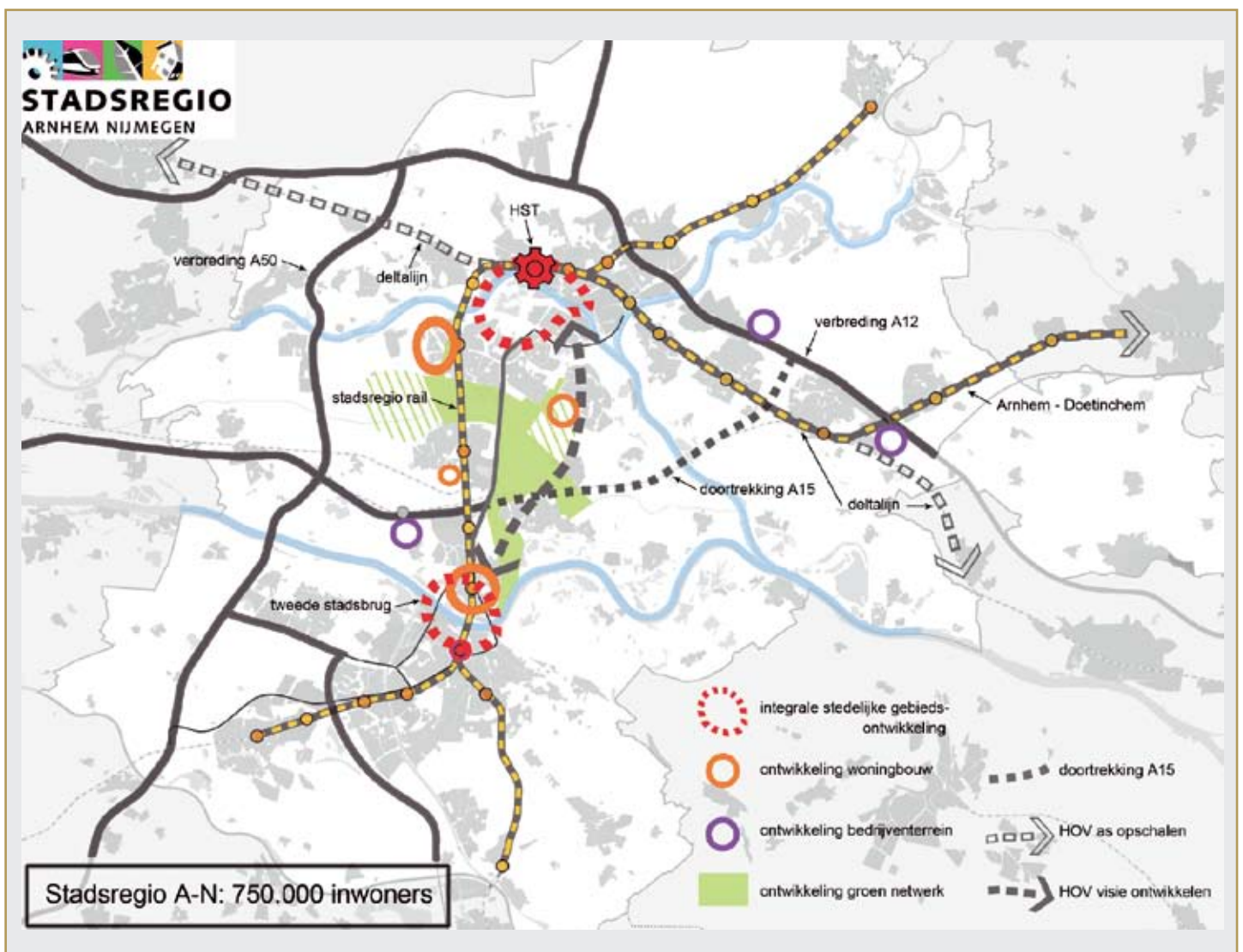


# Werkdocument verstedelijkings- opgave 2010 - 2020 Stadsregio Arnhem - Nijmegen

Voorbeeld gebiedsdocument, 1e concept - juni 2008



## Karakteristiek

De Stadsregio Arnhem Nijmegen is centraal gelegen tussen de Randstad en het Duitse Ruhrgebied en valt samen met belangrijke delen van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Karakteristiek voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen zijn de rivieren de Waal, de Rijn en de IJssel met hun uiterwaarden ingeklemd tussen de bosrijke stuwwallen van de Veluwe en het Rijk van Nijmegen.

