



Stadsregio Arnhem-Nijmegen

Regionaal Plan 2005-2020

provincie
GELDERLAND



Stadsregio Arnhem-Nijmegen

Regionaal Plan 2005-2020

***‘Werken aan een aantrekkelijke
en concurrerende stadsregio
in Noordwest Europa’***

College van Bestuur
Knooppunt Arnhem - Nijmegen

College van Gedeputeerde Staten
Provincie Gelderland



Inhoud

Voorwoord	7
Over het Regionaal Plan	8
Deel A: Visie	11
1. Doel en ambities	13
2. Stedelijk netwerk	17
3. Regionale identiteit	21
4. Europese regio	25
5. Sturingsfilosofie	31
6. Ontwikkelingsstrategie	35
7. Visie: tien prioriteiten	39
Deel B: Plan	47
1. Werken en bereikbaarheid	49
2. Vervoer en knooppunten	65
3. Landschap en recreatie	81
4. Wonen in stad en land	95
Deel C: Beleid	111
Inleiding	113
1. Water	114
2. Natuur	115
3. Cultuurhistorie	116
4. Landschap	117
5. Land- en tuinbouw	118
6. Recreatie	119
7. Mobiliteit	120
8. Wonen	122
9. Werken	123
10. Detailhandel	124
11. Milieu	125
Bouwstenen	126
Colofon	128



Voorwoord

Dit is het nieuwe regionaal structuurplan voor de regio Arnhem en Nijmegen voor de periode 2005 – 2020. Of liever nog: het Regionaal Plan. Het woord 'structuur' hebben we nu bewust achterwege gelaten. Het Regionaal Plan voldoet wel aan de formele planvorm 'structuurplan' volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening, en is de opvolger van het vigerende Regionaal Structuurplan KAN 1995-2005. Met dit Regionaal Plan spreekt de regio zich echter breed uit over allerlei thema's van regionale ontwikkeling: ruimte, economie, natuur, sociaal, cultuur, mobiliteit. Vanwege dit brede blikveld en ambities noemen we dit plan: het Regionaal Plan.

De komende jaren wil het KAN werken aan een aantrekkelijke, internationale concurrerende regio Arnhem-Nijmegen. Het doel is bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio binden door het verbeteren van condities voor 'het goede leven': het bieden van mogelijkheden voor prettig wonen en succesvol werken in een mooi, aantrekkelijk landschap en waar men zich snel en comfortabel kan verplaatsen. Dit Regionaal Plan zet hiervoor de hoofdlijnen uit en biedt andere partijen aanknopingspunten om de komende jaren hieraan samen te werken.

Wat er nieuw is aan dit Regionaal Plan ten opzichte van het vorige structuurplan? Met dit tweede plan zet het KAN in op een accentverschuiving in het regionale beleid: het bestaande staat centraal. Ging het vorige plan vooral over nieuwe uitbreidingen, nieuwe infrastructuur en nieuwe bedrijventerreinen, in dit Regionaal Plan draait het om de herstructurering en herontwikkeling van het bestaand ruimtegebruik. Meer dan het vorige plan gaat het om de vernieuwing van het landelijk gebied en is in het bijzonder meer aandacht voor de kleine dorpen en kernen in de regio. Ook de kwaliteit van het rivierenlandschap, met accent op water, recreatie en cultuurhistorie, krijgt meer aandacht evenals de relatie tussen stad en landschap. Bovendien is de profilering van de regio in Europees verband een belangrijke inzet van dit Regionaal Plan. Kortom, redenen genoeg om een nieuw plan te maken.

En een paar dingen hebben we ook echt anders gedaan. Zo hebben we bewust een directe koppeling gemaakt tussen de inhoudelijke ambities en de sturingsfilosofie. Sterker nog, de sturingsaanpak en de rolopvatting van het KAN vormen de basis van dit Regionaal Plan. De achterliggende benadering is veel meer gericht op 'netwerken', zowel inhoudelijk (stedelijk netwerk) als wat betreft sturing (governance). Bovendien hebben we een directe koppeling gemaakt tussen ontwikkelingsplanologie en toelatingplanologie. In dit Regionaal Plan worden in deel C per sector beleidsuitspraken gedaan die als toetsingskader dienen

ter referentie van besluitvorming. Hiermee wordt uitwerking gegeven aan een regiospecifieke vertaling van het nieuwe streekplan. Deel B van dit Regionaal Plan is ontwikkelingsgericht: visievormend, prikkelend, selectief, concreet, gericht op bestuurlijke prioriteiten en strategische projecten. Hiermee wordt inhoud gegeven aan een grotere uitvoeringsgerichtheid van het KAN.

Dit Regionaal Plan opent de weg naar ontwikkelingsplanologie in de regio, gericht op het realiseren van strategische projecten die in het Regionale Ontwikkelingsprogramma (ROP) worden vastgelegd. Dit is niet alleen een opdracht aan het KAN of de gemeenten, maar is een uitnodiging aan U en eenieder om bij te dragen aan een aantrekkelijke en leefbare regio!

Namens College van Bestuur Knooppunt Arnhem – Nijmegen



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

Namens College van Gedeputeerde Staten provincie Gelderland



Dhr. Th.H.C. Peters
Gedeputeerde RO provincie Gelderland

Over het Regionaal Plan

Doel

Het Knooppunt Arnhem – Nijmegen (KAN) legt in dit Regionaal Plan de gemeenschappelijke beleidsambities vast voor de ontwikkeling van de regio Arnhem en Nijmegen. Dit Regionaal Plan laat zien hoe de betrokken KAN-gemeenten streven naar een hoogwaardige regionale ontwikkeling van het stedelijk netwerk KAN als geheel.

Werkingsgebied

Het KAN beslaat het grondgebied van 20 gemeenten: Arnhem, Beuningen, Doesburg, Duiven, Groesbeek, Heumen, Lingewaard, Millingen a/d Rijn, Montferland, Mook en Middelaar, Nijmegen, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rijnwaarden, Rozendaal, Ubbergen, Westervoort, Wijchen en Zevenaar. Tijdens het opstellen van dit plan was nog niet duidelijk of de gemeente Montferland zich aansluit bij de regio Achterhoek of in zijn geheel deel uitmaakt van het KAN. In dit plan is alleen rekening gehouden met het grondgebied van de voormalige gemeente Didam die de afgelopen jaren deel uitmaakte van het KAN. In het Ontwerpplan zal dit Regionaal Plan worden geactualiseerd voor de gemeente Montferland als de formele besluitvorming over de positie van deze gemeente heeft plaatsgevonden.

Tijdhorizon

Met dit Regionaal Plan ontwikkelt het KAN ruimtelijk beleid en ruimtelijk relevant beleid voor de lange termijn tot 2020. In dit plan worden beleidsvoornemens en strategische projecten voorgesteld op basis van een gedeelde visie op de toekomst. In een separaat Regionaal Ontwikkelingsprogramma (ROP) worden deze beleidsvoornemens en projectvoorstellen terugvertaald naar concrete acties en maatregelen voor de termijn van 2005 tot 2015.

Status

Het Regionaal Plan heeft de formele status van 'Regionaal Structuurplan', conform artikel 36 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Dit Regionaal Plan is de opvolger van het Regionaal Structuurplan KAN 1995-2005. Het Regionaal Plan is richtinggevend voor het handelen van de vaststellende overheden, i.c. de 20 betrokken gemeenten. Het bevat echter geen juridisch bindende uitspraken in de vorm van 'concrete beleidsbeslissingen'. Wel zijn in Deel C: Beleid essentiële beleidsuitspraken opgenomen die door de KAN-gemeenten bij de uitwerking van gemeentelijke plannen moeten worden toegepast.

Dit Regionaal Plan zal door de provincie Gelderland materieel worden beschouwd als uitwerking van het Streekplan Gelderland (voor de periode) 2005-2015 en daarmee als toetsingskader voor lokale plannen.

Weking

Dit Regionaal Plan is een richtinggevend kader voor beleid en uitvoering van het regionaal beleid van het KAN op gebied van ruimte, mobiliteit, economie en wonen. Het plan biedt voor de werkingstermijn van tien jaar een regionale agenda voor gemeenten op het gebied van:

- beleidsafstemming met provincie en Rijk en tussen gemeenten onderling;
- afspraken over omvang, kwaliteit en fasering van het regionale programma;
- gemeenschappelijke inzet van procescapaciteit en uitvoeringsinstrumenten;
- genereren van ruimtelijke investeringen en middelen van Rijk, Europa en uit de markt.

Verantwoording

In nauwe samenhang met het Regionaal Plan wordt een Strategische Milieubeoordeling (SMB) opgesteld voor een aantal essentiële beleidsuitspraken die in Deel C: Beleid zijn opgenomen. Daarover is een nota 'Reikwijdte en Detailniveau' opgesteld, die samen met het Voorontwerp Regionaal Plan voor advies wordt voorgelegd aan de wettelijke adviseurs. De SMB zelf wordt betrokken bij de besluitvorming over de inspraakreacties door de KAN-Raad en wordt met het Ontwerp Regionaal Plan ter inzage gelegd.

Relatie met bestaande plannen

Dit Regionaal Plan zet nieuwe bestuurlijke ambities en beleidsvoornemens neer op het gebied van ruimte, mobiliteit, economie en wonen. Bestaande gemeentelijke plannen, waarvoor de planvorming al in een vergevorderd stadium is, worden met dit Regionaal Plan gerespecteerd. Gemeenten worden verzocht hun nieuwe plannen te oriënteren op de ambities en kaders van dit Regionaal Plan en, waar mogelijk, lopende plannen te wijzigen.

Procedure

Het Regionaal Plan is als Voorontwerp door het College van Bestuur KAN vrijgegeven voor inspraak en het Artikel 10 BRO overleg. De KAN-Raad zal, op voorstel van het College van Bestuur KAN in samenspraak met Gedeputeerde Staten van

Gelderland, vaststellen of en op welke wijze de inspraakreacties worden gehonoreerd en verwerkt in het Ontwerpplan. Vervolgens wordt het Ontwerp, conform de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), ter inzage gelegd. Nadat het Ontwerp ter visie heeft gelegen, zal de KAN-Raad het Regionaal Plan, naar aanleiding van ingediende zienswijzen, al dan niet gewijzigd vaststellen. Daarna wordt het Regionaal Plan ter goedkeuring voorgelegd aan Gedeputeerde Staten van Gelderland.

Product

Dit Voorontwerp Regionaal Plan is het hoofddocument waarin de beleidsvoornemens van het ruimtelijk en ruimtelijk relevant beleid voor de regio Arnhem – Nijmegen worden vastgelegd. Het Regionaal Plan staat in directe relatie met:

- een aantal thematische deelrapporten, waarin een aantal vraagstukken nader is verkend en uitgewerkt. De deelrapporten vormen mede de basis voor een aantal richtinggevende uitspraken in dit Regionaal Plan. Zie het overzicht van bouwstenen.
- het Regionaal Ontwikkelingsprogramma (ROP), waarin een gemeenschappelijk uitvoeringsprogramma van KAN-gemeenten en provincie Gelderland wordt vastgelegd voor de uitvoering van de strategische investeringsprojecten in de regio.
- de Strategische Milieubeoordeling (SMB) waarin de milieugevolgen van een aantal essentiële beleidsuitspraken uit dit Regionaal Plan worden aangegeven. De nota 'Reikwijdte en detailniveau' voor deze SMB wordt tegelijkertijd met dit Voorontwerp Regionaal Plan voor inspraak vrijgegeven.

Leeswijzer

Dit Regionaal Plan bestaat uit drie delen:

- In deel A: Visie worden de hoofdlijnen van de visie geschetst, de sturingsfilosofie en ontwikkelingsstrategie uitgewerkt en de bestuurlijke prioriteiten aangegeven.
- In deel B: Plan worden voor vier grote ontwikkelingsthema's de beleidsvoornemens en strategische projecten geformuleerd die invulling geven aan de bestuurlijke prioriteiten.
- In deel C: Beleid worden per sector beleidsuitspraken gedaan die tezamen fungeren als toetsingskader voor gemeenten en dienen als referentie voor het besluitvormingsproces.

Voor de snelle lezer is de essentie van dit Regionaal Plan te vinden in deel A: Visie. Het hart van het plan wordt gevormd door hoofdstuk 1: *Doel en ambities* tezamen met hoofdstuk 6: *Ontwikkelingsstrategie* (procesinzet) en hoofdstuk 7: *Visie: tien prioriteiten* (inhoudelijke inzet).

Deel A: Visie >

Deel B: Plan >

Deel C: Beleid >



Deel A: Visie

In deel A: Visie worden de hoofdlijnen van het Regionaal Plan Arnhem – Nijmegen beschreven. Centraal in de visie staat de ontwikkeling van de regio als een stedelijk netwerk in Europees verband. Dit vraagt om nieuwe initiatieven en projecten, maar vooral ook om een nieuwe sturingsaanpak die private partijen, maatschappelijke organisaties, ondernemers en burgers in staat stelt hieraan vorm en inhoud te geven.





1

Doel en ambities

**Waarom een nieuw Regionaal Plan voor de regio?
Wat wil het KAN met dit nieuwe plan bereiken?
Het werken aan een aantrekkelijke, internationaal concurrerende regio staat centraal. Om dit doel te bereiken, zet dit Regionaal Plan in op het verbeteren van de bestaande kwaliteiten in stad en land boven nieuw ruimtebeslag voor wonen en werken. Herstructurering en herontwikkeling van het bestaande is het devies.**

Doel: een aantrekkelijke, internationaal concurrerende regio

Het doel van dit Regionaal Plan is het werken aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat van de regio Arnhem en Nijmegen voor haar inwoners, ondernemers en bezoekers. Het KAN wil burgers en bedrijven aan de regio binden door het verbeteren van condities voor ‘het goede leven’: het bieden van mogelijkheden voor prettig wonen en succesvol werken in een mooi, aantrekkelijk landschap en waar men zich snel en comfortabel kan verplaatsen.

Deze hoofddoelstelling kan naar vier ontwikkelingsthema’s worden onderscheiden. Dit leidt tot vier subdoelstellingen die in deel B: Plan nader worden uitgewerkt:

- *Economie*: het versterken van het economisch vestigingsklimaat in (inter)nationaal perspectief, waarbij de potenties van de stuwende werkgelegenheid worden uitgebuit.
- *Mobiliteit*: het verbeteren van de bereikbaarheid in het regionale kernnet van (snel)wegen en OV, waarbij de mobiliteit per auto, trein en bus beter met elkaar worden geïntegreerd.
- *Landschap*: het vergroten van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het landelijk gebied voor de natuur en voor de recreatie.
- *Wonen*: het verbeteren van de kwaliteit van het wonen in stad, dorp en landelijk gebied, waarbij de relatie met landschap, bereikbaarheid en voorzieningen kwaliteitsfactoren zijn.

Deze ruimtelijke kwaliteitsdoelstellingen bieden goede meekoppelingen met andere aspecten van de regionale ontwikkeling: economisch, sociaal en cultureel. In dit opzicht wordt met dit Regionaal Plan getracht een brede spin-off te bereiken in de kwaliteitsverbetering van het stedelijk netwerk KAN als een aantrekkelijke en leefbare regio (‘the good life’). Het profileren van dit imago van ‘het goede leven’ is de basis van het vergroten van de concurrentiekracht van de regio om bewoners, bedrijven en bezoekers blijvend aan zich te binden.

Koers: van uitbreiding naar transformatie

Vanuit deze doelen zet het KAN in op het verbeteren van bestaande ruimtelijke kwaliteiten. Waren nieuwe stadsuitbreidingen en nieuwe bedrijventerreinen nog de belangrijkste reden voor het vorige structuurplan, in dit Regionaal Plan staat de transformatie van het bestaand stedelijk en landelijk gebied centraal. Dat laat onverlet dat de afgelopen jaren ook enorme inspanningen zijn gepleegd om te voldoen aan de regionale woningbouwtaakstellingen. Het gaat nu echter meer om kwaliteit dan om kwantiteit: het herstructureren en herontwikkelen van het bestaande ten behoeve van een kwaliteitssprong van het stedelijk netwerk KAN.

Dit weerspiegelt de koerswijziging die al met de Visie stedelijk netwerk KAN (2003) en de Startnota RSP 2005-2020 ‘Sterke steden, sterke regio’ (2004) werd ingezet. Het leidt tot een verschuiving in het ruimtelijk beleid naar de herstructurering en intensivering van het huidige ruimtegebruik. En daarnaast vraagt ook de vernieuwing van het landelijk gebied om gerichte kwaliteitsingrepen. Nieuwe grootschalige uitbreidingen voor wonen en werken zijn niet langer noodzakelijk en wenselijk. Daarmee is niet gezegd dat er geen enkele uitbreiding meer zou mogen plaatsvinden. Immers, in sommige gebieden zijn nog beperkte toevoegingen van woningen of bedrijven nodig.

Transformatie van het bestaande staat centraal in dit Regionaal Plan. Deze opgave van transformatie kan op drie manieren betekenis geven aan de regionale ontwikkeling. Ten eerste is transformatie gericht op herstructurering om een kwaliteitsimpuls te realiseren in specifieke verouderde gebieden. Ten tweede staat transformatie voor intensivering van de huidige functies gericht op nieuwe functiecombinaties en meervoudig ruimtegebruik. Tenslotte leidt transformatie ook tot functieverandering, waarbij in onbruik geraakte terreinen worden herontwikkeld en de huidige functie wordt ingewisseld voor nieuwe bestemmingen. Ter illustratie een aantal voorbeelden die in dit Regionaal Plan aan de orde komen:

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	Functieverandering (hergebruik nieuwe bestemming)	Stedelijk wonen op oude bedrijventerreinen

In dit Regionaal Plan (deel B) wordt de transformatieopgave voor vier ontwikkelingsthema's uitgewerkt, waarbij niet alleen het bestaand stedelijk gebied maar evenzeer landelijk gebied, dorpen en infrastructuur object van transformatie is. In dit opzicht kan dit Regionaal Plan beschouwd worden als een eerste exponent van een nieuwe generatie regionale plannen gericht op herstructurering en transformatie van bestaande kwaliteiten in de regio.

Ambities: netwerkvorming en netwerksturing

De inzet op transformatie stelt nieuwe eisen en voorwaarden aan de ontwikkeling van het KAN tot een samenhangend stedelijk netwerk. Het 'netwerkdelen' vormt de conceptuele grondslag van de visie in dit Regionaal Plan. Deze visie is gebaseerd op twee pijlers: versterking van de regionale netwerkvorming enerzijds en anderzijds een vernieuwde sturingsfilosofie die de diverse rollen definieert in termen van netwerksturing.

Inhoudelijke ambitie van dit Regionaal Plan is het versterken van de netwerkvorming van de regio en de uitgroei tot een volwaardig samenhangend stedelijk netwerk. Het perspectief van het stedelijk netwerk maakt het noodzakelijk dat een schaa sprong in de transformatieopgave wordt gemaakt naar het niveau van de regio. In de volgende hoofdstukken wordt dit nader uitgewerkt naar netwerkvorming (hoofdstuk 2), identiteit (hoofdstuk 3) en externe relaties (hoofdstuk 4). In dit Regionaal Plan gaat het primair om het optimaliseren van de regionale condities waarbinnen de transformatie lokaal invulling kan worden gegeven. In deel B: Plan worden diverse concrete maatregelen voorgesteld die alleen op (boven)regionaal niveau georganiseerd kunnen worden. Van deze regionale maatregelen kan een impuls uitgaan voor allerlei lokale transformaties. Op lange termijn leidt dit tot meer diversiteit in stedelijke en landelijke woon- en werkmilieus binnen het stedelijk netwerk als geheel.

De ontwikkeling van de regio als stedelijk netwerk stelt ook nieuwe eisen aan de sturingsstijl en procesaanpak. De overheid, en daarmee ook het KAN, staat in netwerkverband immers niet langer boven maar tussen alle betrokken partijen. Het stedelijk netwerk impliceert een vernieuwde sturingsaanpak die private partijen, maatschappelijke organisaties, ondernemers en burgers in staat stelt hieraan vorm en inhoud te geven. In essentie luidt de ambitie van het KAN: van 'government' naar 'governance'. In hoofdstuk 5 en 6 wordt de sturingsfilosofie verder uitgewerkt en vertaald naar een ontwikkelingsstrategie voor de regio, waarin de diverse rollen van het KAN leidend zijn voor de inhoudelijke opzet van dit Regionaal Plan.

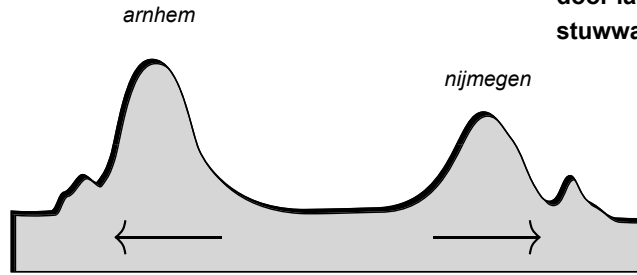


2

Stedelijk netwerk

De ruimtelijke, economische en sociale relaties binnen de regio Arnhem-Nijmegen nemen steeds meer toe. De regio ontwikkelt zich tot een samenhangende stedelijk netwerk. In onze dynamische netwerksamenleving die steeds internationaler wordt, neemt het belang van een eigen regionale identiteit juist toe. In dit Regionaal Plan wordt die identiteit versterkt vanuit het perspectief van het 'stedelijk netwerk KAN'.

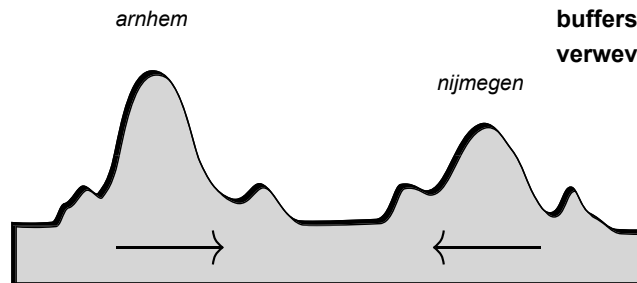




ontwikkelingsrichting

1e fase: 'Twee steden regio'

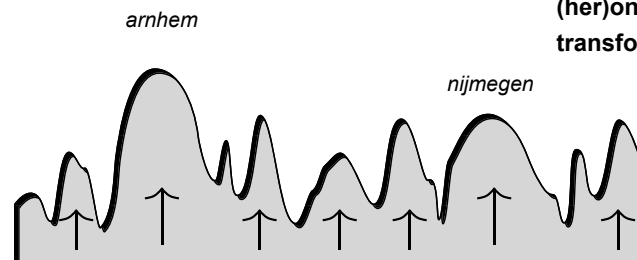
Ontwikkeling van Arnhem en Nijmegen van elkaar af als twee afzonderlijke steden in de richting van hun toenmalige groeikernen Duiven (ontwikkeling Arnhem richting oosten) en Beuningen en Wijchen (ontwikkeling Nijmegen richting westen). In andere richtingen worden de steden ingesloten door landschappelijk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



ontwikkelingsrichting

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.



ontwikkelingsrichting

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.

Context: historische ruimtelijke ontwikkeling van de regio

De identiteit van de regio heeft alles te maken met de historische ontwikkeling van de twee steden Arnhem en Nijmegen. Water is hierin de belangrijke factor. Beide steden zijn ontstaan aan waterstromen: Arnhem aan de Jansbeek en Nijmegen aan de Waal. De ontwikkeling van de steden is van oudsher verbonden met het rivierenlandschap, waarbij de grote rivieren en de stuwwallen van grote invloed zijn geweest op de bewoningsgeschiedenis. Lange tijd hebben de rivieren steeds hun loop verlegd, waardoor bewoning alleen mogelijk was op de hoger gelegen delen van de regio, met name de oeverwallen en de stuwwallen. Zo hebben de steden Arnhem en Nijmegen zich in eerste instantie ontwikkeld langs en tegen de heuvels van de twee stuwwallen. Nadat men meer controle kreeg over het water en de rivieren en natuurbeschermers geen nieuwe bewoning op de stuwwallen meer toelieten, is de bewoning minder bepaald door het landschap, maar door de nieuwe infrastructuur en de steden zelf.

Van twee afzonderlijke steden naar een samenhangende regio

Sinds de Tweede Wereldoorlog ontwikkelen de beide steden zich vergelijkbaar, maar in spiegelbeeld. In principe zijn drie ontwikkelingsstadia te onderscheiden die bepalend zijn voor de ontwikkeling van de regio als geheel. In de eerste fase in de jaren zeventig en tachtig ontwikkelen Arnhem en Nijmegen zich van elkaar af: de 'Regio van Twee Steden'. Ingesloten door waardevolle landschappen ontwikkelt Arnhem zich in oostelijke richting met stedelijke uitbreidingen in de (groei)kernen Westervoort, Duiven en Zevenaar. Nijmegen ontwikkelt zich richting westen met uitbreidingen in het Maas-Waalgebied rond Beuningen en Wijchen. In de jaren negentig komen de beide steden minder met de rug naar elkaar te staan. In deze tweede fase ontwikkelen Arnhem en Nijmegen zich naar elkaar toe door nieuwe stadsuitbreidingen in het middengebied van de Overbetuwe. Weliswaar raken Arnhem en Nijmegen steeds meer verweven, maar de ontwikkeling wordt door de steden nog wel afzonderlijk ingezet: Arnhem heeft Schuytgraaf als stadsuitbreiding, Nijmegen zet in op de ontwikkeling van de Waalsprong. In deze fase is sprake van een 'Dubbelstad Regio'.

Ontwikkeling van de regio tot stedelijk netwerk

Inmiddels is sprake van een ontwikkeling van de regio als een samenhangend geheel. De steden Arnhem en Nijmegen zijn onderdeel van een stedelijk netwerk, waarvan ook de grotere en kleine dorpen steeds meer deel gaan uitmaken. Op niveau van de regio ontstaat een stedelijk kerngebied: een min of

meer verstedelijkte, samenhangende zone die zich uitstrekt van Zevenaar via Arnhem en Nijmegen tot aan Wijchen. De ontwikkeling van dit stedelijk kerngebied toont de groeiende ruimtelijke samenhang en verwevenheid van steden en dorpen binnen het KAN. Maar de relaties beperken zich echter niet tot dit kerngebied: het stedelijk netwerk is breder in termen van één regionale woningmarkt en arbeidsmarkt. Ook de relatie met het landelijk gebied en de kleine kernen, de relatie met waardevolle groen- en watergebieden, de relatie tussen stad en landschap maken van de regio een samenhangend stedelijk netwerk. In deze derde fase van 'Stedelijk netwerk' is geen sprake meer van een dominante aanwijsbare ontwikkeling. Het gebeurt op alle fronten en in vele gebieden tegelijk: in: rond stations, in de binnenstad, in naoorlogse wijken, in stadsuitbreidingen, langs de snelwegen, in de dorpen, in het landelijk gebied, in het landschap. In dit Regionaal Plan worden al deze ruimtelijke ontwikkelingen in een samenhangend perspectief geplaatst.

Toekomst: internationalisering en multifunctionaliteit

De ontwikkeling van de regio als samenhangend stedelijk netwerk zal ook in de toekomst blijven doorzetten en in schaal en tempo toenemen. De internationalisering van het stedelijk netwerk KAN zal een grote vlucht nemen. De regio zal zich steeds meer ontwikkelen als een stedelijk netwerkverband dat onderdeel uitmaakt van allerlei ruimere netwerken, nationaal, Europees, mondiaal. Tot op heden is een groot deel van de relaties nog geconcentreerd op niveau van de regio (forensenstromen, woningmarkt, arbeidsmarkt). Er ontwikkelen zich echter nu al steeds meer en intensievere netwerkrelaties op een grotere schaal. Bijvoorbeeld met Ede-Wageningen, Brabantstad, de Stedendriehoek, Twente, de Euregio, Nordrhein-Westfalen, met de HSL-steden en via de in regio gevestigde multinationals en culturele instellingen ook met plekken elders op de wereld.

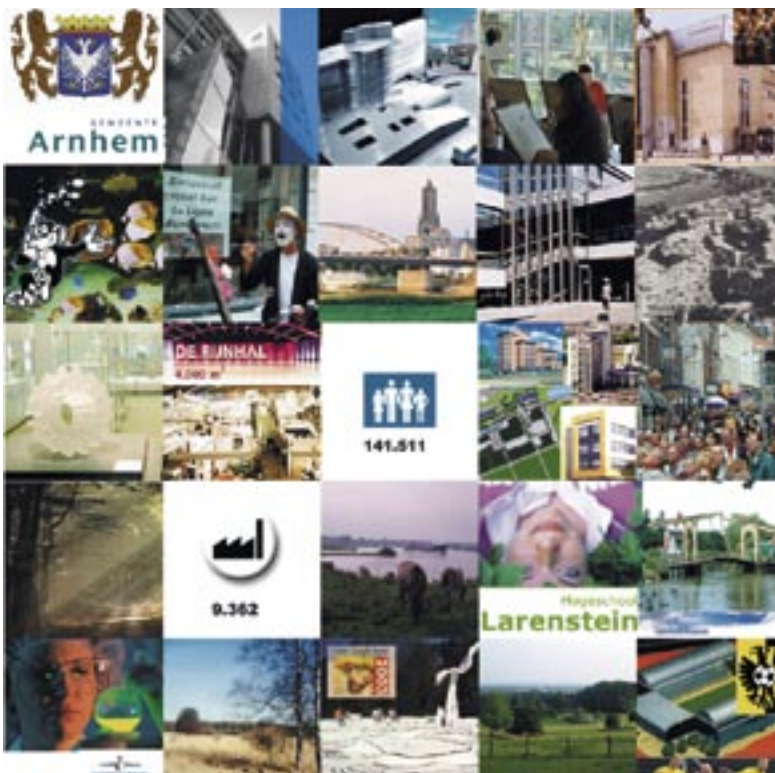
Daarnaast zal het stedelijk netwerk KAN zich in de toekomst ook moeten gaan verbreden naar andere netwerkrelaties. Het bieden van voldoende uitbreidingsmogelijkheden voor wonen en werken en een goede bereikbaarheid is allang niet meer voldoende. Dat gebeurt in andere regio's ook. Andere, ook immateriële kwaliteiten als cultuur, voorzieningen, recreatie, natuur en omgevingskwaliteit worden steeds meer doorslaggevend. Dit betekent dat het stedelijk netwerk ook een verbreding moet zoeken naar meer multifunctionele relaties op het gebied van landschap, cultuur, kennis en sociale kwaliteit. Dergelijke factoren vormen steeds meer de basis van de regionale identiteit die door haar bewoners, bedrijven en bezoekers erkend en beleefd wordt. Het benutten en profileren van die onderscheidende identiteit wordt bepalend voor de internationale concurrentiekracht van het stedelijk netwerk.



3

Regionale identiteit

Als internationaal stedelijk netwerk kent de regio niet meer één eenduidige identiteit. Er bestaan meerdere identiteiten naast elkaar. Deze laten zich nog het best vangen in de drieslag: kennis, cultuur, natuur. Dit Regionaal Plan is gericht op het verbeteren van de aanwezige kernkwaliteiten in de regio voor versterking van die meervoudige identiteit. Dat is immers een voorwaarde om als regio internationaal succesvol te kunnen zijn.



De opkomst en ontwikkeling van het ‘stedelijk netwerk’ heeft gevolgen voor de ruimtelijke inrichting van de regio. Als gevolg internationalisering, mobiliteitsgroei en technologische innovaties neemt het belang van goede netwerken met andere regio’s in Europees verband toe (zie hoofdstuk 4). In die snelle, dynamische wereld neemt tegelijkertijd ook de behoefte aan een eigen, onderscheidende identiteit toe. Als alles in principe overal op de wereld kan, wordt de kwaliteit van de plek, waar men zich ‘thuis’ voelt, van doorslaggevend belang. In de internationale concurrentiestrijd is het koesteren, profileren en uitbouwen van die eigen regionale identiteit de troef om bewoners, bedrijven en bezoekers te binden aan de regio.

De ontwikkeling van het stedelijk netwerk KAN laat zien dat het vraagstuk van de regionale identiteit niet meer te herleiden is tot een dominant thema of slogan. Er is geen eenduidige identiteit voor deze regio. Met de groeiende complexiteit en gelaagdheid van relaties in het stedelijk netwerk is er sprake van een meervoudige identiteit. Er bestaan diverse percepties van identiteit naast elkaar. We onderscheiden in hoofdlijnen drie dominante percepties:

Het bijzondere rivierenlandschap kan worden gezien als een belangrijke identiteitsdrager van de regio. De ontstaansgeschiedenis is onlosmakelijk verbonden met de grote rivieren en dit werkt tot op vandaag door in de regionale ontwikkeling. Nadat in de IJstijd de hooggelegen stuwwallen zijn weggeduwd, hebben de grote rivieren dit tussengebied verder uitgesleten en is een dynamisch rivierenlandschap ontstaan tussen twee hooggelegen stuwwallen (Veluwe en Rijk van Nijmegen). Het is de regio waar de grote rivieren uit het Europese achterland zich splitsen en uitwaaien richting de delta Holland en IJsselmeer. Met de rivierbeheersing en ruimte voor water is waardevolle natte natuur in de laaggelegen uiterwaarden ontstaan van het rivierenlandschap (Rijnstrangen, Gelderse Poort, Millingenwaard). In combinatie met het sterke reliëf en de bosrijke natuur op de hogere stuwwallen is in de regio een grote variëteit aan natuurwaarden en landschappelijke kwaliteiten ontstaan. Dit heeft een diversiteit in natuurwaarden en landschappen opgeleverd die uniek is in Noordwest Europa.

De regionale identiteit kan ook vanuit een ruimtelijk-economisch perceptie worden gezien: de strategische ligging van de regio in combinatie met een goede aansluiting op infrastructurele netwerken, regionaal en (inter)nationaal, hebben altijd gezorgd

voor een goede basis voor diverse economische activiteiten. Van oudsher heeft de regio al een sterk concurrentieprofiel op gebied van logistiek en distributie. De ligging aan de Europese hoofdtransportassen (A12-A15, Betuweroute, Waal en Rijn) biedt nieuwe kansen op het gebied van hoogwaardige industrie en logistiek. Deze sectoren zijn steeds meer genoodzaakt flexibeler en met kortere doorlooptijden (just-in-time) op maat geproduceerde goederen en goedkoop en duurzaam te produceren en te leveren. Transport en distributie wordt daarmee geografisch meer diffuus, maar ook hoogwaardiger en kennisintensiever. Eenzelfde tendens doet zich ook voor in de glastuinbouw in de regio die zich ontwikkelt als een kennisintensief agribusinesscomplex waarbij niet alleen geproduceerde goederen maar ook de kennis zelf exportproduct wordt.

Kennis wordt in de regio steeds sterker een drager van de regionale identiteit. Met name de kennisconcentraties rond de universiteiten in Nijmegen en Wageningen bieden belangrijke aanknopingspunten voor kennis- en productiviteitsontwikkeling. Het benutten en combineren van de kennisgebieden voeding, gezondheid en technologie biedt nieuwe kansen. Met het 'Valley'-concept wordt de netwerkeconomie gestimuleerd: Health Valley in de regio Arnhem-Nijmegen (Radbouduniversiteit, Rijnstate en gelieerde zorg- en medische clusters) in combinatie met de Food Valley rond de universiteit van Wageningen en de Gelderse Vallei. In dit verband is een intensievere samenwerking wenselijk van deze kennisclusters met het hoogwaardige bedrijfsleven die zich op specifieke locaties in en rond de steden concentreert. De gunstige strategische ligging en de goede aansluiting op internationale netwerken maakt de regio een internationale draaischijf voor het benutten en uitbouwen van de kennisconcentraties.

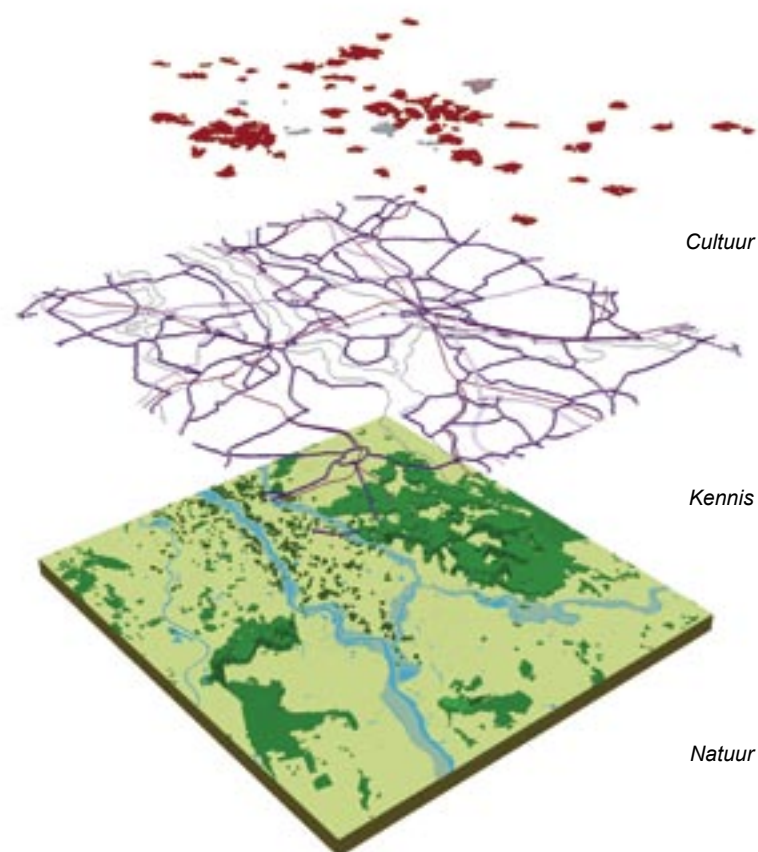
Cultuur: regio vol cultuurhistorische grenzen

Mede door het stuwwallenlandschap en de riviersplitsingen kent de regio unieke waarden op het gebied van cultuurhistorie. Van oudsher was de regio sterk verbonden met de natuurlijke dynamiek van het rivierenlandschap. Daarvan getuigen waardevolle oeverwallen, wielen en kolken. De rivieren vormen ook een sterke barrière want de regio is stelselmatig het domein geweest van fronten en linies die noord-zuid en oost-west van elkaar scheiden. Deze regio was regelmatig de achtergrond van gewapende conflicten om die scheiding te slechten. De identiteit van de regio kan ook getypeerd worden in termen van een wisselende grensregio. De Romeinen trokken hun grens van hun Rijk bij de Rijn: de Limes. Grenswijzigingen waren ook het gevolg van landveroveringen tussen de heren van Gelre versus het hertogdom Kleve. De reformatie heeft voorts in het

gebied een grillige scheidslijn getrokken tussen katholieken en protestanten. En ook in de Tweede Wereldoorlog lag in de regio de grens tussen bevrijd en bezet gebied na het vastlopen van operatie Market Garden. Door al deze conflicten herbergt de regio een schat aan archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed: van relikten van de Limes, vondsten van de christenpelgrimages, middeleeuwse kastelen, buitenplaatsen en monumenten, de slagvelden en graven van de Tweede Wereldoorlog. Een verborgen rijkdom aan cultuur waarmee de regio zich krachtig kan identificeren en profileren.

De regionale identiteit van de regio kan worden beschouwd als een combinatie van drie belangrijke identiteitsdragers: kennis, cultuur en natuur. Het Regionaal Plan richt zich op deze kernkwaliteiten van de regio en zet in op het verbeteren van de ruimtelijke condities waarop deze kwaliteiten in regionaal verband kunnen worden uitgebouwd.

Gelaagde identiteit





4

Europese regio

Internationale ontwikkelingen, economische schaalvergroting en technologische innovaties zijn steeds meer van invloed op de regionale ontwikkeling. Het stedelijk netwerk KAN staat niet op zichzelf, maar maakt deel uit van een groter geheel. De regio kent een strategische positie in Europees verband. Die positie biedt nieuwe mogelijkheden om het KAN uit te bouwen als een internationaal concurrerende regio.



Kansen door de strategische positie in Noordwest Europa

Onder invloed van het Trans-Europese wegnennet (TEN) en het netwerk hogesnelheidslijnen (HSL) ontwikkelt zich een Europese conurbatie van grootstedelijke regio's, die de Randstad, Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied omvat. Het KAN is daarin een strategisch gelegen op een knooppunt van belangrijke internationale oost-west en noord-zuid verbindingen. Met de HSL ligt het KAN straks op minder dan een uur reistijd van de grootstedelijke agglomeraties in Noordwest Europa. Door de strategische ligging heeft het KAN een belangrijke positie in economische en logistieke netwerken. De regio ligt aan de twee drukst bevaren rivieren in Europa, de Waal en de Maas. Door de A12 (triple A-status) en de A73 is het KAN een belangrijke uitvalsbasis naar het Europese achterland. En met de Betuweroute wordt het KAN één van de belangrijkste railgoederencorridors van Europa. De goede infrastructurele inbedding is de basis van een goed economisch vestigingsklimaat in het KAN voor het (inter)nationale bedrijfsleven. Dit wordt versterkt door de bijzondere variatie aan landschappen gekoppeld aan een schone, prettige woonomgeving en diverse recreatieve en culturele mogelijkheden.

Regionaal Plan: versterken van de concurrentiekracht

Voor de ontwikkeling van het KAN moet telkens rekening worden gehouden met de positie van het KAN in Noordwest Europa. De positie van het KAN in Europees verband is geen gewone blijvende zaak. Onder invloed van de netwerkeconomie en de technologische ontwikkelingen in ICT vinden nieuwe ontwikkelingen plaats waardoor bewoners en bedrijven een toenemende keuzevrijheid in vestigingsplaats krijgen en minder gebonden hoeven te zijn aan de regio. Het behouden en versterken van de strategische positie zal de bewoners en bedrijven binden aan de regio. Dit vergt concrete en specifieke maatregelen die van het KAN een aantrekkelijke, internationaal concurrerende regio maken in Noordwest Europa.

In dit Regionaal Plan worden een aantal maatregelen voorgesteld om vorm en inhoud te geven aan het versterken van de internationale concurrentiekracht van de regio. Hiervoor wordt een onderscheid gemaakt in twee schaalniveaus: op niveau van Noordwest Europa als geheel en op niveau van de Euregio, waarbij grensoverschrijdende issues aan de orde zijn. Voor de vier ontwikkelthema's van dit Regionaal Plan wordt per thema eerst de Noordwest Europese positie geschetst met aansluitend de grensoverschrijdende Euregiovraagstukken.

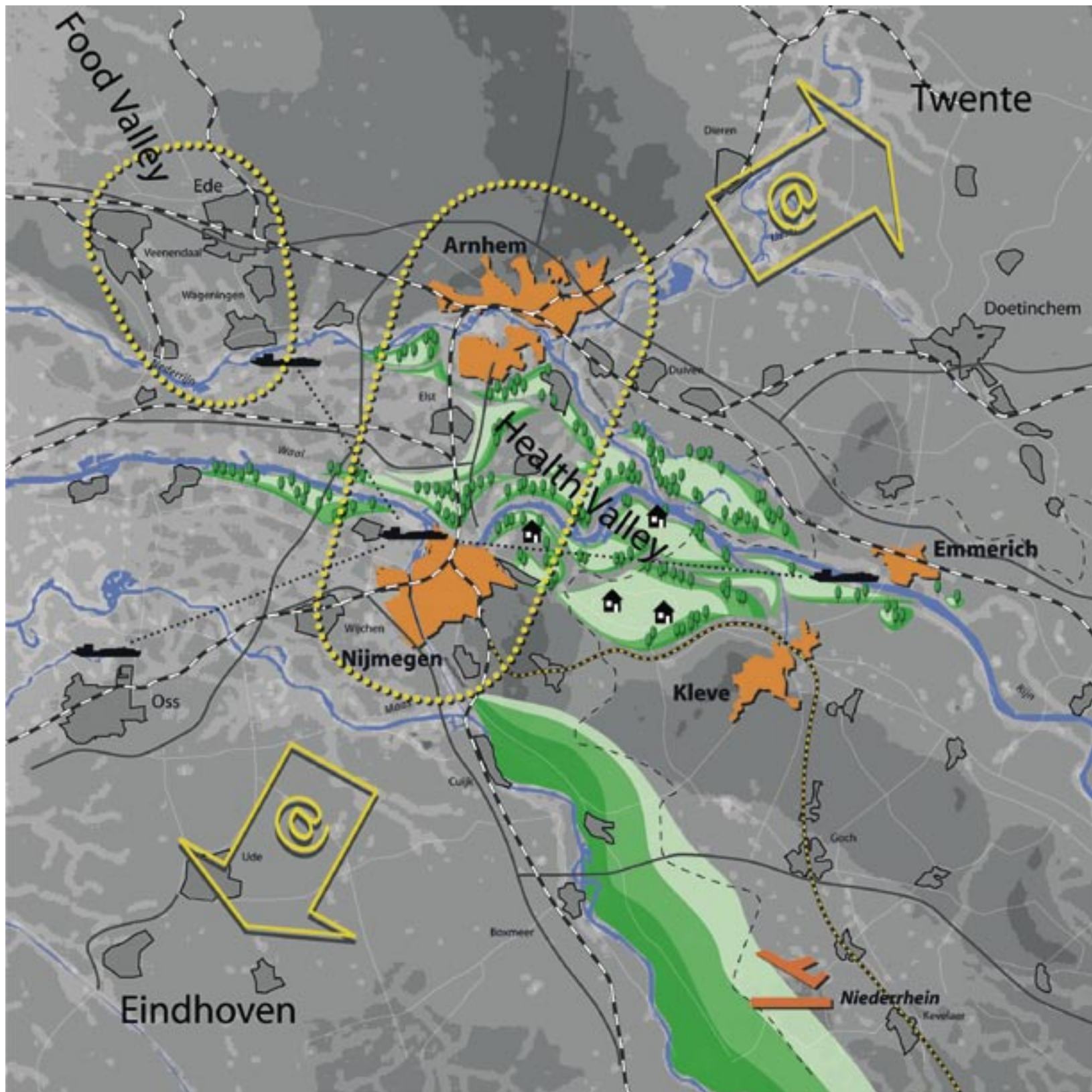
Landschap: grensoverschrijdend landschapspark van formaat

Op het schaalniveau van Noordwest Europa vraagt de wateropgave aandacht. Onder invloed van klimaatverandering zal als gevolg van zeespiegelstijging en toenemende regenval het gehele stroomgebied van Rijn en Maas te kampen krijgen met een verhoogde waterafvoer en wateroverlast. Dit vraagt om meer ruimte voor water, niet alleen binnen de regio, maar ook stroomopwaarts in het Duitse deel van het stroomgebied. Internationale afspraken over waterberging in het stroomgebied van de Rijn zullen nodig zijn. De regio kan de grotere ruimtebehoefte voor waterberging benutten als een internationale troefkaart. Dat kan door meer te experimenteren met speciale functiecombinaties met water: waterrijke, natte natuur, waterrecreatie en bijzondere vormen van waterwonen en werken in een waterrijke omgeving.

