

1458-15
SMB

STERKE STEDEN, STERKE REGIO

Startnota
Regionaal Structuurplan 2005 - 2020
Knooppunt Arnhem - Nijmegen



provincie
GELDERLAND

VISTA

1458-15

Sterke steden, sterke regio

Startnota
Regionaal Structuurplan 2005 - 2020
Knooppunt Arnhem – Nijmegen

Maart 2004

College van Bestuur
Knooppunt Arnhem - Nijmegen

Gedeputeerde Staten
Provincie Gelderland



provincie
GELDERLAND

VISTA

Inhoud

Ten geleide	6
Bestuursverklaring	8
1. Koers: regionale transformatie	12
2. KAN als Europese regio	16
3. Tien transformatieopgaven	26
4. Regionale beleidsagenda	40
5. Vervolg	48
Colofon	54



Ten geleide



Dit is de startnota voor het nieuwe Regionaal Structuurplan KAN voor de periode 2005 – 2020, waarin de koers en beleidsagenda worden geschetst voor de vernieuwing van het ruimtelijk beleid voor het stedelijk netwerk KAN.

Het doel van deze startnota is tweeledig. Deze nota is ten eerste bedoeld als startschot voor een maatschappelijke discussie over de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het KAN. Daarnaast dient deze nota ook als bouwsteen voor het nieuwe Streekplan van de provincie Gelderland, die naar verwachting eind van het jaar zal verschijnen. Bovendien zal deze nota ook ingezet worden voor de beleidsvoorbereiding van het Rijk (o.a. nota Ruimte).

Deze startnota is het resultaat van een bestuurlijk traject, waarin de verantwoordelijke bestuurders samen richting geven aan de inhoudelijke koers en de hoofdlijnen voor het nieuwe Regionaal Structuurplan KAN. Hiertoe is een bestuursverklaring opgesteld, waarin een aantal richtinggevende strategische keuzen worden gemaakt als opmaat voor de planontwikkeling. Deze startnota kan gezien worden als 'bestuurlijke kop' bovenop de 'Visie stedelijk netwerk KAN' waarin eerder een aantal inhoudelijke thema's nader zijn verkend. In het Regionaal Structuurplan zelf zal het beleid worden vastgelegd.

Deze startnota heeft het karakter van een bestuurlijke discussienota. Het is de bestuurlijke visie waarmee de maatschappelijke discussie met partijen in de regio wordt geopend over de toekomstige ontwikkeling van het stedelijk netwerk KAN. Deze nota heeft derhalve nog geen formele status en bevat geen concrete beleidsvoornemens of beleidsbeslissingen. Het is 'de steen in de vijver' om de dialoog aan te gaan met andere

overheden, maatschappelijke organisaties, private partijen en met burgers en het bedrijfsleven. Met de centrale vraag: is de koers op 'transformatie' de juiste inzet om de kwaliteit van het stedelijk netwerk KAN te versterken en onze regio voldoende concurrerend te houden ten opzichte van andere stedelijke regio's? In hoeverre kan deze bestuurlijk uitgezette koers op draagvlak rekenen?

Wij nodigen u van harte uit deel te nemen aan de discussie en horen graag uw mening over de ruimtelijke ontwikkeling van het stedelijk netwerk KAN in de toekomst.

Bestuursverklaring

Verklaring van het College van Bestuur van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen en Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland over de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het stedelijk netwerk Arnhem – Nijmegen op de lange termijn:

De afgelopen tien jaar heeft het Knooppunt Arnhem – Nijmegen (KAN) als regionaal samenwerkingsverband van 21 gemeenten een grote staat van dienst opgebouwd. Vanuit het Regionaal Structuurplan 1995-2015 hebben de KAN-gemeenten in samenwerking met de provincie Gelderland vele concrete projecten geïnitieerd op het gebied van het gebied van water, landschap, infrastructuur, woningbouw en werkgebieden. Dit kon en kan alleen via een zeer succesvolle regionale samenwerking als stedelijk netwerk avant-la-lettre.

Inmiddels staat het stedelijk netwerk Arnhem – Nijmegen aan de vooravond van een nieuwe fase in haar ontwikkeling. In het licht van veranderende maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen achten wij het hoog tijd om onze bestuurlijke ambities te herijken en ons ruimtelijk beleid te gaan vernieuwen voor de periode na 2005. De laatste maanden hebben we als bestuurders gezamenlijk gewerkt aan het opstellen van deze Startnota Regionaal Structuurplan KAN, waarmee we een nieuwe bestuurlijke koers willen inzetten voor het Regionaal Structuurplan 2005-2015. Tevens is de nota bedoeld als een regionale bouwsteen voor het nieuwe Streekplan Gelderland. Deze startnota kan gezien worden als een 'bestuurlijke kop' op de 'Visie stedelijk netwerk KAN', waarmee we uitdrukking geven aan een gezamenlijke bestuurlijke koers van de provincie en het KAN.

Onze bestuurlijke inzet richten wij op **'het herontwikkelen van het bestaande'**. Na de grote stadsuitbreidingen

van de laatste tien jaar, zoals de Waalsprong Nijmegen en Schuytgraaf Arnhem (waarvoor de uitvoering nog volop blijft doorlopen), willen we voorsorteren op een kwaliteitsimpuls in bestaande gebieden. Onze leidraad is 'regionale transformatie' gericht op een kwaliteitssprong van het stedelijk netwerk KAN als geheel. De essentie is dat we onze bestuurlijke focus verschuiven: *herstructurering, intensivering en functieverandering* van het ruimtegebruik, zowel in bestaand stedelijk gebied als in het landelijk gebied. Met deze koers is echter niet gezegd dat nieuwe stedelijke uitbreidingen niet meer nodig zijn. Het gaat ons om het beter benutten en verder versterken van de aanwezige kwaliteiten in de regio. In dit opzicht beschouwen wij het nieuwe Regionaal Structuurplan 2005 – 2020 als voorloper van een nieuwe generatie regionale plannen, gericht op een kwaliteitimpuls in de bestaande ruimtelijke structuur door middel van herstructurering en transformatie.

Onze bestuurlijke koers geeft aanleiding tot een aantal strategische keuzen voor de verdere ontwikkeling van het stedelijk netwerk KAN. Deze keuzen beschouwen wij als onze regionale agenda, waarmee we richting geven aan de uitwerking van het nieuwe Streekplan alsmede het nieuwe Regionale Structuurplan KAN. Dit betekent dat we een aantal zaken anders gaan doen dan we in het vorige Regionaal Structuurplan 1995-2015 hebben geformuleerd. In essentie staan vijf strategische keuzen centraal voor de vernieuwing van het ruimtelijk beleid:

Strategische keuze 1: KAN extern profileren als (inter)nationaal stedelijk netwerk

Het vigerende structuurplan is sterk intern gericht op de eigen inrichtingsopgaven binnen het KAN. Het nieuwe regionaal structuurplan moet vertrekken vanuit de internationale context en het KAN positioneren als een concurrerend internationaal stedelijk netwerk in Europa.

Strategische keuze 2: Gerichte kwaliteitsimpuls voor de bestaande steden

Waren nieuwe stadsuitbreidingen een belangrijke ratio onder het vorige structuurplan, nu geven maatschappelijke ontwikkelingen aanleiding om meer en beter aandacht te geven aan het verbeteren van ruimtelijke kwaliteit in de bestaande steden via gerichte herstructurering.

Strategische keuze 3: RegioRail KAN: de ruggengraat voor stedelijke ontwikkeling

Nu de infrastructurele ontwikkeling van RegioRail dichterbij komt, moet het nieuwe regionaal structuurplan de ruimtelijke en programmatische mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling benutten door de stations van RegioRail uit te bouwen tot nieuwe subcentra in de regio.

Strategische keuze 4: Vitaliteit van (de dorpen in) het landelijk gebied versterken

Anders dan het vorige structuurplan moet het nieuwe regionaal structuurplan nadrukkelijk ook de vernieuwing van het landelijk gebied centraal stellen, de samenhang met het stedelijk kerngebied herijken en de ontwikkeling van de dorpen in het stedelijk netwerk versterken.

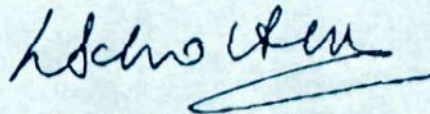
Strategische keuze 5: Water als sturend voor de ontwikkeling van de regio

Als relatief nieuw beleidsthema moet het nieuwe regionaal structuurplan scherp inzetten op de sturende rol van het water in de ruimtelijke ontwikkeling van het stedelijk netwerk KAN, niet alleen in termen van ruimte geven, maar vooral ook als een basis voor planontwikkeling.

Vanuit deze strategische keuzen willen wij het nieuwe Regionaal Structuurplan inzetten als instrument van regionale ontwikkelingsplanologie. Essentie is een veranderende rol van provincie en KAN: van een kaderstellende en toetsende rol naar een ontwikkelende en stimulerende rol. Een actieve rol die verschillend wordt ingevuld naar aard en reikwijdte van de inhoudelijke vraagstukken. Daarom hebben wij de ambitie om het nieuwe Regionaal Structuurplan uitdrukkelijk te koppelen aan een samenhangend perspectief op investeringen en uitvoering. Tenminste, een regionaal structuurplan achten wij niets waard als het beleid niet vertaald wordt in strategische uitvoeringsprojecten, die cruciaal zijn voor de ontwikkeling van het stedelijk netwerk KAN. Het identificeren van dergelijke investeringsprojecten, die uitdrukking geven aan onze bestuurlijke prioriteiten in het regionaal structuurplan, biedt de mogelijkheid onze ambities te koppelen aan geld en grond. Tevens bieden deze projecten kansen voor samenwerking en coalitievorming met maatschappelijke en private partijen, waarbij de kennis, ervaring en middelen van alle betrokken partijen tezamen kunnen leiden tot een kwalitatief hoogwaardige realisatie van de regionale ambities in het KAN.

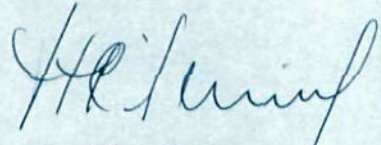
In dit perspectief zien wij de ontwikkeling van het stedelijk netwerk KAN: **sterke steden, sterke regio**. Sterk als steden door het versterken van de bestaande kwaliteiten van de stad door herstructurering en transformatie. Sterk als regio door verbreding van onze bestuurlijke focus naar de rol van het water, naar de dorpen en naar het landelijk gebied als geheel. En sterk als stedelijk netwerk dat werk maakt van investeringen en uitvoering. Kortom, een stedelijk netwerk dat sterk staat door de samenwerking van stad, regio en provincie.

Namens
College van Bestuur
Knooppunt Arnhem – Nijmegen



Mw. drs H.T.M. Scholten
Portefeuillehouder RO

Namens
Gedeputeerde Staten
Provincie Gelderland

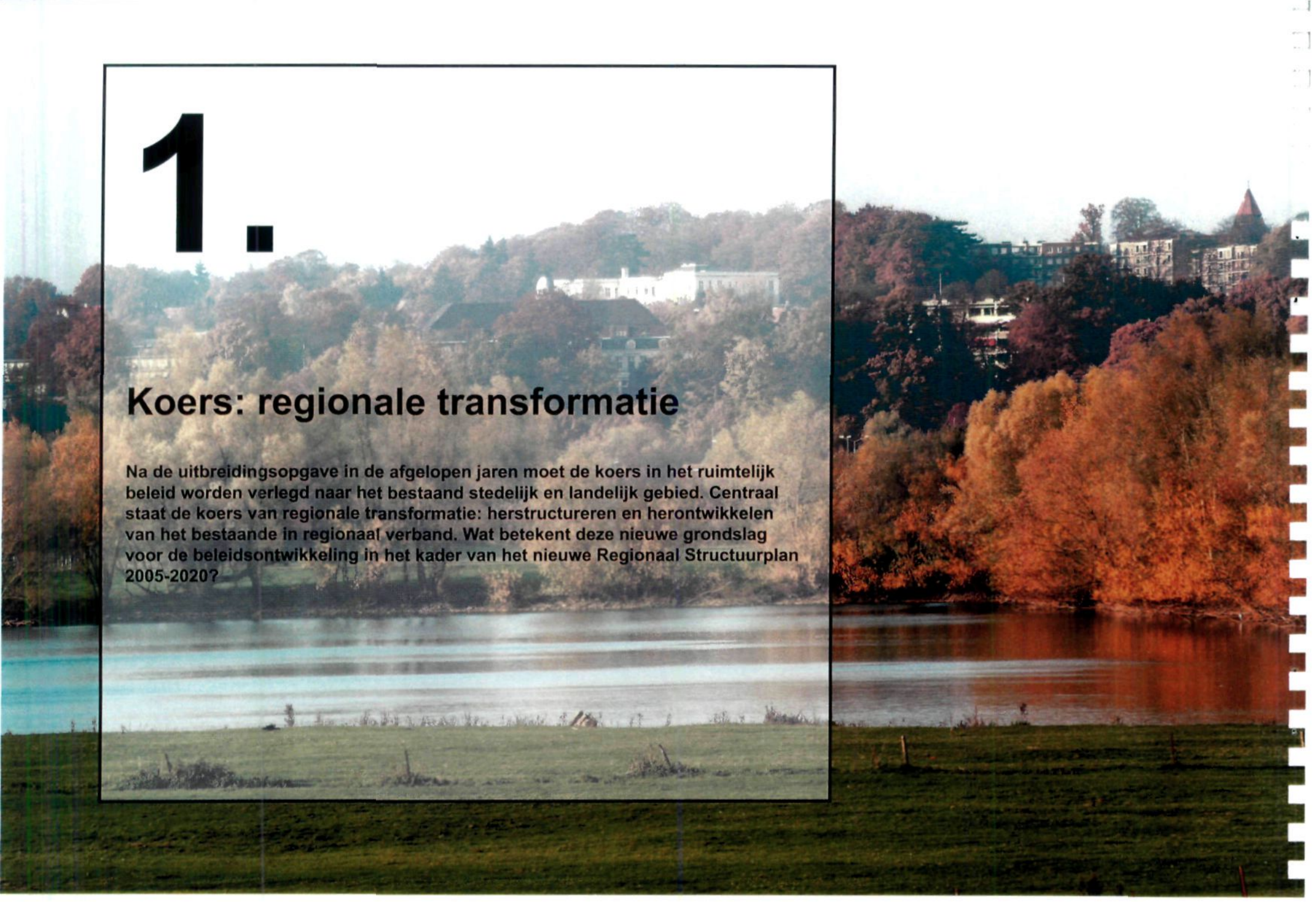


Dhr. Th.H.C. Peters
Gedeputeerde RO

1.

Koers: regionale transformatie

Na de uitbreidingsopgave in de afgelopen jaren moet de koers in het ruimtelijk beleid worden verlegd naar het bestaand stedelijk en landelijk gebied. Centraal staat de koers van regionale transformatie: herstructureren en herontwikkelen van het bestaande in regionaal verband. Wat betekent deze nieuwe grondslag voor de beleidsontwikkeling in het kader van het nieuwe Regionaal Structuurplan 2005-2020?



Koers: van uitbreiding naar transformatie

De afgelopen tien jaar heeft het stedelijk netwerk KAN een sterk dynamische ruimtelijke ontwikkeling gekend. Vooral op gebied van woningbouw, bedrijventerreinen en infrastructuur heeft zich al een aantal grote veranderingen voltrokken. Zo is in het KAN een aantal grootschalige woningbouwlocaties volop in uitvoering. Met name in de Waalsprong nabij Nijmegen, Schuytgraaf Arnhem en Westeraam bij Elst leidt de uitvoering reeds tot zichtbare resultaten. Langs de snelweg A12 tussen Arnhem en Duiven en aan de A73 heeft zich in hoog tempo nieuwe bedrijvigheid gevestigd. Er zijn meer gronden voor bedrijventerreinen uitgegeven dan was geraamd in het structuurplan, ondanks het schrappen van het MTC Valburg. Op het gebied van infrastructuur zijn belangrijke stappen vooruitgezet naar het verbeteren van de externe bereikbaarheid door aanleg van de A50 naar Eindhoven en de A30 bij Ede. Daarnaast wordt hard gewerkt aan een hogere kwaliteit van openbaar vervoer door voorbereidingen van RegioRail KAN, vrije busbanen en doorstromingsmaatregelen en de herinrichting van stationsomgevingen. En niet in de laatste plaats is de Betuweroute volop in uitvoering, waarvan de resultaten op diverse plekken in de regio goed zichtbaar worden.

Het is opvallend dat de ruimtelijke ontwikkelingen in het KAN zich grotendeels hebben voltrokken langs de lijnen van het vigerende Regionaal Structuurplan 1995-2015. Tussentijdse evaluatie laat zien dat geformuleerde beleidskaders grotendeels zijn gevolgd. De regionale woningbouw heeft gebundeld in het stedelijk kerngebied plaatsgevonden en ook op gebied van nieuwe bedrijventerreinen en het landschappelijk raamwerk hebben zich nauwelijks ontwikkelingen voorgedaan die in strijd zijn met het vigerende structuurplan. Op

onderdelen laat de uitvoering van het structuurplan nog een gevarieerd beeld zien. De woningproductie op de grote Vinexlocaties loopt achter, maar in bestaand stedelijk gebied zijn tweemaal zoveel woningen gebouwd dan gepland. Ook de landschapsontwikkeling verloopt te traag. En sommige projecten op het gebied van bedrijventerreinen en infrastructuur zijn uitgesteld, geschrapt of verkeren nog in de planstudiefase. Het beleidsmatig schrappen van het MTC Valburg en de Noordoostelijke verbinding Betuweroute springen daarbij het meest in het oog.

