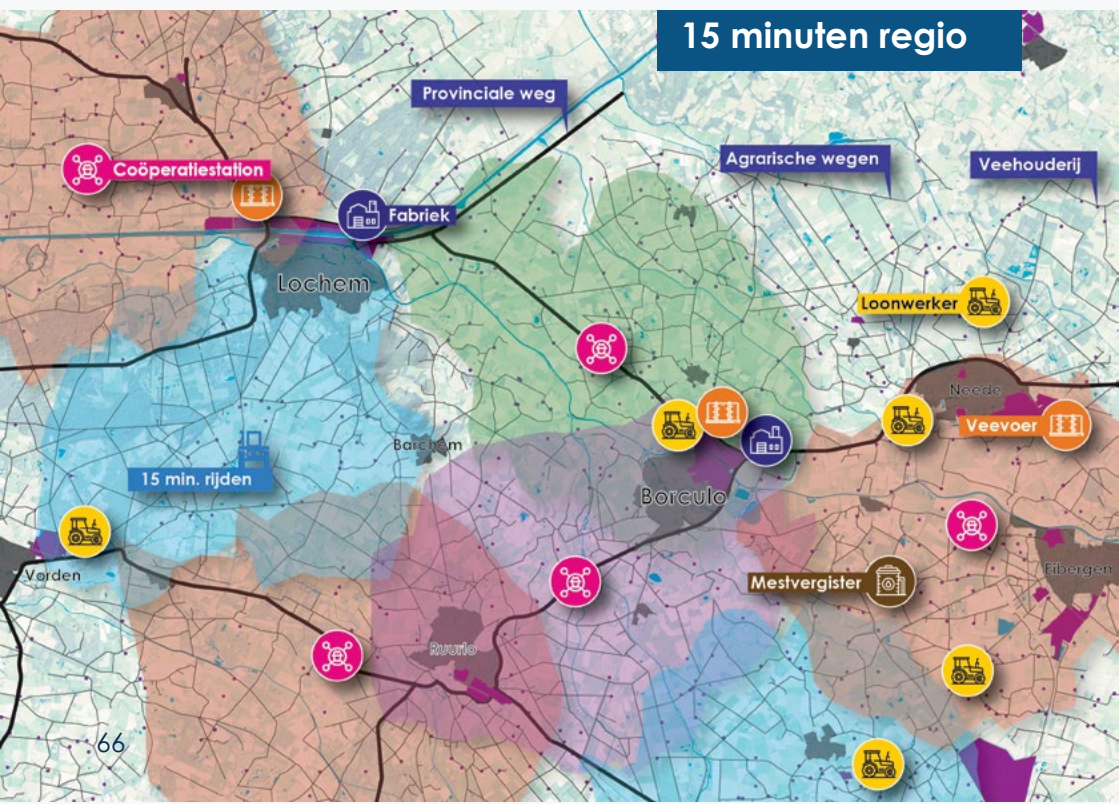
De 15 minuten regio

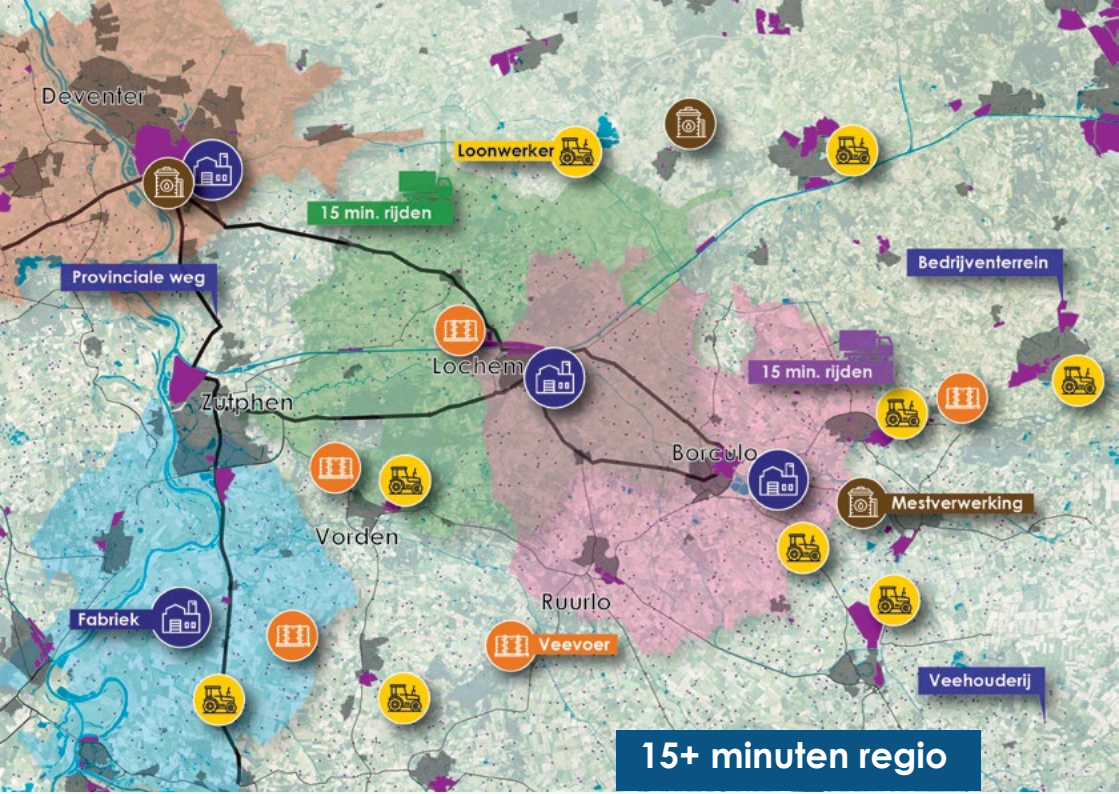
Een ontwerpende verkenning van wat de 15 minuten regio voor de gemeenschap kan betekenen.

15 minuten als agrarische coöperatie.

De schaal van de oude buurtschappen is een maat van agrarisch verkeer in 15 minuten met gronden in de nabijheid. Een coöperatie als agrarische buurtschap als tussenschaal tussen grootschalige bedrijven

en individuele agrariërs. Delen van bijv. silo's voor grondstoffen en voedsel, gezamenlijke productie van duurzame energie (biogas, zon/wind), een gezamenlijk machinepark. Een 15 minuten coöperatie met een adres / station aan de N-weg voor scheiding van grote gezamenlijke stromen en kleinschaliger gebruik lokale wegen.





15 + minuten agrarische regio Achterhoek

Grote bedrijvenlocaties met agro-industrie aan de corridors bovenregionaal netwerk van N-wegen, snelwegen, vaarwegen, goederenspoor. Het agro-industrie complex voor heel de regio (45 minuten) en N-wegen als verbinding met coöperatie stations (15 minuten). Door concentratie is buizensysteem kans voor grote volumes als alternatief voor intensieve vrachtverkeer.

Verdere kansen om nabijheid te stimuleren is een kennisnetwerk en samenwerking voor lokale toepassingen: energie, grondstoffen, voeding, productie en gebruik. Netwerk van 15 minuten coöperaties.

Het talent van de N-weg

Een beeldende verkenning van het talent van de N-weg



Huidige mobiliteitstalent van de N-weg

N-weg voor wegtransport
vracht en landbouwverkeer





Gewenste toekomst

Agrarische coöperaties voor korte ketens als tussenschaal met lokale binding. Diversiteit en transformatie buitengebied (voedsel, natuur, ecologie, water, energie)

Conflict

veiligheid en snelheid tussen diverse gebruikers (fiets, auto, vracht en agrarisch materieel) met name in drukke oogstseizoen

VANOVOND:
OOGSTFEEST!





AFSLUITING
OOGSTTIJD

Nieuwe N-weg talent

Passeerstroken aan de N-wegen worden een adres van het Coöperatiestation. Periodiek prioriteit tijdens oogstseizoen voor landbouwverkeer op N-wegen

VANOVOND:
BOOGSTFEEST!



Bouwstenen brede welvaart

Een kwalitatieve beoordeling hoe de interventies in de 15 minuten regio bijdraagt aan brede welvaart

VERBETERDE LEEFOMGEVING

Ontmoeting tussen producent en consument: landwinkel coöperatie-stations aan de N-weg.

Minder zwaar verkeer over lokale wegen door bundeling.

Duurzamere en gevarieerde inrichting buitengebied, groen-blauwe dooradering.

VERBETERDE GEZONDHEID

Verduurzaming, minder uitstoot en meer aandacht voor ecologie.

VERBETERDE BEREIKBAARHEID

Centraal gelegen coöperatie-stations: minder vervoersbewegingen. Inhaalplekken N-weg benutten als station. Bundeling van zwaar verkeer, agrarische producten en industrieën.

