

**Nota** voor burgemeester en wethouders

Team  
DEV-CS

**Onderwerp**

Vragen ex art 46 RvO-GL-verbreding A1

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2021-002131	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	24-08-2021
Datum	15-07-2021	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
05 Ruimtelijke ontwikkeling		<b>College van B &amp; W</b>	
Portefeuillehouder Burgemeester		- Burgemeester	- Weth. Grijsen
		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	24-08-2021
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
programmamanager	19-08-2021	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
Burgemeester	19-08-2021	<input type="checkbox"/> gem.secr.	--
BIS Openbaar			
Status	Definitief 2021-08-26		

Bijlagen

Vragen fractie + antwoordbrief

B & W d.d.: 24-08-2021

Besloten wordt:

- 1 De beantwoording van de vragen ex art 46 RvO van de Groen Links-fractie vast te stellen;
- 2 de beantwoording aan te bieden aan de raad;
- 3 de nota en het besluit openbaar te maken.

**Financiële aspecten:**

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

**Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)**

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

**Kennisgeving/ Bekendmaking Awb**

Kennisgeving (publicatie) conform Awb	Nee
Bekendmaking conform Awb	Nee

**ADVIESRADEN:**

## Toelichting

### Inleiding

Per brief van 9 juli 2021 hebben Tjeerd van der Meulen en Halla Baher van de fractie van GroenLinks uw college een aantal schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over het pleidooi voor verbreding van de A1.

Bijgaand treft u de beantwoording aan.

### Beoogd resultaat

### Kader

### Argumenten voor en tegen

### Extern draagvlak (partners)

### Financiële consequenties

### Aanpak/uitvoering

Gemeente Deventer  
t.a.v. College van B&W  
Postbus 5000  
7400 GC Deventer

**Betreft: schriftelijke vragen over pleidooi voor verbreding A1**

Deventer, 9 juli 2021

Geacht college,  
Op 1 juli 2021 werden wij wakker van deze noodklok in de Stentor:

## **‘De A1 slibt dicht’, Deventer burgemeester Ron König luidt noodklok**

**De A1 bij Deventer is amper verbreed of er moet alweer aan worden gesleuteld. Dat vinden de Deventer burgemeester Ron König en een flinke groep gemeenten langs de snelweg. Door de grootschalige woningbouwplannen wordt het volgens König te druk op de weg én op het spoor. Mensen die in het midden en oosten van Nederland wonen, komen straks niet meer op tijd op hun werk in de Randstad.**

De burgemeester denkt dat vooral de grootschalige woningbouwplannen ervoor zorgen dat de snelweg A1 gaat dichtslibben. Rond Deventer en Apeldoorn komen er volgens König 40.000 woningen bij. De mensen die in de huizen gaan wonen, zullen straks ook van de A1 gebruik gaan maken. König: „Je kunt wel woningen toevoegen, maar als je die mobiliteit niet meeneemt, ben je een probleem aan het creëren.”

### **Trek naar het oosten**

Corona zorgt er bovendien voor dat steeds meer mensen in het oosten wonen en werken in de Randstad, vervolgt König. „Als je één keer per week naar Den Haag, Amsterdam of Utrecht moet voor je werk en de rest van de week thuiswerkt, wordt deze regio nog aantrekkelijker. De huizenprijzen in de Randstad zijn al zo hoog dat je een trek deze kant op ziet.”

König denkt dat al deze nieuwe inwoners straks niet meer soepel deze reizen kunnen maken. Snelle oplossingen zijn nodig. De verbredingen die nu plaatsvinden in Oost-Nederland, zijn volgens de burgemeester niet genoeg. Het is König en consorten vooral te doen om het stuk snelweg tussen Apeldoorn en Amersfoort.

### **Vierbaansweg**

Twee keer een vierbaansweg ziet König als oplossing. „Dat stuk snelweg wordt nu echt een flessenhals. Je ziet het bij knooppunt Hoevelaken en het knooppunt van de A1 en A30 bij Barneveld. Echt een aanfluiting. De weg daar is niet toekomstbestendig.”

In de Stentor van 1 juli 2021 staat dat burgemeester Ron König de noodklok luidt over de A1. "*Mensen die in het midden en oosten van Nederland wonen, komen straks niet meer op tijd op hun werk in de randstad.*"

Verder staat hier dat er tussen Deventer en Apeldoorn gaat worden gebouwd waardoor de huidige extra rijstroken niet genoeg zijn terwijl het asfalt van de verbrede A1 net is opgedroogd. De burgemeester spreekt er over dat rond Deventer en Apeldoorn er rond de 40.000 woningen bijkomen. Verder wordt voorgesteld om het stuk snelweg tussen Apeldoorn en Amersfoort te verbreden tot 2 keer een vierbaansweg.