Voor de periode tot 2020 is de noodzaak tot een substantiële uitbreiding van het stedelijk gebied aanzienlijk minder groot dan ten tijde van het opstellen van het vorige structuurplan. Met de realisatie van de grote stadsuitbreidingen van de Waalsprong en Schuytgraaf wordt grotendeels voorzien in de behoefte aan nieuwe woningen. Ook de behoefte aan nieuwe bedrijvenlocaties is beperkt en kan vooralsnog in de drie concentratiegebieden (zones A12, A73, A15) gerealiseerd worden. Op termijn kunnen nog beperkte toevoegingen noodzakelijk zijn. Naast de relatief beperkte omvang van nieuwe ruimteclaims, geven nieuwe ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen aanleiding om aandacht te geven aan het bestaande stedelijk gebied en aan de veranderingen in het landelijk gebied. Zo is de behoefte aan centrumstedelijk en centrumdorps wonen fors toegenomen, zowel door vergrijzing als ook bij de starters. In het landelijk gebied gaan op grote schaal agrarische gebouwen vrijkomen voor ander gebruik. Daarnaast blijft de behoefte aan landelijk wonen in een groene omgeving aanhouden. Dergelijke ontwikkelingen bieden goede kansen en mogelijkheden voor de herontwikkeling van de bestaande steden, maar evenzeer van het landelijk gebied.

Doelen: wat is transformatie? En waarom?

Was de behoefte aan nieuwe stedelijke uitbreidingen en nieuwe bedrijventerreinen nog de belangrijkste ratio onder het vorige structuurplan, in het nieuwe Regionaal Structuurplan zou de transformatie van het bestaand stedelijk en landelijk gebied centraal moeten staan. Het gaat om het herstructureren en herontwikkelen van het bestaande ten behoeve van een kwaliteitssprong van de steden, dorpen en landelijk gebied in het stedelijk netwerk KAN. Dit leidt tot een verschuiving van de focus in het ruimtelijk beleid naar de herstructurering en intensivering van de bestaande steden en dorpen. En daarnaast tot de vernieuwing van het landelijk gebied met een aantal gerichte kwaliteitsingrepen. Vanuit deze focus zijn nieuwe grootschalige uitbreidingen voor wonen en werken zijn niet langer wenselijk. Daarmee is echter niet gezegd dat er geen enkele uitbreiding meer zou mogen plaatsvinden. Immers, in sommige gebieden zijn echter nog beperkte toevoegingen van woningen of bedrijven nodig.

De grondslag van het nieuwe Regionale Structuurplan KAN is de transformatie van het bestaande. In essentie biedt deze transformatieopgave goede meekoppelingen met andere aspecten van de regionale ontwikkeling: economisch, sociaal en cultureel. In dit opzicht wordt met de transformatie getracht een brede spin-off te bereiken in de kwaliteit van het stedelijk netwerk KAN als een aantrekkelijke en leefbare regio ('the good life'). Het KAN staat voor de opgave om bewoners, ondernemers en recreanten te (blijven) binden aan de regio. De centrale doelstelling voor het ruimtelijk beleid moet gericht zijn op het scheppen van **ruimtelijke keuzevrijheid** voor de activiteiten van bewoners en bedrijven door het vergroten van de regionale differentiatie in het aanbod van wonen, werken en recreëren.

Hoewel de relaties met economische, sociale en culturele aspecten van de transformatie terdege worden onderkend, beperkt deze Startnota zich tot ruimtelijk relevante aspecten, die van betekenis zijn voor het nieuwe regionale structuurplan. Dit leidt tot de volgende doelen die in de transformatieopgave van het stedelijk netwerk KAN worden nagestreefd:

- **Vergroten van de concurrentiepositie: impuls economisch vestigingsklimaat**
- **Ongedeelde regio: reduceren van sociale onbalans in de regio (steden versus dorpen)**
- **Versterken van het kernnet openbaar vervoer (m.n. exploitatie van RegioRail)**
- **Ruimte (vrij)maken ten behoeve van de waterveiligheid**
- **Behoud en versterken van de vitaliteit van het platteland (inclusief dorpen)**

Naar een schaa sprong in transformatie

De opgave voor transformatie kan op drie manieren – al dan niet in combinatie – betekenis geven aan het ruimtelijk beleid en de ruimtelijke inrichting sturen. Ten eerste is transformatie gericht op **herstructurering** om een nieuwe kwaliteitsimpuls te realiseren in specifieke gebieden en plekken. Ten tweede kan transformatie nieuwe mogelijkheden scheppen voor **intensivering** van de huidige functies gericht op nieuwe functiecombinaties en meervoudig ruimtegebruik. Tenslotte leidt transformatie soms ook tot **functie verandering**, waarbij in onbruik geraakte terreinen worden herontwikkeld en de huidige functie wordt ingewisseld voor nieuwe bestemmingen. In het onderstaande schema worden ter illustratie een aantal voorbeelden van transformatie aangegeven, waarbij niet alleen het stedelijk gebied maar evenzeer het landelijk gebied object van transformatie is.

Het is opvallend dat de huidige vormen van herstructurering en transformatie sterk lokaal van karakter zijn. *De stedelijke vernieuwing is over het algemeen sterk gericht op het wijk- en buurtniveau en met name gericht op de naoorlogse woonwijken.* Dit wordt beleidsmatig nog eens versterkt door het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV en IPSV) die vooral stedelijke projecten op lokaal niveau ondersteunen. Hetzelfde geldt op rijksniveau voor het Grote Stedenbeleid (GSB) voor de dertig grote steden: selectie van de 50 + 6 zogenoemde 'achterstandsbuurten' door het Rijk weerspiegelt de lokale aanpak ervan. Maar ook voor het landelijk gebied is dit zichtbaar: de discussie over vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen en 'ruimte voor ruimte' wordt bijvoorbeeld nog sterk belicht op het lokale niveau van het boerenerf. De regionale context is echter meer dan de optelsom van lokale projecten.

worden gegeven. Dan gaat het bij uitstek om concrete maatregelen die alleen op (boven)regionaal niveau georganiseerd kunnen worden, zoals het verbeteren van bereikbaarheid of de ontwikkeling van natuur en landschap. Van dergelijke regionale maatregelen kan een impuls uitgaan voor allerlei lokale transformaties. *Hierdoor zal de historisch opgebouwde stad met 'concentrische ringen' rond het stadscentrum sterk van kleur gaan verschieten.* In het stedelijk gebied kunnen bijvoorbeeld mogelijkheden voor verdichting en intensivering ontstaan rond goed bereikbare knooppunten van infrastructuur elders in de regio. Tegelijkertijd kan het wenselijk zijn het stedelijk ruimtegebruik te verdunnen in en rond waardevolle natuurgebieden of kwetsbare landschappelijke overgangen. Een dergelijke transformatie leidt op de lange termijn tot een grotere diversiteit in stedelijke en landelijke woon- en werkmilieus

Landelijke milieus	TRANSFORMATIE	Stedelijke milieus
Extensivering in lage komgronden	Herstructurering (specifieke kwaliteitsimpuls)	Vernieuwing naoorlogse woningvoorraad
Landelijk wonen op landschapsgradienten	Intensivering (meervoudig ruimtegebruik)	Stedelijke verdichting op knooppunten
Van landbouw naar natuurgebied	Funcieverandering (hergebruik nieuwe bestemming)	Stedelijk wonen op oude bedrijventerreinen

Terwijl het ruimtelijk beleid al sterk is geregionaliseerd, worden in de herstructurering de ambities en differentiatie op een te laag schaalniveau vastgesteld. Vanuit het perspectief van het stedelijk netwerk is het noodzakelijk dat in de transformatieopgave een schaa sprong wordt gemaakt naar het niveau van de regio. In dit verband gaat het om het optimaliseren van de regionale condities waarbinnen de transformatie lokaal invulling kan

binnen het stedelijk netwerk als geheel. Bovendien kan regionaal gestuurd worden op de samenhang en complementariteit tussen transformaties in het stedelijk en landelijk gebied in termen van programma, fasering en middelen.

A photograph of a high-speed train, specifically a TGV, on a railway track. The train is white with a red stripe and is moving towards the viewer. The background shows a complex network of overhead power lines and tracks. The image is used as a background for a presentation slide.

2.

KAN als Europese regio

Een sterke externe oriëntatie op het Europese krachtenveld is een belangrijk punt van vernieuwing voor het nieuwe regionale structuurplan. Het gaat dan om het versterken van de concurrentiepositie van het KAN als (inter)nationaal stedelijk netwerk binnen Europa. Welke positie en betekenis ontwikkelt het KAN in het Europa van morgen? En welke maatregelen en projecten geven een impuls aan de regionale transformatie?

Positionering van het KAN

Voor het positioneren van het KAN in Europees verband maken we een onderscheid in drie schaalniveaus, waarbij het KAN als regionaal samenwerkingsverband steeds een andere positie inneemt en andere betekenis krijgt. Voor de externe oriëntatie van het KAN kunnen drie niveaus worden onderscheiden:

Noordwest-Europees niveau:

positie tussen grootstedelijke agglomeraties

Positie van het KAN als stedelijke regio op de schaal van de stedenconcurrentie tussen de stedelijke regio's van Amsterdam, Brussel, Düsseldorf/Ruhrgebied en Frankfurt.

Nationaal niveau:

positie tussen nationale stedelijke netwerken

Positie van het KAN op de schaal van verbanden met andere (inter)nationale stedelijke netwerken van Deltametropool, Twente, Brabantstad, Ruhrgebied en Maastricht-Heerlen-Aken-Luik.

Euregionaal niveau:

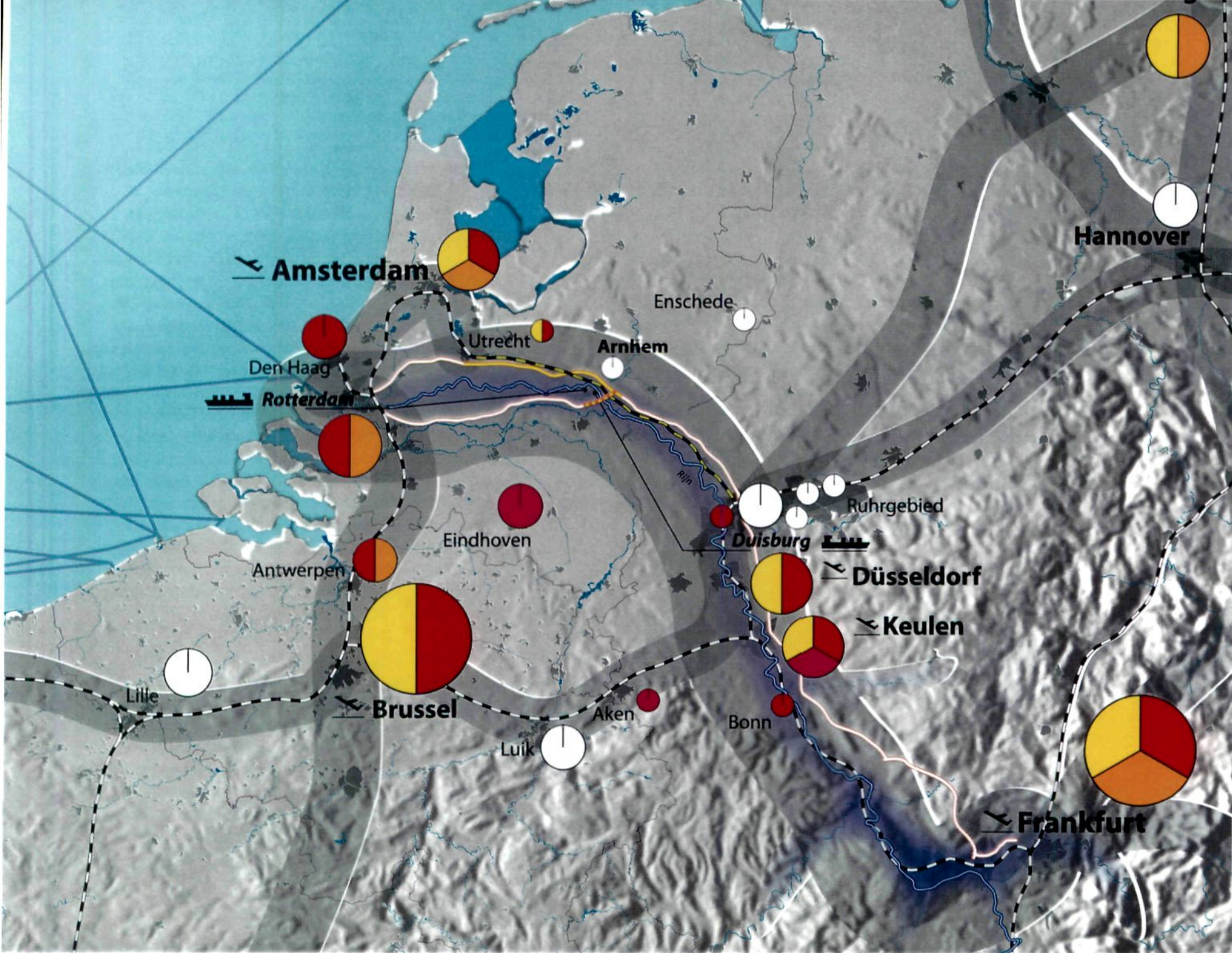
positie tussen directe burelen

Positie van het KAN met directe burelen op de schaal van de grensoverschrijdende Euregio, waarbij het gaat om de relaties met Emmerich, Kleve, Wageningen, Oss en Noordoost-Brabant.

1. Noordwest-Europa: KAN tussen grootstedelijke agglomeraties

Een groeiende internationale diensteneconomie, met sterke nadruk op het onderscheidend vermogen in kennis, stedelijke cultuur en bereikbaarheid, in combinatie met de Europese eenwording zal van grote invloed zijn op de ontwikkeling van het KAN. De economische en culturele kracht van het KAN zal aan betekenis toenemen naarmate de landsgrenzen binnen Europa verder afkalven. Door het verdwijnen van Europese binnengrenzen zal het huidige Europa der nationale landen transformeren in een Europa van metropolitane steden. Veeleer zal sprake zijn van een internationale stedenconcurrentie, waarin kennis, cultuur en organiserend vermogen de belangrijkste factoren zijn. Met het oog op die toekomst moet op dit niveau gewerkt worden aan het onderscheidende karakter van de steden binnen het KAN (en minder de regio als eigenstandige entiteit). Het ontwikkelen van meer complementariteit tussen de beide steden, aangevuld met de kwaliteiten van de regio, biedt perspectieven. Ook met de unieke kwaliteiten van het gevarieerde en aantrekkelijke rivierenlandschap kunnen de steden zich onderscheiden van andere stedelijke regio's.

Een van de belangrijkste basiscondities voor het versterken van het concurrerend vermogen van de steden Arnhem en Nijmegen is een directe aansluiting op de internationale netwerken van infrastructuur. De ontwikkeling van het Trans-Europese netwerk van hogesnelheidslijnen heeft voor de steden een bijzondere betekenis. Een directe verknoping met de HSL via station Arnhem zal nog extra inspanningen vergen. Immers, het Europese HSL-netwerk komt straks niet verder dan



twee ver van het KAN verwijderde punten: Amsterdam en Duisburg. Het Duitse HSL-netwerk loopt tot aan Duisburg voor de verbinding met Frankfurt en Berlijn. Voor het traject Brussel – Amsterdam is de uitvoering volop aan de gang. Een belangrijke ontbrekende schakel in het Europese HSL-netwerk is de ontwikkeling van het traject Amsterdam – Duisburg (HSL-oost). In het bijzonder vormt het traject Utrecht – Oberhausen de zwakke schakel: hier zijn extra investeringen nodig om dit baanvak geschikt te maken voor snelheden van 200 km/u.