VERBETERDE VEILIGHEID

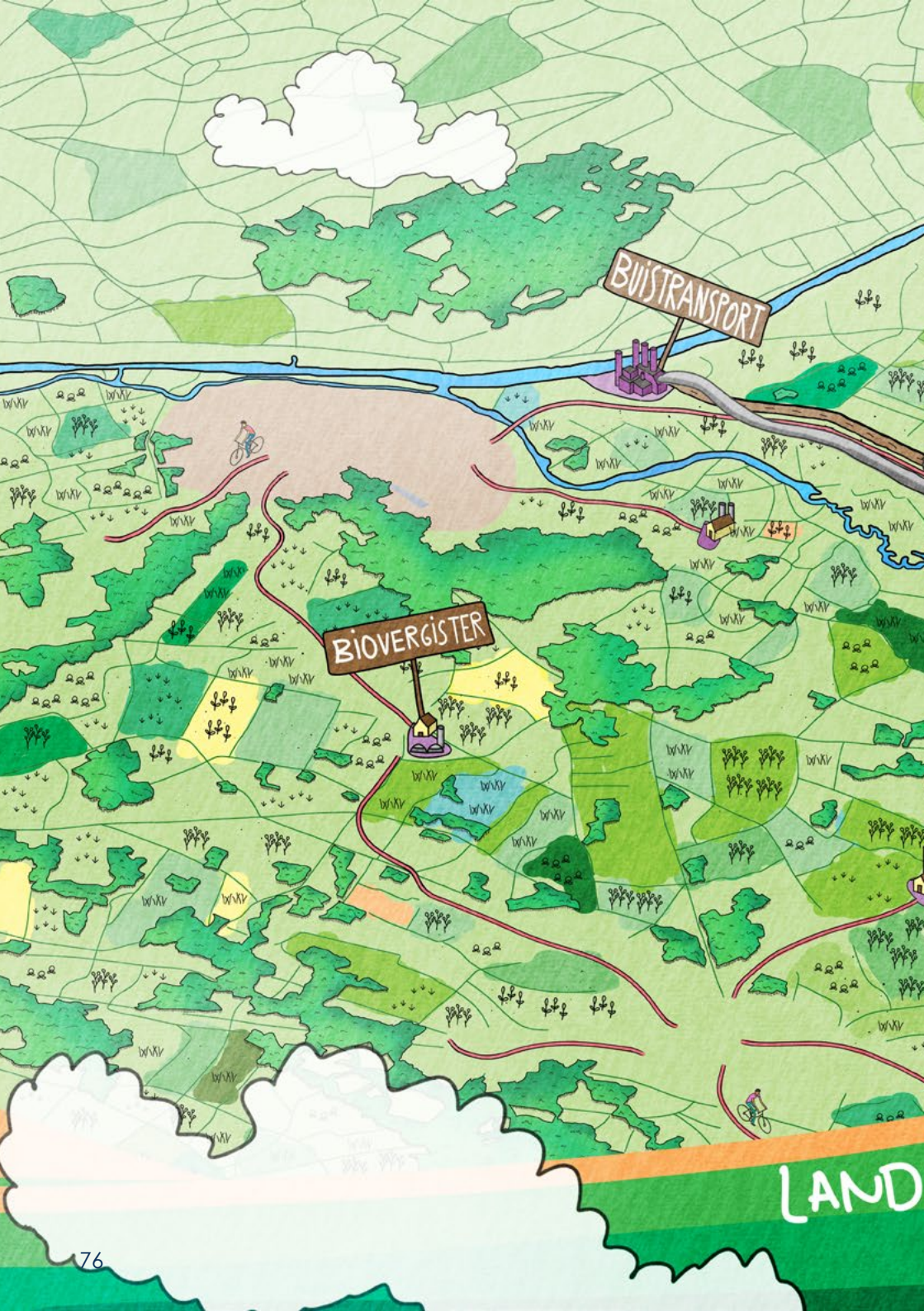
Werken met tijdszones, wie heeft wanneer voorrang (prioriteit agrarisch verkeer in oogsttijd).

Beter gebruik N-wegen voor zwaar materieel (inhaalstroken).

Kleiner materieel over lokale wegen.



kwalitatieve beoordeling indicatoren
 brede welvaart
 stip buiten = grote verbetering
 stip midden = verbetering
 stip binnen = kleine verbetering



BIUSTRANSPORT

BIOVERGISTER

LAND



VANDAAG
IS DE WEG
VOOR AGRARISCH
GEBRUIK

EVEN WAT GEZONDS
GEHAALD BIJ AGRIHUB

GEBRUIKERS

De werkgemeenschap en hun netwerk

9

Kansen en opgaven

Een quickscan van opgaven en ruimtelijke kansen die kunnen bijdragen aan de brede welvaart van de Achterhoek.

Ruimtelijke ontwikkeling om krapte op de arbeidsmarkt op te vangen.

Het arbeidspotentieel is te klein door tekorten in woningen, steeds hogere opleidingsniveaus en verhuizing naar stedelijke regio's. Om mensen vast te houden is inzet nodig op meer woningen, kwaliteit van de leefomgeving, diversiteit van het werk, aanbod van het onderwijs en lokale binding met bedrijven.

Lokale kracht behouden, diversiteit van werkgelegenheid en nabijheid. De trend van bedrijven is schaalvergroting van de grote industrieën (agro, food, maak). Dit staat mogelijk

op gespannen voet met de lokale kracht. Leidt dit tot een minder fijnmazige Achterhoek (diversiteit en interactie bedrijven, krimp van arbeid, inwoners en voorzieningen) en daarmee minder nabijheid en grotere trek naar de stad?

Bedrijventerreinen als vliegwiel voor verduurzaming en brede welvaart. De komende jaren staan bedrijven voor een grote verduurzamingsopgave: verduurzaming gebouwen, duurzame energie opwekken, circulair economie, duurzame vrachtwagens en auto's; duurzame mobiliteitskeuze: fiets, lopen, ov. Andere grote opgave is digitalisering: digitaal thuiswerken en vergaderen, digitalisering bedrijf en logistiek. Bedrijventerreinen zijn kansrijk als multifunctionele werkcentra in de regio.



De 15 minuten regio

Een ontwerpende verkenning van wat de 15 minuten regio voor de gemeenschap kan betekenen.

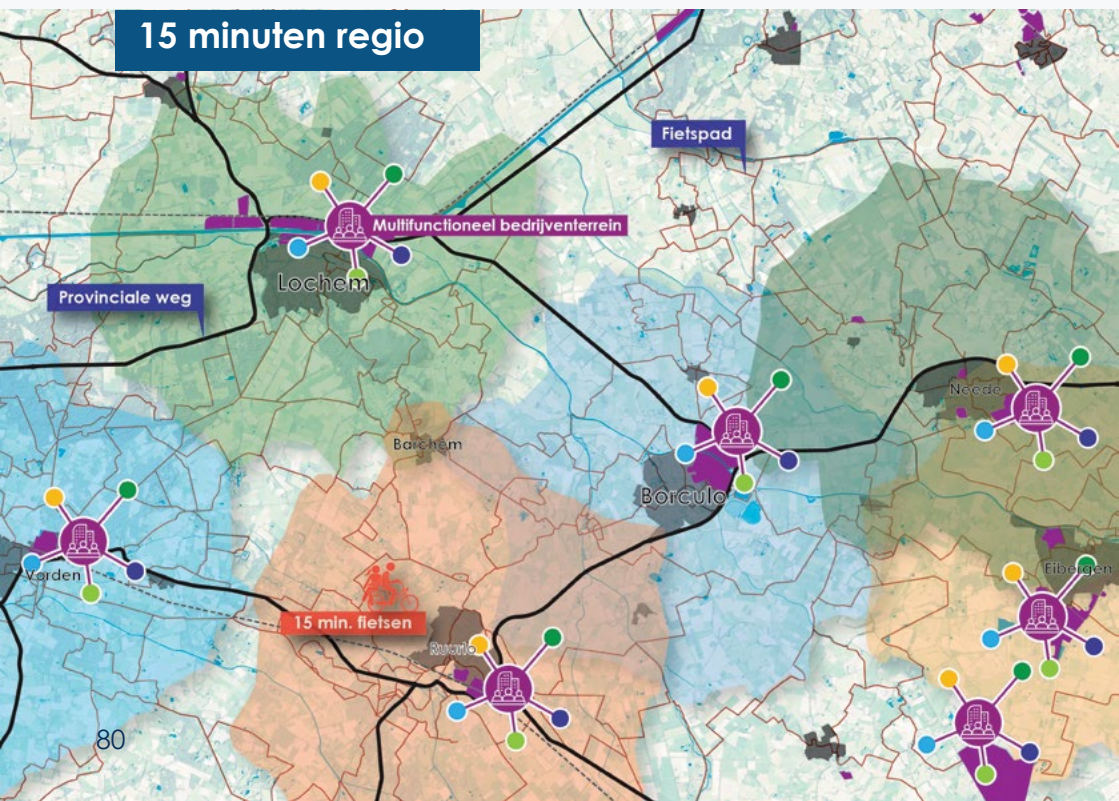
15 minuten als kwaliteit van de woon-werk omgeving.