GroenLinks Deventer heeft met verbazing kennis genomen van dit artikel. In de eerste plaats omdat het getal van 40.000 woningen onbekend voorkomt. Ten tweede omdat er een sterk pleidooi wordt gehouden voor asfalt als oplossing van het mobiliteitsprobleem. Ten derde omdat er een concrete maatregel wordt genoemd in Natura 2000-gebied Nationale Veluwe: meer asfalt.

Naar aanleiding van dit artikel heeft de fractie de volgende vragen:

1. In welke hoedanigheid is vanuit Deventer de noodklok geuit? Wanneer wordt de gemeenteraad op de hoogte gesteld van deze noodklok? Is dit een college-standpunt?
2. Waarop is het getal van 40.000 woningen gebaseerd? (op welke exacte woningbouwplannen wordt bedoeld)
3. In Deventer moet er nog worden gesproken en besloten over het "plan Wonen en voorzieningen". De raad heeft in een wensen- en bedenkingensessie weliswaar aangegeven dat het gewenst is om scenario 4 uit te werken (autonoom 7000+4000 extra woningen) maar er moet nog een formeel raadsbesluit worden genomen over de gewenste richting en aantallen (op basis van een onderbouwing/analyse van de gevolgen die nu nog ontbreekt). Er is dus ons inziens nog niet gezegd dat we ook voor dat scenario gaan kiezen. De vraag is : Welk aantal woningen/inwoners van Deventer heeft de burgemeester in zijn "noodklok-oproep" betrokken?
4. Het beeld dat werknemers in de file belanden omdat ze niet op tijd op hun werk kunnen zijn is wel erg verouderd. Is men bekend met de thuiswerkmogelijkheden en flexibele werktijden? Zoja, waarom wordt dan zo'n uitspraak gedaan?
5. De lobby lijkt erg gericht te zijn op meer asfalt. Dit terwijl er volop kansen liggen voor openbaar vervoer. In het kader van De Kien is gesproken over een OV-knooppunt in samenwerking met onder andere NS en ProRail.
  - a. Op welke manier wordt er vanuit het college gelobbyd voor de verbeteringen in het Openbaar vervoer (bijvoorbeeld de extra stations in Diepenveen/Bathmen, verbeteringen dienstregeling Colmschate, enkelbaanspoor naar Zwolle, behoud Internationale trein, (interregionaal) busvervoer))?
  - b. Wat is de stand van zaken met betrekking tot Handelingsperspectief OV-Knooppunt?
6. In het artikel wordt concreet gesproken over oplossingsrichtingen. Welke verkeerskundige cijfers /analyses liggen hieraan ten grondslag?
7. Het creëren van nieuwe flessenhalzen lijkt het verschuiven van het probleem. Hoe is dit verkeerskundig onderzocht en van welke prognoses (verkeersintensiteiten) is uitgegaan?
8. Een toename/verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Amersfoort heeft mogelijk gevolgen voor natuurgebied de Nationale Veluwe (o.a. stikstofdepositie). Welke beoordeling is uitgevoerd?

Vanwege het reces hebben wij begrip voor een beantwoordingsperiode die langer duurt dan 3 weken.

Met hartelijke groet,

Tjeerd van der Meulen & Halla Baher van GroenLinks Deventer

Grote Kerkhof 1  
Postbus 5000  
7400 GC Deventer

14 0570  
telefoon

0570 - 695181  
direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl  
e-mail

Aan de fractie vanGroenLinks  
t.a.v.  
mw. H. Baher  
dhr. T. van der Meulen  
Interne Post

2021-002131  
kenmerk

uw referentie

24 augustus 2021  
datum

M. van der Meer  
contactpersoon

Schriftelijke vragen ex art 46 RvO  
onderwerp

Geachte mevrouw Baher en meneer Van der Meulen,

In uw brief van 9 juli jl. hebt u ons college schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over het pleidooi voor verbreding van de A1. Ons antwoord is als volgt.

**Vraag 1:**

In welke hoedanigheid is vanuit Deventer de noodklok geuit? Wanneer wordt de gemeenteraad op de hoogte gesteld van deze noodklok? Is dit een college-standpunt?

**Antwoord:**

De betreffende publicatie in de Stentor is geschreven naar aanleiding van een persbericht van de Cleantech Regio samen met andere regio's die aan de A1 corridor liggen. Er zijn door de Stentor vragen gesteld aan de heer König als portefeuilleouder Mobiliteit van de Cleantech Regio. Door de heer König noch de cleantechregio is de term "noodklok" gebruikt. Wel heeft hij de urgentie benadrukt om de (uitbreiding van de) mobiliteit mee te nemen bij de toevoeging van woningbouw in de gemeenten langs of nabijheid van de A1.