Mede door de economische potenties van het HSL-station is vooral Arnhem een belangrijke troefkaart van het KAN in de internationale stedenconcurrentie. In dit opzicht moet vooral het concurrentieprofiel van Arnhem worden verbreed en op een hoger kwaliteitsniveau worden gebracht. De kracht van de stad zit nu vooral in commerciële diensten en cultuurinstellingen van nationaal belang. Dit kan worden verbreed en uitgebouwd naar meer kennisintensieve functies en meer hoogwaardige culturele en creatieve dienstverlening. Een groot, bijzonder museum voor moderne kunsten kan bijvoorbeeld een belangrijke impuls aan het stadshart geven. Met dergelijke initiatieven zou Arnhem als stad en in het verlengde hiervan het KAN interessant kunnen worden voor toeristische citytrips. Bij een dergelijke koers past uiteraard ook bescheidenheid: Arnhem doet in dit opzicht niet mee in de Europese eredivisie. Maar omvang of groei is niet de kwestie: klein zijn is prima, als je maar onderscheidend bent ten opzichte van je eigen concurrenten in Noordwest-Europa. Met de ontwikkeling van Rijnboog Arnhem en de Spoorzone/ KoersWest Nijmegen kan hierop worden ingespeeld. Voor deze stedelijke woon-werkmilieus is een goede (auto)bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde. In internationaal verband is niet alleen bereikbaarheid via

spoor, maar ook de bereikbaarheid met de auto via de Europese hoofdtransportassen evenzeer of misschien meer van belang. En juist combinatie van de HSL in relatie tot de Europese snelweg A12 kan een belangrijke impuls geven aan de concurrentiepositie van Arnhem. Voorwaarde is wel dat de snelweg A12 wordt verbreed en dat de onderliggende toegangswegen van/naar Arnhem worden verbeterd in relatie tot de transferfunctie van het HSL-station. Maar ook meer gericht op internationaal goederenvervoer zijn in het KAN nog belangrijke condities voor bereikbaarheid te realiseren. Het gaat hier vooral om het doortrekken van de snelweg A15 tot aan de A12. Daarnaast moeten ook de mogelijkheden voor overslag en distributie in het KAN opnieuw worden bekeken, waarbij een nauwe samenwerking met andere overslagpunten tussen de mainport Rotterdam en het Ruhrgebied, en met name Logport in Duisburg, nieuwe mogelijkheden kan bieden.

Behalve door verkeersinfrastructuur wordt het KAN-gebied ook doorsneden door de grote waterlopen van de Europese rivieren, die verder aflopen naar de beheerste delta onder de zeespiegel in het westen. Van oudsher hebben deze rivieren grote sporen nagelaten in de ontwikkeling van het rivierenlandschap in het KAN. Nadat de hooggelegen stuwval van de Veluwe in het gebied tussen Arnhem en Nijmegen is weggeduwd, hebben de rivieren dit tussengebied verder uitgesleten en is hier een laaggelegen dynamisch rivierenlandschap ontstaan tussen twee hooggelegen stuwwallen. Dit heeft een landschappelijke diversiteit opgeleverd die uniek is in Noordwest-Europa. En inmiddels staan we aan de vooravond van een nieuwe fase in die ontwikkeling. Als gevolg van klimaatverandering, zeespiegelstijging en toenemende regenval zal het gehele stroomgebied van Rijn en Maas vaker te kampen krijgen met een verhoogde

Niveau 1: Noordwest Europa

-  Financiële dienstverlening
 -  Internationale relaties
 -  High-Tech en onderzoek
 -  Doorvoer
 -  Geen enkele functie overheerst
- * Grotere schijf naar mate van belangrijkheid (op basis van 16 sociaal-economische indicatoren)
-  Aansluiten op overslagpunten
 -  Transportassen
 -  Internationale afspraken waterbeheer stroomgebied Rijn
 -  HSL
 -  Ontwikkeling HSL- Oost 200 km/u
 -  Autosnelweg
 -  Verbreding A12
 -  Doortrekken A15



waterafvoer en wateroverlast. Ruimte voor water is het devies, hetgeen niet alleen binnen het KAN geboden moet worden, maar evenzeer ingrijpende maatregelen voor waterberging stroomopwaarts vergen in het Duitse stroomgebied. Voor dergelijke maatregelen voor waterberging zijn goede internationale afspraken nodig.

Agendapunten vanuit internationaal perspectief:

- **Aanleg HSL-oost: traject Utrecht - Oberhausen voor 200 km/u gereed maken**
- **Concurrerend vermogen van HSL-station Arnhem versterken**
- **Doortrekking van de A15 en verbreding van de A12**
- **Aansluiten op overslagpunten tussen Rotterdam - Duisburg (Logport)**
- **Versterking van landschappelijke en natuurwaarden in het rivierengebied**
- **Internationale afspraken over waterberging in stroomgebied van de Rijn**

2. Nationaal: KAN tussen nationale stedelijke netwerken

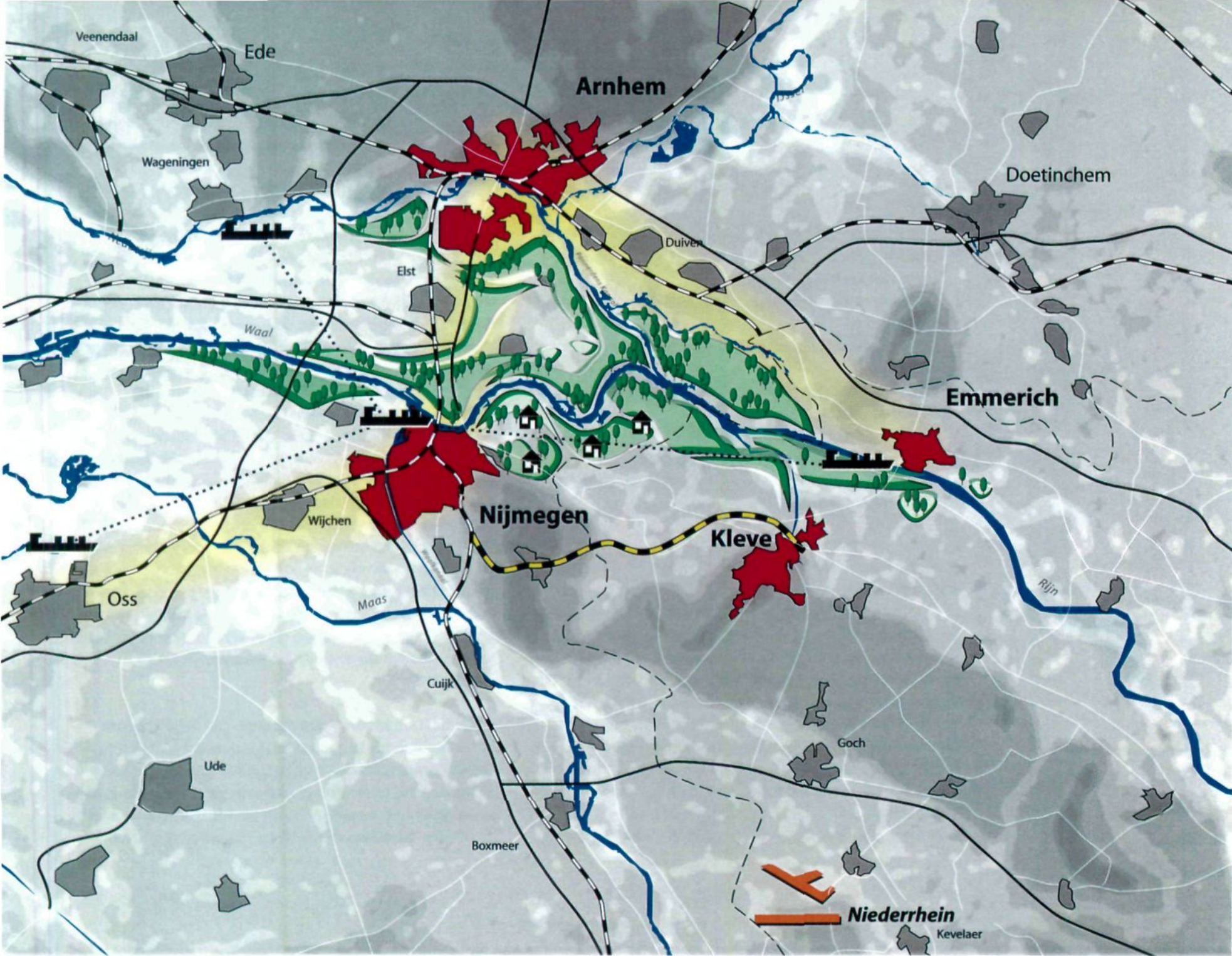
Vanuit nationaal perspectief liggen in de directe omgeving van het KAN drie grote stedelijke netwerken, die zich in hoog tempo ontwikkelen tot metropolitane proporties. De ligging in de intermediaire zone tussen de Deltametropool, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit zal van buitenaf de ontwikkeling van het KAN gaan domineren. Immers, dit deel van Europa gaat steeds meer als één samenhangend gebied functioneren en behoort nu al, in sociaal en economisch opzicht, tot één van de meest hoogwaardige stedelijke systemen in de wereld.

Het KAN onderscheidt zich bij uitstek van andere stedelijke netwerken door de strategische positie op de centrale Europese hoofdtransportas van Deltametropool naar Ruhrgebied en Frankfurt. Het KAN neemt straks een belangrijke schakelfunctie in tussen Brabantstad en Twente, gekoppeld aan het Europese HSL-netwerk. Het succes van zo'n schakelfunctie tussen deze stedelijke netwerken zal echter niet afhangen van de HSL, alswel van de mate waarin het onderliggende interregionale netwerk van infrastructuur wordt verbeterd. Dan gaat het om het verbeteren van de spoorverbinding van Deventer via Arnhem en Den Bosch naar Breda (en vice versa) die als een belangrijke 'feeder' kan gaan functioneren voor zowel de HSL-oost als de HSL-zuid. Hiervoor is onder meer een verdubbeling van de spoorbrug over de Maas nabij Ravenstein nodig. Eenzelfde kwaliteitsverbetering van de bereikbaarheid is te realiseren in het onderliggende autonetwerk door het doortrekken van de A18 (in relatie tot A12). Het vergroten van de wegcapaciteit en doorstroming over de Waal (door verbreding van de A50 of doortrekking van de A73) is evenwel de meest dringende uitbreiding van infrastructuur. Deze capaciteitsvergroting is nodig voor zowel de verbinding van Rotterdam met Midden- en Zuid-Duitsland alsmede voor de groei van het (inter)regionale verkeer tussen de stedelijke netwerken in Oost-Nederland.

Maar het benutten van de strategische ligging alleen is niet voldoende om als stedelijk netwerk KAN tot een scherp onderscheidend vermogen te komen. De sleutel zit in het organiseren van specialisatie en complementariteit in de regionale ontwikkeling. In dit verband zou Arnhem zich meer moeten toeleggen op het versterken van

Niveau 2: Nationaal

-  stedelijke netwerken
-  verbeteren spoorverbinding (HSL-feeder)
-  doortrekken A18
-  vergroten wegcapaciteit
-  ontwikkelen IT-knopen
-  versterken landschapspark Maasduinen



commerciële en zakelijke diensten en stedelijke cultuur (kunst, cultuur, attracties). Nijmegen biedt juist sterke mogelijkheden voor meer kennisintensieve functies rond zorg, onderwijs, onderzoek en hoogwaardige productie en logistiek. Was Arnhem de troefkaart van het KAN in de internationale stedenconcurrentie, op het niveau van stedelijke netwerken speelt Nijmegen een gelijkwaardige, complementaire rol. Nijmegen heeft twee belangrijke dragers die regionaal een grote toegevoegde waarde hebben: kennis en natuur. Dit wordt ingezet door de ontwikkeling van een sterk kenniscluster in Nijmegen Heyendaal en in Winkelsteegh (met vestiging van Philips). Dit kan nog eens een impuls krijgen door een directe aansluiting van het KAN (met Ede en Apeldoorn) op het internet/dataknooppunt AMX Amsterdam, als een 'regionale dependance' van deze mondiale datamainport in Watergraafsmeer Amsterdam.

Ook de tweede kwaliteitsdrager van Nijmegen – natuur – draagt bij een divers, aantrekkelijk vestigingsklimaat, dat ook in economisch opzicht zal renderen. Beide steden en daarmee het stedelijk netwerk als geheel kan profiteren van de hoge landschappelijke kwaliteit en belevingswaarde van rivier en stuwwallen. Naast het rivierenlandschap gaat het om versterking van de ecologische en recreatieve kwaliteit van de Nijmeegse stuwwal door het landschapspark Maasduinen verder te ontwikkelen als een doorgaande landschapsstructuur tussen Nijmegen en Roermond. Dit alles zou voor het KAN als stedelijk netwerk een belangrijke kwaliteitssprong kunnen opleveren. In relatie tot andere stedelijke netwerken wordt het KAN als geheel een belangrijke entiteit, waarbij de samenhang tussen de beide steden verder moet worden versterkt en tot meer complementaire ontwikkeling moeten komen. De kracht van het KAN zit in

de regionale verscheidenheid, maar de eigen combinatie van specifieke kwaliteiten maakt het verschil ten aanzien van andere netwerken.

Agendapunten vanuit nationaal perspectief:

- **Verbetering spoorverbinding Deventer-Arnhem-Breda als feeder voor de HSL**
- **Vergroting van doorstroming en wegcapaciteit over de Waal**
- **Doortrekking van de snelweg A18**
- **Versterking landschapspark Maasduinen (stuwwal Nijmegen tot Roermond)**
- **Ontwikkeling van internetknooppunt AMX Amsterdam voor Oost-Nederland**

3. Euregionaal: KAN tussen de directe burens

In Europees verband is het evenzeer van belang dat het stedelijk netwerk KAN ook direct over haar eigen grenzen kijkt naar de kansen en mogelijkheden die bij de burens in het verschiets kunnen liggen. In dit verband gaat het vooral om de ruimtelijk-functionele relaties met een aantal direct omringende steden rond het KAN-gebied, zoals in de richting van Zutphen, Ede/Wageningen, Oss, maar ook grensoverschrijdend naar Emmerich en Kleve. Met name de samenwerking met deze directe burens over de landsgrens – Kreis Kleve – kan de ontwikkeling van het stedelijk netwerk KAN versterken. Daarbij past de kanttkening dat hiervan geen overdreven verwachtingen mogen worden gekoesterd. Immers, van veel kanten wordt erop gewezen dat de resultaten van ruim 25 jaar grensoverschrijdende samenwerking voor de ruimtelijke ordening vooralsnog beperkt zijn.

Niveau 3: Euregionaal

-  heropening spoorverbinding Nijmegen - Kleve
-  autosnelwegen
-  afstemming benutting haventerminals
-  intensiveren relaties met vliegveld Niederrhein
-  grensoverschrijdend regionaal landschapspark
-  grensoverschrijdende verdringingsprocessen op de woningmarkt
-  stedelijk kerngebied in ontwikkeling

Desalniettemin kan de Euregionale samenwerking in het licht van de Europese eenwording en de toenemende concurrentie tussen stedelijke netwerken de concurrentiekracht van het KAN helpen vergroten. Daarvoor worden tal van initiatieven al verkend en in gang gezet. Zo wordt gedacht aan mogelijkheden voor gezamenlijke acquisitie en promotie van de Euregio op gebied van het economisch vestigingsklimaat en op het gebied van recreatie en toerisme. Ook op het gebied van onderwijs kan de grensoverschrijdende samenwerking verder vorm krijgen met een Campus Kleve als dependance van de Hogeschool Arnhem-Nijmegen in Kleve. Dergelijke initiatieven laten zien dat vooral de functionele relaties tussen het KAN en Kreis Kleve toenemen, hetgeen vooral in sociale en economische termen betekenis heeft.

Dat inwoners en ondernemers van het KAN hun weg over de landsgrens hebben gevonden, wordt ook steeds duidelijker. Inmiddels vindt een Nederlandse suburbanisatie plaats in het aangrenzende Duitse grensgebied. Voornamelijk jonge Nederlandse families verhuizen naar Kranenburg en Emmerich-Elten en verdringen autochtone Duitse woningzoekenden in de Duitse grensgemeenten. Met name in en rond Kranenburg leidt dit tot verdringingseffecten op de woningmarkt. Van een suburbanisatie van Duitse woningzoekenden is geen sprake, hoewel voor werk, onderwijs en winkelen het KAN uitdrukkelijk wel wordt bezocht.

De ruimtelijke effecten van deze groeiende sociaal-economische verbanden zijn vooralsnog beperkt zichtbaar. Maar dan kan veranderen als gevolg van nieuwe ruimtelijk-functionele ontwikkelingen. In het bijzonder gaat het dan om de herontwikkeling

van vliegbasis Niederrhein. Deze basis heeft zijn militaire functie verruild voor de burgerluchtvaart en is inmiddels de vertrekbasis van een snel groeiend aantal vliegmaatschappijen met goedkope vluchten naar steeds meer Europese bestemmingen. De vraag is hoe het KAN de positie van vliegbasis Niederrhein kan benutten. Een betere kwaliteit van de bereikbaarheid vanuit het KAN is hiervoor een voorwaarde. Op lange termijn zou bij voldoende reizigersaanbod de voormalige railverbinding tussen Nijmegen en Kleve kunnen worden heropend, waarbij ook de bereikbaarheid met Niederrhein kan worden verbeterd. Bovendien kan ook de meerwaarde worden onderzocht van een koppeling van logistieke voorzieningen voor goederenvervoer: containerterminal Nijmegen, railterminal Ede, haven Gennep, haven Emmerich en ook vliegveld Niederrhein.