Versterken van de kracht van de Achterhoek: veel werkgelegenheid bij de kernen. Met meer aanbod van woningen, verbetering kwaliteit van leefomgeving en uitbreiden fietsnetwerk de krapte op de arbeidsmarkt verkleinen en groter draagvlak

voor voorzieningen en openbaar vervoer. In 15 min. fietsen duurzaam woon-werk verkeer.

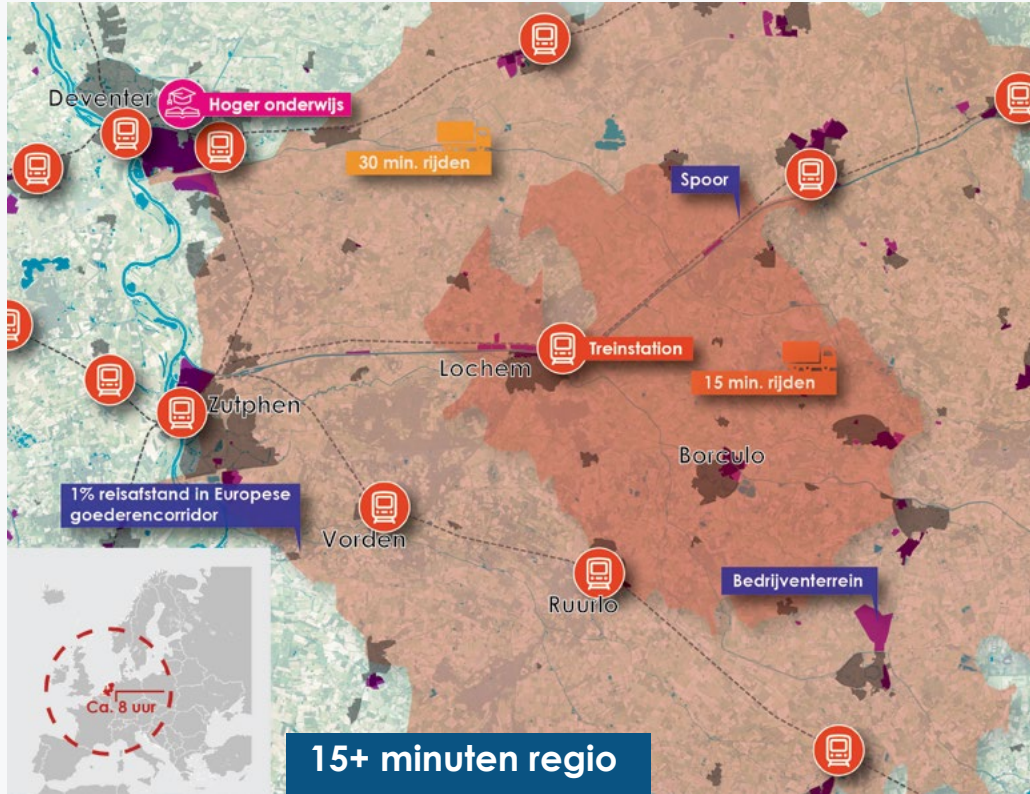
In 15 minuten duurzaam verbonden met multifunctionele werkcentra

De bedrijventerreinen benutten als een multifunctioneel werkcentrum. Een belangrijke rol in het duurzaam verbinden als regionale mobiliteitsknoop. Door de goede spreiding van bedrijventerreinen deze



knopen zien als HOV knopen. Daarmee openbaar vervoer behouden en stimuleren in de regio. In 15 minuten zijn deze knopen bereikbaar voor de meeste inwoners. Uitbreiden van de knopen met deelvervoer, (e)bike en parkeren.

Een multifunctioneel werkcentrum is meer dan een bedrijventerrein. Het is een voorzieningencentrum en duurzaam bereikbare ontmoetingsplek (15m lopen dorpskern, 15m fietsen gemeente, 15m auto regio, digitale vergaderplek). Het is een knoop in de verduurzaming: Energiehub (15 minuten warmte -koude, duurzame energie coöperatie), Circulaire hub (15 min lokale uitwisseling logistiek vervoer, nabijheid bedrijven en buizensystemen).



15 + minuten ondernemersregio Achterhoek en kennisregio

De Achterhoek heeft veel bedrijven en werkgelegenheid. Interactie binnen de regio is van belang. Het fijnmazige netwerk van (boven-)regionale N-wegen, snelwegen, HOV en railnetwerk maakt intensieve uitwisseling mogelijk binnen 45 minuten. Alle vormen van vervoer zijn daarbij van belang. De auto en vracht spelen een belangrijke rol.

Het digitale werken biedt nieuwe kansen, ook op grotere afstand. Werken op afstand en selectief reizen betekent dat werknemers verder kunnen wonen of vanuit de Achterhoek een grotere regio kansrijk is als werkplek. 4x per week op afstand digitaal en 1x per week op locatie met reistijd tot 1,5 uur. De trein en overstap op de stations (deelvervoer/fiets/ov) is dan een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

15+ minuten logistieke netwerk met lokaal 1% van de reistijd

Voor vrachtvervoer is het grote netwerk van N-wegen, snelwegen en vervoer over water/rail van groot belang. Het huidige netwerk faciliteert optimaal deze doorstroming. Tegelijkertijd is de reistijd in de achterhoek over de N-wegen beperkt (1% van een 3 daagse rit in noordwest europa). Met inzet van digitalisering (geofencing) kan beter gestuurd worden op het sturen van logistiek vervoer. Zo kan er enerzijds een gestuurd worden

op een gegarandeerde reistijd met zo min mogelijk stremming en anderzijds kan er gestuurd worden middels venstertijden en tijdelijke verlagingen van snelheid op het beperken van de overlast voor omwonenden en andere weggebruikers.



Het talent van de N-weg

Een beeldende verkenning van het talent van de N-weg



Huidige mobiliteitstalent van de N-weg

Uitgebreid en snel netwerk
voor transport, voor het
bedrijvensnetwerk en woon-
werkverkeer





Gewenste toekomst

Geluksregio voor alle doelgroepen, voldoende arbeidspotentieel en een onderscheidend en attractief werk- en woonlandschap passend bij het fijnmazige van de Achterhoek. Bedrijventerreinen als multifunctionele werkcentra



Conflict

De overlast van 24/7 snel en veel verkeer over de N-wegen





Nieuwe N-weg talent

Met Geofencing venstertijden, snelheden reduceren en maximale capaciteiten hanteren per N-weg. Multimodale werklocaties aan de N-wegen als overstap tussen lokale fietsnetwerk en (boven)regionale netwerk

Bouwstenen brede welvaart

Een kwalitatieve beoordeling hoe de interventies in de 15 minuten regio bijdraagt aan brede welvaart

VERBETERDE LEEFOMGEVING

Gemengd werk- en woonlandschap: In nabijheid nadruk op leefomgeving. Meer woningen en werkplekken. Voortbouwen op fijnmazige kracht Achterhoek. Geluksregio voor alle doelgroepen.

Multifunctionele werklocaties: Bedrijventerrein transformeren, inrichten als ontmoetingsplek (groen, voetganger), moderne werkplek (flexplekken, voorzieningen), knoop in duurzame mobiliteit, energie en hergebruik, etc.

VERBETERDE GEZONDHEID

Groter fietsgebruik door nabijheid woon-werk en digitaal werken leidt tot minder automobilititeit.

Minder schadelijke emissies door lagere snelheden, venstertijden, elektrisch wagenpark.

Meer ruimte om te bewegen, meer mogelijkheden / keuzevrijheid in vervoer en werken. Mentale gezondheid door keuzevrijheid.

VERBETERDE BEREIKBAARHEID

Nadruk op ruimtelijke nabijheid wonen-werken en daarmee fietsen.

Digitale connectiviteit beperkt regionale zakelijk verkeer en is opvang tekorten werkgelegenheid.

Mobiliteitsknopen en gedeeld vervoer (gaon) gekoppeld aan werklocaties in de regio.

Meer nadruk op verbinding dan op snelheid.

VERBETERDE VEILIGHEID

Geofencing: Inzet van digitale middelen om (werk)verkeer te sturen.

Sturen op lagere snelheden, venstertijden (bijv. schooltijden) en maximale capaciteit.

Veiliger op kruisingen, rustiger voor omwonenden.



kwalitatieve beoordeling indicatoren
 brede welvaart
 stip buiten = grote verbetering
 stip midden = verbetering
 stip binnen = kleine verbetering



Fijn om
zo dicht
bij mijn werk
te wonen!

WERK



KGEMEENSCHAP

De gemeenschap van landschapsgebruikers en hun habitat

10

Kansen en opgaven

Een quickscan van opgaven en ruimtelijke kansen die kunnen bijdragen aan de brede welvaart van de Achterhoek.