Deze vormen samen met de grens met Duitsland de natuurlijke grenzen van de ruimtelijke ontwikkeling van de regio. De stadsregio is één van de nationaal stedelijke netwerken en is voor een groot deel tevens economisch kerngebied. De stadsregio omvat twee grote centrumsteden Arnhem en Nijmegen, drie middelgrote kernen Wijchen, Elst en Zevenaar en een aantal kleinere kernen. De stadsregio heeft in totaal 720.000 inwoners. De omvang van de werkgelegenheid bedroeg in 2007 ruim 325.000 arbeidsplaatsen.



De regio wordt gekenmerkt door een brede economische structuur, gebaseerd op kernkwaliteiten als: grote landschappelijke kwaliteit waardoor mensen en bedrijven gebonden worden, een groot aanbod aan internationale vervoers-modaliteiten (weg, spoor (HST), water en de nabijheid van het Duitse vliegveld Weeze), aanwezigheid van kenniscentra met een breed scala aan onderwijs- en culturele voorzieningen en een gevarieerd aanbod aan woon-, werk- en landschappelijke milieus. Logistiek, informatietechnologie, biomedische toepassingen en energie en milieutechnologie en mode zijn ook belangrijk in het internationaal economisch veld.

De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft sterke economische relaties met de Noordvleugel via het WERV-gebied en de Zuidvleugel via Brabantstad en de Waal. De HST-Oost is zeer belangrijk voor de internationale concurrentiepositie van de stadsregio.

De stadsregio heeft de laatste decennia een intensieve groei doorgemaakt op het gebied van woningbouw en werkgelegenheid en zal ook de komende decennia verder groeien. In de hierna volgende paragrafen wordt dit verder onderbouwd.

Vanuit de historie hebben de centrumsteden Arnhem en Nijmegen een sterke regionale functie. Deze twee steden ontwikkelen zich vanuit hun eigen identiteit: Arnhem als creatieve en dienstverleningsstad en Nijmegen als kennisintensieve universiteitsstad. De voortdurende ontwikkeling van de verstedelijking van de stadsregio noodzaakt tot verdere versterking van de centrumfunctie van Arnhem en Nijmegen, maar ook tot de ontwikkeling van de regio als samenhangend geheel. De regio ontwikkelt zich als een stedelijk netwerk, waarbij de ontwikkelingsopgaven zich vooral concentreren in het economisch kerngebied tussen (het middengebied) en rond de twee stedelijke centra Arnhem en Nijmegen.