Naarmate de functionele verbanden tussen het KAN en Kreis Kleve steviger worden, zal de (grensoverschrijdende) samenwerking met de burens ook in de ruimtelijke structuur zichtbaar worden. Gedacht kan worden aan verdere uitbreiding van het stedelijk kerngebied Zevenaar-Arnhem-Nijmegen-Wijchen in de richting van Emmerich en richting Oss. In het verlengde van RegioRail KAN ontstaan hierdoor twee hoofdassen in de ruimtelijke ontwikkeling van het stedelijk netwerk. De ene economische ontwikkelingsas kan op termijn ontstaan door de verdere ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen langs de snelweg A12 die reikt tot aan Emmerich. De andere ontwikkelingsas is verbonden aan nieuwe ontwikkelingen langs de spoorlijn naar Den Bosch en de A50 vanuit Nijmegen richting de Brabantse steden. Tussen deze twee ontwikkelingsassen kan grensoverschrijdende samenwerking betekenis krijgen voor de vernieuwing van het landelijk gebied. Op de

lange termijn bestaan grote potenties om het landschap van de Overbetuwe en Gelderse Poort ook over de landsgrens door te ontwikkelen tot een Euregionaal landschapspark. Daarmee zou het stedelijk netwerk KAN een (inter)nationale troefkaart van formaat ontwikkelen voor recreatie en toerisme.

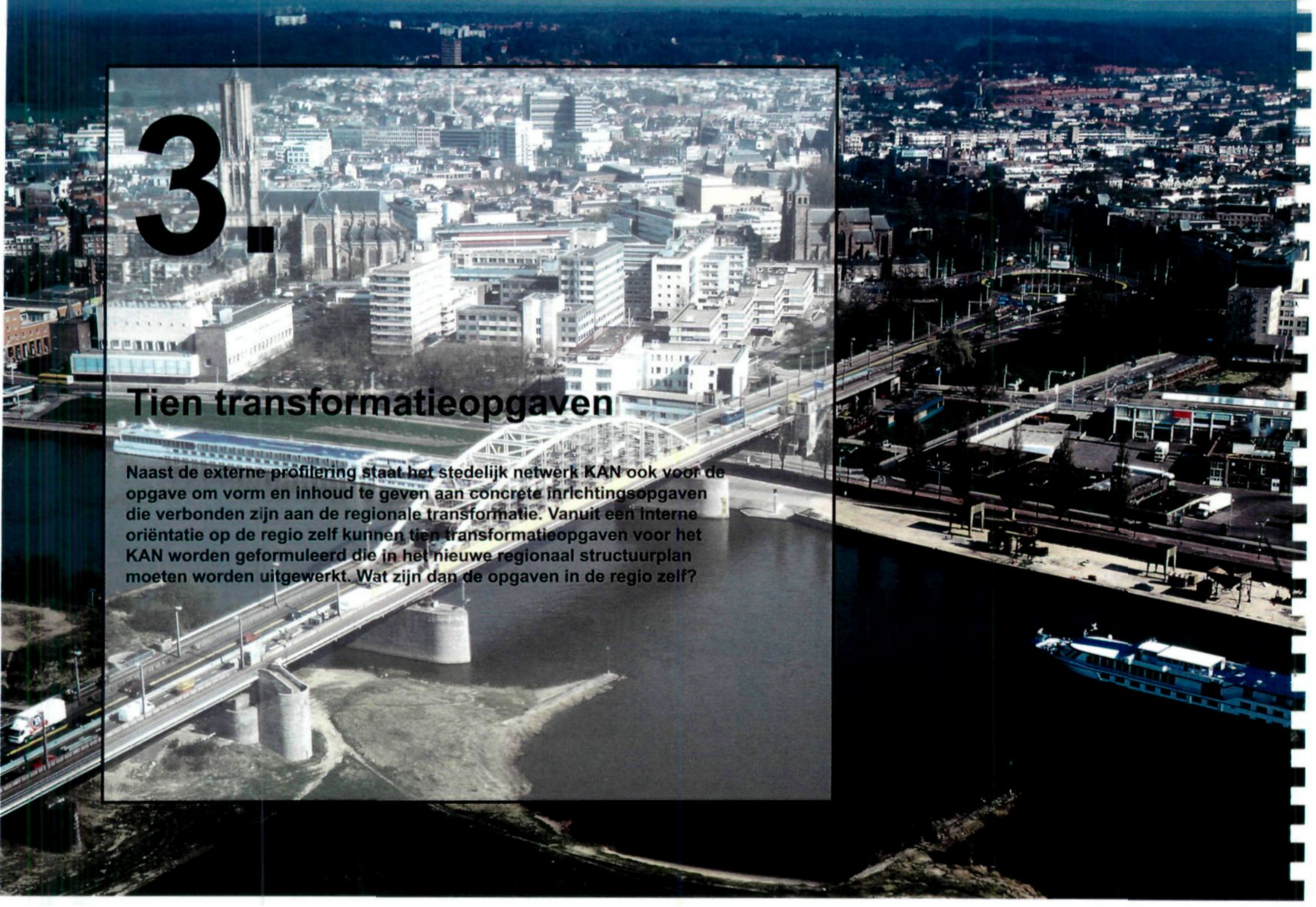
Agendapunten vanuit Euregionaal perspectief:

- ***Gezamenlijke promotie vestigingsklimaat en toerisme***
- ***Optimaliseren van bereikbaarheid met vliegveld Niederrhein***
- ***Heropening railverbinding Nijmegen - Kleve op langere termijn***
- ***Afstemming benutting haven terminals Nijmegen, Oss, Wageningen, Emmerich***
- ***Grensoverschrijdend regionaal Landschapspark; recreatie en toerisme***
- ***Wonen: grensoverschrijdende verdringingsprocessen op de woningmarkt***

3.

Tien transformatieopgaven

Naast de externe profilering staat het stedelijk netwerk KAN ook voor de opgave om vorm en inhoud te geven aan concrete inrichtingsopgaven die verbonden zijn aan de regionale transformatie. Vanuit een interne oriëntatie op de regio zelf kunnen tien transformatieopgaven voor het KAN worden geformuleerd die in het nieuwe regionaal structuurplan moeten worden uitgewerkt. Wat zijn dan de opgaven in de regio zelf?



Ruimtelijke ontwikkeling van het KAN

Centraal in de ruimtelijke structuur van het KAN staat de ontwikkeling van het stedelijk kerngebied: een min of meer verstedelijkte, samenhangende zone die zich uitstrekt van Zevenaar via Arnhem en Nijmegen tot aan Wijchen. Essentieel in dit stedelijk kerngebied is de directe relatie tussen stad en landschap door de inbedding en geleding van een groen raamwerk van waterrijke en landschappelijk waardevolle gebieden. De ontwikkeling van dit stedelijk kerngebied toont de groeiende ruimtelijke samenhang en verwevenheid van de stedelijke gebieden binnen het KAN. Drie ontwikkelingsfasen kunnen worden onderscheiden:

1e fase: 'Twee steden regio'

Ontwikkeling van Arnhem en Nijmegen van elkaar af als twee afzonderlijke steden in de richting van hun toenmalige groeikernen Duiven (ontwikkeling Arnhem richting oosten) en Beuningen en Wijchen (ontwikkeling Nijmegen richting westen). In andere richtingen worden de steden ingesloten door landschappelijk waardevolle gebieden, m.n. de stuwwallen.

2e fase: 'Dubbelstad regio'

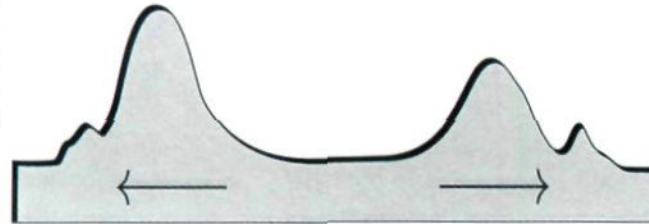
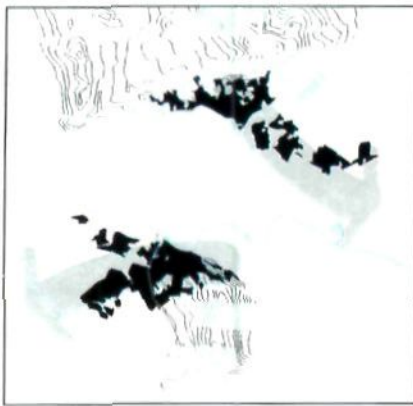
Ontwikkeling van Arnhem en Nijmegen naar elkaar toe door nieuwe stedelijke uitbreidingen en landschapsontwikkeling in het middengebied van de Overbetuwe (met Schuytgraaf, Westeraam en Waalsprong alsmede Park Overbetuwe) waardoor een stedelijk kerngebied ontstaat met groene buffers. Arnhem en Nijmegen raken steeds meer met elkaar verweven.

3e fase: 'Stedelijk netwerk'

Ontwikkeling van de regio als geheel, waarbij Arnhem en Nijmegen onderdeel worden van een stedelijk netwerk, waarvan ook de grotere en kleinere dorpen deel uitmaken. Er is geen dominante aanwijsbare ruimtelijke ontwikkeling meer: op alle fronten en in vele gebieden is stedelijke (her)ontwikkeling aan de gang door herstructurering en transformatie.

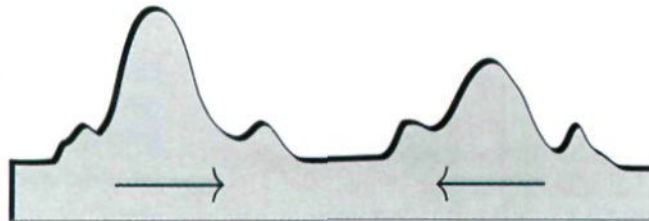
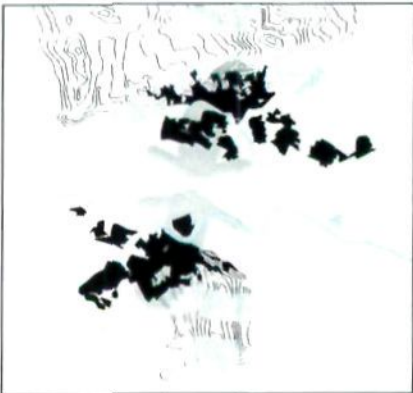
In het licht van de koers op 'regionale transformatie' is de centrale vraag welke ruimtelijke opgaven in het nieuwe regionaal structuurplan moeten worden opgepakt om het KAN verder te ontwikkelen als (inter)nationaal stedelijk netwerk. Welke transformatieopgaven dragen bij aan de doelstellingen voor herstructurering en herontwikkeling van het bestaande? In de discussie van het bestuurlijk kernteam zijn tien transformatieopgaven benoemd (Zie schema).

Deze tien regionale transformatieopgaven laten zien dat de ruimtelijke ontwikkeling van het stedelijk netwerk KAN niet meer te herleiden is tot één thema of één bepaald gebied. Het overzicht laat zien dat een breed spectrum aan ruimtelijke ontwikkelingen aan de orde is: èn in de steden, èn in de voormalige groeikernen, èn in de dorpen en èn in het landelijk gebied. En het gaat over alle ruimtelijke ontwikkelingen: van waterveiligheid tot stedelijke cultuur of van infrastructuur tot landschapsbouw. De transformatieopgaven geven een belangrijke impuls aan een nieuwe ontwikkelingsfase van het stedelijk kerngebied, zoals die zich nu aftekent.



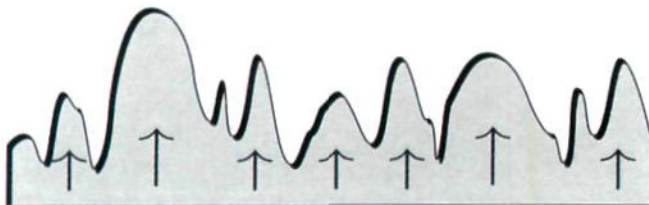
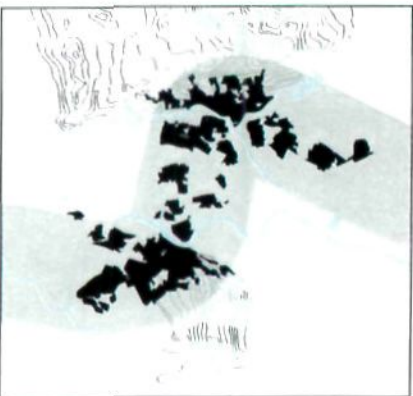
1e fase: 'Twee steden regio'

Ontwikkeling van Arnhem en Nijmegen van elkaar af als twee afzonderlijke steden in de richting van hun toenmalige groeikernen Duiven (ontwikkeling Arnhem richting oosten) en Beuningen en Wijchen (ontwikkeling Nijmegen richting westen). In andere richtingen worden de steden ingesloten door landschappelijk waardevolle gebieden, m.n. de stuwwallen.



2e fase: 'Dubbelstad regio'

Ontwikkeling van Arnhem en Nijmegen naar elkaar toe door nieuwe stedelijke uitbreidingen en landschapsontwikkeling in het middengebied van de Overbetuwe (met Schuytgraaf, Westeraam en Waalsprong alsmede Park Overbetuwe) waardoor een stedelijk kerngebied ontstaat met groene buffers. Arnhem en Nijmegen raken steeds meer met elkaar verweven.

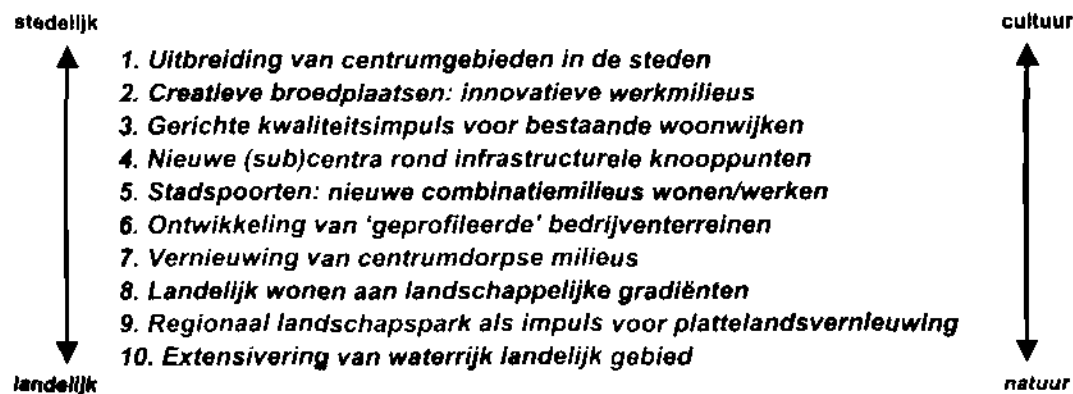


3e fase: 'Stedelijk netwerk'

Ontwikkeling van de regio als geheel, waarbij Arnhem en Nijmegen onderdeel worden van een stedelijk netwerk, waarvan ook de grotere en kleinere dorpen deel uitmaken. Er is geen dominante aanwijsbare ruimtelijke ontwikkeling meer: op alle fronten en in vele gebieden is stedelijke (her)ontwikkeling aan de gang door herstructurering en transformatie.

De ruimtelijke structuur van het stedelijk kerngebied blijft min of meer ongemoeid, maar krijgt juist meer betekenis door het versterken van de interne functionele verbanden als gevolg van herstructurering en transformatie. De potenties van het stedelijk kerngebied worden intensiever benut voor stedelijke en landschappelijke ontwikkelingen. Daarmee vormen de tien transformatieopgaven een belangrijke basis voor de ruimtelijke inrichting van het KAN. En dus ook de grondslag voor het nieuwe regionaal structuurplan.

Tien regionale transformaties als opgave voor het regionaal structuurplan:



1. Uitbreiding van centrumgebieden in steden

Imago en identiteit zijn sleutelbegrippen die voor Arnhem en Nijmegen belangrijk zijn om zichzelf ten opzichte van elkaar binnen en buiten de regio, en zelfs internationaal te profileren (branding). Het gaat om het onderscheidende, culturele karakter van het stedelijk centrum dat juist bepaalde gebruikers en activiteiten aan zich weet te binden. Bij uitbreiding van de centrumgebieden in de steden is de inzet niet alleen het creëren van hoogstedelijke milieus, maar ook om de onderscheidende karakters verder te accentueren. De komst van het HSL-station maakt dit voor Arnhem extra noodzakelijk om zich te kunnen profileren op de lijn Amsterdam – Frankfurt. De bereikbaarheid van het centrum voor auto's en het creëren van transferia is noodzakelijk om de transferfunctie (bijv. van auto naar HSL) van de centra als verkeersknooppunten te waarborgen.

LEGENDA

-  Ontwikkeling: Centrum-Stedelijke milieus
-  Ontwikkeling: Gemengd-Stedelijke milieus
-  Vaarweg (inter-)nationaal
-  Rijksweg (internationaal)
-  Rijksweg (nationaal/regionaal)
-  Uitbreiding stedelijk hoofdwegennet
-  Spoorwegen (HSL/IC)
-  Reactivering Spoorweg
-  Verbeteren bereikbaarheid (OV/Auto)
-  Transferium
-  Station (HSL/IC)
-  Station (regiorail)



2. Creatieve broedplaatsen: innovatieve werkmilieus

Een belangrijke sleutel in de sociaal-economische vitaliteit van de steden Arnhem en Nijmegen is niet alleen het aantrekken en behouden van grote bedrijven (immers: bedrijven = werk = mensen). Wat hiervoor nog belangrijker is, is het scheppen van een zogenaamd 'people climate'. Dat betekent dat creativiteit in al zijn dimensies en facetten gestimuleerd moet worden. Het succes van de stad is gelegen in 'Creating a place where the creative experience can flourish'. Het open staan voor diversiteit in leefstijlen van jonge mensen en het cultiveren daarvan is hierin een belangrijke strategie. Creatieve broedplaatsen zijn plekken waar tegen een lage prijs ruime ontplooiingskansen aanwezig zijn. Deze broedplaatsen zijn het meest kansrijk in de buurt van culturele centra (bioscopen, musea, horeca etc.) en kennisclusters (bijvoorbeeld universiteitencomplex in Nijmegen).