Een natuurlijk en bereikbaar watersysteem. Opgave Nederland is een natuurlijk bodem en watersysteem. Dit kan bijv. door gekanaliseerde beken meer ruimte te geven en natuurlijker inrichting, t.b.v. ecologie en klimaatadaptatie. Beken zijn kwalitatieve dragers voor recreatie, maak deze beter bereikbaar.

Rijk recreatief landschap versterken. De Achterhoek is een recreatieve bestemming die sterk groeit met bezoekers uit binnen- en buitenland. Het netwerk dat aanwezig is heeft de potentie als het versterkt wordt om het gebied rijker te maken voor recreatie. De

toename is ook een uitdaging. Hoe hou je rekening met de verschillen in recreëren en met andere gebruikers. Kwaliteitsverbetering met bredere fietspaden, veilige kruisingen, meer routes, sturen van stromen past bij het toenemende gebruik en de oudere doelgroep.

Verbonden landschap als habitat. Het landschap van de Achterhoek is divers en gevarieerd. Doorlopende structuren zijn met de jaren meer versnipperd of versoberd. Denk aan gekanaliseerde waterlopen of doorbroken houtwallen en bosstructuren. De infrastructuur van N-wegen zijn barrières in deze natuurlijke systemen. Opgave is het verbinden van en ruimte geven aan deze structuren zoals onder andere met het NNN beoogd wordt.



De 15 minuten regio

Een ontwerpende verkenning van wat de 15 minuten regio voor de gemeenschap kan betekenen.

15 minuten als habitat doelsoorten en recreatieve routenetwerk.

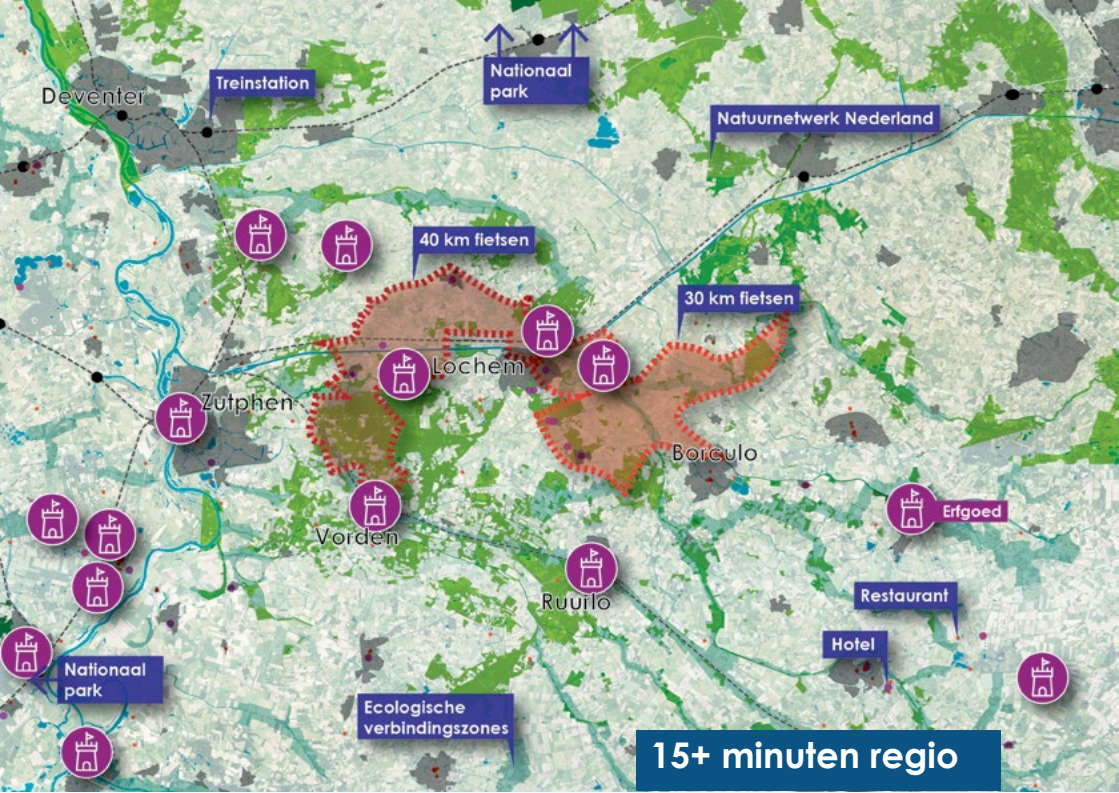
Het recreatieve fietsnetwerk, de toeristische voorzieningen en de bijzondere bestemmingen in de buurt liggen binnen 15 minuten fietsen. Dichtbij is er veel te bieden. Veilige en comfortabele fietspaden zijn

opgave. Verbreden van smalle paden en veilige kruispunten zijn van belang voor de vaak oudere doelgroep.

Een 15 minuten regio als habitat van de gebiedseigen doelsoorten. Dit vraagt een leefgebied zonder grenzen en passend landschap. Groen blauwe dooradering buitengebied en ook N-weg als habitat.







15+ minuten verbindingzones (1-5 uur lopen en fietsen)

Voor de recreant is de Achterhoek aantrekkelijk door een groot en compleet aanbod voor een hele dag. Nabijheid en 15 minuten betekent een aaneenschakeling van bestemmingen die vanaf het hotel direct begint. 15+ regio bestaat uit duurzame verplaatsing door het landschap, fietspaden, klompenpaden, recht van overpad en een

aaneenschakeling van plekken voor recreant en natuur.

Ecologische verbindingzones NNN en het natuurlijke watersysteem zijn langzamere systemen. Ook voor de natuur bestaat de 15+ regio uit een groot systeem dat een aaneenschakeling is van plekken zonder grote barrières. Met natuurkruisingen N-wegen versterken van verbindingzones en recreatief netwerk. Prioriteit bij dier en recreant.

15+ minuten recreatieve regio Achterhoek (15-30 minuten auto)

Aanvullend op de directe omgeving maken recreanten dagreizen naar de grotere "attracties" en culturele aanbod in steden. Met het netwerk van N-wegen en snelwegen is dit eenvoudig met de auto te doen. In het kader van duurzame mobiliteit stimuleren van deelmobiliteit, fietsen en HOV ook voor de recreanten.



Het talent van de N-weg

Een beeldende verkenning van het talent van de N-weg



Huidige mobiliteitstalent van de N-weg

De N-weg is de vlotte verbinding met het vakantieadres en recreatieve bestemming. De N-weg is ingericht op het zo goed mogelijk scheiden en afschermen voor de veiligheid





Gewenste toekomst

Verbonden natuur- en recreatiegebieden, een natuurlijk bodem en watersysteem en habitat voor diverse ecologie van het gebied

Conflict

N-weg is een barrière voor gebruikers van het landschap en de groen- en waterstructuren





Nieuwe N-weg talent

nieuwe inrichting met natuurkruisingen op de N-weg. Prioriteit voor recreant, water en dier en de auto te gast. De bermen/randen van de N-weg inrichten als habitat



Bouwstenen brede welvaart

Een kwalitatieve beoordeling hoe de interventies in de 15 minuten regio bijdraagt aan brede welvaart

VERBETERDE LEEFOMGEVING

Verbinden grote landschappen, met een fijnmazig fiets en wandelnetwerk, voor mens en dier.

Afwisselend landschap. Vergroten van de biodiversiteit. Verblijfsplekken op nieuwe locaties (bijvoorbeeld aan het water van de Berkel).

N-wegen omgeving onderdeel van de habitat en ruimte voor water.

VERBETERDE GEZONDHEID

Robuust natuurnetwerk en voldoende ruimte voor water zorgt voor een gezonde leefomgeving.

Veel ruimte om te bewegen.

VERBETERDE BEREIKBAARHEID

Natuurkruisingen verbinden gebieden voor dier en recreant.

Nieuwe wandel en fietsroutes door het landschap.

Aaneenschakeling van habitat en recreatieve adressen aan routes.

Deelmobiliteit ook voor de recreatie (e-bikes en deelauto's) in 15+ regio.