Op Euregionaal niveau bieden de ruimteclaims voor waterberging ook kansen om de unieke kwaliteiten van het rivierenlandschap verder te versterken. Als contramal van de bosrijke stuwwallen rond Arnhem en Nijmegen kan de wateropgave een belangrijke kwaliteitsimpuls geven aan het landelijk gebied tussen de rivieren. Op 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. Hierdoor ontstaat een samenhangend en bijzonder recreatief landschap dat zich uitstrekt van Overbetuwe naar het Reichswald nabij Kleve. Park Over-Betuwe, de Gelderse Poort en het Grenspark Rijn-Niers over de landsgrens vormen het hart van dit Euregionale landschapspark. Daarmee zou de regio een (inter)nationale troefkaart van formaat ontwikkelen op het gebied van recreatie en toerisme.

Mobiliteit: aansluiten op Trans-Europese netwerken

Op niveau van Noordwest Europa is infrastructuur de basisconditie voor versterking van het concurrerend vermogen van de regio. Voor het KAN is een betere, directe aansluiting op de internationale netwerken van infrastructuur onontbeerlijk. Voor de bereikbaarheid per spoor wordt met de ontwikkeling van station Arnhem tot HSL-station een eerste stap gezet. Voor een volwaardige koppeling van de regio aan het Europese HSL-netwerk is meer nodig. Een ontbrekende schakel in dit HSL-netwerk is het traject Amsterdam-Duisburg. Met name op het traject Utrecht-Oberhausen zijn extra investeringen nodig om dit baanvak geschikt te maken voor snelheden van 200 kilometer per uur. Verbetering van de spoorverbinding Deventer-Arnhem-Breda zal de aanvoerroute naar het HSL-netwerk versterken.



Voor bereikbaarheid over de weg kan met de verbreding van de A12, de verbreding van de A50 en doortrekking van de A15 tot aan de A12 de internationale bereikbaarheid worden verbeterd.

Op Euregionaal niveau biedt vliegveld Niederrhein over de landsgrens nieuwe kansen voor versterking van de internationale concurrentiepositie van de regio. Vanaf dit vliegveld liggen immers veel andere Europese steden binnen handbereik. Een betere koppeling met het vliegveld Niederrhein kan aan de strategische positie van KAN extra meerwaarde geven.

Economie: inbedding in internationale kennisnetwerken

Op niveau van Noordwest Europa kan de economie van de regio nog beter profiteren van de gunstige strategische ligging en de goede aansluiting op internationale netwerken. Zo zal het gebied rond het HSL-station Arnhem op termijn belangrijke economische potenties met zich meebrengen voor de (inter)nationaal georiënteerde dienstverlening. Het profileren van de regio in Europa als 'Health Valley' in combinatie met de 'Food Valley' rond Wageningen en Gelderse Vallei maakt de regio onderscheidend in internationaal verband. De koppeling met de 'Greenport' als perspectief van het kennisintensieve glastuinbouwcluster rond Huissen c.q. Bergerden zal dit versterken.

In de regio zal de ontwikkeling naar kennisintensieve diensten sowieso een belangrijke troefkaart zijn. Een goede aansluiting op internationale kennisconcentraties is een 'must'. Hiervoor is een goede aansluiting op de digitale netwerken van het mondiale internetknooppunt AMX Amsterdam een voorwaarde. Een eigen 'regionale dependance' van dit digitale knooppunt in Nijmegen kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren.

Op Euregionaal niveau speelt het verbinden en de uitwisseling tussen kennisconcentraties evenzeer een belangrijke rol. Het koppelen van kennisinstellingen, bedrijfsleven en onderwijs is een belangrijke opgave. In de regio zijn een aantal specifieke kennisconcentraties, in Nijmegen rond Heyendaal en Winkelsteeg en in Arnhem IJsseloord en Velp, die onderling en met andere regio's als Eindhoven en Twente elkaar kunnen versterken. Op het gebied van onderwijs begint de grensoverschrijdende samenwerking verder vorm te krijgen met een Campus Kleve als dependance van de Hogeschool Arnhem-Nijmegen. Het intensiveren van de grensoverschrijdende samenwerking is ook nodig voor andere economische activiteiten, zoals de ontwikkeling van bedrijventerreinen in de A12-zone tussen Arnhem en Emmerich. Ook het afstemmen en benutten van de haventerminals van Nijmegen met andere terminals tussen Rotterdam en Duisburg en afstemming met terminals in Oss

en Wageningen is wenselijk. Met een regionaal opstappunt gekoppeld aan de Betuweroute kan het vervoer van goederen per spoor vanuit de regio worden gestimuleerd. Gezamenlijke promotie op gebied van economisch vestigingsklimaat en op gebied van toerisme biedt nieuwe mogelijkheden om de regio als geheel krachtig te profileren.

Wonen: hoogwaardige centrumstedelijke woon-werkmilieus

Op niveau van Noordwest Europa vraagt de internationale concurrentiestrijd ook om mooie hoogstedelijke woon-werkmilieus op aantrekkelijke locaties in stad en regio. Deze milieus zijn nog onvoldoende beschikbaar in de regio. Centrumstedelijke milieus zijn nodig om hoogopgeleide arbeidskrachten aan te trekken en om een vestigingsmilieu te bieden voor nieuwe economische en culturele activiteiten. Met Rijnboog Arnhem en Koers West Nijmegen – twee stedelijke herstructureringsprojecten aan de Rijn en Waal – kan hierop worden ingespeeld. Met deze projecten is de regio nog niet klaar: ook in de toekomst blijven gevarieerde stedelijke milieus nodig, niet alleen in de stad maar ook op bijzondere landschappelijke overgangen. Hoogwaardige, goed ontsloten stedelijke milieus bieden een aantrekkelijk woon- en leefklimaat tussen Randstad, Vlaamse Ruit en Ruhrgebied.

Op Euregionaal niveau zorgen de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het rivierenlandschap voor een bijzondere en prettige woonomgeving. De reliëfrijke combinatie van rivieren en stuwwallen levert een gevarieerd woonlandschap op dat uniek is in Europees verband. Die hoge woonkwaliteit blijft echter niet beperkt tot de KAN-regio, maar strekt zich ook uit richting het Reichswald. Onder invloed van lagere woningprijzen hebben inwoners van het KAN dan ook hun weg over de landsgrens gevonden. Vooral jonge Nederlandse gezinnen verhuizen naar Kranenburg en Emmerich-Elten en inmiddels groeit er een grensoverschrijdende woning- en arbeidsmarkt. De Nederlandse grensbewoners, en in toenemende mate ook de Duitse, blijven voor werk, onderwijs en winkelen wel georiënteerd op de KAN-regio.

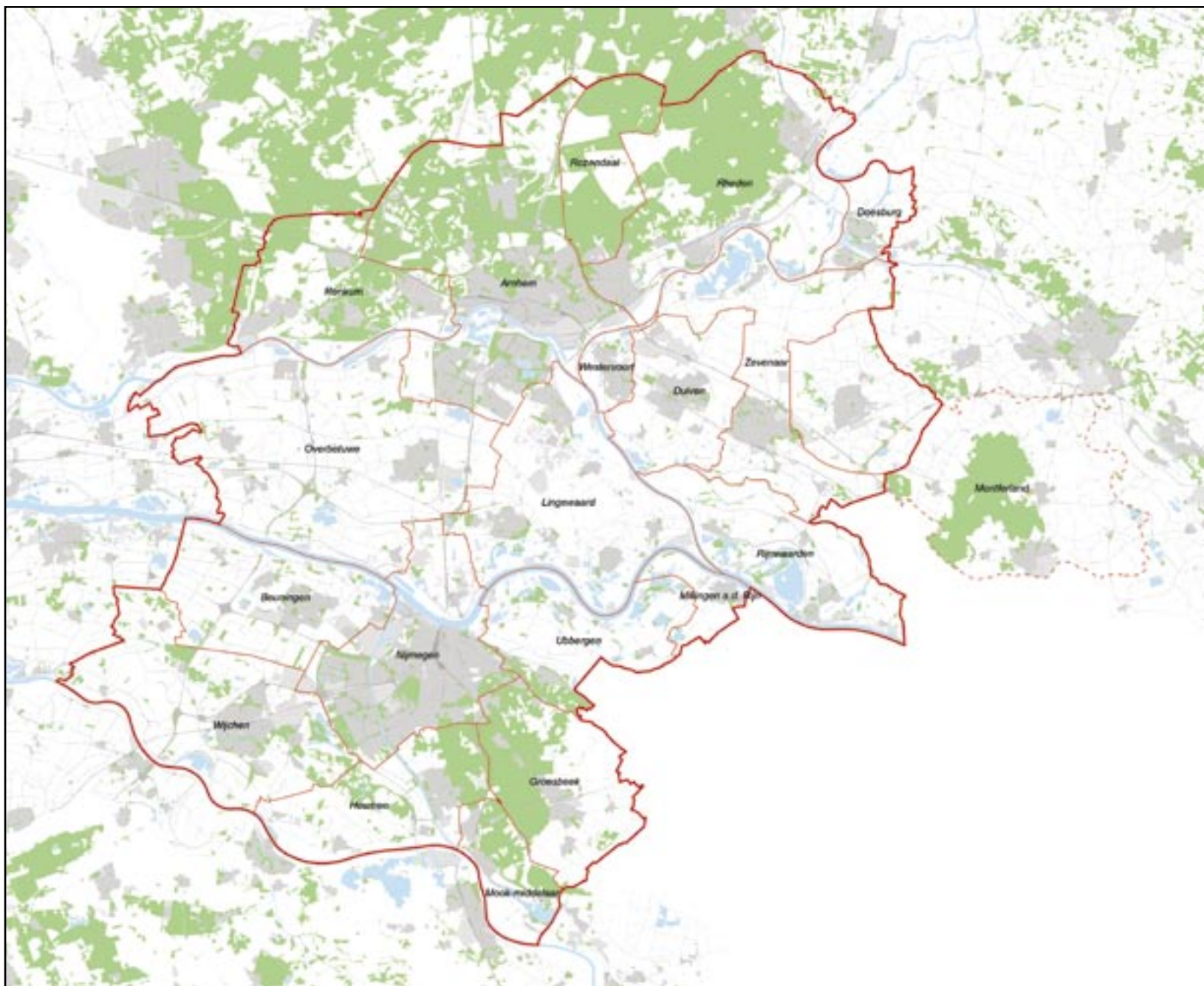
De bovengenoemde Europese issues zijn op hoofdlijnen aangeduid en worden in deel B: Plan verder uitgewerkt aan de hand van de vier ontwikkelingsthema's.



5

Sturingsfilosofie

Tegelijk met de ontwikkeling als stedelijk netwerk zijn er belangrijke veranderingen in de sturing vanuit het KAN. Dit Regionaal Plan introduceert een nieuwe, frisse aanpak gericht op de inzet en samenwerking van maatschappelijke organisaties, marktpartijen en particulieren. Het staat voor ontwikkelingsplanologie waarbij het KAN stuurt op de uitvoering van strategische projecten die in dit Regionaal Plan worden geformuleerd.



Werkingsgebied van het regionaal plan

Herijking wettelijk kader: het KAN als verlengd lokaal bestuur

Met de overgang van Kaderwetgebied naar WGR-plus komt het KAN als regionale autoriteit in een nieuwe fase van regionale samenwerking. Vanuit het Rijk wordt de vigerende Wet gemeenschappelijke regelingen (WGR) uitgebreid met bepalingen over verplichte regionale samenwerking in grootstedelijke gebieden. De voormalige Kaderwetgebieden, waaraan ook het KAN tot op heden haar bestaansrecht ontleent, veranderen daarmee in zogenaamde 'WGR-plus regio's'. Met de status van de WGR-plus krijgt het KAN een permanente status in plaats van de tijdelijke Kaderwet. Als gemeenschappelijke regeling tussen gemeenten – maar dan niet tijdelijk of vrijblijvend – wordt het KAN nog sterker een vorm van verlengd lokaal bestuur, waarbij de deelnemende gemeenten de aandeelhouders zijn van de regio.

Dit alles heeft ook belangrijke gevolgen voor het karakter van het plan. Het maakt dit Regionaal Plan bij uitstek ook een plan van en voor de gemeenten zelf. Het plan is niet zozeer een directe afspiegeling van het provinciaal of rijksbeleid. In dit Regionaal Plan formuleert het KAN als regionaal samenwerkingsorgaan namens de deelnemende KAN-gemeenten de inzet van het ruimtelijk en ruimtelijk relevant beleid voor de komende tien jaar. En is als zodanig de regiospecifieke uitwerking van het streekplan Gelderland.

Veranderende bestuursstijl: van 'government' naar 'governance'

Met een sterker accent op gemeenten en op uitvoering weerspiegelt dit Regionaal Plan ook een andere sturingsopvatting van het KAN. Een sturingsopvatting waarbij het KAN meer dan ooit een beroep doet op samenwerking met maatschappelijke organisaties, private partijen en particulieren. De tijd is allang voorbij dat de overheid alleen de problemen analyseert, het beleid formuleert en uitvoering bij andere partijen kan afdwingen. De overheid, en daarmee ook het KAN, is geen alwetende en regulerende bestuursentiteit die boven alle partijen staat (government). De overheid is onderdeel van het maatschappelijk krachtenveld en moet zich richten op samenwerking met andere overheden, instellingen en marktpartijen (governance).

Dit betekent dat het KAN zich moet richten op het smeden van coalities en arrangementen moet maken met andere partijen om de doelen van dit Regionaal Plan te bereiken. De komende jaren zet het KAN in op het organiseren van de bestuurlijke en publiek-private samenwerking. Dit Regionaal Plan vormt hiervoor de regionale agenda. Dit houdt in dat het KAN in gezamenlijkheid met gemeenten en andere partijen het

Regionaal Plan verder gaat uitwerken, het beleid concretiseert en projecten mede uitvoert. Het KAN richt zich hierbij vooral op het extern profileren van de regio als geheel, op het voorkomen van onderlinge beleidsconcurrentie binnen de regio en op het stimuleren en begeleiden van concrete uitvoeringsprocessen. Vanuit dit Regionaal Plan is het mobiliseren van uitvoeringskracht de essentie van het streven naar ontwikkelingsplanologie in de regio.

Een uitvoeringsgerichte aanpak: ontwikkelingsplanologie

Het streven naar 'governance', waarbij een sterke samenwerking van het KAN met andere overheden, instellingen, investeerders en particulieren centraal staat, is de grondslag van dit Regionaal Plan. In dit opzicht is dit plan niet een traditioneel beleidsplan, maar een open uitnodiging aan partijen voor het gezamenlijk ontwikkelen en uitvoeren van concrete projecten. Het KAN kiest nadrukkelijk voor een ontwikkelingsgerichte aanpak, waarbij specifiek maatwerk en gerichte uitvoering van projecten voorop staan. Het Regionaal Plan formuleert deze projecten rond vier grote ontwikkelthema's: landschap, mobiliteit, economie en wonen. Deze thema's worden in deel B: Plan uitgewerkt in een aantal strategische projecten, die een belangrijke impuls geven aan de ontwikkeling van de regio. Hier valt bijvoorbeeld te denken aan het recreatief routenetwerk, RegioRail KAN of de ontwikkeling van werklocaties. Het zijn bij uitstek projecten, die de maat en schaal van de afzonderlijke gemeenten overstijgen en waarvoor ook middelen van andere overheden nodig zijn. Het organiseren van de uitvoeringskracht rond dergelijke projecten vergt regionaal maatwerk, waarbij het KAN diverse partijen en (rijks)middelen bij elkaar kan brengen om samen te investeren in de daadwerkelijke ontwikkeling van het gebied.

De nieuwe sturingsaanpak, waarin het streven naar governance en ontwikkelingsplanologie wordt gecombineerd, biedt nieuwe kansen voor een pro-actieve, ontwikkelingsgerichte rol van het KAN. Als verlengd lokaal bestuur moet het KAN invulling geven aan de regionale samenwerking en actief de regie voeren over het ontwikkelingsproces, waarin publieke en private partijen samen investeren in de ontwikkeling van de regio. Het Regionaal Plan is hiervoor een belangrijk instrument. Het is de agenda van de regio voor de komende jaren.



6

Ontwikkelingsstrategie

Het KAN staat voor de opgave om invulling te geven aan de ontwikkelingsgerichte aanpak vanuit dit Regionaal Plan. Het gaat om het opdrachtgeverschap op regionaal niveau, waarbij selectiviteit, organiserend vermogen en uitvoeringsgerichtheid de belangrijkste factoren zijn. Afhankelijk van de opgaven vervult het KAN verschillende rollen. Een gedifferentieerde strategie naar rol en positie biedt een nieuw perspectief.



Opdrachtgeverschap: een strategie in drievoud

Het KAN kiest voor een zelfbewuste ontwikkelingsstrategie. Het zelfbewust handelen schuilt in meer selectiviteit, beter organiserend vermogen, minder beleidsnota's en een sterkere uitvoeringsgerichtheid. Dit vraagt een gedifferentieerde invulling van de rol van het KAN. Voor bepaalde maatregelen of projecten dragen andere overheden of partijen primair de verantwoordelijkheid en heeft het KAN een indirecte, ondersteunende rol. Voor regionale vraagstukken of strategische projecten moet het KAN juist meer directe verantwoordelijkheid nemen vanwege de schaal, complexiteit of impact op de regionale ontwikkeling.

In dit Regionaal Plan wordt onderscheid gemaakt in drie verschillende rollen en posities die het KAN inneemt in de ontwikkeling van de regio. Gekoppeld aan deze rolopvattingen komt het KAN tot een driedeling in de manier waarop ze wenst om te gaan met de inhoudelijke opgaven op het gebied van landschap, mobiliteit, economie en wonen. Deze driedeling vormt de centrale ontwikkelingsstrategie die de grondslag is voor de uitwerking van dit Regionaal Plan. In deel B: Plan worden de vier ontwikkelthema's in drievoud uiteengelegd: afhankelijk van haar rol verschilt de agenda, de projecten en de concrete inzet van het KAN.

De drie sturingsrollen zijn vanuit de positie van het KAN:

Bovenregionale opgaven: initiëren en agenderen

In dit Regionaal Plan komen een aantal (inter)nationale beleidsopgaven naar voren, die verbonden zijn aan de beleidsagenda van het Rijk en van de Europese Unie. Het gaat om grootschalige ingrepen in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, verwoord in de Nota Ruimte, waarvoor het Rijk een directe verantwoordelijkheid draagt. Deze maatregelen overstijgen de maat en schaal van het KAN en gaan haar taken en bevoegdheden ver te boven. Desalniettemin hebben de ingrepen een belangrijke voorwaardenscheppende betekenis en zijn van doorslaggevende invloed op de ruimtelijke ontwikkeling van de regio.

Als regionaal samenwerkingsverband heeft het KAN voor deze opgaven een indirecte rol. Zij kan beleidsissues en maatregelen aandragen, zelf initiatieven hiervoor nemen en de juiste strategische projecten op de uitvoeringsagenda van Rijk en Europa zetten. Ook het beïnvloeden van (inter)departementale investeringsprogramma's alsmede het benutten van Europese structuurfondsen zijn belangrijke opgaven voor het KAN. Voor dergelijke grote bovenregionale opgaven vervult het KAN een initiërende en agenderende rol.

Regionale opgaven: coördineren en ontwikkelen

Naast beleidsvraagstukken komen in dit Regionaal Plan regionale ontwikkelingsopgaven aan de orde, die van groot strategisch belang zijn voor de ontwikkeling van het stedelijk netwerk als geheel. Het gaat om concrete opgaven op regionaal niveau, zowel wat betreft beleid als uitvoering. Sommige opgaven in dit Regionaal Plan verkeren nog in een pril stadium van beleid en vragen nog om een nadere uitwerking door het KAN en de gemeenten. Andere opgaven worden in dit Regionaal Plan geformuleerd in termen van uitvoeringsprojecten. Het gaat om strategische projecten die belangrijke structuurdragers zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio op lange termijn. Dat vraagt om specifieke keuzen voor een select aantal strategische projecten, die als eigen ontwikkelingsopgave voor het KAN gelden.

Als regionaal samenwerkingsverband heeft het KAN voor de regionale opgaven een eigen, directe verantwoordelijkheid. Niet alleen in de beleidsvoorbereiding, maar vooral in de vorm van ontwikkelingsplanologie, waarbij het KAN haar verantwoordelijkheid neemt in termen van ruimtelijk investeren en ontwikkelen. Voor de eigen regionale opgaven moet het KAN zelf het opdrachtgeverschap op regionaal niveau organiseren. In termen van beleid heeft het KAN een belangrijke coördinerende rol: samenhangend beleid formuleren en afstemmen. In het uitvoeringsproces moet het KAN haar ontwikkelende rol verder vorm en inhoud geven. Het mobiliseren en organiseren van uitvoeringskracht staat hierin centraal. Voor de regionale opgaven heeft het KAN dus zowel een coördinerende als een ontwikkelende rol.

Lokale opgaven: kaders stellen en stimuleren

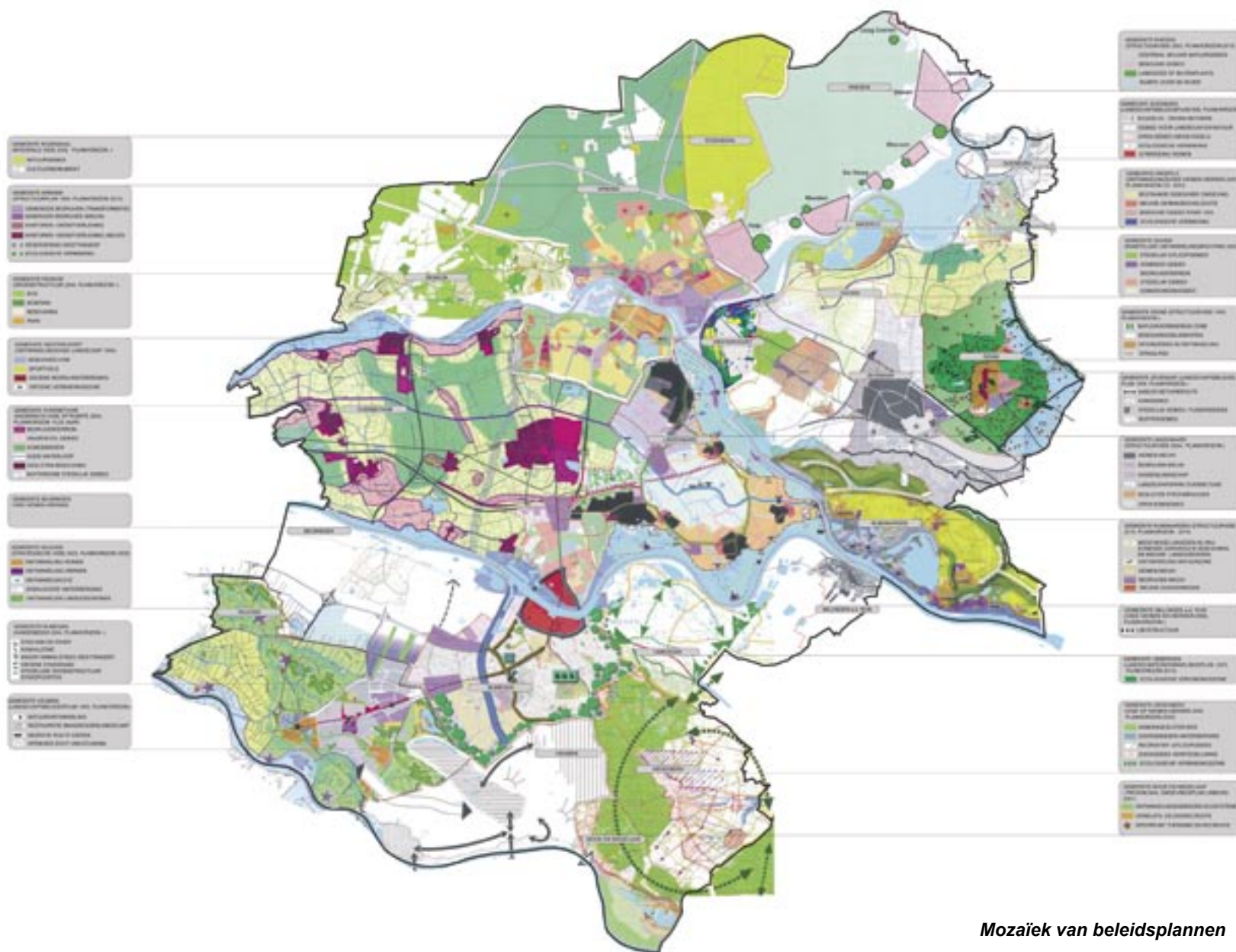
Tenslotte geeft dit Regionale Plan aanleiding voor verschillende lokale inrichtingsopgaven, aangezien de diverse (boven)regionale opgaven en projecten doorwerken naar het lokale inrichtingsniveau, waar het streven naar ruimtelijke kwaliteit concreet gestalte moet krijgen. Het gaat om concrete inrichtingsvraagstukken, waarvoor de invulling en uitvoering primair een zaak is van gemeenten in een open samenwerking met maatschappelijke organisaties, marktpartijen, bedrijfsleven en particulieren. De urgentie van deze ingrepen kan niet van bovenaf worden bepaald. Het zijn vooral concrete initiatieven van onderop, van gemeenten of anderen, waarmee invulling wordt gegeven aan een gebiedsspecifieke invulling van de regionale opgaven uit dit Regionaal Plan.

Als regionaal samenwerkingsverband – of beter: als verlengd lokaal bestuur – heeft het KAN een indirecte rol voor de lokale inrichtingsopgaven. Aangezien op lokaal niveau anderen aan

zet zijn, vervult het KAN een rol om de ruimtelijke, beleidsmatige of financiële condities te verbeteren, waarbinnen anderen de inrichtingsopgave concreet vorm en inhoud geven. Het KAN heeft hierin een dubbele rol: kaders stellen en kwaliteit stimuleren. Vanuit haar eigen beleidsverantwoordelijkheid formuleert het KAN het regionale beleidskader waarbinnen gemeenten hun eigen ruimtelijk beleid kunnen ontwikkelen. Dit Regionaal Plan (deel C) heeft in dit verband een voorwaardenstellende functie

(toelatingsplanologie). Maar bovenal heeft dit Regionaal Plan (deel B) een voorwaardenstellende functie (ontwikkelingsplanologie) door kansen te bieden voor lokale experimenten en vernieuwende pilotprojecten. Het KAN zal hierin een belangrijke stimulerende en faciliterende rol vervullen.

Deze verdeling in drie rollen van het KAN is de basis onder dit Regionaal Plan.



Mozaïek van beleidsplannen



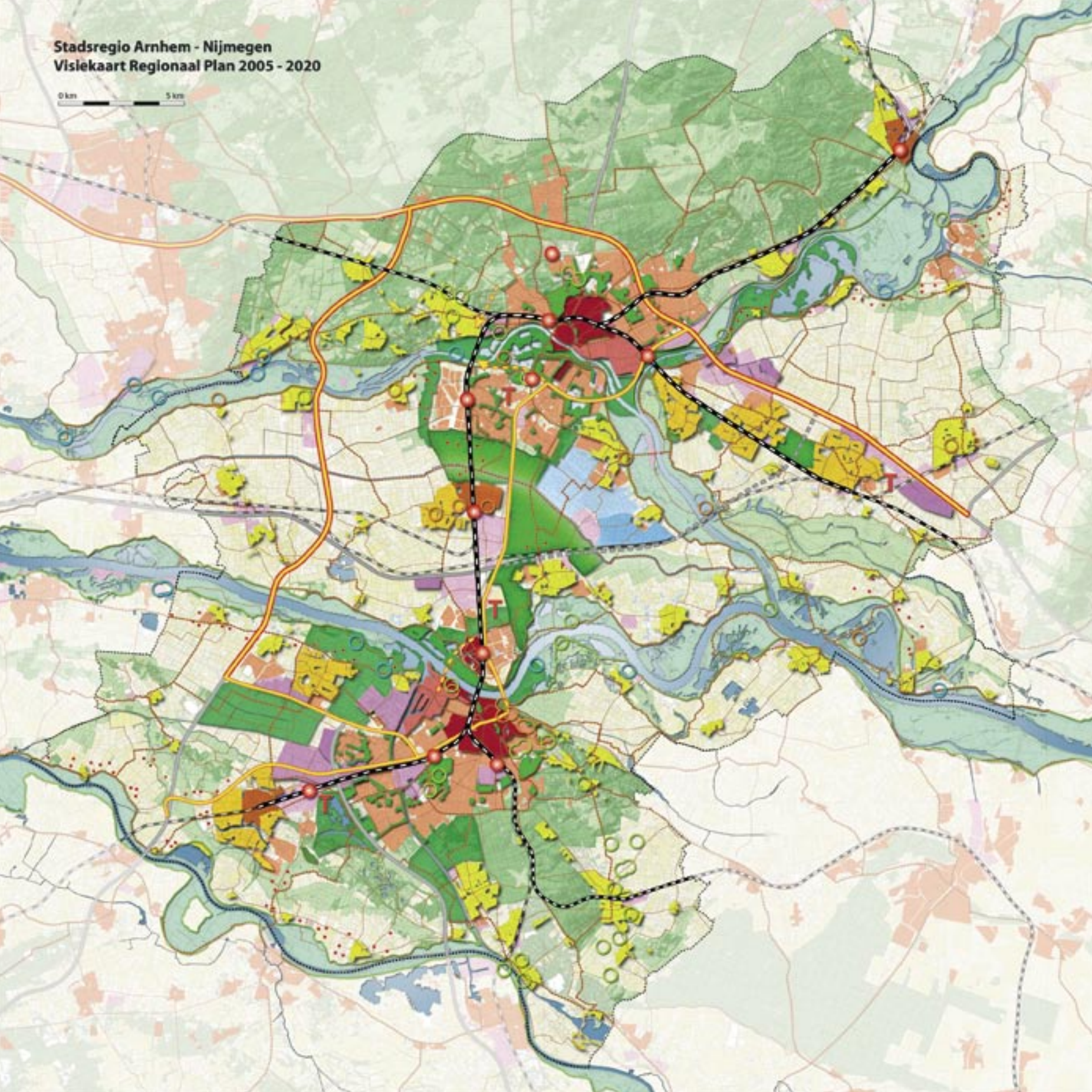
7

Visie: tien prioriteiten

De inzet van het Regionaal Plan is ontwikkelingsplanologie: gezamenlijk uitvoeren van een aantal strategische projecten die van groot belang zijn voor de ontwikkeling van de regio. Vanuit een samenhangende visie op het stedelijk netwerk kunnen vanuit deel B: Plan een aantal bestuurlijke prioriteiten worden gesteld. Dit levert een agenda op van tien strategische ontwikkelingsprojecten op: een TOP-10 voor de regio!

Stadsregio Arnhem - Nijmegen
Visiekaart Regionaal Plan 2005 - 2020

0 km 5 km



Het inhoudelijk perspectief van stedelijke netwerkvorming gecombineerd met de vernieuwde sturingsfilosofie gericht op governance en ontwikkelingsplanologie leidt tot een selectieve, maar geconcentreerde inzet op tien bestuurlijke prioriteiten vanuit dit Regionaal Plan. Bij ieder punt wordt de algemene koers alsmede specifiek de inzet van het KAN aangegeven.

1. Verbeteren van aansluiting op Europese infrastructuurnetwerken

KAN: agenderen, lobby en middelen voor verbetering van grootschalige infrastructuur

De (inter)nationale positie van het KAN kan in de toekomst versterkt worden, zeker wanneer de aansluiting op Europese infrastructuurnetwerken verbeterd kan worden. Heel prominent binnen dit speerpunt komt de opwaardering van de HSL-Oost (met name het tracé tussen Utrecht en Oberhausen) naar voren. Het KAN wil, samen met provincie, gemeenten, andere overheden en het bedrijfsleven de lobby hiervoor opnieuw inzetten. Ook de aansluiting op de digitale Europese netwerken en de doortrekking van de A15 naar de A12 in de periode 2015-2020 vergt nog de nodige regionale lobby-activiteiten. Naast reeds aanwezige, goede internationale verbindingen per autowegen en vaarwegen, biedt ook de ligging van het regionale vliegveld Niederrhein mogelijkheden het KAN ook beter te ontsluiten via de luchtvaart. Op termijn zal ook een doorgaande interregionale railverbinding van Nijmegen naar Düsseldorf via Kleve bijdragen aan een betere grensoverschrijdende bereikbaarheid.

2. Verknopen bus en trein tot één samenhangend regionaal OV-netwerk

KAN: innovatief aanbesteden van concessies voor exploitatie openbaar vervoerlijnen

Het KAN is verkeersautoriteit voor de regio Arnhem-Nijmegen en heeft als wettelijke taak het aanbesteden van het openbaar vervoer (bus, regiotaxi en regionale treinen op termijn). Op dit moment is het openbaar vervoersysteem, bestaande uit bus, trein en regiotaxi, een onafhankelijke optelsom van drie verschillende aanbestedingsprocessen. Er is geen of te weinig synergie tussen het aanbod van deze vervoermodaliteiten en in veel gevallen is er sprake van overlappende structureren. Vanuit de ambitie dat het openbaar vervoer binnen het KAN een samenhangend en hoogwaardig systeem moet vormen (mede als serieus alternatief

voor toenemende automobilititeit) gaat het KAN deze modaliteiten in de toekomst meer op elkaar afstemmen en waar mogelijk integraal aanbesteden. In deze aanpak krijgt ook de verbetering van het voor- en natransport aandacht.

3. Stedelijke ontwikkeling rondom enkele multimodale knooppunten

KAN: ondersteuning proces, kennis en middelen bij intensivering knooppunten

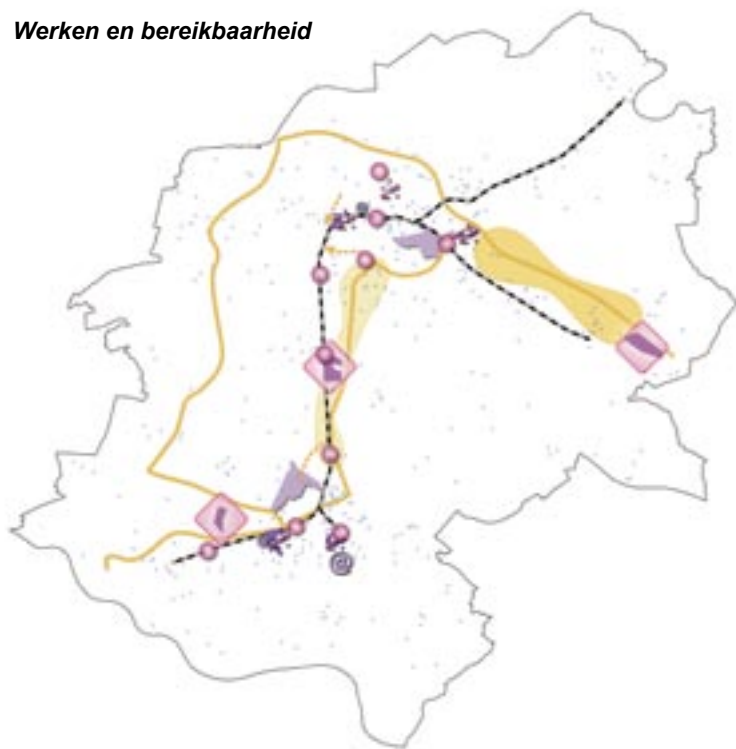
Binnen de ruimtelijk-functionele inrichting van het KAN ontstaan plekken waar meerdere modaliteiten van (openbaar) vervoer elkaar gaan ontmoeten. Juist op die plekken waar overstap- en verblijfsmomenten ontstaan, ontstaan er ontwikkelingslocaties voor nieuwe (sub)centra van stedelijke activiteit. De feitelijke ontwikkelingsplannen en de realisatie daarvan liggen op het bord van de gemeente(n) in samenwerking met private investeerders. De rol van het KAN is deze plekken te duiden, zoals in dit Regionaal Plan wordt ingezet op de kansen en potenties van een select aantal 'voorstadsstations' rond Arnhem en Nijmegen. Het KAN wil gemeenten stimuleren tot planontwikkeling en private investeerders verleiden daar samen aan het werk te gaan. Door deze rol goed in te vullen ontstaat kennis bij het KAN die vervolgens weer ingezet gaat worden voor nieuwe plekken en ontwikkelingen.

4. Herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en hoofdwegennet

KAN: profileren, segmenteren en fasen van ontwikkeling bedrijventerreinen

In het Regionaal Plan heeft het KAN ruimte opgenomen voor de uitbreiding van regionale bedrijventerreinen die ontwikkeld dienen te worden op basis van de principes van zorgvuldig ruimtegebruik. Bij het bepalen van het te realiseren oppervlak in deze nieuwe uitleglocaties is gebruik gemaakt van de SER-ladder. Dat houdt in dat er voor gemeenten een opgave ligt op bestaande, te revitaliseren bedrijventerreinen, ook ruimte voor nieuwe vraag aan te bieden. Het KAN zal in de concentratiegebieden voor regionale bedrijventerreinen (de A73, de A15 en de A12-zone) het voortouw nemen om te komen tot bovenlokale gebiedsvisies (samen met de grondgebiedgemeenten) waarbinnen segmentering, fasering en uitgifte thema's zullen zijn. De te revitaliseren bedrijventerreinen zullen onderdeel zijn binnen deze gebiedsvisies en de gemeenten dienen deze terreinen vanuit een investeringsstrategie en uitvoeringsperspectief in relatie tot de markt tot herontwikkeling te brengen.

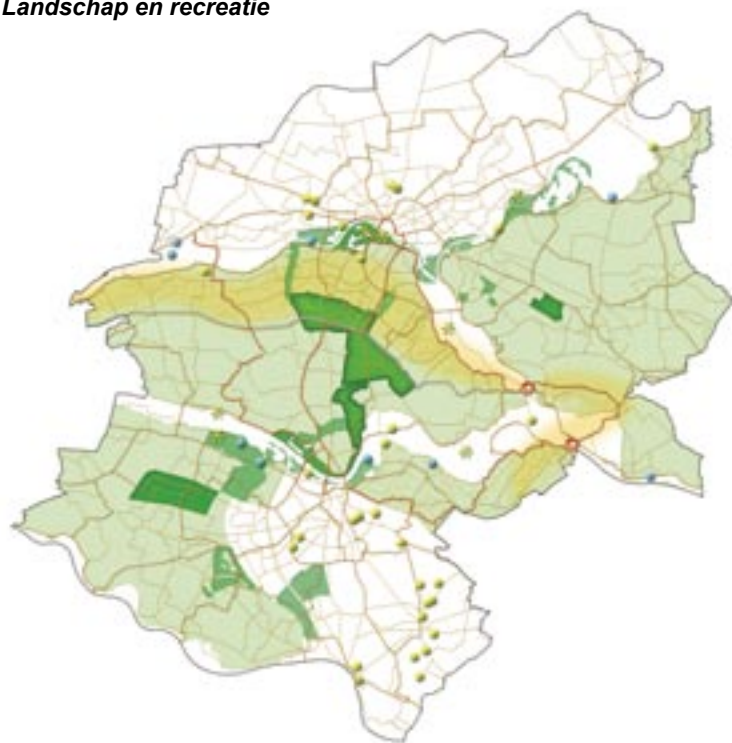
Werken en bereikbaarheid



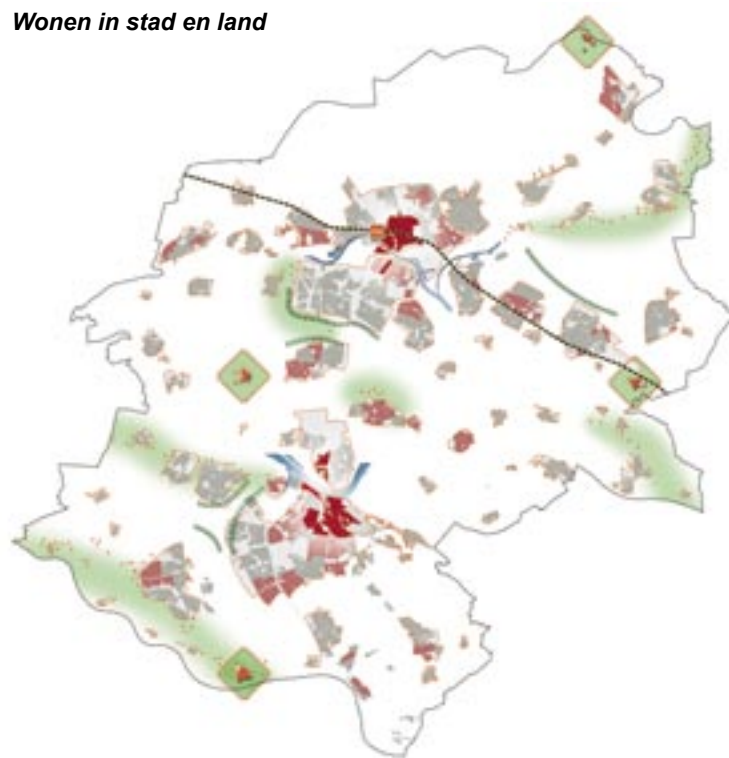
Vervoer en knooppunten



Landschap en recreatie



Wonen in stad en land



5. Ruimte voor innovatie: creative industry, kennis/ICT, wellness/hospitality

KAN: verbeteren regionale condities voor innovatieve werkgelegenheidssectoren

Naast de traditionele economische sectoren als de zakelijke dienstverlening, de industrie en de logistiek, zullen ook meer innovatieve, creatieve economische activiteiten verder moeten worden ontwikkeld voor een versterking van het vestigingsklimaat in de regio. Dit levert ook een bijdrage aan een meer gediversificeerde sectorstructuur. Het KAN zal zich inzetten voor de regionale afstemming van economische ontwikkelingen, het coördineren van initiatieven en gemeenten stimuleren hiervoor de juiste ruimtelijke en financiële randvoorwaarden (bedrijfshuisvesting, evenementen, netwerken) te creëren.

6. Versterken grootstedelijk klimaat van Arnhem en Nijmegen

KAN: gezamenlijk profileren van grootstedelijke projecten in bovenregionaal verband

De beide steden Arnhem en Nijmegen hebben grootstedelijke ontwikkelingsplannen op de rol staan (respectievelijk Rijnboog en Koers West), welke de steden in de toekomst ook levensvatbaar en interessant moeten houden voor huidige inwoners én nieuwe toetreders. Naast het stimuleren van deze planontwikkeling, o.a. door het mede binnenhalen van financieringsmogelijkheden van buitenaf, zal het KAN ook in de profilering van de regio in (inter)nationaal verband, juist ook deze grootstedelijke pijlers van de regio scherp naar voren brengen. Dit kan gebruikt worden om de investeringsbereidheid van nieuwe bedrijven en instellingen in deze regio te stimuleren.

7. Ontwikkeling van de eigenheid en identiteit van dorpen

KAN: stimuleren van experimenten voor kwaliteitsontwikkeling van een aantal dorpen

De keerzijde van stedelijke ontwikkelingen in het centrumstedelijk gebied binnen het KAN wordt gevormd door de vele dorpen en kleinschalige ontwikkelingen in het buitengebied. Veelal is van nature de eigenheid en de authenticiteit van deze dorpen concreet aanwezig maar kampen deze gemeenschappen met een grote ruimtelijke, economische en sociale dynamiek waardoor de identiteit van de dorpen onder druk komt te staan. Door binnen deze dorpen mogelijkheden te creëren voor herinrichting van bestaande gebouwen, nieuwe functies toe te staan én kwalitatieve nieuwbouw te genereren, kan de

identiteit van deze dorpen worden versterkt vanuit een duurzaam toekomstperspectief. De specifieke rol van het KAN is die van aanjager en regisseur, waarbij de gemeenten zelf voor de realisatie zorgen. Het KAN neemt het initiatief om voor drie à vier dorpen praktijkexperimenten te starten voor kennisopbouw over ontwerp, investeringen en uitvoering van de kwaliteitsverbetering van de dorpen.