Aanleiding was dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat 29 juni de Integrale MobiliteitsAnalyse (IMA) naar de Tweede Kamer heeft gestuurd waarin de opgaven voor lange termijn zijn benoemd (2040). De A1 corridor, zowel spoor als weg, is hierbij verschillende keren als opgave benoemd voor 2040, zowel in een laag als in een hoog groeiscenario.

In het Bestuursakkoord 'Met lef en liefde voor Deventer' is opgenomen dat de coalitie en het college zich blijven inzetten op de goede bereikbaarheid van Deventer, met een ideale ligging tussen Randstad, Oost-Nederland en Duitsland.

Door de hiervoor genoemde opgave vanuit het Rijk is de bereikbaarheid van Deventer op langere termijn in het geding. Gelet op het in de raad vastgestelde collegeakkoord, mag van het college verwacht worden dat zij hierop acteert. In dit geval is in regioverband en samen met andere aanliggende regio's dit onder de aandacht gebracht.

**Vraag 2:**

Waarop is het getal van 40.000 woningen gebaseerd? (op welke exacte woningbouwplannen wordt gedoeld)

**Antwoord:**

Het getal van 40.000 woningen is genoemd bij het vaststellen van het woningbouwprogramma van de Cleantech Regio. Hoewel het woningbouwprogramma zich richt op een aantal van 21.000 nieuwe woningen voor 2030 (inclusief Deventer), is genoemd dat de Cleantech Regio uiteindelijk wil inzetten op 40.000 woningen in 2040. Dit is overigens geen doel op zich, maar hangt samen met de kwaliteit en ontwikkeling van de woonmarkt. Voor deze lange termijn zijn geen exacte woningbouwplannen in de regio in beeld. In de raadsmededeling over de herijking van de woonagenda Cleantech Regio (8 december 2020) is aangegeven dat voor het bepalen van de langere termijnstrategie er meerdere trajecten relevant zijn. Het debat over de doelen en groeiambitie van Deventer wordt gevoerd vanuit "Wonen en Voorzieningen".

**Vraag 3:**

In Deventer moet er nog worden gesproken en besloten over het "plan Wonen en voorzieningen". De raad heeft in een wensen- en bedenkingensessie weliswaar aangegeven dat het gewenst is om scenario 4 uit te werken (autonoom 7000+4000 extra woningen) maar er moet nog een formeel raadsbesluit worden genomen over de gewenste richting en aantallen (op basis van een onderbouwing/analyse van de gevolgen die nu nog ontbreekt). Er is dus ons inziens nog niet gezegd dat we ook voor dat scenario gaan kiezen. De vraag is : Welk aantal woningen/inwoners van Deventer heeft de burgemeester in zijn "noodklok-oproep" betrokken?

**Antwoord:**

De gemeente Deventer c.q. de gemeenteraad van Deventer zal inderdaad een concrete ambitie voor de langere termijn vaststellen. Dit geldt overigens ook voor een regionale insteek voor de langere termijn. De indicatieve 40.000 woningen zijn daarom ook niet te herleiden naar gemeente of locatie.

**Vraag 4:**

Het beeld dat werknemers in de file belanden omdat ze niet op tijd op hun werk kunnen zijn is wel erg verouderd. Is men bekend met de thuiswerkmogelijkheden en flexibele werktijden? Zo ja, waarom wordt dan zo'n uitspraak gedaan?

**Antwoord:**

In de Integrale MobiliteitsAnalyse (IMA) zijn de mobiliteitsopgaven in beeld gebracht. Bij de scenario's is rekening gehouden met de nieuwe inzichten over thuiswerken. Dit leidt tot minder woon-werk verplaatsingen in de spits. De voorspelde congestie en vertraging op de A1 zijn daarom des te meer zorgelijk.

**Vraag 5:**

De lobby lijkt erg gericht te zijn op meer asfalt. Dit terwijl er volop kansen liggen voor openbaar vervoer. In het kader van De Kien is gesproken over een OV-knooppunt in samenwerking met onder andere NS en ProRail.

- Op welke manier wordt er vanuit het college gelobbyd voor de verbeteringen in het Openbaar vervoer (bijvoorbeeld de extra stations in Diepenveen/Bathmen, verbeteringen dienstregeling Colmschate, enkelbaanspoor naar Zwolle, behoud Internationale trein, (interregionaal) busvervoer)?
- Wat is de stand van zaken met betrekking tot Handelingsperspectief OV-Knooppunt?