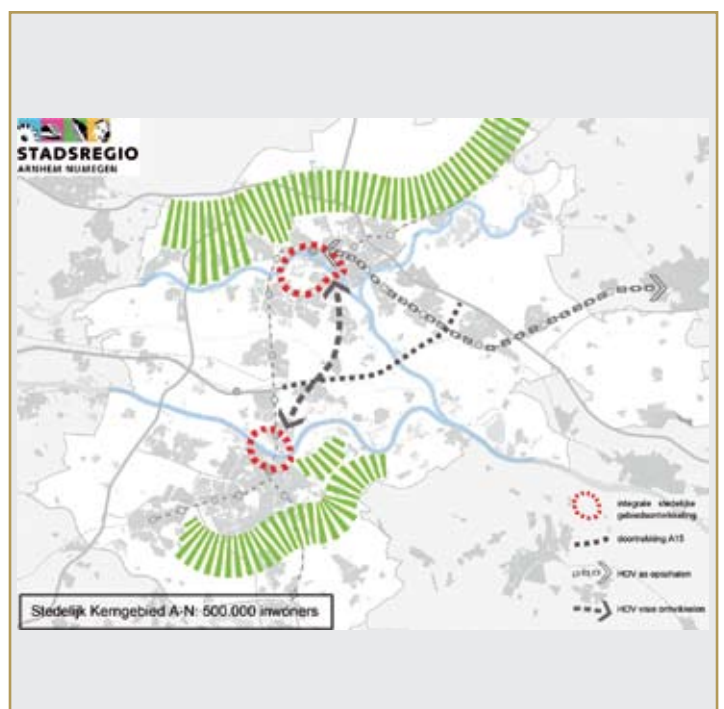
Naast het bieden van aantrekkelijke woon- en werkmilieus moet daarbij fors worden geïnvesteerd in (hoogwaardige) voorzieningen en ondersteunende diensten, onder andere op het gebied van kunst, cultuur, kennis en innovatie, onderwijs, zorg, sport, recreatie en detailhandel. Het instandhouden en verbeteren van de bereikbaarheid en integrale

gebiedsontwikkeling van de hele regio is daarbij van groot belang.

### **Integrale gebiedsopgave**

Het gebied kent een aantal majeure en complexe opgaven op het gebied van stedelijke transformatie en herstructurering, infrastructuur, groen en waterberging, die binnen de kansrijke internationale concurrentiepositie om een oplossing vragen.

De komende jaren moet de stadsregio de voorziene economische- en fysieke groei kunnen accommoderen, waarbij tegelijkertijd de bestaande ruimtelijke kwaliteiten van de regio en de onderlinge samenhang verder moeten worden verbeterd. De noodzakelijke investeringen in mobiliteit, ruimte, milieu, water en groen kunnen niet los van elkaar worden gezien. Dit vraagt om een samenhangend gebiedsprogramma waarin projecten in hun onderlinge samenhang worden gewaardeerd en niet als losse sectorale projecten.





De grenzen aan uitbreiding zijn bereikt, de gewenste toekomstige schaa sprong kan alleen worden gerealiseerd door meer transformatie van het bestaande stedelijke gebied. Tegelijkertijd moet de bereikbaarheid van de regio worden verbeterd en de milieubelasting verminderen. Centraal in de ontwikkeling van de stadsregio staan duurzame ontwikkeling, herstructurering, intensivering en functieverandering.

De schaa sprong van de stadsregio is alleen te realiseren door verdere optimalisatie en uitbreiding van de bestaande verkeersinfrastructuur, hoogwaardige OV-voorzieningen en de verknoping van deze modaliteiten.

De stadsregio zal ook de komende decennia verder groeien. Concreet betekent dit onder andere voor de periode 2010 tot en met 2020 een toename van het aantal woningen met meer dan 20.000 tot in totaal meer dan 325.000. Momenteel zijn er bijna 2.200 ha bedrijven terreinen in de stadsregio er wordt een toename van ruim 350 ha bedrijventerreinen (waarvan 50 geherstructureerd) verwacht tot 2020. De realisatie van groot recreatief groen tot 2020 wordt geschat op ongeveer 370 ha.

De twee grote stedelijke centra van de stadsregio bieden nog onvoldoende kwaliteit, zowel ruimtelijk als programmatisch, om hun centrumfunctie voor de regio goed waar te kunnen blijven maken. Er is behoefte aan meer centrum-stedelijke woonmilieus. Er is een tekort aan (hoogwaardige) en grootschalige cultuur, en leisure-voorzieningen. Tegelijkertijd moet er worden geïnvesteerd in groot - en recreatief groen en natuur nabij de woongebieden. De bestaande verkeersinfrastructuur en OV-voorzieningen zijn (nog) onvoldoende toegesneden op de voortdurende groei van de stadsregio. Nu en zeker in de toekomst is sprake van een forse toename van de mobiliteit binnen de regio en via de regio. Hierdoor zal de bereikbaarheid van de Stadsregio verder onder druk komen te staan en de milieubelasting verder toenemen.