8. Regionaal landschapspark: recreatief routenetwerk ontwikkelen

KAN: aanleg van een regionaal netwerk van recreatieve routes

Samen met de provincie en gemeenten zal Park Over-Betuwe de komende jaren gefaseerd ontwikkeld worden. Provincie Gelderland is formeel trekker, zowel bestuurlijk als ambtelijk. Het KAN participeert in de planontwikkeling en zal het bovenlokale belang en de realisatie scherp in de gaten houden en daarop sturen. Voor andere onderdelen van het regionaal landschapspark zal het KAN zelf als project- en/of procesleider optreden. Het regionale landschapspark is meer dan alleen Park Over-Betuwe. Specifiek start het KAN met de concrete realisatie van het recreatieve routenetwerk in de regio. Dit routenetwerk voor langzaam verkeer is in dit Regionaal Plan in beeld gebracht, maar vereist nadere uitwerking, concrete gebiedsontwerpen en aanleg van ontbrekende schakels. Prioriteit hebben de ontbrekende of onvolledige noord-zuidroutes tussen en over de rivieren. Het uiteindelijke netwerk zal breed in de markt gezet worden als een regionaal toeristisch-recreatief produkt. Ervaringen in het regionaal landschapspark rond Frankfurt zullen hierbij betrokken worden.

9. Kwaliteitsverbetering van de natuur (in en om de stad)

KAN: inrichting van een aantal specifieke groengebieden in en om de stad

Kwaliteitsverbetering van de grote natuurgebieden in deze regio is sterk gebaat met het ontwikkelen van een aantal ecologische verbindingen voor de uitwisseling van flora en fauna. Het gaat om een aantal gebrekkige ecologische verbindingen in noord-zuidrichting, tussen de Veluwe en het Rijk van Nijmegen en het Reichswald. Daarnaast is de aandacht voor de contramal van het stedelijk gebied speerpunt van ontwikkeling voor het KAN. In de diverse overgangszones tussen stedelijke bebouwing en het landschap zal in deze groengebieden moeten worden geïnvesteerd. Het KAN zal zich inzetten om substantiële



bijdragen vanuit de rijksmiddelen die in het kader van regelingen zoals GIOS en ILG zijn of worden vrijgemaakt te verkrijgen om de kwaliteitsverbeteringen in deze groengebieden te ondersteunen.

10. Zichtbaar maken van cultuurhistorische relictten en monumenten

KAN: ontwikkelen van drie samenhangende cultuurhistorische zones

De regio heeft een zeer divers cultuurhistorisch verleden wat op veel plaatsen, zeker buiten de historische binnenstad van Nijmegen, niet zichtbaar is in de hedendaagse inrichting. Het KAN stelt zich ten doel drie samenhangende en voor de inwoners en bezoekers van de regio begrijpbare cultuurhistorische elementen zichtbaar te maken. Het gaat om de Limeszone (noordelijke grens van het Romeinse Rijk), de Klei en Kolkzone (met geschiedenis van rivierengebied) en de Oorlogszone (Market Garden + Maas-IJssellinie). Naast het fysiek opgraven, herbouwen of restaureren van elementen gaat het ook om het in de markt zetten ervan. Bijvoorbeeld als onderdeel van het te realiseren toeristisch-recreatieve netwerk.

De bovenstaande tien prioriteiten in de visie worden in Deel B: Plan verder uitgewerkt in strategische projecten. Ieder van de vier ontwikkelingsthema's uit Deel B: Plan wordt nog afgesloten met een 'projectenagenda' van strategische projecten. In het separate Regionaal Ontwikkelingsprogramma (ROP) wordt dan een nadere uitwerking gegeven van deze tien bestuurlijke prioriteiten op basis van dit Regionaal Plan. Het ROP biedt een handvat om gericht te sturen op de samenhang en complementariteit tussen deze strategische projecten in termen van programma, fasering en middelen.



Deel B: Plan

In Deel B: Plan worden vier ontwikkelingsthema's uitgewerkt die concreet invulling geven aan de bestuurlijke ambities en visie. Dit deel B is het ontwikkelingsgerichte deel van het plan: visievormend, prikkelend, selectief, concreet, gericht op het ontwikkelen en realiseren van een aantal strategische projecten in de regio. Dit deel opent hiermee ook de weg naar regionale ontwikkelingsplanologie in het KAN.



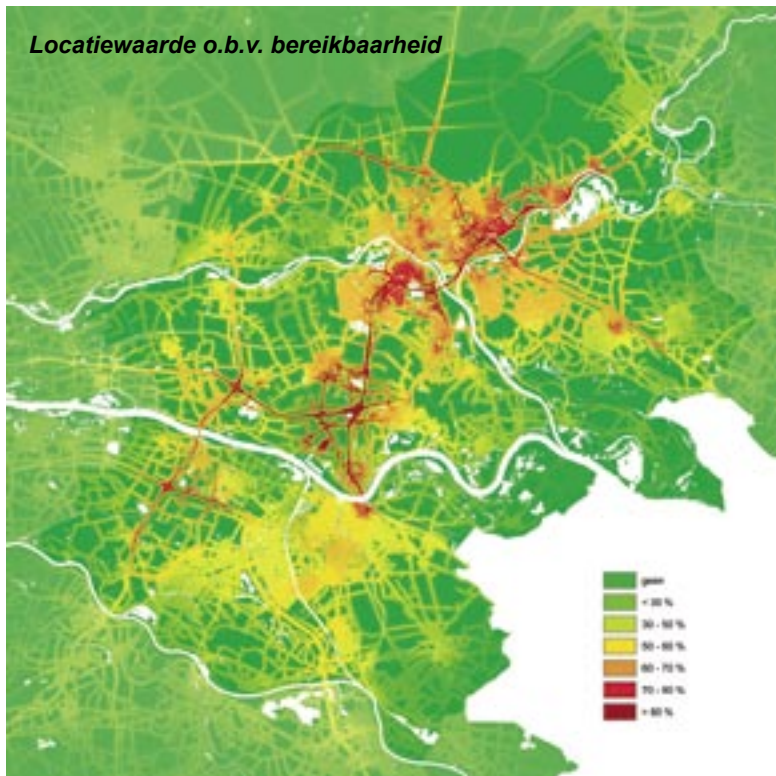
1

Werken en bereikbaarheid

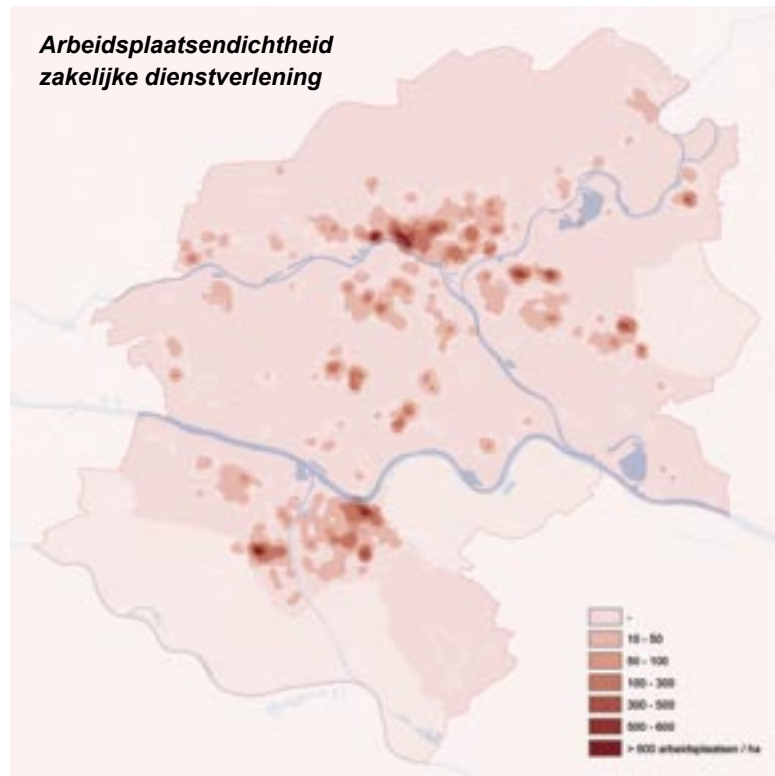
De regio Arnhem – Nijmegen wil ruimte geven voor innovatie in de brede economische structuur van de regio. Vooral kennisintensieve diensten, de ‘creatieve’ industrie en nieuwe combinaties van zorg, welzijn en recreatie vormen een nieuwe stimulans voor de regionale economie. Binnen de rijke variëteit van economische activiteiten kunnen deze opkomende sectoren zorgen voor een meer onderscheidend profiel van de regio.



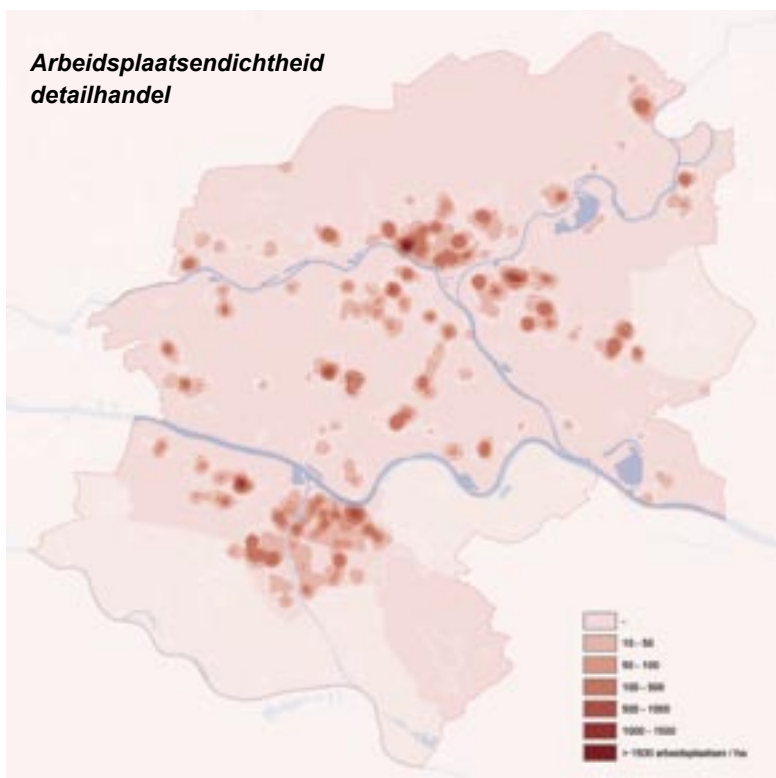
Locatiewaarde o.b.v. bereikbaarheid



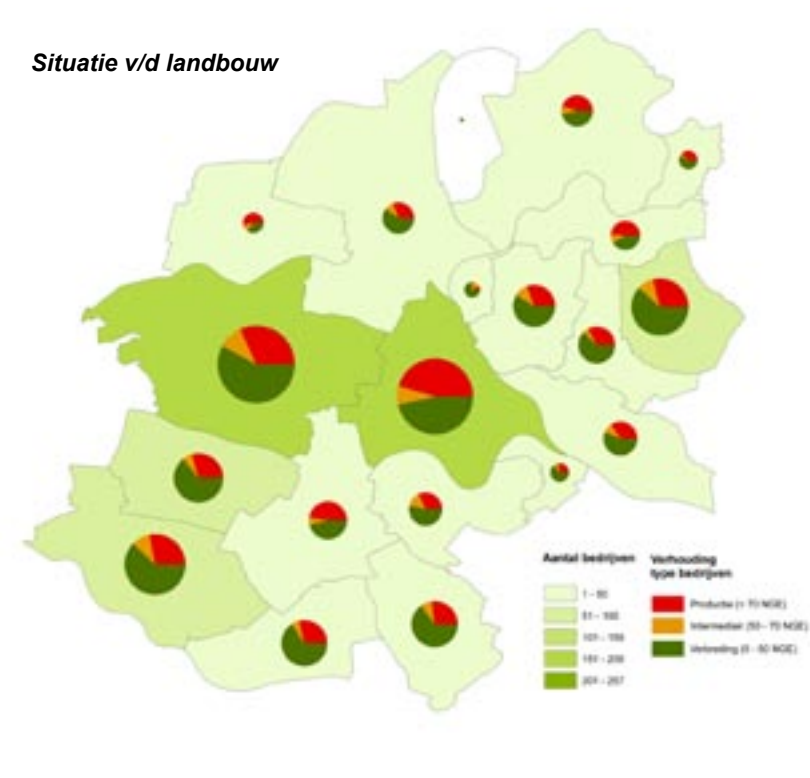
Arbeidsplaatsendichtheid zakelijke dienstverlening



Arbeidsplaatsendichtheid detailhandel



Situatie v/d landbouw



1.1 Opgave: zoeken naar onderscheidend vermogen

Het economisch profiel van de regio is breed: een grote variatie in economische activiteiten. Dit maakt de regio minder kwetsbaar voor economische schommelingen. De afgelopen jaren is dat ook wel gebleken. In de jaren negentig heeft de regio een voorspoedige economische ontwikkeling doorgemaakt. En de afgelopen jaren ontwikkelt de regionale economie zich gelijk aan het landelijk gemiddelde, terwijl in andere stedelijke regio's de recessie voelbaar is. Inmiddels heeft de regio haar achterstandspositie op de arbeidsmarkt ingehaald door de relatief grote instroom van jongeren en de jonge leeftijdsopbouw van de beroepsbevolking. Hierdoor lag de groei van de beroepsbevolking hoger van het landelijk gemiddelde.

Vanuit ruimtelijk perspectief is er veel aandacht voor de stuwende economische sectoren en worden deze ook voldoende geaccommodeerd in hun ruimtebehoefte. Inmiddels is er meer grond uitgegeven dan in het vorige structuurplan was geraamd. De stijgende ruimtebehoefte komt voort uit groei in logistiek en distributie, commerciële dienstverlening, gezondheidszorg, onderwijs en kennisinstellingen, agribusiness en recreatie en toerisme. In aanvulling op de bedrijventerreinen uit het vorige structuurplan is daarom een behoefte bepaald van 490 hectare nieuw bedrijventerrein tot 2020, hetgeen door intensivering kan worden gereduceerd tot 320 hectare. De groei in de stuwende werkgelegenheid is in de regio over verschillende concentraties verspreid, maar de centrumfunctie van beide steden blijft echter toenemen. Nijmegen is de vitale universiteitsstad met vele sportieve en culturele activiteiten. Sterk vertegenwoordigd zijn hier de kennisintensieve industrie, gezondheidszorg, metaalelectro en ICT. In Arnhem ligt het accent op (semi)overheidsdiensten en de zakelijke dienstverlening, ICT en een groot aantal toeristische trekkers en culturele instellingen. Zo zorgen Nationaal Park de Hoge Veluwe (met Kröller-Müller museum), Burgers' Zoo en het Nederlands Openluchtmuseum jaarlijks voor ruim 2,5 miljoen bezoekers in de regio.

De grote variatie in economische activiteiten is de kracht van de regio. Maar het is tegelijk ook een zwakte. Waarmee presteert de regio nu echt goed en onderscheidt het zich van concurrerende regio's? Ondanks de veelheid aan activiteiten is de regio in internationaal verband nauwelijks herkenbaar door het ontbreken van activiteiten waarin de regio uitblinkt. Opvallend is dat er weinig echt bijzondere of exclusieve werkmilieus in de regio aanwezig zijn, terwijl de ruimtelijke kwaliteiten van de regio daarvoor wel aanleiding bieden. Er is wel een begin gemaakt met onderscheidende profielen van terreinen. Zo is Bijsterhuizen sterk gericht op logistiek en transport, is IJsseloord 2 ook gericht op hoogwaardige diensten en hebben veel terreinen een sterk gemengd karakter. Er bestaan echter

mogelijkheden om de werklocaties in de regionaal verband meer onderscheidend te maken. Aanknopingspunten liggen met name in een betere koppeling met de kwaliteit van het landschap en in verschillen in ontsluiting en bereikbaarheid. De ligging in de infrastructuurnetwerken op zowel regionaal als (inter)nationaal niveau, geven aanleiding om werklocaties onderscheidend te profileren.

1.2 Benadering: innoveren van het economisch profiel

Het stedelijk netwerk Arnhem - Nijmegen is op zoek naar nieuw regionaal elan. Het benutten van de strategische ligging alleen – hoewel van groot belang – is niet voldoende om als stedelijk netwerk tot een onderscheidend economisch profiel te komen. De sleutel is het organiseren van specialisatie en complementariteit in de regionale ontwikkeling.

De steden Arnhem en Nijmegen bieden ruimte voor de groei van nieuwe kansrijke sectoren in de regio. Beide steden bieden een stedelijk klimaat waar nieuwe innovatieve bedrijven goed gedijen. Bijvoorbeeld door de aanwezigheid van een hoog opgeleide beroepsbevolking of profilering op een specifiek imago, zoals Arnhem Modestad. In Arnhem en Nijmegen behoort eenderde van de beroepsbevolking tot de categorie hoger opgeleiden. Dit hoge aandeel wordt verklaard door de aanwezigheid van hoogwaardige werkgelegenheid en veel hoger onderwijsinstellingen. Ook kennen Arnhem en Nijmegen een grote groep creatievelingen, waaronder kunstenaars en mensen met een vrij beroep. Zo staan Arnhem en Nijmegen op een relatief hoge plaatsen in de ranglijst creatieve gemeenten in Nederland. Arnhem heeft een bovengemiddelde creatieve klasse van bijna 25% van de beroepsbevolking, en in Nijmegen ligt die nog veel hoger, rond 33%. Nijmegen heeft alleen Utrecht voor te laten gaan als gemeente met de grootste creatieve klasse in Nederland.

De regio kan zich profileren aan de hand van nieuwe kansrijke economieën die in de regio een sterke groei doormaken. Opmerkelijk is de opkomst van de zogenaamde 'creatieve' industrie. Deze sector bestaat uit vaak kleine, creatieve ondernemingen in uiteenlopende branches (uitgeverijen, softwareontwikkeling, reclame, ontwerp, muziek, podiumkunsten) die goed gedijen in een stedelijk klimaat. In de provincie Gelderland groeide werkgelegenheid in deze branches met ruim 34%, waarmee de 'creatieve' industrie bijna net zo groot is als de bouw, het onderwijs of de gezondheidszorg. Die groei behoeft zich niet alleen te beperken tot de steden. Ook het toenemend aantal vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen biedt mogelijkheden om een deel van de huisvestingsbehoefte van deze bedrijven op te vangen.

Inspiratie

Chiswick Business Park in Engeland

Chiswick Business Park is een nieuw type bedrijventerrein op een voormalige busopstelplaats en is een voorbeeld in 'Lifestyle support' voor werkers van de nieuwe economie. Het voorziet in een omgeving waar werken plezierig is en creativiteit gestimuleerd wordt (dus toenemende productiviteit). Winkelen, leisure, wonen en educatie maken allemaal onderdeel uit van het concept. 'Enjoy Work' is het motto van actieve marketing waarmee het business park succesvol soortgelijke bedrijven aantrekt.



CHISWICK PARK	Sq Ft.	Sq. m.
BUILDING 1	81,000	7,525
BUILDING 2	99,500	9,245
BUILDING 3	129,000	11,935
BUILDING 4	245,000	22,630
BUILDING 5	134,000	12,400
PLOT 6	212,000	19,730
PLOT 7	228,000	21,140
PLOT 8	248,000	22,800
PLOT 9	245,000	22,630
BUILDING 10	114,300	10,640
BUILDING 11	99,500	9,245
BUILDING 12	81,000	7,525

- COMPLETED
- NEXT PHASE
- BBA / BRASSerie AND HEALTHCARE
- UNDERCONSTRUCTION



Bron: www.enjoy-work.com

Ook 'kennis' is een belangrijke innovatieve factor: de ontwikkeling van hoogwaardige concentraties van onderwijs- en kennisinstellingen en kennisintensieve bedrijven bieden kansen zich scherper te profileren. Zo wil Arnhem met het bedrijfsleven beter inspelen op de kansen voor 'duurzame energie' met de technologie en innovatie die hieraan verbonden is. Ook speelt de factor 'kennis' steeds sterker een rol in sectoren waarin de regio van oudsher sterk is: enerzijds de logistiek en distributie en anderzijds de glastuinbouw die in hoog tempo uitgroeit tot een nationale 'greenport': een kennisintensief agribusinesscomplex. Tenslotte levert ook de opkomst van nieuwe ondernemingen op het gebied van 'wellness en hospitality' een bijdrage aan de vernieuwing van de economische structuur. Vooral innovatieve combinaties met zorg en gezondheid (Health Valley) leggen de basis voor nieuwe kleinschalige mogelijkheden voor toeristische sector, naast de grootschalige toeristische trekpleisters in de regio.

De regio zet zich in om deze nieuwe kansrijke sectoren te stimuleren om het economisch profiel verder te verbreden en naar buiten toe te profileren. In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de ruimtelijke condities die aan deze economische strategie verbonden is.

1.3 Bovenregionaal: initiëren en agenderen

De volgende bovenregionale issues wil de regio op de agenda van Rijk en Europa zetten:

Hoogwaardige kennisconcentraties ruimtelijk versterken

Het KAN zet in op het ontwikkelen en verder versterken van een aantal hoogwaardige kennisconcentraties, waarin verschillende kennisdiensten vanuit onderwijs en bedrijfsleven met elkaar de werklocaties een specifiek imago uitstraling geven. In aanzet beginnen deze kennisconcentraties zich te ontwikkelen aan de randen van de beide steden. In Arnhem begint een dergelijke ontwikkeling in aanzet rond IJsseloord, Velperweg (AKZO) en Arnhem Business Park (voormalig KEMA-terrein). In Nijmegen is dit al scherper zichtbaar, specifiek rond Heyendaal en Winkelsteeg. De laatste is een voorbeeld van zo'n kennisconcentratie waar Philips de aanzet heeft gegeven door de ontwikkeling van een internationaal research and development centre voor halfgeleiders. Hier worden kennisintensieve bedrijvigheid, vrije tijdsvoorzieningen, woningbouw en een station ontwikkeld. Dergelijke kennisconcentraties vereisen ook een directe aansluiting op de digitale netwerken binnen de regio en met andere datanetwerken via Eindhoven, Wageningen, Twente en mondiaal via Amsterdam.

Internationale relaties versterken via het spoor

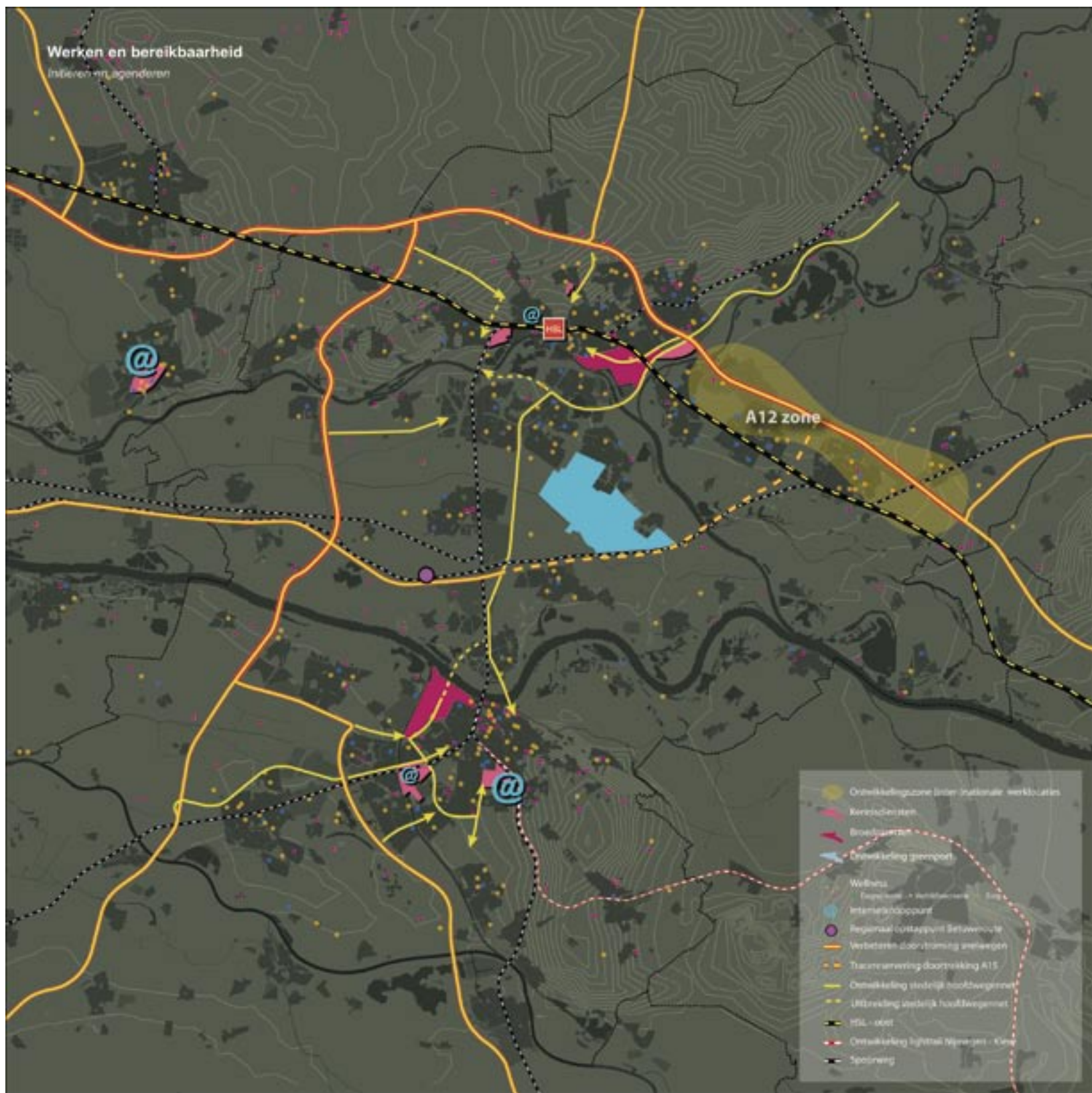
Gekoppeld aan het versterken van de hoogwaardige, kennisintensieve werklocaties zou ook het verbeteren van de internationale bereikbaarheid via het spoor een belangrijke impuls geven aan de economische dynamiek. Dat wordt al zichtbaar met de kantoorontwikkeling op en rond station Arnhem waar de komst van de hogesnelheidslijn zijn schaduw vooruitwerpt. Om de HSL-Oost als snelle Europese verbinding te laten functioneren, zijn er nog forse verbeteringen nodig aan het spoor. Op termijn zal het gebied rond station Arnhem de echte internationale toplocatie worden voor de zakelijke diensten en kennisintensieve bedrijven. De positie van Arnhem kan ook in Euregionaal verband worden versterkt door het beschikbaar krijgen van een spoorverbinding Arnhem – Emmerich. In en rond Nijmegen, en vooral voor Heyendaal, kan het opnieuw in gebruik nemen van de oude railverbinding tussen Nijmegen en Kleve ook een bijdrage leveren aan verbeteren van internationale relaties. Deze regionale verbinding moet wel tot een internationale verbinding Nijmegen – Kleve – Düsseldorf worden opgeschaald. Het grote voordeel van dergelijke spoorverbindingen is de hart-op-hart verbinding met andere grote steden, grensoverschrijdend en ook elders binnen Europa.

Kennisintensieve agribusiness concentreren als 'Greenport'

Een bijzondere vorm van kennisconcentratie in de regio is de (inter)nationale profilering van de zogenaamde 'Greenport'. Dit agribusinesscomplex is van oudsher sterk geconcentreerd rond Huissen en Bemmelen. Hier is een kwaliteitsslag ingezet naar een 'voorbeeldige' proeftuin waarin hedendaagse technische, logistieke en milieuhygiënische mogelijkheden worden benut. Het gaat om optimalisering van de productie door verbetering van kennisuitwisseling over productveredeling, teeltinnovaties en inzet van nieuwe technologieën. In ruimtelijk opzicht kan kennisontwikkeling worden ingezet voor een efficiënte verkaveling, een betere verkeerskundige ontsluiting, het optimaliseren van logistieke processen met het secundaire agribusiness bedrijfsleven. Ook collectieve energie- en milieumaatregelen, zoals centrale opvang van gietwater of een afvalwarmtenet, dragen bij aan het imago van 'Greenport'.

Ruimte maken voor de creatieve industrie

Het KAN wil meer stimulansen geven aan het versterken van het klimaat voor de creatieve industrie. De creatieve industrie is sterk geconcentreerd in de twee steden, en voor een zeer beperkt deel in vrijkomende gebouwen in de dorpen of het landelijk gebied. In principe is de creatieve sector verspreid over het gehele stedelijk gebied afhankelijk van beschikbare en vooral betaalbare ruimte.



Desalniettemin kunnen we een aantal potentiële ‘broedplaatsen’ onderscheiden aan de rand van de binnenstad. Dit zijn met name de oude bedrijventerreinen net buiten de centrumgebieden, zoals de Waalhaven in Nijmegen en het Cobercoterrein in Arnhem. In deze gebieden zijn nog grootschalige en goedkope bedrijfsruimten te vinden, op steenworpafstand van het ‘stedelijke klimaat’ van het centrum. Stimulering moet worden gezocht in het beschikbaar krijgen van tijdelijke en goedkope – en deels gesubsidieerde – bedrijfsruimten in de stedelijke randzones rond centrumgebieden. Hier ontstaan al de eerste concentraties van branches die elkaar opzoeken of bedrijfsverzamelgebouwen met elkaar delen. Voor behoud en versterking van die branches moet verdringing door een te snelle instroom van reguliere, gevestigde werkfuncties worden voorkomen. Een betere multimodale bereikbaarheid, verruimd parkeerbeleid en ook sociale infrastructuur van ontmoetingsruimten en broedplaatsen kunnen een impuls geven aan deze locaties.

Recreatie en toerisme: inzetten op ‘de gezonde regio’

Eenzelfde vorm van kleinschalige dienstverlening, die we verspreid over de gehele regio terugvinden, is gericht op het beeld van het KAN als ‘de gezonde, comfortabele regio’, ook wel wellness (welzijn) en hospitality (gastvrijheid) genoemd. Deze recreatieve sector is sterk in ontwikkeling en zoekt nieuwe combinaties van zorg, buitenrecreatie, gezondheid en voeding. Sport en educatie, verblijfsrecreatie, studie- en congresfaciliteiten, ontspanning en gezondheidsprogramma’s in een groene, relaxte omgeving. Dit vraagt om een aantrekkelijk landschap met een uitgebreid recreatief netwerk van routes. De regio zet zich in om deze sector, die vooralsnog bestaat uit veelal afzonderlijke initiatieven, te ontwikkelen als een samenhangend profiel voor de regio. Concepten als ‘Health Valley’ en ‘Food Valley’ krijgen immers hier hun vertaling in een grote variëteit van economische activiteiten.

Capaciteitsuitbreiding van de snelwegen

De economische dynamiek in en rond de beide steden vraagt om een blijvend goede bereikbaarheid in de regio. Met name verbetering van de doorstroming op het nationale hoofdwegenet is een belangrijke conditie voor behoud en versterking van de economische dynamiek. In het kader van BBKAN worden al veel maatregelen genomen, maar op lange termijn is uitbreiding van de bestaande snelwegen onontkoombaar. Hierbij gaat het om de verbreding van de A50 vanaf knooppunt Grijsoord tot over de Waal tot knooppunt Ewijk. Ook voor de A12 is verbreding nodig van knooppunt Ouddijk bij Zevenaar tot voorbij Arnhem. De verbreding moet bij Zevenaar worden gecombineerd met het verbeteren van de ontsluiting van de bestaande en nieuwe

bedrijventerreinen. Voor de periode direct na 2015 staat ook de doortrekking van de A15 naar de A12 op agenda. Aanleg van dit ontbrekende stuk snelweg zal grote ruimtelijke gevolgen hebben voor de oriëntatie van het bedrijfsleven en voor de ruimtelijk-economische structuur van de regio op lange termijn.

Sterkere (inter)nationale profilering van de A12-zone

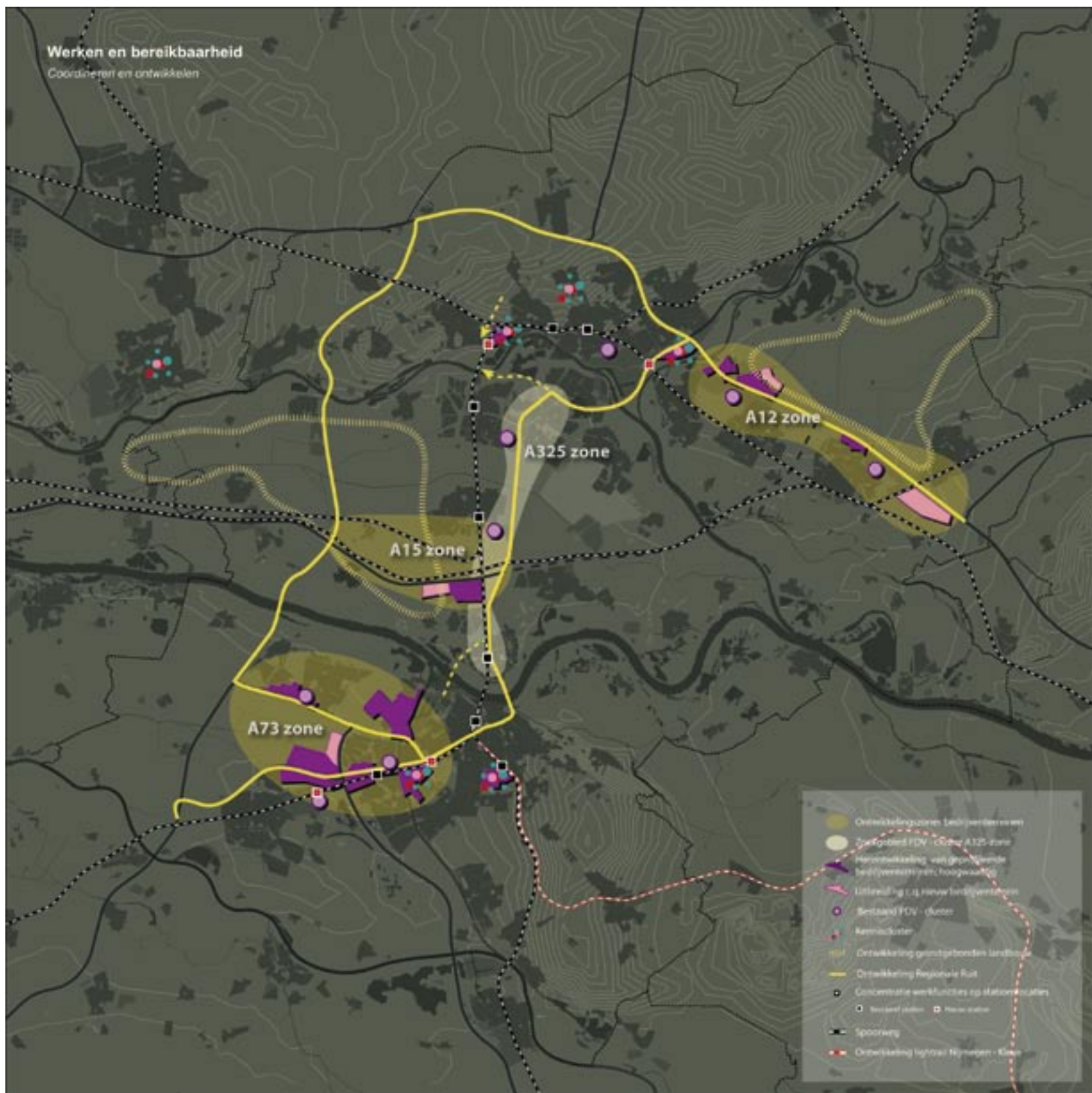
De verschillen in de ligging en de bereikbaarheid van werklocaties in de regio laten zien dat op termijn ook de economische mogelijkheden van die werklocaties onderling sterker gaan verschillen. Zo heeft de A12-zone als bedrijvenzone de afgelopen jaren een sterke groei doorgemaakt van grote, vaak hoogwaardige bedrijven op gebied van logistiek, distributie, handel en zakelijke dienstverlening. Gekoppeld aan de verbreding A12 en de doortrekking A15-A12 is op termijn te verwachten dat bedrijven in deze zone steeds meer hoogwaardig worden en het directe ‘zichtprofiel’ vanaf de snelweg opzoeken. De A12 kan als Europese hoofdtransportas, met directe verbindingen met de Duitse economische kerngebieden, de drager worden van een internationaal georiënteerde bedrijvenzone als visitekaartje van de regio. Dit stelt dan ook hoge kwaliteitseisen aan de ruimtelijke inrichting van het gebied.

1.4 Regionaal: coördineren en ontwikkelen

De volgende regionale issues rekent de regio tot haar eigen ontwikkelingsagenda:

Regionale differentiatie in ontwikkelingszones bedrijventerreinen

In dit Regionaal Plan worden drie ruimtelijke concentratiegebieden voor regionale bedrijventerreinen aangegeven: de zogenoemde A12-zone, de A15-zone en de A73-zone. Deze drie zones zijn TOP-projecten uit de rijksnota ‘Pieken in de Delta’ van het ministerie van EZ. Tot op heden werden deze drie zones min of meer gelijkwaardig behandeld als het gaat om de ruimtebehoefte, segmentering en gronduitgifte. Inmiddels wordt zichtbaar dat de drie zones zich in verschillende richtingen ontwikkelen. In regionaal verband kan die richting bewust worden versterkt om de bedrijventerreinen meer eigenheid en een scherper profiel mee te geven. Zoals hiervoor aangegeven kan de A12-zone ontwikkeld worden als de (inter)nationale ‘etalage’ van de regio. Het werken met strategische grondreserves zou nodig kunnen zijn. Voorkomen moet worden dat de A12-zone ‘volloopt’ met lokale en regionale bedrijven. Die zouden eerder in de A15-zone en A73-zone een passende plek kunnen vinden. Nu is Bijsterhuizen in de A73-zone nog vooral gericht op transport en logistiek. Maar net als de A15-zone zal deze



zone multifunctioneler worden naarmate de bedrijvenlocaties steeds meer verweven raken met de omringende (nieuwe) stedelijke gebieden. Zo maakt de A15-zone al integraal deel uit van het stedelijk middengebied, waar diverse ruimteclaims van woningbouw, PDV, Park Over-Betuwe, waterberging en landschap samenkomen.

Herstructurering en intensivering van regionale bedrijventerreinen

In het verlengde van differentiatie tussen de ontwikkelingszones blijft het KAN inzetten op het herstructureren en intensiveren van bestaande bedrijventerreinen. Voor de regionale opgave aan bedrijventerrein past het KAN de SER-ladder toe: allereerst verdichting, hergebruik en revitalisering en pas daarna uitbreiding. Door de behoefte aan uitbreiding te koppelen aan intensivering van bestaande terreinen kan het aantal hectare te reserveren bedrijventerrein worden beperkt. Door toepassing van SER-ladder is de oorspronkelijke behoefte van 490 ha tot 2020 inmiddels beperkt tot 283 ha totaal voor de regio. De bruto uitbreidingsbehoefte wordt in de A12-zone (tot 2020) beperkt van 175 ha naar 135 ha, in de A15-zone (tot 2020) van 120 ha naar 85 ha, en in de A73-zone (tot 2015) van 158 ha naar 63 ha. Dit levert dus aanzienlijke ruimtebesparingen op door zorgvuldig ruimtegebruik. Beperkte uitbreidingen blijven noodzakelijk. Deze vinden vooral plaats aansluitend aan bestaand stedelijk gebied of aan bestaande bedrijventerreinen. In de A73-zone is de uitbreiding gepland ten noorden van Bijsterhuizen. In de A15-zone ten zuiden van de A15 en ten westen van de Griftdijk. In de A12-zone wordt extra ruimtevraag geacommodeerd ten noorden van Centerpoort (circa 15 hectare) en het overige deel ten zuiden van de A12, oostelijk van de spoorlijn Zevenaar – Didam. Voor de opvang van 'zware' bedrijven die vallen onder milieucategorie 5 is de behoefteraming 20 hectare. Deze ruimtebehoefte is al opgenomen in het bestemmingsplan voor de locatie Roelofshoeve 2 bij Duiven uit het oude structuurplan.

Overbewinkeling voorkomen: één PDV cluster in de A325-zone

Een stedelijk netwerk waarin functies complementair zijn en locaties niet concurreren: dat is voor de regio het uitgangspunt. Er vindt echter een felle concurrentie plaats in het aanbod van perifere en grootschalige detailhandelsvestigingen (PDV en GDV): locaties waar grote meubelwinkels, groothandels, tuincentra, bouwmarkten elkaar opzoeken. Hier ligt een taak van de regio om het aanbod op elkaar aan te sluiten en overbewinkeling tegen te gaan. Niet alleen omwille van de gevestigde detailhandel in de steden, maar ook vanwege zorgvuldig ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit van dergelijke vestigingen. Een grootschalige

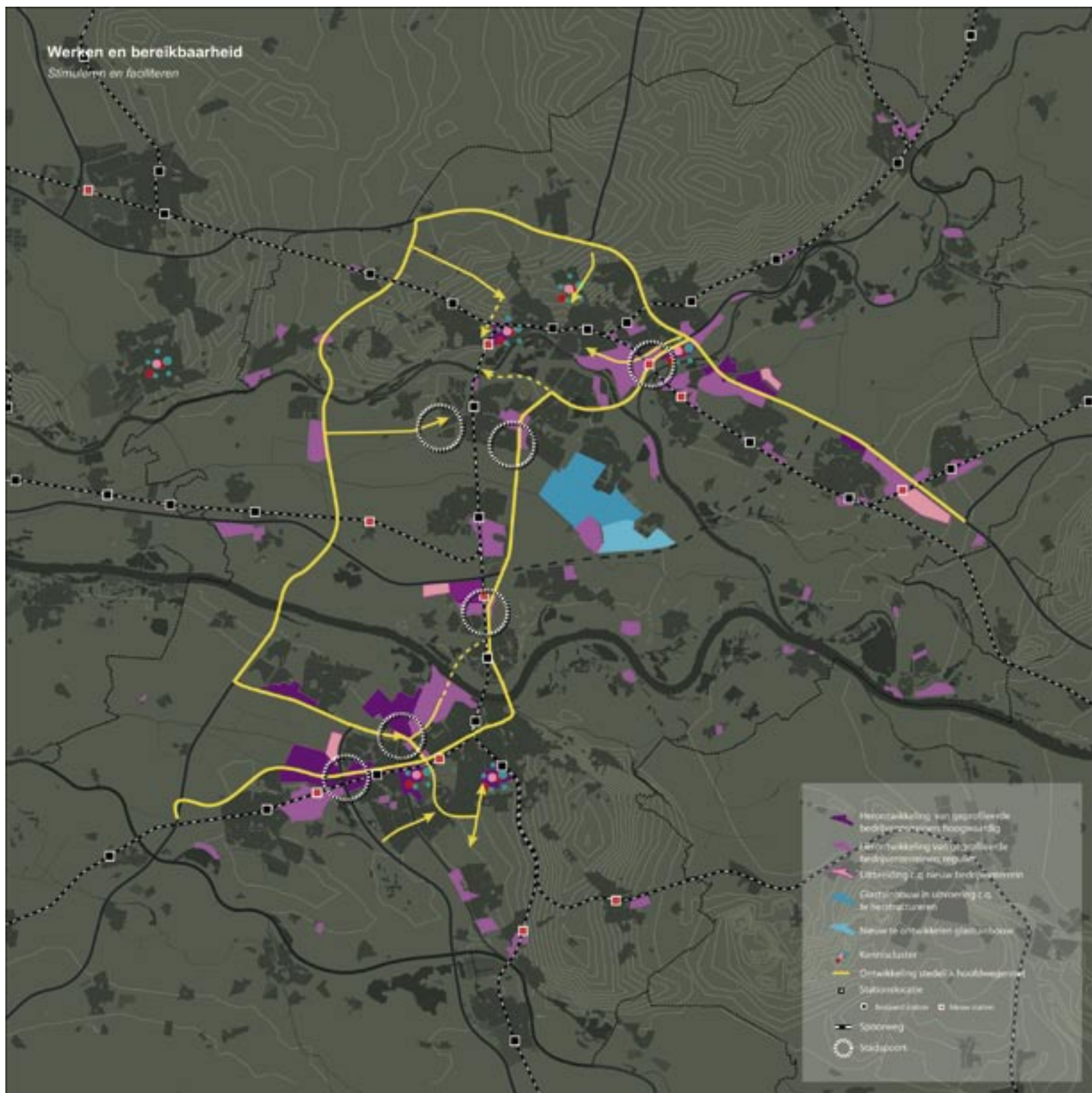
spreading van meubelboulevards, tuincentra en bouwmarkten is geen attractief perspectief. De regio wil derhalve geen GDV laten vestigen buiten de binnensteden of direct grenzend aan de stadsdeelcentra Dukenburg en Kronenburg. Op deze locaties kunnen GDV-ontwikkelingen bijdragen aan het versterken van het grootstedelijk klimaat. In de zogenaamde A325-zone (het middengebied) is nog ruimte voor één kwalitatief hoogwaardig PDV-cluster, mits een deel van het te realiseren winkeloppervlak wordt gevuld door verplaatsingen uit de regio en daarmee vrijkomende ruimte wordt herbestemd voor andere functies. Daarnaast is in deze zone ruimte voor enkele lokaal verzorgende bouwmarkten en tuincentra. Voor de overige PDV-clusters en overige lokale initiatieven wordt een harde lijn gevolgd: geen extra toevoegingen meer, tenzij de regionale marktruimte hiervoor wordt aangetoond en geen verstoring plaatsvindt van de bestaande verzorgingsstructuur.