VERBETERDE VEILIGHEID

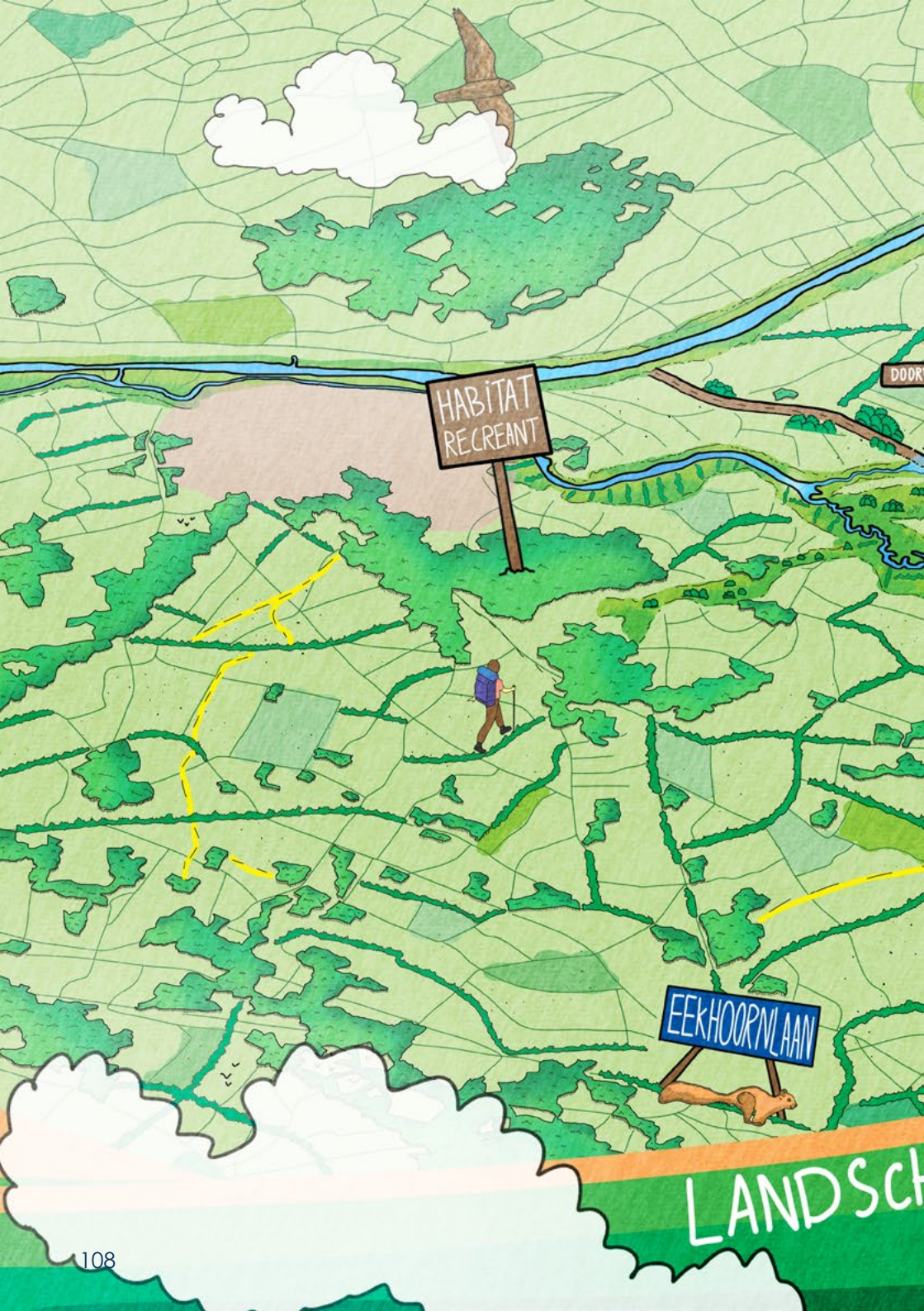
Radicale herinrichting bij natuurkruising. Veilige oversteek voor dier en recreant.

Beter gebruik N-wegen voor zwaar materieel (inhaalstroken).

N-wegen omzoomd met hagen/bomen als habitat en begeleiden naar natuurkruisingen.



kwalitatieve beoordeling indicatoren
 brede welvaart
 stip buiten = grote verbetering
 stip midden = verbetering
 stip binnen = kleine verbetering

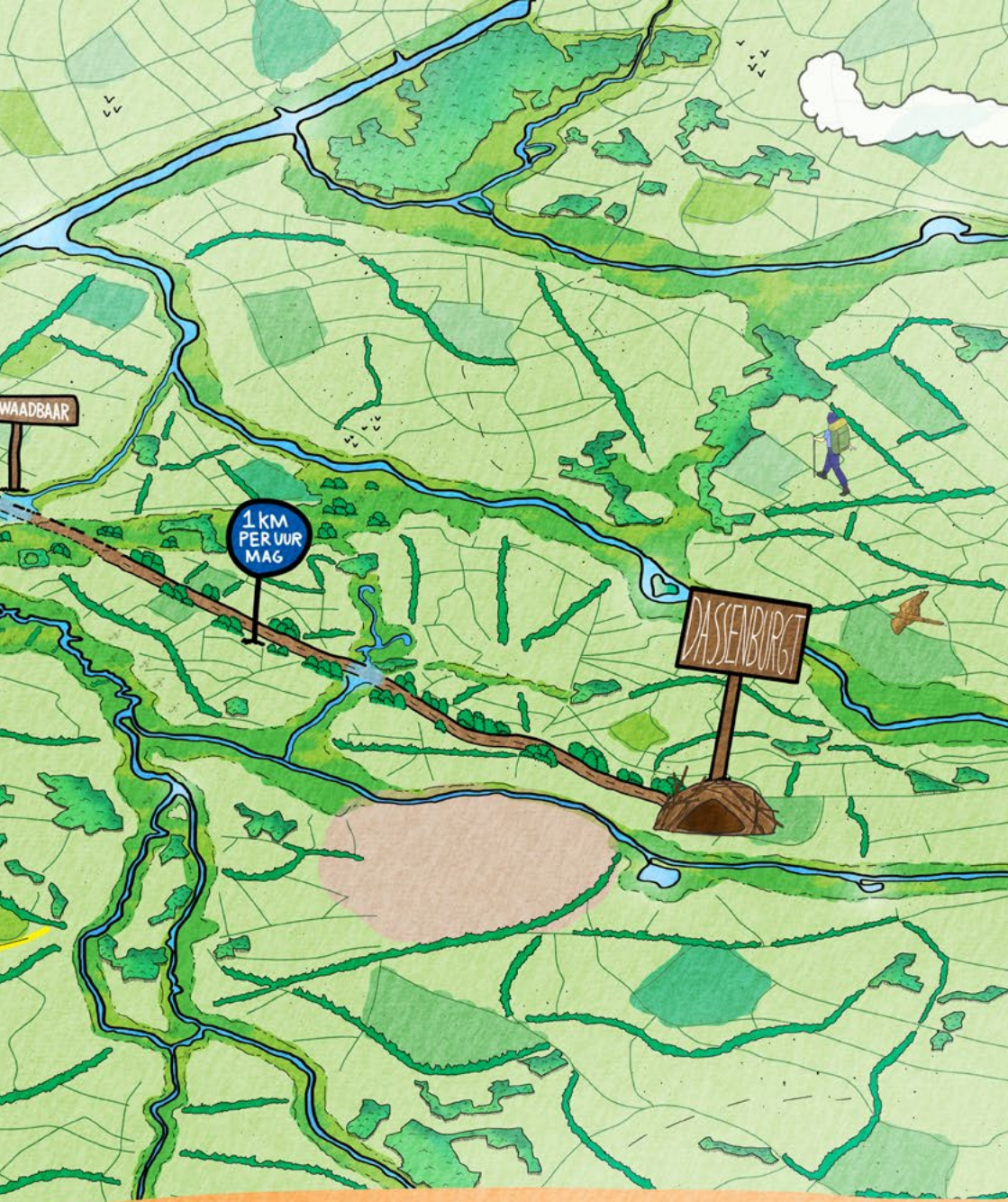


HABITAT
RECREANT

DOOR

EEKHOORNLAAN

LANDSCH



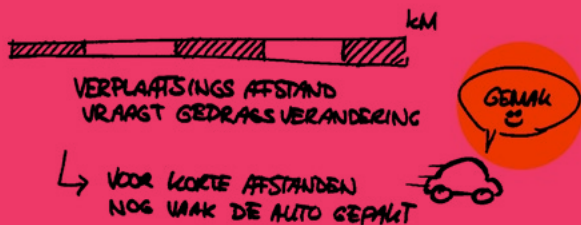
CHAPSGEBRUIKERS

Intermezzo

Kennisbijeenkomsten de Slimste weg in 15 minuten

Expertsessies de Slimste weg in 15 minuten

Werksessies met lokale en landelijke expertise





BEREIKBAARHEID
= BASIS BEHOEFTE

↳ ZONDER VERPLAATSING
WORDT TE WEKELD
HEEL KLEIN.