## Wonen

### Algemeen

Centraal in de ruimtelijke structuur van de stadsregio staat de ontwikkeling van een stedelijk kerngebied: een min of meer verstedelijkte samenhangende zone die zich uitstrekt van Zevenaar, via Arnhem en Nijmegen tot aan Wijchen. In deze zone hebben de afgelopen jaren de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen

plaatsgevonden o.a. realisatie van de grote woningbouwlocaties zoals de Vinex wijken Schuytgraaf, Westeraam en de Waalsprong. De grenzen aan uitbreiding zijn bereikt, het accent zal de komende jaren niet meer uitsluitend liggen op uitbreiding van deze stedelijke zone, maar zich meer en meer richten op herstructurering en transformatie en het accentueren van de diversiteit van en in het bestaande stedelijke gebied.

### Kwantitatieve opgave

De stadsregio zal ook de komende decennia verder groeien. In onderstaande tabel is een toename van de bevolking te zien tot ongeveer 2035. In de tabel daarnaast is aangegeven dat ook het aantal huishoudens de komende jaren nog fors zal toenemen.

Concreet betekent dit voor de periode 2010 tot en met 2020 een toename van het aantal woningen met meer dan 20.000 tot in totaal meer dan 325.000.

Dit komt overeen met de primosprognose (2007).

Bron beide figuren: provincie Gelderland 2008, gebaseerd op laatste CBS prognoses.

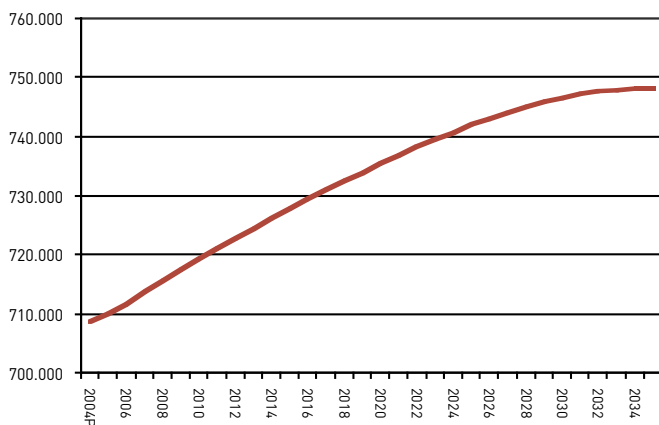
De berekende woningbehoefte is modelmatig, de feitelijke ontwikkelingen in de kernen zal een afwijkende curve kennen, aan de randen van de regio, Millingen aan de Rijn, Lobtith, zal, na afronding van de opgave 2005-2010 sprake kunnen zijn van stabilisatie van de vraag. Voor alle gemeenten zal een eigen prognose worden gemaakt ter onderbouwing van de lokale ontwikkelingsprogramma's.

### Kwalitatieve opgave

De inzet in de periode 2005-2010 was primair gericht op woningproductie, mede om in de schaarse markt ruimte te maken voor herstructurering. In de periode 2010-2020 zal naast het verder afmaken van de stadsuitbreidingen die reeds in uitvoering zijn, de aandacht vooral gericht zijn op de forse herstructureringsopgave die er ligt voor de stadsregio. In veel gemeenten is al ingezet op stedelijke (her) ontwikkeling door herstructurering en transformatie. Deze transformatie biedt mogelijkheden en kansen om een kwaliteitsimpuls te geven o.a. op het gebied van wonen. Versterken van de 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 huidige en toekomstige inwoners van de regio.