Doorstroming op snelwegen en invalswegen verbeteren

Economische ontwikkelingen vereisen op regionaal niveau ook extra investeringen in de infrastructuur. Om in de regio een goed woon- en werkklimaat te ontwikkelen is een goed functionerend OV- en autonetwerk nodig. Zoals aangegeven, vergt dit een optimalisering van het trein- en busnetwerk en capaciteitsvergroting en aanleg van ontbrekende schakels in de weginfrastructuur. Vanuit een ruimtelijk-economisch perspectief is vooral een hoge mate van betrouwbaarheid in de te verwachten reisduur via het regionale kernnet van wegen van groot belang. Dit kernnetwerk kan beschouwd worden als een regionaal intern verbindende 'ruit' bestaande uit de A12, de A325, A326, een deel van de A73 (zuidrand Beuningen) en de A50 van Waal tot aansluiting op de A12. Hierin biedt de Stadsbrug Nijmegen een belangrijke ontlasting voor het trajectdeel Waalbrug, singels en Graafseweg in deze ruit. Op dit kernnet moeten veel maatregelen gericht worden op betere doorstroming en capaciteitsverruiming, zoals dit door BBKAN is ingezet. Een verbeterde doorstroming en capaciteitsverruiming op dit kernnet heeft ook gevolgen voor de stedelijke invalswegen: ook hier zijn maatregelen voor doorstroming nodig anders wordt de bereikbaarheidswinst in en om de steden weer teniet gedaan. Aandachtspunt hierbij is verbetering van de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied.

Intensieve werkfuncties concentreren rond nieuwe voorstadsstations

Ook openbaar vervoer, en RegioRail in het bijzonder, biedt aanleiding om de economische dynamiek ruimtelijk te geleiden. Elders wordt betoogd dat RegioRail, zeker in combinatie met bus, kan uitgroeien tot een kernnet van hoogwaardig openbaar



vervoer. Dit biedt kansen voor het concentreren van commerciële werkfuncties met relatief veel werknemers tezamen met semi-publieke functies met een groot aantal bezoekers. Dit kunnen dienstverlenende of kennisintensieve bedrijven zijn, maar bijvoorbeeld ook publieke instellingen op gebied van zorg, onderwijs, bestuur en overheid. Dergelijke publieksintensieve werkfuncties zoeken steeds meer de buitenranden van de (binnen)steden op, vanwege het multimodale karakter van de ontsluiting. In dit Regionaal Plan wordt voorgesteld op die strategische plekken nieuwe voorstadshalten te ontwikkelen: in Nijmegen Winkelsteeg en Wijchen-Oost en in Arnhem Business Park en Kleefse Waard. Het concentreren van publieksintensieve werkfuncties versterken op hun beurt de vervoerswaarde en exploitatie van RegioRail. Deze ontwikkelingslocaties moeten tevens goed en snel per fiets bereikbaar zijn.

Duurzaam perspectief voor de grondgebonden landbouw

De grondgebonden landbouw is en blijft een substantiële economische sector waarin ingrijpende veranderingen blijven plaatsvinden. De economische perspectieven voor de landbouw zijn onzeker als gevolg van internationale marktontwikkelingen, landbouwbeleid van de Europese Unie en het milieu- en mestbeleid. Naast een groot aantal bedrijven die hun bedrijfsvoering beëindigen of een verbrede invulling hiervan zoeken, zijn er ook vitale landbouwbedrijven die behoefte hebben aan groei wat betreft grondareaal, gebouwen en productie. Met name de melkveehouderij vraagt om grotere en extensievere bedrijven die de internationale concurrentie aankunnen. Het KAN wil die vitale agrarische bedrijven een blijvend duurzaam perspectief bieden door in bepaalde delen van de regio de landbouw het primaat te laten houden. Met name twee grote landschappelijk open gebieden, enerzijds het Duivense Broek ten noorden van de A12 en anderzijds de Overbetuwe ten westen van Elst, bieden mogelijkheden voor de landbouw om in ook de toekomst onbelemmerd te boeren. Ook het gebied ten westen van Beuningen biedt kansen voor de landbouw.

1.5 Lokaal: stimuleren en faciliteren

De volgende lokale issues ziet de regio op de agenda van de gemeenten:

Inrichtingskwaliteit van representatieve bedrijventerreinen

De rol die bedrijventerreinen in de drie ontwikkelingszones A12, A15 en A73 spelen in het streven naar een aantrekkelijke regio kan versterkt worden door bij de ontwikkeling meer aandacht te

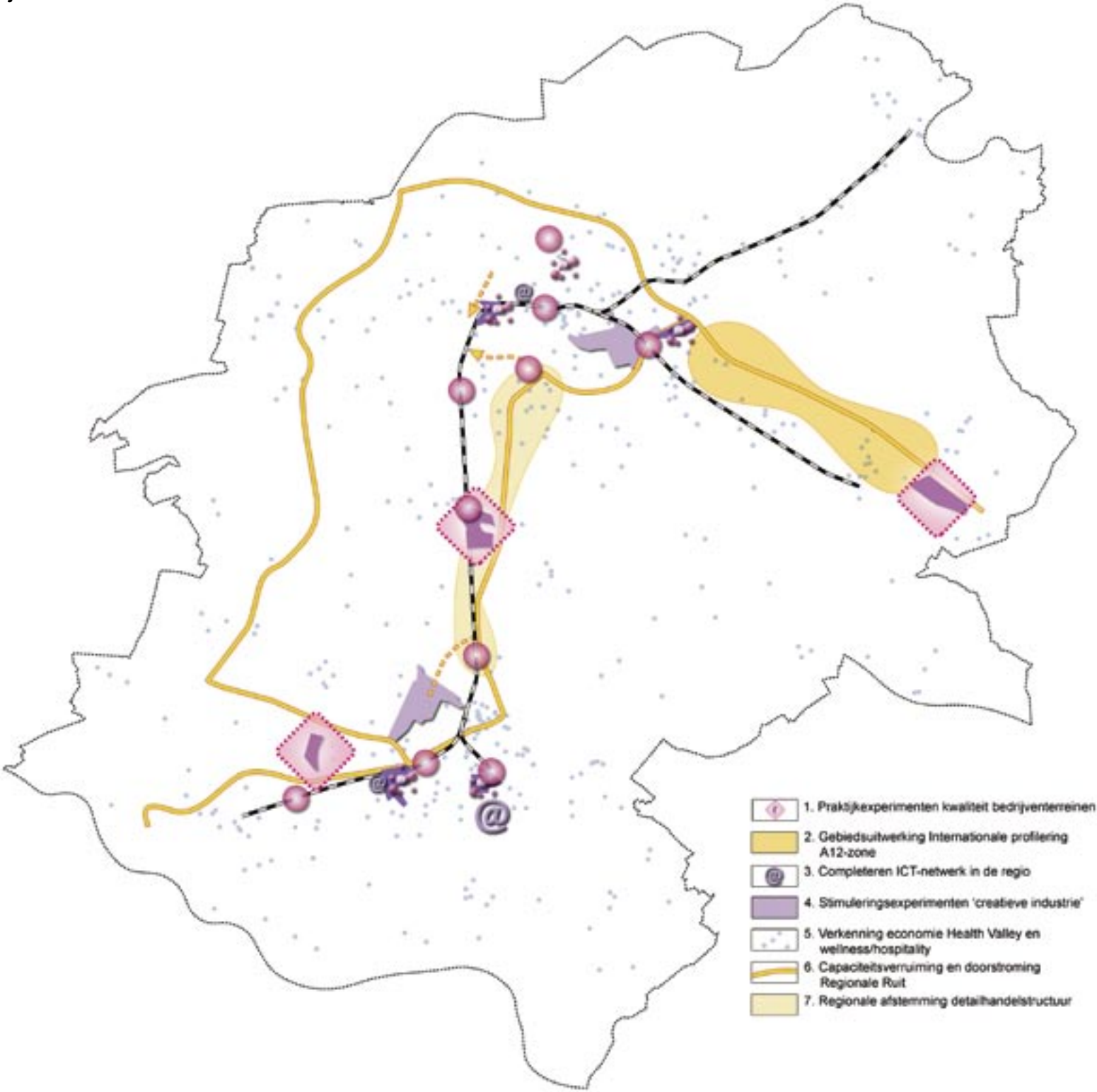
besteden aan ruimtelijke variatie en aan voorzieningen, groen en menselijke maat. De economische concurrentiekracht van de regio kan sterk toenemen als een aantal bedrijventerreinen op een hoger niveau van ruimtelijke kwaliteit wordt gebracht: meer exclusiviteit, meer maatwerk. Daartoe kunnen initiatieven voor parkmanagement worden uitgebouwd. Deze vorm van collectief management moet worden omgezet in integrale gebiedsontwikkeling, waarin tezamen zorggedragen wordt voor de inrichting van de openbare ruimte, aanleg en beheer van waterpartijen, groen- en parkeervoorzieningen, sportaccomodaties, kinderdagverblijven en dergelijke. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de steeds hogere eisen die bedrijven, en dus klanten en werknemers stellen aan de kwaliteit van die terreinen. Dat is van groot belang om bedrijven aan de regio te binden.

Stadspoorten: multifunctionele entrees van de stad

Als men de steden via belangrijke hoofdinvalswegen binnenkomt, zijn er duidelijk plekken die als een soort entree van de stad kunnen worden gezien. In tegenstelling tot de opgeknapt openbare ruimte in het stadscentrum, functioneren deze entreeplekken vaak als rommelige rafelranden van de stad, waar de kwaliteit nog te wensen overlaat. In bestaande stadspoorten kan de ruimtelijke kwaliteit worden verbeterd en in de nieuwe liggen kansen voor stedelijke entrees met allure. De (her)ontwikkeling van deze stadspoorten rond Arnhem en Nijmegen zijn belangrijke elementen in de beeldvorming, en daarmee van het imago van stad en regio. In combinatie met nieuwe stations RegioRail zijn dit gebieden met ruimte voor gevarieerde combinaties van werken, en in een aantal gevallen ook woon-werkcombinaties, leisure en voorzieningen. Nieuwe perspectieven bieden Wijchen-Oost, Winkelsteeg, Waalsprong rond Nijmegen en Schuytgraaf, Business Park, Kleefse Waard, Westervoort rond Arnhem. Dergelijke werkmilieus aan de stadsrand – zo mogelijk in combinatie met woningbouw en voorzieningen – geeft de stad een nieuw gezicht aan haar bewoners en bezoekers.

Kwaliteitsverbetering van lokale bedrijventerreinen

Naast het ontwikkelen van 'etalage'-locaties in de A12-zone is de herstructurering van vele lokale bedrijventerreinen in en aan bestaande dorpen en kernen een belangrijke opgave. Lokale bedrijven leveren een grote bijdrage aan de werkgelegenheid en de leefbaarheid in de dorpen. Die bedrijven, veelal MKB, zakelijke diensten, kleinschalige distributie, dragen hier bijvoorbeeld als sponsors bij aan het lokale verenigingsleven in de kleine kernen. Behoud en versterking van lokale bedrijvigheid is derhalve cruciaal voor een vitale dorps economie. Herstructurering van de



bedrijventerreinen is vaak hard nodig om die lokaal gebonden bedrijven uitbreidingsruimte en nieuw perspectief te bieden. Dit is meer gericht op kwaliteitsverbetering dan intensivering, want de behoefte aan omgevingskwaliteit laat zich in en rond de dorpen sterk voelen. Een minder monofunctionele inrichting, betere aansluiting op het dorp, betere integratie met landschap en cultuurhistorie zijn elementen daarvan.

Zorgvuldig uitbreiden van glastuinbouw in het middengebied

In het verlengde van de ontwikkeling als 'Greenport' vraagt ook de concrete gebiedsinrichting van de glastuinbouwgebieden om een kwaliteitsimpuls in combinatie met uitbreiding van het glasareaal. De glastuinbouw is een vitale sector met een hoge dynamiek: weliswaar neemt het aantal bedrijven af, maar de glastuinbouwbedrijven worden gemiddeld in omvang groter. In Gelderland is de hoeveelheid glas de afgelopen tien jaar met 10% gegroeid. Dat is goed zichtbaar in het concentratiegebied Huissen-Bemmel, die een centrumfunctie vervult op economisch en milieukundig gebied. In dit gebied is bij glasuitbreiding een betere aansluiting nodig op het omringende landschap, de overgang met Park Over-Betuwe en het regionale watersysteem, waaronder de Linge. Ook vraagt de overgang naar de bestaande bebouwing om een zorgvuldige inpassing. Bovendien kunnen kleinschalige recreatievoorzieningen rond plant of tuin meer variatie brengen in dit monofunctionele glasgebied. Hierdoor wordt het ook voor bewoners en recreanten aantrekkelijker om er (doorheen) te komen.

1.6 Agenda strategische projecten

In deel A: Visie zijn de doelen en ambities geformuleerd die de basis vormen voor dit Regionaal Plan. Op het gebied van economie luidt de doelstelling: versterken van het economisch vestigingsklimaat in (inter)nationaal perspectief, waarbij de potenties van de stuwende werkgelegenheid worden uitgebuit. Om deze doelstelling dichterbij te brengen, zullen – naast het beleidsmatig sturen op plannen van anderen – ook strategische projecten moeten worden uitgevoerd die concreet invulling geven aan deze doelstelling.

Dit deel B: Plan staat in het teken van ontwikkelingsplanologie door middel van concrete strategische projecten. Om tot een voorstel voor kansrijke uitvoeringsprojecten te komen heeft het KAN op basis van de uitwerking van dit thema 'Werken en bereikbaarheid' twee bestuurlijke prioriteiten bepaald, die leidend zijn voor de selectie van projecten. Ten eerste gaat het om de herstructurering en intensivering van bestaande bedrijventerrein

in relatie tot een verbeterde doorstroming op het hoofdwegennet. Tweede prioriteit wordt bestuurlijk gelegd bij het ruimte geven aan innovatieve economische activiteiten op het gebied van de 'creatieve industrie', (technologische) kennis en ICT en op het gebied van welzijn en zorg (wellness and hospitality). De twee prioriteiten, die in deel A in de Top-10 zijn opgenomen:

- Herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en hoofdwegennet
- Ruimte voor innovatie: creatieve industrie, kennis/ICT en wellness/hospitality

Deze bestuurlijke prioriteiten van het KAN voor het thema 'Werken en bereikbaarheid' leiden tot een aantal kansrijke strategische projecten die basis kunnen zijn voor concrete vormen van samenwerking met de gemeenten, maatschappelijke organisaties, private partijen en burgers. De volgende projecten wil het KAN op de agenda zetten voor de komende jaren:

Project 1: Praktijkexperimenten kwaliteit bedrijventerreinen

Voor de kennis, ervaring en uitwisseling wordt voorgesteld om in de regio drie concrete praktijkexperimenten te doen voor de kwaliteitsverbetering van reguliere bedrijventerrein op het gebied van ontwerp, procedures en investeringen. Hierbij wordt voortsnog gedacht aan een praktijkexperiment rond Bijsterhuizen, Elst en het nieuw te ontwikkelen Hengelder 2.

Project 2: Gebiedsuitwerking Internationale profilering A12-zone

Een nadere gebiedsgerichte uitwerking wordt voorgesteld voor de mogelijkheden om de A12-zone in internationaal verband beter te profileren en welke condities hiervoor ruimtelijk, procedureel, organisatorische en financieel noodzakelijk worden geacht.

Project 3: Completeren van het ICT-netwerk in de regio

Mogelijkheden verkennen met betrokken partijen uit overheid, onderwijs en bedrijfsleven voor een betere kennisuitwisseling en organisatie van de kennisinfrastructuur.

Project 4: Stimuleringsexperimenten 'creatieve industrie'

In twee concrete situaties van het Coberco-terrein Arnhem en Waalhaven Nijmegen kunnen ervaringen worden opgedaan met het regionaal stimuleren van de creatieve industrie en de voorwaarden en condities die hieraan kunnen worden gesteld.



Project 5: Verkenning economie Health Valley en wellness/hospitality

Brede verkenning naar de externe profilering van de regio en de economische kansen voor een betere ontwikkeling van toerisme en recreatie op het gebied van het combineren van zorg, gezondheid, voeding en welzijn. En onder welke condities dit gestimuleerd kan worden.

Project 6: Capaciteitsverruiming en doorstroming Regionale Ruit BKKAN

De publieke samenwerking tussen partijen in het kader van het project 'Beter Bereikbaar KAN' verder uitbouwen tot een regionale vervoersorganisatie voor verkeersmanagement van de Regionale Ruit.

Project 7: Regionale afstemming detailhandelstructuur

Ontwikkelen van de hoogwaardig PDV-cluster in de A325-zone vergt een goede monitoring en regionale afstemming van marktontwikkelingen in de regio en economische activiteiten op het gebied van detailhandel.

Deze strategische projecten, die zijn opgenomen in de bijgaande projectenkaart, vormen een voorstel voor uitvoering die voortkomt uit dit Regionaal Plan. In vervolg op dit plan moet in een later stadium nader worden bepaald op welke wijze de uitvoering ter hand wordt genomen. In een separaat Regionaal Ontwikkelingsprogramma (ROP) wordt de uitvoering van deze strategische projecten uit het Regionaal Plan verder uitgewerkt. In dat kader wordt bepaald en besloten op welke wijze het project vorm en inhoud zal krijgen, wie waarvoor welke taken en verantwoordelijkheden zal krijgen en welke middelen zullen worden ingezet.

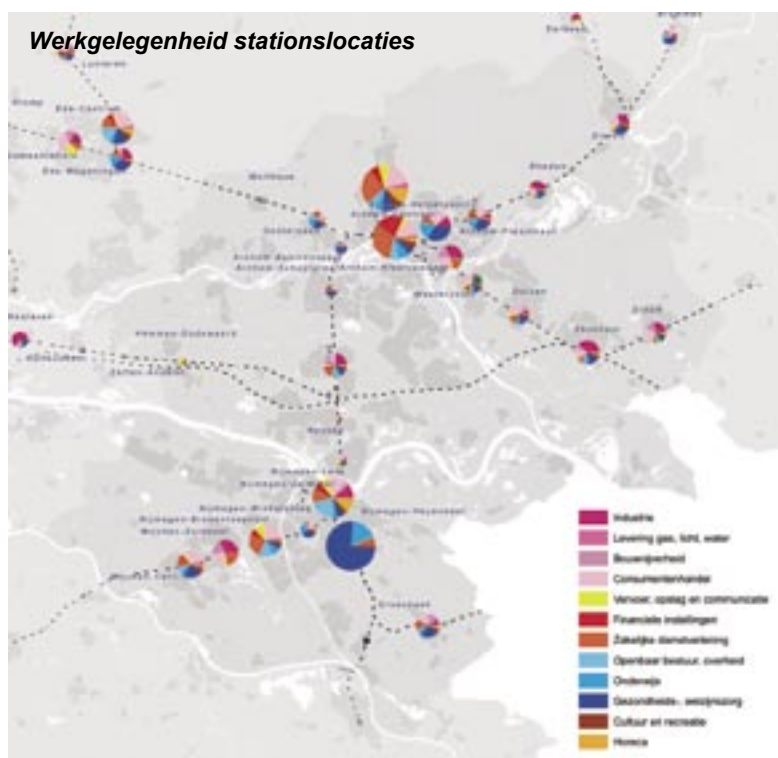
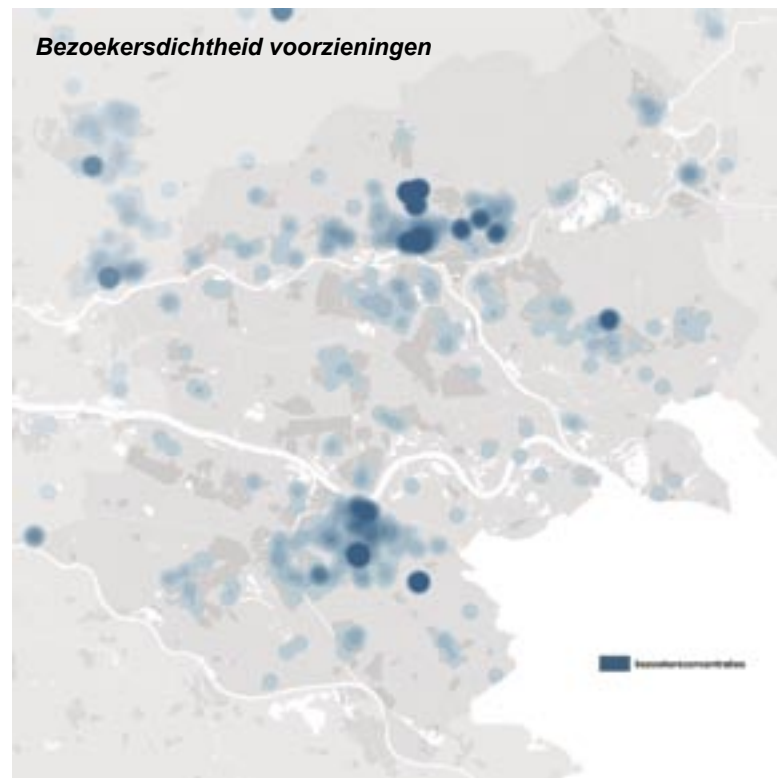
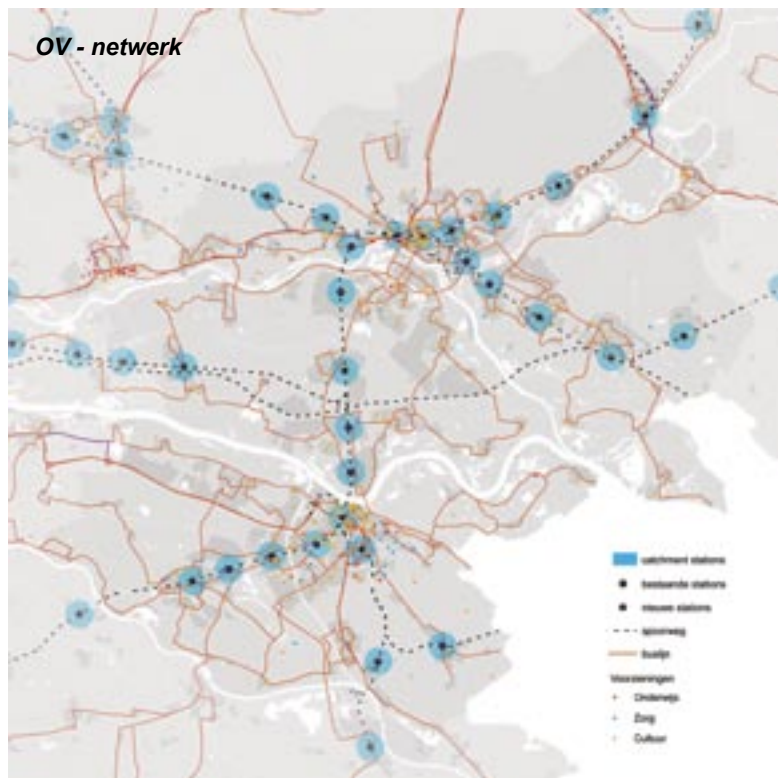


2

Vervoer en knooppunten

Regionale bereikbaarheid vraagt om investeringen in de doorstroming op de wegen van de 'Regionale Ruit' alsmede om een geïntegreerd netwerk van regionaal openbaar vervoer. RegioRail legt de basis, maar vereist een betere integratie met bus, auto en fiets. Rond een beperkt aantal multimodale knooppunten liggen nieuwe kansen voor stedelijke ontwikkeling. Concentratie van functies vraagt om selectie en prioriteiten.





2.1 Opgave: verbeteren van de regionale bereikbaarheid

De groei van de mobiliteit is ook in de regio Arnhem-Nijmegen enorm toegenomen. De belasting van het wegennet is sterk toegenomen met 26% in 2000 ten opzichte van 1995 tegenover 9% in dezelfde periode in de rest van ons land. Weliswaar doen de meeste files zich voor in de Randstad, maar in toenemende mate kampen de snelwegen in de regio, met name de A12 en A50, met congestieproblemen. Ook op de stedelijke wegennetten van Arnhem en Nijmegen verloopt de verkeersafwikkeling steeds moeizamer. Voor de periode tot 2020 wordt verwacht dat de groei van het autoverkeer in het KAN nog eens met 53% zal toenemen ten opzichte van 1998, voor het vrachtverkeer verwacht men zelfs een groei van 89% tot 2020. Voor het openbaar vervoer wordt een groei verwacht van 10% in 2020 ten opzichte van 1998 in het KAN en 44% in het hele land. Een belangrijke rol ter verhoging van het openbaar vervoer gebruik is weggelegd voor RegioRail, maar die bestaat nog niet. Het aandeel openbaar vervoer is nog niet wezenlijk veranderd. Het openbaar vervoer kan de groei van het aantal reizigers maar net bijhouden.

Kortom, de regio Arnhem-Nijmegen staat voor een belangrijk bereikbaarheidsprobleem in de komende jaren. Dit probleem heeft echter nauwelijks te maken met de vele extern gerichte vervoersstromen in de richting van Utrecht, Zuidoost Brabant, Stedendriehoek, Achterhoek of Duitsland. Van meer belang voor het bereikbaarheidsvraagstuk zijn de intern gerichte, binnenregionale verkeer- en vervoersstromen binnen het KAN. De congestie is het grootst binnen en door de regio zelf. Als gevolg van de grootschalige stedelijke uitbreidingen in het middengebied tussen Arnhem en Nijmegen zal de omvang en schaal van die regionale vervoersstromen verder toenemen. Vooral ook de beperkte rivieroverschrijdende capaciteit zal voor extra congestieproblemen gaan zorgen. De autonome groei van het aantal auto's (als gevolg van economische groei en welvaart) gecombineerd met de toename van het aantal bovenregionale en lokale verplaatsingen zorgen welhaast voor een onoplosbaar bereikbaarheidsprobleem. En het leidt tevens tot afname van de milieukwaliteit, in de vorm van geluidhinder, luchtvervuiling en versnippering. Werken aan bereikbaarheid is een must.

In dit Regionaal Plan staat een betere benutting van de bestaande infrastructuur in de regio centraal, zowel wat betreft het wegennetwerk als het openbaar vervoer. Ten eerste gaat het om een efficiënter en doelmatiger gebruik van de capaciteit van aanwezige infrastructuur. In de planperiode zal 'beprijzen' in beeld komen om de groei van de automobilititeit te beperken en de automobilist te verleiden meer gebruik te maken van andere vormen van vervoer. Ten tweede – en dat doel krijgt vaak veel minder aandacht – gaat het erom het reizen ook meer

aantrekkelijk, betrouwbaar en comfortabel te maken. Dan gaat het niet om tijd, volume of capaciteit, maar om de ruimtelijke kwaliteit van het netwerk: mobiliteitsvoorzieningen, extra services, route-informatie, verblijfskwaliteit van stations, slimme overstaprelaties. Bij uitstek is bereikbaarheid een regionaal vraagstuk, waarbij zowel maatregelen in het wegennetwerk als in het hoogwaardig openbaar vervoer en het voor- en natransport noodzakelijk zijn. Niet alleen op niveau van beheer en exploitatie, maar ook in ontwikkeling en uitbreiding. Alleen een integrale en slimme combinatie van maatregelen kan voldoende perspectieven bieden om de mobiliteitsgroei te faciliteren. Daarmee kunnen problemen van de mobiliteitsgroei niet worden opgelost, maar kan de betrouwbaarheid van de te verwachten reistijd wel toenemen.

2.2 Benadering: netwerkgeoriënteerde stedelijke ontwikkeling

In drie verschillende richtingen worden – in samenhang – oplossingen gezocht: maatregelen voor verbetering van het regionale wegennetwerk, maatregelen voor een beter functioneren van het openbaar vervoer en een betere afstemming tussen de bereikbaarheidskwaliteiten van het netwerk en de multimodale knooppunten daarin, die een impuls kunnen geven aan het genereren van nieuwe stedelijke ontwikkelingen (en vervoerswaarde in het netwerk).

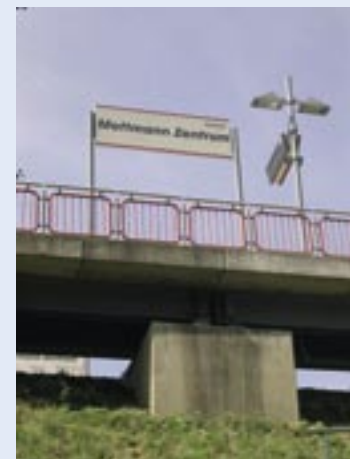
Netwerk auto: investeren in betere benutting 'kernautogebied'

Ook in de KAN-regio spelen auto's een dominante rol in de bereikbaarheid en ontsluiting van de regio. Vanaf de jaren zestig heeft de auto de gehele regio opengelegd als gevolg van de explosief groeiende mobiliteit en de aanleg van vele (snel)wegen. In beginsel is nu de gehele regio alom bereikbaar, verschillen zitten hooguit in reistijd en kosten die hiervoor gemaakt moeten worden. Bereikbaarheidsverschillen voor de auto is in het KAN vooral het gevolg van de ligging van de snelwegen en enkele belangrijke hoofdwegen. Deze liggen min of meer autonoom in de regio en raken de grote steden zijdelings. Het wegennetwerk legt de basis voor een zone waarvan de bereikbaarheid in regionaal opzicht het beste is: een zone die uitstrekt vanaf de oostkant en zuidkant van Arnhem, naar het tussengebied tussen de rivieren, tot aan de noordrand van Nijmegen. Dit kan gezien worden als het 'kernautogebied', waar de bereikbaarheid in het netwerk optimaal is maar waar de kans op congestie ook het grootst is. In dit kerngebied liggen immers ook de meest 'centrale plaatsen' binnen de regio.

Inspiratie

RegioBahn Düsseldorf in Duitsland

De uiterst succesvolle, regionale spoorlijn van Kaarst via Düsseldorf naar Mettmann (de RegioBahn) loopt voorbij het centraal station van Düsseldorf. Het centrale deel van de lijn maakt gebruik van het DB-hoofdnet, de beide uiteinden van gerenoveerd, voormalige goederenspoor. Lichte, diesel-elektrische treinen van het type Talent verzorgen de dienst. Het hele project is pragmatisch en 'low budget' uitgevoerd, bijvoorbeeld geen dure elektrificatie.



Bron: Rob van der Bijl (Amsterdam) & Axel Kuehn (Karlsruhe)

Investeren in een goede bereikbaarheid van dit kerngebied

van de auto blijft nodig. In lijn van het project 'Beter Bereikbaar KAN' gaat het om een betere benutting en doorstroming door inzet van nieuwe technologieën. Een brede aanpak is nodig: regionaal verkeersmanagement via dynamische route-informatie, integraal verkeerslichtenbeleid, toeritdoserend, doelgroep- en spitsstroken en op termijn wellicht automatische voertuiggeleiding. Desalniettemin vergt ook een betere benutting om capaciteitsuitbreiding in het netwerk, zoals de Stadsbrug bij Nijmegen, gedeeltelijke verbreding van de A325 of op langere termijn een Westtangent Arnhem, om ook fysiek de capaciteit te vergroten op specifieke knelpunten in het regionale netwerk. Zowel fysieke uitbreidingen als beheers- en doorstromingsmaatregelen zijn echter niet oneindig en stuiten op maatschappelijke, sociale technische, financiële bezwaren. In aanvulling hierop zullen alternatieven moeten worden ontwikkeld voor de autobereikbaarheid in dit gebied.

Netwerk OV: een geïntegreerd regionaal openbaar vervoersysteem

Regionale bereikbaarheid is echter niet geheel afhankelijk van de auto. Ook hoogwaardig openbaar vervoer is in staat om een goede bijdrage te leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Directe omgevingen van stations en haltes zijn immers veel beter bereikbaar dan andere plekken in de regio. De mate waarin het openbaar vervoer betekenis heeft voor de bereikbaarheid is sterk afhankelijk van de kwaliteit van het toekomstige OV-netwerk en de kwaliteit van voor- en natransport. De regio heeft goede bovenregionale spoorverbindingen met de grote en middelgrote steden in Nederland maar met de HSL straks ook met steden in Duitsland en verder. Met de kwaliteit van de regionale spoorverbindingen is het veel minder goed gesteld: het is gefragmenteerd in een reeks losse lijnen, beperkt afgestemde diensten en veel overstaprelaties zorgen voor versplintering en de taken en verantwoordelijkheden zijn over vele partijen verspreid.

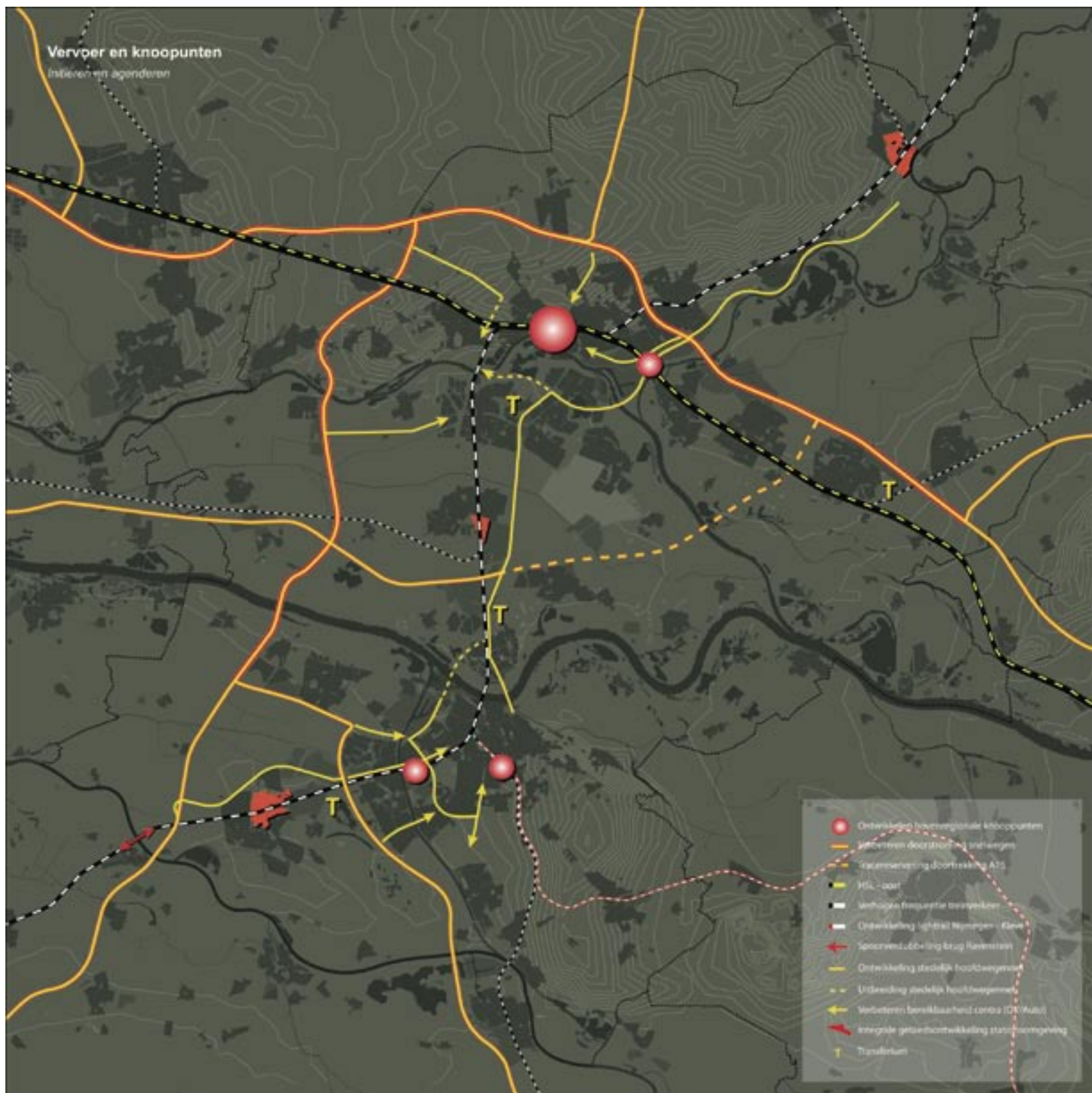
In het KAN is een belangrijke kwaliteitssprong te realiseren door van het regionale spoor een echt OV-netwerk te maken: met doorgaande spoorverbindingen, met meer halteplaatsen, overlappende diensten, met een goed gefaciliteerd voor- en natransport (bijvoorbeeld met de fiets). RegioRail heeft hierin een belangrijke functie, maar dat is niet genoeg. Een goede afstemming met het busvervoer in de regio is onmisbaar, waarbij de buslijnen vooral gericht zijn op voeding van de RegioRail. Routes, haltering en dienstregeling van bussen moeten sterker aan RegioRail verknoopt worden. Bovendien is een betere afstemming met de auto noodzakelijk, waarbij bijzondere

multimodale plekken in het netwerk mogelijkheden bieden voor uitwisseling van auto en RegioRail in de vorm van strategisch gelegen transferia. Het perspectief is een geïntegreerd regionaal OV-netwerk van rail, bus en fiets in directe relatie met de auto.

Knooppunten: afstemmen bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling

Een geïntegreerd openbaar vervoersnetwerk, gebaseerd op RegioRail, bus en transferia, biedt kansen voor stedelijke ontwikkeling op knooppunten in het regionale netwerk. Dat gaat verder dan alleen de stations van RegioRail, die niet zozeer als 'ruggegraat' maar op niveau van specifieke knooppunten fungeert als aanjager van stedelijke ontwikkelingen. Met name multimodale knooppunten, met zowel een goede autobereikbaarheid als ontsluiting via het OV-netwerk, bieden mogelijkheden voor het realiseren van gemengde stedelijke milieus in wonen, werken en/of voorzieningen in hoge dichtheden. Stedelijke functies en programma's, die anders over de regio zouden uitwaaien, zijn gericht te bundelen en te intensiveren om de bereikbaarheid ervan te garanderen en tegelijkertijd een hogere vervoerswaarde in het openbaar vervoer te genereren. Dergelijke knooppunten kunnen op termijn gaan uitgroeien tot goed bereikbare subcentra in het stedelijk netwerk KAN. Dat vereist wel regionale sturing van knooppunten en afstemming van hun programma's in tijd en ruimte. De omvang van het stedelijk programma is te beperkt om alle potentiële knooppunten levensvatbaar te maken.

Ook onafhankelijk van het spoornetwerk ontwikkelen zich een aantal knooppunten aan de (inter)nationale snelwegen die veel sterker gericht zijn op een goede autobereikbaarheid en een daaraan gerelateerd programma aantrekken en versterken. Dit zijn vaak knooppunten van stedelijke (werk)functies en recreatieve attracties, die veelal historisch op die plekken zijn ontstaan, zoals Burgers' Zoo in Arnhem of de Radbouduniversiteit Nijmegen. Inmiddels zijn dergelijke plekken al uitgegroeid tot een grote ruimtelijke concentratie van mensen en activiteiten. Op deze knooppunten bestaat een stevige vervoersvraag, terwijl het regionale infrastructuurnetwerk hieraan maar zeer ten dele tegemoet komt. Ook langs de snelwegen ontwikkelen zich een aantal pleisterplaatsen tot knooppunten, waar men niet alleen de auto van brandstof kan voorzien, maar men kan dineren, winkelen, vergaderen, overnachten, producten ophalen. Voor deze knooppunten is RegioRail niet voldoende, maar zijn gerichte aanvullende maatregelen nodig, zowel in het wegnetwerk als het openbaar vervoer.



2.3 Bovenregionaal: initiëren en agenderen

De volgende bovenregionale issues wil de regio op de agenda van Rijk en Europa zetten:

Investeren in de HSL-Oost en station Arnhem CS

Vanuit de internationale concurrentiepositie van de regio is in dit Regionaal Plan al betoogd dat een goede aansluiting op het Europese netwerk van hogesnelheidslijnen van cruciaal belang is. Dat vereist nog extra investeringen in het spoor zelf om het baanvak tussen Utrecht en Oberhausen geschikt te maken voor hogere snelheden van tenminste 200 km per uur. Voor de bereikbaarheid per spoor wordt met de ontwikkeling van station Arnhem CS tot HSL-station al een belangrijke stap gezet. Het maakt station Arnhem op termijn tot een grote centrale poort tot de rest van Europa en verder. En dit zou verder versterkt kunnen worden door een betere 'feederstructuur' van de interregionale spoorverbindingen Deventer-Arnhem-Breda en een betere netwerkaansluiting op RegioRail, waardoor de aan- en afvoerrelaties van de HSL meer als ketens kunnen worden georganiseerd. En ook de positie van de auto vraagt bijzondere aandacht voor HSL-station Arnhem: vanuit de koppeling met de A12, met de stedelijke invalswegen, en het parkeren. Een goed multimodale ontsluiting van Arnhem CS biedt niet alleen een betere centrale bereikbaarheid, maar kan hierdoor ook zorgen voor een forse economische impuls voor wonen en werken in het centrumgebied van Arnhem.

Doorstroming op het hoofdwegenet versterken

In combinatie met het versterken van de grensoverschrijdende spoorverbindingen moet ook de regionale bereikbaarheid via de internationale hoofdwegen worden verbeterd. In eerste instantie kiest de regio voor dynamisch verkeersmanagement voor het garanderen van doorstroming en een betrouwbaar verkeersnetwerk. In lijn met 'Beter Bereikbaar KAN' gaat om allerlei technische maatregelen, zoals toeritdosering, routeinformatie, spitsstroken, om tijdelijk en gericht naar plaats opvangcapaciteit van de snelwegen te verruimen. Waar nodig moeten additionele verkeersmaatregelen worden getroffen. Het gaat in ieder geval om de verbreding van de snelweg A12 en de A50 alsmede ook het doortrekken van de A15 tot aansluiting op de A12. Dit zal zorgen voor een verminderde verkeers- en milieubelasting van de drukke Pleyroute. Doortrekking verbindt de Liemers en de Achterhoek met het zuidelijk deel van het KAN-gebied. Inpassing van de A15 in de Gelderse Poort vraagt wel een forse inspanning. Op termijn zal dit leiden tot een andere oriëntatie van de regio: het kan een forse impuls betekenen voor economische ontwikkelingen in de A12-zone en het middengebied.

Verbeteren van stedelijke invalswegen en transferia

Een verbeterde doorstroming op het (inter)nationale snelwegennetwerk leidt onherroepelijk tot aanzienlijke congestieproblemen op de lokale invalswegen van de steden. De manier waarop verkeersstromen de steden worden ingeleid, vraagt extra aandacht in termen van flexibele of tijdelijke capaciteitsverruiming om piekbelastingen op te vangen. Hierbij hoort het optimaliseren van een halve 'ringstructuur' om de steden door aanleg van de Stadsbrug bij Nijmegen en mogelijk de Westtangent Arnhem. Daarnaast kan ook het gericht ontwikkelen van een select aantal transferia een bijdrage leveren aan een goede bereikbaarheid van de steden. Op strategische plekken in de overgang tussen snelweg en invalswegen zijn zulke overstapplaatsen opportuun. Mogelijke transferia zijn Wijchen-Oost (gekoppeld aan A73), Ressen (gekoppeld aan A15/A325) en Kronenburg/Gelredome (bestaand A325). Op langere termijn kan een transferium in Zevenaar Hengelder (gekoppeld aan A12 en een nieuwe halte van Regiorail) denkbaar zijn. Het succes van transferia is nogal wisselend in ons land, en er zijn er veel die een marginaal bestaan leiden. Dit stelt forse eisen aan een hoogwaardige verkeerskundige, functionele en architectonische invulling ervan en aan flankerend beleid.

Investeren in bijzondere strategische knooppunten

Naast een dominante ontwikkeling van station Arnhem CS als belangrijk grootstedelijke centrumknoop, worden op de lange termijn ook bijzondere knooppunten zichtbaar die een ook een centrumfunctie ontwikkelen. Het zijn specifieke knooppunten die ofwel door hun strategische ligging ofwel door hun functieprogramma een centrumfunctie gaan vervullen op bovenregionaal niveau. Arnhem Pley kan door zijn strategische ligging in de infranetwerken (A12, Pleyroute, RegioRail-station, koppeling HSL en centrum Arnhem) een centrumfunctie kan gaan ontwikkelen in de kennisintensieve en zakelijke dienstverlening die hier zijn plek zoekt rond de A12. Eenzelfde schaa sprong is denkbaar voor Nijmegen Heyendaal en in Winkelsteeg. Heyendaal krijgt door de specifieke functionele-programmatische invulling van de universiteit, het academisch ziekenhuis en aanverwante instellingen en op de campus gevestigde bedrijven steeds meer een internationaal karakter. Dat geldt ook voor knooppunt Winkelsteeg door de uitvoering van '52 Degrees', nabij Philips, met een multifunctioneel programma van kantoren en bedrijfsruimten voor met Philips samenwerkende bedrijven, congrescentrum, hotel en voorzieningen voor wonen en educatie. Daarnaast zijn er drie knooppunten, de grotere zogenaamde regiostations, waar een kwaliteitsverbetering van



de stationsomgeving wenselijk is. Het gaat om: Dieren (Hart van Dieren), Elst (in combinatie met Westeraam) en Wijchen-Centrum. De herontwikkeling van deze knopen is complex en vraagt zowel van de markt als van het Rijk ondersteuning in de planontwikkeling.