GEZONDHEIDSWINST
DOOR GEZOND MOBILITEITSGEBRUIK

Innovation Expo 2023



foto: InnovationX



foto: InnovationX



Lancering van de community van N-wegen op de Innovation expo 2023



Toekomstcafé de Slimste weg in 15 minuten

Een open inloop in het Toekomstcafé. Het gepresenteerde onderzoek leverde herkenning, nieuwe inzichten en wakkerde het gesprek aan. Een aantal reflecties uit het Toekomstcafé:

- > De regio kan niet zonder de auto, maar de nadelen zijn ook zichtbaar. Wat leeft is de zorg over voorzieningen, goed openbaar vervoer en een tekort aan woningen. Dat komt mede door de trek naar de steden en de goede automobilititeit. Een dilemma tussen de kwaliteit van een complete leefomgeving en de kwaliteit van mobiliteit.
- > Brede welvaart, daar is iedereen voor en is ook voor iedereen bestemd. Maar een concept als de 15 minuten regio, daar zijn twijfels bij en lijkt eerder te zorgen voor tegenstellingen en tweedeling.
- > De N-weg moet er inderdaad voor iedereen

zijn. Dan helpt het om vanuit de verschillende perspectieven te kijken. De recreatieve fietser, de dagelijkse gebruiker, de landgebruiker en de werkgemeenschap zien elk voor zich daar een plek. Hoe dat samen kan gaan kan soms spannend zijn, maar het onderzoek laat zien hoe dat zou kunnen.

- > Wonen, werken en welvaart gaan samen. Het een kan niet zonder de ander. Daarbij is nabijheid heel belangrijk, net zo goed als het grenzeloosheid. Het creatieve denken helpt om met de blik op de toekomst te werken aan een brede welvaartsregio.
- > Het spelbord waar deelnemers interventies konden plaatsen leverde voor elke gebruiker een passende interventie op. Een natuurkruising waar een oude beekloop de N825 kruist. Een agrarisch station op de inhaalstrook van de N825.

Bedrijventerreinen in Borculo en Lochem die als mobiliteitshub versterkt worden. De Melktap werd gezien als dé locatie om meer te doen voor de woongemeenschap, ook aan de N-weg.



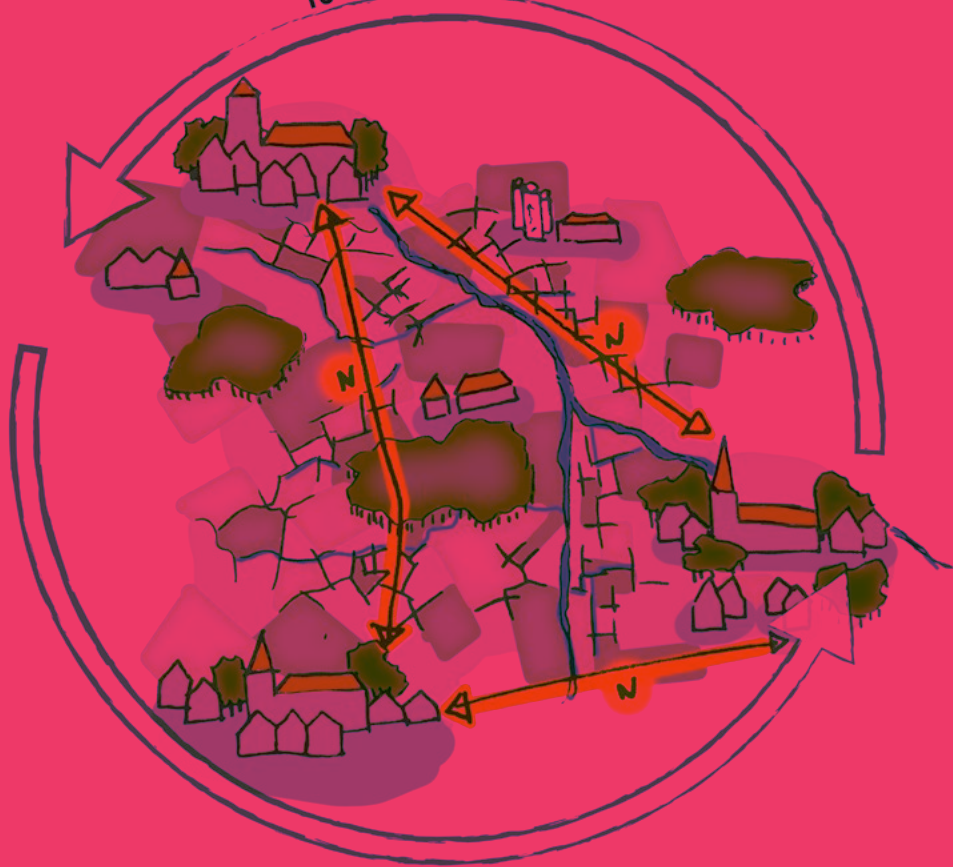
Kennisbijeenkomst N-weg van de toekomst

Met het ontwerpend onderzoek van de Slimste weg in 15 minuten is in de kennisbijeenkomst de stap gezet naar de lessen voor de N-weg voor heel Nederland. De oogst is een aanpak voor een vervolg. Kernpunten uit de kennisbijeenkomst zijn:

- > Een Community van N-wegen waar regio's ervaringen en kennis delen over N-wegen en brede welvaart.
- > Uitbreiden samenwerking met regiopartners (regio, provincie), kennispartners (CROW, I&W) en betrekken andere sectoren (ruimte, sociaal)

- > Testen en uitbreiden van de ontwerpende methodiek. Middels uiteenlopend scenario's keuzes inzichtelijk maken in een vergroot onderzoeksgebied.
- > Verbreden van het onderzoek op netwerk en mobiliteitssysteemniveau N-wegen. Onderscheidende handelingskaders voor diverse type N-wegen.

15 MINUTEN REGIO



Gesprek onder mobiliteitsexperts 8 december 2023 N825

Aan tafel: Hans Leeflang,
Martin Guit, Peter van der
Sterren, Daniël van der
Donk, Remko Schultz en Pim
Moolenaar.

In dit gesprek staat **“de verandering van het verkeerskundig perspectief centraal”**. We zitten in de transitie naar een gebiedsgerichte aanpak, waarbij de brede welvaart vertrekpunt is. Het huidige verkeerssysteem is 50 tot 60 jaar lang vanuit macro-economisch bril ontwikkeld. Uitbreiding daarvan was goed en de auto is daarbij het centrale vervoersmiddel. Daar is niets mis mee, alleen constateren we dat voor de lange termijn termen als gezondheid, leefgemeenschap belangrijker worden dan doorstroming en zo snel mogelijk er zijn op bestemming. Het huidige verkeerssysteem wordt vanuit maakbaarheid benadert met heldere richtlijnen vanuit het CROW. Daarnaast kent infrastructuur vaak ook een negatieve

insteek, geluidsoverlast, verkeersonveiligheid, slechte luchtkwaliteit en veel filevorming. Het “wegstoppen” van infrastructuur is vaak de oplossing, maar is ook zeer duur en maatschappelijk niet altijd haalbaar. Een van het te ontwikkelen gedachtengoed is om het om te draaien: **Hoe maken we de N-weg weer aantrekkelijk voor iedereen waarbij de verbindende functie centraal staat?**

De huidige N – weg is ingericht vanuit het perspectief om in de regio mensen vooral snel naar buiten of door het gebied heen te brengen. De vraag is echter: De N-weg van de toekomst ligt er juist voor de mensen die er wonen en werken, kortom voor het gebied zelf.

Wie maken er over 20 jaar het meest gebruik van en laten we die nou faciliteren!



Het nieuwe perspectief wordt niet vanuit de verkeerskundige bril ontwikkelt maar met welk doel streef je na? In de stad gaat het niet over de infrastructuur, maar over welke stad je wilt zijn. Dus de N-weg van de toekomst gaat over wat voor regio (15 minuten) wil je zijn en hoe past de N-weg daarin. Brede welvaart maakt veel meer perspectieven los. Niet meer het systeem staat centraal, maar de doelen. Dat vraagt dus op een hoger niveau samenhangend perspectief. Op visieniveau gaat het meestal goed, maar op uitvoeringsniveau worden goede bedoelingen van tafel geveegd.

Maar als je ontwerpt voor voetgangers, krijg je voetgangers. Ontwerp je voor automobilisten, dan krijg je automobilisten. RO is dan toch weer bepalend. Durven af te wijken van de normen. Daarvoor is goede casuïstiek belangrijk. Een goed voorbeeld uit de stad is de andere inrichting van de Coolsingel. Opmerkelijk is dat de autoritten niet alleen verplaatsen naar

andere wegen, maar juist ook verdwijnen. Er wordt dus minder auto gereden in de stad door de transformatie en meer gelopen gefietst. Een fysiek andere inrichting, betekent verandering van gebruik en gedrag. Een ander goed voorbeeld is de herinrichting van de N18 in de regio. Het is een expliciete wens van de regio Achterhoek geweest. De weg verbeteren en opwaarderen. De gebiedsgerichte aanpak bracht kansen mee rekening houdend met alle omliggende factoren en met goede afstemming van de Provincie en het Rijk. Er is toen toch een 80 km/uur weg geadviseerd en geen uitbreiding en 100 km/u.

Wat zijn nu de belemmeringen die in de weg staan om de brede welvaart blik consequent door te voeren?