LEGENDA

-  Broedplaatsen; kennis
-  Broedplaatsen; startersmilieus
-  Voorzieningen
 -  onderwijs
 -  cultuur
 -  zorg
-  Stadsgrens

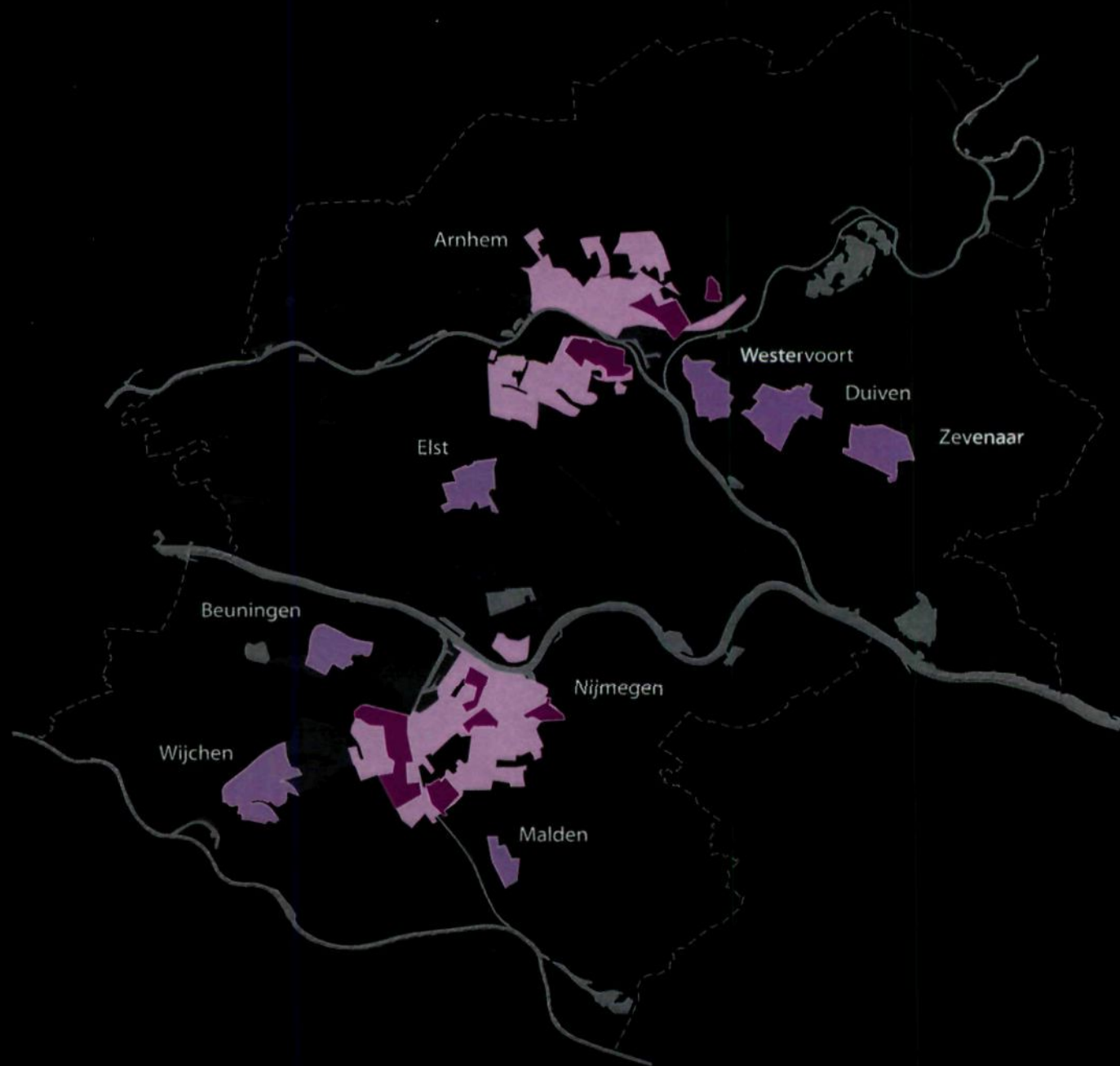


3. Gerichte kwaliteitsimpuls voor bestaande woonwijken

Vernieuwing van woonwijken uit de periode '20-'40 en van direct na de oorlog staat in de steden hoog op de agenda. Differentiatie van de woningvoorraad naar omvang en prijs is voor de toekomst van deze wijken noodzakelijk. De grote vraag op de woningmarkt biedt een nieuw perspectief voor deze wijken. Deze hebben marktpotentie door hun prijs-kwaliteit en door hun ligging in de stad. De behoefte aan woningen voor starters en ouderen is ook hier een belangrijk aandachtspunt. In de overige delen van de steden Arnhem en Nijmegen is het beheer van de openbare ruimte een belangrijk issue. De oudere groei- en opvangkernen Westervoort, Duiven, Zevenaar, Velp, Elst, Beuningen, Wijchen en Malden hebben een kwaliteitsimpuls nodig om sociaal-economisch vitaal te blijven. Deze kernen moeten gaan reageren op demografische ontwikkelingen. Dat vergt zowel aanpassingen in de woningvoorraad als in het voorzieningenniveau (bijvoorbeeld woon-zorgzones) en de bereikbaarheid daarvan.

LEGENDA

-  Stedelijke vernieuwing (voor-) naoorlogse wijken
-  Transformatie groei- en opvangkernen i.v.m. demografische ontwikkeling
-  Stedelijk beheer / openbare ruimte

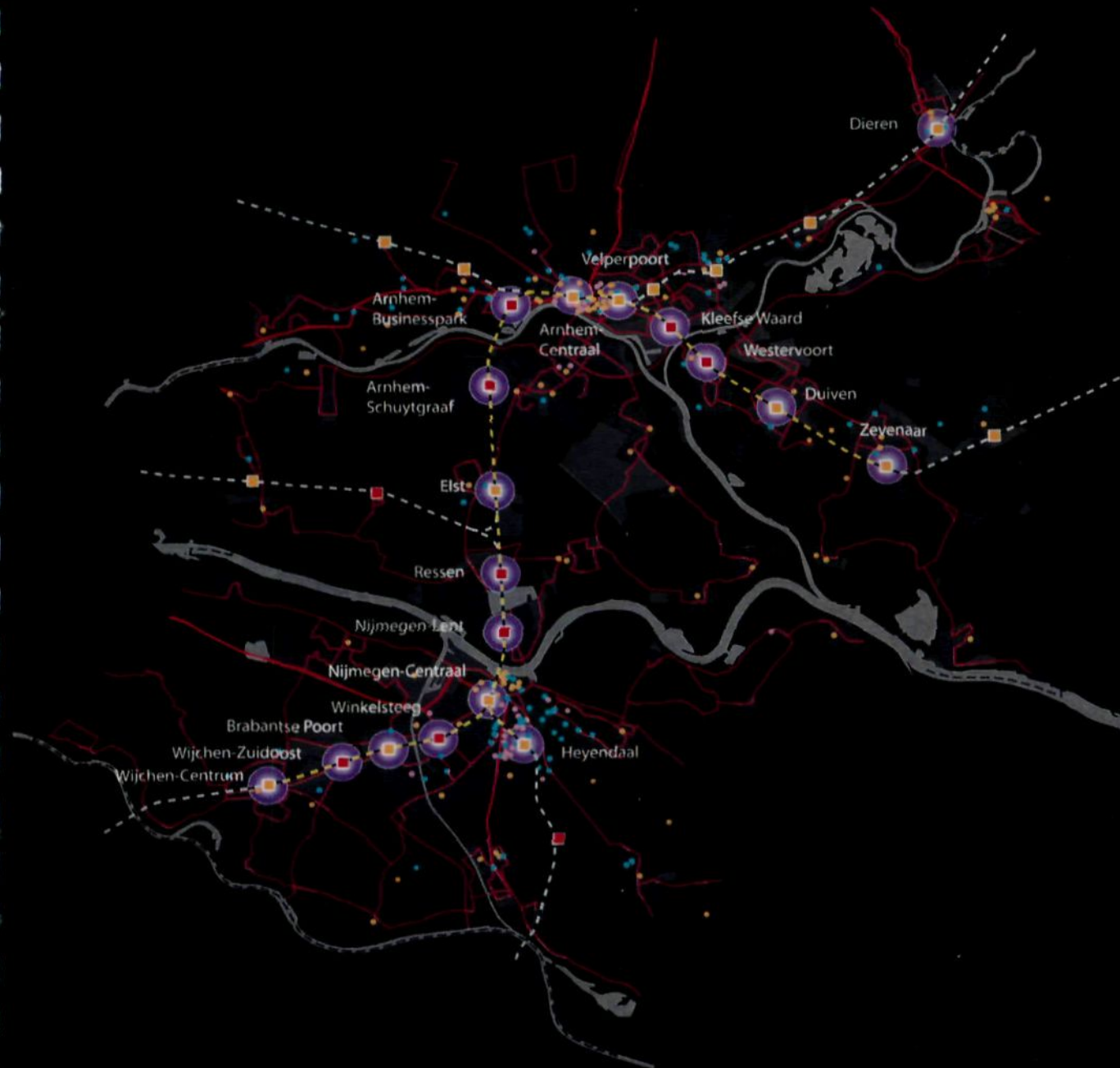


4. Nieuwe (sub)centra rond infrastructurele knooppunten

Als gevolg van goede (multimodale) bereikbaarheid zijn infrastructurele knooppunten aantrekkelijke vestigingsplekken voor stedelijke functies. Knopen hebben dus niet alleen betekenis als 'verkeersmachine', maar vervullen ook een belangrijke rol voor de vestiging van (nieuwe) stedelijke programma's zoals publieksintensieve voorzieningen. De treinstations zijn belangrijke knooppunten waar de trein, bus en auto bij elkaar komen en kunnen als brandpunten worden beschouwd in stedelijke ontwikkeling. Vooral de stationslocaties langs RegioRail vormen de kern van de verstedelijkingsstrategie. De ontwikkeling van deze knopen c.q. centra is gericht op intensivering en het realiseren van functiecombinaties van wonen, werken en publieksintensieve voorzieningen. Profilerings van de verschillende stationslocaties ten opzichte elkaar is hierbij de sleutelgedachte, zij kunnen immers niet allemaal een gelijkwaardige positie in het stedelijke netwerk innemen (differentiatie). Door het toekennen van programma aan de stationslocaties wordt de economische vitaliteit van RegioRail bestendig.

LEGENDA

-  Nieuwe subcentra
-  Voorzieningen
 -  onderwijs
 -  cultuur
 -  zorg
-  Bestaand station
-  Nieuw station
-  Bestaande stoptreinen
-  Extra treindiensten bij realisatie RegioRail KAN
-  Regionale busverbindingen



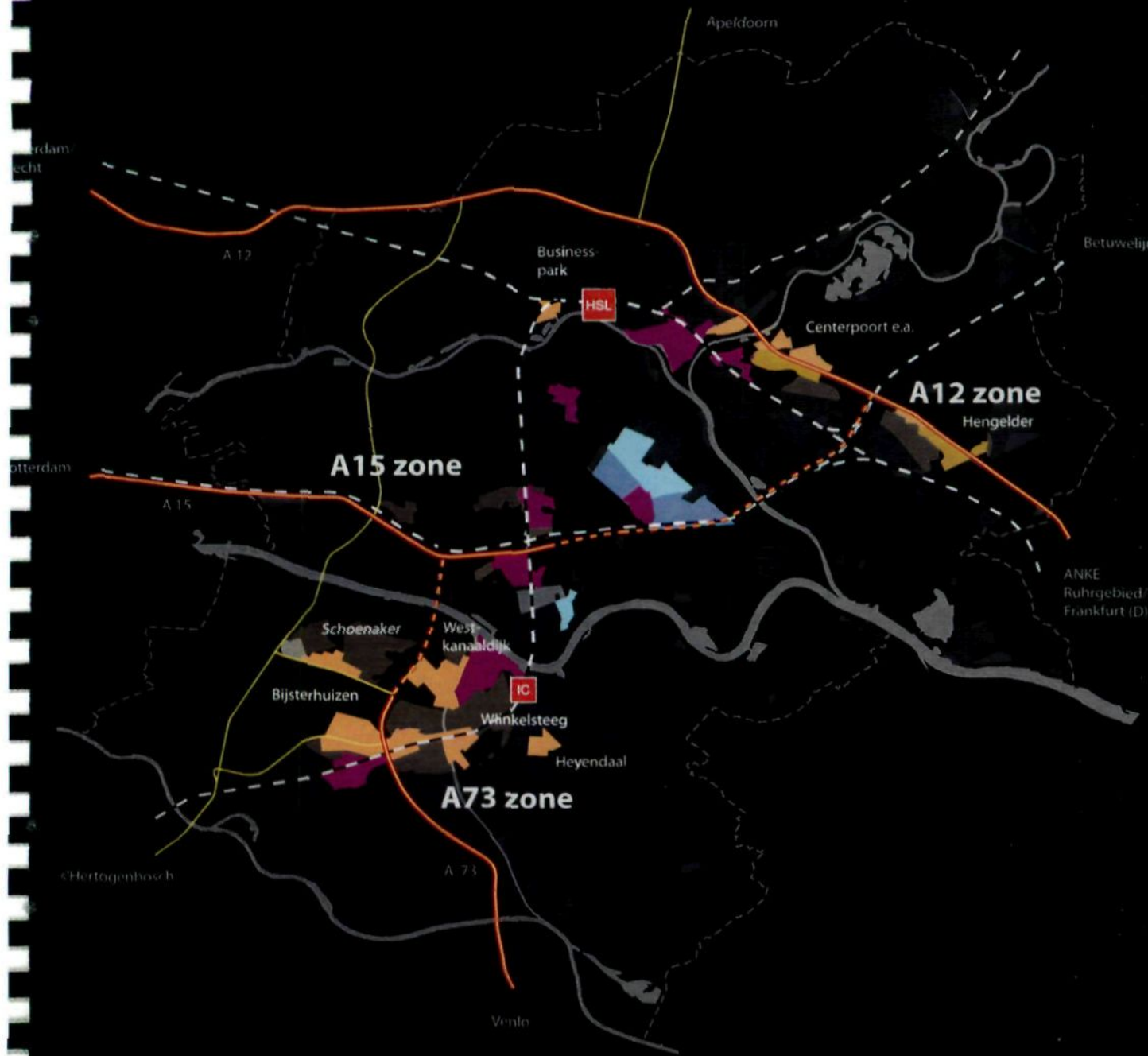
5. Stadspoorten: nieuwe combinatiemilieus wonen/werken

Stadspoorten zijn duidelijk herkenbare kenmerkende plekken waar men de stad via belangrijke invalswegen binnenkomt. Deze poorten tot de stad zijn belangrijke elementen in de beeldvorming, en daarmee het imago van de stad. Vaak worden deze plekken door ruimtelijke verrommeling niet als zodanig ervaren. Versterking of ontwikkeling van stadspoorten rond Arnhem en Nijmegen dragen bij tot identiteit en oriëntatie en behoeven daarom extra aandacht. Het zijn gebieden die de potentie hebben om door nieuwe combinatiemilieus van wonen en werken gezicht te geven aan de stad. Mede door de vaak goede bereikbaarheid zijn dit gebieden met een ideaal vestigingsklimaat. Entrees zijn gebieden rond afslagen en zijn vaak onderhevig aan 'verMacDonaldisering'. Hierdoor dreigt er een zekere vervlakking van identiteit te ontstaan. Door meer sturing te geven en maatwerkoplossingen aan te dragen zullen ook de entrees bijdragen aan de identiteit van de regio

LEGENDA

-  Stadspoorten
-  Entrees
-  Ontwikkelingsgebied
-  Rijksweg (internationaal)
-  Rijksweg (nationaal / regionaal)





6. Ontwikkeling van 'geprofileerde' bedrijventerreinen

Een belangrijke sleutel in de sociaal-economische vitaliteit van het KAN is het aantrekken en behouden van grote en/of gespecialiseerde (inter)nationale bedrijven. Want bedrijven genereren werk en waar werk is zijn mensen. Om een economisch sterke regio te waarborgen is clustering van specialisme, kennis en technologie een belangrijke strategie. Onder andere de bedrijventerreinen met hun gunstige ligging aan de (inter)nationale snelwegen en de aanwezige kennisclusters (Universiteit Nijmegen) zijn belangrijke aanknopingspunten om zich (inter)nationaal en onderling te profileren. Het KAN heeft ook sociaal-cultureel gezien het juiste vestigingsklimaat voor grotere bedrijven. Uit regionaal-economisch onderzoek blijkt namelijk dat steeds meer bedrijven komen en gaan op plekken waar getalenteerde en creatieve mensen wonen. Deze mensen zijn te vinden in de universiteitsstad Nijmegen en het cultureel rijke Arnhem.