2.4 Regionaal: coördineren en ontwikkelen

De volgende regionale issues wil de regio tot haar eigen ontwikkelingsagenda rekenen:

Optimaliseren van de netwerkstructuur van RegioRail

De ambitie van het KAN om RegioRail KAN te ontwikkelen dient te worden verbreed. Ten eerste is het noodzakelijk de netwerkstructuur en bediening van de huidige raillijnen te verbeteren. Dit vereist dat de regionale raillijnen niet hun eindhalte hebben op de centraal stations van Arnhem en Nijmegen, maar 'door de centraal stations' heen rijden naar diverse eindpunten elders in de regio. Hoogwaardige regionale verbindingen vragen immers om het organiseren van zo min mogelijk overstapmomenten, waarmee vaak veel tijd, comfort en kwaliteit verloren gaat. RegioRail is in dit verband niet één raillijn die tussen Zevenaar en Wijchen 'heen en weer' rijdt, maar is de optelsom van meerdere spoorverbindingen die vanuit diverse windrichtingen de regio ontsluiten. De volgende doorgaande spoordiensten kunnen ontwikkeld worden: Doetinchem-Heyendaal, Zutphen-Wijchen, Winterswijk-Tiel en Wageningen-Emmerich. Het overlappen van die diensten op eenzelfde traject, bijvoorbeeld tussen Arnhem en Nijmegen, zorgt dan voor de gewenste hogere frequenties van zes treinen per uur en dus voor snellere reistijden. Dit vereist wel voldoende capaciteit op bepaalde baanvakken door geplande ongelijkvloerse kruisingen ten oosten en westen van het station, aanleg van het vierde perron in Arnhem en nieuwe beveiligingssystemen. Ook een betere afstemming van de dienstregelingen van interregionale en regionale treinen is noodzakelijk.

Naar geïntegreerd openbaar vervoer: integratie trein- en busvervoer

Een tweede belangrijke vernieuwing van RegioRail ligt in een betere integratie van regionale spoor- en busdiensten. De huidige spoor- en busdiensten staan nog teveel op zichzelf, zijn bedrijfsmatig in verschillende handen, en zijn vaak elkaars concurrenten in een relatief klein gebied en voor een beperkt reizigersaandeel. Voor een levensvatbare ontwikkeling en exploitatie van RegioRail is een betere en herkenbare afstemming, fysiek qua haltering en functioneel qua dienstregeling, onontbeerlijk. Om tot complementaire

busdiensten te komen, is het nodig dat regionale bussen niet parallel aan treinverbindingen, maar daar 'haaks' op gaan rijden. De bus gaat als 'feeder' fungeren voor de stations RegioRail. Busverbindingen die het openbaar vervoer als geïntegreerd netwerk kunnen versterken, moeten zich richten op belangrijke knooppunten die niet (goed) door spoor ontsloten worden. Men kan denken aan doorgaande busverbindingen van Arnhem-Noord (Burgers' Zoo, Openluchtmuseum) via Arnhem CS, verder naar Kronenburg/Gelredome en naar station Arnhem Schuytgraaf. Of complementaire busverbindingen die de dorpen en kernen in de Overbetuwe ontsluiten en aanhaken op RegioRail. Of een betere busontsluiting van Nijmegen Heyendaal vanuit Lent (of transferium Ressen) via de Waalbrug en stadscentrum naar Nijmegen CS. Dergelijke busverbindingen moeten gericht zijn op de stations, en de overstaprelatie moet zo vloeiend mogelijk geïntegreerd worden, ruimtelijk en qua dienstregeling. Hetzelfde geldt voor het verbeteren van de overstaprelatie tussen auto en openbaar vervoer, waar de genoemde transferia een belangrijke rol vervullen in de fysieke combinatie van auto en trein en/of bus. En voor het verbeteren van de fietsontsluiting en stallingsmogelijkheden op de halten.

Ontwikkelen van een verbindend regionaal wegnetwerk: 'De Ruit'

De kern van het bereikbaarheidsvraagstuk ligt in het KAN op het regionale autoverkeer: het geleiden van intraregionaal woon-, werk- en bestemmingsverkeer. In verlengde van 'Beter Bereikbaar KAN' kan een regionaal verbindende wegnestructuur worden ontwikkeld, waarop de doorstroming sterk wordt verbeterd. In de regio kan de combinatie van snelwegen, waar veel regionaal verkeer gebruik van maakt, en de regionale wegen rond de beide steden samen een 'Regionale Ruit' vormen. Deze wegnestructuur beslaat een gedeelte van de A12 (Oosterbeek-Velperbroek), Pleyroute, A325, Singels en Graafseweg, een gedeelte van de A73 en de A50. Deze 'ruit' ontsluit direct alle grote bedrijventerreinen, kantoorlocaties en attractiepunten in de regio. Deze ruit kan op de Waalbrug, de singels en de Graafseweg in Nijmegen ontlast worden door de aanleg van de tweede stadsbrug. Ook een mogelijk te ontwikkelen Westtangent Arnhem biedt perspectieven voor het ontlasten van het lokale wegnet in en rond het centrum van Arnhem.

Stedelijke ontwikkeling richten op enkele multimodale knooppunten

Er zijn in de regio veel knooppunten aanwezig met vergelijkbare potenties voor stedelijke ontwikkeling, maar te weinig programma voor de komende tien jaar om iedere knoop ook levensvatbaar te maken. Dit moet leiden tot selectie en prioriteiten welke



knooppunten het meest kansrijk zijn voor stedelijke ontwikkeling, en dus het eerst in beeld komen en welke later ontwikkeld kunnen worden. Enerzijds komt dit voort uit autonome marktontwikkelingen, waarbij marktinvesteringen zich richten op specifieke plekken in de regio, met name aan de oostkant en zuidkant van Arnhem (naast CS) en op specifieke plekken als Winkelsteeg en Heyendaal in Nijmegen. Anderzijds weten we door het handelen van overheden zelf, met het uitvoeren van de grote woningbouwprojecten Schuytgraaf, Westeraam en Waalsprong, dat op termijn veel vervoersvraag valt te verwachten in het middengebied tussen de rivieren als hier uiteindelijk 160.000 mensen wonen, meer dan in Arnhem of in Nijmegen. Gekoppeld aan stedelijke ontwikkeling vanuit de markt kunnen publiekstreckende voorzieningen op gebied van zorg, cultuur en onderwijs – en dus met een groot potentieel aan OV-reizigers – ook sterker georiënteerd worden op knooppunten en bijdragen aan een grotere vervoerswaarde.

De komende jaren valt de meeste dynamiek in ontwikkeling en vervoersvraag te verwachten op de knooppunten rond de beide steden. Prioriteit voor stedelijke ontwikkeling rond Arnhem ligt dan vooral op knooppunten aan de oost- en zuidkant van Arnhem. Naast Arnhem CS als belangrijkste centrale knoop in de regio, gaat het om Schuytgraaf, Kronenburg/Gelredome, Pley, Arnhem-Noord en Dieren. Rond Nijmegen ligt de prioriteit bij Nijmegen Waalsprong (Lent), Heyendaal, Winkelsteeg en Wijchen-Oost. De potenties van Nijmegen CS kunnen beter benut worden voor een multifunctionele ontwikkeling met het accent op stedelijk wonen, onderwijs en (boven)lokale voorzieningen.

Deze prioriteitstelling geeft de richting aan om de stedelijke programma's geconcentreerd en gericht op bepaalde knooppunten in te zetten om tot kwalitatieve inrichting en uitstraling te kunnen komen. Er is geen prioriteitsstelling tussen de genoemde knopen onderling. Het geeft alleen aan dat het in en om de steden moet gebeuren en niet elders verspreid in de regio. Dat laat onverlet dat een knoop of station in de regio terdege ontwikkeld kan worden als hiervoor voldoende mogelijkheden vanuit de markt of bedrijfsleven zou ontstaan.

Een samenhangend langzaam verkeersnetwerk in de regio
In aanvulling op maatregelen voor verbeteren van de bereikbaarheid van het hoofdwegennet en het openbaar vervoer biedt ook het volwaardig ontwikkelen van het langzame verkeer – fietsen, wandelen, ruitertij – nieuwe perspectieven voor een betere bereikbaarheid van het landelijk gebied, en van natuur- en recreatiegebieden in het bijzonder. Met name het belang van de fiets wordt vaak onderschat, terwijl het gros van de autoverplaatsingen toch binnen een afstand van 5 km plaatsvindt. Het verbeteren van met name de fietsverbindingen

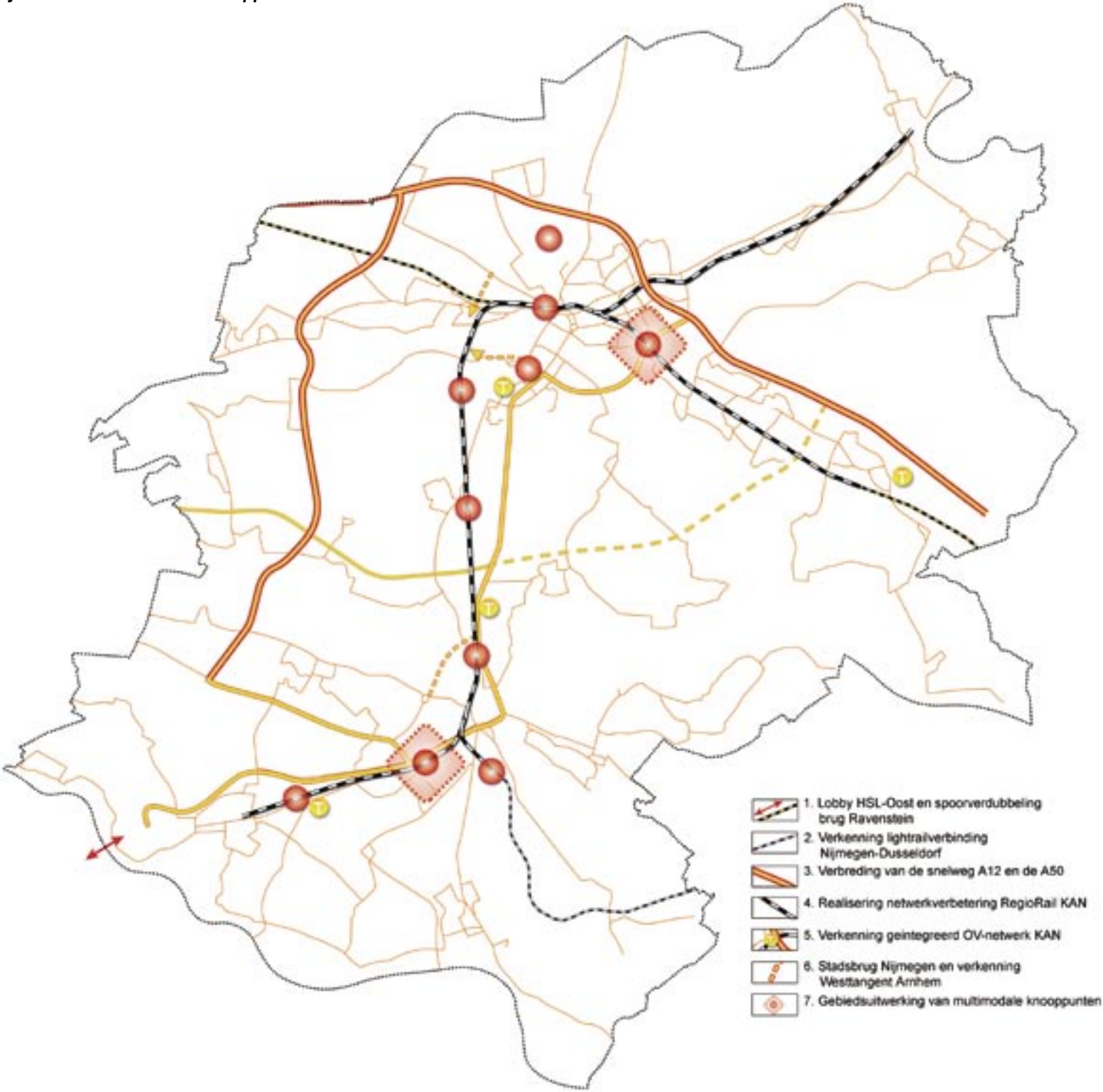
kan op regionaal niveau een belangrijke bijdrage leveren aan het reduceren van autoverplaatsingen over korte afstanden. De verbindingen voor langzaam verkeer laten nog te wensen over: het huidige netwerk voor langzaam verkeer vergt aanleg van een aantal ontbrekende schakels maar vooral verdere comfort- en kwaliteitsverbetering. In de regio liggen mogelijkheden om de huidige fietsverbindingen door te ontwikkelen tot een samenhangend regionaal netwerk voor langzaam verkeer. Dit netwerk is de basis voor het regionaal landschapspark, waarbij ook lange-afstandswandelpaden en ruitersporen integraal deel uitmaken van dat netwerk. De opgave is om doorgaande verbindingen te maken, deze met elkaar te verknopen en ook de belevingswaarde van die verbindingen ook aanzienlijk te verbeteren tot aantrekkelijke routes.

2.5 Lokaal: stimuleren en faciliteren

De volgende lokale issues ziet de regio op de agenda van de gemeenten:

Lokale vervoerswaarde stimuleren van stations RegioRail

Dit Regionaal Plan zet in op het ontwikkelen van RegioRail als basis voor een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem in de regio. Van groot belang voor ontwikkeling en exploitatie van RegioRail is de lokale bijdrage die alle stations tezamen – bestaand en nieuw te ontwikkelen – kunnen leveren aan het vergroten van de vervoerswaarde van het systeem. Dit mag niet afhangen van het geprognostiseerde aantal in- en uitstappers van ieder station afzonderlijk. Het reizigersaanbod van alle stations tezamen, en openen van meer haltes kan RegioRail als netwerk hoogwaardiger maken. De stations verschillen in de bijdragen die ze kunnen leveren aan de ontwikkeling van RegioRail. Daartoe is een typologie van stationslocaties opgesteld, bestaand uit Centrale Stations, Netwerkstations en Regiostations. Centrale stations vormen de spil in het netwerk en bieden een hoogwaardig vestigingsmilieu met bovenregionale aantrekkingskracht. Netwerkstations zijn meerzijdig georiënteerd op het openbaar vervoersnetwerk en ontsluiten grotere woon- en/of werkgebieden. Regiostations zorgen voor een goede toegang tot het openbaar vervoersnetwerk, als opstaphaltes van RegioRail. Ze vervullen een grote rol om het reizigersaanbod te vergroten. Deze driedeling laat zien dat de bijdrage die een station vanuit een lokale situatie verschilt, maar wel van evenzeer van belang is om een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk te ontwikkelen.



Verblijfskwaliteit van stationsomgevingen verbeteren

Naast de bijdrage aan de vervoerswaarde bestaat lokaal een belangrijke ruimtelijke opgave om de verblijfskwaliteit van het station en de stationsomgeving te vergroten. De kwaliteit van veel kleinere stations laat nog te wensen over. Veel stations en –omgeving vragen om een kwaliteitsimpuls: van unheimische doorgangspek naar (tijdelijke) verblijfsplek, waar men comfortabel een aantal dagelijkse taken en activiteiten kan combineren. Op inrichtingsniveau valt veel te verbeteren: een betere inrichting van de openbare ruimte, routing van en naar perrons, de kwaliteit van parkeeroplossingen, betere fietsvoorzieningen, de architectonische uitstraling. Maar ook op structuurniveau is een betere aansluiting nodig tussen station en de omliggende werk- en woongebieden en de inbedding in het lokale wegennet. Op regionaal niveau speelt de herkenbaarheid en een eenduidig imago van de RegioRail een belangrijke rol door concrete vormgeving: bijvoorbeeld door meer uniformering in materialen, eenduidige marketing, bewegwijzering en architectuur. Het succes van het openbaar vervoer is immers mede afhankelijk van de manier waarop bewoners, werknemers en bezoekers die kwaliteit in hun concrete dagelijkse situatie percipiëren en ervaren.

Regionaal locatiebeleid naar vestigingsmilieus

Het regionale infrastructuurnetwerk en de stedelijke ontwikkeling rond knooppunten vragen ook om herijking van het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen. In plaats van de strakke indeling in A-, B- en C-locaties wordt het nieuwe locatiebeleid gebaseerd op drie verschillende typen vestigingsmilieus voor bedrijven en voorzieningen: (sub)centrummilieus, gemengde milieus en specifieke werkmilieus. Het is aan de gemeenten om bepaalde typen bedrijvigheid toe te delen aan bepaalde milieus, niet alleen op basis van mobiliteitsaspecten, maar ook in termen van economische ontwikkelingsmogelijkheden en ruimtelijke kwaliteit. In regionaal verband moet de ontwikkeling van verschillende milieus worden afgestemd zodat ieder bedrijf of voorziening een locatie kan vinden die zowel past bij de eisen die het zelf daaraan stelt als tegemoet komt aan doelstellingen van ruimtelijke kwaliteit.

Naar een kwaliteitsgericht parkeerbeleid

In het verlengde van het locatiebeleid moeten gemeenten een actief, regionaal afgestemd parkeerbeleid voeren dat gericht is op het tegengaan van parkeeroverlast, op meer betaald parkeren en op het stimuleren van intensief ruimtegebruik voor parkeren. Gekoppeld aan het onderscheid in vestigingsmilieus worden er geen parkeernormen gesteld aan gebouwde parkeervoorzieningen – ondergronds danwel bovengronds

– omdat de ligging in (sub)centra en de hoge kosten niet tot een overmaat aan parkeerplaatsen zullen leiden. Het realiseren van voldoende parkeerplaatsen is de verantwoordelijkheid van private partijen en de eigen parkeerbehoefte van een bedrijf of voorziening moet op eigen terrein gerealiseerd worden. Voor parkeren op maaiveld worden derhalve wel eisen gesteld aan het minimaal aantal parkeerplaatsen gekoppeld aan het brutovloeroppervlak van het bedrijf of de voorziening. Deze eisen variëren van één parkeerplaats per 250 m² b.v.o. in centrumgebieden tot één parkeerplaats per 125 m² b.v.o. in werkmilieus. Deze minimum-eisen liggen even hoog of zelfs hoger dan de geldende maximumparkeernormen en betekenen dus een aanzienlijke verruiming van het parkeerbeleid. Het vergt uiteindelijk maatwerk hoe het parkeren lokaal op een kwalitatief hoogwaardige manier wordt vormgegeven en gerealiseerd.

2.6 Agenda strategische projecten

In deel A: Visie zijn de doelen en ambities geformuleerd die de basis vormen voor dit Regionaal Plan. Op het gebied van mobiliteit luidt de doelstelling: verbeteren van de bereikbaarheid in het regionale kernnet van (snel)wegen en openbaar vervoer, waarbij de mobiliteit per auto, trein en bus met elkaar worden geïntegreerd. Om deze doelstelling dichterbij te brengen, moeten – naast het beleidsmatig sturen op plannen van anderen – ook strategische projecten worden uitgevoerd die concreet invulling geven aan deze doelstelling.

Dit deel B: Plan staat in het teken van ontwikkelingsplanologie door middel van concrete strategische projecten. Om tot een voorstel voor kansrijke uitvoeringsprojecten te komen heeft het KAN op basis van de uitwerking van dit thema 'Vervoer en knooppunten' drie bestuurlijke prioriteiten bepaald, die leidend zijn voor de selectie van projecten. Ten eerste gaat het om het organiseren van een betere aansluiting van de regio op de Trans-Europese infrastructuurnetwerken. Een tweede bestuurlijke prioriteit richt zich op het verknopen van bus en trein tot één samenhangend regionaal openbaar vervoersnetwerk. Derde prioriteit is verbonden aan de keuze om stedelijke ontwikkeling van wonen en werken te concentreren rond een beperkt aantal multimodale knooppunten. Deze drie prioriteiten, die in deel A in de Top-10 zijn opgenomen:

- Verbeteren van aansluiting op Europese infrastructuurnetwerken
- Verknopen van bus en trein tot één samenhangend regionaal OV-netwerk
- Stedelijke ontwikkeling rondom enkele multimodale knooppunten



Deze bestuurlijke prioriteiten van het KAN voor het thema 'Vervoer en knooppunten' leiden tot een aantal kansrijke strategische projecten die basis kunnen zijn voor concrete vormen van samenwerking met de gemeenten, maatschappelijke organisaties, private partijen en burgers. De volgende projecten wil het KAN op de agenda zetten voor de komende jaren:

Project 1: Lobby HSL-Oost en spoorverdubbeling brug Ravenstein

Agenderen en lobby inzetten voor het organiseren van verbeteringen in de grootschalige spoorverbindingen van de HSL-Oost (tussen Utrecht en Oberhausen) en de Intercity-verbinding naar Brabant, waarvoor spoorverdubbeling van de brug bij Ravenstein nodig is.

Project 2: Verkenning lightrailverbinding Nijmegen - Düsseldorf

Verkennen van mogelijkheden voor het ontwikkelen van een lightrailverbinding van Nijmegen naar Kleve met aansluiting naar Düsseldorf in termen van vervoer, techniek, organisatie en aanleg, beheer en exploitatie van deze verbinding.

Project 3: Verbreding van de snelweg A12 en de A50

De reeds ingezette lijn van het organiseren van de verbreding van de A12 en A50 verder continueren en de uitvoering hiervan stimuleren met alle betrokken partijen.

Project 4: Realisering netwerkverbetering RegioRail KAN

Het realiseren van technisch-fysieke en functionele verbeteringen in het spoornetwerk voor RegioRail KAN alsmede het organiseren van een verbeterd, integraal aanbestedingsproces.

Project 5: Verkenning Geïntegreerd OV-netwerk KAN

Verkenning van mogelijkheden om een geïntegreerd OV-netwerk te ontwikkelen wat betreft technische, functionele (dienstregeling), economische en organisatorische aspecten.

Project 6: Stadsbrug Nijmegen en verkenning Westtangent Arnhem

Stimuleren van de aanleg van de Stadsbrug Nijmegen en het stimuleren van een verkenning van de ontwikkelingsmogelijkheden van de Westtangent Arnhem.

Project 7: Gebiedsuitwerking van multimodale knooppunten

Stimuleren van kennisopbouw, ervaring en uitwisseling door een praktijkexperiment te starten voor de uitwerking van twee multimodale knooppunten. Gedacht wordt aan de knooppunten Winkelsteeg Nijmegen en Arnhem Pley (Kleefse Waard).

Deze strategische projecten, die zijn opgenomen in de bijgaande projectenkaart, vormen een voorstel voor uitvoering die voortkomt uit dit Regionaal Plan. In vervolg op dit plan moet in een later stadium nader worden bepaald op welke wijze de uitvoering ter hand wordt genomen. In een separaat Regionaal Ontwikkelingsprogramma (ROP) wordt de uitvoering van deze strategische projecten uit het Regionaal Plan verder uitgewerkt. In dat kader wordt bepaald en besloten op welke wijze het project vorm en inhoud zal krijgen, wie waarvoor welke taken en verantwoordelijkheden zal krijgen en welke middelen zullen worden ingezet.

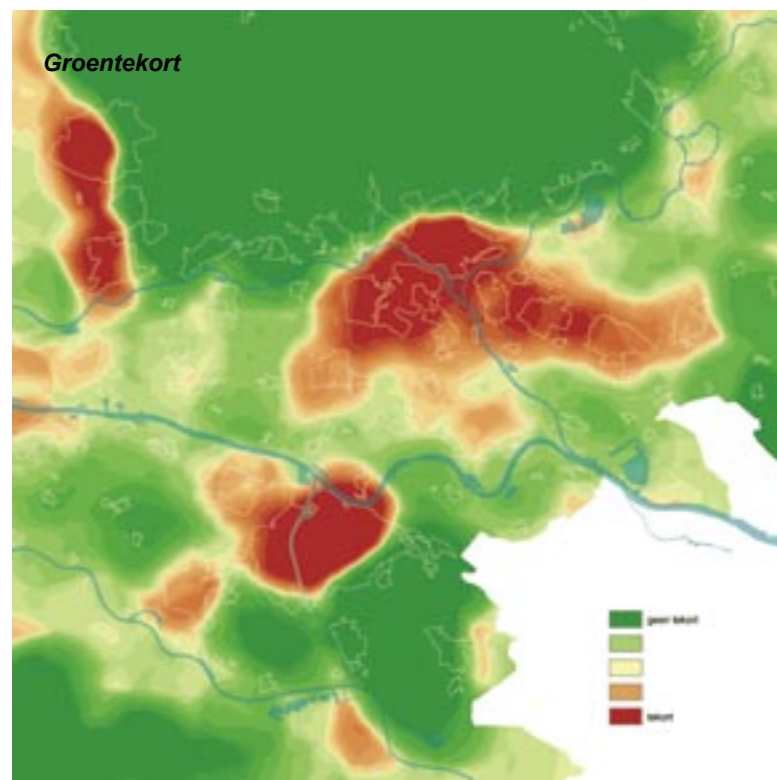
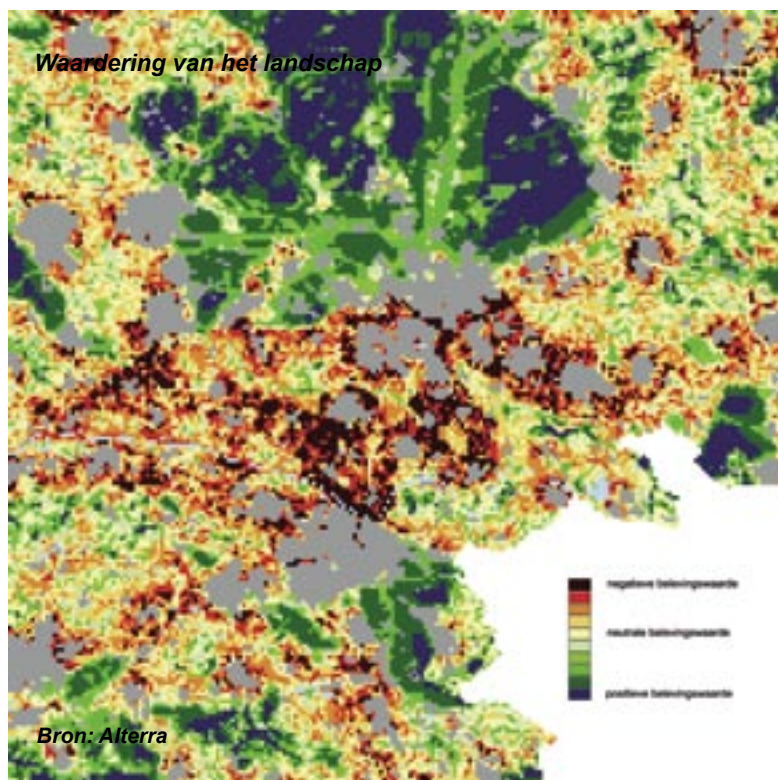
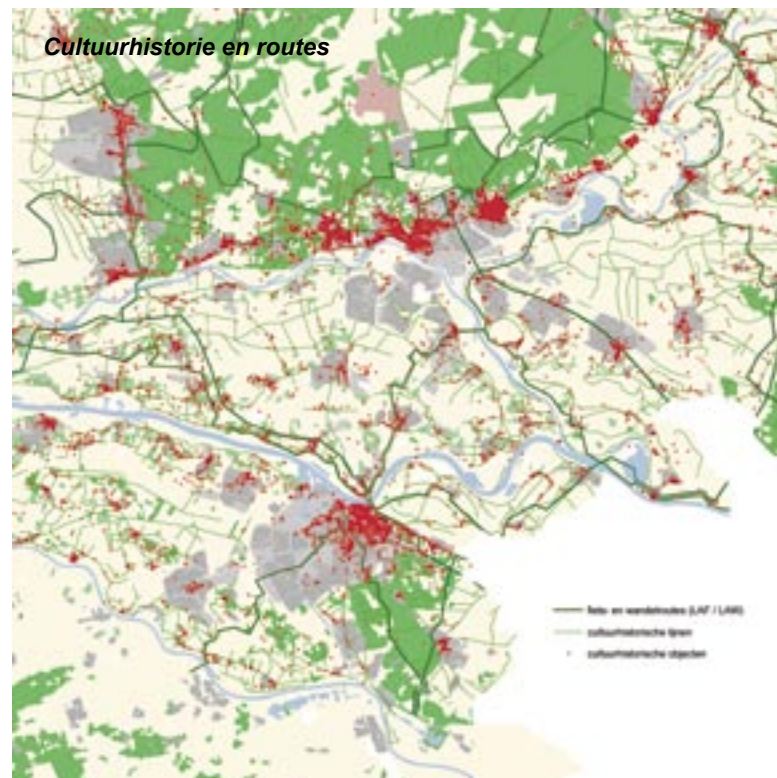
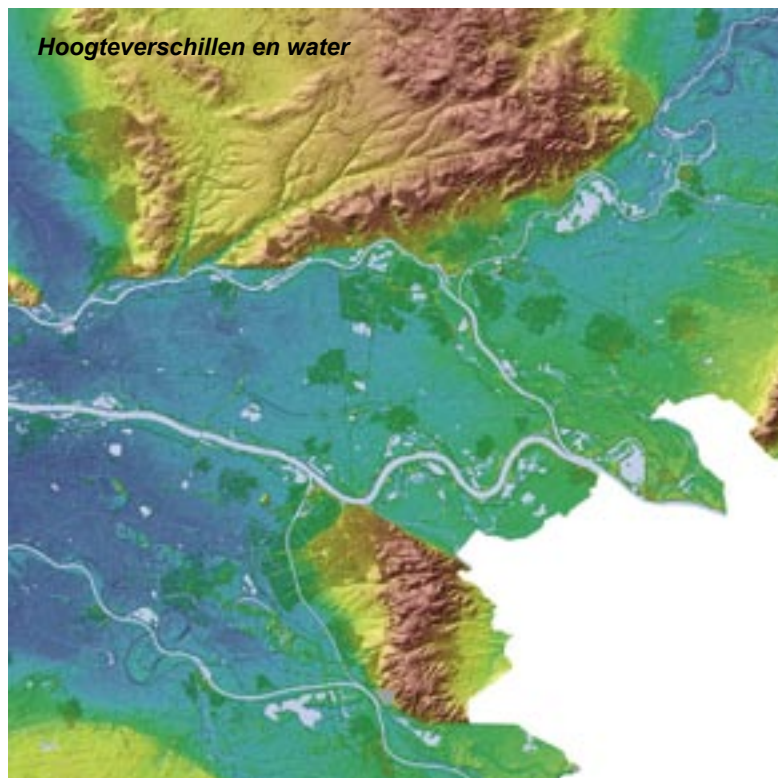


3

Landschap en recreatie

Het landelijk gebied verandert in een multifunctionele verblijfsruimte om in te wonen, werken, recreëren en voor natuur en waterberging. Het regionaal landschapspark biedt een perspectief voor de integratie van stedelijke en landelijke gebruiksfuncties met als doel het beschermen en ontwikkelen van een aantrekkelijk, multifunctioneel landschap. Meervoudig ruimtegebruik en kwaliteit zijn de sleutelwoorden.





3.1 Opgave: transformatie van het landschap

Het landschap in het KAN verstedelijkt. De aloude tegenstelling stad-land gaat niet meer op. De stad maakt geen onderdeel meer uit van het landschap maar steeds meer maakt het landschap deel uit van een omvattend stedelijk netwerk. Deze inversie van het landschap vormt de weerslag van sociale en economische veranderingen die door de opkomst van onze netwerksamenleving worden ingezet. De hiermee gepaard gaande veranderingen van ruimtegebruik, wensen en leefstijlen stellen nieuwe eisen aan open ruimten binnen en buiten de stedelijke gebieden van het KAN. Het landelijk gebied verandert in een multifunctionele verblijfsruimte waarin naast landbouw, ook functies als recreatie en toerisme, natuur- en landschapsbehoud en wonen steeds belangrijker worden en soms de overhand nemen.

Het gevolg hiervan is dat door verstedelijking, aanleg van infrastructuur, grootschalige landbouw, glastuinbouw en klei- en zandwinning het landelijk gebied van het KAN aan esthetische en ecologische kwaliteiten heeft ingeboet. Hiermee wordt ook de identiteit en duurzaamheid bedreigd. Verstoring, versnippering en verdroging hebben er bijvoorbeeld voor gezorgd dat natuurwaarden zijn aangetast. Cultuurhistorisch erfgoed is verloren gegaan of dreigt straks verloren te gaan. Schaalvergroting in landbouw, aanleg van infrastructuur en verstedelijking hebben ervoor gezorgd dat kilometers wandelpaden verdwenen zijn en daarmee de toegang en beleving van het landschap sterk zijn verminderd. Stad-land overgangen verworden tot verrommelingszones en open ruimten worden bedreigd door sluipende verstedelijking. Dat terwijl de behoefte aan een toegankelijk landschap met openheid, rust, schoonheid en karakter juist sterk is toegenomen.

De landbouw staat voor grote veranderingen. Verzwaaarde milieuwetgeving (Kaderrichtlijn Water), concurrentie, wegvallen van inkomenssteun uit Europa en vergrijzing in de sector zelf zorgen voor een klimaat waarin de agrarische sector het moeilijk heeft en keuzen moet maken. Met name in de stedelijke invloedssfeer is de toekomst van de landbouw hoogst onzeker. Dit onder invloed van hoge grondprijzen, kapitaalkrachtige stedelijke functies en stringente milieuwetgeving. De landbouw staat hier voor de keuze: stoppen, verbreden, schaalvergroting of intensiveren (naar geïndustrialiseerde vormen van land- en tuinbouw).

Het is de ambitie om de belevings- en gebruikswaarde van het landelijk gebied voor alle inwoners van de regio Arnhem-Nijmegen te vergroten. Daartoe heeft de aanleg van groen in en om de stad een impuls nodig. Het gaat niet alleen om aanleg van nieuw groen, maar ook om aanpassing van bestaand

groen. De urgentie hiervan is groot omdat de recreatiedruk op natuurgebieden toeneemt en de (her)ontwikkeling van groen achterblijft bij de verstedelijking. Uit onderzoek blijkt dat er al tekorten zijn aan recreatief groen. De behoefte neemt dus alleen maar toe. Bovendien wordt het landschap in de nabijheid van de stad op een aantal plaatsen niet hoog gewaardeerd of aantrekkelijk gevonden. Vergroten van toegankelijkheid van het landelijk gebied is essentieel om het landschap beleefbaar te maken en inzicht te geven in deze rijke bron van verhalen, betekenissen, herinneringen. Het zichtbaar maken en houden van de rijke cultuurhistorie van de regio is hierbij essentieel.

De realisatie van een levenskrachtige Ecologische hoofdstructuur (EHS) door vergroting, verbinden en bescherming vergt de komende jaren ook een forse inspanning. Duurzaam waterbeheer is voor de veiligheid van de regio onontbeerlijk. Dat betekent dat water veel meer dan voorheen als een ordenend principe moet worden gebruikt. Opgaven in het kader van 'Ruimte voor de Rivier' en realisatie van binnendijkse waterberging zorgen voor nieuwe ruimteclaims in het landelijk gebied. Deze ontwikkeling biedt kansen voor functiecombinaties met landbouw, natuur, recreatie en wonen. Ruimte voor de landbouw als producent, maar ook als beheerder van het landschap en maatschappelijk relevante voorraden: biodiversiteit, schoonheid en recreatieruimte blijft zeker ook in de toekomst onontbeerlijk.

Kortom, het landelijk gebied vraagt om een ontwikkelingsgerichte aanpak om het landschap nu en in de toekomst, te laten aansluiten bij de veranderende maatschappelijke wensen en eisen. Tegelijkertijd moet worden voorzien in een robuuste ruimtelijke structuur die de diverse gebruiksmogelijkheden kan dragen en moeten ecologische en landschappelijke waarden beschermd en ontwikkeld worden. De centrale vraag is hoe het transitieproces van het landelijk gebied kan worden gestuurd en van een kwaliteitsimpuls kan worden voorzien.

3.2 Benadering: regionaal landschapspark

Om het landelijk gebied van de regio Arnhem-Nijmegen te ontwikkelen is gekozen voor een strategie waarbij stad en land integraal benaderd worden. Een benadering waarbij stad en land niet langer tegenpolen van elkaar zijn, maar het landschap in alle variëteit van functies en waarden centraal stelt. Een benadering waar niet functiescheiding, maar het zoeken naar nieuwe hoogwaardige functiecombinaties van natuur, water, cultuurhistorie, landbouw, recreatie en wonen leiden tot een aantrekkelijk en waardevol landschap.

Het regionaal landschapspark is een succesvol ruimtelijk concept waarbij het landschap de drager is van de integratie van

Inspiratie

Regionalpark RheinMain in Duitsland

Regionalpark RheinMain rond Frankfurt is een ruimtelijk concept waarbij landschapontwikkeling en –bescherming en recreatieve ontsluiting hand in hand gaan. Dit gebeurt door de ontwikkeling van: een recreatief routenetwerk, een robuuste groenstructuur en daarmee samenhangende recreatieve 'hotspots' zoals kleine parken, monumenten, waterbronnen en uitkijktorens. Het park voorziet in de grote behoefte aan recreatiemogelijkheden en beschermt ecologische en landschappelijke waarden. Lokale initiatieven krijgen regionale samenhang door deze in te bedden in de regionale parkstructuur.



Bron: Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main / Steffen Nijhuis (foto's)

stedelijke en landelijke gebruiksfuncties. Het vormt een breed ontwikkelingsperspectief dat niet alleen wordt gevat in termen van ecologische waarden en landschappelijke kwaliteiten, maar ook in termen van economisch perspectief, sociale netwerken en culturele identiteit. Het verbinden van diverse ecologische, economische en sociaal-culturele elementen zijn leidend in het regionaal landschapspark.

In het regionaal landschapspark staat centraal:

- Kwaliteit van stad en landschap (aantrekkelijk)
- Toegankelijkheid van het buitengebied
- Roep om identiteit (landschappelijk en cultureel)
- Plaats bieden aan diverse leefstijlen (multi-cultuur)
- De vraag naar multifunctionele gebieden
- Private participatie zorgt voor sociale inbedding
- Stimuleren van samenwerking in uitvoering

Inzet is de ontwikkeling van een landschap waar naast agrarisch gebruik ruimte wordt gemaakt voor het benutten van cultuurhistorische waarden, toeristische en recreatieve voorzieningen en natuur- en landschapsontwikkeling. Door deze functies met elkaar te verbinden middels een recreatief netwerk wordt het landschap van het KAN toegankelijk en beleefbaar gemaakt. En daarmee een extra aantrekkelijke omgeving om in te leven en te recreëren. Het regionaal landschapspark KAN vatten we op als een ruimtelijk samenstel van:

- 1) Regionaal netwerk van recreatieve routes als verbinding tussen stad en land;
- 2) Natuur- en landschapsontwikkeling in nabijheid van de stad;
- 3) Cultuurhistorische hotspots/zones als identiteitservaring.

Ontwikkelen van een regionaal netwerk van recreatieve routes

Om de toegankelijkheid van het landelijk gebied te verbeteren is de aanleg van een samenhangend recreatief 'traag' netwerk van paden en wegen van cruciaal belang. Dit betekent concreet het ontwikkelen van een fijnmazig, openbaar toegankelijk netwerk van routes, paden en wegen die geschikt zijn voor wandelen, fietsen en kanoën, met daaraan verbonden pleisterplaatsen en verpozingsplekken. Dit recreatieve netwerk maakt het landschap beleefbaar en geeft inzicht in deze rijke bron van verhalen, betekenissen en herinneringen. Kleinschalige initiatieven kunnen middels dit recreatieve netwerk verbonden worden en zodoende op regionale schaal zichtbaar en beleefbaar worden gemaakt.

Natuur- en landschapsontwikkeling in nabijheid van de stad

De landschapsparkbenadering is ook een aanjager voor natuur- en landschapsontwikkeling. Door met prioriteit de realisatie van groen in en om de stad, de Ecologische hoofdstructuur en waterbergingsgebieden in de stedelijke invloedssfeer in gang te zetten, kunnen deze vaak verrommelde gebieden met voorrang een kwaliteitsimpuls krijgen. Niet alleen voor ecologie en landschap, maar ook voor een gezond en aantrekkelijk leefklimaat om in te wonen en werken. De behoefte aan recreatief groen wordt geacommodeerd en er wordt gebouwd aan een aantrekkelijk en beleefbaar landschap. Door slimme functiecombinaties met recreatieve voorzieningen, natuurontwikkeling, duurzaam waterbeheer, extensieve vormen van landbouw, cultuurhistorie, landelijk wonen en aan te haken op het recreatieve netwerk waarborgen we duurzaamheid en multifunctionaliteit.

Ontwikkelen van cultuurhistorische hotspots/zones

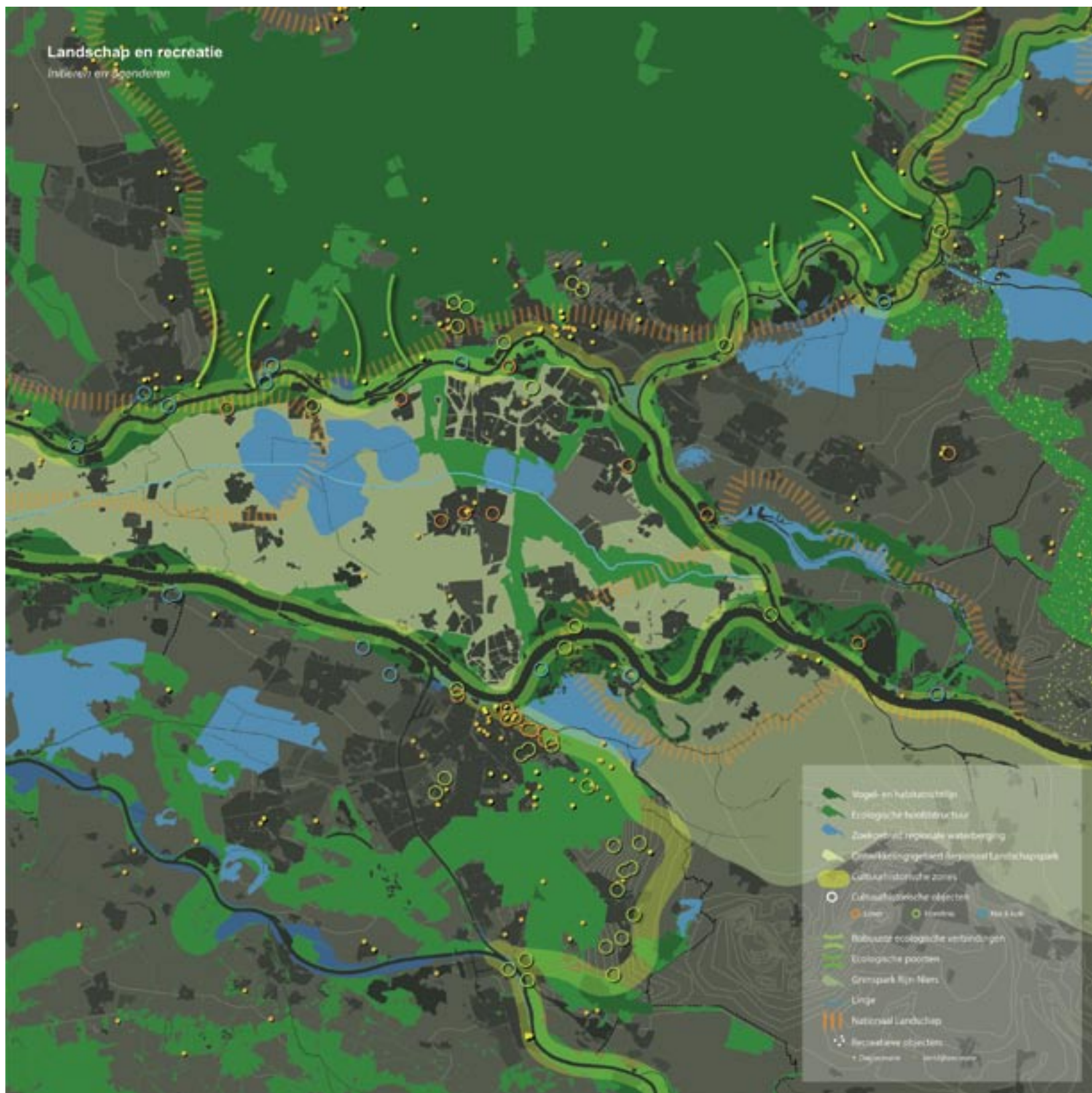
Cultuurhistorie is van grote betekenis voor ons gevoel van identiteit, de ontwikkeling van toerisme en onze kennis over het verleden. Het KAN wil daarom de identiteit van de regio waarborgen en benutten door te voorzien in een structuur waarin zowel het 'monumentale' (landschap als kijkdoo) als de 'verhalende' (biografie van het landschap) aspecten van de cultuurhistorie inhoudelijk en kwalitatief met elkaar verbonden worden. Door de concreet aanwezige cultuurhistorische patronen, relict en objecten in het landschap zichtbaar te houden, te maken of te versterken, de verhalen te vertellen die daarbij horen en toegankelijk te maken, versterken we niet alleen de identiteit van de regio maar kunnen we ook aansluiten bij recreatieve en toeristische behoeften.