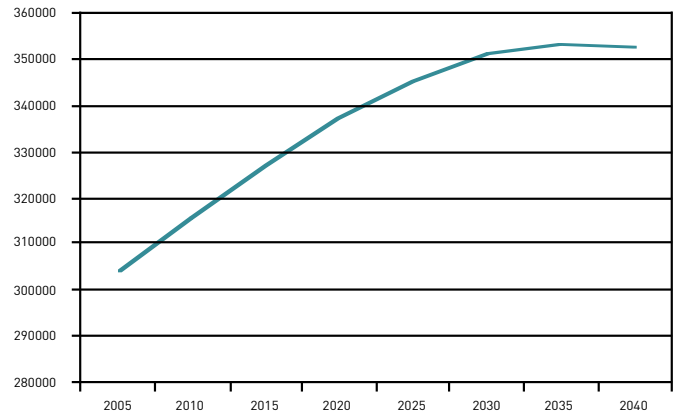


### Groei bevolking Stadsregio 2004 - 2040



Bron: Provincie Gelderland 2008, gebaseerd op laatste CBS prognoses

### Aantal huishoudens



Bron: Provincie Gelderland 2008, gebaseerd op laatste CBS prognoses

Opgave is het vergroten van verschillen in woonmilieus, woningtypen (prijsniveau, huur/koop etc.), voorzieningen, omgeving en bereikbaarheid op regionale schaal. Dit heeft geresulteerd in regionale afspraken: "de zogenaamde woonconcessies", waarmee de tweedeling in de regio tussen de steden en de dorpen wordt doorbroken. De steden bouwen nu meer in de middeldure en duurdere prijsklassen. Buiten de steden worden in verhouding meer betaalbare woningen gebouwd. Daarnaast richt de regio zich op de doelgroepen: ouderen en starters. Ook in de stadsregio is, net als in heel Nederland, de laatste jaren sprake van een groeiend aantal huishoudens, niet alleen door toename van de bevolking in deze regio, maar ook door vergrijzing en gezinsverdunding. Mede daardoor is er een enorme groei van het aantal alleenstaanden. Dat vormt een aandachtspunt bij de woningbouwprogrammering voor de komende jaren. 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 een kwaliteitsimpuls nodig om sociaal-economisch vitaal te blijven. De kleinere kernen zullen door het aanbieden van identiteitsgebonden woonmilieus de eigen identiteit en positie moeten versterken. Onderlinge afstemming en regie zijn daarbij nodig.

Kortom ruimtelijke differentiatie, evenwichtige bevolkingsopbouw en leefbaarheid staan centraal in de transformatie van stad en dorp. Herstructurering van rotte plekken of bepaalde gebieden kan niet alleen sectoraal worden aangepakt. Het gaat om brede integrale gebiedsontwikkelingen met fysieke, economische en sociale maatregelen.

#### Uitvoerbaarheid

Gemiddeld ..... woningen per jaar 2008/9 \*

Gemiddeld ..... woningen per jaar 2010 - 2014 \*

Gemiddeld ..... woningen per jaar 2015 - 2019 \*



Daarvoor is beschikbaar aan capaciteit: ca. ..... woningen harde capaciteit en ca. ..... woningen zachte capaciteit.

Totale opgave	.....
Totale capaciteit	.....
Tekort	.....

Dat betekent dat voor de totale opgave van nog circa ..... woningen in de periode 2008 - 2019 er een tekort is van ongeveer ..... woningen in bestaande plannen. Om de uitvoerbaarheid van de woningbouwopgave te waarborgen moet er dus nog aanvullende ruimte voor woningbouw worden gevonden.

\* Het woningbouwprogramma (kwantitatief en kwalitatief) zal in overleg met de gemeenten worden ingevuld. Voor de invulling wordt voorgesteld om naast de primos en socrates ramingen de eigen regionale data verder te ontwikkelen. Bouwen wat nodig en gewenst is, ziet er voor iedere gemeente anders uit. Die diversiteit zal dan ook in kaart gebracht moeten worden. Het versterken van interregionale diversiteit in woonmilieus en vestigingsklimaat is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Onderzocht wordt in hoeverre er per gemeente kan worden gedifferentieerd naar aard en omvang van de opgave. Het voorgaande moet natuurlijk wel regionaal worden afgestemd en passen binnen de beleidsdoelstellingen die door hogere overheden zijn vastgesteld.