LEGENDA

Ontwikkelingszones

-  Herontwikkeling van geprofileerde bedrijventerreinen; hoogwaardig
-  Herontwikkeling van geprofileerde bedrijventerreinen; regulier
-  Nieuwe ontwikkeling glastuinbouw
-  Herstructurering bestaande glastuinbouwgebieden
-  Rijksweg (Internationaal)
-  Rijkswegen (nationaal / regionaal)
-  Spoorweg (HSL/IC)
-  Station (HSL/IC)

7. Vernieuwing van centrumdorpse milieus

Leefbaarheid van het platteland is het centrale thema in vernieuwing van centrumdorpse milieus. Economische vitaliteit, aantal inwoners en de toestand van het voorzieningenniveau zijn belangrijke vraagstukken die moeten worden aangepakt. Met name de dorpen met 2500 – 3500 inwoners dreigen door schaalvergroting steeds vaker scholen, winkels en postkantoren te verliezen. Wellicht kan men door het toevoegen van woningen bijdragen aan het behoud van voorzieningen. Daarnaast is aanwezigheid en bereikbaarheid van voorzieningen en de kwaliteit daarvan erg belangrijk. Om de sociaal-economische vitaliteit van de dorpen met meer dan 3500 inwoners te waarborgen, behoeven deze een kwaliteitsimpuls in het voorzieningenniveau en het wonen. Er moet worden aangesloten op de behoeften van bewoners. Dat betekent reageren op demografische ontwikkelingen: dus vooral woningbouw voor ouderen en starters. Sommige kleinere dorpen met minder dan 2500 inwoners kunnen door hun ligging aan een regionaal recreatief netwerk een nieuwe betekenis krijgen door plaats te bieden aan recreatieve voorzieningen. Ook kunnen deze dorpen een rol vervullen in de vraag naar landelijk wonen.

LEGENDA

-  Dorpen > 3500 inwoners; kwaliteitsimpuls voorzieningen
-  Dorpen 2500 - 3500 inwoners; voorzieningen op peil houden
-  Dorpen < 2500 inwoners; recreatief toeristische voorzieningen





8. Landelijk wonen aan landschappelijke gradiënten

Er moet meer ruimte worden geboden aan landelijk wonen. Het te ontwikkelen beleid voor landelijk wonen moet consumentgericht zijn, gebaseerd op een geleidelijke groei van de woningvoorraad op het platteland, in dorpen en in het buitengebied. Uit onderzoek blijkt dat dit een relatief bescheiden bouwopgave is. De meeste mensen willen wonen in een omgeving met *landelijke kenmerken* en niet perse op het platteland zelf. Deze behoeften kunnen grotendeels worden opgevangen door de dorpen, door middel van nieuwbouw binnen de bebouwde kom of bescheiden uitbreidingen. Landelijk wonen in het buitengebied kan worden ingezet als instrument voor landschapsontwikkeling. Landelijk wonen kan dan op beperkte schaal worden toegestaan onder strikte ruimtelijke voorwaarden. Het gaat om zorgvuldig ontwerp wat betreft locatie, volume, architectonische en landschappelijke inpassing van de woningen. Landelijk wonen is het meest kansrijk op goed bereikbare plekken in een aantrekkelijke landschappelijke omgeving. Deze is vaak te vinden op de landschappelijke gradiënten: hoog-laag, nat-droog en besloten-open.

LEGENDA

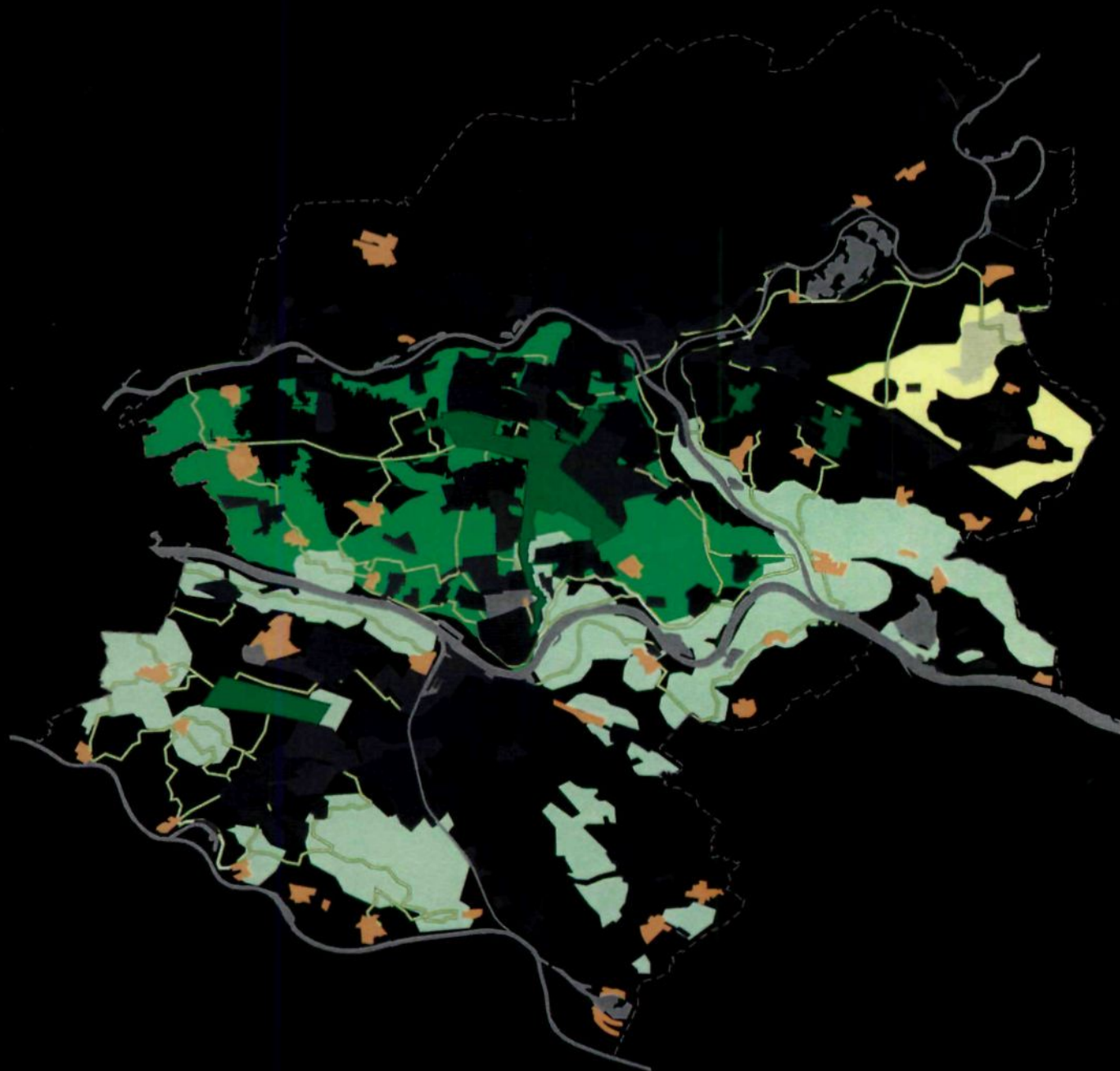
-  Landelijk wonen (oeverwallen/dijk)
-  Dorps wonen (oeverwallen/dijk/stuwwal)
-  Dijk
-  Wegen
-  Bos
-  Uiterwaarden
-  Open water / rivier
-  Waterretentiegebieden

9. Regionaal landschapspark als impuls voor plattelandsvernieuwing

Onder invloed van verschillende maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de toename van welvaart, vrije tijd en mobiliteit, doen nieuwe functies en activiteiten hun intrede in het landelijk gebied. Het landschap verandert steeds meer in een multifunctionele verblijfsruimte waarin naast landbouw, ook functies als recreatie en toerisme, natuur- en landschapsbehoud en wonen steeds belangrijker worden en zelfs de overhand nemen. Deze functionele heroriëntatie van het platteland kan ook benut worden voor versterking van de identiteit en leefbaarheid van het landelijk gebied. Inzet is de ontwikkeling van een regionaal landschapspark waar ruimte wordt gemaakt voor het benutten van archeologische en cultuurhistorische waarden, toeristische en recreatieve voorzieningen, verkoop van agrarische producten, en ook het wonen en werken in vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen. Door deze functies te koppelen middels een recreatief netwerk wordt dit regionale landschapspark een *extra aantrekkelijke omgeving* om in te leven en te recreëren. In samenhang hiermee is er natuurlijk ook aandacht voor natuur- en landschapsontwikkeling. Er zijn ook gebieden waar de landbouw de mogelijkheid krijgt te intensiveren.

LEGENDA

-  Regionaal landschapspark
-  Stedelijk uitloopgebied
-  Dorpen < 2500 inwoners
-  Recreatief netwerk
-  Natuurontwikkelingsgebied
-  Landbouwontwikkelingsgebied
-  Verwevingsgebied



10. Extensivering van waterrijk landelijk gebied

De beleidslijnen 'Ruimte voor de rivier' en 'Waterbeheer 21^e eeuw' zijn het gevolg van onveilige situaties door dreigende overstromingen van rivieren en intensieve, langdurige regenval. Het beleid vraagt om ruimte voor water, een andere aanpak van waterbeheer en geeft wenselijke aanpassingen in de waterhuishoudkundige inrichting aan. Voor KAN betekent dit dat er rivierverruimende maatregelen plaatsvinden door dijkverlegging, verlaging van uiterwaarden en het ontwikkelen van nevengeulen. Verder moet er binnendijs water worden geborgen om overlast in het regionale watersysteem te voorkomen. Het water wordt in eerste instantie geborgen in het bestaande oppervlaktewater-systeem door bijvoorbeeld verbreding van watergangen. Daarnaast worden ook bergingsgebieden aangewezen en ingericht. Bij hoge afvoeren wordt hier water tijdelijk op het maaiveld 'vastgehouden' om afvoerpieken te reduceren. Gemiddeld eens in de 50-100 jaar zullen deze lagergelegen gebieden inunderen. Deze aangewezen gebieden zullen voor dit doel geëxtensiveerd worden en plaats bieden aan bijvoorbeeld natuur en extensieve vormen van landbouw.

LEGENDA

 Extensiveringsgebieden
i.v.m. waterberging

 Rivier

 Hoofdwatergangen

 Dijken

 Uiterwaarden

Relief

hoog

laag



4.

Regionale beleidsagenda

In de vorige hoofdstukken zijn de transformatieopgaven voor het stedelijk netwerk KAN geschetst, inclusief overstijgende maatregelen en ingrepen die hiervoor een belangrijke voorwaarde zijn. Deze opgaven moeten verschillend vertaald worden in het ruimtelijk beleid, afhankelijk van de rol en positie van het KAN. Hoe ziet de beleidsagenda voor het nieuwe Regionaal Structuurplan KAN 2005-2020 eruit?



Het nieuwe Regionale Structuurplan

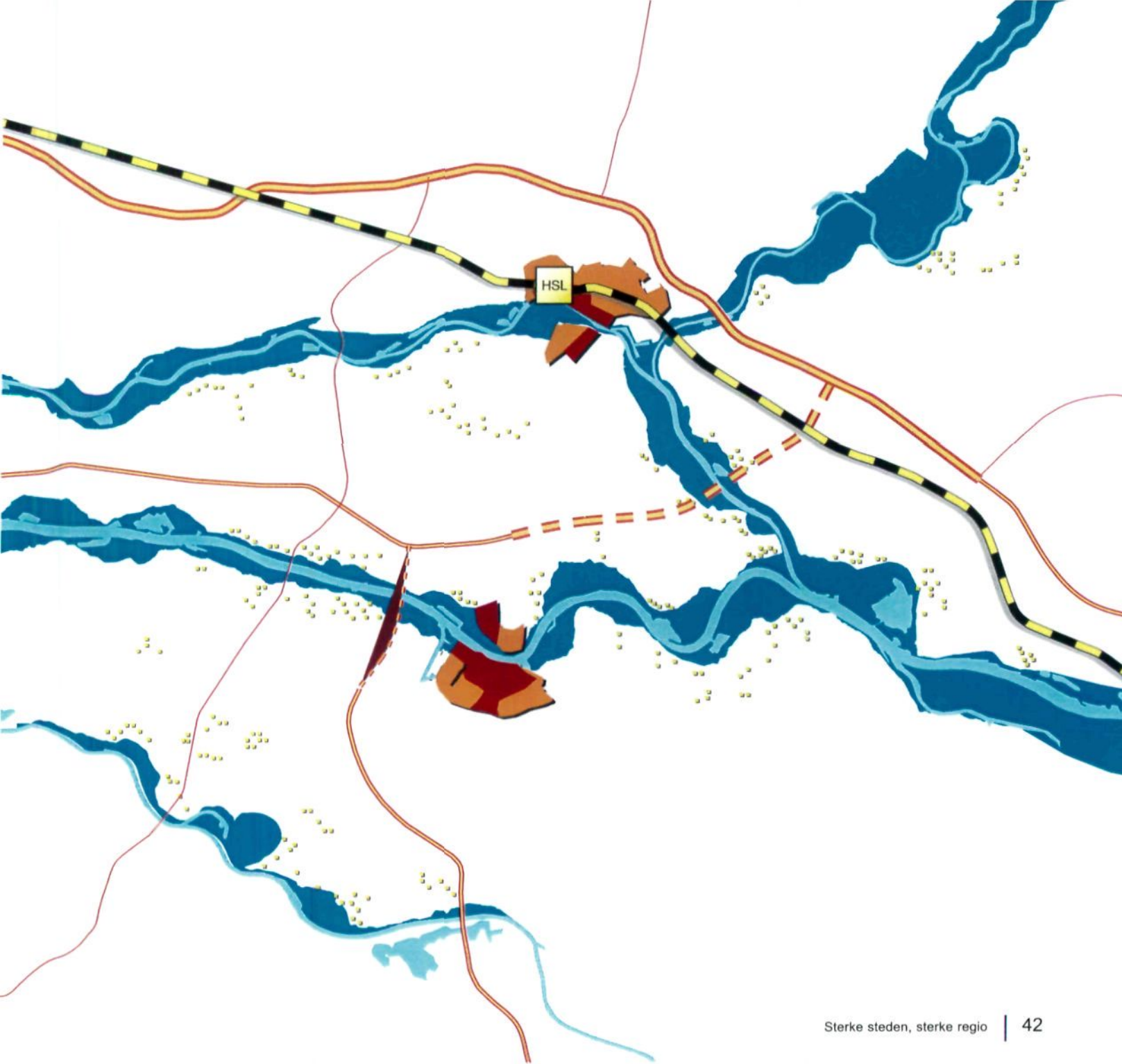
Het nieuwe Regionale Structuurplan KAN is een belangrijk instrument om invulling te geven aan een pro-actieve, ontwikkelingsgerichte rol van het provinciaal en KAN-bestuur. In de voorgaande hoofdstukken zijn enerzijds diverse maatregelen verkend vanuit een externe oriëntatie van het KAN (hoofdstuk 2) en anderzijds maatregelen voor ruimtelijke inrichting binnen de regio (hoofdstuk 3). Met de tien transformatieopgaven voor het KAN, in combinatie met voorwaardenscheppende (infra structuur)maatregelen vanuit de hogere schaalniveaus, ontstaat een inhoudelijke beleidsagenda die sturend is voor de uitwerking in het nieuwe Regionaal Structuurplan KAN 2005 – 2020.

Het provinciaal en KAN-bestuur staan voor de vraag op welke wijze zij met een nieuw regionaal structuurplan vorm en inhoud kunnen geven aan een meer ontwikkelingsgerichte rol. Het KAN moet invulling te geven aan het opdrachtgeverschap voor het structuurplan en kan actief de regie voeren over het proces, waarin publieke en private partijen samen een beleidsperspectief ontwikkelen op de regio. In dit opzicht moet het KAN meer zelfbewust gaan handelen vanuit de eigen kracht. Het zelfbewuste handelen schuilt dan in meer selectiviteit, beter organiserend vermogen en meer uitvoeringsgerichtheid. Voor bepaalde beleidsmaatregelen of strategische projecten dragen andere partijen echter primair verantwoordelijkheid en vervult het KAN een indirecte, ondersteunende rol. Voor sommige regionale beleidsissues of projecten zou het KAN juist meer directe verantwoordelijkheid moeten nemen vanwege de schaal en impact op de regionale ontwikkeling. Hiervoor moet het KAN scherp prioriteiten stellen en concreet invulling

geven aan een ontwikkelingsgerichte aanpak voor investeren en uitvoeren. Voor de beleidsontwikkeling zou derhalve onderscheid gemaakt moeten worden tussen de verschillende rollen en posities die het KAN inneemt.