3.3 Bovenregionaal: initiëren en agenderen

De volgende bovenregionale issues wil de regio op de agenda van Rijk en Europa zetten:

Ecologische verbindingen in de regio realiseren

Belangrijke grote aaneengesloten natuurgebieden in de regio zijn: de Veluwe, Gelderse Poort, Bergherbos, Ketelwald (o.a. Reichswald) en het Maaswoud. Deze natuurgebieden bestaan uit ecologisch waardevolle bossen, heideterreinen, zandverstuivingen, moerassen, bloemrijke graslanden, beken, plassen en rivieren. Daarnaast zijn er talloze ecologische waarden te vinden buiten deze natuurschillen, zoals bijvoorbeeld



in slootranden in het agrarisch gebied. Tezamen vormen zij het leefgebied voor een grote variatie en rijkdom aan flora en fauna. Door vervuiling, versnippering, verdroging en verstoring worden ecologische natuurwaarden ernstig bedreigd. De Ecologische hoofdstructuur (EHS) heeft een sleutelrol om deze natuurwaarden te vergroten, verbinden en beschermen. Ook is er wetgeving voor soorten- en gebiedsbescherming van de Flora- en Faunawet, Natuurbeschermingswet en de Vogel- en Habitatrichtlijn. De realisering vordert, maar als samenhangend netwerk van natuurgebieden is de EHS nog niet klaar. Met name in de gebieden tussen Arnhem en Nijmegen, ten zuiden en westen van Nijmegen en ten noorden van Westervoort-Duiven-Zevenaar is het realiseren van de EHS nog een forse opgave. Hier ligt een belangrijke inzet om, gekoppeld aan Groene Wiggen en ecologische poorten, een aantal ecologische verbindingen tussen Veluwemassief, Rijk van Nijmegen en Reichswald te realiseren.

Landschap als multifunctionele gebruiksruimte

Ook in de regio Arnhem-Nijmegen doen nieuwe functies en activiteiten intrede in het landelijk gebied. Het landelijk gebied verandert in een multifunctionele verblijfsruimte waarin naast landbouw, ook recreatie en toerisme, natuur- en landschapsbehoud, cultuurhistorie, water en wonen belangrijker worden en soms de overhand nemen. Deze functionele heroriëntatie kan worden ingezet voor versterking van identiteit en leefbaarheid van de regio. Het regionaal landschapspark is een ontwikkelingsstrategie voor het gehele KAN-gebied waarmee een duurzaam evenwicht kan worden bereikt tussen bescherming van structurerende natuur- en landschapskwaliteiten en ontwikkeling van een toekomstgerichte, vitale gebruiksruimte. Het vergroten van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het landschap is daarbij leidend. Dit aantrekkelijke landschap maakt, samen met culturele en toeristische attracties zoals het Kröller-Müller museum, Burgers' Zoo, het Afrika-museum, maar ook de vele evenementen, sportfaciliteiten, conferentieoorden, wellness-activiteiten en overnachtingsmogelijkheden, de regio Arnhem-Nijmegen tot een aantrekkelijke plek voor recreatie en wonen en werken.

Ruimte voor functiecombinaties met water

De bewoners van de regio Arnhem-Nijmegen zijn door de aanwezigheid van de grote rivieren vanouds al voor de opgave gesteld om 'om te gaan met water'. Echter, de toenemende hoeveelheid neerslag en de rivieren die in kortere tijd meer water moeten afvoeren maken het nodig opnieuw maatregelen te treffen om ook in de toekomst overlast te voorkomen en de veiligheid te garanderen. Voor de regio betekent dit dat er

buitendijks rivierverruimende maatregelen worden doorgevoerd in de vorm van dijkverlegging, verlagen van uiterwaarden en kribben en aanleg van nevengeulen. Ook moeten er binnendijks maatregelen getroffen worden om overlast in het regionale watersysteem te voorkomen. Het water wordt in eerste instantie geborgen in het bestaande oppervlaktewatersysteem door verbreding van watergangen en aanleg van natuurvriendelijke oevers. Daarnaast zijn er regionale waterbergingsgebieden aangewezen die op termijn worden ingericht. Bij hoge afvoeren wordt water hier tijdelijk vastgehouden om afvoerpieken te reduceren. Daarmee is water van toenemende invloed op het ruimtegebruik in het landelijk gebied. Ruimte maken voor water biedt kansen voor functiecombinaties. Interessante koppelingen zijn te maken met landbouw, natuurontwikkeling, recreatie en wonen. Dit zowel in samenhang met de rivier als met de locaties voor regionale waterberging. Bijzondere projecten zijn bijvoorbeeld de IJsselkop, de Huissense waarden en Midden-Waal, waar water, ontgroningen, recreatie en natuurontwikkeling worden gecombineerd. Ook is er het project Meinerswijk / Stadsblokken in Arnhem waar geëxperimenteerd wordt met functiecombinaties van wonen, werken en voorzieningen door mogelijkheden te benutten voor aangepast bouwen in en met de rivier.

Kwaliteit van het rivierenland als identiteitsdrager

De stuwwallen en het riviereengebied zijn eenheden die het landschap van de regio zo kenmerkend maken. Dit landschap is een onmisbare drager van cultuurhistorisch erfgoed en economisch belangrijk: voor toerisme en als vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. Bovendien is het landschap van onschatbare waarde voor het kennen en beleven van de eigen identiteit van de inwoners van de regio. Het is daarom uitermate belangrijk dit landschap te behouden en te versterken. Behoud door ontwikkeling is hierbij het credo. Deze notie wordt ook nog eens bevestigd door ratificatie (juni 2005) van de Europese Landschapconventie (ELC) door Nederland. De ELC is het eerste internationale verdrag wat zich richt op ontwikkeling, bescherming en management van het landschap. Het Rijk heeft 'Nationale Landschappen' aangewezen ter versterking van de unieke en internationaal gewaardeerde kwaliteiten van het rivierenlandschap. In de regio Arnhem-Nijmegen zijn drie nationale landschappen aangewezen. De gebieden zijn: Veluwe, Gelderse Poort en het Riviereengebied. Deze gebieden worden nader begrensd en uitgewerkt door de Provincie Gelderland.

Coördineren en ontwikkelen



3.4 Regionaal: coördineren en ontwikkelen

De volgende issues rekent de regio tot haar eigen ontwikkelingsagenda:

Samenhangend netwerk van recreatieve routes realiseren

De toenemende aandacht voor landschappelijke kwaliteit gaat hand in hand met de behoefte om het landschap daadwerkelijk te kunnen beleven. Wandelen en fietsen vormen hierbij traditioneel de belangrijkste activiteiten. Het toegankelijk maken door een regionale structuur van doorgaande wandel- en fietspaden maakt dat men kleine of grote rondgangen kan maken nabij de woning of het logiesverblijf. Dit heeft niet alleen een recreatieve waarde, maar schept ook kansen om de kennis en bekendheid en daarmee ook de waardering van het landelijk gebied te vergroten. Voor een kwaliteitsimpuls van het landelijk gebied is de ontwikkeling van een samenhangend recreatief 'traag' netwerk van fiets- en wandelpaden, met daaraan verbonden pleisterplaatsen en verpozingsplekken dan ook van cruciaal belang. Dit betekent in veel gevallen bestaande fiets- en wandelpaden verbinden, maar ook nieuwe ontwikkelen. Dit kan bijvoorbeeld door herstel van historische paden (bijv. kerkepaden en hessenwegen) en de openstelling van onderhouds- en schouwpaden van waterschappen. Daarnaast wordt gekeken hoe het agrarisch gebied opengesteld kan worden. Oplossen van fysieke knelpunten, markering en bewegwijzering in het veld, beschrijving en thematisering van routes, promotie en voorlichting zijn hierbij ook belangrijk. Voor het verbeteren van de toegankelijkheid krijgt de ontwikkeling en realisatie van het regionale kernnetwerk prioriteit. Met name het gebied tussen Arnhem en Nijmegen (met name noord-zuid relaties) en de oversteekbaarheid van de grote rivieren en snelwegen krijgen hierbij bijzondere aandacht.

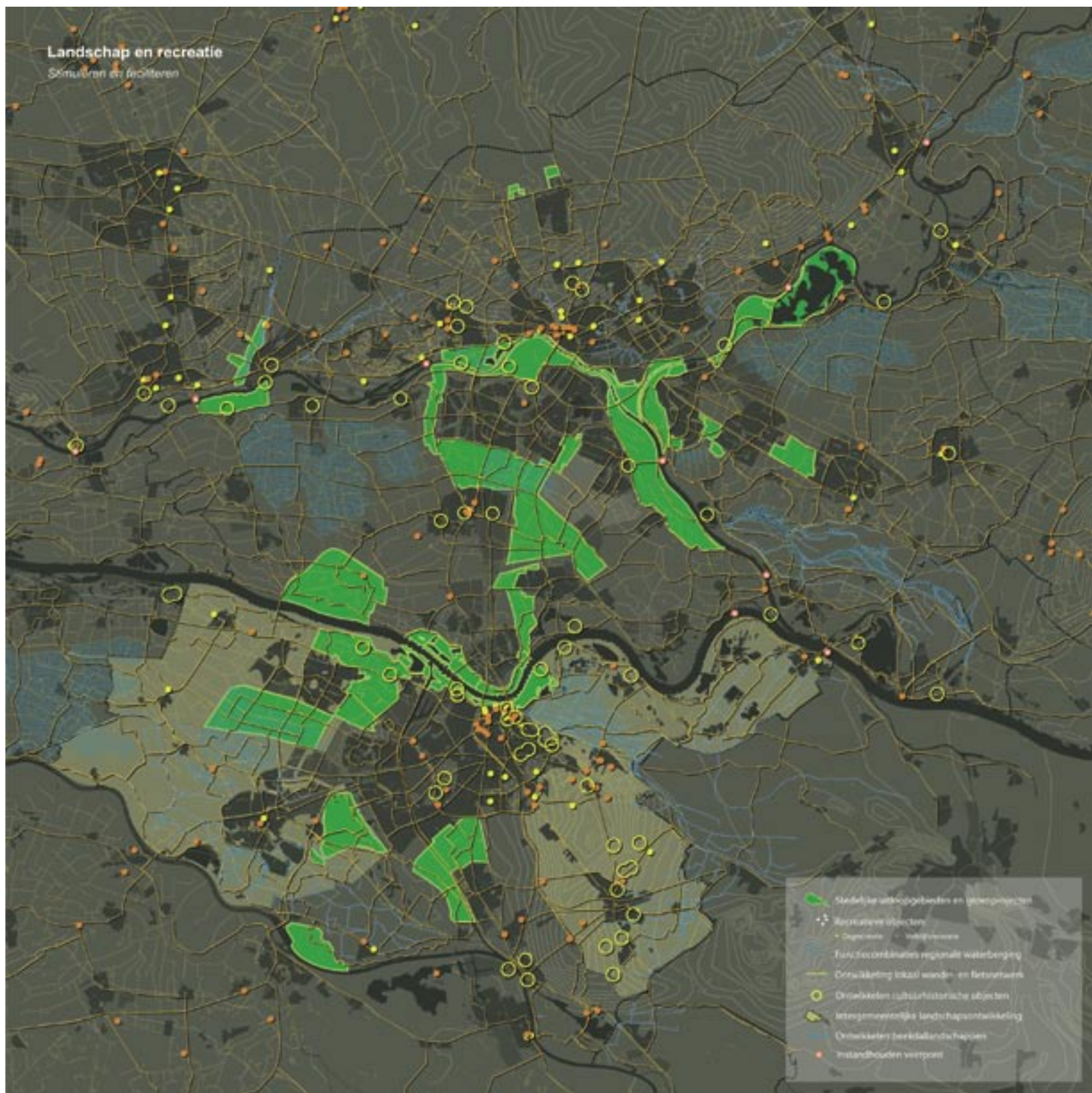
Robuuste groenstructuren in en om stad ontwikkelen

Groenstructuren in en om de stad vervullen belangrijke functies. Niet alleen voor ecologie en landschap, maar ook voor dagrecreatie. Het zorgt ook voor een gezonde leefomgeving en een aantrekkelijk klimaat om in te wonen en werken. Het gaat niet alleen om de bestaande bossen van de Veluwe of het Ketelwoud, bestaande natuurgebieden zoals de Gelderse Poort of de Rijnstrangen, de recreatieplassen en recreatieterreinen, maar vooral ook om nieuw te ontwikkelen groengebieden in de stedelijke invloedssfeer. Wandel- en fietspaden die deze gebieden onderling en met de stad verbinden zijn daarbij essentieel. Er zijn tekorten aan recreatief groen en de ontwikkeling van recreatief groen blijft achter bij de verstedelijking. Vooral in de gebieden tussen Arnhem

en Nijmegen, ten zuiden en westen van Nijmegen en tussen de verstedelijkingsband Westervoort-Duiven-Zevenaar is de urgentie tot ontwikkeling van een robuuste regionale groenstructuur het grootst. Door landschapsontwikkeling hier prioriteit te geven krijgen deze stadsrandgebieden met voorrang een kwaliteitsimpuls. Het ontwikkelen van bijvoorbeeld de Ecologische hoofdstructuur, waterbergingsgebieden, IJsselpark en Park Over-Betuwe zijn elementen die vanuit meervoudige doelstellingen een belangrijk aandeel hebben aan het creëren van een aantrekkelijke leefomgeving.

Cultuurhistorische geschiedenis beleefbaar maken

De regio Arnhem-Nijmegen kent een rijke cultuurhistorie: een variatie aan archeologie, historische geografie en bouwkunde. Door ruimtelijke ontwikkelingen is veel verloren gegaan of dreigt verloren te gaan. Ook onwetendheid en onzichtbaarheid maken het cultuurhistorisch erfgoed kwetsbaar. Cultuurhistorie is echter van grote betekenis voor ons gevoel van identiteit, de ontwikkeling van toerisme en onze kennis over het verleden. De regionale identiteit heeft alles te maken met de bewonings- en ontginningsgeschiedenis. Identiteit is namelijk georiënteerd op de toekomst, maar is gebaseerd op de geschiedenis die individuen gemeenschappelijk hebben met anderen. Vroeger was cultuurhistorisch erfgoed vooral domein van een kleine groep geïnteresseerden. Tegenwoordig is het ook een attractie voor toerisme en recreatie. Het KAN wil de identiteit van de regio waarborgen en benutten door te voorzien in een structuur waarin we cultuurhistorische patronen, relict en objecten in het landschap zichtbaar houden, maken of versterken en de verhalen te vertellen die daarbij horen. Aansprekende thema's die fysiek, economisch en sociaal-cultureel op regionale schaal moeten worden uitgewerkt zijn: Romeinen en Bataven (Limes), Rivierenland (Klei en Kolk) en de militaire geschiedenis (resp. Maas-IJssellinie en Operatie Market Garden). Door conservering, reconstructie en historische evocatie van deze thema's te koppelen aan het recreatief netwerk van fiets- en wandelpaden wordt historische beleving en bewustwording op regionaal niveau mogelijk.



3.5 Lokaal: stimuleren en faciliteren

De volgende issues ziet de regio op de agenda van de gemeenten:

Ecologisch herstel van het watersysteem

Water heeft een toenemende invloed op het ruimtegebruik van het landelijk gebied van de regio Arnhem-Nijmegen. Dat komt omdat maatregelen nodig zijn om een veilige toekomst te garanderen. Naast de veiligheidsopgaven voor de rivieren en de regionale waterberging speelt de waterproblematiek ook lokaal in zowel kwantitatief als kwalitatief opzicht een sturende rol in het ruimtegebruik. Rivierverruimende maatregelen die nodig zijn in de vorm van dijkverleggingen, uiterwaardverlaging of aanleg van nevengeulen, stellen gemeenten voor de opgave om deze grote ingrepen op inrichtingsniveau ook met ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Daarnaast vraagt ook het ontwikkelen van het regionale watersysteem bijzondere aandacht. Het gaat hier enerzijds om behoud en versterking van de afwaterende functie van het systeem door het verruimen van watergangen, herstel van de beken en kleinschalige vormen van lokale retentie. Anderzijds gaat het om het herstel van de ecologische en recreatieve ontwikkeling van het watersysteem. In het landschap vormen vooral kleine watergangen, beekdalen en laaggelegen kwelgebieden bij uitstek de gebieden waar waterafhankelijke natuurwaarden ontwikkeld kunnen worden. Een kwaliteitsimpuls in de beekdallandschappen leveren grote maatschappelijke en ecologische voordelen op.

Ontwikkelen van een fijnmazig recreatief netwerk

Veel inwoners van de regio maken gebruik van het buitengebied om wandelend of fietsend een ommetje te maken. Wandelen en fietsen zijn vormen van 'mobiele recreatie' waarvoor routes nodig zijn om groenvoorzieningen binnen fiets- en wandelbereik aan te bieden. Concreet betekent dit de ontwikkeling van een fijnmazig, openbaar toegankelijk netwerk van wandel- en fietspaden met daaraan verbonden pleisterplaatsen en verpozingsplekken. Als mensen de keuze hebben, kiezen ze meestal een traject van drie kwartier tot een uur. Voor fietsen komt dit neer op een afstand van 15 tot 20 km, voor wandelen 4 tot 5 km. Fietsroutes met lussen van 5 kilometer verdienen hierbij de voorkeur. Door de aanleg van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk kunnen de fietsbare afstanden en de keuzemogelijkheden worden vergroot. Het te ontwikkelen fijnmaziger net van wandelpaden bestaat niet alleen uit daarvoor ingerichte paden maar ook uit opengestelde onderhouds- en schouwpaden van waterschappen, toegangswegen tot boerderijen en kavels en gerevitaliseerde historische paden zoals kerkepaden. In een aantal intergemeentelijke landschapsonwikkelingsplannen van

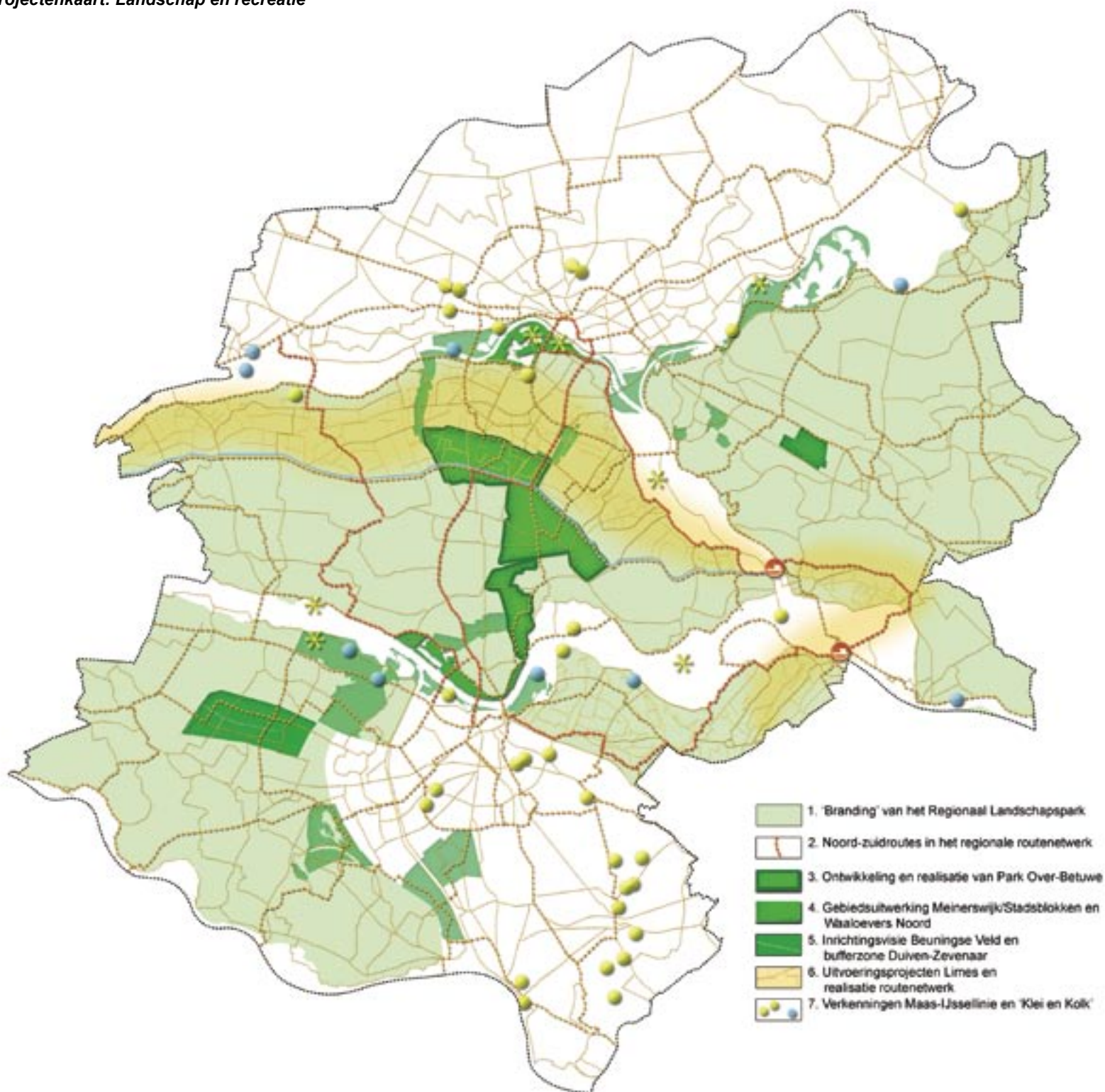
Millingen, Ubbergen en Groesbeek en van het Land van Maas en Waal vormen goede voorbeelden van een goede lokale vertaling van het regionaal landschapspark.

Volkverhalen en landschapselementen tonen

De cultuurhistorie is belangrijk voor het gevoel van identiteit, de ontwikkeling van toerisme en kennis over het verleden. De bewonings- en ontginningsgeschiedenis van de regio heeft duidelijke en minder duidelijke sporen nagelaten in het landschap. Hun voorkomen hangt in grote mate samen met lokale landschappelijke condities zoals reliëf, bodemgesteldheid en waterstaat en de menselijke reactie daarop. Uit het patroon van dijken, wielen, sloten, en weteringen is bijvoorbeeld af te leiden hoe het dynamische rivierenlandschap is ontgonnen. Verborgene Romeinse castella, forten en kazematten uit WO I en WO II vertellen iets over de strategische ligging van het gebied. Niet alleen tastbare objecten, relicten en patronen in het landschap, maar ook volksverhalen (sagen) en toponiemen getuigen van een rijke cultuurhistorie in het KAN. Het is een gemeenschappelijke taak de bewonings- en ontginningsgeschiedenis van de regio zichtbaar en beleefbaar te houden, te maken of te versterken, en de verhalen te vertellen die daarbij horen en die toegankelijk te maken. Zodoende versterken we niet alleen de identiteit van de regio maar kunnen we ook aansluiten bij recreatieve en toeristische behoeften.

Rood en groen in balans

Evenwicht in het ontwikkelen van bebouwde en groene ruimte is belangrijk voor de kwaliteit van de leefomgeving. De vraag naar groen neemt toe met de ontwikkeling van stedelijke bebouwing voor wonen, werken en infrastructuur. Het KAN wil graag meer balans in de ontwikkeling van rood en groen. Het gaat hierbij niet alleen om de kwantiteit (oppervlakte) van het groen, maar ook om de kwaliteit en bereikbaarheid. Evenwicht kan ontstaan als bij het ontwikkelen van rood gelijktijdig aandacht wordt besteed aan het ontwikkelen van groen. In de regio Arnhem-Nijmegen loopt de ontwikkeling van groen achter bij de verstedelijking en er zijn al tekorten aan recreatief groen. Een inhaalslag is nodig met een ontwikkelingsproces waarbij rode en groene partijen gebiedsgericht samenwerken en afstemmen. Het biedt kansen voor interessante functiecombinaties waar koppelingen zijn te maken met natuur, recreatie, water, werken en wonen. Een goede balans tussen rood en groen heeft veel voordelen. Niet alleen voor ecologie en landschap, maar ook in recreatief opzicht. Het zorgt voor een gezonde leefomgeving en een aantrekkelijk klimaat om in te wonen en werken.



3.6 Agenda strategische projecten

In deel A: Visie zijn de doelen en ambities geformuleerd die de basis vormen voor dit Regionaal Plan. Op het gebied van landschap luidt de doelstelling: vergroten van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het landelijk gebied voor de natuur en voor de recreatie. Om deze doelstelling dichterbij te brengen, moeten – naast het beleidsmatig sturen op plannen van anderen – ook strategische projecten worden uitgevoerd die concreet invulling geven aan deze doelstelling.

Dit deel B: Plan staat in het teken van ontwikkelingsplanologie door middel van concrete strategische projecten. Om tot een voorstel voor kansrijke uitvoeringsprojecten te komen heeft het KAN op basis van de uitwerking van dit thema 'Landschap en recreatie' drie bestuurlijke prioriteiten bepaald, die leidend zijn voor de selectie van projecten. Ten eerste gaat het om het ontwikkelen van het Regionaal Landschapspark KAN, waarbij het vooral gaat om het realiseren van een regionaal netwerk van recreatieve routes. Ten tweede wordt de bestuurlijke prioriteit gelegd bij de het realiseren van een kwaliteitsverbetering van de groenprojecten onder de stedelijke invloedssfeer. Derde prioriteit richt zich op cultuurhistorie: het zichtbaar maken van cultuurhistorische relictten, monumenten en landschappen. Deze drie prioriteiten, die in deel A in de Top-10 zijn opgenomen:

- Ontwikkelen van een regionaal netwerk van recreatieve routes
- Gerichte kwaliteitsverbetering van de natuur (in en om de stad)
- Zichtbaar maken van cultuurhistorie

Deze bestuurlijke prioriteiten van het KAN voor het thema 'Landschap en recreatie' leiden tot een aantal kansrijke strategische projecten die basis kunnen zijn voor concrete vormen van samenwerking met de gemeenten, maatschappelijke organisaties, private partijen en burgers. De volgende projecten wil het KAN op de agenda zetten voor de komende jaren:

Project 1: 'Branding' van het Regionaal Landschapspark

Ontwikkelen en verder uitwerken van het 'concept' Regionaal Landsschapspark in termen van ontwerp, logo en communicatie en extern profileren naar burgers en bedrijfsleven toe.

Project 2: Noord-zuid routes in het regionale routenetwerk

Het met prioriteit realiseren van aanleg en beheer van drie doorgaande noord-zuid routes in het regionale routenetwerk in het middengebied tussen Arnhem en Nijmegen.

Project 3: Ontwikkeling en realisatie van Park Over-Betuwe

Aanleg, exploitatie en beheer stimuleren van het Park Over-Betuwe in samenwerking met alle betrokken partijen die voor uitvoering en realisatie nodig zijn.

Project 4: Gebiedsuitwerking Meinerswijk/Stadsblokken en Waaloevers Noord

Gebiedsuitwerkingen inzetten voor verkennen van mogelijkheden van functiecombinaties van water met natuur, recreatie, wonen en cultuurhistorie voor Waaloevers Noord Nijmegen en Meinerswijk/Stadsblokken Arnhem in het kader van Ruimte voor de Rivier.

Project 5: Inrichtingsvisie Beuningse Veld en bufferzone Duiven-Zevenaar

Nadere uitwerking van concrete inrichtingsmogelijkheden als stedelijk uitloopegebied voor de groenprojecten Beuningse Veld en de bufferzone tussen Duiven en Zevenaar.

Project 6: Uitvoeringsprojecten Limes en realisatie routenetwerk

Nadere uitwerking van de Limes in een Masterplan met concrete uitvoeringsprojecten die in combinatie met het beoogde recreatieve routenetwerk in het gebied met prioriteit kunnen worden gerealiseerd.

Project 7: Verkenningen Maas-IJssellinie en 'Klei en Kolk'

Nadere verkenning, ontwerp en onderzoek naar de cultuurhistorische kwaliteiten van de Maas-IJssellinie (militaire geschiedenis) en de cultuurhistorische elementen van de 'strijd tegen het water' in termen van dijken, wielen, kolken, steenfabrieken, etc.

Deze strategische projecten, die zijn opgenomen in de bijgaande projectenkaart, vormen een voorstel voor uitvoering die voortkomt uit dit Regionaal Plan. In vervolg op dit plan moet in een later stadium nader worden bepaald op welke wijze de uitvoering ter hand wordt genomen. In een separaat Regionaal Ontwikkelingsprogramma (ROP) wordt de uitvoering van deze strategische projecten uit het Regionaal Plan verder uitgewerkt. In dat kader wordt bepaald en besloten op welke wijze het project vorm en inhoud zal krijgen, wie waarvoor welke taken en verantwoordelijkheden zal krijgen en welke middelen zullen worden ingezet.

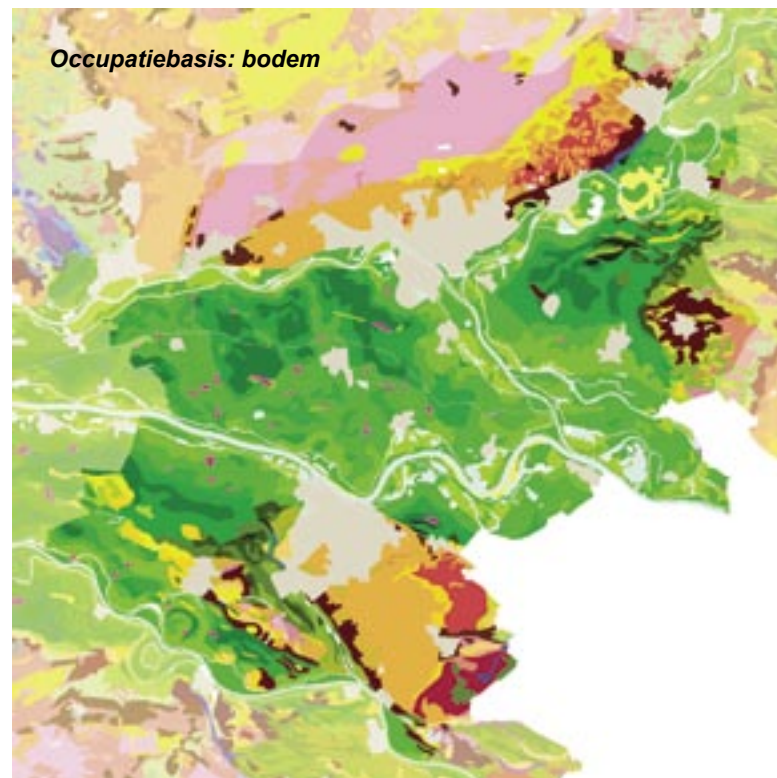
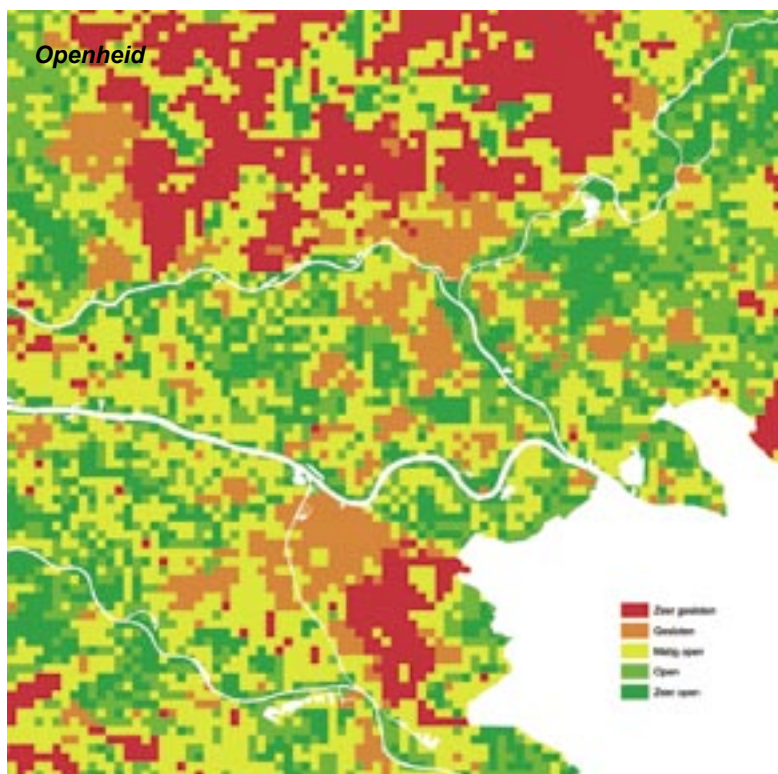
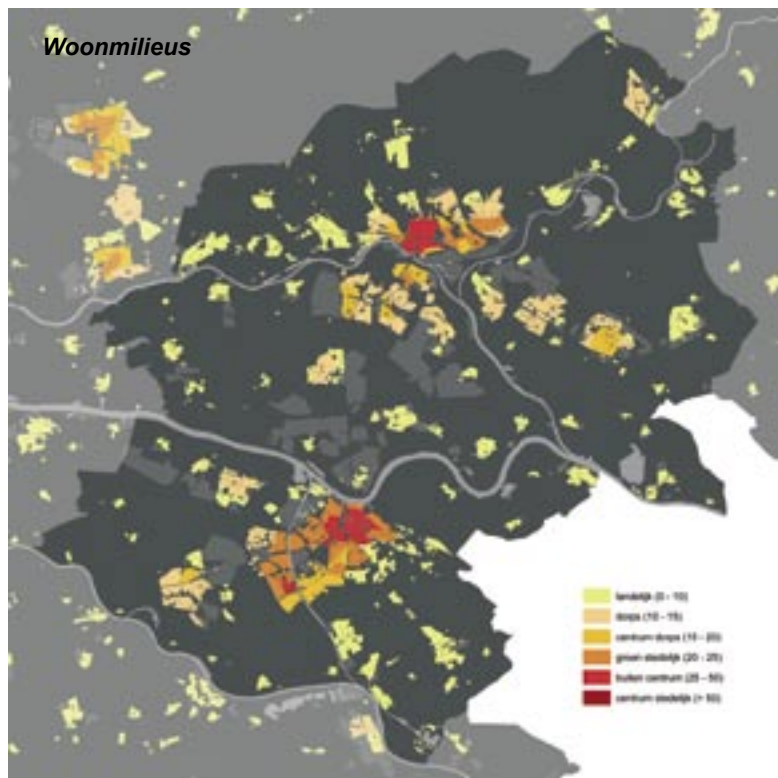


4

Wonen in stad en land

De regio moet gaan voorzien in meer kwaliteit en een grotere variatie in woonmilieus in stad en land. Door consumentgerichte, aantrekkelijke woningen, een groene en veilige leefomgeving, een ruim aanbod van voorzieningen en een eigen identiteit kan de regio de concurrentie met andere regio's aan. De kwaliteit van de woonomgeving in brede zin is immers een belangrijke vestigingsfactor voor bewoners en bedrijven. Dit legt de basis voor een sociaal-economisch vitaal stedelijk netwerk KAN.





4.1 Opgave: kwaliteitsimpuls in stad en land

Stedelijke transformaties in soorten en maten

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 van de stedelijke gebieden binnen het KAN. Inmiddels ontwikkelt de regio zich als een samenhangend geheel, waarbij Arnhem en Nijmegen onderdeel worden van een stedelijk netwerk, waarvan ook de grote en kleine dorpen deel uitmaken. Naast de relatief beperkte omvang van nieuwe ruimteclaims is er geen dominante aanwijsbare ruimtelijke ontwikkeling meer: op alle fronten en in vele gebieden is stedelijke (her)ontwikkeling aan de gang door herstructurering en transformatie. Deze transformatie biedt mogelijkheden en kansen om een kwaliteitsimpuls te geven op verschillende fronten: verrommelde stad-land overgangen, verlies van 'open ruimte', tekorten en achterblijvende ontwikkeling van recreatief groen, onaantrekkelijke entrees van de stad (stadspoorten) en verlies van ruimtelijke verscheidenheid door uniformeringstendensen.

Met herstructurering werken aan een 'ongedeelde regio'

In de regio moeten in de periode 2005-2015 tenminste 34.000 woningen worden toegevoegd aan de woningvoorraad. Daarnaast zullen door herstructurering van bestaande wijken circa 8.000 woningen in dezelfde planperiode gesloopt en vervangen worden. Hierdoor moet het bouwprogramma tenminste 42.000 woningen zijn. Met het Ministerie van VROM zijn afspraken gemaakt om het woningtekort in 2010 terug te brengen tot 1,5% van de totale woningvoorraad. Hieruit is voor 2005 tot en met 2009 de bouw van 24.591 woningen afgesproken. De inzet in de KAN-gemeenten is sinds 1995 gericht op een 'ongedeelde regio'. Tot dat moment werd het grootste deel van de behoefte aan sociale woningen gebouwd in de steden. Dat kan leiden tot een verdere tweedeling in de regio, die met regionale afspraken over de differentiatie van de nieuwbouw naar prijsklassen doorbroken is. Ook de herstructureringsopgave is fors. De inzet in de periode 2005-2010 is primair gericht op woningproductie mede om in de schaarse markt ruimte te maken voor herstructurering. In deze periode wordt een aanpak van gemiddeld circa 800 woningen

per jaar nagestreefd door middel van sloop en vervanging en woningverbetering (0,5% van de woningvoorraad van huurwoningen). Na 2010 zal dit moeten toenemen tot meer dan 1.500 woningen per jaar om tenminste gelijke tred te houden met de veroudering van de huurwoningen.

Vitaliseren van de steden door gedifferentieerd bouwen

De afgelopen jaren hebben ook Arnhem en Nijmegen kunnen profiteren van de economische groei. Tot medio jaren negentig was sprake van een uitstroom van hogere inkomensgroepen uit de steden. Sindsdien is hierin een kentering gekomen door bouwprogramma's met een substantieel deel woningen in de middeldure en dure prijsklassen. Daarbij worden in de bouwprogramma's buiten de steden in toenemende mate ook betaalbare woningen gebouwd. Dit beleid wordt gecontinueerd en is verankerd in zogenoemde woonconcessies. Naast het beleid voor regionale woningtoewijzing draagt dit bij aan het ontwikkelen van een ongedeelde regio en vitale steden, waardoor in de steden het aandeel van de lagere inkomensgroepen afneemt. Zowel de toenemende groep van midden en hogere inkomens, maar ook studenten, lagere inkomens, minderheden zijn van belang voor de stedelijke economie en bieden draagvlak voor sociale, (multi)culturele en recreatieve voorzieningen en de veelkleurigheid die nodig is voor een hoogstedelijk leefmilieu. Tegelijkertijd groeit het aantal huishoudens door vergrijzing en gezinsverdunding, terwijl het aantal jongeren juist afneemt. Mede daardoor is er een enorme groei van het aantal alleenstaanden. Dat terwijl de woningvoorraad in de regio voor een groot gedeelte bestaat uit eengezinswoningen voor het gemiddelde gezin. Dit vraagt om toevoeging van andere typen woningen. Ook vernieuwing van woonwijken uit de periode 1920-1940 en van direct na de oorlog staat hoog op de agenda omdat deze niet meer voldoen aan de woonwensen en -eisen van deze tijd. De groei- en opvangkernen Westervoort, Duiven, Zevenaar, Velp, Beuningen, Wijchen en Malden hebben inmiddels een kwaliteitsimpuls nodig om sociaal-economisch vitaal te blijven.

Ruimtelijke verscheidenheid van de dorpen

De leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de dorpen zijn een belangrijk aandachtspunt. Demografische ontwikkelingen zoals vergrijzing en ontgroening hebben een grote invloed op de sociaal-economische vitaliteit van de dorpen. Woningbouw voor starters en ouderen, voorzieningen zoals scholen, buurthuizen, etc. en de bereikbaarheid daarvan zijn belangrijke thema's. Daarbij blijft de vraag naar landelijke woonmilieus aanhouden. Deze behoefte kan grotendeels worden opgevangen door inbreiding en uitbreiding van de dorpen. Ruimtelijke ontwikkelingen vormen wel een bedreiging voor

Inspiratie

Transformatie Hamilton in USA

Hamilton is een voormalige luchtmachtbasis die momenteel ontwikkeld wordt tot nieuw woon- en werkgebied. De ontwikkelaars hebben zich laten inspireren door het 19e-eeuwse Amerikaanse dorp. Daar waar elders kunstmatig naar vroegere tijden wordt gerefereerd heeft Hamilton daadwerkelijk verleden. De bestaande woningen, opslagplaatsen, hangars en recreatieve voorzieningen en de bioscoop worden gerenoveerd en krijgen deels nieuwe bestemmingen. Op deze manier krijgt het 'oude' een plek in een nieuwe wijk. Een overzichtelijk stratenplan en duidelijke bouwvoorschriften zorgen voor een duidelijke identiteit.



Bron: California Dreaming, NAI uitgevers

de ruimtelijke verscheidenheid en identiteit van de dorpen. Bij uitbreidingsplannen worden karakteristieke, streekeigen dorpsstructuren maar zelden als drager of inspiratiebron gebruikt. De ruimtelijke verscheidenheid en identiteit van de regio dreigt hiermee verloren te gaan. Ook komen in het landelijk gebied steeds meer agrarische bedrijfsgebouwen vrij en die kunnen voor andere doeleinden gebruikt worden. Het herontwikkelen van (de plekken van) deze agrarische bedrijfsgebouwen kan met vormen van landelijk wonen een impuls krijgen en bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving.

4.2 Benadering: differentiatie in woonmilieus

Ruimtelijke differentiatie als kwaliteitsimpuls

Nieuwe grote stadsuitbreidingen zoals Waalsprong, Westeraam en Schuytgraaf worden in dit plan niet meer voorgesteld. Naast het verder afmaken van de stadsuitbreidingen die reeds in uitvoering zijn, richten wij ons daarom vooral op een kwaliteitsimpuls van het bestaande. Om aan de veranderende wensen en eisen tegemoet te komen is herstructurering, vernieuwing en transformatie van de bestaande woningvoorraad nodig. Versterken van identiteit, kwaliteit en verscheidenheid zijn daarbij leidend. Het gaat om het aanbieden van een gedifferentieerd aanbod van woonmilieus die aansluit op de wensen en eisen van de huidige en toekomstige inwoners van de regio. Opgave is het vergroten van verschillen in woonmilieus, woningtypen (prijsniveau, huur/koop, etc.), voorzieningen, omgeving en bereikbaarheid op regionale schaal, waarbij doelgroepen zoals de midden en hogere inkomensgroepen, ouderen en starters worden bediend. Ruimtelijke differentiatie, evenwichtige bevolkingsopbouw en leefbaarheid staan centraal in de transformatie van stad en dorp. Herstructurering is niet meer van toepassing op specifieke 'rotte' plekken of bepaalde gebieden. Het gaat om brede integrale gebiedsontwikkelingen met fysieke, economische en sociale maatregelen.

Versterken grootstedelijk klimaat van Arnhem en Nijmegen

Versterking van de concurrentiepositie van Arnhem en Nijmegen is nodig om verdere economische ontplooiing mogelijk te maken. Het versterken van het grootstedelijk klimaat van de centra kan een extra impuls geven aan een nieuwe instroom en het vasthouden van zowel hogere inkomensgroepen als lagere inkomensgroepen die juist dit woonmilieu zoeken en zo bijdragen aan een levendig woon- en werkklimaat. Hoge dichtheden, functiemenging, goede bereikbaarheid, kwaliteit van openbare ruimte, rijk aanbod aan voorzieningen, maar ook minder

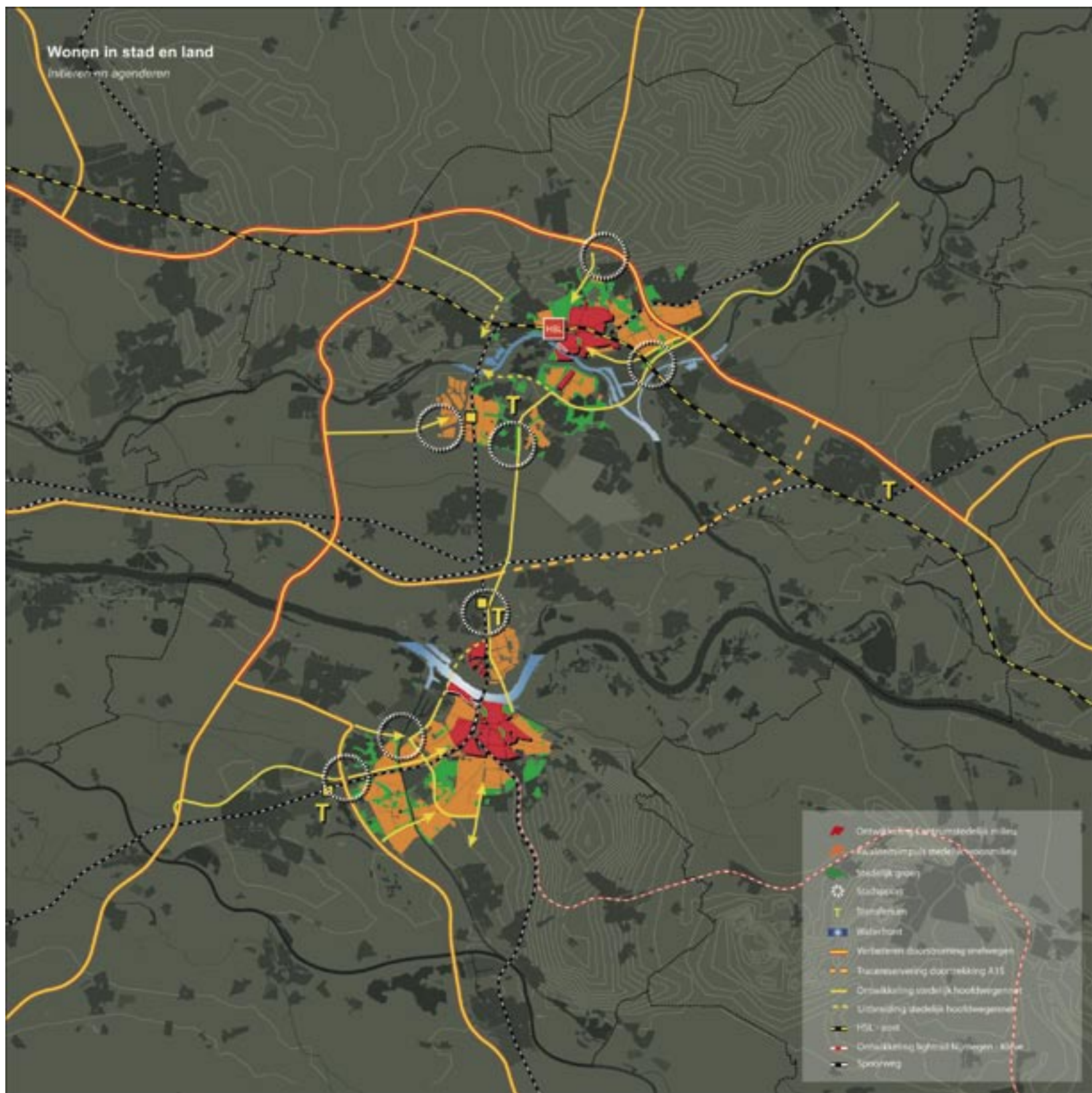
tastbare zaken als het economische en culturele klimaat, met ruimte voor evenementen en creativiteit staan hierbij centraal. Bij het versterken van het grootstedelijk klimaat is de inzet niet alleen gericht op het creëren van centrumstedelijke milieus, maar ook om het onderscheidend karakter (imago en identiteit) te accentueren. Het gaat om het onderscheidende, culturele karakter van het stedelijk centrum dat juist bepaalde gebruikers en activiteiten aan zich weet te binden.