## OV en infrastructuur

Met de groei van het aantal inwoners en de verdergaande economische- en ruimtelijke ontwikkelingen, groeit ook het autoverkeer in de regio Arnhem Nijmegen. De bereikbaarheid komt steeds verder onder druk te staan en een verkeersinfarct dreigt: rond 2010 staan de wegen vast en ook op het spoor ontstaan capaciteitsproblemen. In aanvulling op projecten die al wat langer voor deze regio en o.a. in het MIRT 2008 \* zijn aangegeven moet de komende jaren fors worden geïnvesteerd in de verkeers- en OV-infrastructuur, om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Het gaat daarbij op korte termijn om de volgende opgaven:

- uitwerking van realisatie van het Masterplan OV;
- oplossen fileprobleem hoofdverkeersassen A50-A12, A325 en Pleyroute door doortrekking
- A15 naar A12;
- verbeteren capaciteit spoorcorridor Arnhem Doetinchem;
- ontwikkelen tweede HOV-as in het middengebied tussen Arnhem en Nijmegen.

- \* In het mirt projectenboek 2008 zijn de volgende projecten opgenomen:
- Arnhem vierde perron (bron: mirt projectenboek 2008, 3.4.2, #2, fase realisatie)\*\*
  - Arnhem west vrije kruising (bron: mirt projectenboek 2008, 3.4.2, #3, fase realisatie)\*\*
  - Tweede Stadsbrug Nijmegen
  - Verbreding brug A50.
- \*\* De beperkte capaciteit van de OV-terminal en de bestaande railinfrastructuur in Arnhem is niet toereikend om het huidige en in de toekomst te verwachte aantal reizigers en treinen zoals geprognosticeerd in de Nota Mobiliteit adequaat te kunnen verwerken.

## Groen en water

Door verstedelijking, aanleg van infrastructuur, grootschalige landbouw heeft het landelijk gebied van de stadsregio aan kwaliteit ingeboet. 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 realisatie van groot recreatief groen tot 2020 wordt geschat op ongeveer 370 ha (bron: Regionaal Plan 2005-2020).

Voor wat betreft groen en water zijn de volgende projecten van groot belang zijn voor de ontwikkeling van de regio:

- De ontwikkeling van een regionaal landschapspark, met daar doorheen een fijnmazig regionaal netwerk van recreatieve routes. Dit landschapspark, Lingezege genaamd, vormt een belangrijke buffer tussen de stedelijke centra Arnhem en Nijmegen. Lingezege is een belangrijke verbindende schakel van de ecologische hoofdstructuren die doorlopen tot in COZA en Nijmegen omarmt de Waal en in het Betuweland.
- De kwaliteit van de grote natuurgebieden in de regio verbeteren en het tot stand brengen van ecologische verbindingen tussen die gebieden. Daarnaast het aanleggen van een aantal specifieke groengebieden in en rondom de stad (bron: Regionaal Plan 2005-2020).

De bewoners van de stadsregio zijn door de aanwezigheid van de grote rivieren vanouds al voor de opgave gesteld om "om



te gaan met water". De toenemende hoeveelheid neerslag en de rivieren die in kortere tijd meer water moeten afvoeren maken het nodig om opnieuw maatregelen te treffen om ook in de toekomst overlast te voorkomen. Voor de regio betekent dit dat er buitendijks rivierverruimende maatregelen worden doorgevoerd in de vorm van dijkverlegging, verlaging uiterwaarden en kribben en aanleg van nevengeulen. Ook binnendijks zijn maatregelen nodig. Ruimte maken voor de rivier biedt kansen voor functiecombinaties. Interessante koppelingen zijn te maken met landbouw, natuurontwikkeling, recreatie en wonen. Bijzondere projecten in de Stadsregio zijn: Nijmegen omarmt de Waal, Stadsblokken Meinerswijk en wat kleinere projecten zoals Riverstone, IJsselkop en de Huissensewaarden.