Voor het regionaal structuurplan ontstaan nieuwe kansen als gewerkt wordt vanuit een gedifferentieerde sturingsbenadering vanuit de rol en positie van het KAN om zo tot een effectieve koppeling van beleidsambities en investeringen te kunnen komen. Afhankelijk van de rol en positie van het KAN en de provincie verschilt de manier waarop de inhoudelijke beleidsagenda verdere uitwerking krijgt in het regionaal structuurplan. Gekoppeld aan drie rolopvattingen van het KAN komen we tot een drieling in de beleidsagenda:

1. ***(Inter)nationale beleidsvraagstukken: opgaven Rijk en Europa***
Rol en positie KAN: initiëren en agenderen
2. ***(Boven)regionale ontwikkelingsvraagstukken: eigen opgaven KAN en provincie***
Rol en positie KAN: coördineren en ontwikkelen
3. ***Lokale inrichtingsvraagstukken: opgaven gemeenten, private partijen, ngo e.a.***
Rol en positie KAN: stimuleren en faciliteren



**1. Sturingskaart (inter)nationaal:
(Inter)nationale beleidsvraagstukken**

-  HSL-oost Utrecht-Oberhausen
-  Doortrekking A15 - verbreding A12
-  (Internationale) profilering ontwikkeling HSL-station Arnhem
-  Centrumstedelijke ontwikkeling Arnhem en Nijmegen
-  Verruimen winterbed (Ruimte voor de rivier)
-  (Beleids-)ruimte voor landelijk wonen

1. (Inter)nationale vraagstukken: inititiëren en agenderen

In de inhoudelijke transformatieopgaven voor het KAN, zoals in voorgaande hoofdstukken benoemd, komt een aantal grote beleidsvraagstukken naar voren, die sterk verbonden zijn aan de (inter)nationale beleidsagenda van het Rijk en van de Europese Commissie. Het gaat vooral om een aantal grootschalige ingrepen in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, waarvoor het Rijk een directe verantwoordelijkheid draagt. Deze ingrepen overstijgen de maat en schaal van het stedelijk netwerk KAN en gaan daarmee de taken, bevoegdheden en mogelijkheden van het KAN ver te boven. Dat laat onverlet dat die ingrepen een belangrijke voorwaardenscheppende betekenis hebben voor de transformatieopgaven en van doorslaggevende invloed zijn op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het KAN.

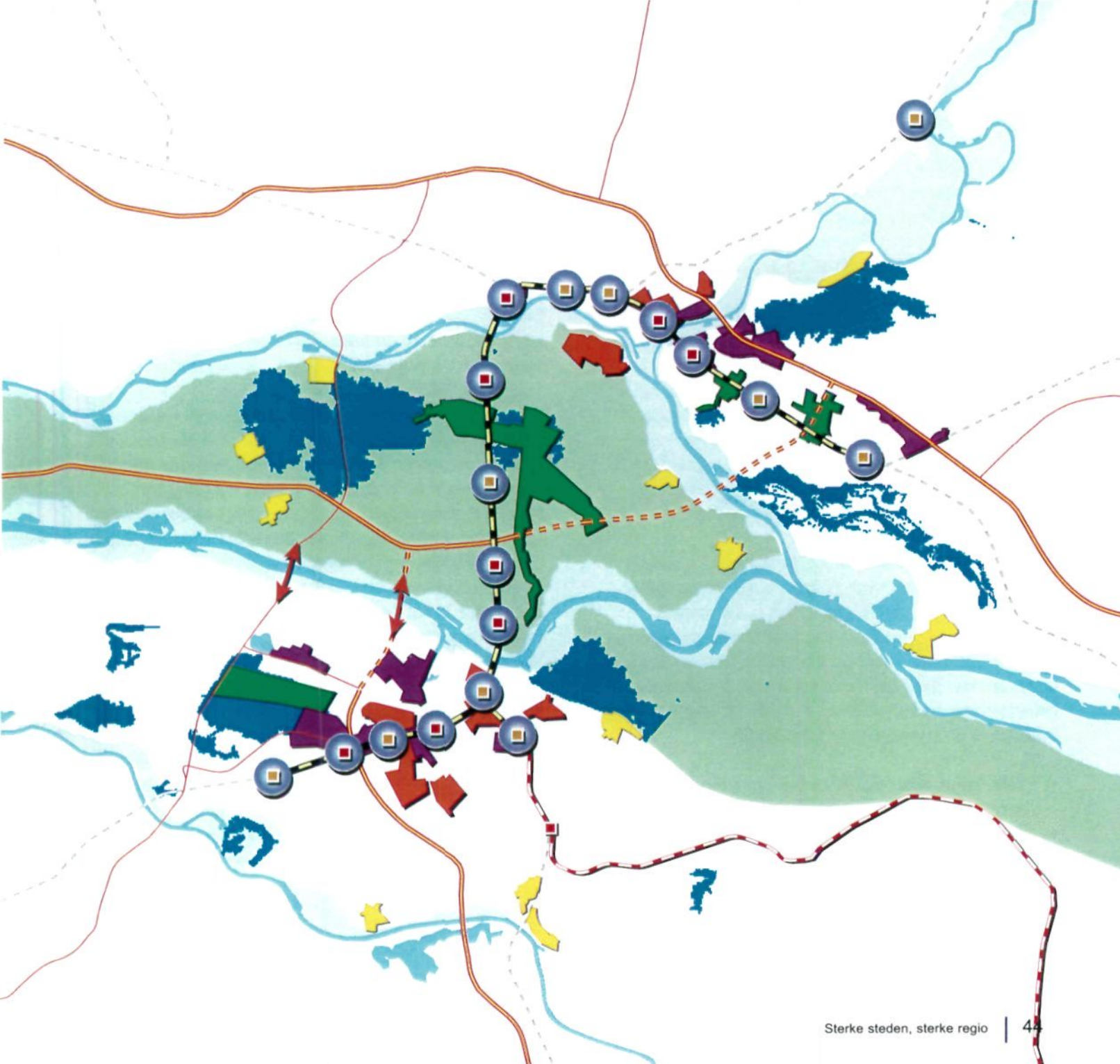
Als regionaal samenwerkingsverband heeft het KAN hiervoor een indirecte rol: zij kan beleidsmaatregelen en strategische projecten aandragen, initiatieven hiertoe nemen en trachten de juiste maatregelen en projecten op de uitvoeringsagenda van Rijk en Europa te zetten. Het gaat om de volgende (inter)nationale beleidsvraagstukken, waarvoor het KAN vooral een initiërende en agenderende rol vervult:

- ***HSL-oost: baanvak Utrecht-Oberhausen voor 200 km/u geschikt maken***
- ***Verbetering spoorverbinding Deventer-Arnhem-Breda als feeder voor de HSL***
- ***Doortrekking van de A15 en verbreding van de A12***

- ***Internationale profilering ontwikkeling HSL-station Arnhem***
- ***Centrumstedelijke ontwikkeling van Arnhem en Nijmegen (Rijnboog en KoersWest)***
- ***Waterberging en –retentie in het kader van Ruimte voor de Rivier***
- ***(Beleids-)ruimte voor landelijk wonen in relatie tot landschapsbouw***

Deze agendapunten zijn aangegeven op bijgaande sturingskaart, die de bestuurlijke agenda van het stedelijk netwerk KAN toont in de richting van het Rijk en Europa.

In het kader van de totstandkoming van het regionaal structuurplan moeten het provinciaal en KAN-bestuur initiatieven nemen om bovenstaande agendapunten te verankeren in de beleids- en uitvoeringsprogramma's van Rijk en Europa. Hierbij gaat het om het verbeteren en verruimen van de (inter)nationale beleidskaders. Vooral de doorwerking van benoemde agendapunten in de nota Ruimte en de nota Mobiliteit vragen nog aandacht. Meer dan nota's is het beïnvloeden van (inter)departementale investeringsprogramma's alsmede het benutten van (trans)Europese structuurfondsen een cruciaal sturingsvraagstuk vanuit het regionaal structuurplan. In het verlengde hiervan kan verkend worden in hoeverre rijksbijdragen georganiseerd kunnen worden voor regionale investeringsprojecten binnen het stedelijk netwerk KAN. Bijzondere mogelijkheden hiervoor liggen wellicht op het gebied van de Euregioale projecten, waarbij de steun van Europa en Rijk een belangrijke impuls kan geven aan de grensoverschrijdende samenwerking.



**2. Sturingskaart (boven)regionaal:
(Boven)regionale ontwikkelingsvraagstukken**

-  Ontwikkeling regionaal en nieuwe stations
-  Stationsomgeving intensiveren en doorontwikkelen tot subcentra
-  Verkennen mogelijkheden railverbinding Nijmegen - Kleve
-  Profilieren van werkmilieus en bedrijvenlocaties
-  Herontwikkeling naoorlogse wijken
-  Impuls voorzieningenniveau dorpen
-  Regionaal Landschapspark Rivierenland (w.o. Park Overbetuwe)
-  Ontwikkeling en inrichting van waterbergingslocaties
-  Vergroten wegcapaciteit over de Waal

2. (Boven)regionale vraagstukken: coördineren en ontwikkelen

In de transformatieopgaven komen ook concrete regionale ontwikkelingsvraagstukken naar voren, die van groot strategisch belang zijn voor het stedelijk netwerk als geheel. Het gaat om vraagstukken en projecten die belangrijke structuurdragers zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van het KAN op lange termijn. Dit moet ertoe leiden dat het KAN-bestuur (samen met de provincie) een directe verantwoordelijkheid neemt voor die strategische projecten. Niet alleen in de beleidsvoorbereiding, maar meer nog als ontwikkelingsplanologie waarbij het KAN haar verantwoordelijkheid ook neemt in termen van ruimtelijk investeren en ontwikkelen. Dat vraagt om een specifieke inzet voor een klein aantal investeringsprojecten, die als eigen ontwikkelingsopgave voor KAN en provincie kunnen worden gezien.

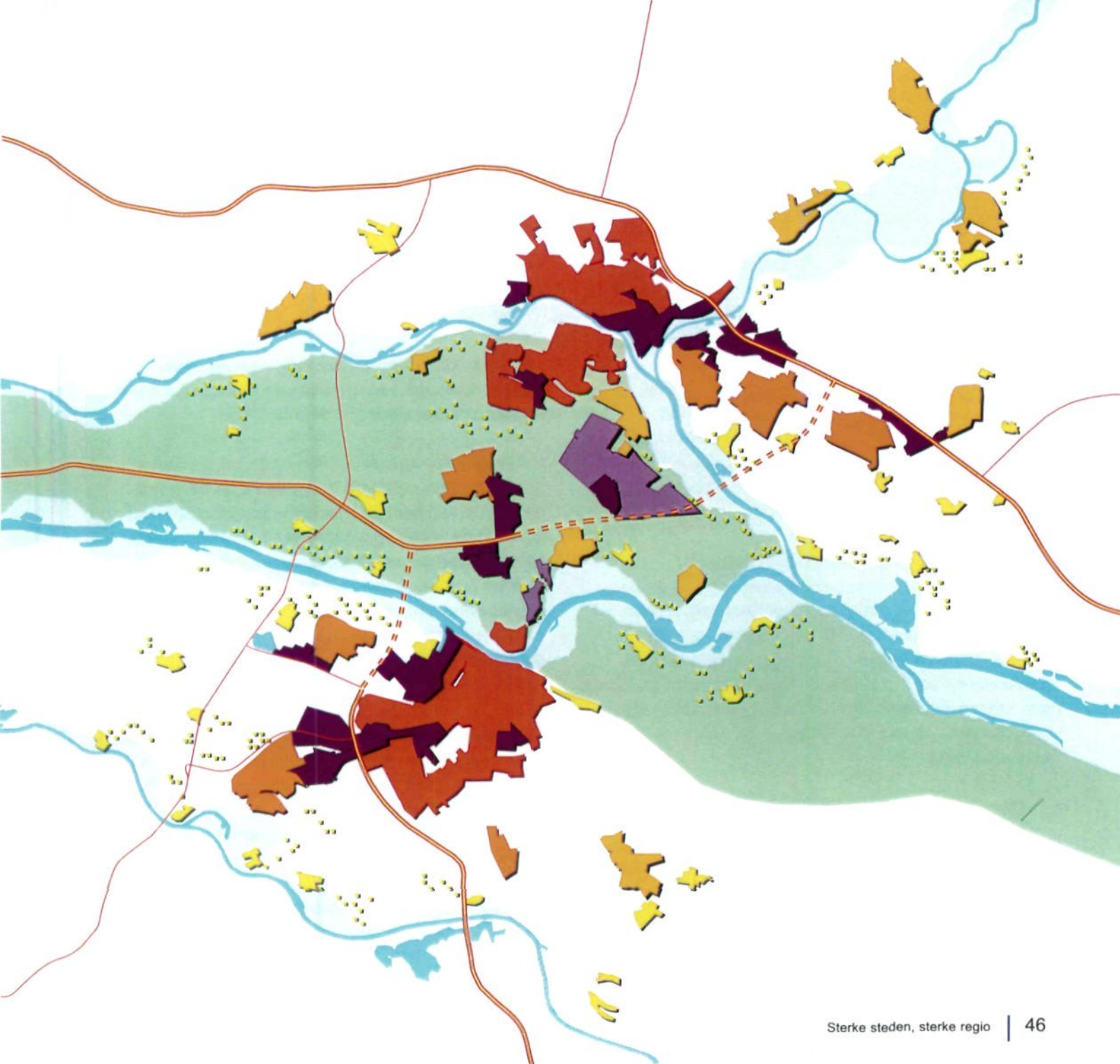
Voor deze regionale sleutelprojecten zou het opdrachtgeverschap voor beleidsvoorbereiding en het ontwikkelingsproces actief door het KAN zelf moeten worden georganiseerd. In termen van beleid heeft het KAN een belangrijke coördinerende rol, terwijl de ontwikkelende rol in het uitvoeringsproces vorm en inhoud moet krijgen. Het gaat hier om de volgende ruimtelijke vraagstukken, waarvoor het KAN en de provincie samen verantwoordelijk zijn:

- ***Ontwikkeling van RegioRail KAN en aanleg van nieuwe stations***
- ***Stationsomgevingen intensiveren en doorontwikkelen tot subcentra***
- ***Vergroten van de wegcapaciteit over de Waal***
- ***Verkennen van mogelijkheden voor een railverbinding Nijmegen – Kleve***

- ***Herontwikkeling van naoorlogse woonwijken gericht ondersteunen***
- ***Onderscheidend profileren van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen***
- ***Ondersteunen van dorpen waar verzorgingsfunctie onder druk staat***
- ***Regionaal landschapspark Rivierenland (w.o. Park Overbetuwe) ontwikkelen***
- ***Inrichtingskwaliteit van waterbergingslocaties gericht op functiecombinaties***

Deze agendapunten zijn aangegeven op bijgaande sturingskaart, die samen de eigen bestuurlijke agenda vormen van het stedelijk netwerk KAN.

Het sturingsvraagstuk dat verbonden is aan deze beleidsagenda richt zich grotendeels op de vorm en inhoud van het regionaal structuurplan zelf. Het gaat om de vraag op welke wijze het structuurplan kan fungeren als een formeel regionaal beleidskader voor de uitvoering van een aantal regionale ontwikkelingsprojecten. In essentie gaat het dan om het 'hart' van het nieuwe regionaal structuurplan. Dit betekent dat het structuurplan zich niet kan beperken tot een beleidsmatige invulling, maar evenzeer vertaald moet worden in een samenhangend investeringsprogramma voor het stedelijk netwerk als geheel. Dit uitvoerings- en investeringsprogramma is onlosmakelijk verbonden aan het structuurplan en geeft uitdrukking van de gezamenlijke bestuurlijke ambities in het KAN. De ontwikkelingsopgave gaat bovendien nog een stap verder: het ruimtelijk mee(investeren) in concrete strategische projecten geeft het KAN ook een belangrijke rol in het traject van uitvoering en realisatie.



3. Sturingskaart lokaal: Lokale inrichtingsvraagstukken

- Stedelijke vernieuwing en stedelijk beheer
- Geleidelijk aanpassen van voormalige groeikernen
- Recreatief-toeristische ontwikkeling kleine dorpen
- Kwaliteitsimpuls in centra van grotere dorpen
- Inrichtingskwaliteit van bedrijventerreinen
- Ontwikkelen van het landelijk wonen (w.o. VAB's)
- Differentiatie identiteiten landelijk gebied

3. Lokale vraagstukken: stimuleren en faciliteren

Tenslotte komen in de transformatieopgaven voor het stedelijk netwerk KAN verschillende lokale vraagstukken naar voren, aangezien alle beleidsmaatregelen en projecten gevolgen hebben voor het streven naar ruimtelijke kwaliteit op inrichtingsniveau. In dit kader gaat het vooral om concrete inrichtingsvraagstukken, waarvoor de invulling en uitvoering primair een zaak is van de gemeenten in open samenwerking met maatschappelijke organisaties, private partijen, bedrijfsleven en burgers. De regionale impact van deze lokale vraagstukken is beperkt en de urgentie van ingrepen kan niet van bovenaf worden bepaald. Het zijn vooral concrete initiatieven van onderop, van gemeenten of particulieren, waarmee invulling wordt gegeven aan de gebiedsspecifieke transformatieopgaven binnen het KAN.