**Antwoord:**

De urgente aandacht die de regio's in dit verband vragen, is zeker ook gericht op verbeteringen in het spoor. Juist door het verbeteren van de mogelijkheden voor personenvervoer op het spoor, kan het gebruik van de auto worden afgeremd (en daarmee de congestie en vertraging). De regio's roepen op om samen met het ministerie, een integraal onderzoek uit te voeren, zowel voor de auto als het spoor. Dat is belangrijk omdat het ToekomstBeeld Openbaar Vervoer 2040 de komende periode uitgewerkt wordt. Veel van de oplossingen op het spoor hangen hier mee samen, zoals de internationale trein, het goederenvervoer en de spoorverdubbeling tussen Deventer en Olst. Deze laatste maatregel maakt het treinnet ter plaatse robuuster en kan meer spoorvervoer aanbieden door introductie van een snellere IC in combinatie met sprinters en mogelijk extra stations, waaronder in Diepenveen/Platvoet.

Op gemeentelijk niveau blijft eveneens aandacht voor verbetering van het openbaar vervoer, waarbij de (nasleep van de) coronacrisis vanzelfsprekend vooralsnog een grote uitdaging geeft. Gesprekken met betrokken openbaar vervoerpartners zijn eveneens een onderdeel. Zo kan de woningbouwopgave in Bathmen aanleiding geven om opnieuw in overleg te gaan over een station ter plaatse. In deze gesprekken zal de relatie moeten liggen tussen het behoud en versnellen van de internationale en interregionale treinverbindingen (w.o. de Berlijntrein) en het verbeteren van de lokale bereikbaarheid.

Het goed functioneren van het OV knooppunt is van belang voor de bereikbaarheid van Deventer en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Hierbij bestaat een relatie met ruimtelijke ontwikkelingen nabij het knooppunt. ProRail en de gemeente Deventer, stellen in samenwerking met provincie Overijssel, NS Stations en Keolis een handelingsperspectief op.

In het handelingsperspectief wordt beschreven hoe het station Deventer naar de toekomst robuust kan blijven of nog robuuster kan worden, vanuit NS/ProRail, met als doel om de klant beter te bedienen. Deventer heeft daar een aantal onderdelen ingebracht die een nadrukkelijke relatie hebben met een ruimere omgeving. Die zijn verwerkt in het concept ontwikkelperspectief De Kien. Dit wordt aan de Raad ter vaststelling aangeboden. Elementen als een tussenwijkse fietsverbinding, fietsenstalling aan de kant van Voorstad, het integraal benaderen van het parkeervraagstuk zijn daarvan belangrijke voorbeelden.

Wat betreft het wegverkeer zal de uitstoot door het autoverkeer en het vrachtverkeer de komende jaren afnemen door diverse maatregelen. In het Klimaatakkoord is bijvoorbeeld opgenomen dat vanaf 2030 in Nederland alleen elektrische auto's nieuw verkocht worden.

**Vraag 6:**

In het artikel wordt concreet gesproken over oplossingsrichtingen. Welke verkeerskundige cijfers /analyses liggen hieraan ten grondslag?

**Antwoord:**

Sommige oplossingsrichtingen zijn onderzocht als bouwstenen voor het ToekomstBeeld Openbaar Vervoer 2040, maar niet alle en zeker niet in samenhang. Daarom is het van belang dat een integraal onderzoek komt naar de bereikbaarheid van de gebieden langs de A1 corridor.

**Vraag 7:**

Het creëren van nieuwe flessenhalzen lijkt het verschuiven van het probleem. Hoe is dit verkeerskundig onderzocht en van welke prognoses (verkeersintensiteiten) is uitgegaan?

**Antwoord:**

Met de verbredingen van de A1 heeft deze op veel plekken meer dan twee rijstroken per richting. Een belangrijke flessenhals blijft het deel tussen Voorthuizen en Apeldoorn. Dit is niet verbreed en er zijn ook geen plannen voor. Dit bleek al in de Nationale Markt- en CapaciteitsAnalyse (NMCA) van 2017 en onlangs weer in de hiervoor genoemde IMA.

**Vraag 8:**

Een toename/verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Amersfoort heeft mogelijk gevolgen voor natuurgebied de Nationale Veluwe (o.a. stikstofdepositie). Welke beoordeling is uitgevoerd?

**Antwoord:**

Er is naar wij weten geen beoordeling uitgevoerd.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,  
de secretaris, de burgemeester,

M.A. Kossen

R.C. König