Ontwikkelen eigenheid en identiteit van de dorpen

Het regionale woonbeleid voor de dorpen en kleine kernen binnen het KAN moet voorzien in het waarborgen van ruimtelijke variatie en identiteit (ruimtelijke kwaliteit) van de dorpen. Dit kan niet alleen door middel van het programmeren van de woningbouw met behulp van contouren. Dit impliceert vaak dat nieuwe dorpsuitbreidingen als concentrische ringen zo compact mogelijk rond de dorpskernen ontwikkeld zouden moeten worden. Dorpsuitbreidingen vragen om maatwerk die tegemoet komt aan de specifieke eigenheid en identiteit van het dorp. De ontwikkeling van de dorpen moet daarom aansluiten op de karakteristieken van de historisch gegroeide dorpsstructuur, bewoningsvorm en het landschap. Een historisch geografische dorpentypologie biedt aanknopingspunten voor een dergelijke verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling.

Landelijk wonen in combinatie met landschapsontwikkeling

In de regio moet meer ruimte worden geboden aan landelijk wonen. Voor Nederland als geheel ligt de behoefte aan landelijk wonen op circa 20% van de uitbreiding van de woningvoorraad. De behoefte in het KAN wijkt hiervan nauwelijks af. De ontwikkeling van landelijk wonen moet consumentgericht zijn, gebaseerd op een geleidelijke groei van de woningvoorraad in de kleinere dorpen en in het buitengebied. Deze bouwopgave kan grotendeels worden opgevangen door de dorpen en door omzetting van vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing in wooneenheden. Landelijk wonen kan ook op kleine schaal in het buitengebied worden toegestaan indien dit vanuit een integrale gebiedsvisie bijdraagt aan natuur- en landschapsontwikkeling. Strikte ruimtelijke voorwaarden wat betreft locatie, volume, architectonische en landschappelijke inpassing van de woningen zijn hiervoor noodzakelijk. Landelijk wonen is het meest kansrijk op goed bereikbare plekken in een aantrekkelijke landschappelijke omgeving. Dit is vaak te vinden op de landschappelijke gradiënten: hoog-laag, nat-droog en besloten-open. Hier zal een zorgvuldige afweging nodig zijn tussen enerzijds mogelijke aantasting en anderzijds de bijdrage aan nieuwe kwaliteiten.



4.3 Bovenregionaal: initiëren en agenderen

De volgende bovenregionale issues wil de regio op de agenda van Rijk en Europa zetten:

Grootstedelijk elan voor Arnhem en Nijmegen

De vitaliteit van Arnhem en Nijmegen hangt grotendeels af van de aanwezigheid van een aantal economische doelgroepen: managers, kenniswerkers, beoefenaren van creatieve beroepen en sleutelfiguren in de (non)profit dienstverlening. Voor draagvlak van stedelijke voorzieningen zijn verder ook ouderen en studenten belangrijk. Lagere inkomensgroepen dragen bij aan de veelkleurigheid van de stad. Steden blijven voor lagere inkomensgroepen aantrekkelijk om te wonen in verband met grotere mogelijkheden voor maatschappelijke participatie. Om een mix van doelgroepen voor de steden te behouden of aan te trekken, moeten aantrekkelijke woonmilieus aanwezig zijn. Er moeten aantrekkelijke woonmilieus worden ontwikkeld die aansluiten op leefstijlen van de 'klanten van de stad' (segmentering) en de broedplaatsfunctie moet worden gekoesterd. In Arnhem en Nijmegen is, ten opzichte van veel andere middelgrote steden, nauwelijks een exclusief aanbod van hoogstedelijke woonmilieus. Dat vergt toevoeging en vernieuwing van centrumstedelijke woonmilieus. Functiemenging, hogere dichtheden, service en comfort, veiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte en gebruik van de rivier als beeldmerk (waterfronten) zijn sleutelwoorden in ontwikkeling van een grootstedelijk Arnhem en Nijmegen. Arnhem en Nijmegen hebben hiertoe al een aanzet gegeven met projecten zoals Rijnboog en Koers-West. Bij ontwikkeling van de centra is de inzet niet alleen het creëren van hoogstedelijke milieus, maar ook om de onderscheidende karakters (identiteit) van de beide steden verder te accentueren.

Imago: kwaliteit van de openbare ruimte

De herontwikkeling zal zich niet alleen moeten richten op de centra, ook de overige delen van de stad vragen om een kwaliteitsimpuls. Niet alleen door differentiatie van woonmilieus door herstructurering en vernieuwing van monofunctionele woonwijken en 'wastelands' (zoals voormalige spoorwegemplacements), maar ook door aandacht voor kwaliteit van de openbare ruimte. Voor de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte vormen fysiek en sociaal beheer en het handhaven van veiligheid de hoofdzaak. Hiermee kunnen we zorgdragen voor een schone, veilige en toegankelijke openbare ruimten die bijdragen aan vitale, aantrekkelijke steden. De hoeveelheid en kwaliteit van stedelijk groen dient bij de herontwikkeling op peil te blijven. Stedelijk groen vervult immers belangrijke functies in stad: gunstige beïnvloeding

van het stadsklimaat, demping van geluid, vasthouden van water, natuurfuncties, sociaal-psychologische functies, gunstige beïnvloeding van gezondheid. Groen in de stad is een belangrijke identiteitsdrager. Stadspoorten zijn duidelijk herkenbare kenmerkende plekken waar men de stad via belangrijke invalswegen binnenkomt. Deze poorten tot de stad zijn belangrijk voor de beeldvorming, en daarmee in het imago van de stad. Vaak worden deze verrommelde plekken niet als zodanig ervaren. De ontwikkeling van stadspoorten rond Arnhem en Nijmegen draagt bij aan de aantrekkelijkheid, identiteit en oriëntatie van de steden. Het zijn gebieden die door nieuwe combinatiemilieus van werken en zo mogelijk met wonen en voorzieningen de stad een gezicht kunnen geven.

Bereikbaarheid conditie voor hoogwaardige stadscentra

Naast een aantrekkelijke woonomgeving is goede bereikbaarheid een basisconditie om het concurrerend vermogen van de stedelijke centra in de regio te versterken. Enerzijds gaat het om versterking van externe bereikbaarheid in de vorm van aantakking op (inter)nationale netwerken van infrastructuur. Voor de aanhaking op internationale spoorwegverbindingen wordt in Arnhem een belangrijke stap gezet met de ontwikkeling van het HSL-station. Het verbeteren van de doorstroming op de snelwegen gebeurt in de vorm van verbreding van de A12, de verbreding van de A50 en doortrekking van de A15 tot aan de A12. Anderzijds gaat het ook om verbetering van interne bereikbaarheid van de stadscentra door het oplossen van knelpunten voor auto's en het creëren van transferia. De aanleg van de Stadsbrug Nijmegen en eventueel een Westtangent rond Arnhem zijn voorbeelden van nieuwe infrastructuur die de autobereikbaarheid van de centra ten goede komt. Congestie op snelwegen, knelpunten in autobereikbaarheid en het ontwikkelen van internationale spoorwegverbindingen zijn kwesties die in dit plan onder 'Werken en bereikbaarheid' zijn geagendeerd.

4.4 Regionaal: coördineren en ontwikkelen

De volgende regionale issues rekent de regio tot haar eigen ontwikkelingsagenda:

Regionale afspraken over de nieuwbouwopgave

Voor de forse bouwopgave zijn met de KAN-gemeenten afspraken gemaakt in de vorm van woonconcessies per gemeente. Deze concessies gelden voor vijf jaar en worden elke twee jaar geëvalueerd, waarbij op basis van marktomstandigheden bepaald wordt of bijstelling nodig is. In de woonconcessies is bepaald dat de steden tenminste

Coördineert en ontwikkelt

35% van het totale bouwprogramma in de betaalbare huur- en koopsector bouwen en de overige gemeenten 50%. Het realiseren van deze percentages is ook een randvoorwaarde om vanuit de marktvraag het forse bouwprogramma te kunnen realiseren. In verband met de toenemende vergrijzing zijn in de woonconcessies ook afspraken gemaakt over het aandeel woningen voor ouderen. Er zijn, in afwijking van het verleden, geen afspraken meer gemaakt over de (maximum) aantallen te bouwen woningen per gemeente. Wel zijn in de woonconcessie de ruimtelijke contouren vastgelegd waarbinnen nieuwbouw kan plaatsvinden en zoekgebieden voor uitbreiding. Hiervan kunnen gemeenten gebruik maken, mits 90% van de nieuwbouw betaalbare woningen zijn. Hiermee wordt een rem gezet op de bouw van duurdere woningen aan de randen van de dorpen en in het landelijk gebied.

Regiospecifieke eigenheid van de dorpen

Om de ruimtelijke variatie en identiteit (= ruimtelijke kwaliteit) van de dorpen in de regio Arnhem-Nijmegen te waarborgen voorziet dit Regionaal Plan in een dorpentypologie. Een typologie die uitspraken doet over de karakteristieke (historisch gegroeide) dorpsstructuur, bewoningsvorm en landschappelijke context. Door bij ruimtelijke ontwikkeling van de dorpen aan te sluiten op deze karakteristieken kunnen we de ruimtelijke verschillen binnen de regio waarborgen. Hiermee is de dorpentypologie niet alleen een ontwikkelingsstrategie voor de regiospecifieke eigenheid van de dorpen, maar ook levert het een grotere diversiteit aan woonvormen en woonmilieus op. De gekozen typologie is gebaseerd op vorm, ligging, ontwikkeling en sociaal-economische functie van 'archetypische' dorpen die in de regio voorkomen. De dorpen zijn te benoemen als: oeverwaddorp, rond oeverwaddorp, dijkorp, esdorp, villadorp of kasteeldorp. Deze dorpstypen zijn globaal in te delen naar grondsoort, hoogteligging en genese. In de regio Arnhem-Nijmegen gaat het dan over rivierklei of zand, riviervlakte of stuwwal, oude en nieuwe dorpen. Voor verdere beschrijving van de dorpstypen verwijzen we naar het intermezzo 'Dorpentypologie regio Arnhem-Nijmegen'. De komende jaren wil het KAN een aantal praktijkexperimenten uitvoeren voor de ruimtelijke ontwikkeling van een aantal karakteristieke dorpen: Laag-Soeren, Babberich, Overasselt en Valburg.

Bereikbare voorzieningen in de regio

Leefbaarheid op het platteland is geen sociaal-economisch vraagstuk, maar hangt samen met de bereikbaarheid en aanwezigheid van voorzieningen voor met name ouderen en jongeren. Dorps voorzieningen zoals scholen, supermarkten en postkantoren hebben al jaren te maken met schaalvergroting in de regio Arnhem-Nijmegen. Echter, het bijbouwen van enkele

huizen brengt de supermarkt in de kleine kernen niet meer terug. En op zichzelf is dit ook geen probleem omdat er geen duidelijke samenhang is tussen de ontwikkeling van het aantal inwoners, de economische vitaliteit en de ontwikkeling van lokale voorzieningen. Onder invloed van onze netwerksamenleving wordt de woonfunctie van de dorpen steeds belangrijker; je woont in een landelijke omgeving (dorp) en je werkt in de stad. Conditie zoals een goede autobereikbaarheid bepalen daarom steeds vaker de plek waar mensen willen wonen. De bereikbaarheid van voorzieningen elders per openbaar vervoer is daarmee ook essentieel voor de inwoners die niet over een auto beschikken. Onder invloed van teruglopende budgetten gaat de kwaliteit van het openbaar vervoer in het landelijk gebied achteruit: tracés en frequenties worden ten nadele van de gebruikers aangepast. Een intermodale benadering voor trein, bus, regiotaxi en nieuwe ICT toepassingen is nodig om voorzieningen voor ouderen en jongeren bereikbaar te houden.

Meer eenheid in overgangen van stad en land

De stad-land overgangen die het resultaat zijn van het expansieproces van stad en dorp vragen meer aandacht. Dergelijke stad-land overgangen verworden snel tot onaantrekkelijke verrommelingszones en aanpalende open ruimten en de beleving daarvan worden bedreigd door sluipende verstedelijking. Met een actieve, kwaliteitsgerichte aanpak van de stad-land overgangen kunnen we hiervan een aantrekkelijk landschap maken en de kwaliteit van open ruimten veiligstellen. Basiskwaliteiten van landschapsbeleving zoals eenheid, ruimtelijkheid en verschijningsvorm, maar ook schoonheid en karakter zijn leidend. Door de ontwikkeling van eigenheid en duidelijkheid in karakter en begrenzing (pregnantie) van de open ruimte en de ruimtelijke organisatie daarvan kunnen we zorgen voor eenheid, een van de belangrijkste basiskwaliteiten. Met name in het stedelijk kerngebied Zevenaar-Arnhem-Nijmegen-Wijchen moeten de stad-land overgangen als begrenzing van de open ruimte ook ruimtelijk worden vormgegeven en concreet worden ingericht.

Landelijk wonen als motor voor landschapsontwikkeling

De inzet van landelijk wonen als instrument voor natuur- en landschapsontwikkeling biedt veel mogelijkheden. Naast het herontwikkelen van vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen en ontwikkelen van extensieve groene woonmilieus biedt het landelijk wonen mogelijkheden om een financieel-economische grondslag te leggen voor het ontwikkelen van de Ecologische hoofdstructuur, stedelijke uitloopgebieden en waterberging. Het landelijk wonen als kwaliteitsimpuls is een belangrijke financiële motor om op gerichte plekken te werken aan functiecombinaties

esdorp



Typering:

Enk-, veld of esdorpen (oude zandnederzettingen)

Geografische ligging:

Zandgebied

Ruimtelijk patroon:

Concentrisch-lineair; op en vanaf hogere delen, 'spinnweb-achtige' patronen

Karakteristieke elementen:

Nabijheid escomplex

villadorp



Typering:

Villagehuchten (jonge zandnederzettingen)

Geografische ligging:

Hoofdzakelijk zandgebied, overgang hoog en laag

Ruimtelijk patroon:

Lineair-concentrisch; parallel aan stuwwal en invalswegen stad, rondom station

Karakteristieke elementen:

Spoorlijn, belangrijke invalswegen, groene setting, villa's

kasteeldorp



Typering:

Kasteelgehuchten (oude zand en -kleinederzettingen)

Geografische ligging:

Rivierklei- en zandgebied

Ruimtelijk patroon:

Lineair; parallel aan oeverwal of stuwwal in nabijheid van kasteel, havezathe, landgoed, etc.

Karakteristieke elementen:

Nabijheid kasteel, havezathe, landgoed, etc.

oeverwalddorp



Typering:

Gestreckte esdorpen van de rivierklei (oude kleinederzettingen)

Geografische ligging:

Rivierkleigebied

Ruimtelijk patroon:

Lineair: parallel en/of haaks op de oeverwal

Karakteristieke elementen:

(Voormalige) rivier, dijken, wielen, hoogstamboomgaarden

rond oeverwalddorp



Typering:

Ronde esdorpen van de rivierklei (oude kleinederzettingen)

Geografische ligging:

Rivierkleigebied

Ruimtelijk patroon:

Concentrisch: op en vanaf de zandopduiking

Karakteristieke elementen:

Akkers, hoogstamboomgaarden

dijkddorp



Typering:

Dijkgehuchten (jonge kleinederzettingen)

Geografische ligging:

Rivierkleigebied

Ruimtelijk patroon:

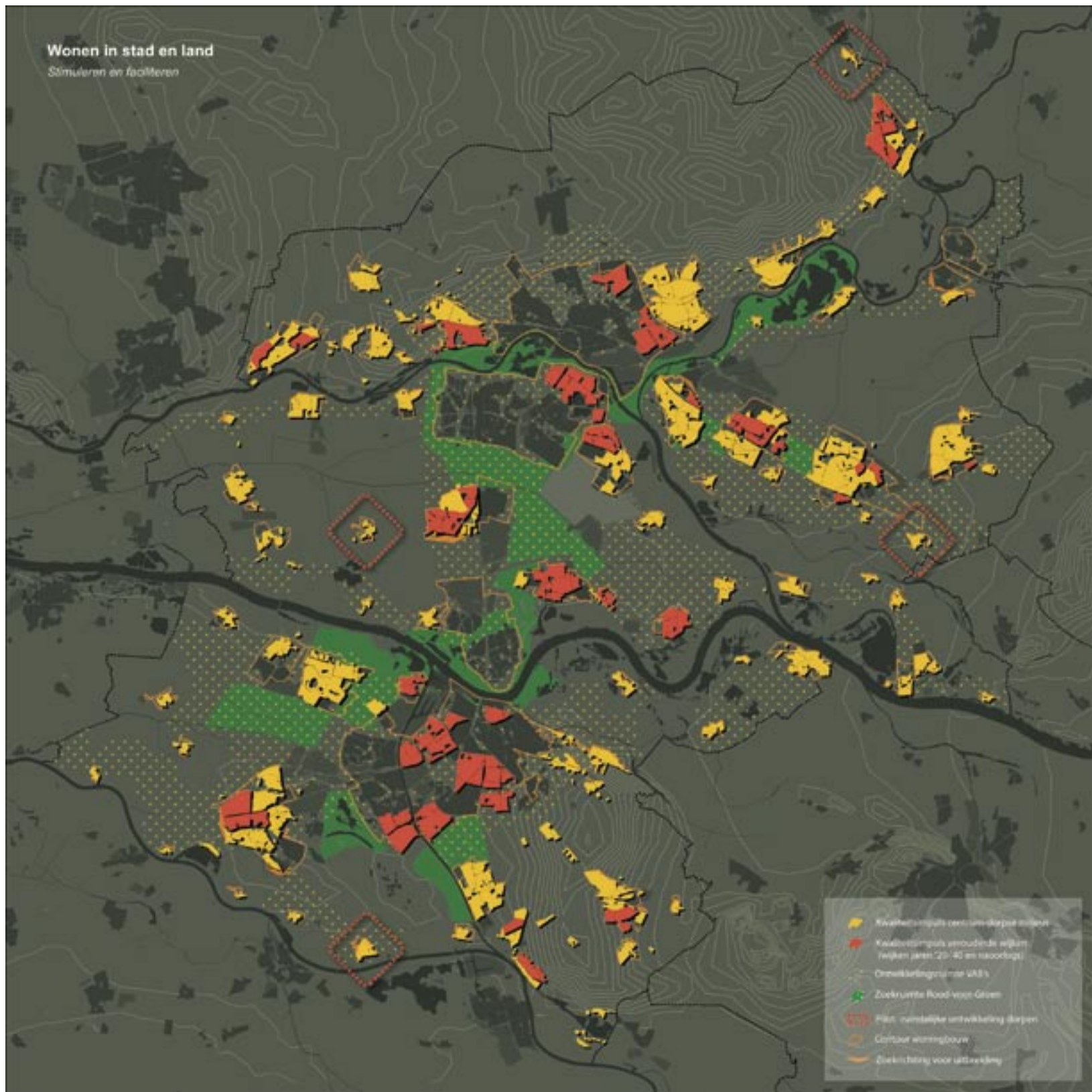
Lineair: parallel aan de dijk, vaak 'kernloos'

Karakteristieke elementen:

Dijkhuizen, nabijheid steenfabriek, rivier, uiterwaarden, dijken, wielen

Wonen in stad en land

Simuleren en faciliteren



van water, natuur en wonen. Dat kan in de vorm van een financiële bijdrage (groenfonds) of investeringen direct in de groene omgeving zelf (bijvoorbeeld beplanting kavels). Met het realiseren van landelijk wonen kan ook worden voorzien in een woonbehoefte van doelgroepen, zoals de midden en hogere inkomensgroepen, die juist een ruimte, rust en groen willen opzoeken. Gebieden waar een groot potentieel is voor landelijk wonen in combinatie met landschapsontwikkeling zijn: de Maasduinen, de omgeving van Beuningen, Lobith, Doesburg, tussen Driel en Schuytgraaf maar ook rond Park Over-Betuwe waar extensieve woonfuncties zowel ruimtelijk als financieel kunnen bijdragen aan het groen.

4.5 Lokaal: stimuleren en faciliteren

De volgende lokale issues ziet de regio op de agenda van de gemeenten:

Lokale herstructurering van naoorlogse woonwijken

Hoofddoel van de stedelijke vernieuwing in de regio Arnhem-Nijmegen is te zorgen voor vitale steden met een evenwichtige sociale en economische structuur. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen een fysieke en een sociale opgave. De fysieke opgave is gericht op het gevarieerder maken van de woningvoorraad door herstructurering, differentiatie en segmentering van nieuwbouw en kwaliteitsbeleid voor de woningen en de woonomgeving. De sociale opgave is vooral gericht op het streven naar een ongedeelde regio, een heldere, evenwichtige woonruimteverdeling en de verbetering van de sociale leefbaarheid. In het verlengde van het streven naar een ongedeelde regio is het uitgangspunt dat de stad er is voor iedereen, voor zowel de lagere als de hogere inkomensgroepen. De vernieuwing van woonwijken uit de periode 1920-1940 en vooral van de naoorlogse woonwijken in de steden en andere grotere kernen staan hiermee hoog op de agenda. De toenemende vraag op de woningmarkt naar betaalbare woningen biedt een nieuw perspectief voor deze wijken door een grotere mix van woningen naar prijsklassen en huur/koop. De potenties van deze wijken zijn groot door hun gunstige prijs-kwaliteit verhouding en door hun gunstige ligging. De behoefte aan woningen voor starters en ouderen is ook hier een belangrijk aandachtspunt.

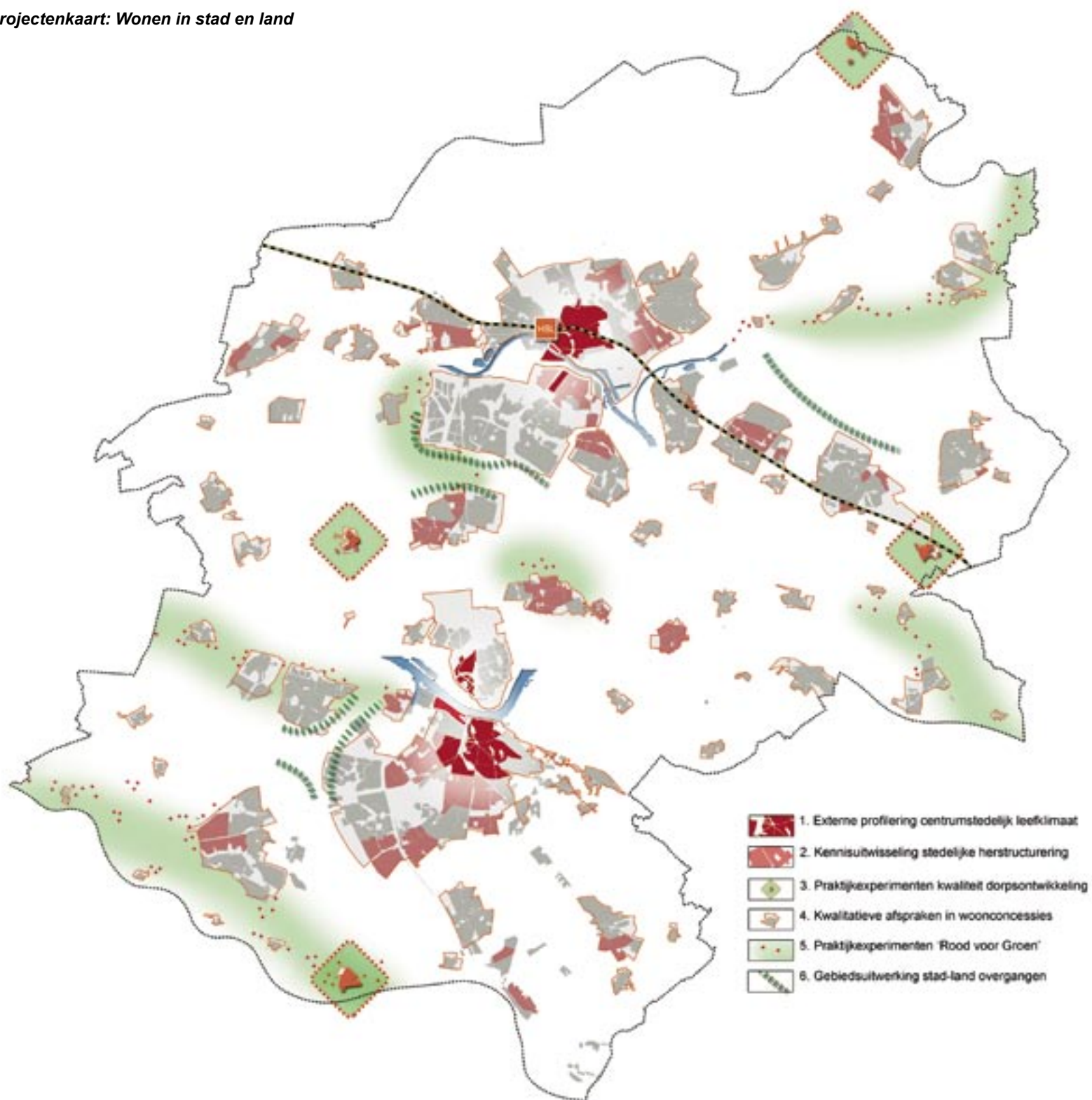
Maatwerk voor een kwaliteitsimpuls in dorpen

De ruimtelijke kwaliteit en sociale vitaliteit van de kleine en grote kernen is een belangrijk thema. Uniformerende tendensen zorgen voor ruimtelijke vervlakking en zorgen voor verlies van identiteit. Samen met demografische ontwikkelingen, zoals vergrijzing

en ontgroening, schaalvergroting van voorzieningen en veranderende woonwensen maakt dit alles een kwaliteitsimpuls in de dorpen noodzakelijk. Herstructurering en transformatie is noodzakelijk om in een aantrekkelijk dorpsklimaat te blijven voorzien en te zorgen sociaal-economische vitaliteit. Dat kan door te zorgen voor variatie in aanbod van woningen, voorzieningen en woonmilieus toegesneden op de woonwensen van de huidige en toekomstige inwoners. Vooral de kernen met grotere, enigszins monotone wijken van enkele decennia geleden zoals: Westervoort, Duiven, Zevenaar, Velp, Elst, Beuningen, Wijchen en Malden hebben een impuls nodig. Hier is aanpassing van de woningvoorraad en het voorzieningenniveau op de woonbehoefte van ouderen, alleenstaanden en starters nodig. Ruimtelijke kwaliteit is belangrijk voor zowel de grote als de kleine kernen. Met name de kleine dorpen kunnen bijdragen aan de ruimtelijke variatie van de regio. Door bij dorpsontwikkeling aan te sluiten op de karakteristieke dorpsstructuur, bewoningsvorm en landschappelijke context dragen we bij aan regionale identiteit en ontstaat een diversiteit aan woonmilieus. De dorpentypologie biedt hiertoe een handvat, maar kan worden uitgewerkt middels een dorpsontwikkelingsplan.

Verschillen in ontwikkelingsmogelijkheden VAB's

Een belangrijke ontwikkeling voor het gericht inzetten van landelijk wonen als instrument voor natuur- en landschapsontwikkeling zijn de vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen (VAB's). Het herstructureren en herontwikkelen van (de plekken van) deze VAB's kan met gerichte vormen van landelijk wonen een impuls krijgen. Op basis van een regionale saldobenadering komen we tot een gedifferentieerde aanpak van de VAB's. Zo zullen binnen de stedelijke invloedssfeer meer mogelijkheden voor landelijk wonen worden geboden, waarbij nieuwe functiecombinaties worden gezocht met natuur, recreatie en cultuurhistorie. Door in de stedelijke invloedssfeer ruimhartiger om te gaan met functieverandering van de VAB's en met nieuwe solitaire vormen van landelijk wonen kan worden bijgedragen aan een aantrekkelijk landschap om in te recreëren, wonen en werken. Daartegenover wordt een strengere, restrictieve aanpak gehanteerd in het open agrarische productielandschap. Juist in deze gebieden waar de nadruk ligt op grondgebonden agrarische productie zullen minder mogelijkheden voor functieverandering naar wonen worden geboden. Restrictief beleid hier betekent ruimte voor de landbouw. Functieverandering naar wonen gaat namelijk gepaard met strengere milieueisen en is daarmee beperkend voor economisch vitale grondgebonden landbouw. De ontwikkeling van landelijk wonen moet in balans zijn. Per saldo mag op regionaal niveau de 'verstening' in het landelijk gebied niet toenemen.



4.6 Agenda strategische projecten

In deel A: Visie zijn de doelen en ambities geformuleerd die de basis vormen voor dit Regionaal Plan. Op het gebied van het wonen luidt de doelstelling: verbeteren van de kwaliteit van het wonen in stad, dorp en landelijk gebied, waarbij de relatie met landschap, bereikbaarheid en voorzieningen de kwaliteitsfactoren zijn. Om deze doelstelling dichterbij te brengen, moeten – naast het beleidsmatig sturen op plannen van anderen – ook strategische projecten worden uitgevoerd die concreet invulling geven aan deze doelstelling.

Dit deel B: Plan staat in het teken van ontwikkelingsplanologie door middel van concrete strategische projecten. Om tot een voorstel voor kansrijke uitvoeringsprojecten te komen heeft het KAN op basis van de uitwerking van dit thema 'Wonen in stad en land' twee bestuurlijke prioriteiten bepaald, die leidend zijn voor de selectie van projecten. Ten eerste gaat het om het versterken van het centrumstedelijke klimaat in de steden Arnhem en Nijmegen. De tweede bestuurlijke prioriteit richt zich op het ontwikkelen van de eigenheid en identiteit van de dorpen. Deze twee prioriteiten, die in deel A in de Top-10 zijn opgenomen:

- Versterken van het grootstedelijke leefklimaat in Arnhem en Nijmegen
- Ontwikkeling van de eigenheid en identiteit van de dorpen

Deze bestuurlijke prioriteiten van het KAN voor het thema 'Wonen in stad en land' leiden tot een aantal kansrijke strategische projecten die basis kunnen zijn voor concrete vormen van samenwerking met de gemeenten, maatschappelijke organisaties, private partijen en burgers. De volgende projecten wil het KAN op de agenda zetten voor de komende jaren:

Project 1: Externe profilering centrumstedelijk leefklimaat steden

Gemeenschappelijke externe profilering van Arnhem en Nijmegen samen op het gebied van de kwaliteit van het centrumstedelijk wonen en werken in stad door lopende projecten van het HSL-station Arnhem, Rijnboog en Koers-west te koppelen en samen uit te dragen.

Project 2: Kennisuitwisseling stedelijke herstructurering

Stimuleren en faciliteren van uitwisseling van kennis en ervaring in de regio over uitvoering van de herstructurering in bestaand stedelijk gebied in termen van organisatie, participatie, proces, investeringen en beheer afhankelijk van de kennisbehoefte van uitvoerende partijen.

Project 3: Praktijkexperimenten kwaliteit dorpsontwikkeling

Concrete praktijkexperimenten uitvoeren voor het ontwikkelen van de eigenheid en kwaliteit van de dorpen bij dorpsvernieuwing en –uitbreidingen binnen de kaders van afspraken over de contouren en het woonconcessiebeleid. Gedacht wordt aan vier praktijkexperimenten met de dorpen Laag-Soeren, Babberich, Overasselt en Valburg.

Project 4: Kwalitatieve afspraken in woonconcessies

Verkennen van mogelijkheden om de huidige afspraken in het kader van de woonconcessies te actualiseren met aanvullende kwalitatieve afspraken over de gewenste ruimtelijke kwaliteit van dorpsuitbreidingen.

Project 5: Praktijkexperimenten 'Rood voor Groen'

Realiseren van praktijkexperimenten voor landelijk wonen in termen van 'rood voor groen' ten behoeve van het concreet realiseren van landschapsversterking in de regio. Gedacht wordt aan landschapsversterking rond Wijchen-Maasduinen en rond Doesburg.

Project 6: Gebiedsuitwerking stad-land overgangen

Nadere gebiedsuitwerkingen stimuleren van enkele dynamische stad-land overgangen, die sterk onder druk staan van verstedelijkingsprocessen. Gedacht wordt aan uitwerking van de stad-land overgang ten noorden van de A12, ten zuiden van Arnhem in relatie tot Park Over-Betuwe en aan de westkant van Nijmegen in relatie tot het Beuningse Veld.

Deze strategische projecten, die zijn opgenomen in de bijgaande projectenkaart, vormen een voorstel voor uitvoering die voortkomt uit dit Regionaal Plan. In vervolg op dit plan moet in een later stadium nader worden bepaald op welke wijze de uitvoering ter hand wordt genomen. In een separaat Regionaal Ontwikkelingsprogramma (ROP) wordt de uitvoering van deze strategische projecten uit het Regionaal Plan verder uitgewerkt. In dat kader wordt bepaald en besloten op welke wijze het project vorm en inhoud zal krijgen, wie waarvoor welke taken en verantwoordelijkheden zal krijgen en welke middelen zullen worden ingezet.

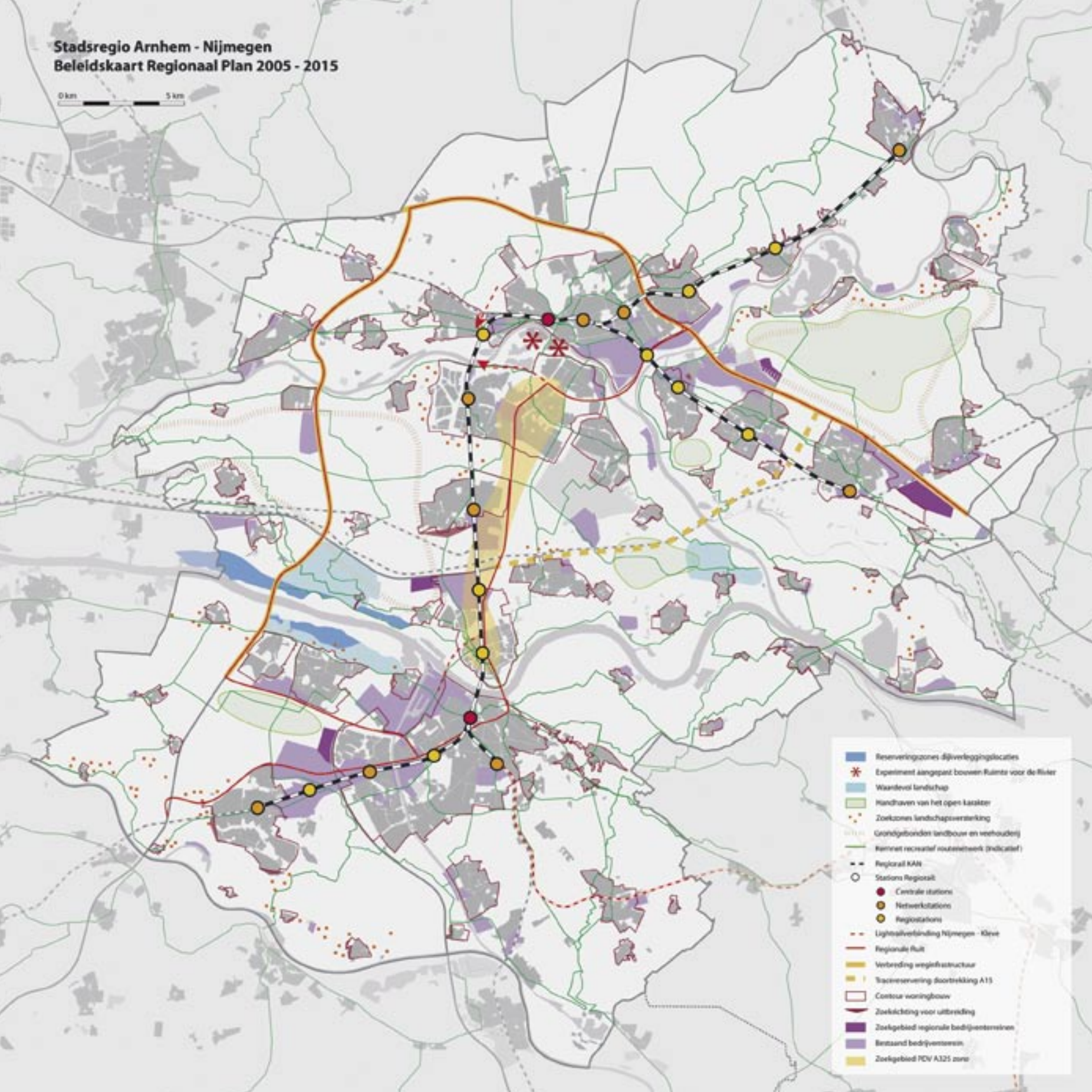


Deel C: Beleid

In deel C: Beleid worden beleidsuitspraken gedaan voor iedere ruimtelijk relevante sector die samen fungeren als regionaal beleidskader voor beleidsontwikkeling en besluitvorming binnen het KAN. Dit deel C is het toetsingsgerichte deel van het plan: het biedt een overzicht van afspraken en voornemens voor de regio die zowel uit dit plan als uit andere plannen naar voren komen. Hierin zijn ook meer regiospecifieke uitspraken opgenomen die nadere uitwerking geven aan het streekplan Gelderland

Stadsregio Arnhem - Nijmegen
Beleidskaart Regionaal Plan 2005 - 2015

0 km 5 km



- Reservatiezones dijverlegginglocaties
- ✱ Experiment aangepast bouwen Ruimte voor de Rivier
- Waardevol landschap
- Handhaven van het open landschap
- Zoekzones landschapsversterking
- Grondgebonden landbouw en veelhouderij
- Kennet recreatief routenetwerk (indicatief)
- Regionaal KAN
- Stations Regionaal
 - Centrale stations
 - Netwerkstations
 - Regionaals
- Lijntrajectverbinding Nijmegen - Kleve
- Regionale fuik
- Verbinding weginfrastructuur
- Taciereservatie doortrekking A15
- Contour woningbouw
- Zoeklichting voor uitbreiding
- Zoekgebied regionale bedrijventerrein
- Bestaand bedrijventerrein
- Zoekgebied PDV A325 zone

Inleiding

In dit deel C: Beleid van het Regionaal Plan zijn specifieke beleidsregels opgenomen die voor het realiseren van de in deel B omschreven ambities bij de uitwerking van gemeentelijke plannen moeten worden toegepast. Per beleidsthema is de doelstelling opgenomen die met beleidsinzet wordt beoogd. Om de samenhang met het streekplanbeleid op elk thema te zien, is het streekplanbeleid per thema beknopt samengevat. Bij de uitwerking van plannen dienen gemeenten het generieke beleid van andere overheden, in het bijzonder het Streekplan Gelderland 2005, te volgen, voorzover geen sprake is van een nadere uitwerking in dit Regionaal Plan. Aan de samenvattingen van het streekplan kunnen geen rechten worden ontleend, maar moet het streekplan zelf worden geraadpleegd.

De regiospecifieke beleidsregels van het KAN zijn, voorzover ruimtelijk vertaalbaar, op de 'Beleidskaart Regionaal Plan' weergegeven. In de tekst zijn de legenda-eenheden op de beleidskaart, die betrekking hebben op de beleidsregels, in vette letters weergegeven. De beleidsregels zijn essentiële beleidsuitspraken, die alleen door besluiten van de KAN raad kunnen worden herzien met goedkeuring door Gedeputeerde Staten. Plannen zullen worden getoetst aan deze essentiële beleidsuitspraken.

Een aantal thema's uit het streekplan, die ook in het KAN spelen, worden in dit beleidskader niet herhaald. Dat zijn de zandwinning op de H1 locatie bij Beuningen, defensie terreinen, duurzame energievoorziening, windturbines, energieproductie uit biomassa, bodem als energiebron en baggerspecie. Voor deze onderwerpen geldt onverkort het streekplan.



1. Water

Doelstelling

Het realiseren van een hoogwaterbeschermingsbeleid gericht op structurele beschermingsmaatregelen. De voor de opvang van pieken in de waterafvoer door de rivieren benodigde maatregelen dienen zodanig te worden uitgewerkt en uitgevoerd, dat deze een groot waterstandsverlagend effect hebben, bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit, draagvlak in de regio hebben en kosteneffectief zijn. Voor opvang van regionale waterpieken vindt geen afwenteling benedenstrooms plaats.

Streekplan Gelderland 2005

Voor het opvangen van pieken in de waterafvoer van de grote rivieren zijn in het voor de PKB Ruimte voor de Rivier deel 1 door de regio opgestelde regioadvies de volgende maatregelen in het KAN opgenomen:

- Op korte termijn; dijkverleggingen Veur-Lent en Hondsbroekse Pley
- Kansrijke projecten de Koppenwaard en de Huissense Waarden
- Projecten met een ruimtelijke impuls, die op zich geen bijdrage leveren aan de doelstelling veiligheid; koers West Nijmegen en steenfabrieken Rheden-Lathum
- Diverse uiterwaardenverlagings
- Als sluitstuk de inzet van technische maatregelen in de vorm van kribverlaging, dijkverbetering en zomerbedverdieping en een eventuele inzet van Rijnstrangen als retentiegebied. Een eventuele aanwijzing van de Rijnstrangen en Ooypolder als noodoverloopgebied wordt afgewezen. Voor een goede rivierwaterafvoer en het voorkomen van schade zijn veel activiteiten, waaronder bebouwing en andere obstakels, niet toegestaan. Functietoekenning in bestemmingsplannen is afgestemd op de bouw- en gebruiksmogelijkheden in de Keur en de beleidslijn Ruimte voor de Rivier. Een gedifferentieerde toepassing van de beleidslijn is voor meer integrale oplossingen noodzakelijk, waarbij een aantal locaties kunnen worden aangewezen voor experimenten .

Voor nieuw en bestaand bebouwd gebied worden duurzaam watersystemen ingericht, waarbij water in het stedelijk gebied en het omringende watersysteem één geheel vormen. Waar verstedelijking waterhuishoudkundig problematisch is, zijn alleen stedelijke uitbreidingen mogelijk bij dwingende redenen van openbaar belang en/of als alternatieven ontbreken. Dan moet met inrichtings- en beheermaatregelen de huidige watersituatie niet verslechteren en moet geen afwenteling plaatsvinden naar naastgelegen of benedenstroomse gebieden of naar

de toekomst. Tot de vaststelling van de streekplanuitwerking voor de zoekgebieden voor regionale waterberging worden onomkeerbare ontwikkelingen in deze gebieden, die de functie van waterberging belemmeren, afgewogen tegen de werkelijk benodigde ruimte voor waterberging. In de definitief begrensde regionale waterbergingsgebieden is functieverandering uitgesloten, die het tijdelijk bergen van water frustreert, zoals verstedelijking, aanleg van bedrijventerreinen en hervestiging van glastuinbouw.

Voor de 1- en 25 jaarszones voor drinkwater- en beschermingsgebieden gelden ingevolge de provinciale milieuvordering specifieke regels om te voorkomen dat vervuiling van het grondwater ontstaat.