### **Bedrijventerreinen**

In de Stadsregio zijn drie ruimtelijke concentratiegebieden voor regionale bedrijventerreinen aangegeven: de 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. Per zone wordt gewerkt aan een specifieke profilering. Zo wordt bijvoorbeeld de A12 zone gezien als internationale etalage van de regio. Gestimuleerd wordt dat hier voldoende ruimte is voor internationaal georiënteerde bedrijven. In het verlengde van differentiatie tussen de drie ontwikkelingszones blijft de stadsregio inzetten op herstructurering en intensiveren van bestaande terreinen. De SER-ladder wordt hierbij toegepast; allereerst verdichting, hergebruik en revitalisering en pas daarna uitbreiding. Echter door verdere economische groei én de transformatie van een aantal bedrijventerreinen rond de stedelijke centra tot woongebieden, bestaat er een extra behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen voor de komende jaren. Door toepassing van de SER-ladder is de geprognosticeerde behoefte van 490 hectare gereduceerd tot een kleine 300 ha tot 2015.

In de Samenwerkingsagenda Mooi Nederland wordt er gewerkt aan duurzaam ruimtegebruik, voor bedrijventerreinen en landschap. Kwaliteit staat voorop. Voor het onderdeel bedrijventerreinen worden in juni 2008 afspraken gemaakt met provincies over de behoefteraming en planning van bedrijventerreinen. Het tegengaan van de verrommeling en

het creëren van schaarste moeten de uitkomst zijn van deze afspraken.

- De verbijzondering van deze afspraken kunnen mogelijk onderdeel zijn van de verstedelijkingsafspraken. Bedrijventerrein A15-zone Overbetuwe (bron: mirt projectenboek 2008, 3.4.2, #6, fase realisatie)
- Bedrijventerrein A12-zone Arnhem-Duitse grens (bron: mirt projectenboek 2008, 3.4.2, #7, fase realisatie)
- Bedrijventerrein Noord en Oost Kanaalhavens en Bijsterhuizen (bron: mirt projectenboek 2008, 3.4.2, #12, fase realisatie)
- Project landbouwontwikkelingsgebied Bergenden (bron: mirt projectenboek 2008, 3.4.2, #8)

Milieu Natuurlijke beperkingen, de noodzakelijke maatregelen in het kader van Ruimte voor de Rivier en de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur, worden als kansen benut waardoor de ontwikkeling van de twee stedelijke centra (Arnhem en Nijmegen) veel aan ruimtelijke kwaliteit zullen winnen. De milieudruk (bv tav lucht, geluid en fijn stof) is al hoog in de regio en zal mogelijk nog verder toenemen. De milieubelasting vormt mogelijk een belemmering voor de gebiedsontwikkeling en infrastructuurprojecten.

Integrale gebiedsontwikkeling moet groei verder mogelijk maken maar tegelijkertijd de milieudruk verminderen.

Diverse ontwikkelingen dragen daar aan bij:

- Concentratie groot deel van de woningbouwopgave in bestaand stedelijk gebied.
- Grootschalige toepassingen van Stadsverwarming en andere vormen van duurzame energievoorziening
- Investeren in Hoogwaardig OV en hoogwaardige fietsinfrastructuur.
- Ontlasting van regionale mobiliteit door HST en investeren in A15, A50 en OV-visie
- Verkeersmanagement
- Bevorderen energieneutrale woningbouw

### **Grote complexe projecten**

De integrale gebiedsontwikkelingen hebben tot doel het (inter-)nationale vestigingsklimaat van de Stadsregio