Gemeenten hebben vaak een korte termijn en gefragmenteerde blik op het toekomstige beeld. Daarom moet je het bredere regionale perspectief meenemen met de langere termijn. Dan kan je gemakkelijker een gebiedsgerichte aanpak

doorvoeren. Vanuit ander perspectief redeneren en het gezamenlijk gesprek voeren met doelen. Inwoners moeten wel worden meegenomen en overtuigd. Als je een fout maakt, krijg je de hele wereld over je heen. Moet qua normen en financieel wel in het plaatje passen. Mensen zijn ook star in hun mobiliteitspatronen en gedrag. Op het moment dat je wilt afwijken, neem je als bestuurder een risico. Er is dus meer bestuurlijke en gezamenlijke moed nodig. Een andere insteek is nodig bijvoorbeeld: Waarom is 60 km/uur niet de standaard

Anders inrichten kost veel geld.

en 80 de uitzondering op de N-weg van de toekomst en de standaard snelheid binnen bebouwde kom is 30 km?

Kortom en concluderend voor het nieuwe perspectief voor de N-weg van de toekomst is belangrijk dat een ander perspectief dan het mobiliteit denken op de agenda centraal staat. Gebiedsgericht en ruimtelijke ordening aan de leiding. Daarnaast is er veel behoefte aan voorbeelden van bestuurlijke en gezamenlijke moed en sturing met verkeerskundigen die vooruit lopen en anders durven te denken. En zijn goede inrichtingsvoorbeelden vanuit een ander perspectief, zoals de N825, cruciaal.



BEVINDINGEN VAN DE SLIMSTE WEG IN 15 MINUTEN



**Welk beeld gloort er aan de
hand van de vier verkenningen
vanuit de gemeenschappen
en de verdieping in de regio
Lochem en Borculo?**

15 Minuten regio Achterhoek

11

De uitgangspositie in dit deel van de Achterhoek is gunstig om te functioneren als 15 minuten regio, gezien de spreiding van kernen met een basis voorzieningen niveau. Er is een gedeeld beeld dat woningbouw en werkgelegenheid zich met name in en rond de kernen moet concentreren en dat er ruimte nodig is voor groei van woningen. Dit is voorwaarde om een complete geluksregio te zijn voor alle doelgroepen.

Het buitengebied zal veranderen met mogelijk een grotere variatie en kansen voor een rijker en verbonden landschap. Dit is gunstig voor de recreatieve kracht van het gebied, maar ook voor de kwaliteit van de leefomgeving. Voor agrariërs zal de verandering samen oplopen met mogelijkheden om ook in de toekomst voldoende te kunnen verdienen.

De 15 minuten regio is een open regio is en onderdeel van een grotere 15+ regio. De dagelijkse behoeftes liggen deels in de grotere steden op grotere afstand. Duurzaam bereikbaar in de regio betekent ook dat de auto niet weg te denken is. Niet alles is nabij en niet overal en voor iedereen is lopen, fietsen en ov een optie.

Er is een gedeelde urgentie omtrent openbaar vervoer.

Het ov in de regio staat onder druk. Minder openbaar vervoer betekent meer autogebruik en een voor jongeren minder aantrekkelijke leefomgeving. Het openbaar vervoer is voor zowel de woongemeenschap als werkgemeenschap een belangrijke voorwaarde voor de kwaliteit van leven, om onderdeel te zijn van de 15+ minuten regio.

Ook in de regio is behoefte aan knooppunten van vervoer met een divers aanbod van modaliteiten. Dit komt terug bij de verschillende gebruikers op een gedifferentieerde wijze. Ze vullen elkaar aan. Kleine knopen gekoppeld aan buurtschappen of woonbuurten en grote knopen gekoppeld aan intensief gebruikte werklocaties (bedrijventerreinen of agrarische clusters) en treinstations als verbinding met de omliggende steden en regio's.

Gunstig voor de doelgroepen is het aanwezige fijnmazige fietsnetwerk en de korte afstanden. Voorzieningen, wonen en werken zijn goed binnen 15 minuten fietsen of lopen te bereiken. Een kwaliteitsimpuls in fietsen, door uitbreiden routenetwerk, bredere paden, veilige kruisingen, fietsen van de zaak, is voor alle gebruikers van waarde.

Er zijn vanuit het brede welvaartsperspectief en de gebruikers opgaven die zich afspelen op en rond de N-wegen. Deels leidt dit tot interventies die de bestaande kracht van de weg benutten (knooppunten en bundelen van zwaar verkeer). Deels is er behoefte aan nieuwe vormen van gebruik en een andere inrichting. De interventies gaan niet vanzelfsprekend samen, met name als deze te eenzijdig worden toegepast. Er lijkt een gedeeld beeld mogelijk door gebruik te maken van innovaties (geofencing en het sturen in tijd) en door redesign van bestaande onderdelen van de N-weg (rotondes, passeerstroken). Met de ingrepen krijgt de N-weg een grotere betekenis.

Een schets van de 15 minuten regio Borculo - Lochem



De gemeenschap
van landschaps-
gebruikers en hun
habitat



De gemeenschap
van bewoners en hun
leefomgeving



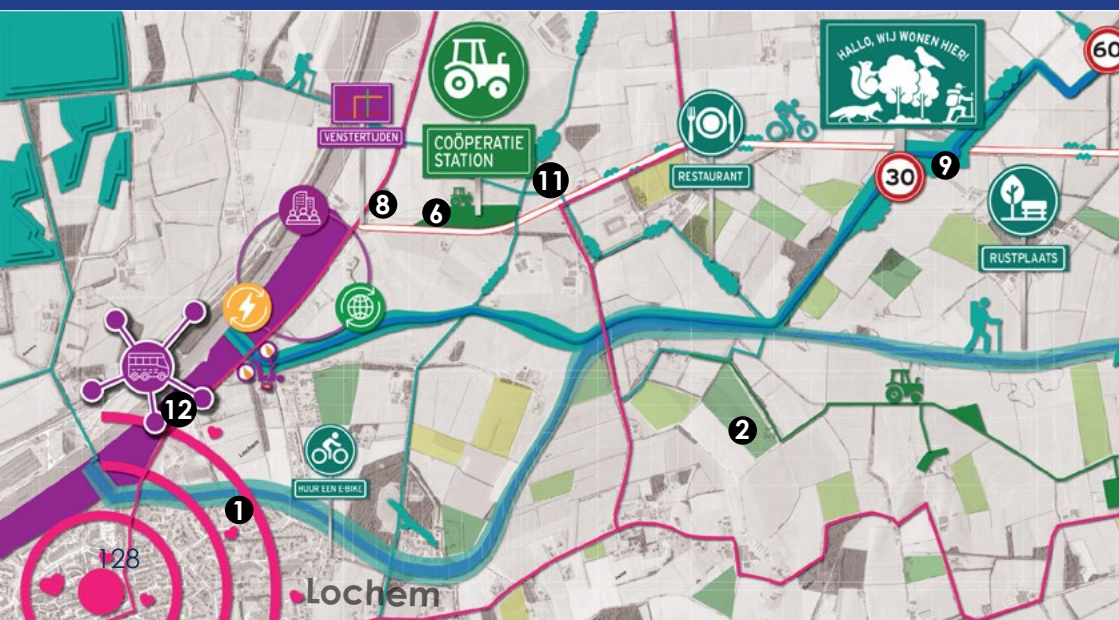
De gemeenschap
van landgebruikers
en hun gronden



De werkgemeenschap
en hun netwerk

RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

- 1 Grotere ontwikkeling in en nabij de kernen
+ kleinschalige ontwikkeling buurtschappen
- 2 Een vernieuwd, divers en duurzaam buitengebied
- 3 Gemengd werk- en woonlandschap
en multifunctionele werklocaties
- 4 Groen-blauwe-recreatieve dooradering