Beleidsregels KAN

- 1.1 Op de door de Ministeries VROM en V&W als 'Experiment aangepast bouwen Ruimte voor de Rivier' erkende (waaronder Stadsblokken/Meinerswijk) of nog aan te wijzen locaties zijn buiten de 'Contouren woningbouw' stedelijke functies mogelijk.
- 1.2 Als alternatieven PKB Ruimte voor de Rivier Middenwaal zijn 'Reserveringszones' voor nog af te wegen 'dijkverleggingslocaties' bepaald. Voor deze zones zijn geen kapitaalintensieve ontwikkelingen toegestaan, totdat de keuze is gemaakt uit de alternatieven die worden uitgevoerd.

2. Natuur

Doelstelling

Het realiseren van een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden en natuurrijke cultuurlandschappen door bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de aanwezige bijzondere ruimtelijke waarden en kenmerken.

Streekplan Gelderland 2005

In het streekplan is het groenblauw raamwerk opgenomen, waarvan de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) onderdeel uitmaakt. De Vogel- en Habitatrichtlijngebieden behoren tot de EHS, met uitzondering van Rhederlaag. Binnen of nabij de groen blauwe basis geldt de “nee, tenzij” benadering. Dit houdt in dat bestemmingswijziging niet mogelijk is als daarmee de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant worden aangetast, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. De voorwaarden voor compensatie zijn beschreven. Onderscheid is gemaakt in EHS- natuur, EHS-verweving en (robuuste) ecologische verbindingzones. De definitieve begrenzing van de ecologische verbindingzones moet nog worden uitgewerkt en kan leiden tot een herziening van het streekplan op dit punt. De mogelijkheid wordt geboden onder nader omschreven condities een EHS saldobenadering toe te passen. Een deel van de EHS natuur bestaat uit natte natuurdoeltypen. Dit zijn ecosystemen die afhankelijk zijn van veranderingen in de grondwatersituatie en oppervlaktewaterpeilen of wateren van het hoogste ecologisch niveau (HEN-wateren). De EHS en HEN wateren behoren tot het groen blauwe raamwerk. Hiervoor gelden specifieke randvoorwaarden voor ruimtelijke ontwikkeling. Gemeenten moeten uiterlijk 1 januari 2008 de bescherming van EHS en HEN wateren evenals de bijbehorende beschermingszones en het overig ruimtelijk natuurbeleid in bestemmingsplannen verankeren. Ook buiten de EHS zijn een aantal weidevogel- en ganzengebieden van provinciaal belang opgenomen, die moeten worden beschermd tegen doorsnijding, aantasting van rust en openheid, verlaging van waterpeil en verstoring. Voor natuur- en boscompensatie zijn in het streekplan beleidsregels opgenomen voor een specifiek locatiegebonden ontwikkeling ter plaatse van bestaande bos- of natuurgebieden, waarvoor geen alternatieve locaties aanwezig zijn. De mogelijkheid wordt geboden om nieuwe landgoederen aan te leggen buiten de gebieden die niet behoren tot EHS natuur, waardevol open gebied, weidevogel- en ganzengebieden van provinciaal belang en concentratiegebieden voor intensieve teelten.

Beleidsregels KAN

Het KAN kent geen specifieke, aanvullende beleidsregels voor natuur ten opzichte van het Streekplan Gelderland 2005.



3. Cultuurhistorie

Doelstelling

“Behoud door ontwikkeling”; het zodanig omgaan met cultuurhistorische kwaliteiten dat deze worden ingepast, waardoor ze beleefbaar blijven of worden.

Streekplan Gelderland 2005

Het KAN heeft, mede door het stuwwallenlandschap met de rivierensplitsing unieke cultuurhistorische waarden. Stelselmatig is het KAN domein geweest van fronten en linies, waardoor de regio een schat aan archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed herbergt. In het streekplan worden drie cultuurhistorische aspecten onderscheiden: archeologie, historische geografie en historische (steden)bouwkunde. Gemeenten worden gevraagd om na een wijziging van de Monumentenwet in 2005, bestemmingsplannen met betrekking tot archeologie ‘Malta-proof’ te maken. Ruimtelijke plannen en projecten die archeologische gegevens in de bodem kunnen aantasten moeten zoveel mogelijk rekening houden met bekende en te verwachten archeologische waarden. Bij de (uitwerking van) ontwikkelingsgerichte landschapsstrategieën moet rekening worden gehouden met de (cultuur)historische dimensie van waardevolle landschappen. Bevorderd wordt een hoge ontwerp kwaliteit, die belangrijke historisch gegevens integreert in de planvorming en die bijdraagt aan het scheppen van nieuwe kwaliteiten die tot cultuurhistorische waarden kunnen gaan behoren.

Beleidsregels KAN

- 1.3 De in een plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden dienen te worden geïnventariseerd en zo mogelijk geïntegreerd in de planuitwerking, met bijzondere aandacht voor het Romeinse en Bataafse verleden, historische grenzen en de rivier- en bedijkingsgeschiedenis.

4. Landschap

Doelstelling

Ruimtelijke ontwikkelingen afstemmen op aanwezige landschapsskenmerken en laten bijdragen aan het verbeteren van de landschappelijke kwaliteit door het instandhouden van de variatie aan landschappen, het behouden van waardevolle open gebieden, het versterken van de samenhang in waardevolle landschappen en het verbeteren van de kwaliteit en toegankelijkheid van het landschap.

Streekplan Gelderland 2005

De ontwikkeling van gebruiksfuncties, zoals woningbouw, de aanleg van bedrijventerreinen en natuurontwikkeling, moet bijdragen aan verbetering van de landschappelijke samenhang. Dat vergt een ontwerpaanpak waarbij de ruimtelijke ingrepen zijn afgestemd op de omgevingskenmerken. Onderscheid is gemaakt in waardevolle open gebieden, die onderdeel zijn van het groen blauwe raamwerk, en waardevolle landschappen. In de waardevolle open gebieden zijn geen ruimtelijke ingrepen toegestaan die de openheid aantasten, zoals nieuwbouwlocaties. Voor kleinere ingrepen geldt de 'nee, tenzij'- benadering. Voor de waardevolle landschappen moeten de kernkwaliteiten worden versterkt en geldt een 'ja, mits'- benadering voor het toevoegen van nieuwe bouwlocaties en andere ruimtelijke ingrepen. Nieuwe bebouwing moet passen binnen de door de regio bepaalde zoekzones voor verstedelijking. In het streekplan zijn de kernkwaliteiten van de waardevolle landschappen beschreven. Buiten de waardevolle landschappen kiest de provincie een terughoudende rol en verwacht van regionaal samenwerkende gemeenten dat zij bij de afweging van nieuwe ontwikkelingen rekening houden met de provinciale landschapsvisie. Specifiek voor de escomplexen en andere open gebieden van middelgrote schaal wordt en bijzondere verantwoordelijkheid van gemeenten verwacht, met als aanbeveling 'handhaving van het open karakter'. Voor de Veluwezoom zijn vijf groene wiggens onderscheiden als landschappelijke overgangen tussen het Veluwemassief en de randgebieden met als doel dat de krans van dorpen en steden niet dichtslibt en volledig versteent. Daarnaast zijn drie nader te begrenzen ecologische poorten aangewezen, die daarna onderdeel zullen zijn van het groen blauwe raamwerk. Per groene wig moet gebiedplan worden opgesteld

Beleidsregels KAN

- 4.1 In aanvulling op het Streekplan Gelderland 2005 is het gebied ten noorden van Beuningen en Ewijk een 'Waardevol landschap', waarvoor het beleid uit het Streekplan Gelderland 2005 van toepassing is.
- 4.2 De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 'Handhaving van het open karakter' uit het Streekplan Gelderland 2005 geldt, in aanvulling op de waardevolle open gebieden en waardevolle landschappen uit het streekplan, voor de volgende gebieden:
 - De open kom ten noorden van de A12 tussen Duiven/Zevenaar en Giesbeek
 - De open kom Het Broek ten noorden van Gendt
 - De es ten noorden van Loo in de gemeente Duiven
 - De open kom Het Beuningse Veld
- 4.3 In de als 'Zoekzones landschapversterking' is verspreide nieuwbouw van woningen en buitenplaatsen mogelijk, op basis van een door Gedeputeerde Staten en het College van Bestuur KAN goedgekeurde integrale gebiedsvisie. De visie moet aantonen dat de nieuwbouwontwikkeling bijdraagt aan het verbeteren van de landschappelijke kwaliteit, en dat de integrale uitvoering financieel wordt gegarandeerd
- 4.4 Binnen en buiten de waardevolle landschappen wordt, als onderdeel van de in deel B beschreven ambities voor een ontwikkelingsgerichte landschapsstrategie, in bestemmingsplannen en landschapontwikkelingsplannen en bij ruimtelijke ingrepen door het toevoegen van (kleine) landschapselementen bijgedragen aan een samenhangende groenstructuur en het versterken van kwaliteiten van het landschap en door het intensiveren van het recreatief routenetwerk aan het voor de recreant aantrekkelijker en toegankelijker maken van deze gebieden.

5. Land- en tuinbouw

Doelstelling

Het faciliteren van de bedrijfsontwikkeling van de agrarische sector onder voorwaarden van economische en ecologische duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

Streekplan Gelderland 2005

Gehanteerd wordt het principe van concentratie van alle intensieve vormen van land- en tuinbouw. Deze concentratiegebieden zijn onderdeel van het rode raamwerk. Nieuwvestiging van volwaardige grondgebonden melkvee- en akkerbouwbedrijven is toegestaan, behalve in het blauwgroene raamwerk en in de weidevogel- ganzengebieden van provinciaal belang. Land- en tuinbouwbedrijven hebben de mogelijkheid om in een deel van de bedrijfsgebouwen niet agrarische nevenactiviteiten te ontplooiën tot maximaal 25% en maximaal van 350m² van het bedrijf. Indien het bedrijfsmatig nodig is een tweede bedrijfswoning te realiseren wordt dat beoordeeld op basis van de aard, omvang en continuïteit van het bedrijf. Bij bestemmingswijziging van een agrarisch bouwperceel kan functieverandering van de aanwezige bedrijfsgebouwen en het hoofdgebouw plaatsvinden. Bij vervangende nieuwbouw in de vorm van meerdere wooneenheden in één gebouw is de omvang beperkt tot maximaal 50% van het gesloopte oppervlak. Voor functieverandering naar werken of woon-werkcombinaties geldt een maximum voor niet agrarische bedrijvigheid van 500 m² bebouwd oppervlak per locatie, mits de resterende vrijgekomen (bedrijfs)gebouwen worden gesloopt. Het streekplan stelt meerdere nadere randvoorwaarden aan functieverandering naar wonen, werken en woon-werkcombinaties. Hiervan kan worden afgeweken voor verplaatsingen van (intensieve) veehouderijbedrijven uit het groenblauwe raamwerk die van provinciaal belang zijn. Nieuwvestiging van glastuinbouwbedrijven is alleen mogelijk in het concentratiegebied Huissen-Bemmel, zonder beperkingen voor de omvang van bedrijven. In het streekplan is een set van criteria opgenomen op basis waarvan hervestiging van glastuinbouwbedrijven buiten de concentratiegebieden tot maximaal 5 hectare per bedrijf mogelijk is in clusters buiten het groen blauwe raamwerk. de begrenzing van deze clusters moet uiterlijk 1 januari 2007 in regionaal verband zijn vastgesteld. Uitbreiding van geïsoleerd gelegen bedrijven is beperkt tot maximaal 2 hectare, bij uitzondering en als maatwerk van 3 hectare. Bij functieverandering van glastuinbouwbedrijven buiten het concentratiegebied Huissen-Bemmel en regionaal begrensde clusters dienen alle glasopstanden te worden gesloopt.

Beleidsregels KAN

- 5.1 In de specifiek gereserveerde gebieden voor 'Grondgebonden landbouw en veehouderij' is functieverandering van vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing en het vestigen van landgoederen uitgesloten.
- 5.2 Bij sloop van vrijkomende (agrarische) bedrijfsgebouwen in de gebieden voor 'Grondgebonden landbouw en veehouderij' is compensatie door nieuwbouw buiten deze gebieden en de groen blauwe basis mogelijk, met inachtneming van de randvoorwaarden uit het Streekplan Gelderland 2005 en beleidsregel 5.3 voor functieverandering van vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing.
- 5.3 Voor een vrijkomend (agrarisch) bedrijfsgebouw in de nabijheid van het 'Recreatieve routenetwerk' is, in afwijking van het Streekplan Gelderland 2005, buiten gebieden voor "Grondgebonden landbouw en veehouderij" en de groenblauwe basis voor functieverandering naar werken, woon-werkcombinaties en nevenactiviteiten maximaal 750 m² bebouwd oppervlak per locatie toegestaan voor het functies die het recreatieve routenetwerk versterken. Gemeenten dienen lokaal maatwerk hiervoor in bestemmingsplanvoorschriften uit te werken.
- 5.4 In de aangewezen gebieden voor 'Grondgebonden landbouw en veehouderij' is nieuwvestiging en uitbreiding van intensieve recreatieve en toeristische voorzieningen uitgesloten

6. Recreatie

Doelstelling

Het optimaal voor recreatie en toerisme benutten en uitbouwen van de in de regio aanwezige potenties op het gebied van natuur, landschap, water, archeologie en cultuurhistorie en daarmee nieuwe economische dragers introduceren in het landelijk gebied.

Streekplan Gelderland 2005

Voor initiatieven voor toeristisch-recreatieve voorzieningen geldt een benadering, waarbij moet worden ingespeeld op de regionale gebiedskenmerken en de bijdrage die wordt geleverd aan de kwaliteitsverbetering van het toeristisch-recreatieve product. Voor de Veluwe wordt in hoofdlijnen het beleid geïmplementeerd uit de Nota Veluwe 2010 en het reconstructieplan Veluwe. Groei van recreatiebedrijven op de Veluwe wordt toegestaan in de zoekgebieden voor recreatieclusters, die zijn begrensd in het Reconstructieplan Veluwe. Gestimuleerd worden extensieve vormen van recreatie en toerisme in het landelijk gebied. Het is gewenst dat gemeenten meewerken aan initiatieven daarvoor, mits die te verenigen zijn met natuur- en landschapsdoelen. Voor de EHS-natuur is het 'nee,tenzij'-regime ook van toepassing voor extensieve verblijfsrecreatie, tenzij het gaat om functieverandering van vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing. De langeafstand wandelroutes en fietsroutes moeten op adequate wijze in bestemmingsplannen worden beschermd. Ontwikkelingen die belemmeringen veroorzaken moeten binnen hetzelfde plan worden gecompenseerd. In het groenblauwe raamwerk en het glastuinbouw concentratiegebied Huissen-Bemmel is nieuwvestiging en uitbreiding van intensieve recreatieve en toeristische voorzieningen uitgesloten. Voor waardevolle landschappen en de groene wiggen in de Veluwezoom geldt de 'ja,mits' benadering. Specifiek worden de gemeente Arnhem en het Rijk uitgenodigd om voor de zuidflank van de Veluwe met de grootschalige en intensieve dagrecreatieve concentraties de mogelijkheden van de EHS-gebiedssaldering na te gaan en de uitkomsten in een samenhangende ruimtelijke uitwerking vast te leggen. Voor de overige gebieden geldt dat nieuwe of uitbreiding van bestaande voorzieningen voor intensieve verblijfsrecreatie worden gerelateerd aan de kenmerken voor de omgeving, bijdragen in kwaliteitsverbetering van het toeristisch recreatief product en aansluiten op de omgeving. Voor recreatiewoningen geldt een maximummaat van 300m³. Uitbreiding of nieuwvestiging van terreinen voor recreatiewoningen en stacaravans is alleen toegestaan voor bedrijfsmatig geëxploiteerde terreinen (vastgelegd in een bestemmingsplan) en indien de bestaande restcapaciteit in de regio is benut. Stacaravans groter dan 55m²

worden beschouwd als recreatiewoning. In het streekplan zijn gebruiksvoorwaarden voor verblijfsrecreatie-voorzieningen opgenomen en een groei-krimpscenario op het Veluwemassief. Voor intensieve dagrecreatie gelden dezelfde voorwaarden als voor intensieve verblijfsrecreatie. Aanvullende voorwaarden zijn; aansluiting op omgevingskenmerken, waar mogelijk inspelen op regionale identiteit, een goede fietsbereikbaarheid en aansluiting op het openbaar vervoer. De regio wordt als opgave voorgelegd om betekenisvolle ademruimten aan te wijzen in het stedelijk netwerk en deze duurzaam te vrijwaren van verstedelijking.

Beleidsregels KAN

- 6.1 Het 'Recreatieve routenetwerk' vormt de ruggengraat van de in deel B beschreven ambities voor een ontwikkelingsgerichte landschapsstrategie. In ruimtelijke plannen (waaronder bestemmingsplannen) dient dit in 2006 definitief vast te stellen netwerk met een maaswijdte van ten hoogste 5 kilometer op een adequate wijze te worden opgenomen. Mochten door ruimtelijke plannen belemmeringen ontstaan voor het goed functioneren van een route uit dit netwerk, dan zal dat binnen het zelfde plan moeten worden gecompenseerd.
- 6.3 Bij de realisatie van de in deel B beschreven ambities voor een ontwikkelingsgerichte landschapsstrategie moet in de uitwerking van plannen en initiatieven voldoende ruimte worden geboden en benut voor ontwikkelingen die dit concept versterken, inspeland op het streekplanbeleid en de beleidsregels in dit Regionaal Plan voor Cultuurhistorie en archeologie, Landschap, Land- en tuinbouw en Recreatie.

7. Mobiliteit

Doelstelling

Het realiseren van een comfortabel mobiliteitsnetwerk in het KAN, opdat burgers op een veilige wijze hun sociale netwerken kunnen onderhouden, de economische dynamiek wordt gestimuleerd en de leefomgeving zo gering mogelijk wordt belast. Een mobiliteitsnetwerk dat verleidt tot het meer gebruiken van het openbaar vervoer en de fiets..

Streekplan Gelderland 2005

Bereikbaarheid van kernen wordt in de eerste plaats verbeterd door de bestaande infrastructuur zo efficiënt mogelijk te benutten. De stedelijke ontwikkeling moet worden afgestemd op de vervoerscapaciteit en milieubelasting van bestaande (en al geplande) infrastructuur. Verder moeten verstedelijkingslocaties goed aansluiten op de bestaande en al geplande infrastructuur. Vooral knooppunten ontsloten per openbaar vervoer én de auto zijn kansrijke plekken voor stedelijke ontwikkeling, waarbij deze dient te worden afgestemd op de capaciteit en kwaliteit van het verkeer- en vervoernetwerk.

Het mobiliteitsprofiel van de te vestigen (gevestigde) bedrijven, voorzieningen en instellingen moet overeenkomen met het mobiliteitsprofiel van de locatie/knooppunt, met zoveel mogelijk bundeling van bovenlokale stedelijke functies aan knooppunten in het rode raamwerk. Voor de locatiekeuze van openbaar vervoer afhankelijke functies (woon-/kantoorcombinaties, onderwijs en andere publieksvoorzieningen) moeten centrum en stadsrandknopen met een goede openbaar vervoer ontsluiting worden benut.

Beleidsregels KAN openbaar vervoer

- 7.1 Voor 'RegioRail KAN' wordt gebruik gemaakt van de reeds bestaande spoorinfrastructuur op de trajecten Zevenaar – Arnhem, Zutphen – Arnhem, Arnhem – Nijmegen, Nijmegen – Boxmeer, en Nijmegen – Wijchen. Extra ruimte is nodig voor spoorvoorzieningen bij:
- Station Wijchen (keerspoor)
 - Toekomstig station Winkelsteeg Nijmegen
 - Station Elst (keerspoor en goederenwachterspoor)
 - De splitsingspunten van de spoorlijnen ten westen en oosten van Arnhem CS (ongelijkvloerse kruisingen)
 - Het toekomstige station Westervoort.
- Op deze locaties zijn geen kapitaalintensieve ontwikkelingen toegestaan, die de uiteindelijke realisatie van deze railinfrastructuur kunnen belemmeren, tot

een bestemmingsplan met deze spoorvoorzieningen is vastgesteld.

- 7.2 Op het tracé van de spoorlijn Nijmegen – Groesbeek –Duitse grens zijn geen kapitaalintensieve ontwikkelingen toegestaan, totdat besluitvorming heeft plaatsgevonden over de mogelijkheden tot 'Reactivering als lightrailverbinding'.

Beleidsregels KAN weginfrastructuur

- 7.3 Bij reconstructies van wegen die behoren tot de 'Regionale Ruit' dienen de wegbeheerders de doorstroommaatregelen in de plannen te verwerken, die zijn vastgelegd in het door de KAN Raad d.d. 21 oktober 2004 vastgestelde verkeersmanagementplan 'Van beleid naar uitvoering 2005 -2009'opgenomen maatregelenpakket Beter Bereikbaar KAN!
- 7.4 Ter completering van het regionale wegennetwerk zijn in de periode 2005 - 2015 de volgende uitbreidingen van dit netwerk in voorbereiding:
- Verbreding A50 naar 2 x 4 rijstroken tussen knooppunt Valburg en knooppunt Ewijk
 - Verbreding A50 tussen knooppunt Valburg en knooppunt Grijsoord
 - Verbreding A12 tussen knooppunt Waterberg en knooppunt Ouddijk.
 - Aanleg van een tweede stadsbrug over de Waal in Nijmegen (globale tracéreservering)
 - Aanleg van de N837 tussen Arnhem zuid en Heteren (globale tracéreservering)
 - Doortrekking A15 tussen Bommel en de A12 (globale tracéreservering)
- De KAN gemeenten zullen voor deze (globale) tracés 'Verbreding en aanleg nieuwe weginfrastructuur', tot het moment dat een tracébesluit is genomen of het tracé in een bestemmingsplan is vastgelegd, geen kapitaalintensieve ontwikkelingen toestaan, die de uiteindelijke realisatie fysiek onmogelijk maken.
- 7.5 Ter verbetering van de verkeersveiligheid dienen in bestemmingsplannen voor te reconstrueren wegen de ontwerpstandaarden te worden gevolgd voor de onderscheiden wegtypen uit het wegcategoriseringsplan KAN, waarin onderscheiden zijn stroomwegen en regionale gebiedsontsluitingswegen. Voor de overige niet op de beleidskaart opgenomen wegen gelden de ontwerpstandaarden voor lokale gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Beleidsregels KAN voor parkeren

- 7.6 Voor het parkeerbeleid zijn vijf typen vestigingsmilieus onderscheiden; (sub) centrummilieus, gemengde milieus in de steden, centrummilieus in overige kernen en specifieke werkmilieus. Voor deze milieus gelden de volgende randvoorwaarden voor het parkeren;
- In alle milieus kunnen onbeperkt aantallen parkeerplaatsen (pp) worden toegevoegd op perceelsniveau, voor zover geacommodeerd in een parkeergarage
 - In centrummilieus Arnhem en Nijmegen dient minimaal 1 pp per 250 m2 b.v.o te worden gerealiseerd, waarvan maximaal 1 pp per 1000 m2 b.v.o. op eigen terrein in de open lucht is toegestaan..
 - In subcentrummilieus in Arnhem en Nijmegen dient minimaal 1 pp per 125 m2 b.v.o. te worden gerealiseerd, waarvan maximaal 1 pp per 250 m2 b.v.o. op eigen terrein in de open lucht is toegestaan.
 - In gemengde milieus en centra in de overige kernen geldt een norm van minimaal 1 pp per 100 m2 b.v.o., waarvan maximaal 1 pp 200 m2 b.v.o. op eigen terrein in de open lucht is toegestaan
 - In specifieke werkmilieus geldt een norm van minimaal 1 pp per 125 m2 b.v.o. en maximaal 1pp per 125 m2 b.v.o. op eigen terrein in de open lucht.
 - In de overige milieus gelden geen regionale parkeernormen

7.7 De in 7.6 opgenomen randvoorwaarden gelden als norm op perceelsniveau. Ter optimalisering kunnen deze ook worden omgezet in collectieve parkeervoorzieningen voor meerdere bouwplannen. Daarnaast kunnen gemeenten aanvullend op de openbare weg of in openbare parkeergarages parkeerplaatsen realiseren voor zover dat nodig wordt geacht.

Beleidsregels fiets

In gemeentelijke plannen dient voorzien te worden in de benodigde ruimte voor het (completeren van) het Fietsnetwerk KAN

Beleidsregels KAN (sub) centra RegioRail

7.8 Voor de stedelijke ontwikkeling rond openbaar vervoerknooppunten is onderscheid gemaakt in 'Centrale stations', 'Netwerkstations' en 'Regiostations'. Bij planvorming voor deze stationsomgevingen, worden de ambitieniveaus nagestreefd uit onderstaande tabel. Bij toepassing van een hogere dan de weergegeven ambitie kunnen Regiostations zich doorontwikkelen tot Netwerkstations

Criteria	Ambitieniveau per type halte		
	Centrale stations	Netwerkstations	Regiostations
Locatiewaarde			
Locatiekeuze voorzieningen (arbeids- en/of bezoekersintensief)	(Boven)regionale en lokale voorzieningen	Regionale voorzieningen	Lokale voorzieningen
Intensief ruimtegebruik / verdichting	Bebouwings-percentage 60% Fsi 7 à 10	Bebouwings-percentage 50% Fsi 4 à 7	Bebouwings-percentage 40% Fsi 2 à 4
Functiecombinaties: combinaties van wonen, werken, voorzieningen, leisure	Sterk multifunctioneel: meer dan 3 functies	Multifunctioneel: 2 à 3 functies	Monofunctioneel: 1 à 2 functies
Multimodaliteit	Aansluiting op (inter)nationale treinnetwerk. Goede bereikbaarheid per trein, bus, auto, fiets en lopend (inclusief parkeren)	Goede bereikbaarheid per trein, bus, auto, fiets en lopend (inclusief parkeren)	Voor multimodaliteit zie netwerkstations. Specifiek voor transferia: goede autobereikbaarheid en parkeercapaciteit
Kwaliteit openbare ruimte	Hoogstedelijk	Stedelijk	Functioneel

8. Wonen

Doelstelling

Het voor iedere (toekomstige) inwoner van het KAN een juiste woning beschikbaar hebben met betrekking tot prijs, eigendomssituatie, aard & type en naar locatie. Daartoe worden in de periode 2005 – 2010 ten minste 24.600 woningen gebouwd, inclusief de vervangende nieuwbouw voor te slopen woningen. Voor de periode 2010 – 2015 geldt vooralsnog een taakstelling van 17.400 woningen.

Streekplan Gelderland 2005

Het Gelders kwalitatief woonbeleid is uitgangspunt. Dit is gericht op voldoende aanbod van kwalitatief passende woningen en woonmilieus voor de regionale woningbehoefte. Vooral de realisatie van woningen voor ouderen en starters en woningen in centrum stedelijke en landelijke woonmilieus moet worden bevorderd. Daarnaast wordt ingezet op het versnellen van herstructurering en transformatie van bestaand bebouwd gebied, versnelling van de woningproductie, het vergroten van het aanbod aan levensloopbestendige woningen en wijken en het versterken van verscheidenheid en identiteit. Voor de periode 2005 – 2015 geldt als randtotaal de nieuwbouw van 42.000 woningen. Het KAN moet zelf bepalen welk aandeel van de woningvoorraad wordt gerealiseerd in bestaand bebouwd gebied, met als provinciale referentie dat 30% van de uitbreiding van de woningvoorraad wordt gebouwd in bestaand bebouwd gebied. Van de te bouwen woningen moet 80 % worden gebouwd in het bundelingsgebied. Uitgangspunt voor de ruimtelijke inpassing van de bouwopgave in het KAN is het concessiebeleid met contouren voor woningbouw. Buiten de contouren en de zoekgebieden voor uitbreiding gelden specifieke randvoorwaarden voor functieverandering van vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing en voor landgoederen. Functieverandering van omvangrijke gebouwen(complexen) buiten de contouren, waaronder vrijkomende gebouwen op militaire en zorgterreinen, is in principe mogelijk, maar vergt per geval goedkeuring van de provincie.

Beleidsregels KAN voor wonen

- 8.1 In de periode 2005 – 2010 gelden voor de KAN gemeenten geen beperkingen in het per gemeente aantal te bouwen woningen. Voor de periode 2010 – 2015 wordt in 2008 bepaald of deze beleidsregel kan worden gecontinueerd.
- 8.2 Binnen de 'Contouren woningbouw' bepalen de gemeenten zelf de te ontwikkelen locaties en de aantallen nieuw te bouwen woningen.
- 8.3 De programmering van de woningbouw dient plaats te vinden met in achtneming van de in de per gemeenten vastgestelde kwalitatieve afspraken en inspanningsverplichtingen in de Concessies Wonen..
- 8.4 De in 8.3 genoemde kwalitatieve afspraken in de Concessies Wonen voor het totale gemeentelijk bouwprogramma gelden voor het totale aantal nieuwe woningen binnen de op beleidskaart opgenomen 'Contouren woningbouw', de hierin opgenomen 'Zoekrichtingen voor uitbreiding woningbouw' en overige toevoegingen aan de woningvoorraad in het landelijk gebied, inclusief nieuwe woningen door verbouw van bestaande bebouwing.
- 8.5 De in de in op de beleidskaart opgenomen aanduidingen voor 'Zoekrichtingen voor uitbreiding' bieden uitbreidingsmogelijkheden, waarvan de gemeenten gebruik kunnen maken, onder de voorwaarde dat 90 % van de woningen worden gebouwd in de betaalbare huur en/of koopsector, zoals gedefinieerd in de Concessies Wonen
- 8.6 Bij benutting van de 'Zoekrichtingen voor uitbreiding woningbouw' vindt een zorgvuldige ruimtelijke inpassing plaats, inspelend op landschappelijke waarden, cultuurhistorie, aardkundige kwaliteiten.

9. Werken

Doelstelling

Het op een zorgvuldige wijze voldoende ruimte bieden en inpassen voor het scheppen van voldoende werkgelegenheid voor de inwoners van het KAN, die aansluit bij het opleidingsniveau van de beroepsbevolking, nu en in de toekomst

Streekplan Gelderland 2005

Het streekplanbeleid is gericht op voldoende aanbod van kwalitatief hoogwaardige bedrijventerreinen, afgestemd op de vraag van het bedrijfsleven. Daarbij is een zorgvuldige segmentering en uitgifte van belang, evenals voldoende ruimte voor zwaardere categorieën en water/rivier afhankelijke bedrijven. De noodzaak tot uitbreiding of nieuwe terreinen moet worden bezien in relatie tot het bieden van ruimte door herstructurering en intensivering. De opgave voor het KAN in de periode 2001-2020 is netto 490 hectare in aanvulling op het bestaande planaanbod in de A73, de A15 en de A12 zone, met een intensiveringsopgave van 170 hectare. Ruimtelijke concentratie dient plaats te vinden in het rode raamwerk, aansluitend op bestaand stedelijk gebied en bestaande (knooppunten van) infrastructuur. Buiten het rode raamwerk worden gemeenten aangespoord voor lokale bedrijvigheid samen intergemeentelijke bedrijventerreinen te ontwikkelen, met in principe een maximale kavelgrootte van 0,25 ha. Op basis van een verklaring van geen bezwaar is ontheffing tot 0.5 ha mogelijk. De provincie voert geen kwantitatief beleid voor kantoorontwikkeling. Het mobiliteitsprofiel van de te vestigen (gevestigde) bedrijven, voorzieningen en instellingen moet overeenkomen met het mobiliteitsprofiel van de locatie/knooppunt, met zoveel mogelijk bundeling van bovenlokale stedelijke functies aan knooppunten in het rode raamwerk. Voor de locatiekeuze van openbaar vervoer afhankelijke functies moeten centrum en stadsrandknopen met een goede openbaar vervoer ontsluiting worden benut, overige knopen en stadsrandknopen in de stedelijke netwerken kunnen worden benut voor bedrijvigheid van (boven)regionaal niveau. Voldoende vervoercapaciteit bij infrastructurele knopen buiten het rode raamwerk kan aanleiding zijn om in regionaal verband aan deze knopen stedelijke functies te koppelen.

Beleidsregels KAN bedrijventerreinen

- 9.1 Van de totale behoefte aan bedrijventerreinen in het KAN van netto 490 hectare tot 2020 wordt 158 hectare tot 2015 opgevangen in de A73 zone, 120 hectare tot 2020 in de A15 zone en 175 hectare tot 2020 in de A12 zone. Door toepassing van de SER ladder *) hebben

de KAN gemeenten de behoefte aan uitbreiding van bedrijventerreinen in deze zones beperkt tot bruto 63 hectare in de A73 zone (tot 2015), 85 hectare in de A15 zone (tot 2020) en 135 hectare in de A12 zone (tot 2020). In de 'Zoekgebieden regionale bedrijventerreinen' wordt in de bestemmingsplannen voor deze zoekgebieden de definitieve begrenzing voor de bedrijventerreinen vastgelegd.

- 9.2 Voor de 'Bestaande Bedrijventerreinen' en nieuwe terreinen in de "Zoekgebieden regionale bedrijventerreinen" dienen de instrumenten uit de Nota bedrijventerreinen KAN, d.d. oktober 2003, voor zorgvuldig ruimtegebruik op terreinniveau (bouwsteen C) en kavelniveau (bouwsteen D) te worden toegepast, mede ter realisering van beleidsregel 9.1t.
- 9.3 Bij uitbreiding van bedrijventerreinen en nieuwe bedrijventerreinen vindt door de KAN gemeenten een zorgvuldige ruimtelijke inpassing plaats, inspelend op landschappelijke waarden, cultuurhistorie en aardkundige kwaliteiten.

Beleidsregels KAN kantoren

- 9.4 Voor kantoorontwikkeling gelden per locatie geen kwantitatieve randvoorwaarden op de in 9.5 en 9.6 onderscheiden locaties.
- 9.5 Kantoorgebouwen voor bedrijven met een regionale en bovenregionale functie worden alleen ontwikkeld in plannen rond centrale stations, netwerkstations en langs hoogfrequente buslijnen (minimaal 6 x per uur per richting).
- 9.6 In plannen voor 'Bestaande Bedrijventerreinen' en in de 'Zoekzones regionale bedrijventerreinen', worden bedrijfsgebouwen uitgesloten, waarin minder dan 50% van het bruto vloeroppervlak van een gebouw wordt benut voor opslag en productieruimten.

*) In de SER ladder wordt eerst op basis van ambitieniveaus voor herstructurering van bestaande terreinen en intensivering op in ontwikkeling zijnde locaties bepaald welk deel van de opgave op deze terreinen kan worden opgevangen. Voor de restant opgave wordt op basis van het toepassen van intensivering de bruto uitbreidingsruimte bepaald.

10. Detailhandel

Doelstelling

Het versterken van de bestaande hiërarchie van winkelcentra en de bestaande perifere detailhandelconcentraties.

Streekplan Gelderland 2005

Grootschalige winkelvoorzieningen worden geacommodeerd op locaties aan de randen van de steden. Grootschalige Detailhandel Vormen passen eigenlijk alleen in stedelijke netwerken op een gunstig ontsloten plek. Op perifere locaties wordt alleen branches, die vallen onder perifere detailhandelvormen, toegestaan. Grootschalige detailhandelvevestigingen (> 4.000 m² b.v.o.) met een bovenlokale functie/reikwijdte dienen aan te sluiten bij bestaande detailhandelconcentraties. Binnen het KAN is in het rode raamwerk de mogelijkheid aanwezig, complementair aan bestaande winkelgebieden, voor de vestiging van één cluster van grootschalige detailhandelvoorzieningen, mits dit geen duurzame ontwrichting van de bestaande detailhandelstructuur tot gevolg heeft.

Beleidsregels KAN nieuwe vestiging van detailhandel

- 10.1 De vestiging van winkelformules, die vallen onder definitie van Grootschalige Detailhandels Vormen (GDV), is alleen toegestaan in en direct aansluitend op de binnensteden van Arnhem en Nijmegen en de stadsdeelcentra Kronenburg en Dukenburg.
- 10.2 In het 'Zoekgebied PDV A325 zone' is, op grond van de marktruimte, slechts één nieuwe grootschalige winkelconcentratie in de woninginrichtingbranche mogelijk.
- 10.3 Om in het 'Zoekgebied PDV A325 zone' een omvang te krijgen met voldoende aantrekkingskracht, moet een nieuw te ontwikkelen grootschalige winkelconcentratie in de woninginrichtingbranche ten dele door verplaatsingen uit de regio worden ingevuld, waarbij planologisch geregeld wordt, dat bij te verplaatsen solitaire vestigingen de vrijkomende ruimte niet weer door verkoop in de woninginrichtingbranche wordt benut.
- 10.4 De vestiging of uitbreiding van bouwmarkten en tuincentra groter dan 1.000 m² b.v.o. is alleen toegestaan als de bovenlokale marktruimte naar het oordeel van het College van Bestuur KAN is aangetoond.
- 10.5 Buiten de binnensteden van Arnhem en Nijmegen en de stadsdeelcentra Dukenburg en Kronenburg is uitbreiding of nieuwbouw van:
 - Supermarkten groter dan 1.500 m² b.v.o.
 - Verkoop van niet dagelijkse goederen met meer dan 500 m² b.v.o.alleen toegestaan in bestaande winkelcentra en in nieuwe winkelcentra in nieuw te bouwen wijken met meer dan 1.500 woningen, als de bovenlokale marktruimte naar het oordeel van het College van Bestuur KAN is aangetoond.

11. Milieu

Doelstelling

De KAN gemeenten willen, voor zover dat in hun vermogen ligt, de milieukwaliteit die van grote invloed is op leefomgeving en gezondheid, ten minste handhaven op het huidige niveau waar basiskwaliteitsnormen niet worden overschreden of reduceren tot de basiskwaliteitsnormen, waar wel een overschrijding aan de orde is.

Streekplan Gelderland 2005

Bij de planuitwerking moet voldaan worden aan basiskwaliteitsnormen als geluid, luchtkwaliteit en veiligheid (afstandsnormen)

Beleidsregels realiseren basiskwaliteit

Het KAN kent geen specifieke beleidsregels voor milieu als aanvulling op het Streekplan Gelderland 2005 en het Gelders Milieu Plan.

Bouwstenen



Bouwstenen

Anatomie van het stedelijk netwerk KAN, advies stations Regiorail, VISTA landscape and urban design, Amsterdam, januari 2005

Atlas voor gemeenten 2005, De 50 grootste gemeenten van Nederland op 40 punten vergeleken, Gerard Marlet en Clemens van Woerkens, Utrecht, april 2005

Bereikbaarheid KAN, notitie tbv Breed Beraad Mobiliteit, Knooppunt Arnhem-Nijmegen, Nijmegen, februari 2005

Bouwstenen – Nota van Uitgangspunten Regionaal Structuurplan KAN 2005-2020, projectbureau KAN, Nijmegen, juni 2003

California Dreaming, Woonconcepten uit de San Francisco Bay Area, De Lijn en Nai Uitgevers, Rotterdam, 2000

De grote KAN-atlas, Mentale atlas van het stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen, Urban Unlimited, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2003

Detailhandel Structuur Visie 2001, Knooppunt Arnhem-Nijmegen, Nijmegen, april 2001

Evaluatie Regionaal Structuurplan KAN 1995-2015, Projectbureau KAN, Nijmegen, april 2003

KANProfiel, Habiforum-practicum Ruimtelijke Kwaliteit en het Stedelijk Netwerk Arnhem-Nijmegen, Dauvellier Planadvies, Den Haag, februari 2002

KAN-Vastgoedrapportage 2004, KAN, Kadaster Gelderland, gemeenten Arnhem en Nijmegen, Engelsing Makelaars, Strijbosch Thunnissen Makelaars, mei 2004

Landbouwverkenning Rivierengebied in Gelderland, Dienst Landelijk Gebied Gelderland, februari 2004

Landelijk gebied KAN, notitie tbv Breed Beraad Landelijk gebied, Knooppunt Arnhem-Nijmegen, mei 2005

Lieber einen guten Nachbarn, als einen fernen Freund/Beter een goede buur, dan een verre vriend, Denkoefeningen voor samenwerking tussen KAN en aangrenzend Duits gebied, KAN/ gemeente Arnhem/gemeente Nijmegen, oktober 2003

New Urban Landscapes, SAUL, oktober 2001

Nota Bedrijventerreinen KAN 2002-2005: Balans tussen economie, milieu en ruimtelijke kwaliteit, Knooppunt Arnhem-Nijmegen ism Prorail en NS, oktober 2003

Ontwikkelingsstrategie Regiorail KAN, Toekomstperspectief op netwerk, locaties en sturing, Knooppunt Arnhem-Nijmegen, Nijmegen, april 2005

Pieken in de Delta, Gebiedsgerichte Economische Perspectieven, Ministerie van Economische Zaken, Den Haag, juli 2004

Regionalpark RheinMain, Der Landschaft einen Sinn, Den Sinnen eine Landschaft, Planungsverband Ballungsraum, Frankfurt/Rhein-Main, 2004

Regionaal Economische Ontwikkelingsstrategie KAN (REOS), van schakel naar netwerk, Knooppunt Arnhem-Nijmegen, Nijmegen, augustus 2000

Regionaal Structuurplan KAN 1995-2015, Knooppunt Arnhem-Nijmegen, april 1998

Regionaal Verkeers- en Vervoerplan 1999-2003, Knooppunt Arnhem-Nijmegen, Nijmegen, april 2003

RegioRail KAN, Nota Voorkeursalternatief, Knooppunt Arnhem-Nijmegen, september 2003

Startnota RSP KAN 2005-2020, Beantwoording reacties, Nijmegen, juli 2004

Sterke allianties, Sterke regio, Over 'nieuw regionaal elan' en kansen voor de regio Arnhem-Nijmegen, Knooppunt Arnhem-Nijmegen, november 2004

Sterke Steden, Sterke Regio, Startnota Regionaal Structuurplan KAN 2005-2020, Knooppunt Arnhem-Nijmegen en Provincie Gelderland, maart 2004

Streekplan Gelderland 2005, Kansen voor de regio's, Provincie Gelderland, augustus 2005

Vervoerwaarden KAN, Welk netwerk? Welke knooppunten?, RVDB/Rob van der Bijl, Amsterdam, april 2005

Visie stedelijk netwerk KAN, Knooppunt Arnhem-Nijmegen,

Provincie Gelderland, KAN-gemeenten, januari 2003

WBO KAN 2002/2003, Gemeente Arnhem en Nijmegen,
Knooppunt Arnhem-Nijmegen, Nijmegen, februari 2004

Woonvisie KAN, Gemeenten, Corporaties, Zorginstellingen
Ontwikkelaars, Woonconsumenten, Knooppunt Arnhem-
Nijmegen, Nijmegen, december 2001

Digitaal basismateriaal

Voor het vervaardigen van de kaarten is gebruik gemaakt van GIS-informatie van de Provincie Gelderland, Provincie Brabant en Dienst Landelijk Gebied. Landbouwgegevens zijn afkomstig uit de 'Landbouwverkenning Rivierengebied in Gelderland 2004' (DLG) Werkgelegenheidsgegevens zijn afkomstig uit de 'PWE-Gelderland 2004'.

De afdeling Economische Zaken van de Provincie Gelderland en de betrokken GIS-medewerkers worden bedankt voor hun medewerking. Voor zover de aangeleverde GIS-informatie is gebaseerd op gegevens van derden, is deze bron apart vermeld.

De analyse, integratie en cartografische bewerking zijn verzorgd door VISTA landscape and urban design.

Colofon

Stuurgroep

Lenie Scholten (voorzitter)
Sander van Bodegraven
Piet de Bruijn
Paul Depla
Jan Jansen
Jaap Modder
Theo Peters
Lucien van Riswijk
Theo Streppel
Ber Teunissen

College van Bestuur KAN; Portefeuillehouder RO
Gemeente Arnhem; Wethouder RO
Gemeente Wijchen; Wethouder RO
Gemeente Nijmegen; Wethouder RO
Gemeente Rheden; Wethouder RO
College van Bestuur KAN; Voorzitter
Provincie Gelderland; Gedeputeerde RO
Gemeente Rijnwaarden; Wethouder RO
Provincie Gelderland; Hoofd Ruimtelijk Beleid
Waterschap Rivierenland

Projectgroep

Jean Buskens (voorzitter)
Guus Béguin
Ad van Dortmont
Henri Elands
Martin Fransen
Susan Hesseling
Aat Huetting
Erwin Klerkx
Henk Noor
Kees Raas
Pieter Rijzebol
Alex Sannes
Jan Spieksma
Guido Woutersen

KAN-bureau
KAN-bureau
Gemeente Nijmegen
Gemeente Wijchen
Gemeente Wijchen
Gemeente Arnhem
KAN-bureau
Provincie Gelderland
Gemeente Overbetuwe
Gemeente Arnhem
Provincie Gelderland
Gemeente Zevenaar
Waterschap Rivierenland
Gemeente Beuningen

Werkteam

Edwin van Uum (projectleider)
Alwin Nieuwenstein
Steffen Nijhuis
Celine Knip
Eric-Jan Pleijster

VISTA landscape and urban design
VROM-Raad; detachering procesondersteuning
VISTA landscape and urban design
VISTA landscape and urban design; stagiaire
VISTA landscape and urban design

Tekst: Edwin van Uum, Steffen Nijhuis en Jean Buskens (Deel C)

Kaarten: Steffen Nijhuis en Eric-Jan Pleijster

Lay-out: Steffen Nijhuis

Fotografie: © Hollandse Hoogte; S. Swart (p.16, 22), M. Wijnbergh (p.24) en J. Boeve (p.94) / © Luuk van der Lee (overige)

Druk: Plantijn Casparie Amsterdam

Nijmegen/Amsterdam, oktober 2005



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