Arnhem - Nijmegen voor hoogwaardige bedrijvigheid en concurrentiepositie van de Stadsregio te verbeteren. De centrumfunctie van Arnhem en Nijmegen voor de Stadsregio wordt versterkt door duurzame stedelijke transformatie van bestaand stedelijk gebied, waarbij sprake is van verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, intensivering van ruimtegebruik, functieverandering en aanpassing van bestaande bovengrondse en ondergrondse infrastructuur. De Centrale ontwikkelingszone Arnhem (COZA) en 'Nijmegen omarmt de Waal' leveren een belangrijke bijdrage in de realisatie van de woningbouwopgave van de Stadsregio voor de 2010 -2020.

De belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen binnen de stadsregio zijn de Centrale ontwikkelingszone Arnhem (COZA) en 'Nijmegen omarmt de Waal'.

**COZA** is de overkoepelende naam voor zes integrale gebiedsontwikkelingen ten noord- en zuiden van de Rijn. COZA heeft als doel het (inter-)nationale vestigingsklimaat van de Stadsregio Arnhem Nijmegen voor hoogwaardige bedrijvigheid en daarmee de concurrentiepositie te verbeteren. Het gaat om ontwikkelingen in het hart van de stad, aan weerszijden van de Rijn, waarbij in samenhang vorm wordt gegeven aan meerdere ambities. COZA omvat verschillende Rijksopgaven en bouwt daarop voort.

De gebiedsopgaven die in COZA in samenhang worden gerealiseerd zijn:

- schaalprong en vernieuwing van het mobiliteitsknooppunt Nieuw Sleutel Project Arnhem Centraal;
- transformatie stedelijke centrumlocatie en vernieuwing van het wederopbouwdeel van de binnenstad: BIRK-project Rijnboog;
- verbinden van de relatie van de stad met de rivier: Rijnboog en "Ruimte voor de Rivier-project" Stadsblokken-Meinerswijk;
- transformatie van een voormalig bedrijventerrein in het oostelijk deel van de binnenstad, naar een nieuw stedelijk gebied: project Centrum Oost;
- transformatie van de Nijmeegse weg tot stadsallee bij de stadsentree Malburgen: project Malburgen/ Nijmeegseweg;
- ruimtelijke cohesie en betere hechting aan de stad door centrumvorming in stadsdeel Zuid: project Centrum Zuid.

Deze zes opgaven vragen om een samenhangende verkeersontsluiting.

'**Nijmegen omarmt de Waal**' is de overkoepelende naam van de integrale centrumprojecten die mooie en duurzame Waaloevers realiseren. Het project vergroot de aantrekkingskracht van de stad en regio als de woon-werkomgeving van de toekomst.

- de Citadel (onderdeel VINEXlocatie Waalsprong);
- de ontwikkeling van het Waalfront (onderdeel van het project Koers West);
- de aanleg van de Stadsbrug;
- de revitalisering van de bedrijventerreinen Noord- en Oost Kanaalhavens (Koers-West);
- vanuit de wateropgave wordt een dijkverlegging bij Lent voorzien, wat een basismaatregel is uit de PKB Ruimte voor de rivier. Dit stelt Nijmegen voor een ruimtelijke opgave die integraal aangepakt moet worden.

Hét woord dat van toepassing is in 'Nijmegen omarmt de Waal' is synergie. De hiervoor aangegeven vijf deelprojecten op het gebied van waterbeheersing, verkeer en vervoer, woningbouw en bedrijventerreinen versterken elkaar. Beeldbepalend is de vernieuwing van het zuidelijke Waalfront met de nieuwe stadsbrug.



Dit is een publicatie van: **Ministerie van VROM**  
→ Rijnstraat 8 → 2515 XP → Den Haag → [www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)

**Ministerie van VROM →**

staat voor ruimte, milieu, wonen, wijken en integratie. Beleid maken, uitvoeren en handhaven.

**Nederland is klein. Denk groot.**