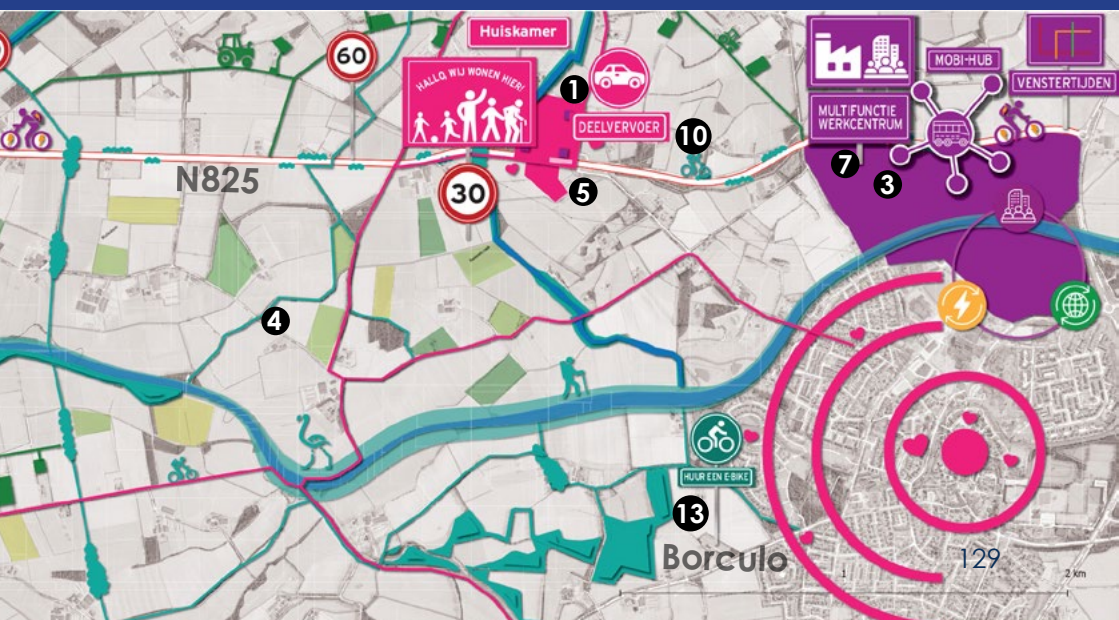


INTERVENTIES N-WEG: ADRES EN INRICHTING

- 5 Buurtschaps-huiskamer met een nieuwe inrichting naast rotondes
- 6 Coöperatie-station aan passeerstroken van N-wegen
- 7 Multifunctioneel werkcentrum als bestemming en knoop
- 8 Digitale N-weg: geofencing van de weg met venstertijden en flexibele limieten
- 9 Natuurskruising met een veilige overstek bij verbindingszones en watergangen

DUURZAME BEREIKBAARHEID

- 10 Kleinschalig gedeeld vervoer van het buurtschap, collectief-privaat
- 11 Coöperatief lokaal wagenpark en agrarische station voor grote volumes, coöperatie-privaat
- 12 Mobiliteitsknoop (HOV en deelmobiliteit) op het werkcentrum, publiek-privaat
- 13 Recreatief E-fiets- en wandelnetwerk, publiek-privaat



Bevindingen brede welvaart en ontwerpend onderzoek

12

Benut in onderzoeken van Brede welvaart het perspectief van gebruikers.

Uit het onderzoek blijkt dat voor elk van de gebruikers een andere 15 minuten regio is te schetsen. Dit leidt tot een breed pallet aan opgaven en oplossingsrichtingen.

Kies voor een gebiedsgerichte aanpak bij Brede welvaart.

De specifieke ruimtelijke en maatschappelijke kenmerken van een gebied zijn bepalend voor welke opgaven er zijn en de mogelijke interventies. Met lokale betrokkenheid kom je draagvlak voor nieuwe manieren van kijken en tot meer concrete ruimtelijke ingrepen.

Denk vanuit andere systemen dan mobiliteit.

Het helpt om een heel andere bril op te zetten (vanuit eenzaamheid of klimaat) en daardoor een ander gesprek te voeren en andere oplossingsrichtingen te testen.

Ontwerpend onderzoek als methode sluit aan bij Brede welvaart.

Beide gaan uit van een integrale en brede aanpak en zijn zowel kwalitatief als kwantitatief. De ruimtelijke vertaling van brede welvaart is een ontwerpvrage. Het doel waar we naar toe willen is globaal bekend (bijv. energieneutraal) maar wat de oplossingen zijn en wanneer is een ontwerpopgave.



N-wegen zijn nu beperkt dienstbaar aan Brede Welvaart.

De wegen zijn vanuit het verkeerskundig perspectief (capaciteit, doorstroming en veiligheid) aangelegd. Ze zijn ingericht op het mobiliteitsdoel vanuit het economisch perspectief. Consequentie daarvan is dat de N - wegen onvoldoende onderdeel zijn van de leefomgeving. Ze hebben geen adres meer, het ontbreekt aan identiteit en lokale betrokkenheid. De N-wegen hebben kwaliteit voor de regio in het bedienen van de auto en vracht, maar beperkt voor de lokale omgeving . De nu in uitvoering zijnde vernieuwing van de N825 ('de slimste weg') is daar een begin van een antwoord op door binnen de mogelijkheden van de huidige

verkeerskundige praktijk verbeteringen te maken. Voor verdergaande ingrepen vanuit brede welvaart was echter geen draagvlak.

Vanuit brede welvaart is een breder handelingskader voor N-wegen noodzakelijk.

N-wegen hebben een belangrijke plek en functie in de ruimtelijke nabijheid. Voor de N-weg is een aanpak vanuit de leefomgeving, voorzieningen en multimodale knoop met OV en deelvervoer nodig. Kans daarbij is dat N-wegen onderdeel van een digitaal logistiek systeem (geofencing) worden. Daardoor kan het sturen op snelheid, maximale capaciteit en venstertijden afgestemd worden op brede welvaart en lokale leefbaarheid.

Het Redesign van N-wegen gaat een grote rol spelen bij toekomstig opgaven.

Denk aan ruimte voor water (klimaatadaptatie), verbonden natuurgebieden en de N-weg als habitat, verduurzaming van vervoer, versterken van nabijheid en korte ketens (co2 reductie) en vitaliteit minder stedelijke regio's. Hierbij gaat het niet alleen om nieuw aan te leggen infrastructuur, maar juist om de bestaande infrastructuur te transformeren en kwaliteit toe te voegen aan de leefomgeving.

Deze andere benadering van mobiliteit en infrastructuur vraagt een andere invulling van het werk van de verkeerskundigen dan nu de regel is en wordt onderschreven door de lokale verkeerskundigen.

Ontwerpend onderzoek

Het onderzoek 'De slimste weg in 15 minuten' is uitgevoerd door BVR Adviseurs in samenwerking met Rebel en de Stichting Proeftuin Nettelhorst. Het onderzoek is mogelijk gemaakt door het Stimuleringsfonds Creatieve Industrie in het kader van het subsidieprogramma Wegen naar Welzijn. Het onderzoek is mede tot stand gekomen dankzij de input van een breed expertteam van landelijke en regionale kennispartners en betrokkenen.

Deelnemers aan het onderzoek (expertteam, interviews)

Arie Bleijenberg; Arthur Jansen; Ben van Ginkel; Daniël van der Donk; Gerrolt Ooijman; Ginny Steggink; Hans Leeftang; Henk Jan Konings; Jeroen Drabbe; Linda Commandeur; Louis Koopman; Luna Marchand; Manja Mossel-Sletterink; Mark Okhuijzen Mulder; Peter Post; Peter van der Sterren; Peter van der Sterren; Pim Moolenaar; Remko Schultz; Rob Weeber; Robin Walvoort; Ronald van Hal; Taede Tillemma; Tom Rust; Willem Traag, Wouter Goedheer.

Deelnemers kennisbijeenkomst

Alexander van Altena;
Annelieke Melters; Arie
Bleijenberg; Bart Heinz; Dirk
Schennink; Edoardo Felici;
Eric Mink; Erik Martens; Erik
Verroen; Frank Kwanten; Guus
Born; Hans Leeftang; Henny
de Jong; Imke Smulders;
Jeroen Bastiaanssen; Jeroen
Naaijkens; Jillis Mani; Kim
Persoon; Koen Faber; Koos
Weits; Marieke van Doorn;
Marnix de Vos; Martijn
Ernest; Martin Guit; Martje
Storm; Nick de Graaf; Olga
Huibregtse; Remco Draijer;
Robert Boshouwers; Robert
Hijman; Sigrid Hauwert; Sjouke
Wieringa; Stan Kerkhofs; Taede
Tillema; Thijs Poelma; Wim
Rechmann. BVR adviseurs,
Rebel, Stichting proeftuin
Nettelhorst, Het Groene
Woud, provincie Zuid Holland,
provincie Zeeland, provincie
Noord Brabant, Het Pon-Telos,
Universiteit Groningen, PBL, Lab
of Thought, ministerie van I&W,
Rijkswaterstaat.

Ontwerpend onderzoek de Slimste weg in 15 minuten

BVR adviseurs: Marnix de Vos,
Duco Kuijer, Jorick Boddeke,
Nina Meijer, Kim Persoon, Eliza
de Ridder.

In samenwerking met Rebel
Group: Martin Guit en de
Stichting proeftuin Nettelhorst:
Hans Leeftang

Colofon

Dit magazine is door BVR Adviseurs opgesteld in samenwerking met Rebel en de stichting Proeftuin Nettelhorst. Het onderzoek is mogelijk gemaakt door het Stimuleringsfonds Creatieve Industrie.

Alle informatie uit dit magazine mag worden overgenomen mits de bron 'BVR Adviseurs' genoemd wordt. Aan dit onderzoek kunnen geen rechten worden ontleend.

Voor additionele informatie kunt u contact opnemen met:
Marnix de Vos - BVR
marnix.devos@bvr.nl
Rotterdam, april 2024



REBEL

stimulerings
fonds
creatieve
industrie

Proeftuin
Nettelhorst