Aangezien in die lokale context vooral anderen aan zet zijn, vervullen de provincie en het KAN hierin een indirecte rol om de ruimtelijke en beleidsmatige condities te verbeteren, waarbinnen anderen de inrichtingsopgave concreet vorm en inhoud geven. Het KAN heeft hiervoor een kaderstellende rol en kan stappen verder zetten in het stimuleren en faciliteren van (particuliere) initiatieven van onderop. Dit geldt voor de volgende vraagstukken:

- ***Stedelijke vernieuwing en beheer van oudere stadswijken***
- ***Geleidelijke aanpassing van voormalige groeikernen in het KAN***
- ***Verbeteren van de inrichtingskwaliteit van bedrijventerreinen***
- ***Recreatief-toeristische ontwikkeling van kleine dorpen versterken***

- ***Gerichte kwaliteitsimpuls in de dorpskernen van grotere dorpen***
- ***Herontwikkelen van vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen (VAB's)***
- ***Gebiedsspecifieke landschapsbouw met landelijk wonen (rood voor groen)***
- ***Ondersteuning van initiatieven voor het regionale recreatienetwerk KAN***

Deze agendapunten zijn aangegeven op bijgaande sturingskaart, die samen de beleidsagenda van het stedelijk netwerk KAN vormen voor de lokale inrichtingsopgaven.

Het sturingsvraagstuk vanuit het regionaal structuurplan richt zich primair op het begeleiden van lokale projecten en initiatieven en stimuleren van ruimtelijke kwaliteit bij de invulling ervan. In dit opzicht kan het regionaal structuurplan een tweeledige functie vervullen. Ten eerste heeft het regionaal structuurplan een **voorwaardenstellende** functie door het aangeven van de ruimtelijke beleidskaders vanuit de regionale beleidsverantwoordelijkheid van het KAN. Selectiviteit, complementariteit, afstemming en fasering zijn hierbij belangrijke issues. Ten tweede kan het regionaal structuurplan een **voorwaardenschepende** rol krijgen door het stimuleren van lokale experimenten en vernieuwende pilotprojecten. Het KAN hiervoor een belangrijke stimulerende en faciliterende rol vervullen. Bijvoorbeeld door het organiseren van kennisontwikkeling en –uitwisseling (tussen gemeenten) binnen de regio rond lastige inhoudelijke kwesties. Daarnaast kan het stedelijk netwerk KAN als partner actief meevinvesteren in specifieke projecten, die een extra steun in de rug nodig hebben.



5.

Vervolg

Transformatie, herstructureren en herontwikkelen van het bestaande in regionaal verband. Dat is de koers die voor het nieuwe Regionaal Structuurplan zal worden gevolgd. De komende maanden zal deze koers concreet vorm en inhoud moeten krijgen in het planproces. Dit vraagt om een gericht maatschappelijk debat, nadere inhoudelijke uitwerkingen en een samenhangende visie op de uitvoering.

Vervolglijnen Regionaal Structuurplan

Voor de totstandkoming van het nieuwe Regionaal Structuurplan zullen de komende maanden drie lijnen worden uitgewerkt als vervolg op deze startnota. Ten eerste vraagt het vervolgproces om een gerichte discussie over de hoofdlijnen van het nieuwe structuurplan. Ten tweede zullen een aantal inhoudelijke uitwerkingen en verkenningen plaatsvinden die samen de inhoudelijke grondslag vormen van het nieuwe structuurplan. Tenslotte zullen al tijdens de planontwikkeling de condities voor investeringen en uitvoering moeten worden geformuleerd om tot een effectieve vorm van regionale ontwikkelingsplanologie te komen.

Debat: kader voor discussie

Met deze startnota voor het Regionaal Structuurplan wil het provinciaal en KAN-bestuur de aftrap geven voor een gerichte maatschappelijke discussie over de hoofdlijnen van het nieuwe regionaal ruimtelijk beleid. De bestuursverklaring in deze nota vormt het kader voor deze discussie. Hierin worden een aantal hoofdlijnen geformuleerd, waaraan de besturen van de provincie en het KAN eensgezind vorm en inhoud willen geven in het structuurplan:

- Regionale transformatie als centraal thema
- Vijf centrale doelen voor het nieuwe Regionaal Structuurplan
- KAN (inter)nationaal positioneren op drie schaalniveaus
- Tien opgaven om de transformatie inhoud te geven
- Gedifferentieerde sturingsfilosofie voor het RSP

- Inzet op regionale ontwikkelingsplanologie

In het licht van het vorige structuurplan zijn er een aantal *actuele beleidsonderwerpen die onverminderd steun verdienen* en in het nieuwe structuurplan zullen worden opgenomen. Het gaat onder meer om:

- Het stedelijk kerngebied, zoals in het vorige structuurplan opgenomen, blijft het zoekgebied voor eventueel benodigde nieuwe locaties voor wonen en werken.
- Het zoeken naar mogelijke locaties voor regionale bedrijventerreinen zal zich richten op drie ontwikkelingszones, zoals aangegeven in streekplan en vorig structuurplan.
- De ruimtelijke mogelijkheden voor rivierretentie in het kader van de PKB Ruimte voor de Rivier moeten buitendijks worden opgelost, conform voorstel Stuurgroep Bovenrivieren.
- Concessiebeleid voor de ontwikkeling van de kernen inclusief bebouwingscontouren zullen doorwerking moeten krijgen in het nieuwe regionaal structuurplan.

Het provinciaal bestuur en het KAN-bestuur vragen tenslotte aandacht voor de volgende beleidsonderwerpen die een brede discussie behoeven om tot een zorgvuldige afweging te kunnen komen ten behoeve van het nieuwe Regionaal Structuurplan:

- **Bedrijventerreinen:** In hoeverre is een intergemeentelijke clustering en profilering van lokale bedrijventerreinen mogelijk en wenselijk? Hoe kunnen regionale bedrijventerreinen bijdragen aan het versterken van de economische structuur en werkgelegenheid?

- **Railservicecentrum:** In hoeverre is het ontwikkelen van een Railservicecentrum, gekoppeld aan het Containeruitwisselpunt Betuweroute en een hieraan gerelateerd bedrijventerrein wenselijk en haalbaar in de markt? Wat zijn de toekomstige behoeften?
- **Wonen op landschappelijke gradiënten:** In hoeverre kunnen nieuwe, extensieve vormen van landelijk wonen worden toegestaan op de voorwaarde dat nieuw rood moet leiden tot een aantoonbare versterking van de landschappelijke kwaliteit?
- **Cultuur:** In hoeverre kan en moet met het regionaal structuurplan worden gestuurd op het stimuleren van culturele voorzieningen en activiteiten? Welke ruimtelijke ingrepen of condities zijn hieraan verbonden? Actief sturen op locatiekeuze van voorzieningen?
- **Waaloverschrijdende verbindingen:** Welke bestaande of nieuwe verbindingen moeten verder worden ontwikkeld of uitgebreid voor het vergroten van de vervoerscapaciteit voor wegverkeer over de Waal? Welke oplossingsrichting heeft toekomstwaarde?
- **Milieu:** In hoeverre zijn lokale ingrepen nodig om de confrontatie tussen milieubelasting en de transformatieopgave aan te gaan en is een regionale saldobenadering van lokale milieuaspecten haalbaar onder voorwaarde dat basiskwaliteiten behouden blijven?
- **Glastuinbouw:** In hoeverre is het wenselijk en/of haalbaar om de glastuinbouw in het KAN te concentreren in het gebied rond Bergerden? Welke kansen en mogelijkheden resteren voor de kleinere glastuinbouwgebieden op de lange termijn?

Inhoud: vier nadere uitwerkingen

De tweede vervolglijn zijn de volgende inhoudelijke verkenningen die samen de basis leggen voor het nieuwe Regionaal Structuurplan. Het betreft hier nieuwe inzichten waarvoor deze startnota een hoofdlijn uitzet, maar die nog nadere uitwerking vergen om betekenis te geven aan beleidsvernieuwing in het nieuwe Regionaal Structuurplan. Het gaat om:

Ruimtelijke ontwikkeling stations RegioRail KAN

Nadere uitwerking van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden op en rond de bestaande en nieuwe stations van de RegioRail voor het KAN. Het gaat om kansen voor programma en profielen om deze stations te transformeren tot nieuwe subcentra in de regio, inclusief de bijdrage die deze subcentra kunnen leveren aan de regionale behoefte aan stedelijke woon- en werkmilieus. Complementariteit en afstemming in programma's en/of in de tijd is nodig; tussen de diverse subcentra onderling, met de stadscentra van Arnhem en Nijmegen en met de meer autogerelateerde werklocaties (zoals de stadspoorten en entrees).

Regionaal landschapspark Rivierenland

Nadere uitwerking van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van de Overbetuwe tot een regionaal landschapspark, waarin de landschappelijke, recreatieve en culturele betekenis van dit gebied wordt verkend voor het stedelijk netwerk KAN als geheel en voor de nieuwe woongebieden in het bijzonder. Het gaat hier vooral om de kansen voor functiecombinaties met de agrarische sector, met het wonen en met waterberging alsmede om het combineren van gebruiksmogelijkheden. De unieke kwaliteit van het rivierenlandschap is leidend. Daarbij

is het tevens de vraag in hoeverre het landschapspark ook een grensoverschrijdend karakter heeft met natuurontwikkeling in het rivierengebied in Duitsland.

Stedelijkheid van stadscentra Arnhem en Nijmegen

Nadere uitwerking van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van de stadscentra van Arnhem en Nijmegen tot een (inter)nationaal concurrerend centrumstedelijk woon- en werkmilieu. Hier gaat het met name om de verbeteren van het vestigingsklimaat voor wonen en werken in termen van creativiteit, innovatie en hernieuwd cultureel elan. In het bijzonder richt de uitwerking zich op de ruimtelijke condities voor stedelijkheid: de kwaliteit van het grootstedelijke vestigingsmilieu, waarin het onderling verbinden van kennis, innovatie en cultuur doorslaggevend is voor de stedelijke vitaliteit van Arnhem en Nijmegen.

Toekomst dorpen: kwaliteit van dorpse uitbreidingen

Nadere uitwerking van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van de dorpen in het stedelijk netwerk KAN in relatie tot de sociaal-economische ontwikkeling, de kwalitatieve woonbehoefte, de verzorgingsfunctie en de landschappelijke context. De vraag is op welke wijze nieuwe uitbreidingen kunnen bijdragen aan de identiteit en vitaliteit van de dorpen. Het concessiebeleid met inbegrip van bebouwingscontouren is een beleidskader die verwerkt zal worden in het Regionaal Structuurplan. Dit vraagt nog om nadere uitwerking van de nodige kwaliteitseisen en voorwaarden die gesteld moeten worden aan de dorpse uitbreidingen (kwaliteit landschap, cultuurhistorie, bereikbaarheid, voorzieningen).

Deze vier nadere uitwerking zullen een belangrijke rol gaan spelen in de totstandkoming van het nieuwe

Regionaal Structuurplan. De uitwerkingen zullen op een open, interactieve wijze ter hand worden genomen, waarbij diverse partijen binnen en buiten de regio zullen worden uitgenodigd om hun kennis en ervaring in te brengen voor het nieuwe structuurplan.

Proces: ontwikkelingsplanologie

Naast de inhoudelijke uitwerkingen en de procesgang voor het formuleren van de regionale beleidskaders die in het structuurplan worden vastgelegd, moet het nieuwe Regionaal Structuurplan een samenhangend perspectief op uitvoering bevatten. Als derde vervolgstap zou al tijdens het opstellen van het structuurplan de mogelijkheden moeten worden verkend voor het sturen van ruimtelijke investeringen en het uitvoeren van een aantal strategische projecten die doorslaggevend zijn voor de ontwikkeling van het stedelijk netwerk KAN.

Het Regionaal Structuurplan is een belangrijk instrument voor het organiseren van een actieve ontwikkelingsplanologie op regionale schaal. Het is zaak dat het structuurplan niet alleen betekenis krijgt als een formeel beleidskader van geboden en verboden, gericht op behoud en bescherming. Meer nog dient het nieuwe Regionaal Structuurplan de condities te scheppen voor het daadwerkelijk realiseren van ambities en kwaliteiten. Daarvoor is het ontwikkelen van een concreet handelingsperspectief van essentieel belang.

Het gaat om:

- Een samenhangend regionaal investeringsprogramma
- Selectie van enkele strategische uitvoeringsprojecten
- Optimaliseren van randvoorwaarden en condities voor uitvoering

Een stevige koppeling tussen het Regionaal Structuurplan en ruimtelijke investeringen is nodig om te komen tot een actieve ontwikkelingsplanologie. Met name afstemming met de toedeling, volume en fasering van investeringsprojecten biedt nieuwe kansen voor een geïntegreerde regionale ontwikkeling, in ruimte en in de tijd. Ook hiervoor moeten KAN en provincie strategisch samenwerken om medewerking van het Rijk en Europa te realiseren.

Om de effectiviteit van het Regionaal Structuurplan te vergroten is het van belang de visie zelf direct te verbinden aan een selectief aantal strategische projecten die voor de toekomst van het KAN en de provincie van doorslaggevend belang zijn. Een visie is immers weinig waard indien het geen aanleiding geeft tot concrete maatregelen of ingrepen. In termen van uitvoering is de opgave in het nieuwe Regionaal Structuurplan om een aantal regionale uitvoeringsprojecten op het juiste

Nu: sterke steden

Stationsgebied/Rijnboog Arnhem
Koerswest Nijmegen
Spoorlijn Utrecht/grens; HSL-oost
Sporen in Arnhem
Regiorail KAN
Hart voor Dieren
Verbreding A50 (van A73 tot A12)
Doortrekking A15/Pleyroute/A12
Park Overbetuwe



Ook: sterke regio

Waterretentiegebied
Recreatieve routes en netwerk
Regionaal Landschapspark
Vernieuwing landelijk gebied
Voorzieningenniveau van dorpen
Hergebruik agrarische gebouwen
Experimenten landelijk wonen
Naoorlogse woonwijken
Stadspoorten en -entrees

De koers uit deze startnota geeft in dit verband aanleiding tot een verschuiving in het huidige investeringsprogramma van het KAN, waarin tot op heden vooral grote infrastructurele en stedelijke projecten domineren. De uitwerking van het nieuwe Regionaal Structuurplan zal leiden tot een verbreding van het investeringsprogramma in de richting van projecten voor water, landschap en dorpen. De inzet van het nieuwe Regionaal Structuurplan is gericht op het verbreden van het huidige investeringsprogramma voor het KAN (zie schema).

schaalniveau te positioneren, te operationaliseren en te adresseren aan de juiste partijen. Het gaat om het bijeenbrengen van de concrete investeringen die publieke en private partijen (sowieso) plegen, in afstemming met en aanvullend ten opzichte elkaar vanuit een gemeenschappelijke perceptie van de gewenste toekomstperspectief voor het KAN. Regionale strategische projecten, die uitdrukking geven aan de *bestuurlijke prioriteiten uit het structuurplan*, bieden de mogelijkheid om de ambities te verbinden aan geld en grond.

In dit opzicht is de koppeling tussen structuurvisie en *projectenveloppen interessant: hier worden projecten niet langer lokaal of individueel beoordeeld op haalbaarheid en financiering, maar wordt juist in regionaal verband gezocht naar een koppeling van rendabele en onrendabele projecten, die maatschappelijk of kwalitatief van belang worden geacht. Uitvoering is dan geen schot hagel van losse lokale projecten, maar vertaalt zich in een aantal gebiedsgebonden uitvoeringsprojecten, waarin concrete maatregelen beleidsmatig, financieel en in de tijd aan elkaar worden gekoppeld. Dit leidt*

weliswaar tot complexe afspraken over prestaties en verantwoordelijkheden, maar biedt kansen om strategische projecten, die lokaal onrendabel zijn, in regionaal verband wel haalbaar te maken. Uitvoeren op regionaal niveau staat of valt dan met coalitievorming tussen partijen.

Colofon

Bestuurlijk kernteam

Lenie Scholten (voorzitter)	Portefeuillehouder RO College van Bestuur KAN
Sander van Bodegraven	Wethouder RO gemeente Arnhem
Paul Depla	Wethouder RO gemeente Nijmegen
Jaap Modder	Voorzitter College van Bestuur KAN
Theo Peters	Gedeputeerde RO provincie Gelderland

Ambtelijke ondersteuning

Jean Buskens	Secretaris College van Bestuur KAN
Theo Streppel	Hoofd Ruimtelijk Beleid Rivierengebied provincie Gelderland

Werkteam VISTA landscape and urban design

Edwin van Uum (projectleider)
Sjef Jansen
Steffen Nijhuis
Paul van Hoek
Dagmar Keim

Tekst: Edwin van Uum en Steffen Nijhuis
Kaarten: Steffen Nijhuis en Paul van Hoek

Fotografie: © Hollandse Hoogte; B. Beelen (p 6), P. van Riel (p 12),
M. Wijnbergh (p 16), S. Swart (p 26), T. Audenaerd (p 40) en G. Beernink (p 48)

Nijmegen, Amsterdam
Maart 2004



landscape and urban design, Prinsengracht 253, 1016 GV Amsterdam, The Netherlands
T +31 (0)20 622 44 31 F +31 (0)20 639 38 07 E vista@vista.nl I www.vista.nl

